

ラオス人民民主共和国

**ラオス国
南部地域観光分野における
情報収集・確認調査**

ファイナルレポート

2026年2月

独立行政法人
国際協力機構（JICA）

株式会社アンジェロセック
株式会社 JTB
共同企業体

ラオ事
JR
26-001

独立行政法人国際協力機構
ラオス国 南部地域観光分野における情報収集・確認調査
ファイナルレポート

目次

略語表	ii
調査対象国の基礎データ	iv
メコン地域の国際的な運輸・交通インフラ	iv
パクセー周辺の主な観光スポット	v
写真	vi
図表番号	vii
第 1 章 調査の概要	11
1.1 調査の背景・目的	11
1.1.1 調査の背景	11
1.1.2 調査の目的	11
1.1.3 調査対象地域	11
1.1.4 ラオス側関係機関（カウンターパート）	11
1.2 調査工程	12
1.2.1 現地調査日程	12
1.2.2 作業計画	14
1.2.3 現地調査における訪問先	15
第 2 章 調査の基本方針・方法	18
2.1 調査の基本方針	18
2.1.1 統計分析に基づくエビデンスベースのマーケティングの視点	18
2.1.2 アクセシブルツーリズムの視点	18
2.1.3 観光に関わる「産業クラスター」と「バリューチェーン」の視点	18
2.1.4 「定期市」や「道の駅」の開発と DMO の導入	19
2.1.5 持続可能な観光の視点	19
2.2 調査の方法	20
2.3 ラオスの観光に係る外部環境の調査・分析	20
2.4 ラオス南部地域の観光に係る内部環境の調査・分析	20
2.5 将来的な JICA の観光分野の協力の方向性の検討に係るアプローチ	22
2.6 他ドナー事業や既存の JICA 事業等との連携	22
2.6.1 他ドナー事業との連携	22
2.6.2 既存の JICA 事業との連携	22
2.6.3 観光分野に適用可能な技術を有する本邦企業との連携	22

2.7	JICA の協力候補事業の提案	22
2.8	報告書等	23
第 3 章 ラオスの観光に関わる外部環境		24
3.1	メコン地域の観光開発政策	24
3.1.1	メコン地域の観光開発に関わる政策等	24
3.1.2	メコン地域の観光開発に関わる組織等	28
3.1.3	メコン地域の観光開発に関わる法制度等	29
3.2	メコン地域のインフラの状況	30
3.3	メコン地域の観光資源の状況	33
3.4	メコン地域の観光客の状況	34
3.4.1	ASEAN 諸国における観光客数の推移	34
3.4.2	ベトナム	35
3.4.3	カンボジア	37
3.4.4	タイ	38
3.4.5	ラオス	41
3.5	メコン地域の観光商品の状況	46
3.5.1	メコン地域の観光商品の概要	46
3.5.2	メコン地域全体の観光商品の傾向	47
3.5.3	観光商品の類型とターゲット層	47
3.5.4	国別の観光商品の特徴	47
3.5.5	メコン地域で催行されているツアー商品	48
3.5.6	メコン地域で催行されているツアー商品のアイテネラリー	49
3.6	メコン地域の周辺国を対象としたインバウンド観光プロモーションの状況	51
3.6.1	ベトナム	51
3.6.2	カンボジア	51
3.6.3	タイ	51
第 4 章 ラオス南部地域の観光に関わる内部環境		52
4.1	ラオスの経済状況	52
4.1.1	GDP	52
4.1.2	チャンパサック県の GDP	52
4.1.3	地域別の平均月収	53
4.1.4	貧困率	54
4.1.5	人口構成	55
4.1.6	チャンパサック県の人口	56
4.1.7	FDI	56
4.1.8	観光セクターの雇用の状況	57

4.2	ラオス及びラオス南部地域の観光開発政策	58
4.2.1	ラオス及びラオス南部地域の観光開発に関わる政策等	58
4.2.2	ラオス及びラオス南部地域の観光開発に関わる組織等	65
4.2.3	ラオスの観光開発に関わる法制度等	66
4.2.4	UNESCO 世界遺産に関わる制度等	69
4.2.5	ラオスの観光セクター支援に係る政策面の整合性と妥当性	71
4.3	ラオスのインフラの状況	73
4.3.1	運輸・交通インフラ	73
4.3.2	航空路線	77
4.3.3	バス及びその他の公共交通機関	79
4.3.4	国境施設	81
4.4	ラオス南部地域のインフラの状況	82
4.4.1	運輸・交通インフラ	82
4.4.2	観光インフラ	89
4.4.3	ラオス南部地域のその他の社会インフラの状況（上下水、電力・通信等）	90
4.5	ラオス南部地域の観光資源の状況	91
4.5.1	ワット・プー遺跡周辺地域	92
4.5.2	シーバンドン	100
4.5.3	ボラベン高原周辺地域	102
4.5.4	パクセー市周辺のその他の観光資源	102
4.6	ラオス南部地域の観光客の動向	103
4.6.1	チャンパサック県の観光客数	103
4.6.2	ボーダーポスト別の観光客	103
4.6.3	チャンパサック県への観光客の内訳	104
4.6.4	ワット・プー遺跡の訪問者数の推移	105
4.6.5	チャンパサック県の観光収入	105
4.6.6	ラオスの地域別観光地数	106
4.7	ラオス及びラオス南部地域の観光商品の状況	107
4.7.1	ラオスの観光商品の位置付けと特徴	107
4.7.2	ラオス南部地域の位置付け	107
4.7.3	ラオス南部の観光商品造成	108
4.8	ラオス及びラオス南部地域の観光プロモーションの状況	108
4.8.1	国際市場に向けた観光プロモーションの状況	108
4.8.2	周辺国からのインバウンド促進に向けた観光プロモーションの状況	109
4.8.3	政府観光局の活動状況	109
4.8.4	SNS を利用した観光プロモーションの状況	110

4.9	ラオス及びラオス南部地域の観光サービスの状況	111
4.9.1	ホテル・レストラン	111
4.9.2	現地ツアー会社	113
4.9.3	通訳・ガイド	114
4.9.4	その他の周辺産業（マーケット、観光アトラクション、等）	115
4.9.5	観光人材育成	116
4.10	農業、製造業等の他セクターの関連産業や支援産業との連携の可能性	117
4.10.1	農業セクターとの連携（アグロツーリズム、農産品の生産・販売等）	117
4.10.2	製造業セクターとの連携（手工芸品の販売等）	123
4.11	他ドナーによる支援の状況	125
4.11.1	ラオスにおける他ドナーによるインフラ分野の支援プロジェクト	125
4.11.2	ラオス南部における他ドナーによる観光分野の支援プロジェクト	127
4.12	ヒン・ナム・ノ国立公園の状況	131
4.12.1	ヒン・ナム・ノ国立公園の概況	131
4.12.2	ヒン・ナム・ノ国立公園のインフラ開発の状況	132
4.12.3	ヒン・ナム・ノ国立公園の観光プロモーションの状況	133
4.13	ルアンプラバンの状況	134
4.13.1	ルアンプラバンの観光地管理の現状	134
4.13.2	ルアンプラバンの観光サービス	135
4.14	既存の JICA 事業の状況	136
4.14.1	海外協力隊事業	136
4.14.2	草の根技術協力事業	136
4.14.3	JICA 事業との連携の方向性	136
4.15	ラオスの観光分野に適用可能な本邦技術	137
4.15.1	スマート決済（決済代行サービス）	137
4.15.2	デジタルチケット	138
4.15.3	スマートモビリティ	139
4.15.4	オンデマンド交通	140
4.15.5	位置情報／地図情報サービス	140
4.15.6	バイオトイレ	142
4.15.7	本邦技術の適用に係る課題	142
第 5 章	ラオス南部地域の観光セクター支援の妥当性と開発課題	143
5.1	JICA によるラオス南部地域の観光セクター支援の妥当性	143
5.1.1	政策面の整合性	143
5.1.2	妥当性	143
5.2	ラオス南部地域の観光セクターの開発課題	144

5.3	ラオス南部地域の観光セクターの機会と脅威	145
5.3.1	機会	145
5.3.2	脅威	146
5.4	観光地経営及び研究・開発面の強みと弱み	147
5.4.1	観光地経営及び研究・開発面の強み	147
5.4.2	観光地経営及び研究・開発面の弱み	147
5.5	インフラ面の強みと弱み	148
5.5.1	インフラ面の強み	148
5.5.2	インフラ面の弱み	148
5.6	観光商品開発面の強みと弱み	149
5.6.1	観光商品開発面の強み	149
5.6.2	観光商品開発面の弱み	150
5.7	観光マーケティング／プロモーション面の強みと弱み	150
5.7.1	観光マーケティング／プロモーション面の強み	150
5.7.2	観光マーケティング／プロモーション面の弱み	151
5.8	観光サービス面の強みと弱み	151
5.8.1	観光サービス面の強み	151
5.8.2	観光サービス面の弱み	152
5.9	将来的な JICA の観光分野の協力の方向性の検討に係るアプローチ	153
第 6 章	ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業（案）	154
6.1	ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業のロングリスト	154
6.2	評価クライテリア	157
6.3	個別事業の評価結果	158
6.3.1	個別事業の評価結果	158
第 7 章	協力候補事業	164
7.1	協力候補事業のショートリスト	164
7.1.1	チャンパサック バイパス道路（14A）整備プロジェクト	165
7.1.2	ムアンーチャンパサック間 道路及びフェリー棧橋改修プロジェクト	169
7.1.3	国道 13 号線（AH 11） パクセー～パクセー・ジャパン SEZ 間 道路改修プロジェクト	174
7.1.4	パクセー 統合バスターミナル整備プロジェクト	177
7.1.5	ワット・プー遺跡公園整備プロジェクト	180
7.1.6	チャンパサック県 観光振興アドバイザー業務	185
7.1.7	チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト	188
第 8 章	提言等	190
8.1	ショートリストから協力候補事業を選定する際の考え方	190

8.1.1	ラオスの観光開発に係る開発課題の基本認識	190
8.1.2	ショートリストから協力候補事業を選定する際の考え方	190
8.1.3	運輸・交通インフラ整備に係る観光面の事業効果	190
8.1.4	インフラ整備後のフォローアップ	191
8.2	他のセクターや ODA スキームとの連携	191
8.2.1	チャンパサック県における手工芸セクター等との連携	191
8.2.2	新たな ODA スキームの活用	192
8.3	有償資金協力の活用について	194
8.3.1	ラオス政府の基礎的財政収支	194
8.3.2	ラオス政府の公的債務・公的保証（PPG）債務の状況	194
8.3.3	ラオス政府の対外公的債務の内訳	195
8.3.4	市場金利債務に占める中国からの借り入れの割合	195
8.3.5	円借款の供与条件	196
8.3.6	プロジェクト借款、セクターローンの活用による事業費の削減	196
8.3.7	開発金融借款（TSL）の活用による民間セクター支援	197
8.3.8	開発政策借款（DPL）の活用による財政支援	197
	参考文献	198

略語表

略語	正式名称	日本語名称
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AFD	Agence Française de Développement	フランス開発庁
BOT	Build, Operate and Transfer	(官民連携による事業方式の一つ)
CBT	Community Based Tourism	コミュニティ・ベースド・ツーリズム (地域住民に根差した観光)
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
DAE	Department of Agriculture and Environment	県農業・環境局
DCT	Department of Culture and Tourism	県文化・観光局
DMN	Destination Management Network	デスティネーション・マネジメント・ネットワーク
DMO	Destination Management Organization	DMO (デスティネーション・マネジメント・オーガニゼーション)
DPL	Development Policy Loan	開発政策借款
DPWT	Department of Public Works and Transport	県公共事業・運輸局
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
EU	European Union	欧州連合
FDI	Foreign Direct Investment	海外直接投資
FIT	Foreign Independent Tour	個人手配の海外旅行
GIZ	Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit	ドイツ国際協力公社
GMS	Greater Mekong Subregion	大メコン地域
GSTC	Global Sustainable Tourism Council	グローバル・サステナブル・ツーリズム協議会
HIA	Heritage Impact Assessment	遺産影響評価
ICB	International Competitive Bidding	国際競争入札
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
IPP	Independent Power Producer	独立系発電事業者
IR	Integrated Resort	大型複合リゾート施設
IUCN	International Union for Conservation of Nature and Natural Resources	国際自然保護連合
JATA	Japan Association of Travel Agents	一般社団法人日本旅行業協会
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau	ドイツ復興金融公庫
KGI	Key Goal Indicator	重要目標達成指標
KPI	Key Performance Indicator	重要業績評価指標
LCB	Local Competitive Bidding	現地競争入札
LCC	Low-Cost Carrier	ローコストキャリア (格安航空会社)

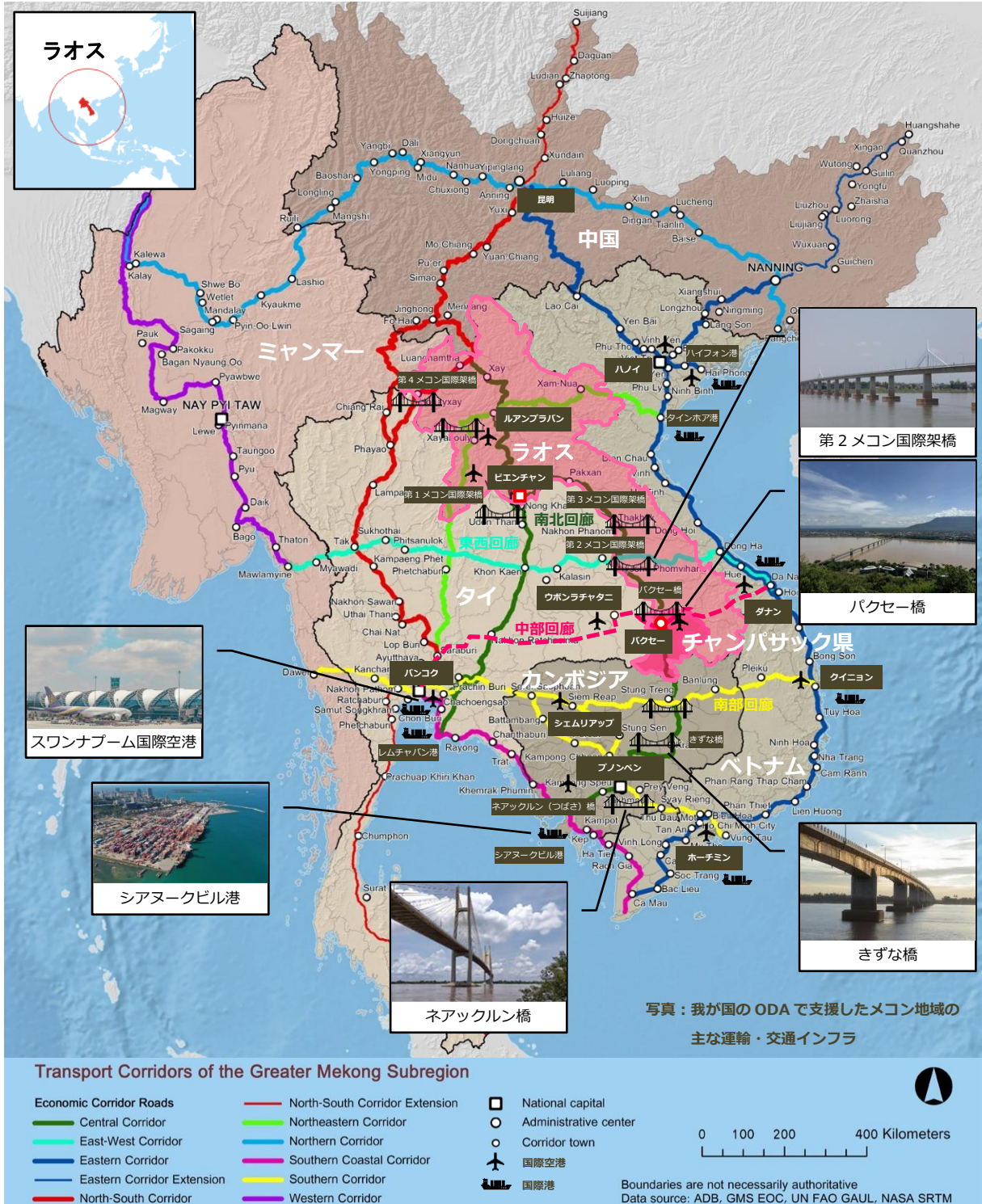
略語	正式名称	日本語名称
LDC	Least Developed Country	後発開発途上国
MAE	Ministry of Agriculture and Environment	農業・環境省
MIC	Ministry of Industry and Commerce	商工省
MICE	Meeting, Incentive, Convention, Exhibition	ビジネス観光
MCT	Ministry of Culture and Tourism	文化・観光省
MPWT	Ministry of Public Works and Transport	公共事業・運輸省
NBCA	National Bio-diversity Conservation Area	国立生態系保護区
NEDA	Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency	タイ周辺諸国経済開発協力機構
NSEDP	National Socio-Economic Development Plan	ラオス政府国家社会経済開発計画
NTO	National Tourism Organization	国家観光機関
ODOP	One District, One Product	一村一品
POC	Proof of Conception	概念実証（を目的とした実証事業）
PPP	Public Private Partnership	官民連携（による事業スキーム）
SIT	Special Interest Tour	特別な目的に絞った旅行
SME	Small and Medium Sized Enterprises	中小企業
SPC	Special Purpose Company	特別目的会社
SWOT	Strength, Weakness, Opportunities and Threaten	SWOT（強み、弱み、機会、脅威）分析
TIC	Tourism Information Centers	観光情報センター
TSA	Tourism Satellite Account	旅行・観光サテライト勘定
TSL	Two Step Loan	開発金融借款
TSS	Tourism Sector Strategy	観光セクター戦略
UNDP	United Nations Development Program	国連開発計画
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization	ユネスコ（国際連合教育科学文化機関）
UNWTO	United Nations World Tourism Organization	国連世界観光機関 ※ 現在の UN Tourism
VFR	Visit Friends and Relatives	友人親族訪問
WEF	World Economic Forum	国際経済フォーラム
WTTC	World Travel & Tourism Council	世界旅行ツーリズム協議会

調査対象国の基礎データ

ラオス人民民主共和国 Lao People's Democratic Republic				
	面積	24 万 km ²	言語	ラオス語
	人口	758.2 万人	宗教	仏教
	首都	ビエンチャン	一人当たり GDP	2,067 米ドル

出典：外務省 HP（2025 年 8 月）、ラオス統計局（2023 年）

メコン地域の国際的な運輸・交通インフラ



出典：ADB, Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy (2016–2025) の地図から共同企業体作成

パクセー周辺の主な観光スポット



写真



UNESCO 世界文化遺産ワット・プー遺跡



仏コロニアル様式のチャンパサック国王の邸宅



クメール旧街道の仏教遺跡タート・サンパン



ボラベン高原のカトウ族の伝統工芸



ボラベン高原のコーヒー農園



中国企業がBOTで運営するシーバンドンの観光アトラクション



中国企業のSEZ内のシーバンドンのコーンパペン滝



チャンパサックの伝統芸能（影絵人形劇）

写真：共同企業体

図表番号

図 2-1：観光に関わる産業クラスター.....	18
図 2-2：観光に関わるバリューチェーン.....	19
図 2-3：本調査全体のワークフロー.....	20
図 2-4：観光分野の協力に係る体系図.....	22
図 3-1：GMS 観光セクター戦略 2016-2025 のログツリー.....	26
図 3-2：GMS 観光戦略 2030 のログツリー.....	27
図 3-3：メコン地域の観光開発に関わる多国間の組織的な枠組み.....	28
図 3-4：メコン地域の国際的な運輸・交通インフラ.....	32
図 3-5：メコン地域の主な観光資源.....	33
図 3-6：ASEAN 諸国の観光客数の推移（2000-2023 年）.....	34
図 3-7：ベトナムの観光客数の推移（2015-2024 年）.....	35
図 3-8：ソースマーケット別のベトナムの観光客数の推移（2015-2024 年）.....	35
図 3-9：ベトナムの月別の観光客数の推移（2024 年）.....	36
図 3-10：ベトナムの訪問者の内訳（目的別）（2014 年）.....	36
図 3-11：カンボジアの観光客数の推移（2015-2024 年）.....	37
図 3-12：ソースマーケット別のカンボジアの観光客数の推移（2015-2024 年）.....	37
図 3-13：カンボジアの月別の観光客数の推移（2023 年）.....	38
図 3-14：カンボジアの訪問者の内訳（目的別）（2024 年）.....	38
図 3-15：タイの観光客数の推移（2015-2024 年）.....	39
図 3-16：ソースマーケット別のタイの観光客数の推移（2015-2024 年）.....	39
図 3-17：タイの月別の観光客数の推移（2024 年）.....	40
図 3-18：タイの訪問者の内訳（目的別）（2020 年）.....	40
図 3-19：ラオスの観光客数の推移（2014-2024 年）.....	41
図 3-20：地域別の訪問者数（2023-2024 年）.....	41
図 3-21：ソースマーケット別のラオスの観光客数の推移（2017-2022 年）.....	42
図 3-22：ラオスの月別の観光客数の推移（2023 年）.....	42
図 3-23：訪問者の内訳（属性・目的別）.....	43
図 3-24：ラオスの国際観光客の平均滞在期間（2014-2024 年）.....	43
図 3-25：国際観光客の観光支出.....	44
図 3-26：観光収入の推移（2014-2024 年）.....	45
図 3-27：周辺国（ベトナム、カンボジア、タイ、中国）からラオスへの訪問者数.....	45
図 3-28：日本からラオスへの訪問者数.....	46
図 4-1：ラオスの実質 GDP の推移（2015-2024 年）.....	52
図 4-2：チャンパサック県の GDP（2023-2024 年）.....	53
図 4-3：ラオスの地域別貧困率.....	55
図 4-4：性別、年齢別の人口（2024 年）.....	56
図 4-5：チャンパサック県の各郡の人口（2024 年）.....	56
図 4-6：ラオスに対する FDI（2015-2022 年）.....	57

図 4-7 : ラオスの総雇用に占める観光セクターの雇用の割合	57
図 4-8 : ワット・プー遺跡の管理に関わる組織図	66
図 4-9 : DMN 組織図	66
図 4-10 : ラオスの国立公園／国立生態系保護区	68
図 4-11 : 遺産影響評価 (HIA) の基本的な流れ	70
図 4-12 : ラオスの全国レベルの「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフロー	71
図 4-13 : ラオスの南部地域のレベルの「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフロー	72
図 4-14 : ラオスの南部地域の「タイからのパッケージツアー」のビジターフロー	72
図 4-15 : ラオスにおける道路総延長の推移	73
図 4-16 : ラオスにおける主要な幹線道路網	73
図 4-17 : ラオスの月別の観光客数 (2024 年)	78
図 4-18 : ルアンプラバンの中国人観光客数の推移 (2017-2024 年)	81
図 4-20 : DPWT の道路整備マスタープラン計画図	84
図 4-21 : ラオス南部地域の主な観光資源	91
図 4-22 : UNESCO の世界文化遺産のプロテクトゾーン	92
図 4-23 : UNESCO の世界文化遺産の主な構成遺産の位置図	93
図 4-24 : クメール旧街道	96
図 4-25 : AFD が整備したワット・プーのオフィシャル HP	97
図 4-26 : ワット・プーのモニュメントゾーン全体の施設配置計画	98
図 4-27 : ワット・プーのモニュメントゾーン全体の施設管理計画	99
図 4-28 : シーバンドンの経済特区の位置図	101
図 4-29 : チャンパサック県の観光客数の推移 (2016-2025 年)	103
図 4-30 : チャンパサック県の訪問者の内訳 (地域別) (2024 年)	104
図 4-31 : ワット・プー遺跡の訪問者数の推移 (2020-2025 年)	105
図 4-32 : チャンパサック県の観光収入の推移 (2016-2025 年)	105
図 4-33 : ボラベン高原でのコーヒー体験の様子	119
図 4-34 : 稲作体験の様子	119
図 4-35 : ドン・コーン島／パクセー北部での織物体験	120
図 4-36 : 中国企業によるパクセー国際空港の完成予想図	129
図 4-37 : ヒン・ナム・ノ国立公園位置図	131
図 4-38 : ヒン・ナム・ノ国立公園の観光プロモーション用の公式 HP	133
図 4-39 : 決済端末の事例	138
図 4-40 : アルハンブラ宮殿のチケットシステム	139
図 4-41 : 本邦企業が提供する位置情報／地図情報サービスの活用例	141
図 5-1 : 観光分野の協力に係る体系図	153
図 8-1 : ラオス南部地域におけるクリーンエネルギー共創プログラムのイメージ図	192
図 8-2 : ラオスの基礎的財政収支の推移	194
図 8-3 : ラオスの GDP に占める PPG 債務の推移	195
図 8-4 : ラオスの融資条件別の対外公的債務の内訳	195
図 8-5 : ラオスの借入先別の対外公的債務の内訳	196

表 1-1 : 第一次現地調査日程	12
表 1-2 : 第二次現地調査日程	12
表 1-3 : 第三次現地調査日程	13
表 1-4 : 作業計画	14
表 1-5 : 第一次現地調査の訪問先関係機関	15
表 1-6 : 第二次現地調査の訪問先関係機関	16
表 1-7 : 第三次現地調査の訪問先関係機関	17
表 2-1 : 外部環境の分析に関わる調査項目（マクロ的な視点）	20
表 2-2 : 内部環境の分析に関わる調査項目（ミクロ的な視点）	21
表 2-3 : 評価クライテリア	23
表 2-4 : 本調査において作成・提出する報告書	23
表 3-1 : 国際観光客の支出の内訳（2024 年）	44
表 3-2 : メコン地域 4 カ国の観光商品の特徴	48
表 3-3 : 国別のツアーの傾向	49
表 4-1 : チャンパサック県の経済指標（2023-2024 年）	53
表 4-2 : チャンパサック県の経済指標（2023-2024 年）	53
表 4-3 : 地域別の平均月収（2022 年）	54
表 4-4 : ビジョン 2030 の主要 KPI 及び KGI	58
表 4-5 : ラオスにおける主な国道の経路および特徴・役割	75
表 4-6 : ビエンチャン～ヴァンヴィエン高速道路の整備計画の内容	77
表 4-7 : ラオスにおける国際線旅客数の増加予測	77
表 4-8 : 2025 年～2026 年冬季におけるラオス国営航空の国際線の就航状況	78
表 4-9 : ラオスにおける国境施設の概要	81
表 4-10 : ラオス南部地域における主要な国道の概要	83
表 4-11 : ラオス南部地域の博物館の概要	89
表 4-12 : ラオス南部地域の観光案内所の概要	89
表 4-13 : ラオス南部地域の社会インフラ（上下水、電力・通信等）の概要	90
表 4-14 : ボーダーポスト別の観光客数（2024 年）	104
表 4-15 : 周辺国（ベトナム、カンボジア、タイ、中国）からチャンパサック県への訪問者数	105
表 4-16 : 各県の観光地の数（2023-2024 年）	106
表 4-17 : チャンパサック県の観光ビジネス数	111
表 4-18 : 主な現地ツアー会社のサービス	114
表 4-19 : チャンパサック県の農作物生産量（2022 年）	118
表 4-20 : 南部地域の代表的な農産物のブランド化の現状	121
表 4-21 : 南部地域の代表的な農産物のブランド化の現状	122
表 4-22 : ラオスにおける他ドナーによるインフラ分野の支援プロジェクト	125
表 4-23 : ラオス南部における他ドナーによる観光分野の支援プロジェクト	127
表 4-24 : シーバンドン経済特区の整備の進捗状況	130

表 5-1 : ラオス南部地域の観光セクターの SWOT 分析	144
表 6-1 : ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業のロングリスト	154
表 6-2 : 評価クライテリア	157
表 6-3 : 個別事業の評価結果	158

第1章 調査の概要

1.1 調査の背景・目的

1.1.1 調査の背景

ラオス政府の国家社会経済開発計画（NSEDP）は、長期国家戦略である「ビジョン 2030」に基づき 5年ごとに策定され、「第9次国家社会経済開発計画（9th NSEDP）」、及び「第10次国家社会経済計画（10th NSEDP）」において、① 若い人口、② 豊富で多様な天然資源や産業（農業、観光、エネルギー等）、③ アジアと近隣国の経済成長に対するラオスの地理的位置、④ 現代科学技術の適用可能性、の四つの国家の潜在力を活用し、LDC国からの卒業、SDGsの達成、及びグリーン成長戦略に基づいた社会・経済開発を目指している。NSEDPでは、経済ポテンシャルのある都市の開発、都市の環境改善と併せ、中心都市と地方都市の格差是正を重点施策に掲げ、東西経済回廊、南北経済回廊の各経済回廊沿いの都市開発を重点的に進める、としている。

一方、ラオスは、他のアジア諸国と比べると、都市インフラ整備・サービス供給が十分とは言えず、都市交通、環境、住宅整備等の側面において、様々な問題が懸念されている。

こうした中、ラオス南部のチャンパサック県は、11世紀から13世紀にかけてクメール帝国の影響下で建てられたワット・プー遺跡が2021年にUNESCOの世界文化遺産に登録されたこともあり、2024年には、タイやベトナム等の近隣国から10万人以上の観光客が訪れており、ラオス南部の観光地として注目されている。また、2025年7月にラオス中部のベトナムとの国境に位置するヒン・ナム・ノ国立公園が新たにUNESCO世界自然遺産に登録され、ベトナムからの観光客も期待されている。また、チャンパサック県のパクセー郡は、ラオス第二の都市であり、パクセー国際空港を有していることに加え、上述の文化遺産のワット・プー遺跡の他にもシーバンドンやボラベン高原といった自然遺産にも恵まれ、歴史・文化・自然といった観光資源が揃っており、観光開発の大きなポテンシャルを有している。

かかる状況の下、南部地域経済の活発化のため、観光客の増加に資する、または観光客の増加に対応するインフラ整備等の新規のJICAによる協力が期待されている。

1.1.2 調査の目的

本調査は、ラオス国の観光セクターの現状・課題を把握すると共に、ラオス政府及び他ドナーによる事業の進捗状況及び動向を確認し、同国における観光セクター及びその関連産業に関する基礎的な情報の収集・確認を行い、その結果を踏まえて将来の協力方針の検討を行うもの。

なお、本調査は観光産業促進のポテンシャルのあるラオス国チャンパサック県を中心に、ASEAN近隣諸国のタイ国、カンボジア国、ベトナム国との往来も含めて調査対象とする。

1.1.3 調査対象地域

ラオス国 チャンパサック県 パクセー周辺地域

1.1.4 ラオス側関係機関（カウンターパート）

文化・観光省（MCT）、農業・環境省（MAE）、公共事業・運輸省（MPWT）他

1.2 調査工程

1.2.1 現地調査日程

(1) 第一次現地調査

表 1-1：第一次現地調査日程

日	AM	PM	滞在先
11/9 日	10:35 羽田 ==> 15:40 バンコク (TG683)	18:30 バンコク ==> 19:45 ビエンチャン (TG574)	ビエンチャン
11/10 月	JICAラオス事務所とのキックオフ・ミーティング	文化・観光省 (MCT) とのキックオフ・ミーティング	ビエンチャン
11/11 火	農業・環境省 (MOE) とのミーティング JETROラオス事務所とのミーティング	公共事業・運輸省 (MPWT) とのミーティング	ビエンチャン
11/12 水	タイ周辺諸国経済開発協力機構 (NEDA) とのミーティング	文化・観光省 (MCT) とのキックオフ・ミーティング	ビエンチャン
11/13 木	11:55 ビエンチャン ==> 12:55 バクセー (QV305)	タイ国境施設視察 ワット・ブー・サラオ視察	バクセー
11/14 金	チャンバサック県文化・観光局 (DCT) とのキックオフ・ミーティング チャンバサック県公共事業・運輸局 (DPWT) とのミーティング	チャンバサック県農業・環境局 (DAE) とのミーティング	バクセー
11/15 土	AM: バクセー ==> シーバンドン	ドン・デット島、ドン・コーン島視察	コーン島
11/16 日	コーンバベン滝視察	ワット・トモ視察	バクセー
11/17 月	ワット・ブー視察	AFD CHAMPAプロジェクト視察	バクセー
11/18 火	バクセー・ジャバンSEZ視察	ホン・ナン・シダ寺院視察 AFD CHAMPAプロジェクト視察	バクセー
11/19 水	ボラベン高原視察	ボラベン高原視察	バクセー
11/20 木	チャンバサック県文化・観光局 (DCT) とのラップアップ・ミーティング チャンバサック県公共事業・運輸局 (DPWT) とのミーティング	14:20 バクセー ==> 15:30 ビエンチャン (QV516)	ビエンチャン
11/21 金	ラオス国家統計局とのミーティング ADBとのミーティング 文化・観光省 (MCT) とのラップアップ・ミーティング JICAラオス事務所とのラップアップ・ミーティング	20:30 ビエンチャン ==> 21:40 バンコク (TG575) 23:45 バンコク ==>	機中泊
11/22 土	==> 07:40 成田 (TG642)		

(2) 第二次現地調査

表 1-2：第二次現地調査日程

日	AM	PM	滞在先
12/7 日	10:35 羽田 ==> 15:40 バンコク (TG683)	18:30 バンコク ==> 19:45 ビエンチャン (TG574)	ビエンチャン
12/8 月	文化・観光省 (MCT) とのキックオフ・ミーティング	ビエンチャン市内視察	ビエンチャン
12/9 火	JICAラオス事務所とのキックオフ・ミーティング	ビエンチャン市内視察	ビエンチャン
12/10 水	ラオス手工芸協会JOCVとの面談 ラオス国立大学考古学JOCVとの面談	ラオス女性障害者支援センターJOCVとの面談 GIZとのミーティング	ビエンチャン
12/11 木	11:45 ビエンチャン ==> 12:30 ルアンブラバン (QV103)	ルアンブラバン視察	ルアンブラバン
12/12 金	ルアンブラバン視察	ルアンブラバン視察	ルアンブラバン
12/13 土	08:30 ルアンブラバン ==> 10:10 バクセー (QV513)	資料整理	バクセー
12/14 日	AM: バクセー ==> ドン・コーン島	ドン・デット島、ドン・コーン島視察	ドン・コーン島
12/15 月	ドン・デット島、ドン・コーン島視察	PM: ドン・コーン島 ==> バクセー	バクセー
12/16 火	チャンバサック県文化・観光局 (DCT) 及び公共事業・運輸局 (DPWT) とのミーティング	ボラベン高原視察	バクセー
12/17 水	ワット・ブー管理事務所とのミーティング	ワット・ブー視察 AFD CHAMPAプロジェクト視察	チャンバサック
12/18 木	候補事業サイト視察	14:20 バクセー ==> 15:30 ビエンチャン (QV516)	ビエンチャン
12/19 金	文化・観光省 (MCT) とのラップアップ・ミーティング JICAラオス事務所とのラップアップ・ミーティング	20:30 ビエンチャン ==> 21:40 バンコク (TG575) 23:45 バンコク ==>	機中泊
12/20 土	==> 07:40 成田 (TG642)		

(3) 第三次現地調査

表 1-3 : 第三次現地調査日程

日		AM	PM	滞在先
1/28	水	10:35 羽田 ==> 15:40 バンコク (TG683)	18:30 バンコク ==> 19:45 ビエンチャン (TG574)	ビエンチャン
1/29	木	UXO Laosとのミーティング	JICAラオス事務所キックオフ・ミーティング	ビエンチャン
1/30	金	文化・観光省 (MCT) とのキックオフ・ミーティング		ビエンチャン
1/31	土	11:55 ビエンチャン ==> 12:55 バクセー (QV305)	ワット・プー管理事務所とのミーティング	チャンバサック
2/1	日	資料整理	資料整理	チャンバサック
2/2	月	ワット・プー フェスティバル視察	ワット・プー フェスティバル視察	チャンバサック
2/3	火	ボラベン高原視察	ボラベン高原視察	バクセー
2/4	水	チャンバサック県 文化・観光局 (DCT) 及び公共事業・運輸局 (DPWT) とのミーティング	16:25 バクセー ==> 17:25 ビエンチャン (QV334)	ビエンチャン
2/5	木	文化・観光省 (MCT) とのラップアップ・ミーティング JICAラオス事務所とのラップアップ・ミーティング	20:30 ビエンチャン ==> 21:40 バンコク (TG575) 23:45 バンコク ==>	機中泊
2/6	金	==> 07:40 成田 (TG642)		

1.2.2 作業計画

表 1-4 : 作業計画

調査項目	観光開発/観光地経営 業務主任者	観光インフラ	統計分析	観光商品開発	観光マーケティング	観光サービス	2025年			2026年									
							10月	11月	12月	1月	2月								
							事前準備作業	第1次 現地作業	第1次 国内作業	第2次 現地作業	第2次 国内作業	第3次 現地作業	国内整理作業						
【A】 事前準備作業 (2025年10月上旬～11月中旬)	◎	◎																	
[A-01] インセプション・レポート (IC/R) の作成・提出	◎	◎																	
① 関連資料及び情報の収集・整理・分析	◎	◎	◎	◎	◎														
② 業務の基本方針の策定	◎	◎	◎	◎	◎														
③ ラオス側関係機関への説明資料・質問票作成	◎	◎	◎	◎	◎														
【B】 第1次現地作業 (11月中旬～11月下旬)																			
[B-01] インセプション・レポート (IC/R) の説明・協議																			
① JICAラオス事務所に対する調査目的・方針等の説明・協議	◎	◎	◎	◎	◎														
② ラオス側関係機関に対する調査目的・方針等の説明・協議	◎	◎	◎	◎	◎														
[B-02] 観光政策の整理																			
① 観光セクターの政策、計画、制度、予算	◎																		
② 各種関連事業等の取組状況、貿易・民間からの投資環境に関する課題、関係機関概要	◎																		
③ 観光関連法制度の確認	◎																		
④ マクロレベルの観光指標・観光統計		◎																	
⑤ ラオス南部地域 (ワット・プー周辺) における観光ポテンシャル、課題、及びアクセス改善に係る整理	◎	◎																	
⑥ ラオス中部地域 (ヒン・ナム・ノ国立公園周辺) における観光ポテンシャル、課題、及びアクセス改善に係る整理	◎	◎																	
[B-03] 観光関連産業についての調査、既存の JICA 事業との連携																			
① 各地域 (主に南部地域) における観光関連事業 (宿泊施設、レストラン、土産物産、ガイドサービス等) の状況					◎	◎													
② 観光産業の動向・産業界からのニーズの調査・分析					◎	◎													
③ 観光セクターにおける人材リソース概要 (人材育成状況、就業者数等)					◎	◎													
④ JICA 海外協力隊、及び JICA 草の根技術協力事業における観光客向け土産物製作用後の販路の検討					◎	◎													
[B-04] 観光客に関する調査・分析					◎														
[B-05] タイ、カンボジア、ベトナムにおける観光インフラ及び情報発信に関する情報収集	◎				◎														
[B-06] 他ドナー・国際機関の観光セクター関連支援に関する情報収集	◎				◎														
[B-07] 観光分野に適用可能な技術を有する日本企業 (中小企業含む) についての調査	◎				◎														
[B-08] ヒン・ナム・ノ国立公園、及び周辺における観光インフラ及び情報発信についての調査	◎				◎														
【C】 第1次国内作業 (11月下旬～12月中旬)																			
[C-01] プロGRESSレポート (PG/R) の作成・提出																			
① JICAのラオス国南部地域への協力案、候補案件の提案に係る調査対処方針の検討	◎	◎																	
【D】 第2次現地作業 (12月中旬～12月下旬)																			
[D-01] プロGRESSレポート (PG/R) の説明・協議																			
① JICAラオス事務所及び関係部に対するプロGRESSレポート (PG/R) の説明・協議	◎	◎	◎	◎	◎														
② ラオス側関係機関に対するプロGRESSレポート (PG/R) の説明・協議	◎	◎	◎	◎	◎														
[D-02] 観光開発分野の協力候補事業の提案																			
① JICAのラオス国南部地域への協力案、候補案件 (特に無償資金協力事業) の提案	◎	◎																	
② 候補案件を実施することによる対象地域および周辺地域へ与える影響の調査	◎	◎																	
③ 中長期的な維持管理方法や環境社会配慮などにおいて大きな課題となりうる事項の有無や対応策の確認・整理	◎	◎																	
【E】 第2次国内作業 (12月下旬～2026年1月中旬)																			
[E-01] ドラフト・ファイナル・レポート (DF/R) の作成・提出	◎	◎	◎	◎	◎														
【F】 第3次現地作業 (1月中旬～1月下旬)																			
[F-01] ドラフト・ファイナル・レポート (DF/R) の説明・協議																			
① JICAラオス事務所に対するドラフト・ファイナルレポート (DF/R) の説明・協議	◎	◎	◎	◎	◎														
② ラオス側関係機関に対するドラフト・ファイナルレポート (DF/R) の説明・協議	◎	◎	◎	◎	◎														
【G】 国内整理作業 (2月上旬～2月下旬)																			
[G-01] ファイナル・レポート (F/R) の作成・提出	◎	◎	◎	◎	◎														

報告書

インセプション
レポート
(IC/R)

プロGRESS
レポート
(PG/R)

ドラフト・ファイナル
レポート
(DF/R)

ファイナル
レポート
(F/R)

1.2.3 現地調査における訪問先

(1) 第一次現地調査

表 1-5 : 第一次現地調査の訪問先関係機関

No	日付	訪問先	面談時間	面談・協議参加者
1	11月10日	MCT	9:00 – 10:30	Mr. Saipasong Vongsak / Deputy Director General Ms. Phonemary Souwhathamavong / Director of Tourism Planning and Development Division Mr. Saysamone Singsandith / Director of Planning of Investment and International Cooperation Department、他
2	11月11日	MAE	9:30 – 10:30	Mr. lihsana thogsaguan / Deputy of Division. DOA Mr. Sitthipone phoummasak / Deputy Director of PPC Mr. Sysalong Kinndvong / Deputy of Division. DOA、他
3	11月11日	JETRO	9:00 – 12:00	所長 菊池 保志 シニアディレクター 山田 健一郎 アシスタントディレクター 武井 浩人
4	11月11日	MPWT	14:10 – 15:10	Mr. Phitsaphonh Philavong / Deputy Director General Ms. Manivone Soulichack / Planning Division Ms. Phetdavanh Sisombath / Staff
5	11月12日	NEDA	9:00 – 10:00	Mr. Kirati Veruwan / Executive Vice President Mr. Rapijit Promnart / Director Ms. Benyapha Thanasakdiwat / Senior Policy and Planning Analyst
6	11月12日	MCT Marketing Department & Institute of Tourism	10:30 – 11:30	Mr. Phouthone DALALY / Deputy Director General, Tourism Marketing and Promotion Department Ms. Phouvank XAYSENG / Director of Tourism Public Relations Division Mr. Som-lay / Deputy Director of Tourism Marketing Research Division、他
7	11月12日	AFD ビエンチャン事務所	15:30 – 17:00	Mr. Khonesavanh Xaymoungkhoun / Project Officer at Vientiane Office Ms. Isabelle Magueur / Team Leader of the CHAMPA Project at Champasak Office
8	11月14日	CMP DCT	09:30 – 10:30	Mr. Somphachai Kambalue / Head of Tourism Management Sector Mr. Soulisa Sychampa / Deputy Director, Tourism Sector Mr. Bouavanh Inthamith / Technica、他
9	11月14日	CMP DPWT	11:00 – 12:00	Mr. Thanongsak Douangmala / Deputy Director Dr. Pathana Phonethit / Officer Mr. Bounvilay Senmamxay / Officer、他
10	11月14日	DAE	14:00 – 15:00	Champasak DAE Deputy Director、他
11	11月17日	AFD チャンパサク事務所	10:00 – 11:00	Mr. Khamchanh Xaymoungkhoun / Head of Vat Phou Champasak World Heritage Site Unit Mr. Amphol Seughachanh / Deputy of Champasak DCT, Director of CHAMPA Project Ms. Isabelle Magueur / Team Leader of CHAMPA Project、他
12	11月18日	パクセー・ジャパン SME SEZ 開発株式会社	10:00 – 11:00	代表取締役 望月 敏洋 Daiwa Harness Lao Co.,Ltd. 工場長 丸山 鉄平

No	日付	訪問先	面談時間	面談・協議参加者
13	11月20日	CMP DCT	9:00 – 10:00	Mr. Somphachai Kambalue / Head of Tourism Management Sector Mr. Soulinh Phethany / Deputy Mr. Outhay / Tourism Market/
14	11月21日	LSB	10:00 – 11:00	Mr. Phetsavanh Boutlasy / DDG, DES Mr. Somsamay Norasare / Deputy Head of Labor Division Mr. Nousone Nammaninoh / Deputy Head of National Division
15	11月21日	ADB	11:00 – 12:00	Ms. Jung / ADB Country Officer
16	11月21日	MCT	13:30 – 14:30	Ms. Phonemaly Inthaphone / DG of Tourism Development Department Ms. Acksonesay Rattanavong / Tourism Consultant Ms. Kitouna Santivong/ Officer

(2) 第二次現地調査

表 1-6 : 第二次現地調査の訪問先関係機関

No	日付	訪問先	面談時間	面談・協議参加者
1	12月8日	MCT	9:30 – 11:30	Ms. Phonemary Souwhathamavong / Director of Tourism Planning and Development Division Ms. Acksonesay Rattanavong / Tourism Consultant Mr. Vong Keo Siamphone / Officer、他
2	12月10日	ラオス手工芸協会	9:00 – 10:00	Mr. Bouabane Khongdy / Office Manager JICA 海外協力隊員 遠藤 奈津子
3	12月10日	ラオス国立大学	11:00 – 12:00	JICA 海外協力隊員 谷 正和 (九州大学名誉教授)
4	12月10日	ラオス女性支援者 機構支援センター	14:00 – 15:00	Ms. Kinnalane Nueaneviengkham / Deputy Director JICA 海外協力隊員 田口妙子
5	12月10日	GIZ ラオス事務所	16:00 – 17:00	Mr. Bjoern Surborg / Country Director Ms. Maria Verena / Team Leader
6	12月12日	Luang Prabang DCT	9:15 – 10:15	Mr. Vongdavone Vongxayath / Deputy Director Incharge of Culture/
7	12月12日	EXO Travel ルアン プラバン事務所	14:00 – 15:00	Andrea Vinsonneau / General Manager
8	12月16日	CMP DCT 及び DPWT	9:00 – 11:00	Mr. Soulinh Phetthany / Deputy Head of CMP DCT Mr. Basy Phonekeo / DPWT CPS、他
9	12月17日	AFD チャンパサック 事務所	9:00 – 10:20	Mr. Amphol Seughachanh / Deputy of Champasak DCT, Director of CHAMPA Project Ms. Isabelle Magueur / Team Leader of CHAMPA Project Mr. Khonesavanh Xaymoungkhoun / Vientiane Office Mr. Antoine Mougnot / Project Task Team Leader in Bangkok Office、他
10	12月17日	Chez Maman	15:00 – 16:00	Mr. Perot / Owner (AFD CHAMPA project)
11	12月25日	MCT	11:00 – 12:00	Ms. Phonemary Souwhathamavong / Director of Tourism Planning and Development Division、他

(3) 第三次現地調査

表 1-7 : 第三次現地調査の訪問先関係機関

No	日付	訪問先	面談時間	面談・協議参加者
1	1月29日	UXO Lao	11:00-12:30	Mr. Sao Many Manivong、鷺谷 大輔 (JICA 専門家)
2	1月30日	MCT	9:30-10:30	Mr. Saysamone Singsandith/ Planning&Int. Cooperation Dept. Ms. Khan Hhyphotlong Kham / Planning&Int. Cooperation Dept. Ms. Acksonesay Rattanavong / Tourism Dev. Dept Ms. Kitouna Santivong / Tourism Dev. Dept
3	2月4日	DCT	09:00-11:15	<DCT> Mr. Mr. Soulinh Phetthany / Deputy Director Mr. Soulisa Sychampa / Deputy Director Mr. Kakomphe Chummasenth Mr. Somepasird Soukaseunm Mr. Champaseuth Xaiyapath <DPWT> Mr. Basy Phonekeo <Vat Phou Management Office> Mr. Amphol Sengphachanh / Deputy Director Mr. Khamchanh Xaymongkhoun Mr. Phousaveng Khenboota <AFD CHAMPA Project> Ms. Isabelle Magueur
4	2月4日	MCT	10:00-11:00	Mr. Saipasong Vongsak / Deputy Director General Ms. Phonemary Souwhathamavong / Director of Tourism Planning and Development Division Ms. Kitouna Santivong / Tourism Dev. Dept

第2章 調査の基本方針・方法

2.1 調査の基本方針

2.1.1 統計分析に基づくエビデンスベースのマーケティングの視点

ラオス南部地域や観光分野に対する JICA による協力の妥当性をエビデンスベースで定量的に裏付けるため、地域別、セクター別の GDP や雇用といった社会経済指標や、周辺国をベンチマークとする観光統計の分析等を行う。

特に、メコン地域には、いずれも UNESCO 世界文化遺産に登録されたラオスのワット・プー遺跡、カンボジアのアンコールワットやプレアヴィヒア、タイのシーテープ、ベトナムのミーソンなどの遺跡が点在し、各国の文化遺産を巡るスペシャル・インテレスト・ツアー (SIT)¹ の高いポテンシャルがある。よって、本業務に当たっては、まず、統計分析に基づくマーケティングにより、主なターゲットとする周辺国からの観光客の目的地、客層 (セグメント)、観光ルート、交通機関等を分析し、観光客の往来促進に資する開発効果の高い観光地や、周辺国を含む新たな観光商品を検討すると共に、ワット・プー遺跡を中心とするラオス南部地域の観光開発に係る妥当性をエビデンスベースで裏付ける。

また、2021年12月に営業運転を開始したラオス-中国高速鉄道や、ヒン・ナム・ノ国立公園の UNESCO の世界文化遺産への登録による観光セクターへのインパクト等についても確認する。

2.1.2 アクセシブルツーリズムの視点

ワット・プー遺跡を中心としたチャンパサック県のインフラ整備によるアクセス改善の可能性を、観光の面から検討する際は、高齢者や障がい者、家族連れなど、全ての観光客に対し、便利かつ安全なアクセスを提供することを目指さなければならない。よって、ラオス南部地域のインフラの分析に当たっては、インフラの有/無だけでなく、アクセシブルツーリズムの視点からもアクセス改善に係る開発課題を分析する。

2.1.3 観光に関わる「産業クラスター」と「バリューチェーン」の視点

観光産業は、右図のとおり、観光に直接関わる中核産業から、公共交通機関や土産物品などの関連産業、情報・通信といった支援事業まで、裾野の広い「産業クラスター」を形成しており、UN Tourism の推計では、世界の GDP の 10%、雇用の 9%以上を創出している。

よって、本調査では、まず、「産業クラスター」の視点からラオス南部地域の観光に関わる産業の集積状況を広く調査する。

官		学	
<ul style="list-style-type: none"> 観光省 政府観光局 地方自治体、等 		<ul style="list-style-type: none"> 大学 研究機関 専門学校、等 	
産 (関連産業)	産 (中核産業)	産 (中核産業)	産 (支援産業)
エアライン・空港	文化遺産	旅行代理店	マーケティング
フェリー・港湾	自然公園	ラドオペレーター	広告/デザイン
物流	アミューズメント施設	ホテル・宿泊施設	リース・レンタル
公共交通機関	MICE	レストラン	情報・通信
医療	リラクゼーション	レンタカー	金融サービス
食品加工	フェスティバル	流通・小売・販売	建設
手工芸	エンターテインメント施設	ガイド/通訳	

出典：共同企業体

図 2-1：観光に関わる産業クラスター

また、ラオス南部地域の観光の競争力や付加価値を最大化するためには、遺跡や自然などの「資源」

¹ SIT: Special Interest Tour: 特定のセグメントの嗜好やテーマに特化した観光商品。潜在的観光市場として注目される。

を、観光客が訪問し、楽しむことができる「商品」として開発する必要があり、ラオス南部地域の観光に関わる「バリューチェーン」全体の底上げを図る必要がある。



出典：共同企業体

図 2-2：観光に関わるバリューチェーン

2.1.4 「定期市」や「道の駅」の開発とDMOの導入

観光と農業や製造業等との連携を図るハード面の施策として、地域の手工芸品や農産物を観光客に直売するファーマーズマーケット等の「定期市」や「道の駅」のような場を設けることにより、現地の生産者のビジネスや販路の拡大を図ることを検討する。

また、官民連携に係るソフト面の施策として、観光地の経営やマーケティング/プロモーションを担うDMOの枠組みを導入する可能性を検討する。



写真：JICA「ヨルダン国 ペトラ地域における観光開発マスタープラン策定プロジェクト」において開発した定期市 (Weekly Market)

2.1.5 持続可能な観光の視点

近年、途上国の観光地において、キャリングキャパシティ（観光受入能力）を超えた急激な観光客数の増加に伴うオーバーツーリズム（観光公害）による交通渋滞、生活物価の上昇、セクシャル・ツーリズム等の都市問題や、地域の伝統文化の喪失、廃棄物や下水の増加による地下水汚染等の環境問題など、観光開発が地域の1) 社会・経済、2) 文化、3) 環境に負の影響を及ぼし始めている。

本調査に当たっては、こうした観光開発に伴う都市問題の改善に向け、グローバル・サステナブル・ツーリズム協議会 (GSTC) が、「持続可能な観光」に係る国際基準として定める1) 社会・経済、2) 文化、3) 環境の3項目の基準に基づき、ラオス南部地域における観光分野の開発課題を分析する。

2.2 調査の方法

本調査全体のワークフローを、図 2-1 に示す。



出典：共同企業体

図 2-3：本調査全体のワークフロー

2.3 ラオスの観光に係る外部環境の調査・分析

本調査では、まず、国際的な観光市場におけるラオスの位置付けや、将来的な協力の妥当性を確認するため、メコン地域の周辺国のベトナム、カンボジア、タイの3カ国をベンチマークとし、ラオスの観光に係る外部環境を、マクロ的な視点から比較・調査する。

表 2-1：外部環境の分析に関わる調査項目（マクロ的な視点）

項目	調査対象	調査目的
観光政策	政策・制度、査証要件、等	インバウンド促進に資する施策や持続可能な観光開発に向けた施策の検討
観光資源	観光資源の分布	類似の観光資源を有する国との比較優位性の検討
インフラ	国際的な運輸・交通インフラ（乗入航空会社、道路、鉄道、等）	航空路線拡大（LCC 含む）、規制緩和（オープンエア協定、等）、インフラ整備、等のインバウンド促進に資する施策の検討
観光客	観光統計（観光客数、観光収入、等）	年別、月別、国別の観光客、観光収入、等の比較によるマーケティング戦略の検討
観光サービス	ツアー商品（訪問地、日数、アイテムナラリー、等）	メコン地域で催行されているツアー商品の分析とラオスを含めた新たなツアー商品造成の可能性の検討

出典：共同企業体

2.4 ラオス南部地域の観光に係る内部環境の調査・分析

次に、ラオス南部地域の観光に関わる内部環境を、図 2-2 に示す 1) 観光地経営 (Destination Management: DM)、2) 研究・開発 (Research & Development: RD)、3) 商品開発 (Product Design: PD)、4) 流通・販売 (Sales & Promotion: SP) 5) 観光サービス (Service & Hospitality: SH) の「バリューチェーン」の五つのプロセスの下、ミクロ的な視点から調査し、観光分野の開発課題を分析する。

表 2-2：内部環境の分析に関わる調査項目（ミクロ的な視点）

調査項目	調査内容	情報入手方法	具体的な調査のポイント
1. 観光地経営（DM）			
観光政策	観光開発政策、観光開発マスタープラン、観光関連政府予算、等	関係機関へのヒアリング、政策文書、等	・次期5ヵ年計画（2026-2030年）の策定状況やラオス南部地域の観光開発に係る政策上の優先度や妥当性を確認する。
貿易・投資環境	民間投資に関わる法令等	関係機関へのヒアリング、報告書、等	・外国投資法、PPP法、航空会社の乗り入れ規制（オープンエア協定）等を確認する。
法制度	観光地管理及び観光客管理に関わる法令等	関係機関へのヒアリング、法令、等	・文化財保護法、国立公園法等を確認する。 ・査証要件等を確認する。 ・観光業の品質基準等を確認する。
組織	監督官庁、地方組織、人員、予算、等	関係機関へのヒアリング、報告書、等	・関係機関ごとの役割、組織、部局、人員、予算、等を確認する。
官民連携・DMO	官民連携の内容、観光人材育成研修の実施状況、等	現地踏査、関係機関へのヒアリング、等	・PPP等の民間資金の活用をはじめとする政府と民間企業との観光開発に関わる連携の取り組みを確認する。
社会インフラ	空港、道路、電力、通信、上下水道、廃棄物、医療、等	現地踏査、関係機関へのヒアリング、等	・周辺国、及びラオス南部地域の道路や公共交通機関、観光客の衛生面や安全面に関わる社会インフラの状況を確認する。
観光インフラ	博物館、ビジターセンター、等	現地踏査、関係機関へのヒアリング、等	・ラオス南部地域の観光スポットの状況をアクセシブルツーリズムの視点から確認する。
他ドナー事業	対象地域、支援分野、支援内容、等	他ドナーへのヒアリング、報告書、等	・他ドナーが実施・計画中のプロジェクトを確認し、将来的な連携可能性を検討する。
2. 研究・開発（RD）			
ミクロ経済指標	国勢データ、GDP、産業別GDP内訳、雇用	国家統計局等の資料、等	・GRDP等の現地で入手可能なミクロ経済指標を基に国内作業を補完する。
観光統計	出入国データ、観光客数、観光消費額、等	国家統計局等の資料、等	・年・月・国別の観光客数や観光消費額観光収入等の観光関わる経済指標を入手する。
3. 商品開発（PD）			
観光商品	現地ツアー商品、手工芸品、特産品、等	現地旅行代理店へのヒアリング、等	・南部地域の現地で販売されている着地型のツアー商品や特産品等を確認する。
文化遺産	遺産ツアー、フェスティバル、等	現地踏査、関係機関へのヒアリング、等	・文化遺産観光やコミュニティベースドツーリズム（CBT）のポテンシャルを確認する。
自然遺産	国立公園ツアー、エコツーリズム、等	現地踏査、関係機関へのヒアリング、等	・政府や現地NGOによるエコツーリズムやCBTの取り組み事例等を確認する。
既存のJICA事業	対象地域、支援分野、支援内容、等	JICA報告書、等	・海外協力隊、草の根技術協力事業の観光客向け土産物製作後の販路等を検討する。
4. 流通・販売（SP）			
観光マーケティング／プロモーション	観光案内所（TIC）、観光情報、メディア、観光マップ、等	情報文化観光省、民間旅行業者へのヒアリング、等	・周辺国、及びラオスの観光マーケティング／プロモーションの概要、ターゲット市場、セグメントを確認する。
5. 観光サービス（SH）			
施設	ホテル、レストラン、等	現地踏査、関係機関へのヒアリング、等	・宿泊施設やレストランのサービス面、衛生面の課題を把握する。
旅行業者・団体	旅行代理店、組合、旅行業法、等	企業・団体へのヒアリング、法令、等	・職種別の企業数サービス品質、ライセンス制度の有／無、等について調査する。
人材育成	就業者数、教育機関、研修プログラム、等	関係機関へのヒアリング、等	・観光人材育成に関わる教育機関、資格、専門分野、卒業生数、就職率、等を確認する。

出典：共同企業体

2.5 将来的な JICA の観光分野の協力の方向性の検討に係るアプローチ

ラオス南部地域の観光開発に係るポテンシャルや開発課題を、外部環境及び内部環境の視点から SWOT 分析を用いて整理・分析した上、JICA の観光分野の協力の方向性を検討する。検討に当たっては、右図に示すとおり、協力の優先度やプロジェクトの相関関係を、体系的に整理した上で、南部地域の観光開発に係る JICA の将来的な協力の方向性を検討する。特に、優先度の検討に当たっては、南部地域全体の観光の目玉となる「商品」(Main Product) の開発を行った上で、域内の他の商品 (Sub-Product) の多様化を図った上、必要なインフラを段階的に整備する。



図 2-4：観光分野の協力に係る体系図

2.6 他ドナー事業や既存の JICA 事業等との連携

2.6.1 他ドナー事業との連携

大メコン地域 (GMS) の枠組みの下、メコン地域各国において様々なプロジェクトを実施しているアジア開発銀行 (ADB) や、タイ-ラオス間の運輸・交通インフラを中心に支援を行っているタイ周辺諸国経済開発協力機構 (NEDA) など、ラオスで実施されている主要なドナーによる観光セクター支援プロジェクトと JICA の観光開発分野の協力候補事業との連携可能性を検討する。

2.6.2 既存の JICA 事業との連携

ラオスで実施されている JICA の海外協力隊事業、及び草の根技術協力事業の現在の状況を確認し、協力候補事業との連携の可能性を検討する。

2.6.3 観光分野に適用可能な技術を有する本邦企業との連携

本邦技術の導入によりラオスの観光セクターの開発課題の解決に繋がる分野を特定し、本邦企業との連携の可能性を検討する。特に、スマート決済やスマートモビリティ、MaaS 等の観光分野の DX 技術や、電気自動車や電動バイク等の環境技術は、本邦企業が優位性を有する分野である。

2.7 JICA の協力候補事業の提案

JICA の観光分野の協力の方向性の検討に当たっては、まず、ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業を、短期、及び中・長期の時系列に従い、体系的に整理したロングリストを作成する。次に、ロングリストに掲げた事業を評価する際の「評価クライテリア」を設定した上で、個別事業の妥当性、整合性、持続性、インパクト等を評価する。さらに、JICA との協議に基づき、将来的な JICA の協力候補事業をショートリストとして抽出し、案件概要書に取り纏める。

なお、本調査では、無償資金協力事業を中心とした候補事業の案件形成が予め想定されている。

表 2-3：評価クライテリア

評価項目		評価の視点
1. 妥当性	ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・ ニーズの有／無 ・ 緊急性
	公益性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公益性 ・ 受益者の数
2. 整合性	政策的な整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラオスの経済開発に関わる上位計画との整合性 ・ 我が国の「対ラオス人民民主共和国 国別開発協力方針」等との整合性（外交的な意義）
3. 持続性	社会・経済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の生活環境や地域社会への正／負の影響 ・ 女性の参加が見込めるか、女性の参加促進に資するか（ジェンダー主流化） ・ 地域観光の付加価値の向上や観光収入の増加に繋がるか ・ 地域の観光に関わる「産業クラスター」全体の活性化に繋がるか
	文化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の伝統文化を尊重しているか ・ 文化遺産への正／負の影響
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国立公園、水環境や生態系への正／負の影響 ・ 地球規模課題（温室効果ガスの削減等）への貢献
4. 実現可能性	エリジビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無償資金協力事業の予算規模に合致しているか ・ 無償資金協力事業の供与対象とならないアイテムが含まれていないか
	実施体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係省庁、地方自治体の承認が得られるか ・ 既存の行政機構に従った権限や責任の範囲で実施可能か
5. 他事業との連携	他ドナー事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他のドナーや国際機関等が実施・計画中の事業、活動との重複はないか ・ 他のドナーや国際機関等が実施・計画中の事業との相乗効果が期待できるか
	JICA事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の JICA 事業との相乗効果が期待できるか
	民間連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本邦企業の参入可能性
6. インパクト	波及効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市問題の改善に資するか ・ 外貨獲得・財務健全化に資するか ・ 日本への裨益効果 ・ 周辺地域への波及効果

出典：共同企業体作成

2.8 報告書等

本調査において作成・提出する報告書等は、下表のとおり。

表 2-4：本調査において作成・提出する報告書

	報告書名	提出時期	仕様
1	インセプションレポート (IC/R)	2025 年 11 月 4 日	電子データ (日本語)
2	プログレスレポート (PG/R)	2025 年 12 月 1 日	電子データ (日本語)
3	ドラフト・ファイナルレポート (DF/R)	2026 年 1 月 19 日	電子データ (日本語)
4	ファイナルレポート (F/R)	2026 年 2 月 27 日	電子データ・CD-R 3 部 (日本語)

第3章 ラオスの観光に関わる外部環境

国際的な観光市場におけるラオスの位置付けや、ラオス南部地域における将来的な JICA の観光分野の協力の妥当性を確認するため、まず、メコン地域全体の観光政策や、周辺国のベトナム、カンボジア、タイの3カ国をベンチマークとするラオス南部地域の観光客の動向等の外部環境を、マクロ的な視点から整理する。

3.1 メコン地域の観光開発政策

3.1.1 メコン地域の観光開発に関わる政策等

(1) 大メコン地域経済協力プログラム (Greater Mekong Subregion (GMS) Economic Cooperation Program)

1992年、アジア開発銀行 (ADB) は、インドシナ半島のメコン川流域の5カ国 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム) に中国南部 (雲南省と広西チワン族自治区) を加えた地域を、一つの「大メコン地域 (GMS)」経済圏として位置付け、これら6カ国の経済関係を強化することを目的とする「大メコン地域経済協力プログラム (以下、「GMSプログラム」)」を立ち上げた。

ADB やその他の協賛ドナーは、GMS プログラムの下、農業、エネルギー、環境、保健・人材育成、情報通信、観光、運輸・交通、貿易、都市開発における優先度の高いプロジェクトの実施を支援しており、1992年のGMSプログラムの設立以降、これまでに200億USD以上の直接投資が行われている。

(2) 大メコン地域経済協力戦略 2030 (The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030: GMS-2030)

「大メコン地域経済協力戦略 2030 (以下、「GMS-2030」)」は、COVID-19のパンデミックの後、2021年にカンボジアが主催した第7回GMS首脳会議で承認された2030年を計画目標年次とするGMS経済圏の開発に向けた他国間の長期の経済協力計画である。GMS-2030においては、(i) DXを通じた経済の効率化、(ii) 経済回廊のネットワークによる空間的な地域間の統合、(iii) 政策対話と能力強化、(iv) 民間セクター連携、(v) オープンなGMSプラットフォームを通じた他の地域協力イニシアチブとの相乗効果、(vi) モニタリング・評価の六つを、公正なビジネス環境を促進するためのセクター横断的な課題として挙げ、多国間の枠組みの下、(i) 共同体 (Community)、(ii) 連結性 (Connectivity)、(iii) 競争性 (Competitiveness) の三つの包括的ビジョン (3C) を、計画の柱に掲げている。

観光セクターについては、中期的なCOVID-19のパンデミックからの復興を支援する、とし、域内観光の促進や、感染症の予防、検疫の強化を支援する、としている。また、長期的には、付加価値の高い持続可能な観光の推進に向け、民間セクターと連携し、インフラ整備、サービス基準の導入等を図る、としている。また、多国間の官民連携の枠組みとして、「メコン観光フォーラム (Mekong Tourism Forum: MTF)」の役割を拡大する、としている。GMS-2030が掲げる観光セクターの重点支援分野は、以下のとおり。

- 1) 観光管理能力の向上とサービスの質向上のための人材育成
- 2) 空港、地方道路、鉄道、港湾の整備・拡張

- 3) 観光危機管理、地方の観光インフラ (Secondary Tourism Infrastructure) への投資、レジリエンス向上のための観光基準を含む総合的な観光地管理計画
 - 4) 付加価値の高い旅行者を誘致するためのマーケティング・プロモーション
 - 5) 高付加価値製品・サービスの提供における男女の雇用機会均等
 - 6) 持続可能な観光に向けた官民連携の強化
 - 7) 地域旅行の促進、ASEAN-中国間の自由貿易協定に沿った航空協定²の実施、観光政策のギャップへの対処、国境施設と管理の改善、包摂的かつ持続可能な観光イニシアチブへの再投資のための観光税と料金徴収システムの確立と強化のための公財政管理部門の強化
 - 8) 観光セクターと他セクター間のセクター横断的な連携の強化
- (3) ASEAN 観光戦略計画 2016-2025 (ASEAN Tourism Strategic Plan 2016-2025)

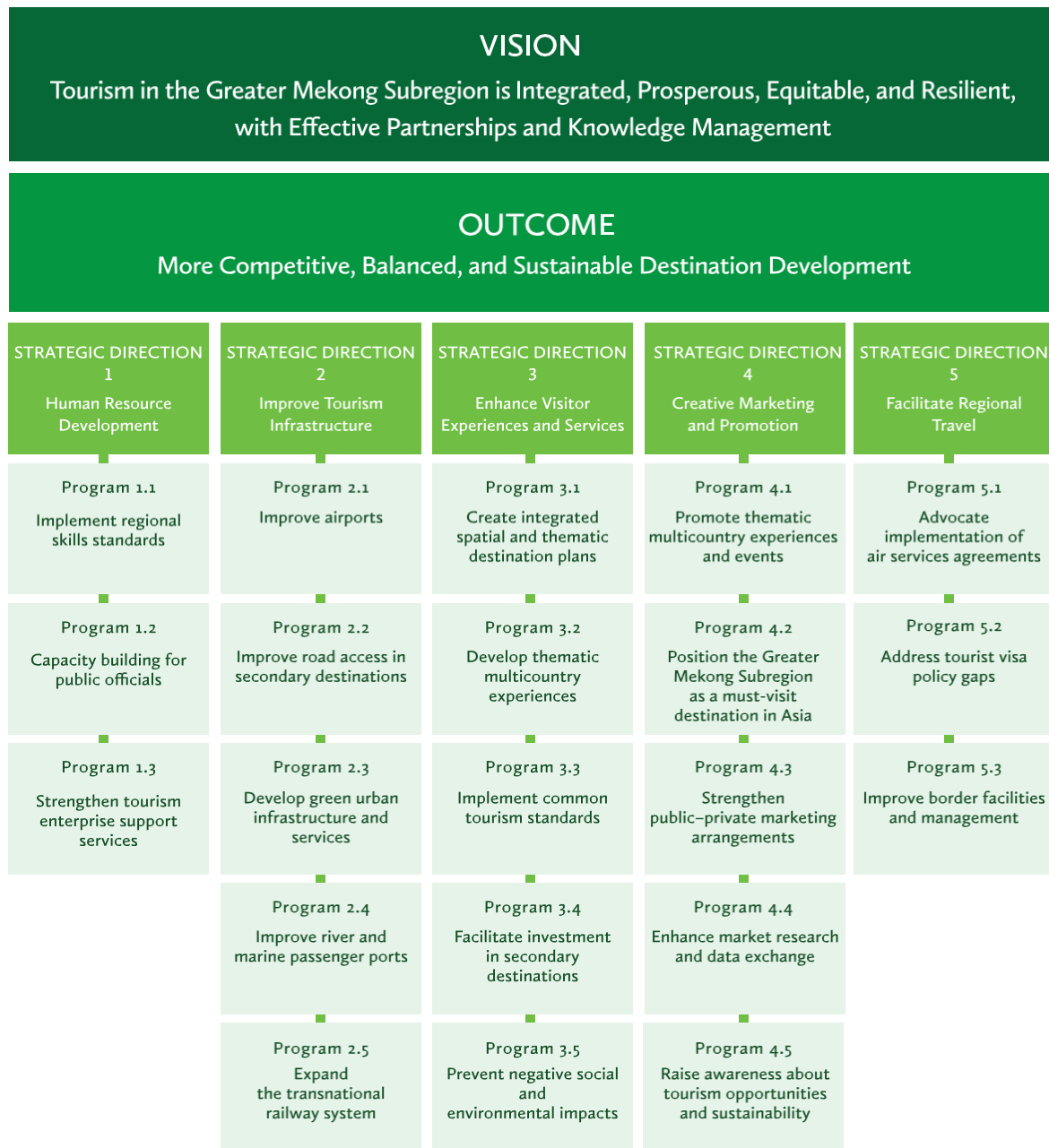
2015年、フィリピン観光省とASEAN事務局は、USAIDの支援の下、ASEAN観光の競争力と包摂性の向上に向けた戦略文書として、「ASEAN観光戦略計画2016-2025(以下、「ATSP2016-2025」)」を策定した。ATSP2016-2025においては、ASEAN全体を一つの観光圏とし、ASEAN観光における(i)観光地としての競争力強化、及び(ii)持続可能かつ包摂的な観光の推進の二つを戦略方針(Strategic Direction)に掲げ、ASEAN全体として、2015年と比べ2025年までに以下を達成する、としている。

- 1) ASEANの観光セクターのGDPへの貢献度が、12%から15%に増加する。
 - 2) 総雇用における観光業の割合が、3.7%から7%に増加する。
 - 3) 海外からの観光客の一人当たり支出額が、877 USDから1,500 USDに増加する。
 - 4) 外国人観光客の平均宿泊数が、6.3泊から8泊に増加する。
 - 5) ASEANにおける宿泊施設数が、人口100人当たり、0.51戸から0.60戸に増加する。
 - 6) ASEAN観光基準の受賞者の数が、86社から300社に増加する。
 - 7) ASEANによるCBTプロジェクトの実施件数が、43件から300件以上に増加する。
- (4) GMS観光セクター戦略2016-2025 (GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM SECTOR STRATEGY 2016-2025: TSS)

GMSプログラム及び「ASEAN観光戦略計画2016-2025」を踏まえて2015年に策定された「GMS観光セクター戦略(2016-2025)(以下、「TSS」)」は、「GMS-2030」が掲げる、(i)共同体(Community)、(ii)連結性(Connectivity)、(iii)競争性(Competitiveness)の「3C」の包括的ビジョンに基づいて策定されており、(i)人材開発、(ii)観光インフラ開発、(iii)観光商品・サービス開発、(iv)マーケティング・プロモーション、(v)域内観光の促進の五つを戦略方針(Strategic Direction)に掲げ、それぞれの戦略方針の下、合計21の戦略プログラムが策定されている。

² 2010年に中国とASEAN10カ国間で締結された自由貿易協定(FTA)に基づく中国とASEAN10カ国間のオープンスカイ協定。これにより中国とASEANを結ぶ複数の航空会社間のコードシェア便の運航や、国際空港間の路線、離発着枠の自由な設定、契約が可能となる。

また、ラオスの観光開発に向けた重点分野としては、(i) 効果的な規制、基準、ゾーニングの施行、(ii) 人材育成、(iii)、地方の観光インフラ、観光商品、観光ルートの開発、(iv) 研究・開発、情報、マーケティング・プロモーションの改善、(v) 観光地と商品の質向上のための官民投資の拡大の五つが挙げられており、2020年までに、海外からの訪ラオス観光客数 450 万人、海外からの観光客による観光支出額 8 億 USD、観光セクターの 10 万人の新規雇用の創出を達成する、としている。



出典：GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM SECTOR STRATEGY 2016-2025

図 3-1：GMS 観光セクター戦略 2016-2025 のログツリー

(5) GMS 観光セクター戦略 2030 (GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM STRATEGY 2030)

2025年6月にラオスのルアンプラバンで開催されたメコン観光フォーラム (MTF2025) において「GMS 観光セクター戦略 (2016-2025)」の後継となる、次期「GMS 観光戦略 2030」が発表された。GMS 観光戦略 2030 は、現行の TSS と同様、「GMS-2030」が掲げる「3C」の包括的ビジョンに沿っ

て策定され、(i) 持続可能な観光地の形成、(ii) 人的資本の開発、(iii) ステークホルダーとの連携促進、(v) 観光地のマーケティングの強化の四つを戦略方針 (Strategic Direction) に掲げており、現行の TSS に比べ、SDGs を踏まえた、より持続可能な観光に軸足を置いた戦略に改訂が行われている。

戦略プログラムについても、1.2 観光バリューチェーンへの MSME の参加、1.4 気候変動に強いインフラ (特に、地方の観光地および国境地域における交通インフラの開発)、1.5 アクセシブルツーリズムの普及促進、3.4 観光危機管理、3.5 査証要件の緩和、4.1 複数国間の観光体験の創出等の戦略プログラムを促進していく、としている。また、各戦略プログラムの下、具体的な優先プロジェクトがリストアップされており、ラオス南部地域については、チャンパサック県のタイ、ベトナム、カンボジアの国境周辺の道路インフラ整備などが優先プロジェクトに含まれており、「GMS 観光戦略 2030」の全ての戦略プログラムと優先プロジェクトを実施するための概算費用として、合計 12 億 7,849 万 USD が見積もられている。

なお、「GMS 観光セクター戦略 2030」では、査証免除により、海外からの観光客数は、平均 16%増加し、査証緩和により、観光客数は、平均 8%増加する、と推計している。

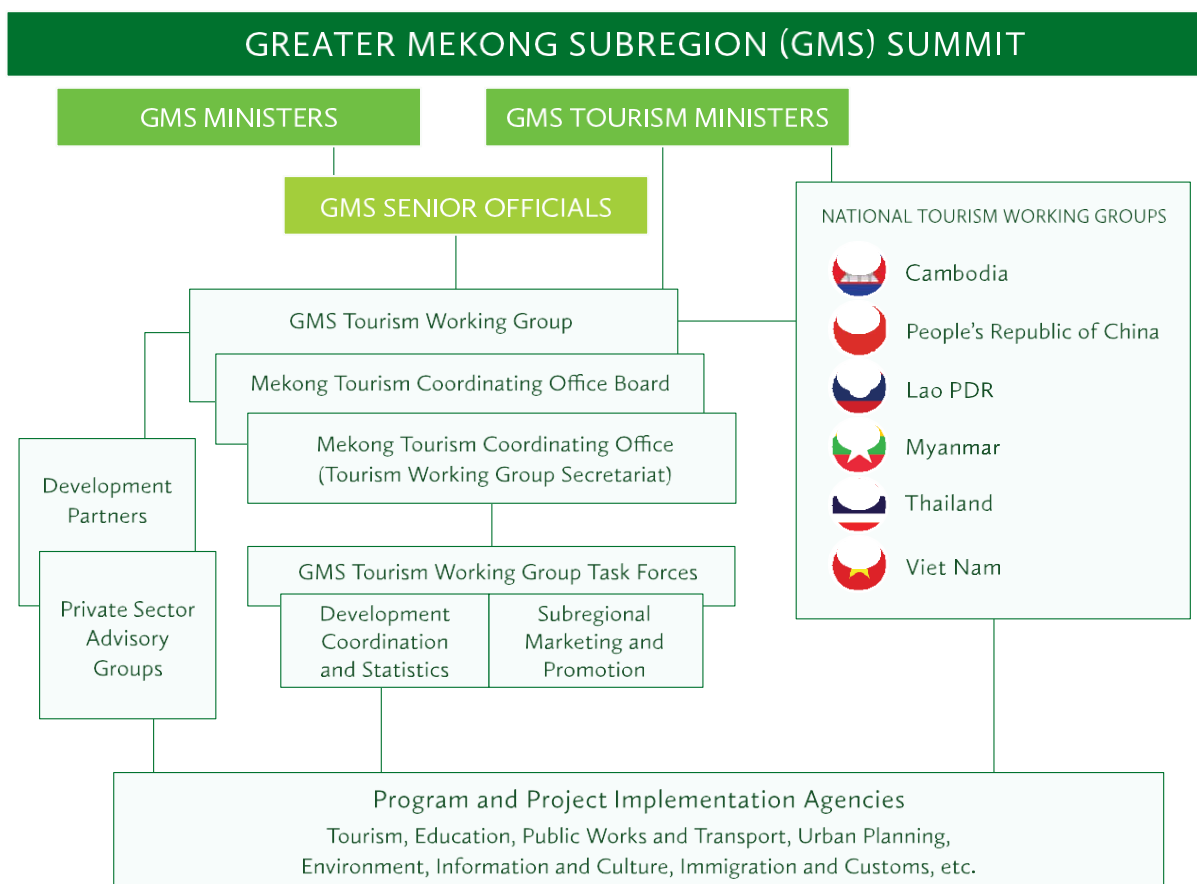


出典：GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM SECTOR STRATEGY 2016-2025

図 3-2：GMS 観光戦略 2030 のログツリー

3.1.2 メコン地域の観光開発に関わる組織等

メコン地域の観光開発に関わる GMS の多国間の組織的な枠組みは、次図のとおり。



出典：GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM SECTOR STRATEGY 2016-2025

図 3-3：メコン地域の観光開発に関わる多国間の組織的な枠組み

(1) GMS 観光作業部会 (Tourism Working Group: TWG)

GMS 観光作業部会は、GMS 各国の観光機関の上級職員で構成され、メコン観光調整事務所理事会の諮問機関として、地域の観光開発に関わる計画、実施、監視、評価に関する技術的な助言等を行っている。2017 年には、(i) 国際援助と統計報告の連携強化、及び(ii) 地域の観光マーケティング・プロモーションの二つのタスクフォースが設置され、年 2 回程度の頻度で会合が開かれている。

(2) メコン観光調整事務所 (Mekong Tourism Coordination Office: MTCO)

メコン観光調整事務所 (MTCO) は、アジア開発銀行 (ADB) の支援の下、2006 年の第 16 回 GMS 観光作業部会 (TWG) に続く「メコン観光に関するシムリアップ宣言」の一環として設立された GMS の 6 カ国の国家観光機関 (NTO) の高官で構成されるメコン地域の観光開発に関わる多国間の調整機関である。バンコクにある MTCO の本部は、タイ観光スポーツ省観光局が管轄しており、GMS 観光セクター戦略 2016-2025 (TSS) の実施に向けた各国の政府、開発パートナー、公営企業、NGO、民間部門、学術機関、メディア間の調整や、観光プロモーションに向けた Web サイト³の運営等を行っている。

³ <https://mekongtourism.org>

(3) メコン観光フォーラム (Mekong Tourism Forum: MTF)

メコン観光フォーラム (MTF) は、1996 年に太平洋アジア旅行協会 (PATA) によって設立され、2010 年にメコン観光調整事務所 (MTCO) によって現在の大メコン圏 (GMS) の観光開発に特化した年次会合であり、GMS の観光開発に関わる官民の関係者の協力の下、GMS を一つの観光圏 (Destination) として開発し、地域内の観光課題に対処するためのプラットフォームを提供し、マーケティングネットワークを拡大する、としている。2025 年 6 月には、ラオスのルアンプラバンを会場に MTF2025 が開催され、次期「GMS 観光戦略 2030」が発表された。

3.1.3 メコン地域の観光開発に関わる法制度等

(1) オープンスカイ協定

2007 年の第 13 回 ASEAN 首脳会議は、ASEAN の戦略的な重要性を高めるためには、持続可能な航空輸送ネットワークが不可欠である、との認識の下、2015 年までに ASEAN 単一航空市場 (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) を設立するというイニシアチブを採択し、ASEAN と各国の間でオープンスカイ協定の締結に向けた協議が進められており、2010 年には、中国と ASEAN の国一地域間、2022 年には、EU と ASEAN の地域一地域間でオープンスカイ協定が締結されている。

なお、ASEAN 加盟国のうち、フィリピン、インドネシア、ラオスは、オープンスカイ協定を完全に批准しておらず、ラオスは、首都のビエンチャンの国際空港をはじめ、ルアンプラバンやパクセーの国際空港も開放していない状況である。

(2) ASEAN ビザ免除枠組協定

ASEAN は、ASEAN 加盟国国民の渡航を円滑化し、観光を促進するため、2016 年に「ASEAN ビザ免除枠組協定」を締結し、有効なパスポートを所持する ASEAN 加盟国の国民に対し、入国日から最長 14 日間の滞在期間について、ビザを免除する査証要件の緩和を実施した。また、ASEAN 地域内の主要国際空港に ASEAN レーンを設置し、ASEAN 加盟国の国民は迅速な入国審査を受けることができるようになっている。

(3) Six Countries, One Destination

タイ政府は、現在、「Six Countries, One Destination」のスローガンの下、ASEAN を訪れる海外からの観光客に対し、複数国を周遊することができる ASEAN 共通のビザの創設を、ASEAN 各国に働きかけている。タイ政府が、2024 年初頭に提案したこの取り組みは、タイ、ベトナム、カンボジア、マレーシア、ラオス、ミャンマーの ASEAN6 カ国にシンガポールを加えた共通ビザを導入することを目的としており、入国手続きの円滑化に繋がる査証要件の緩和は、海外からの観光客が一度の旅行で複数の国を訪問することを促進し、ASEAN 全体の観光開発に対し、大きな経済効果をもたらすものである。この取り組みにより、海外旅行会社は、ASEAN 各国の UNESCO 世界遺産を効率的に訪れることができるアイテネラリーを作成できるようになり、周辺国からラオスへの観光客の往来促進も期待できる。

なお、このプロジェクトに参加している政府の間では、タイ・ラオス・クメール正月や中国の春節といった伝統的な祝日を同期させた様々な観光プロモーションの実施についても、現在、協議が行われている。

(4) ASEAN 観光基準 (ASEAN Tourism Standards)

ATSP 2016-2025 のビジョン達成に向けて、ASEAN10 カ国（ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）は、観光セクターに関わる事業者や団体が観光商品やサービスの品質を標準化し、責任ある方法で観光管理を推進し、ASEAN 全体を一つの観光圏として持続可能な観光の推進を通して、国際観光市場における競争力を強化することを奨励するため、ASEAN 観光基準を策定している。

ASEAN 全体を質の高い一つの観光圏として開発するためには、観光サービスの標準化が不可欠であり、ASEAN 各国の NTO の合意の下、六つの ASEAN 観光基準の基準と要件、認証のガイドライン、ASEAN 観光基準ロゴを策定すると共に、ASEAN 加盟国が基準と要件を満たした観光サービスを認証し、ASEAN 観光基準ロゴを取得する際のガイドラインを策定している。ASEAN 観光基準の対象となる六つの分野は、以下のとおり。

- 1) グリーンホテル
- 2) 飲食サービス
- 3) 公衆トイレ
- 4) ホームステイ
- 5) エコツーリズム
- 6) 観光遺産

ASEAN10 カ国の NTO は、ASEAN 観光基準のガイドラインに準拠した上で自国のコンテキストに応じた国別の観光基準を策定しており、ASEAN は、毎年、ASEAN 観光基準に基づく優れた取り組みを行っている事業者に対し、「ASEAN ツーリズム・アワード」の表彰を授与している。

3.2 メコン地域のインフラの状況

アジア開発銀行 (ADB) が主導する大メコン地域 (Greater Mekong Subregion : GMS) は、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナム、ミャンマー、中国（雲南省・広西チワン族自治区）から構成され、域内の交通網整備や貿易・投資の円滑化を通じて、地域全体の経済発展と包摂的成長を目指す枠組みである。この GMS の枠組みの下、上記 6 カ国の観光省の代表によって構成される Mekong Tourism Coordination Office (MTCO) が策定した「観光開発戦略 (2016-2025)」においては、域内観光の活性化を重要な成長エンジンと位置づけ、国境を越えた観光客の往来を促進するためのインフラ整備や、査証 (ビザ) 要件の緩和、制度面での調和が戦略の柱として掲げられている。

とりわけ、内陸国であるラオスは、タイ、カンボジア、ベトナム、中国と国境を接しているものの、その多くがメコン川や山岳地帯によって隔てられており、地理的制約が大きい国である。このため、従来は隣国の主要都市や国際的な交通結節点との接続性が限定的であり、観光客の流入においても不利な立場に置かれてきた。例えば、東南アジア最大級のハブ空港であるタイのスワンナブーム国際空港や、同国の主要物流拠点であるレムチャバン港との間においても、陸路による直接的な連結性は十分とは言えず、ラオスは航空路線への依存度が高い状況にあった。

こうしたアクセス面での制約は、観光客の移動コストや移動時間を押し上げる要因となり、ラオス国内の世界遺産や自然資源を活用した観光ポテンシャルの顕在化を妨げてきた。そのため、ラオス政府はGMSの枠組みを活用し、周辺国の主要空港・港湾・都市と自国を結ぶ陸上交通ネットワークの強化を国家開発戦略の重要課題として位置づけてきた⁴。観光分野においても、タイやカンボジアの既存観光拠点とラオス国内の観光資源を結びつけ、複数国を周遊する広域観光ルートの形成を通じて、観光客の滞在日数延長や消費拡大を図る方針が採られている。

このような方針の下、これまで日本の政府開発援助（ODA）や、タイの周辺諸国経済開発協力機構（NEDA）をはじめとする二国間・多国間ドナーの支援により、メコン川を跨ぐ国際橋梁の建設が段階的に進められてきた。ラオスとタイを結ぶ第2メコン国際架橋はその代表例であり、首都ビエンチャン近郊において両国を直結することで、人流・物流双方の円滑化に大きく寄与している。また、ラオス南部のチャンパサック県において建設されたパクセー橋は、国内交通の要衝として機能するとともに、カンボジアおよびタイ方面へのアクセス向上を通じて、南部地域の観光振興を下支えしている。

一方、カンボジアにおいても、メコン川を横断するきずな橋やネアックルン橋の建設により、首都プノンペンと地方都市、さらには周辺国との陸路交通が大きく改善されてきた。これらの橋梁は、カンボジア国内の交通網整備にとどまらず、ラオスやタイと連結する広域交通ネットワークの一部として機能しており、域内観光ルートの形成において重要な役割を果たしている。加えて、カンボジア南部のシアヌークビル港は、海上交通と陸上回廊を結節する拠点として、観光客および物流の玄関口となっている。

さらに、GMSの中核インフラとして位置付けられる東西経済回廊（ラオス国内では国道9号線）および南北経済回廊（国道13号線）においても、ADBや関係各国の支援の下、道路の舗装・拡幅、橋梁改修、交通安全対策などが継続的に実施されてきた。これらの回廊は、スワンナブーム国際空港やレムチャバン港、シアヌークビル港といった国際的な空港・港湾と、ラオスおよび内陸部を陸路で結びつける役割を担っており、観光・物流双方における連結性を飛躍的に高めている。

これらのインフラ整備の進展により、ラオスは従来の「陸の孤島」という位置づけから、周辺国の主要交通拠点を結ぶ「陸の結節点」へとその役割を大きく転換しつつある。道路・橋梁・港湾・空港が有機的に結びつくことで、複数国を横断する周遊型観光の造成が可能となり、観光振興と地域経済開発の相乗効果が生み出されている。このように、具体的な基幹インフラの整備は、ラオスを中心とするインドシナ地域における観光開発戦略と地域統合を支える重要な基盤として、極めて大きな意義を有している。

⁴ ラオスの第9次国家社会経済開発5か年計画（2021～2025年）では、開発目標の一環として、インフラ整備による国内外の連結性強化が明記されている。具体的には、計画の主要成果（outcomes）に「Resilient Infrastructure to Enhance Connectivity and Integration at All Levels」すなわち“すべてのレベルでの連結性と統合性を高めるための強靱なインフラ構築”が含まれている（https://rtm.org.la/wp-content/uploads/2022/12/ENG-9th-NSEDP_FINAL_PRINT_21.Oct._21_V1_CLEAN.pdf?utm_source=chatgpt.com）。また、第8次国家社会経済開発5か年計画（2016～2020年）では、周辺国との連結性強化（connectivity enhancement）が上位成果とされ、これを受けて道路・橋梁・空港の整備の重要性が強調された（https://www.mofa.go.jp/mofaj/ic/cap1/page22_002692.html?utm_source=chatgpt.com）。



出典：ADB, Greater Mekong Subregion Tourism Sector Strategy (2016–2025) の地図から共同企業体作成

図 3-4：メコン地域の国際的な運輸・交通インフラ

3.3 メコン地域の観光資源の状況

インドシナ半島の中央に位置するラオスは、中国、ミャンマー、タイ、カンボジア、ベトナムの5カ国と国境を接する内陸国である。メコン地域には、ラオスのワット・プー遺跡、カンボジアのアンコールワットやプレアヴィヒア、タイのシーテープ、ベトナムのミーソンなど、いずれも UNESCO 世界文化遺産に登録された遺跡が点在する一方、2023年に年間を通してラオスを訪れた観光客数は、350万人未満に留まり、長期滞在型の大型のビーチリゾートから文化遺産、自然遺産まで多様な観光資源を有するタイ（2,815万人）やベトナム（1,260万人）と比べても大幅に少ない。

ラオス南部の観光開発にとっては、まず、周辺国を訪れる海外からの観光客を如何にラオスへ誘致するかが、最初の鍵となる。次に、ラオス国内の観光資源としては、1995年にラオスで最初の UNESCO 世界文化遺産に登録されたラオス北部のルアン普拉バンが、ラオス観光の中心的な目的地となっており、日本の旅行会社のツアーにも組み込まれている。ルアン普拉バンは、国際空港に加え、2021年12月に老中高速鉄道の営業運転が始まり、首都のビエンチャンから2時間程度で行くことができるようになったことから、今後、観光客が大幅に増加することが予想される。よって、ラオス南部の観光開発にとって、ルアン普拉バンとラオス南部の観光を組み合わせたアイテネラリーの提案が、二つ目の鍵となる。



図 3-5：メコン地域の主な観光資源

⁵ ASEAN stats データ（2023年）

3.4 メコン地域の観光客の状況

観光セクターは、世界的に急成長を遂げており、直接的・間接的な雇用の創出の観点から多くの国々の経済にとって重要な役割を果たしている。また、観光セクターは、運輸・交通や農業、産業（手工芸品）など、他のセクターの発展を支えている。

今日、OTAをはじめとするオンラインプラットフォームやアプリケーションにより、観光情報の調査、予約、旅行商品の販売が容易になった。さらに、格安航空会社（LCC）の登場と航空運賃の値下げにより、国内外の旅行費用が大幅に削減されたことから、国際観光市場は、ハイエンドからバジェット層まで着実かつ力強い成長を続けている。また、多くの国々が観光ビザの免除やオンライン申請（eビザ）によるビザ申請手続きなど、査証要件を緩和による出入国手続きの簡素化を進めてきた結果、近年、国際観光客数は着実に増加してきた。

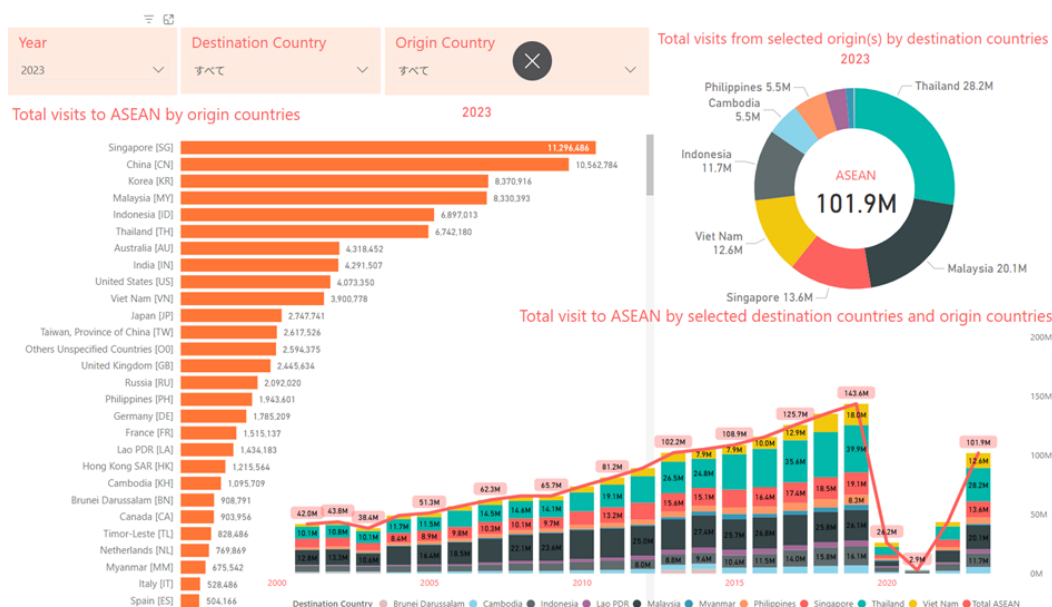
世界観光機関（UN Tourism）によると、2019年の国際観光客数は、14億6,100万人に達し、世界の観光収入は、15億米USDに達し、世界経済に2.9兆USDの貢献し、これは世界全体のGDP3.3%に相当する。しかしながら、2019年から2020年にかけて、COVID-19のパンデミックやウクライナ侵攻による政情不安、景気後退などの要因により、国際観光客の成長率は低下し、2020年の世界の国際観光客数は、2019年の14億6,100万人から約74%減少し、約3億8,100万人となった。

2020年のASEAN地域への観光客数についても、2019年の6億3000万人から5700万人へと84%減少した。

こうした世界的な動向も踏まえ、本調査では、メコン地域の観光客の状況を、周辺国のベトナム、カンボジア、タイの3カ国をベンチマークにラオスと比較した上で分析する。

3.4.1 ASEAN 諸国における観光客数の推移

COVID-19パンデミック以前においては、ASEAN 諸国における観光客数は、コンスタントに増加傾向にあった。なかでも、ラオスの東西に位置するタイとベトナムは、多くの海外からの観光客を集めており、地理的にその中間にあるラオスの観光セクターは、大きなポテンシャルを秘めている。



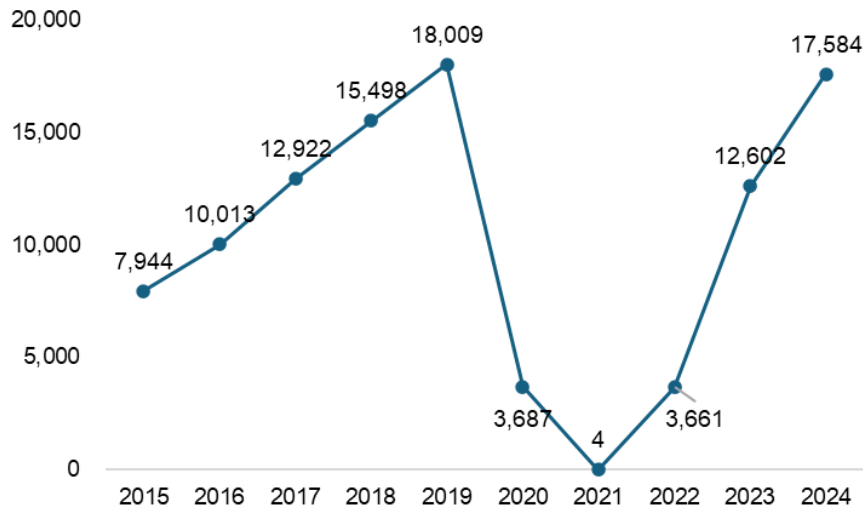
出典：ASEANSTATS

図 3-6：ASEAN 諸国の観光客数の推移 (2000-2023年)

3.4.2 ベトナム

(1) 観光客数の推移

ベトナムへの観光客数は、2015年から2019年の5年間で毎年16~29%の成長を遂げ、着実に増加しており、2019年には1,800万人に達した。その後、COVID-19パンデミックの影響を受けたものの、2024年にはCOVID-19以前と同程度の観光客数にまで回復している。

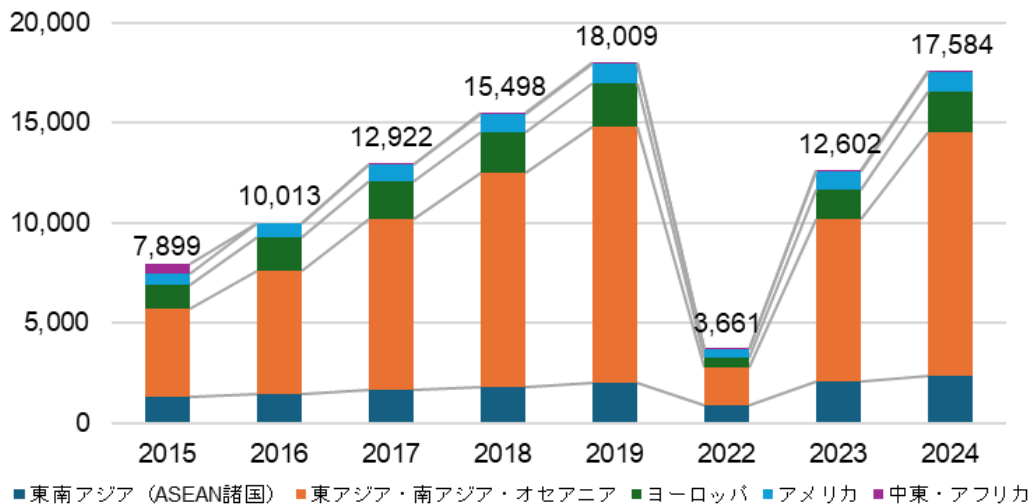


単位：千人、出典：ASEANSTATS

図 3-7：ベトナムの観光客数の推移（2015-2024年）

(2) ソースマーケット別の観光客数の推移

ベトナムの過去8年（2015-2024年）のソースマーケット別の観光客数の推移をみると、アジア・オセアニア地域からの国際観光客の割合が約80%以上を占めている。ヨーロッパからの観光客も一定程度おり、全体の約10%を占めている。



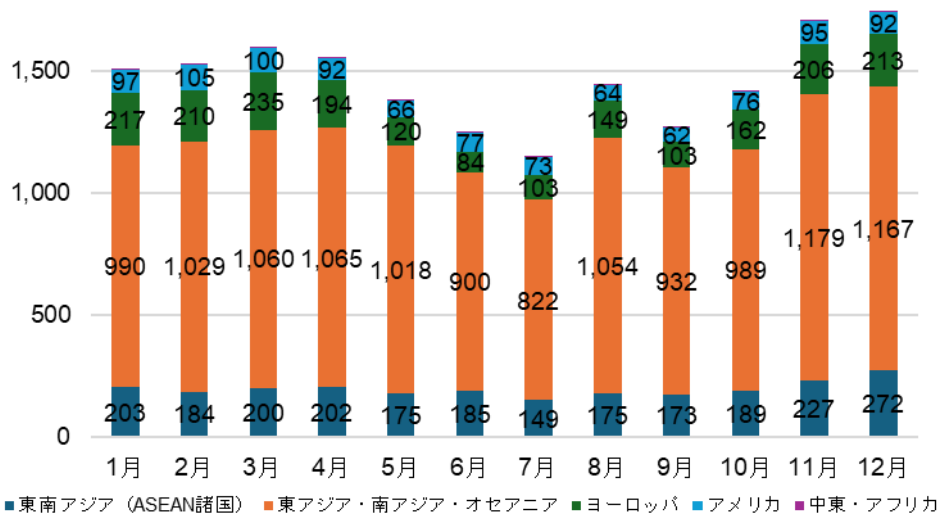
単位：千人、出典：Ministry of Culture, Sports and Tourism, Vietnam

※ 東南アジア（ASEAN諸国）のデータは、ブルネイとミャンマーを除く7カ国からの観光客数の合計

図 3-8：ソースマーケット別のベトナムの観光客数の推移（2015-2024年）

(3) 月別の観光客数の推移

2024年のベトナムの月別の観光客数の推移をみると、全体としては、雨期に当たる5月から10月の間に観光客数の減少が見られる。最も観光客数が多い月は、11月と12月であり、ハイシーズンには、月に170万人以上がベトナムを訪れた。また、8月に観光客数が伸びるのも、ダナンやニャチャンなど、国内に複数の大規模なビーチリゾートを有するベトナムの特徴である。



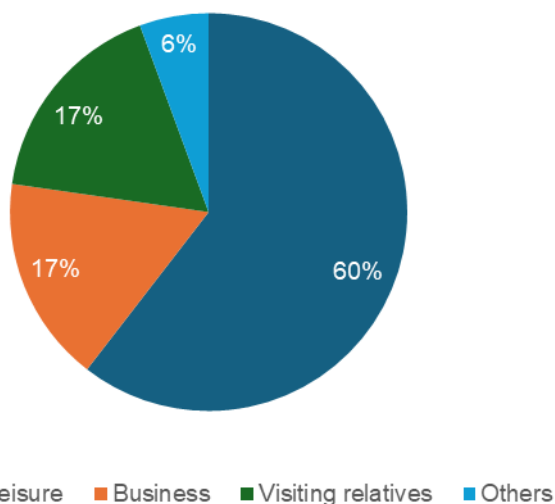
単位：千人、出典：Ministry of Culture, Sports and Tourism, Vietnam

※ 東南アジア（ASEAN 諸国）のデータは、ブルネイとミャンマーを除く7カ国からの観光客数の合計

図 3-9：ベトナムの月別の観光客数の推移（2024年）

(4) 訪問者の内訳（目的別）

訪問者のうち、60%は観光目的でベトナムを訪れており、ビジネス及びVFRを目的とした訪問がそれぞれ17%を占める。



出典：Institute for Tourism Development Research, Vietnam

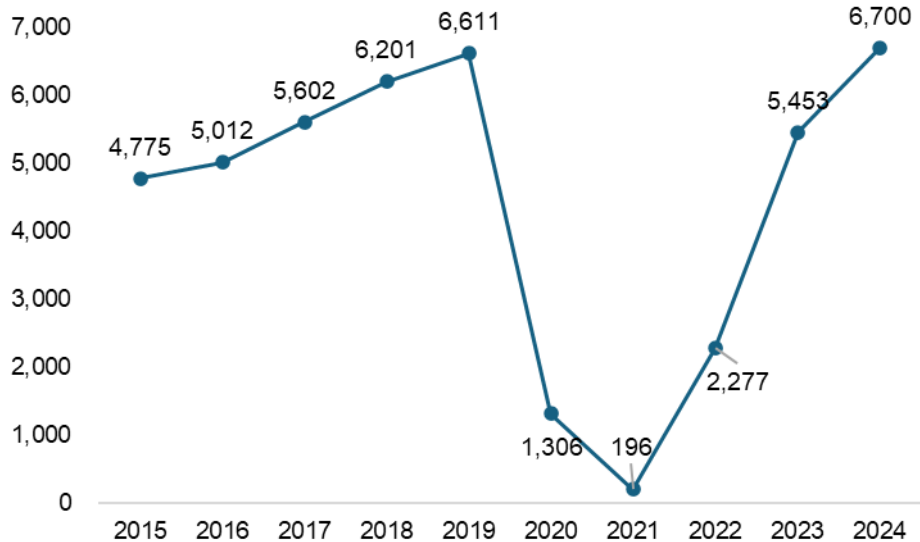
※ 2015年以降は、目的別訪問者数の統計が取られていない

図 3-10：ベトナムの訪問者の内訳（目的別）（2014年）

3.4.3 カンボジア

(1) 観光客数の推移

カンボジアへの観光客数は、2015年時点ではラオスと同程度の約470万人であった。2015年以降、観光客数は増加傾向にあり、2019年には660万人に達した。その後、COVID-19の影響を受けたものの、2024年には2019年の観光客数を上回る670万人の観光客が訪れた。

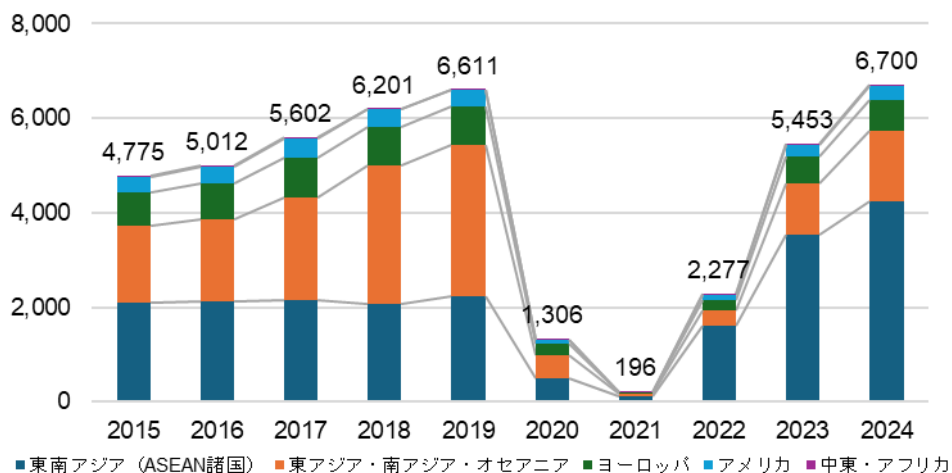


単位：千人、出典：ASEANSTATS

図 3-11：カンボジアの観光客数の推移（2015-2024年）

(2) ソースマーケット別の観光客数の推移

カンボジアの過去10年（2015-2024年）のソースマーケット別の観光客数の推移をみると、アジア地域からの国際観光客の割合が85%以上を占めている。特にCOVID-19以降は、ASEAN諸国からの観光客数が増加傾向にある。

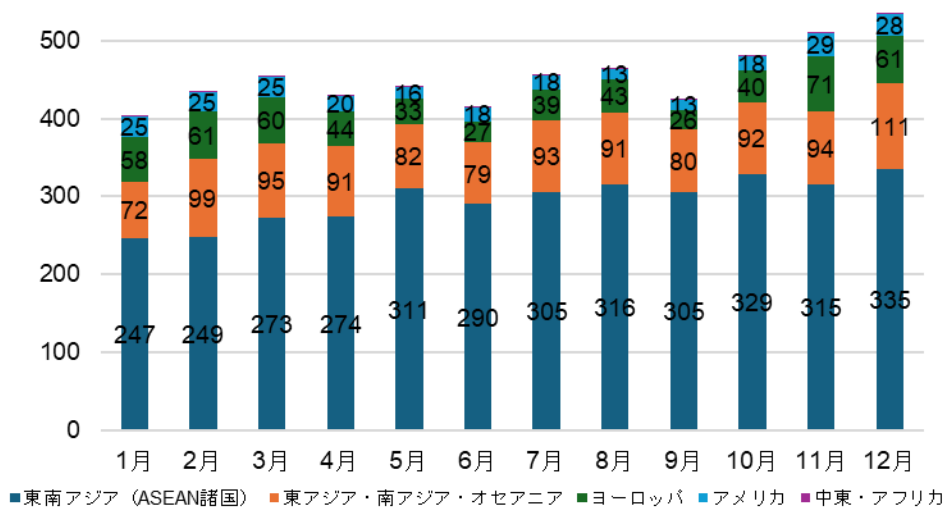


単位：千人、出典：Ministry of Tourism, Cambodia

図 3-12：ソースマーケット別のカンボジアの観光客数の推移（2015-2024年）

(3) 月別の観光客数の推移

2023 年のカンボジアの月別の観光客数の推移をみると、雨期と乾期で相対的に大きな季節変動はなく、雨期に影響されないビジネス客と VFR の割合が高いことが伺える。

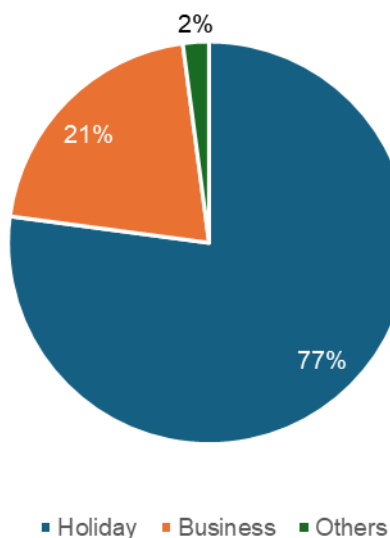


単位：千人、出典：Ministry of Tourism, Cambodia

図 3-13：カンボジアの月別の観光客数の推移（2023 年）

(1) 訪問者の内訳（目的別）

訪問者のうち 77%程度は観光目的でカンボジアを訪れており、ビジネス目的での訪問が 21%を占める。一方、VFR などを含む、観光・ビジネス以外の目的でカンボジアを訪問する人の割合は、2%である。



出典：Ministry of Tourism, Cambodia

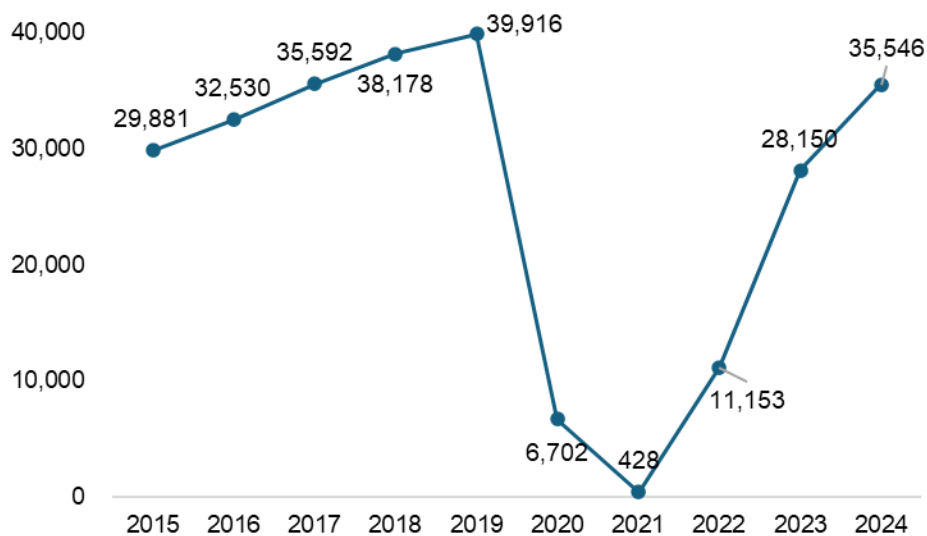
図 3-14：カンボジアの訪問者の内訳（目的別）（2024 年）

3.4.4 タイ

(1) 観光客数の推移

タイへの観光客数は緩やかな増加傾向にあり、2019 年には約 4,000 万人であった。その後、COVID-

19の影響を受けたものの、現在、回復基調にあり、2024年には3,500万人以上の観光客が訪れており、他の周辺国と比べてもベトナムの約2倍、カンボジアの5倍以上と突出して多くの観光客数を集めている。

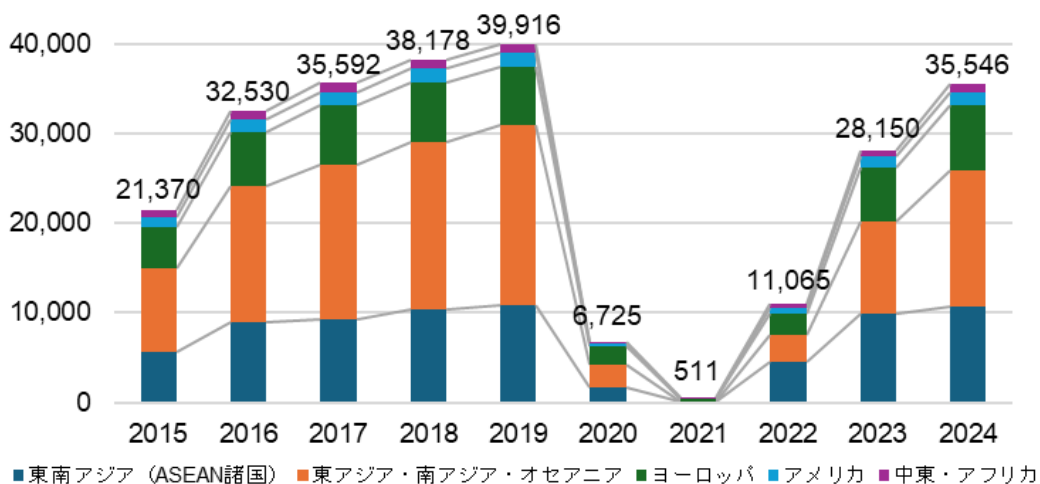


単位：千人、出典：ASEANSTATS

図 3-15：タイの観光客数の推移（2015-2024年）

(2) ソースマーケット別の観光客数の推移

タイの過去10年（2015-2024年）のソースマーケット別の観光客数の推移をみると、ASEANからの国際観光客の割合が30%弱、ASEAN以外のアジア・オセアニア諸国からの観光客の割合が40%強、ヨーロッパからの観光客の割合が20%程度を占めており、ベトナムやカンボジアと比較してASEAN以外の地域からも多くの観光客が訪れている。



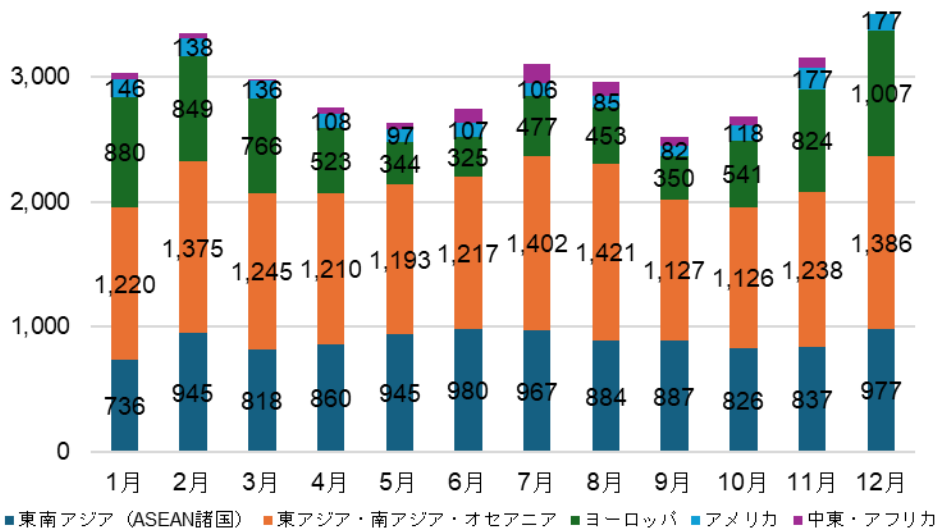
単位：千人、出典：Ministry of Tourism & Sports, Thailand

図 3-16：ソースマーケット別のタイの観光客数の推移（2015-2024年）

(3) 月別の観光客数の推移

2024年のタイの月別の観光客数の推移をみると、全体としては、雨期に当たる5月から10月の間に

観光客数の減少が見られる。最も観光客数が多い月は、11月と12月であり、ハイシーズンの観光客数は、月300万人以上に上る。また、7月、8月に観光客数が伸びるのも、プーケットやクラビなど、日本人や中国人にも人気のビーチリゾートを有するタイの特徴である。

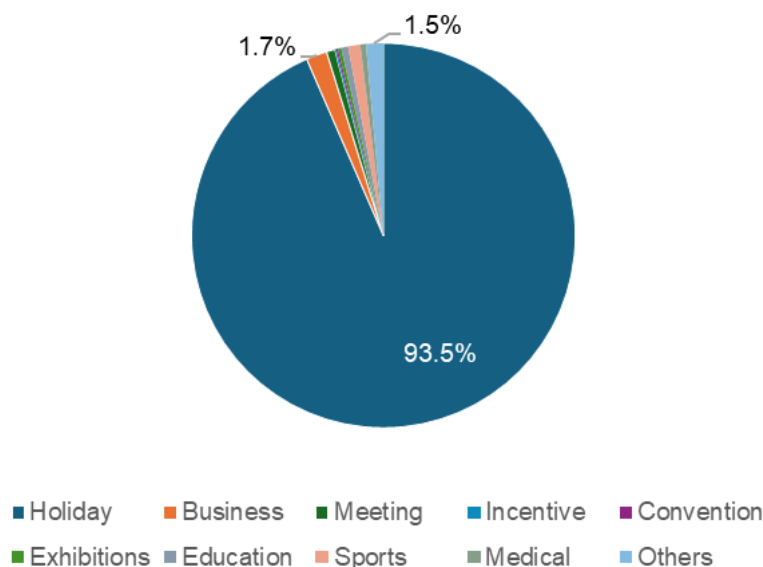


単位：千人、出典：Ministry of Tourism & Sports, Thailand

図 3-17：タイの月別の観光客数の推移 (2024年)

(4) 訪問者の内訳 (目的別)

タイを訪れる訪問者のうち、観光目的での訪問が93.5%と大多数を占める。ビジネス目的が1.7%、インセンティブ旅行や展示会、教育・留学などの目的での訪問者の割合は1%未満であり、観光地としての人気伺える。



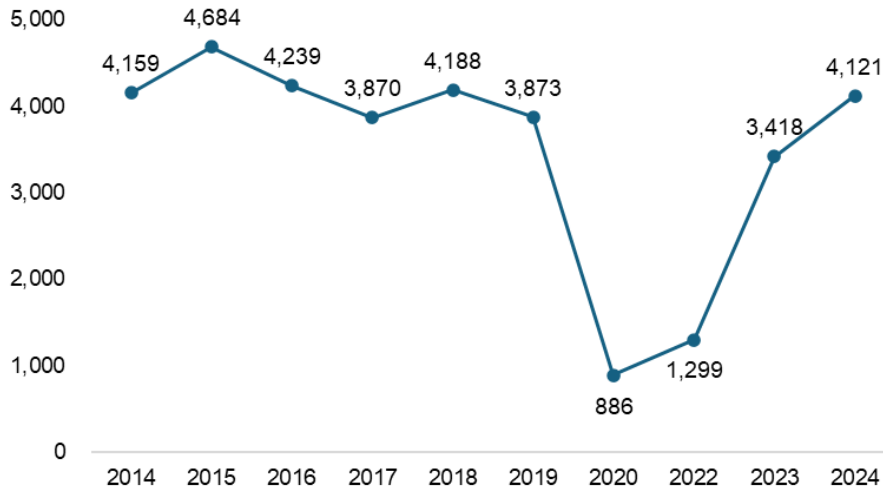
出典：Ministry of Tourism & Sports, Thailand

図 3-18：タイの訪問者の内訳 (目的別) (2020年)

3.4.5 ラオス

(1) 観光客数の推移

ラオスの過去 10 年（2014-2024 年）の観光客数の推移をみると、ラオスでは、COVID-19 の影響を受けた 2020-2021 の間、他国と同様に観光客数の大幅な減少をみたものの、2024 年には、COVID-19 前を上回る水準まで回復しており、今後も、順調な伸びが予想される。他方、想定的に見れば、観光数は、タイの僅か 11.6%程度に留まっているのが現状である。



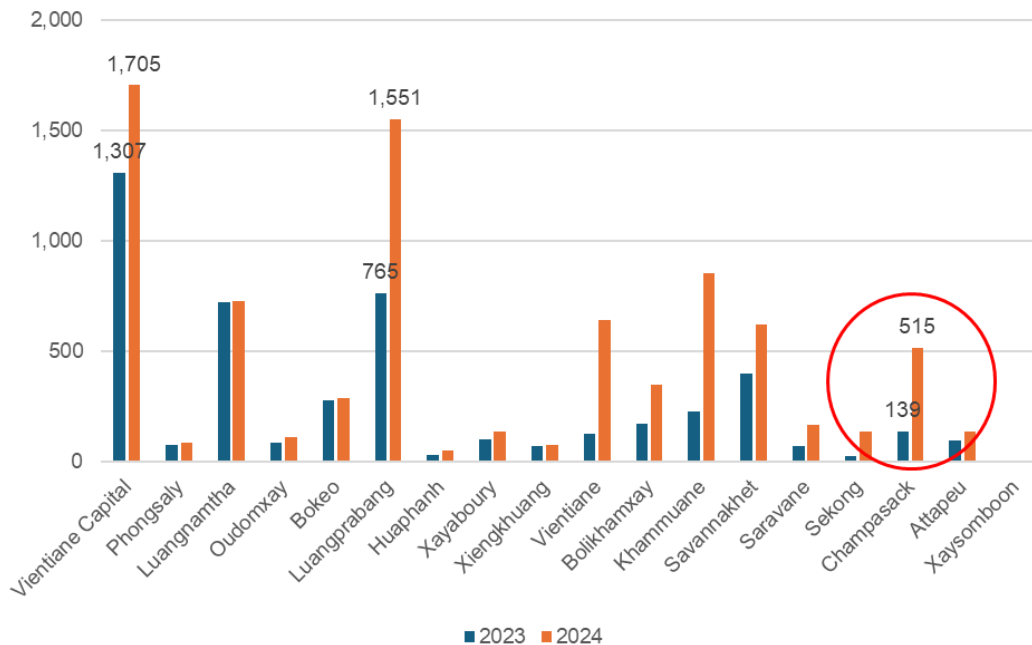
単位：千人、出典：ラオス国家統計局

※ 2021 年は COVID-19 のロックダウンによりデータ無し

図 3-19：ラオスの観光客数の推移（2014-2024 年）

(2) 地域別の観光客数の推移

チャンパスック県の観光客数は、2023 年から 2024 年にかけて大幅な増加がみられる。一方、首都ビエンチャンやランプラバンの観光客数の三分の一に満たない。

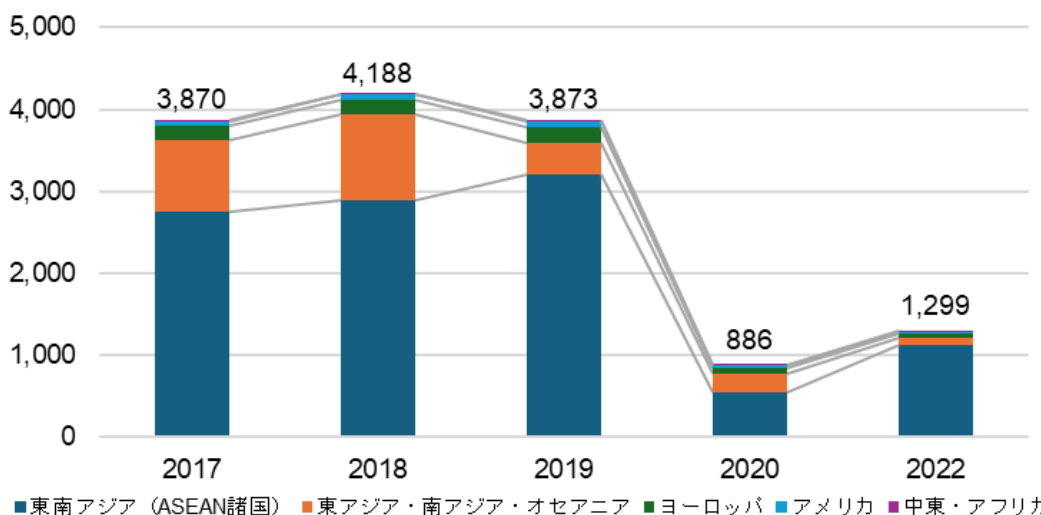


単位：千人、出典：Statistical Year Book 2024

図 3-20：地域別の訪問者数（2023-2024 年）

(3) ソースマーケット別の観光客数

ラオスの過去5年（2017-2022年）のソースマーケット別の観光客数の推移をみると、ラオスでは、COVID-19以前は、ASEAN以外の国からの国際観光客の割合が30%弱を占めていたものの、COVID-19を境にソースマーケットの構成に大きな変化が生じ、現在では、ASEANからの観光客が86.5%を占めるようになっている。



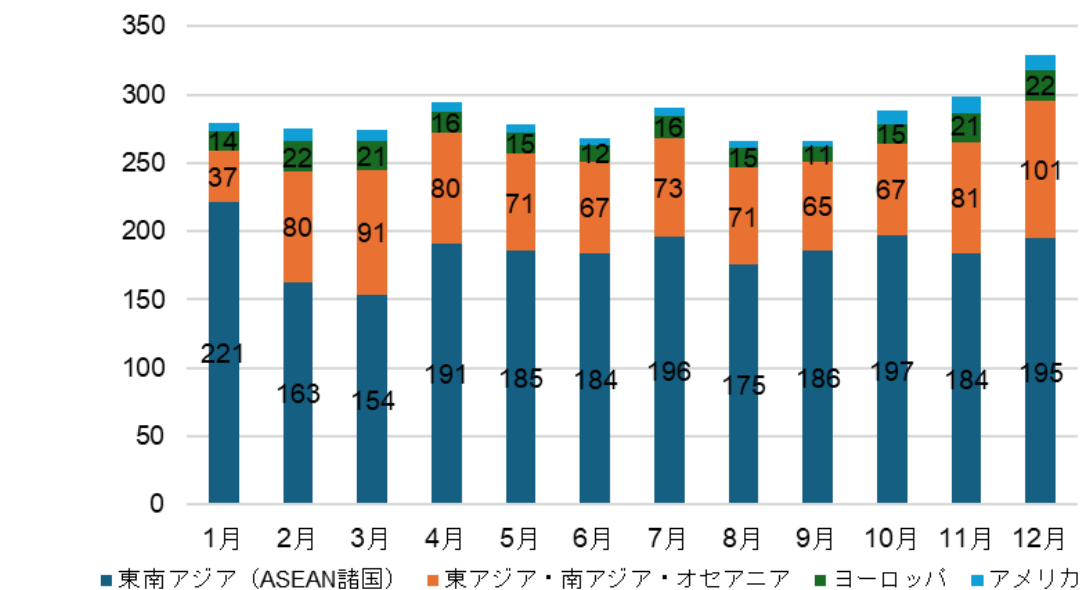
単位：千人、出典：ラオス国家統計局

※ 2021年はCOVID-19のロックダウンによりデータ無し

図 3-21：ソースマーケット別のラオスの観光客数の推移（2017-2022年）

(4) 月別の観光客数

2023年のラオスの月別の観光客数の推移をみると、全体としては、雨期に当たる5月から10月の間に観光客数の減少が見られるものの、雨期と乾期で相対的に大きな季節変動はない。このデータからもラオスについては、カンボジアと同様、雨期に影響されないビジネス客とVFRの割合が高いことが伺える。

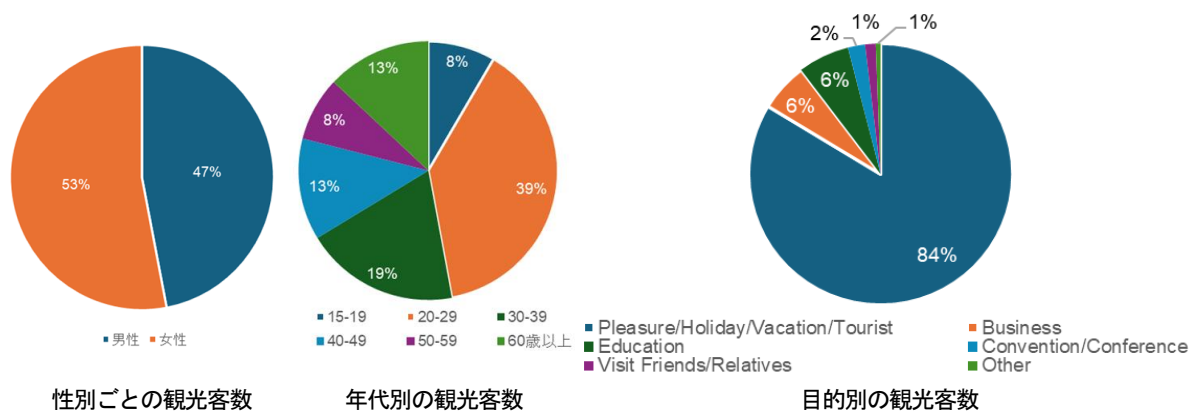


単位：千人、出典：ラオス国家統計局

図 3-22：ラオスの月別の観光客数の推移（2023年）

(5) 国際観光客の内訳（属性・目的別）

2024年のラオスへの国際観光客数は4,120,832人で、属性は以下のとおり20代～40代が国際観光客の7割を占め、目的別にみると、観光が84%、ビジネスと教育が、それぞれ6%を占める。



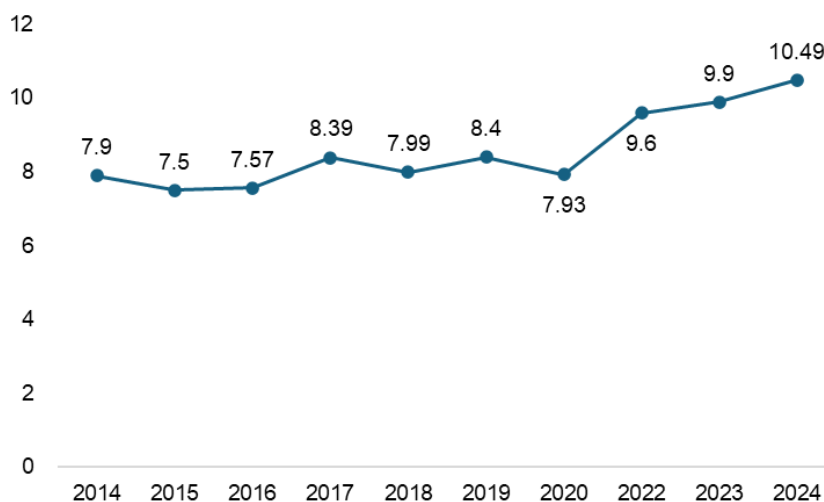
性別別の観光客数 年代別の観光客数 目的別の観光客数
 出典：2025年PATA観光調査に対するMICTの観光マーケティング・リサーチ部門の回答

図 3-23：訪問者の内訳（属性・目的別）

(6) 国際観光客の滞在期間

ラオスの国際観光客の平均滞在期間をみると、2014年以降、7.5～8.5日の間を推移していたが、2022年に9.6日、2023年に9.9日、2024年に10.49日と近年着実に延長傾向にある。「ASEAN観光戦略計画2016-2025」において、2025年までに国際観光客の平均宿泊日数を6.3泊から8泊に増やすことが目標とされているが、ラオスは2022年以降、同目標を達成している。なお、EXO Travel（ラオスで活動する旅行代理店）によると、平均滞在日数延長の背景には、老中高速鉄道の開業がある、との意見があった。鉄道の開業により、ビエンチャン、ヴァン・ヴィエン、ルアンプラバンの間へのアクセスが大幅に改善し、観光客が複数の地域に滞在するようになったことで、合計滞在日数が増加した。

一方、南部地域へのアクセスには飛行機が必須であることが、南部地域の観光促進のボトルネックとなっている。



単位：日

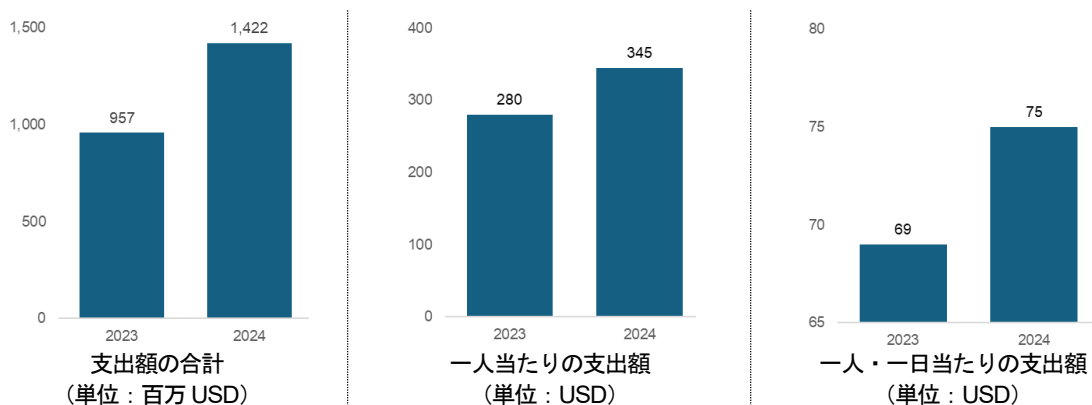
出典：Statistical Year Book 2024、2025年PATA観光調査に対するMICTの観光マーケティング・リサーチ部門の回答

※ 2021年は、COVID-19のロックダウンによりデータ無し

図 3-24：ラオスの国際観光客の平均滞在期間（2014-2024年）

(7) 国際観光客の支出額

ラオス国内における国際観光客の支出総額は、2023 年の 9 億 5,739 万 USD に対し、2024 年には 14 億 2,199 万 USD となり、対前年比で 49%増となった。一人当たりの支出額については、2023 年の 280 USD から 2024 年には 345 USD へ拡大し、増加率は 23%である。これは、平均滞在期間が 9.9 日から 10.49 日へと延長したことに加え、一人・一日当たりの支出額が 69 USD から 75 USD へ 8.7%増加しているためである。さらなる滞在期間の延長及び観光商品に対する支出増加につながるよう、観光商品の付加価値を高める必要がある。



出典：2025 年 PATA 観光調査に対する MICT の観光マーケティング・リサーチ部門の回答

図 3-25：国際観光客の観光支出

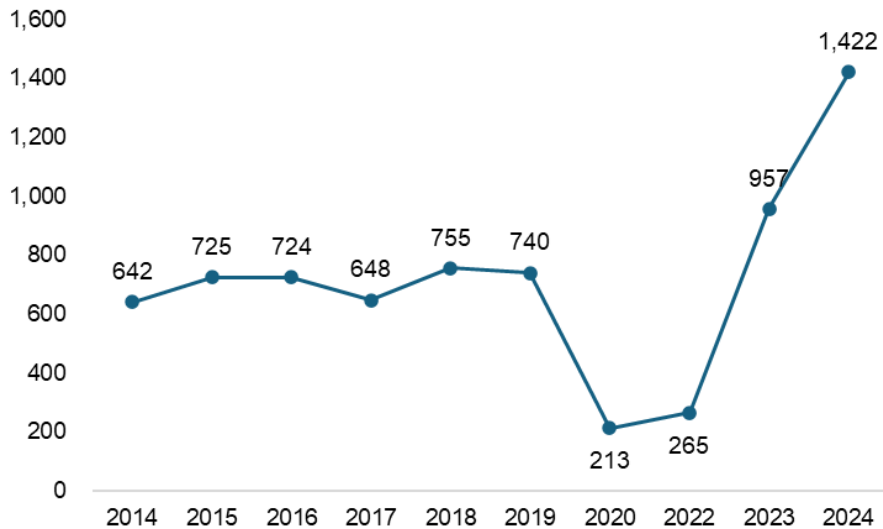
表 3-1：国際観光客の支出の内訳 (2024 年)

支出内訳	現地通貨 (Kip)	ドル (USD)	割合 (%)
宿泊	4,236,462	194	27%
食事	3,316,652	152	21%
買い物・土産	908,876	42	6%
現地観光ツアー	N/A	N/A	N/A
交通	3,165,975	145	20%
レクリエーション・娯楽	853,109	39	5%
その他	3,233,113	148	21%
合計	15,714,187	719	100%

出典：2025 年 PATA 観光調査に対する MICT の観光マーケティング・リサーチ部門の回答

(8) 観光収入の推移

ラオスの観光収入は、コロナ以前は 6 億 5,000 万～7 億 5,000 万キープの間を推移していたが、2020 年及び 2022 年はコロナの影響で激減している。コロナ以降は回復基調にあり、2023 年に 9 億 5,700 万キープ、2024 年には 14 億 2,200 万キープと著しい増加が認められる。継続的な観光収入の増加に向けて、観光客の滞在期間の延長及び観光商品に対する支出増加に資する方策を講じる必要がある。



単位：百万キープ、出典：Statistical Year Book 2024

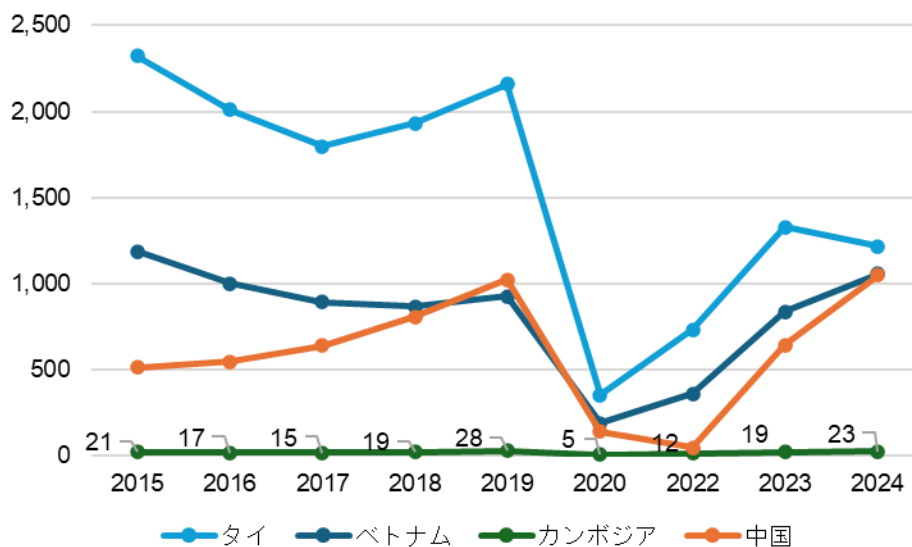
※ 2021年は、COVID-19のロックダウンによりデータ無し

図 3-26：観光収入の推移 (2014-2024年)

(9) 周辺国（ベトナム、カンボジア、タイ、中国）からラオスへの訪問者数

ベンチマークとする3カ国に中国を加えた周辺国（ベトナム、カンボジア、タイ、中国）のソースマーケットからラオスへの訪問者数を見ると、タイからの訪問者が最も多く、COVID-19パンデミック以前には年間200万人を超えていた。一方、COVID-19後の2020年から2023年にかけては、タイからの観光客数も増加傾向にあったものの、2024年には、4カ国の中で唯一、観光客数が前年比で8%の減少に転じており、原因を詳細に調査し、速やかに対策を講じる必要がある。

なお、2022年の老中高速鉄道の開業以降、近年、中国からの訪問者数も大きな伸びを示しており、2024年にはベトナムと並び100万人以上がラオスを訪問している。一方、カンボジアからの訪問者数は、年間2万人程度と大きな変動はなく、限定的であり、これまでのところ、カンボジアは、短・中期的な国際観光市場やラオスの観光開発における有望なソースマーケットには位置付けられない。



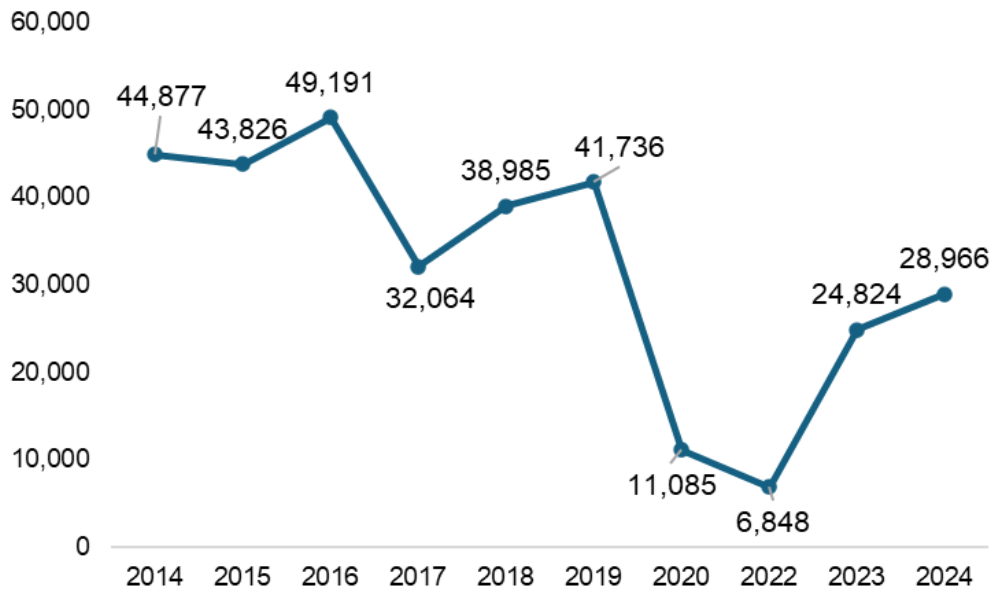
単位：千人、出典：ラオス国家統計局

図 3-27：周辺国（ベトナム、カンボジア、タイ、中国）からラオスへの訪問者数

(10) 日本からラオスへの訪問者数

日本からの訪問者は、2014年から2019年の期間、年間3万人から5万人の間を推移していた。COVID-19パンデミック後の訪問者数は、2023年に約2万5千人、2024年に約2万9千人にと増加傾向にあるものの、COVID-19以前の水準まで回復していない。

2024年の訪問者数は、アジア・太平洋地域において、中国（約105万人）、韓国（約23万人）に次ぎ3番目ではあるものの、2位の韓国に比べ、10分の1程度の水準に留まっており、ラオスまでの鉄道や直行便の運航がある中国や韓国との差が歴然である。



単位：人、出典：ラオス国家統計局

図 3-28：日本からラオスへの訪問者数

3.5 メコン地域の観光商品の状況

3.5.1 メコン地域の観光商品の概要

メコン地域では、SIT層を中心に文化遺産観光を巡る周遊ツアーが人気を集めている。また、近年、ベトナムのダナンやニャチャン、タイのプーケットやクラビなどでは、ビーチリゾートの開発も進んでおり、世界各国のバカンス客を集めている。一方、内陸国のラオスは、ルアンプラバンに代表される文化遺産の他、豊かな自然に恵まれており、農村地帯や山岳地帯を巡るトレッキングやハイキングなど、エコツーリズムのデスティネーションとして人気がある。



3.5.2 メコン地域全体の観光商品の傾向

メコン地域では、近年、国際インフラ整備の進展により、国境を越えた広域観光が活発化している。東西経済回廊、南北経済回廊、メコン国境架橋（ラオスータイ友好橋、ラオスー日本友好橋等）の整備により、陸路での国境越えが容易になり、複数国を周遊する観光ルートが可能になっている。また、メコン川は、メコン地域の自然・文化・歴史を象徴する存在であり、メコン川クルーズや、川沿いの村々を訪問するツアーは、多くの観光商品において、中心的なアクティビティとなっている。

メコン地域の観光商品は、広域周遊型が主流であり、タイのバンコクやベトナムのハノイを起点として、陸路や空路で複数国を巡るツアーが一般的である。特に、ゴールドトライアングル地域（タイ、ラオス、ミャンマーの国境地帯）や、メコン川を軸とした周遊ルートが人気を集めている。観光商品の内容は、文化遺産観光、自然観光、農村観光を融合したものが多く、世界遺産、エコツーリズム、アグロツーリズム、コミュニティ・ベースド・ツーリズム（CBT）などの要素が組み込まれている。

3.5.3 観光商品の類型とターゲット層

メコン地域で提供される観光商品は、その内容と訴求するターゲット層によって、大きく以下の三つに分類できる。

第一に、文化遺産観光である。メコン地域には、UNESCO 世界文化遺産に登録された文化遺産が多数存在し、これらを巡る周遊ツアーが人気を集めている。特に、ラオスのルアンプラバンやワット・プー遺跡、カンボジアのアンコールワット、ベトナムのハロン湾やフエの歴史的建造物群などは、SIT 層を中心に高い人気を誇る。SIT 層は、一般的な観光地を訪れるマスツーリズムとは異なり、特定のテーマや関心に基づいて旅行先を選ぶ旅行者層を指す。文化遺産観光では、歴史的建造物の見学だけでなく、托鉢見学や伝統芸能鑑賞など、地域の文化や宗教に深く触れる体験型の観光が重視される。

第二に、ビーチリゾート観光である。近年、ベトナムのダナンやニャチャン、タイのプーケットやクラビなどでは、ビーチリゾートの開発が進んでおり、世界各国のバカンス客を集めている。これらのビーチリゾートは、欧米やアジアの富裕層をターゲットとしており、高級ホテルやスパ、マリナクティビティなどが充実している。ビーチリゾート観光は、文化遺産観光と組み合わせた周遊ツアーとしても提供されており、例えば、ベトナムのハノイやホーチミンで文化遺産を観光した後、ダナンやニャチャンでビーチリゾートを楽しむといったツアーが人気である。

第三に、エコツーリズム・アドベンチャーツーリズムである。メコン地域は、豊かな自然環境に恵まれており、山岳地帯、熱帯雨林、河川、滝、洞窟などの自然資源を活用したエコツーリズムが発展している。特に、内陸国のラオスは、ルアンプラバンに代表される文化遺産の他、豊かな自然に恵まれており、農村地帯や山岳地帯を巡るトレッキングやハイキング、メコン川クルーズ、洞窟探検など、エコツーリズムのデスティネーションとして人気がある。また、少数民族の村を訪問し、伝統的な生活様式や文化に触れるコミュニティ・ベースド・ツーリズム（CBT）も、エコツーリズムの一つとして注目されている。

3.5.4 国別の観光商品の特徴

メコン地域 4 カ国は、それぞれ異なる観光資源と強みを持ち、独自の観光商品を展開している。下表に、各国の観光商品の主な特徴を整理する。

表 3-2：メコン地域 4 カ国の観光商品の特徴

国名	主要な観光資源	観光商品の特徴	ターゲット層
ベトナム	ハロン湾、ハノイ旧市街、ホーチミン、フエ、ホイアン、ダナン、ニャチャン、メコンデルタ	文化遺産観光とビーチリゾートの組み合わせ。北部（ハノイ、ハロン湾）では歴史・文化観光、中部（ダナン、ホイアン、フエ）では世界遺産とビーチリゾート、南部（ホーチミン、メコンデルタ）では都市観光と農村観光が中心。	SIT 層、バカンス客、ビジネス客
カンボジア	アンコールワット、アンコール・トム、バイヨン、トンレサップ湖、プノンペン、シアヌークビル	アンコールワット観光が圧倒的に人気。シェムリアップを拠点とした文化遺産観光が中心。近年、シアヌークビルなどのビーチリゾート開発も進展。	SIT 層、文化遺産愛好家
タイ	バンコク、チェンマイ、チェンライ、アユタヤ、スコータイ、プーケット、クラビ、パタヤ	文化遺産観光、ビーチリゾート、都市観光、エコツーリズムの全てが充実。北部（チェンマイ、チェンライ）では山岳民族の村訪問やエコツーリズム、南部（プーケット、クラビ）ではビーチリゾートが人気。	幅広い層（マストツーリズム、SIT 層、バカンス客）
ラオス	ルアンプラバン、ワット・プー遺跡、ビエンチャン、ヴァン・ヴィエン、シーバンドン、ボラベン高原	文化遺産とエコツーリズムの融合。ルアンプラバンの托鉢見学、寺院巡り、メコン川クルーズ、少数民族の村訪問、滝・洞窟などの自然観光が中心。素朴さと本物の文化体験が魅力。	SIT 層、エコツーリズム愛好家、文化体験志向の旅行者

出典：共同企業体作成

3.5.5 メコン地域で催行されているツアー商品

ラオス南部地域の観光開発の方向性の検討に当たり、収集した旅行会社のツアー商品データを基に、メコン地域で実際に催行されているツアーのアイテネラリー（日程表）を分析する。

(1) メコン地域のツアーに共通する特徴

メコン地域で催行されているツアー商品には、以下の三つの共通する特徴が見られる。

第一に、多国間周遊型のツアー構成である。ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムの複数国を組み合わせた周遊ツアーが主流であり、特にタイのバンコクやベトナムのハノイを起点として、陸路や航空路でラオスに入国するルートが一般的である。これは、メコン地域の国際インフラ整備（東西経済回廊、南北経済回廊、国境橋梁等）の進展により、国境を越えた移動が容易になったことが背景にある。

第二に、メコン川を軸とした観光ルートが形成されている。メコン川は、メコン地域の自然・文化・歴史を象徴する存在であり、多くのツアーでメコン川クルーズや川沿いの村訪問が組み込まれている。特に、タイのチェンライからラオスのルアンプラバンへのメコン川スローボートクルーズや、ラオス南部のシーバンドンでのメコン川観光は、エコツーリズムとアドベンチャーツーリズムの要素を兼ね備えた人気アクティビティとなっている。

第三に、文化遺産観光、自然観光、農村観光の融合が進んでいる。世界遺産であるルアンプラバンやワット・プー遺跡、アンコールワットなどの文化遺産観光に加え、クアンシーの滝やボラベン高原などの自然観光、さらには少数民族の村訪問やコーヒー農園体験などのアグロツーリズムやコミュニティ・ベースド・ツーリズム（CBT）が組み込まれており、多様な観光体験を提供している。

(2) 国別のツアー傾向

調査を行った 85 社のツアー商品データ（ラオス 11 社、タイ 26 社、ベトナム 15 社、カンボジア 33 社）を基に整理したメコン地域の各国で催行されているツアーの傾向は、下表のとおり。

表 3-3：国別のツアーの傾向

国名	主要な訪問地	ツアーの特徴	平均日数	価格帯 (USD)
ラオス	ルアンプラバン・ピエンチャン、パクセー、シーバンドン、ヴァン・ヴィエン	文化遺産とエコツーリズムの融合。托鉢見学、メコン川クルーズ、少数民族の村訪問、滝・洞窟などの自然観光が中心。ルアンプラバンは必須訪問地。南部のワット・プー遺跡やシーバンドンは長期ツアーで訪問。	7～10 日間	1,500～3,000
タイ	バンコク、チェンマイ、チェンライ、プーケット、クラビ	文化遺産観光とビーチリゾートの組み合わせ。北部（チェンマイ、チェンライ）からラオスへの陸路国境越えツアーが人気。ゴールドントライアンゲル地域の周遊ツアーも多い。	5～8 日間	1,200～2,500
カンボジア	シェムリアップ（アンコールワット）、プノンペン、シアヌークビル	アンコールワット観光が中心。シェムリアップからラオス南部（シーバンドン、パクセー）への陸路国境越えツアーが増加傾向。トンレサップ湖などの自然観光も含む。	5～7 日間	1,000～2,200
ベトナム	ハノイ、ホーチミン、ダナン、ニャチャン、ハロン湾	ビーチリゾート（ダナン、ニャチャン）と文化遺産観光（ハノイ、ホーチミン、ハロン湾）の組み合わせ。ハノイからルアンプラバンへの航空路ツアーが主流。メコンデルタ観光も人気。	6～9 日間	1,300～2,800

出典：収集した 85 社のツアー商品データを基に共同企業体作成

ラオスのツアーは、文化遺産とエコツーリズムを組み合わせたツアーが特徴であり、ルアンプラバンを中心とした北部観光が主流である。一方、南部のワット・プー遺跡やシーバンドンは、7 日間以上の長期ツアーで訪問されることが多く、短期ツアーでは訪問されにくい傾向にある。タイやカンボジアからの陸路国境越えツアーが増加しており、メコン地域の広域観光ネットワークの中で、ラオス南部地域の位置づけが徐々に高まっている。

3.5.6 メコン地域で催行されているツアー商品のアイテネラリー

(1) Laos, Champasak, Bolaven Plateau, 4000 Islands, Khmer Culture & Southern Laos Join- in 5 days (Tiger Trail Travel 社)

日程	訪問地	主な活動内容	観光の種類
Day 1	パクセー／チャンパサック (ワット・プー)	世界遺産ワット・プー遺跡、クメール寺院群	世界遺産／古代遺跡／歴史文化
Day 2	ボラベン高原 (アナミート山脈地帯)	ラオスの著名なコーヒー産地を訪問。冷涼で降雨の多い気候と地形の紹介。名瀑タート・ロー滝、タート・ファーン滝など複数の滝を見学。高原に宿泊。	自然景観／滝観光／農業文化 (コーヒー)
Day 3	シーバンドン (4000 の島々)／ドン・コーン島 (Don Khong)／ワット・トモ	南下の景勝ルートでドン・コーン島へ。途中、プレ・アンコール期の彫刻を残すワット・トモに立寄り (人頭リング〈ムカリンガ〉は現在ワット・プー博物館所蔵)。到着後、島内を徒歩や自転車で散策。	島散策／遺跡／自然景観
Day 4	シーバンドン／ドン・コーン島 (Don Khone)／リーピーの滝	早朝、ボートでシーバンドンを探訪。雨季はメコンが最大幅約 12km に広がり、乾季には多数の島が現れる景観を体感。リーピーの滝を訪問。急流回避のため仏領期に敷設された鉄道・機関車跡とコロニアル橋を見学。ドン・コーン島に宿泊。	川・島クルーズ／滝観光／産業遺産／コロニアル史

日程	訪問地	主な活動内容	観光の種類
Day 5	コーンパペンの滝／ドン・カロー国境 (Dom Kralor)	ボートで本土へ戻り、東南アジア最大級のコーンパペン滝を見学。近隣レストランで昼食後、ドン・カロー国境へ移動。カンボジアへ陸路越境またはパクセーへ戻る解散。	滝観光

出典 : <https://laos-adventures.com/7588> を基に共同企業体作成

(2) Thailand, Laos and Cambodia Adventure 16days (contiki 社)

日程	訪問地	主な活動内容	観光の種類
Day 1	バンコク (タイ)	到着・チェックイン、自由散策、ウェルカム案内、カオサン通り	都市観光／自由行動
Day 2	バンコク → カンチャナブリ	王宮 (グランド・パレス) 見学、運河クルーズ、クウェー川鉄橋、泰緬鉄道博物館・戦没者墓地、川沿い宿泊	王宮・運河／戦跡・歴史
Day 3	カンチャナブリ → アユタヤ → 夜行列車 (チェンマイへ)	エラワン滝、アユタヤ遺跡サイクリング、夜行列車乗車	滝／世界遺産／鉄道体験)
Day 4	チェンマイ	エレファント・ネイチャー・パーク訪問、園内ランチ、夕方自由 (ヴェスパ夜ツアー任意)	動物保全学習／自由行動
Day 5	チェンマイ	終日自由 (ムエタイ体験／市場&料理教室 任意)	体験アクティビティ／自由行動
Day 6	チェンマイ	ワット・ロンクン (白い寺)、ワット・ロンサアテン (青い寺)、バーン・ダム美術館	寺院・美術／写真スポット
Day 7	チェンライ → ラオス国境 → パークベン	国境越え (タイ→ラオス)、メコン川ローカルボートクルーズ、パークベン泊	国境越え／川クルーズ
Day 8	パークベン → ルアンプラバン	メコン川クルーズ、パクウー (タム・ティン) 洞窟、夕景&ナイトマーケット	洞窟／街歩き
Day 9	ルアンプラバン	自転車で観光 (オック・ポップ・トック、ワット・シェントーン、ビッグ・ブラザー・マウス)、クアンシー滝 (任意)	自転車観光／文化体験
Day10	ルアンプラバン → ヴァン・ヴィエン	托鉢参加、高速鉄道で移動、カヤック&洞窟 (任意)	伝統体験／鉄道／冒険
Day11	ヴァン・ヴィエン	タート・ルアン、パトウーサイ、COPE センター訪問、ブッダパーク	都市観光
Day12	ビエンチャン → プノンペン	空路で移動、王宮&シルバーパゴダ	飛行移動／王宮
Day13	プノンペン	キリング・フィールド、トゥールスレン博物館、バサック地区散策、ソンテウ食べ歩き (任意)	戦争史／グルメ
Day14	プノンペン → シェムリアップ	バスで移動、午後自由、ファー・サーカス (任意)	移動／エンタメ
Day15	シェムリアップ	アンコールワット日の出、アンコール・トム／タ・プローム、社会的企業レストランで夕食、夕景クアッドバイク (任意)、パブストリート	遺跡／社会貢献
Day16	シェムリアップ	朝食後、解散	

出典 : <https://www.contiki.com/en-au/tours/thailand-laos-and-cambodia-adventure?optionId=717> を基に共同企業体作成

3.6 メコン地域の周辺国を対象としたインバウンド観光プロモーションの状況

3.6.1 ベトナム

2023年に、ベトナムがタイに次ぐラオスへの主要なソースマーケットとなり、両国間の観光分野の協力がより強化される傾向にある。2025年1月～6月の半年間で、ラオスは588,692人のベトナム人観光客を受け入れた実績があり（同時期比15%増）、順調に推移している。

2021年から2025年にかけて、ベトナム文化スポーツ観光省とラオス文化観光省が連携し、両国における文化週間の運営協力を行っている。2025年は、10月にベトナムにおけるラオス文化週間がハノイとタインホア省の二つの地域でラオス文化を紹介する「ラオス・カルチャー・ウィーク」が開催され注目を集めた。

3.6.2 カンボジア

2025年1月下旬、ラオスとカンボジアの両政府は、「第2回 カンボジア－ラオス合同貿易委員会会合」をビエンチャンで開催し、両国間の貿易量拡大と観光連携強化に向けて四つの重要戦略を合意した。観光面では、国境を越えた周遊コースの開発や祭事・文化行事の相互PRなど、旅行者の流動を増やす取り組みについて議論された。2024年にはカンボジアを訪問したラオス人旅行者が30万人を超えた一方、カンボジアからラオスへの旅行者数は減少傾向にある、との報告がなされており、カンボジア側はラオス人旅行者誘致の強化に意欲を見せている。具体的な取り組みとして、国境地帯における協力強化を特に重要視し、交通網や観光案内所の整備、電力供給網の連携を進めていく方針となっている。

3.6.3 タイ

2024年の「ラオス観光年」では、ラオス政府がタイ人観光客を増やすための入国規制緩和や広報キャンペーンを積極的に実施した。

(1) 入国規制の緩和

2024年7月1日から12月末までの期間限定で、国境通行証（ボーダーパス）または一時国境通行証を利用するタイ人旅行者のラオス滞在期間が、これまでの3日間から10日間に延長された。

(2) インフルエンサーマーケティング

タイの有名人を起用し、ルアンプラバンやヴァン・ヴィエンといった景勝地の魅力をソーシャルメディアで発信する「ソフトパワー」戦略を展開し、タイ人観光客の増加に寄与している。

具体的には、FAM Trip⁶を実施し、多くのフォロワーを持つタイの人気インフルエンサー（Youtuber）をチャンパサック県に招待し、シーバンドンのコンテンツ等を作成した。また、MCT自身も南部地域のコンテンツを作成し、ウェブサイトやソーシャルメディアプラットフォーム（TikTok、Facebook等）で発信している。さらに、2025年12月、ラオスとタイは、外交樹立75周年を迎えるに当たり、雨季の期間の観光客誘致に向け、「Only in Laos」のキャンペーンにも力を入れているところである。

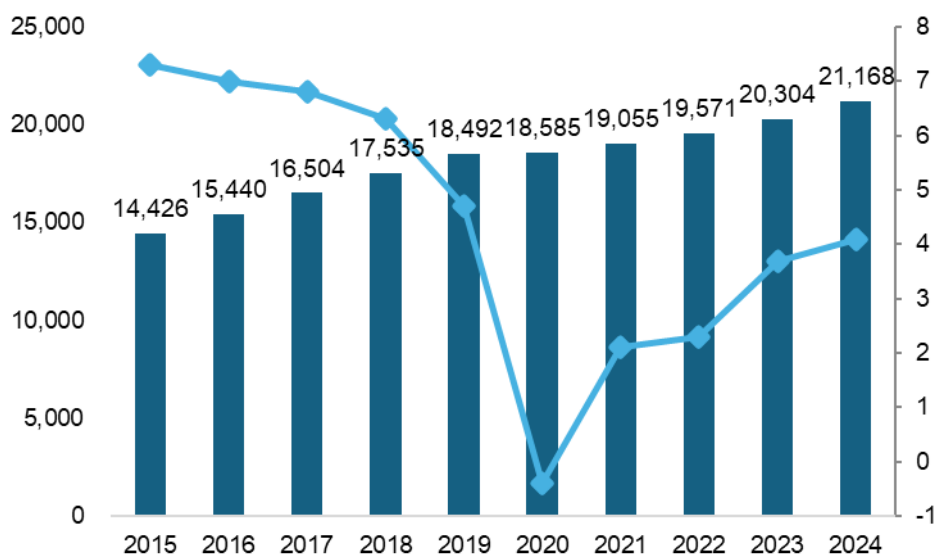
⁶ FAM Trip: Familiarization Trip の訳。国や自治体等が、観光誘致を目的に、ターゲットとする国の旅行会社やメディア、インフルエンサーなどに現地視察してもらつツアー。実際の体験を、生の声で発信してもらうというメリットがある。

第4章 ラオス南部地域の観光に関わる内部環境

4.1 ラオスの経済状況

4.1.1 GDP

ラオスの実質 GDP は、2020 年には COVID-19 の影響で経済成長が鈍化したものの、2021 年以降は緩やかに回復基調にある。GDP 総額のうち、農林水産業が 21%、工業が 31%、サービス業が 35%を占めている。



単位 (左軸) : 百万米ドル (constant 2015 US\$)

単位 (右軸) : %, 出典 : IMF Country Report

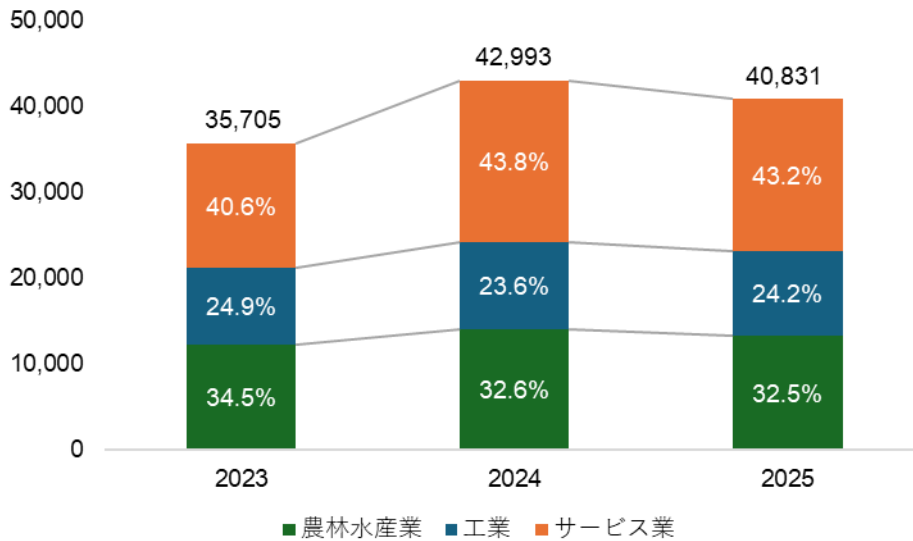
出典 : World Development Indicator

図 4-1 : ラオスの実質 GDP の推移 (2015-2024 年)

4.1.2 チャンパサック県の GDP

2024 年のチャンパサック県の GDP は、42 兆 9,930 億キープであり、ラオス全体の GDP の約 13.2% を占めることから、同県の成長基盤を強化することは、ラオス全体の持続的な発展を支えるうえで重要である。

2024 年のチャンパサック県の GDP 総額のうち、農林水産業が 32.6%、工業が 23.6%、サービス業が 43.8%を占めている。サービス業の比重が高いことから、観光産業の活発化は、チャンパサック県の経済にとって重要であるといえる。



単位：十億キープ、出典：Lao Statistics Bureau

※ 2025年は予測値

図 4-2：チャンパサック県のGDP (2023-2024年)

表 4-1：チャンパサック県の経済指標 (2023-2024年)

内訳	2023年	2024年	2025年
農林業	12,303 (34.5%)	14,013 (32.6%)	13,290 (32.6%)
工業	8,902 (25.0%)	10,139 (23.6%)	9,894 (24.2%)
製造業	3,524 (39.6%)	4,154 (41.0%)	3,062 (31.0%)
鉱業	37 (0.4%)	40 (0.4%)	43 (0.4%)
電気	825 (9.3%)	854 (8.4%)	862 (8.7%)
建設業	4,516 (50.7%)	5,091 (50.2%)	5,927 (59.9%)
サービス業	14,500 (40.6%)	18,841 (43.8%)	17,647 (43.2%)
物品税	979 (6.8%)	1,016 (5.4%)	1,062 (6.0%)
合計	35,705	42,993	40,831

単位：十億キープ、出典：Lao Statistics Bureau から共同企業体作成

※ 2025年は予測値

表 4-2：チャンパサック県の経済指標 (2023-2024年)

	2023	2024
国内投資・外国投資の GDP 比 (%)	11.62	11.82
政府投資の GDP 比 (%)	0.27	0.21
ODA 投資の GDP 比 (%)	1.82	2.07
1人当たり平均所得 (USD・年額)	2,446	2,532

出典：共同企業体作成

4.1.3 地域別の平均月収

ラオス全体の平均月収約 250 万キープ、ビエンチャン首都の平均月収約 270 万キープに対し、チャンパサック県の平均月収は約 231 万キープである。特にチャンパサック県の都市部の平均月収は、約 208 万キープであり、都市部の全国平均月収約 253 万キープを大幅に下回る。

特にチャンパサック県の女性の平均月収は、185 万キープと低い。チャンパサック県の平均月収は、18 県の中で第 12 位に位置しており、他県と比較して低い水準である。地域別の比較においても、ラオス南部の平均月収は 231 万キープであり、平均月収が 244 万キープの北部や 257 万キープの中部よりも低い。

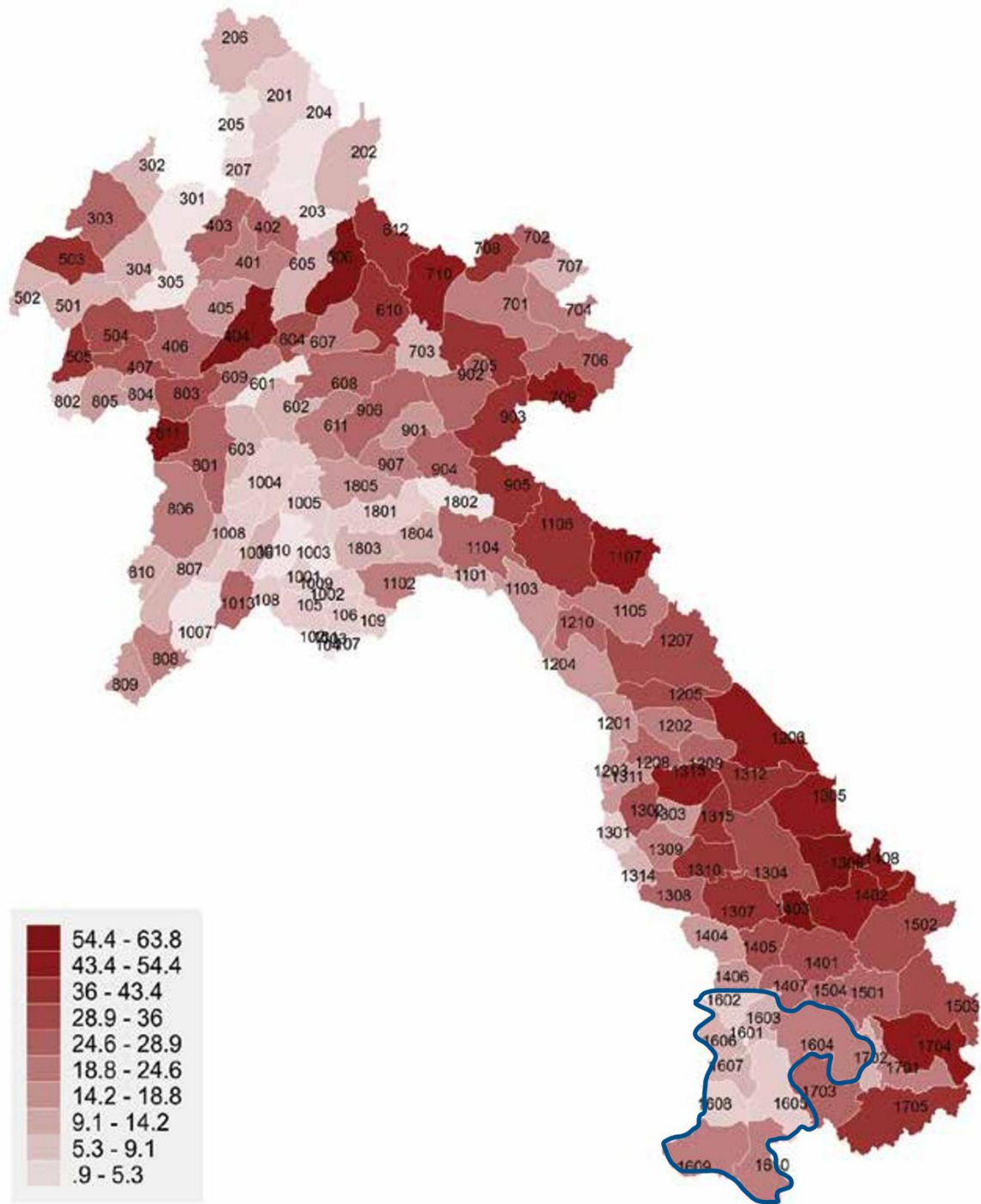
表 4-3：地域別の平均月収（2022 年）

	合計	都市部	農村部
全国	2,504	2,529	2,466
ビエンチャン首都	2,698	2,710	2,643
チャンパサック県	2,309	2,076	2,448
地域別			
北部	2,442	2,537	2,317
中部	2,574	2,571	2,581
南部	2,308	2,202	2,373

単位：千キープ、出典：Lao Labor Force Survey 2022 から共同企業体作成

4.1.4 貧困率

ラオス全体では、ベトナム戦争時の不発弾の問題を抱えるベトナムと国境を接する山岳地域の貧困率が高い。チャンパサック県内では、パクセー周辺の貧困率は 10%未満と低い一方、ゴールデントライアングル、もしくは、近年、エメラルドトライアングルと呼ばれるラオスタイーカンボジアの国境地域の貧困率が高くなっており、こうした中、大麻の栽培により生計を立てる農家も多い地域である。

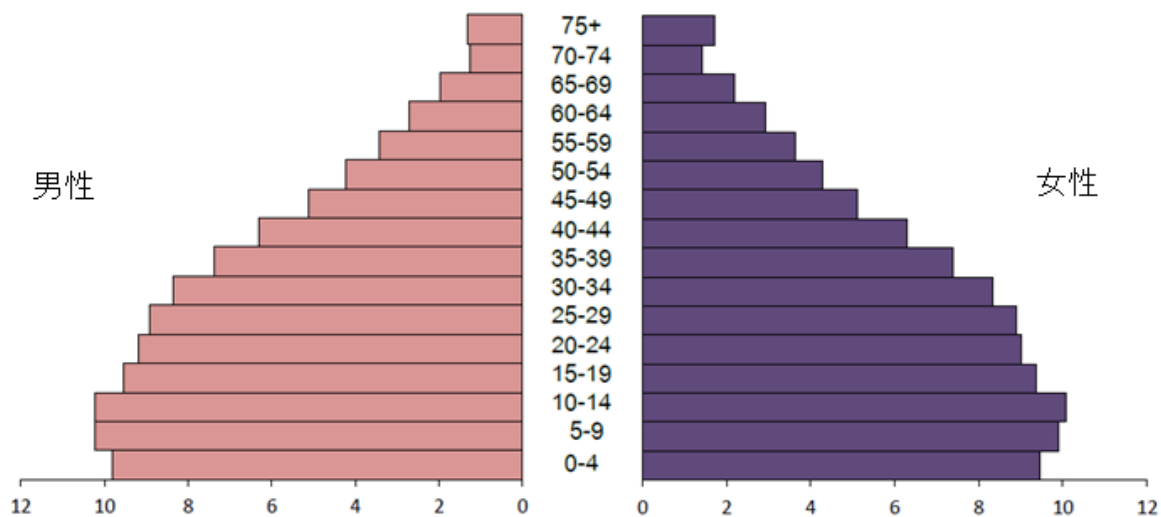


出典：世界銀行

図 4-3：ラオスの地域別貧困率

4.1.5 人口構成

ラオスの2024年の人口は764万人であり、人口構造は若年層が厚いピラミッド型であり、総人口は当面増加傾向にあるとみられる。一方、合計特殊出生率は、2023年は2.42、2024年には2.36と減少傾向にある。人口ピラミッドでは、最も若い年齢層（0-4歳）の人数が上の子ども世代よりやや少なくなっており、出生力低下の兆しが確認される。



単位：％、出典：Statistical Year Book 2024

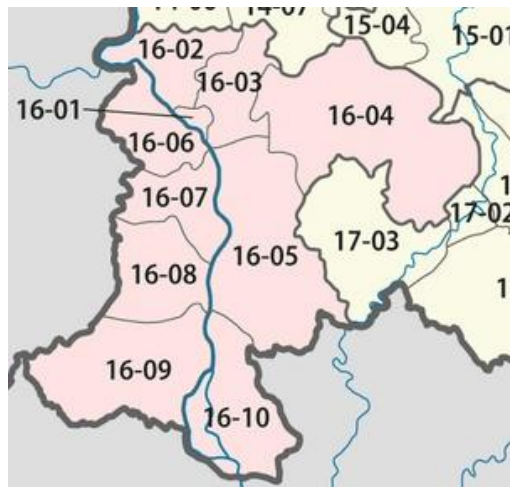
※ 2015年国勢調査の結果に基づく推計値

図 4-4：性別、年齢別の人口 (2024年)

4.1.6 チャンパスック県の人口

チャンパスック県は、県都パクセー、ワット・プー遺跡が位置するチャンパスック郡、シーバンドンが位置するコーン郡を含む、10の地区に分かれている。各郡の人口は下図のとおり。

地図番号	郡	人口
16-01	Pakse City	89,797
16-02	Sanasomboun	81,714
16-03	Bachiang	66,875
16-04	Pakxong	94,592
16-05	Pathoumphone	73,354
16-06	Phonthong	105,733
16-07	Champasak	74,385
16-08	Soukhouma	65,992
16-09	Mounlapamok	44,475
16-10	Khong	106,268
合計		803,185



出典：CMP DCT, 2024年家計データから共同企業体作成

図 4-5：チャンパスック県の各郡の人口 (2024年)

4.1.7 FDI

ラオスに対する FDI のうち、観光に関わる宿泊・飲食サービス業に対する FDI の割合は、2015 年は 46.7%、2019 年は 7.4%、2024 年には 14.7% と高い一方、その他の年は総額の 3% にも満たない。

なお、パクセー・ジャパン経済特区へのヒアリングによると、ラオスは世銀の汚職指数が高く、日系企業が個別に商取引に関する各種手続きを行う場合、多くの時間がかかり、賄賂を要求されるリスクも高い、との意見もあった。

一方、パクセー・ジャパン経済特区については、ラオス政府の経済特区委員会によるワンストップサ

ービスが保証されている他、ラオスは、労働集約型産業における安い人件費、US ドルやタイバーツの外貨口座の開設が可能、海外送金税の免税になる、などのメリットがある他、ラオスでは、広くタイ語が通じることから、マネジメントレベルのタイ人を雇用することにより、ラオスに不足する高度産業人材を補うことができることが、数ある東南アジアの経済特区の中から、パクセー・ジャパン経済特区が選ばれる理由である、とのことである。

観光分野への投資促進においても、投資の障壁となっている、インフラやラオスに不足する高度産業人材に関する課題等を解決することにより、海外投資を促進するための投資環境を整備する必要がある。

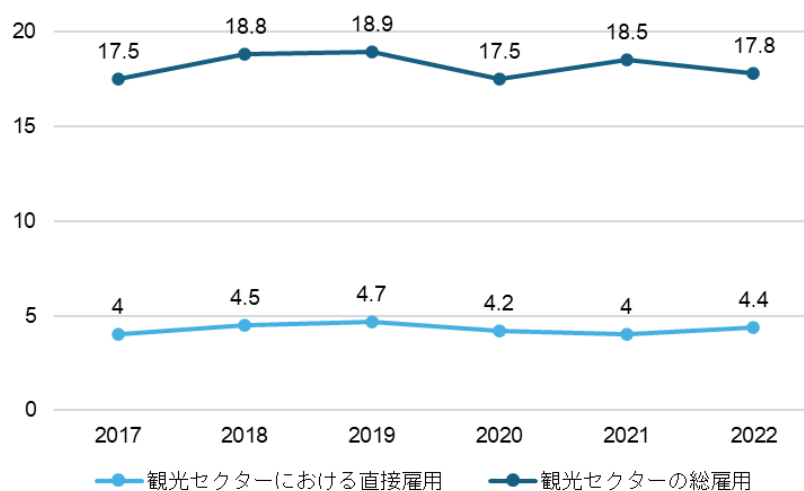


単位：百万米ドル、出典：Lao Statistics Bureau

図 4-6：ラオスに対する FDI (2015-2022 年)

4.1.8 観光セクターの雇用の状況

UN Tourism の推計では、世界の観光セクターは、世界の GDP の 10%、雇用の 9%以上を創出している、としている。また、WTTC の集計によると、2020 年には、COVID-19 のロックダウンの影響による観光産業の落ち込みが見られるものの、2022 年のラオスの総雇用における観光セクターの割合をみると、凡そ 18%を占めており、ラオスの社会経済開発にとって、観光セクターは、重要な位置を占めている。



単位：%、出典：World Travel & Tourism Council (WTTC)

図 4-7：ラオスの総雇用における観光セクターの雇用の割合

4.2 ラオス及びラオス南部地域の観光開発政策

4.2.1 ラオス及びラオス南部地域の観光開発に関わる政策等

(1) ビジョン 2030 (Vision 2030) と 10 年社会経済開発戦略 (2016-2025 年) (2030 Vision and 10-Year Socio-Economic Development Strategy 2016-2025)

ラオス政府が 2016 年に発表した「ビジョン 2030 と 10 年社会経済開発戦略 (2016-2025 年)」は、ラオスの経済開発に関わる最上位の長期開発計画であり、一人当たり GDP と、一人当たり GNI を、2016 年から 2030 年までの 15 年間で 4 倍にする、という高い目標を掲げている。

表 4-4 : ビジョン 2030 の主要 KPI 及び KGI

	2014/15	2020	2025	2030
GDP (現在価値) (10億キップ)	102,320	187,931	344,339	630,922
一人当たりGDP (USD)	1,970	3,197	5,257	8,922
一人当たりGNI (USD)	1,554	2,522	4,146	7,037
人口 (百万人)	6.49	7.08	7.67	8.15
貧困率 (%)	23.2 (2013年)		≤5	
平均余命 (年)	66.9	72	>73	
森林面積 (国土面積に占める割合)	40.3 (2012年)		≥70	
開発村の数 (総村数に占める割合)	27.7 (2012年)		>70	

出典 : 2030 Vision and 10-Year Socio-Economic Development Strategy (2016-2025)

(2) 第 9 次国家社会経済開発計画 (2021-2025 年) (9th National Socio-Economic Development Plan: NSEDP)

ラオス政府の国家社会経済開発計画 (NSEDP) は、「ビジョン 2030」の達成に向け、5 年ごとに策定されるラオスの経済開発に関わる 5 年計画である。「ビジョン 2030」の策定と同時に策定された「第 8 次国家社会経済開発計画 (8th NSEDP) (2016-2020 年)」以降、ラオスの一人当たり GNI は、着実に上昇傾向にあり、2018 年の GNI は 1,996 USD に達し、LDC の卒業基準である 1,222 USD (3 年間平均) を既に超えている。ラオスの GDP は、年率 6.5~7% の成長率を維持しており、2021 年度の単年度では LDC の卒業基準の GNI を既に上回った。また、第 8 次 NSEDP の成果として、人的資源指数 (Human Asset Index) も 72.8 と、いずれも卒業基準 (66.0) を既に上回り、2026 年には LDC の指定が解除される見込みである。

一方、2020 年に発生した COVID-19 は、ラオスの経済成長にも影響を与え、特に、観光セクターについては、ラオスを訪れる観光客数は、2016 年は 423 万人、2017 年は 386 万人、2018 年は 418 万人、2019 年は 479 万人と着実に増加していたものの、COVID-19 が発生した 2020 年は、88 万人と、2019 年と比較して 81.49% 減少した。国連世界観光機関 (UN Tourism) によると、2020 年の国際観光は 74% 減少し、2019 年の国際観光客到着数 15 億人から約 3 億 8,100 万人に減少している。アジア太平洋地域では、国際観光客到着数が 84% 減少し、6 億 3,000 万人から 5,700 万人に減少し、2020 年には推定 1 億 1,400 万人の雇用が失われた。ラオスでもホテル、ゲストハウス、レストランなど、多くの観光関連企業が営業不能となり、サービスを停止した。

こうした状況の下、第 8 次 NSEDP を引き継ぐ形で策定された「第 9 次国家社会経済開発計画 (9th

NSEDP) (2021-2025年)」においては、引き続き、長期国家戦略である「ビジョン2030」の達成に向け、①人口の60%を占める25歳以下の若者人口、②豊富で多様な天然資源や産業(農業、観光、エネルギー等)、③アジアと近隣国の経済成長に対するラオスの地理的位置、④現代科学技術の適用可能性、の四つの国家の潜在力を活用し、LDC国からの卒業、SDGsの達成、及びグリーン成長戦略に基づいた社会・経済開発を目指している。また、第9次NSEDPでは、経済ポテンシャルのある都市の開発、都市の環境改善と併せ、中心都市と地方都市の格差是正を重点施策に掲げ、東西経済回廊、南北経済回廊の各経済回廊沿いの都市開発を重点的に進める、としており、第9次NSEDPの成果として、以下の六つの成果の実現に重点的に取り組む、としている。

成果1: 質の高い、安定的かつ持続可能な経済成長の継続

成果2: 開発、研究能力、科学技術のニーズに対応し、付加価値の高い生産・サービスの創出を可能にする人材の質の向上

成果3: 国民の福祉の向上

成果4: 環境保護の強化と災害リスクの軽減

成果5: 強固なインフラ整備と国家の潜在力および地理的優位性の有効活用により、地域および国際協力・統合の強化

成果6: 法の支配に基づく公共統治と行政の改善、平等かつ公正な社会の実現

1) 観光セクター

国連世界観光機関(UN Tourism)によると、ラオスを訪れた国際観光客数は、2019年に480万人に達し、前年比14.4%増となり、ラオスは、世界で最も急速に成長している観光地の一つ、としている。

また、第9次NSEDPによると、ラオスの観光セクターは、GDPの13%、総雇用の13%を占め、COVID-19の影響前の2019年の国際観光収入は、総額9億USDを超えている。特に、ラオスは、五つの国々と国境を接する地理的条件や、独自の文化や自然といった特徴を有し、今後も高い観光開発のポテンシャルがある、としている。

こうした状況の下、観光セクターは、上記の六つの成果のうち、成果1の達成に関わるサービスセクターの一つとして、ラオスの経済開発における重点分野の一つに位置付けられている。

第9次NSEDPにおける観光セクターの開発当たっては、COVID-19による行動変容(New Normal)により、今後、観光客は、田舎や自然を観光する活動にもっと興味を持つようになると予想されるとし、ホームステイ、自然保護、地元産品、建設資材、装飾用のラオスの手工芸品の使用などの手工芸を含め、農業生産、貧困削減、農村開発に関連する観光を促進する必要がある、とし、以下のKPIを掲げている。

- ① 年間1,500万人の観光客を誘致し、38億1,300万USD(5年間累計)の収益を創出する。
- ② 観光客一人当たり平均滞在日数を7日間にする(COVID-19ワクチン接種が実施され、国境が再開されることを前提とする)。
- ③ 全国合計30地域について、デスティネーションとしての調査、地域分け、境界の設定を行い、認定書を発行する。

また、観光セクターの KPI を達成するための優先活動として、以下が挙げられている。

- ① インフラ、観光施設の開発と改善
- ② ホテル、レストラン、旅行代理店のサービスのアップグレード
- ③ エコツーリズム、参加型保護観光に関連する文化、歴史、農業観光に重点を置いた観光地の改善・開発
- ④ 多様な観光商品の創出
- ⑤ 地元産品、原材料、有機野菜の使用による輸入量の削減
- ⑥ 対象となる観光客グループを誘致し、地域および国際観光プログラムと連携するためのテクノロジーの活用
- ⑦ 「ラオ・ティアオ・ラオ (Lao Thiao Lao)」キャンペーン⁷の推進

また、産業セクター及び物流セクターについても、成果 1 の達成に関わるセクターの一つとして位置付けられており、観光セクターに関連する優先活動として、以下が挙げられている。

- ① 地域の伝統技術の向上と観光セクターとの連携に向けた、絹織物、木彫、アクセサリーや土産物、織物道具、陶器、伝統食品、伝統織物など、一村一品の伝統的かつユニークな手工芸品の生産
- ② サワナケートやタナレーンといった開発済みのドライポートの管理を継続するとともに、ターケークやチャンパサックといった開発中のドライポートの建設状況を監視・管理する。

2) 運輸・交通セクター

ラオスの運輸・交通セクターについては、老中高速鉄道やビエンチャン～ヴァン・ヴィエン高速道路といった陸上・航空輸送網を通じて、国内生産品やトランジット品を近隣諸国に輸送する機会が生まれ、近代的な輸送物流・生産システムを通じてバリューチェーンへの統合が可能になる、とし、以下の KPI を掲げている。

- ① ラオス人民民主共和国の物流パフォーマンス指数（世界銀行 LPI ランキング）における順位の向上

また、運輸・交通セクターの KPI を達成するための優先活動として、以下が挙げられている。

- ① ラオスー中国、及びラオスータイ間の鉄道および鉄道施設の実現可能性調査、設計、建設、保守の実施
- ② ビエンチャン～ターケーク～ブンアン（ベトナム）鉄道の建設（現在、ターケーク～ムヤ区間（ラオス・ベトナム国境）の建設に係る詳細設計）
- ③ 国際基準に準拠した安全とセキュリティを確保するため、四つの国際空港、国内空港、航空交通管理における航空通信システムを含む空港および航空施設の建設、改修、管理、保守

⁷ COVID-19 のロックダウンにより減少した海外からの観光客による観光収入を、ラオス人の国内観光で補うための優遇策。日本の「Go To キャンペーン」と同様の施策。2020 年 9 月から 5 カ月間、国内旅行代金の補助などが実施された。
<https://www.facebook.com/laothiaolao>

なお、本調査の対象地域であるパクセー周辺では、以下の二つの優先プロジェクトが計画されている。

- ① パクセー～フォントン (Pakse-Phonethong) 間のメコン川を南北に横断する第 2 橋の建設 (新規事業)
- ② パクセー市を迂回する 2 層アスファルト舗装道路の建設及び新セドン橋の建設 (新規事業)

(3) 観光開発計画 2021-2025 (TOURISM DEVELOPMENT PLAN LAO PDR 2021-2025)

アジア開発銀行 (ADB) による 4,700 万 USD の無償資金協力事業として実施された第 2 期「包括的成長のための観光インフラ整備プロジェクト (The 2nd Greater Mekong Subregion Tourism Infrastructure for Inclusive Growth Project: TIIGP2)」の支援の下、ラオスの MCT は、第 9 次 NSEDP の達成に向けた観光セクター開発に係る最上位の開発計画として、2021 年から 2025 年までの 5 年を計画年次とする「観光開発計画 2021-2025」を策定した。

本計画においては、ラオスの今後 5 年間の観光客の動向、観光需要、さらに 2020 年の COVID-19 のパンデミックに伴う観光市場の変化等の分析に基づき、中央および地方レベルの政府、民間の観光事業者、教育機関、開発パートナー、国際ドナー等に対し、ラオスの観光開発の政策的な方針を示すものであり、ビジョン、目標 (Goal)、主要ターゲット、重点課題を定めている。また、各目標に沿って、優先プロジェクトと優先プロジェクトの実施に向けた年度ごとのアクションプランが策定されている。

特に、ラオス政府は、「観光開発計画 2021-2025」の実施を通して、持続可能な観光を推進し、文化、歴史、農業を環境面で持続可能な方法で開発、促進、管理することにより、ラオス観光を ASEAN 及び国際的な観光市場に統合し、観光セクターを、ラオス国民が貧困から脱却するための経済開発の原動力とすることを目指している。

こうした認識の下、「観光開発計画 2021-2025」においては、ラオスの観光セクター開発による 1) 品質改善、2) 持続可能な環境、3) 地域および国際統合、4) 経済推進、5) 貧困削減の五つをビジョンに掲げている。また、ビジョンを具体化するための目標 (Goal) として、以下の六つを定めている。

- 目標1： 観光セクターの人材育成により、観光サービスの質と量を改善し、技術力の向上を図る。
- 目標2： 観光インフラと観光関連施設の整備により、観光サービスの質と量を改善する。
- 目標3： 適用可能な観光関連の法律や規制を制定、改善し、普及させる。
- 目標4： 持続可能な観光に沿った観光資源、観光商品、観光サービスを開発し、その質を向上させる。
- 目標5： 適切な観光マーケティング・プロモーションにより、ターゲット市場にリーチし、観光の質と量を確保する。
- 目標6： 観光セクターの効率的な発展、促進、管理により、国内外において官民連携を促進する。

同目標の下、「観光開発計画 2021-2025」の KGI として、2025 年までに年間観光客数：15,166,154 人、一人当たり平均滞在日数：7 日間、年間観光収入：3,813,772,389 USD を見込む⁸、としている。

⁸ COVID-19 のワクチンの流通状況により、接種が限られる場合は、年間観光客数：5,968,697 人、一人当たり平均滞在日数：4 日間、年間観光収入：1,505,889,199 USD になると推計。

また、各目標に沿って、総額 539,222 USD の概算事業費から成る合計 43 の優先プロジェクトが挙げられており、2025 年までに、少なくとも 15 の優先プロジェクトの完了を目指す、としている。

(4) ラオス観光地管理計画書 2020-2025 (Lao PDR Tourism Destination Management Plan 2020-2025)

本計画は、「観光開発計画 2021-2025」の観光地管理ための計画書として、「観光開発計画 2021-2025」と同様、ADB の TIIGP2 の支援の下、作成された。本計画の基本方針としては、まず、2018 年に ASEAN を訪れた海外からの観光客数が 1 億 3,500 万人に達する一方、ラオスを訪れた観光客数は、そのうち 3.09 %に留まる、とし、ラオスの観光マーケティングに当たっては、まず、ASEAN を訪れる海外からの観光客を惹きつける必要がある、としている。また、同時に、世界的に成長している中国市場からの観光客を誘致するための戦略を継続的に策定する必要がある、としている。さらに、COVID-19 を受けた観光危機管理のため、国内観光の振興を図る、としている。

かかる基本方針の下、本計画では、地理的な区分によって、(i) 国内市場（ラオス人およびラオス在住の外国人）、(ii) GMS 市場（タイ、ベトナム、ミャンマー、カンボジア）、(iii) 中国市場、(iv) 国際市場（ASEAN、欧州、米国、オーストラリア）の四つの市場を、ラオスの観光プロモーションの主要なターゲットに掲げている。

また、効率的な観光地管理や観光プロモーションの実施に当たっては、ビジターフロー⁹に基づいたアプローチが重要であるとし、ビジターフローごとの観光客のニーズ、関心、動機、制約、及びビジターフローを促進するための政策により、より多くの観光客を誘致し、滞在期間を延長し、より多くの観光消費を促す、としている。本計画では、ラオス観光の主要なビジターフローとして、以下の分類が行われ、ビジターフローごとのアイテネラリー等について、合計 15 の類型化が行われている。

- 1) 海外からの観光客の団体ツアー（9-25 人）
- 2) 小グループによる海外からの観光客ツアー（2-8 人）
- 3) 体験型 FIT
- 4) バジェット FIT
- 5) メコン川クルーズ
- 6) タイからのパッケージツアー
- 7) タイからの大型のバイクキャラバン
- 8) タイからのオフロードキャラバン
- 9) 韓国人グループ
- 10) 韓国人のゴルフツアー

⁹ ビジターフロー：観光において、類似した行動、関心、動機を持つ観光客の類型。ソースマーケット、観光客が入国する国境施設、交通手段、体験したアクティビティ、訪れた観光スポット、宿泊する宿泊施設、レストランの種類、食事などに基づいて分類し、類型化した上で、類型ごとに最適なアイテネラリーや商品の提案を行う。

- 11) 航空機を利用した中国からのツアー
- 12) 車を利用した中国からのキャラバン
- 13) バスを利用した中国からの団体ツアー
- 14) MICE¹⁰
- 15) 国内観光客

また、「観光開発計画 2021-2025」の六つの目標を達成するための重点分野として、(i) 観光開発、(ii) 観光マーケティング、(iii) 観光マネジメント、(iv) スキル開発、(v) 観光地管理の五つの分野を挙げた上で、本計画の 2025 年までの KPI 及び KGI として、以下が設定されている。

- 1) ラオスに年間 800 万人の観光客を誘致し、2020 年から 2025 年の間に少なくとも 5%の平均成長率を達成する。
- 2) 市場別の観光客数の割合を、国際市場：10%、GMS 市場：50%、国内市場：40%とする。
- 3) 市場別の観光客のラオスの平均滞在日数を、国際市場：10 日、GMS 市場：3 日、国内市場：2 日とする。
- 4) 市場別の観光客一人一日当たりの平均支出額を、国際市場：100 USD、GMS 市場：70 USD、国内市場：50 USD とする。
- 5) 観光収入を 19 億 6,000 万 USD に増加させる。
- 6) 少なくとも 10 カ所の観光地に対する観光開発・保全計画を策定する。
- 7) ビジターフローに沿って、少なくとも年間二つのコミュニティ・ベースド・ツーリズム商品を開発し、2025 年までに ASEAN 及びラオスのコミュニティ・ベースド・ツーリズム基準に準拠した、少なくとも 10 のコミュニティ・ベースド・ツーリズム商品を開発する。
- 8) ビジターフローに沿って、少なくとも年間二つのホームステイ商品を開発し、2025 年までに ASEAN およびラオスのホームステイの観光基準に準拠した、少なくとも 10 カ所においてホームステイ商品を開発する。
- 9) ビジターフローに沿って、2025 年までに少なくとも五つの一村一品 (One District One Product: ODOP) 商品を開発する。
- 10) 新しい観光ルートで少なくとも 5 つの観光プログラムを開発する。
- 11) ビジターフローに沿って、少なくとも 10 カ所の観光地をラオス観光基準に基づき登録する。
- 12) ビジターフローに沿って、少なくとも 10 カ所の観光地の調査と区分を行う。
- 13) 少なくとも 5 都市が、ASEAN クリーン・ツーリスト・シティ賞を獲得する。
- 14) 少なくとも 10 カ所の観光地が ASEAN 持続可能な観光賞を獲得する。

¹⁰ MICE: Meeting (会合), Incentive (研修), Convention (国際会議), Exhibition (展示会) への出席を目的とするビジネス観光

- 15) 少なくとも 10 カ所の観光地において、ASEAN 及びラオス公衆トイレ基準に基づき、公衆トイレを整備・改善する。
 - 16) 少なくとも 10 カ所の観光地において、高齢者及び障害者向けの観光施設を整備・改善する。
 - 17) オンラインプラットフォームを通じて観光情報を提供し、2025 年までにラオス観光ウェブサイトへの年間ユニークビジター数を 100 万人以上、モバイルアプリケーションのダウンロード数を 50 万回以上達成する。
 - 18) トリップアドバイザーや Google マップなどのオンラインプラットフォームを通じて、ラオスの観光地とアクティビティの少なくとも 80%をカバーする観光地とアクティビティ情報を提供する。
 - 19) 地域および国際旅行見本市への民間セクターの参加を支援・奨励する。
 - 20) 旅行代理店や国際メディア向けの FAM ツアーを企画する。
 - 21) ビジターフローに沿って、観光地の解説板を設置し、ビジターフローに含まれる観光地の少なくとも 50%をカバーする。
 - 22) 観光促進のため、年間少なくとも三つの民間セクターによるイベントやフェスティバルの開催を支援する。
 - 23) パンフレットや地図などの印刷物を少なくとも 3,000 部作成・発行する。
 - 24) ASEAN およびラオスの観光基準に基づき、規則、規制、基準を策定・改善する。
 - 25) ラオスのグリーンホテル基準に準拠した少なくとも 10 軒のホテルと、衛生・安全基準に準拠した 10 軒のレストランを登録する。
 - 26) 少なくとも 10 軒の施設に ASEAN グリーンホテル基準と ASEAN スパサービス基準を適用する。
 - 27) 少なくとも 250 人に対し、観光事業者向けの技能研修を実施する。
 - 28) デスティネーション・マネジメント・ネットワーク (DMN) 11の参加者全体の少なくとも 40%を民間セクターからの参加者とする。
- (5) **ラオス南部観光地管理計画書 2020-2025 (Southern Laos Tourism Destination Management Plan 2020-2025)**

「ラオス観光地管理計画書 2020-2025」で類型化された 15 のビジターフローのうち、ラオス南部地域に関わる九つのビジターフロー¹²の開発に特化した計画書である。内容は、「ラオス観光地管理計画書

¹¹ デスティネーション・マネジメント・ネットワーク (DMN) : アジア開発銀行 (ADB) のイニシアチブにより、MCT の下に設立された、観光セクターの公共部門と民間部門のステークホルダーの連携のためのプラットフォーム。
<https://laos-dmn.com/>

¹² 「Lao PDR Tourism Destination Management Plan 2020-2025」で類型化された 15 のビジターフローのうち、1) 海外からの観光客の団体ツアー、2) 小グループによる海外からの観光客ツアー、3) 体験型 FIT、4) バジェット FIT、6) タイからのパッケージツアー、7) タイからの大型のバイクキャラバン、8) タイからのオフロードキャラバン、14) MICE、15) 国内観光客の九つ。

2020-2025」の文書の中から九つのビジターフローに関わる内容や、計画の実施に関わる共通の枠組みについて記載された内容をそのまま抜粋し、流用した文書となっている。なお、ラオス南部地域に関わる九つのビジターフローには、いずれも(i) ワット・プー遺跡周辺地域、(ii) シーバンドン周辺地域、(iii) ボラベン高原周辺地域の三つの観光地が含まれている。

(6) Champasak Province Tourism Destination Management Plan 2016-2018

「観光開発計画 2021-2025」に先立ち、ADB の支援の下、2015 年に策定されたチャンパサック県の観光地管理に関わる計画書である。

本計画の策定に当たっては、チャンパサック県を訪れた観光客に対し、ビジターサーベイを実施しており、チャンパサック県を訪れた観光客を、(i) 海外旅行代理店のツアーを利用した観光客、(ii) 海外からの個人手配の観光客、(iii) タイからのパッケージツアーを利用した観光客の大きく三つのカテゴリに分類した上で、観光客のセグメント（年齢、性別等）、利用した交通手段、観光客一人当たり一日当たりの観光支出額、ラオス全体とチャンパサック県の宿泊数等の調査を行っている。

その上で、チャンパサック県を訪れる観光客の特徴として、以下が記載されている（2014 年データ）。

- ✓ 2014 年にチャンパサック県を訪れた観光客数は 535,413 人（2010 年比 77%増加）
 - ✓ 全観光客数の 60%（318,760 人）を国内観光客が占め、VFR やビジネスが主な訪問目的
 - ✓ 全観光客の 40%（216,653 人）を海外からの観光客が占め、海外からの観光客のうち、タイからの観光客が 83%、残りの 17%がヨーロッパ、北米、オーストラリア、カンボジア、日本からの観光客
 - ✓ ヨーロッパ人とオーストラリア人の多くがバックパッカーを中心とするバジェット層の観光客
- さらに、「チャンパサック県観光地経営アクションプラン」として、ビジターフローに沿った観光地の整備に関わるアクションや、アクションの実施に必要なコストや財源等を記載したリストが作成されている。

4.2.2 ラオス及びラオス南部地域の観光開発に関わる組織等

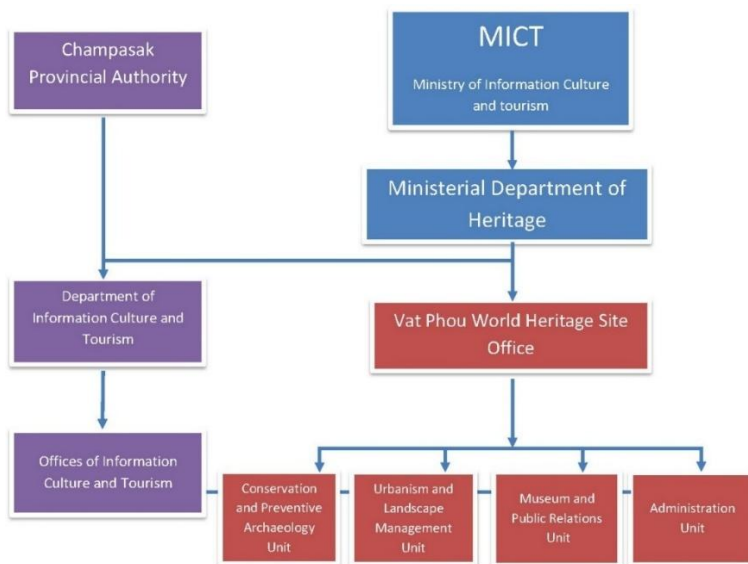
(1) 情報・文化・観光省（Ministry of Culture and Tourism: MCT）

MCT は、ラオスの観光セクター開発を担う中央省庁として「観光開発計画 2021-2025」や、「ラオス観光地管理計画書 2020-2025」等の国家政策の策定、施行、モニタリング・評価を行っており、ラオスをより魅力的な観光地にするため、ASEAN や中央政府、及び地方政府と連携し、観光インフラとサービス水準の向上に向け、「ASEAN 観光基準」に準拠したラオスの観光事業者向けの「ラオス版 ASEAN 観光基準」のガイドラインの策定や施行にも取り組んでいる。

MCT の下、ラオスにおける「ASEAN 観光基準」の適用の取り組みは、高く評価されており、2024 年 12 月までに「ASEAN 観光基準」の基準に沿って認定証を受けた地域や事業者の数は、219 件に上っており、これらには、グリーンホテル認定：113 件、ホームステイ認定：12 件、コミュニティ・ベースド・ツーリズム認定：10 件、クリーン観光都市認定：7 件、MICE イベント会場認定：34 件、スパサービス認定：12 件、公衆トイレ認定：22 件、持続可能な観光地認証：6 件などが含まれている。

また、MCT は、ツアーガイドの基準も策定しており、ツアーガイド向けの研修を毎年開催し、ツアーガイドの、スキルアップと専門知識の向上を図っている。

ラオス南部地域の観光開発に関わる組織としては、チャンパサック県庁の下に MCT の地方支局である Department of Information, Culture and Tourism (DICT) が置かれると共に、UNESCO 世界文化遺産に指定されたワット・プー遺跡など主要な観光地については、MCT 遺産局の下に観光地ごとの管理事務所が置かれている。



出典 : www.vatphou-champassak.com

図 4-8 : ワット・プー遺跡の管理に関わる組織図

(2) ラオスデスティネーションマネージメントネットワーク (DMN)

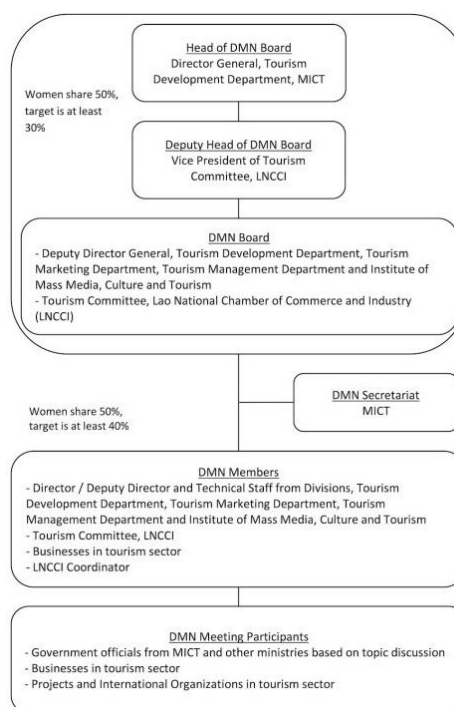
アジア開発銀行 (ADB) のイニシアチブにより、MCT の下に設立された、観光セクターの公共セクターと民間セクターのステークホルダーの連携のためのプラットフォームであり、ラオス文化観光省 (MCT) がラオス商工会議所 (LNCCI) と共同で少なくとも年 2 回開催する全国 DMN 会議を通じて、観光地経営に関する公共セクターと民間セクターの双方の年次行動計画の策定、実施、改訂を行っている。

また、公共セクターと民間セクターの双方のセクターが実施する観光分野のプロジェクトに対し、国際ドナー等から技術支援や財政支援を受ける際の機会を提供する、としている。

4.2.3 ラオスの観光開発に関わる法制度等

(5) ラオス版 ASEAN 観光基準 (ASEAN Tourism Standards in Lao PDR)

ラオス版 ASEAN 観光基準は、MCT が、ラオス国内の観



出典 : <https://laos-dmn.com/>

図 4-9 : DMN 組織図

光地や観光事業者の商品やサービスの品質向上を図るために策定した「ASEAN 観光基準」に準拠した観光基準である。認証を受けた事業者には、マーケティング・プロモーションやオンライン販売に活用できる認定証が授与され、MCT の公式観光ウェブサイト (www.tourismlaos.org) や、ソーシャルメディアプラットフォームに優先的に掲載される。また、ASEAN の公式ウェブサイト (www.asean.org) に掲載され、毎年開催される MTF などの ASEAN の国際的な観光フォーラムやフェスティバル、関連イベントなどでプロモーションされる。

現在、ラオス版 ASEAN 観光基準として、事業者向けの九つの観光基準と観光地向けの認証が設けられている。

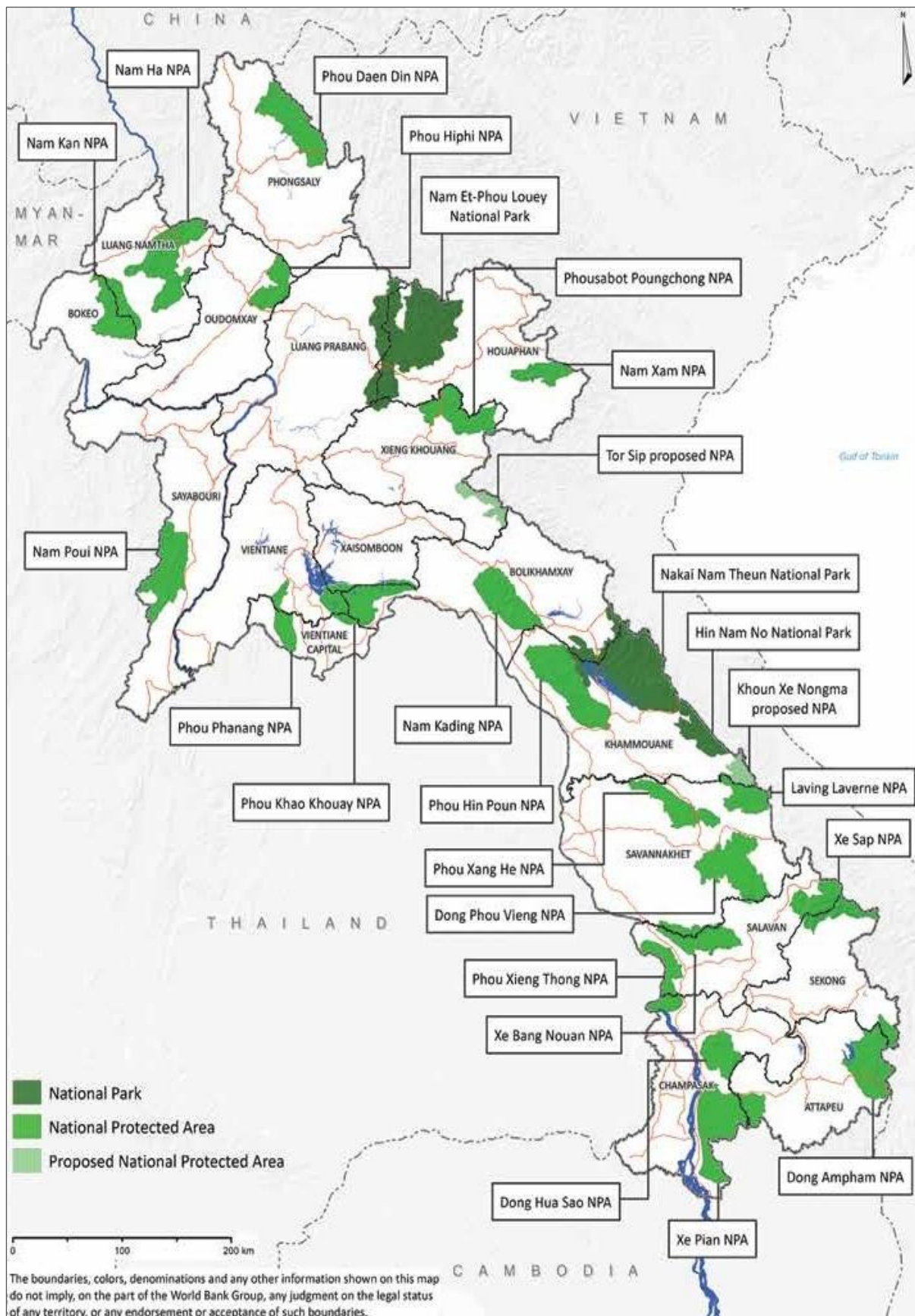
- 1) グリーンホテル基準
- 2) ホームステイ基準
- 3) クリーン観光都市基準
- 4) スパサービス基準
- 5) 公衆トイレ基準
- 6) コミュニティ・ベースド・ツーリズム基準
- 7) MICE 会場基準
- 8) MICE 展示会場基準
- 9) MICE イベント会場基準
- 10) ASEAN 持続可能な観光地認証

(6) ラオスの国立公園／国立生態系保護区 (National Biodiversity Conservation Area: NBCA)

ラオスには、2025 年に UNESCO の世界自然遺産に登録されたヒン・ナム・ノ国立公園はじめ、国立公園、国立生態系保護区を含む合計 20 カ所の自然保護区が指定されており、自然保護区全体の面積は、ラオスの国土の面積の 14%を占めている。

ラオスの自然保護区は、農林省 (Ministry of Agriculture and Environment: MAE) の下、管理が行われており、これらの保護区は、広大な熱帯モンスーン林、多様な野生生物、石灰岩のカルスト地形など、様々なエコツーリズムの観光資源を提供し、エコツーリズムの大きな可能性を秘めている一方、一般公開されていない保護区もある。

本調査の対象であるラオス南部地域のチャンパサック県には、ドン・ファ・サオ (Dong Hua Sao) と、セー・ピアン (Xe Pian) の二つの国立生態系保護区があり、ドン・ファ・サオは、ボラベン高原の半常緑樹林を保護するため国立生物多様性保護区 (NBCA) に指定されている一方、現在、コーヒー等の商品作物の農園に転換するための森林伐採や、商業目的の狩猟などの脅威に晒されている。



出典：Lao Biodiversity: A Priority for Resilient Green Growth、世界銀行、2020年

図 4-10：ラオスの国立公園／国立生態系保護区

4.2.4 UNESCO 世界遺産に関わる制度等

チャンパサック県にあるワット・プー遺跡は、5～12 世紀にかけインドシナ半島全域に栄えたアンコール期の都市の一つとしてラオス南部のメコン川流域に建立されたクメール様式の仏教寺院であり、ワット・プーとその周辺の遺跡群は、2002 年に「チャンパサック県の文化的景観にあるワット・プーと関連古代遺産群」として、UNESCO の世界文化遺産に登録された。

UNESCO 世界遺産に関わる主な制度等は、以下のとおり。

なお、JICA の「国際協力機構 環境社会配慮ガイドライン（2022 年 1 月版）」においては、影響を受けやすい地域として「国立公園、国指定の保護対象地域（国指定の海岸地域、湿地、少数民族・先住民族のための地域、文化遺産等）」を挙げており、同地域におけるプロジェクトは、原則、カテゴリ A に分類され、プロジェクトの実施に当たり、環境アセスメント報告書（EIA）が当該国で承認されていることを要件としている。

(1) ゾーニング

1) 世界遺産（World Heritage Property）

世界遺産（を構成する資産）は、世界遺産条約第 1 条および第 2 条に定義され、卓越した普遍的価値に基づいて世界遺産としてリストに登録されている文化的、自然的に顕著な普遍的価値（Outstanding Universal Value: OUV）を有する資産のこと。

2) バッファゾーン（Buffer zones）

バッファゾーンは、UNESCO 世界遺産の構成資産に隣接する区域のこと。構成資産を保護し、持続可能性を担保するための境界として、その境界や関連する管理手法が、登録時に申請され、登録される。

(2) 遺産影響評価（Heritage Impact Assessment: HIA）

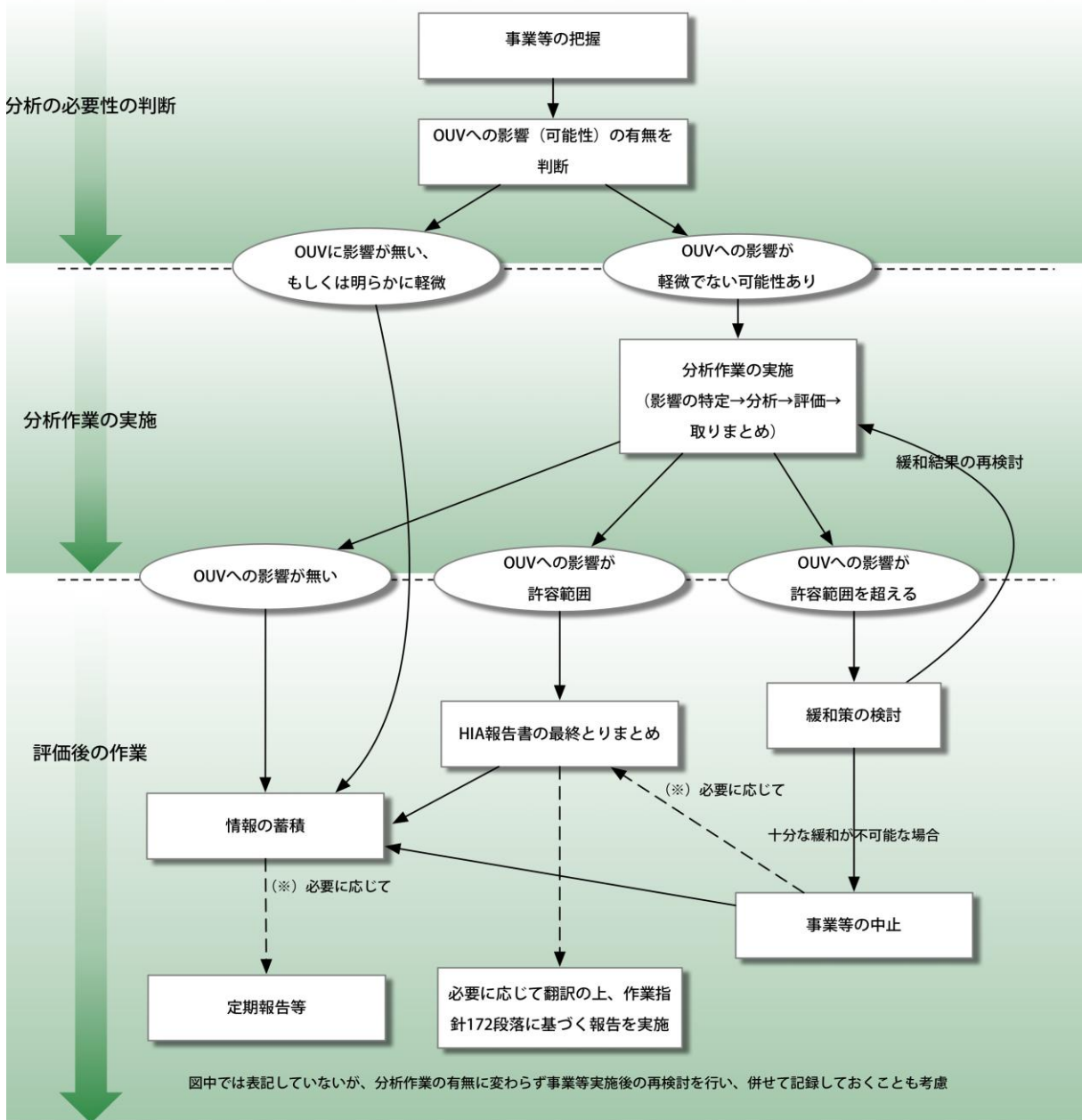
世界遺産条約締約国は、国内の文化遺産及び自然遺産を認定、保護（Protect）、保全（Conserve）、公開し、将来の世代に受け継ぐと共に、コミュニティの生活において遺産に役割を持たせる義務を負っており、世界遺産の周辺でインフラ整備等のプロジェクトが実施される場合、締約国の世界遺産管理を担うフォーカルポイント機関¹³は、世界遺産に不可逆的な影響を与える可能性のあるプロジェクトを、ユネスコ世界遺産センターに対し、事前に通知することが義務付けられている。

遺産影響評価（HIA）は、計画されているプロジェクトが、世界遺産とその OUV に不可逆的な影響を与えないことが明らかでない限り、必ず実施すべきである、としており、影響評価報告書を、プロジェクトのステークホルダーや関係者に対し、一般公開しなければならない。また、世界遺産委員会の要請があった場合、またはプロジェクト実施による世界遺産の OUV への不可逆的な影響が予想される場合は、影響評価報告書を世界遺産センターに提出し、諮問機関のレビューを受けなければならない。

その上で、プロジェクトの実施が許可された場合は、影響評価報告書に記載された緩和策に基づき、環境・社会管理計画（Environmental and Social Management Plan: ESMP）を作成すると共に、プロジェクトの実施や工事に関わるコントラクターを入札により調達する場合は、ESMP の内容を、入札図

¹³ ラオス場合は、MCT がフォーカルポイント機関となっている。

書及びコントラクターとの契約に係る付帯条件に盛り込まなければならない。また、コントラクターによるプロジェクト実施中・実施後も、プロジェクトの影響と緩和策の有効性を、モニタリングしなければならない、としている。遺産影響評価（HIA）の基本的な流れは、下図のとおり。



出典：世界文化遺産の遺産影響評価にかかる参考指針、文化庁、平成 31 年 4 月

図 4-11：遺産影響評価（HIA）の基本的な流れ

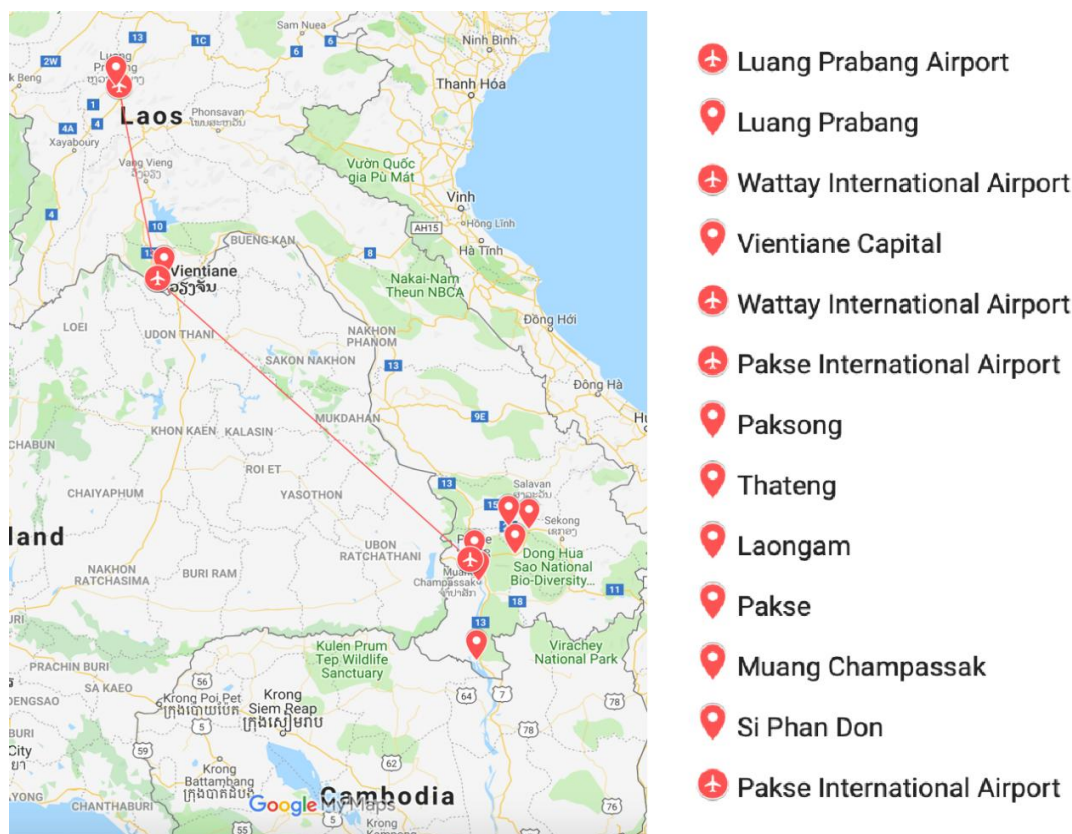
なお、計画されているプロジェクトが、世界遺産の登録根拠となった OUV に対し、不可逆的な影響を与えた場合は、世界遺産委員会は、最終的に当該世界遺産の登録を抹消する場合がある。

実際に、ドイツのドレスデンは、バロック様式の旧市街の歴史地区と併せエルベ川沿いの渓谷を含む広範囲の地域が、「ドレスデン・エルベ渓谷」として世界遺産に登録されていたものの、市街地の交通渋滞緩和を目的にエルベ川に建設された新たな橋梁が同地域の歴史的な景観を損ない、世界遺産の OUV に不可逆的な影響を与えた、との理由から、2006 年に世界遺産委員会により、登録を抹消されている。

4.2.5 ラオスの観光セクター支援に係る政策面の整合性と妥当性

本調査におけるラオス南部の観光開発に当たっては、前述のとおり、周辺国を訪れる外国人光客を如何にラオスへ誘致するかが、最初の鍵となり、ルアンプラバンとラオス南部の観光を組み合わせたアイテネラリーの提案が、二つ目の鍵となることから、「ラオス観光地管理計画書 2020-2025」に示された15のビジターフローの中でも、特に、下図に示す「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフローのアイテネラリーに沿って、観光地や公共交通機関を整備していくことが、他のビジターフローとの相乗効果も高く、優先度が高いと言える。なお、同計画が策定された2020年の時点では、老中高速鉄道(2021年12月に営業運転開始)が考慮されていないことに留意が必要である。

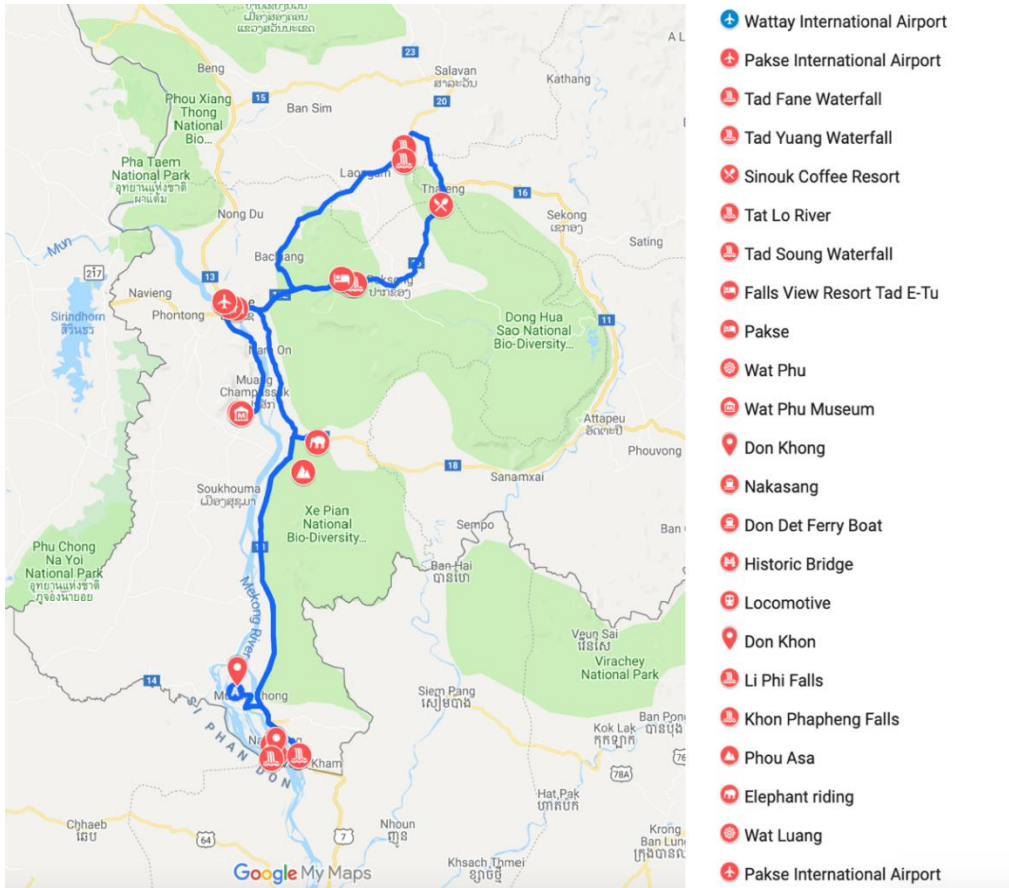
今後は、「ビエンチャン国際空港⇒ビエンチャン市内観光⇒老中高速鉄道⇒ルアンプラバン市内観光⇒ルアンプラバン国際空港⇒国内線⇒パクセー国際空港⇒チャンパサック県周辺観光⇒パクセー国際空港⇒国内線⇒ビエンチャン国際空港」のアイテネラリーが、「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフローのアイテネラリーになっていくことが想定されることから、ラオスの全国レベルでは、かかるアイテネラリーをバックアップするためのインフラや、商品、サービスの開発を支援していくことが、最もラオスの観光セクター支援に係る政策との整合性や、支援の妥当性が高い、と言える。



出典：ラオス観光地管理計画書 2020-2025

図 4-12：ラオスの全国レベルの「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフロー

また、ラオスの南部地域のレベルでは、上記の「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフローのアイテネラリーに沿って、(i) ワット・プー遺跡周辺地域、(ii) シーバンドン周辺地域、(iii) ボラベン高原周辺地域の三つの観光地を周遊するアイテネラリーをバックアップするためのインフラや、商品、サービスの開発を支援していくことが、最もラオスの観光セクター支援に係る政策との整合性や、支援の妥当性が高い。



出典：ラオス観光地管理計画書 2020-2025

図 4-13：ラオスの南部地域のレベルの「海外からの観光客の団体ツアー」のビジターフロー

さらに、ラオスの南部地域のレベルでは、「海外からの観光客の団体ツアー」に加え、タイのウボンラチャタニを經由し、タイーラオス間のチョン・メック（Chong Mek）の国境施設からラオスに入国する「タイからのパッケージツアー」のビジターフローもあることから、チョン・メック（Chong Mek）の国境施設における入国手続きの簡素化や、施設、インフラ等の整備・改善も求められる。



出典：ラオス観光地管理計画書 2020-2025

図 4-14：ラオスの南部地域の「タイからのパッケージツアー」のビジターフロー

4.3 ラオスのインフラの状況

4.3.1 運輸・交通インフラ

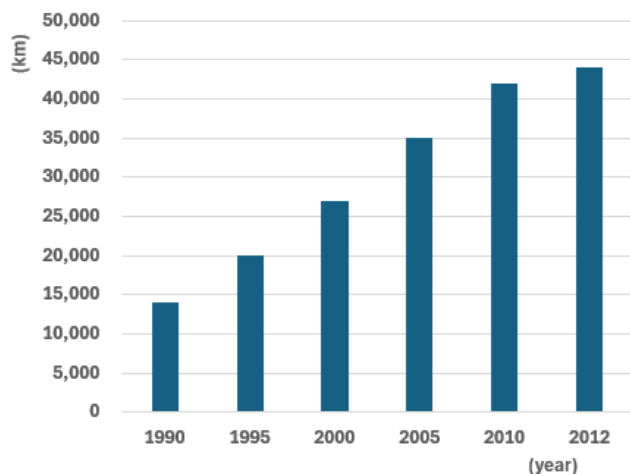
現在、周辺国とラオスを結ぶ観光客のルートは、ビエンチャンやパクセー等の国際空港を経由する空路のルートと、バンコクから高速道路が伸び、国際空港もあるタイ東部のウボンラチャタニとラオス南部のパクセーを結ぶ陸路のルート（所要 1.5 時間）が主である。これらのルートを利用する観光客の客層（セグメント）は、メコン地域の観光地を周遊する国際観光客やビジネス客が中心である。

(1) 幹線道路・高速道路

1) インフラ開発に関する国家政策

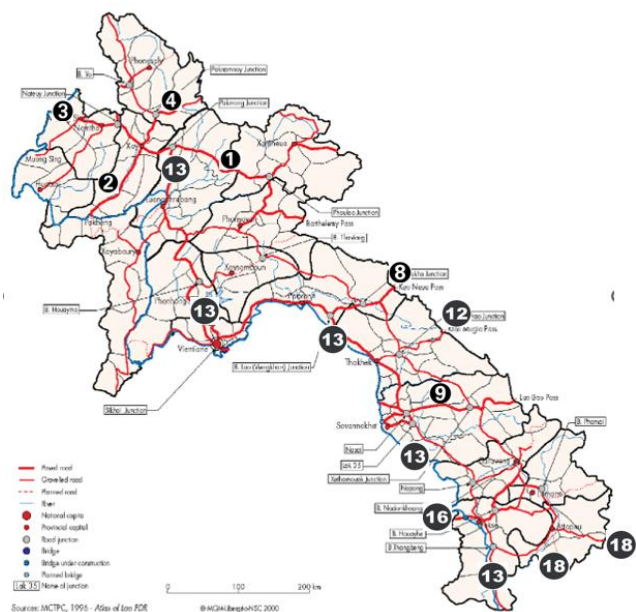
インフラ開発に関わる国家政策としては、「ビジョン 2030」や「第 9 次国家社会経済開発計画（2016-2025）（9th NSEDP）」がある。上記計画に沿って、公共事業運輸省（MPWT）が「道路マスタープラン」を策定している他¹⁴、インフラ資産管理・持続可能なインフラ整備といった制度的枠組みも強化されている。そのうちの 하나가、国連プロジェクトサービス機関（UNOPS）と協働して策定された「インフラ資産管理ロードマップ（Infrastructure Asset Management Roadmap）」である。また、資金調達戦略（「Financing Strategy 2023-2025」）もこの第 9 次 NSEDP の一環として策定されており、インフラを含む開発を実現するための財源確保・制度整備が盛り込まれている他、第 9 次 NSEDP では、「物的・技術的基盤の整備」が重点項目に含まれており¹⁵、道路・交通・物流、電力／エネルギー、ICT・デジタル基盤等が、成長を支えるインフラとして挙げられている¹⁶。

さらに、第 9 次 NSEDP に沿ったインフラ整備の強化のための取り組みの一つが、MPWT を主体と



出典：Open Development Mekong 「Infrastructure in Lao PDR」
（2015 年更新、2012 年時点データより共同企業体作成）

図 4-15：ラオスにおける道路総延長の推移
（1990-2012 年）



出典：MPWT

図 4-16：ラオスにおける主要な幹線道路網

¹⁴ 2025 年 11 月 11 日の MPWT へのヒアリングの際に、同マスタープランに関する言及があった。

¹⁵ 詳細は次の URL を参照。 https://data.opendevlopmentmekong.net/library_record/9th-five-year-national-socio-economic-development-plan-2021-2025?utm_source=chatgpt.com

¹⁶ 道路については「道路開発プログラム」が挙げられている。詳細は次の URL を参照。

https://www.themcdf.org/en/what-we-do/projects/2022/Lao-PDR-Road-Development-Program-in-Lao-PDR.html?utm_source=chatgpt.com

した、官民連携（PPP）による成果・性能基準型道路維持管理契約（Output and Performance-Based Road Contracts：OPBRC）および公道における料金徴収システム（Public Road Toll Collection：PRTC）の導入・実施である。具体的には2025年10月10日付のMPWTによる通知第24370号（Notification No. 24370）において、今後は、各自治体のDPWTが整備、維持・管理の中心となつて、各地の道路の軸重を、現状の約9.5tから約11.0tにアップグレード・強化を進めていく方針等が記載されている。

2) 国内の幹線道路・高速道路ネットワーク

ラオスの道路ネットワークの総延長は、1990年時点で約14,000kmであったが、2012年に約44,000km¹⁷、2020年には約59,000kmに延伸された¹⁸。舗装率は、2012年で17%¹⁹、砂利道35%、未舗装道48%であり、雨季には通行困難となる区間が多数存在する。特に、近年の調査では、舗装済み区間の劣化が報告されており、維持管理も大きな課題となっている。

ラオスの幹線道路・高速道路ネットワークの中で最も中核的役割を果たしているのは、国道13号線（アジアハイウェイ11号線（AH11））である。北部の中国国境（ポーテン）から南部のカンボジア国境までラオスを南北に縦断するこの幹線道路は、全長約1,500kmで、国内物流・旅客輸送の主軸を担っている。国道13号線は、ほぼ全線の舗装が完了しているものの、大半の区間は、簡易舗装（Double Bitumen Surface Treatment: DBST）であり²⁰、路面劣化、幅員の狭さ、急カーブ区間、照明や路面標示の欠如などが散在し、近年、13号線の主要区間において舗装修繕・強化・拡幅といった改善プロジェクトが複数進行しており、南部区間の78km区間では、道路幅を9mから12mへ拡幅し、低地の浸水しやすい区間を改善する事業が実施中である²¹。また、ビエンチャン近郊の19km区間では2車線から4車線への拡張工事が計画されており、ASEAN基準を意識した設計改良が図られている²²。

国道3号線および国道9号線は、国際回廊構想における主要ルートである。国道3号線は中国・タイ間を結ぶ南北経済回廊の一部を構成し、北部ラオスにおける貿易ルートとして重要である²³。また、国道9号線は東西経済回廊の一翼を担い、中央部ラオスを横断してベトナム方向と結ぶルートである²⁴。これら国際回廊系路線は、他地域の国道よりも整備投資が入りやすく、比較的路面基盤や通行性の

¹⁷ 2006～2012年頃：総道路長が14,000km（1990年）から44,005km（2012年）まで拡大。舗装（tarred）道路長が6,896km／総長44,005km、舗装率約15.7%と記録されている。Kyophilavong, P. and T. Lamphayphan (2014), 'Lao PDR Country Report', in Zen, F. and M. Regan (eds.), Financing ASEAN Connectivity, ERIA Research Project Report FY2013, No.15. Jakarta: ERIA, pp.131-165.

¹⁸ KRIHS *et al.*(2023) "Logistics Basic Plan in Champasak Province, Lao PDR"による。なお、KRIHSは、Korea Research Institute for Human Settlementsの略称。

¹⁹ 2006～2012年頃：総道路長が14,000km（1990年）から44,005km（2012年）まで拡大。舗装（tarred）道路長が6,896km／総長44,005km、舗装率約15.7%と記録されている。Kyophilavong, P. and T. Lamphayphan (2014), 'Lao PDR Country Report', in Zen, F. and M. Regan (eds.), Financing ASEAN Connectivity, ERIA Research Project Report FY2013, No.15. Jakarta: ERIA, pp.131-165.

²⁰ 詳細は、JICA（2012）『ラオス国道路維持管理能力強化プロジェクト詳細計画策定調査報告書』の第2章を参照。今後、アスファルトコンクリート（AC）舗装等へのアップグレードが必要になると予想される。

²¹ https://www.vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent83_Upgrade_y23.php?utm_source=chatgpt.com

²² https://www.aiib.org/en/projects/details/2025/_download/Lao-PDR/PIMR_SBF_Lao-PDR_P000066_No.12_April_2025_Public-Version.pdf?utm_source=chatgpt.com

²³ https://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Reports/Ec/pdf/201902_01_ch04.pdf?utm_source=chatgpt.com

²⁴ https://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Reports/Ec/pdf/201902_01_ch04.pdf?utm_source=chatgpt.com

改善が見られる傾向にある。

一方、国道2号線、4号線、1号線、そして18号線といった路線に関しては、整備・維持の遅れが指摘されている。地方部では未舗装区間や舗装劣化区間が散在し、雨季には冠水・ぬかるみによって通行が著しく困難となる道路も多く存在する。また、地方国道や支線道路における日常的な維持管理体制が弱く、路面のひび割れ、ポットホール、縦断勾配の不適切さなどが散見され、安全性が必ずしも担保されていない状況である²⁵。

表 4-5：ラオスにおける主な国道の経路および特徴・役割

国道 No.	主な経路・接続都市	特徴・役割
国道1号	ルアンブラバン～ビエンチャン～パクセー～カンボジア国境	・ AH12 に組み込まれており、ベトナムとの国際貿易に利用
国道2号	ムアンサイ～ベトナム国境方面	・ AH13 に接続しており、北部ラオスの国際貿易と地域交通を担う
国道3号	ファイサイ～ルアンナムター～ムアンサイ（北西部）	・ 中国・タイを結ぶ経済回廊（北部回廊）、中国援助で改修 ・ AH3 に組み込まれており、中国・ミャンマー・タイを結ぶ南北回廊
国道4号	ルアンブラバン～国道1号と接続（中部）	・ 北部内陸連絡ルート ・ 限定的にAH網の補助ルートを形成し、国際接続や地域内輸送を補完
国道8号	国道13号～ベトナム国境（中部横断）	・ AH15 に組み込まれており、ベトナム・タイを結ぶ東西回廊
国道9号	サワンナケート～ベトナム国境（東西横断）	・ 東西経済回廊（タイ～ラオス～ベトナム）に属し最重要ルート
国道12号	ターケーク～ベトナム国境（中部）	・ タイ・ラオス・ベトナムを結ぶ重要幹線
国道13号	ラオス縦断の幹線道路（北～南）	・ ラオス国内を縦断する最重要幹線、アジアハイウェイ網（AH11、12等）
国道16号	パクセーから東へ分岐し、セコン方面へ	・ 国道13号と18号をつなぐ重要なルート
国道18号	アッタプーから南下し、カンボジア国境（南東部）へ至るルート	・ 南部地方の国際アクセス路線 ・ 限定的にAH網の補助ルートを形成し、国際接続や地域内輸送を補完

出典：共同企業体作成

(2) 幹線道路の現状

1) 国道13号線の重要性

ラオスの国道13号線は、国内において最重要の南北幹線道路であると同時に、GMSにおける「南北経済回廊（North-South Economic Corridor）」の中核区間を構成する路線として位置付けられている²⁶。GMS南北経済回廊は、中国南部（雲南省）からラオスを縦断し、タイを経てカンボジアやベトナム方面へと連なる広域交通・物流軸であり、域内連結性強化と経済統合を目的とするGMS戦略の中でも特に重要な回廊の一つである。

国道13号線は、ラオス北部の中国国境の付近から、首都ビエンチャン、さらには南部のパクセーを

²⁵ https://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Reports/EC/pdf/201902_01_ch04.pdf?utm_source=chatgpt.com

²⁶ 政策文書「GMS-2030 Strategic Framework」では、「Connectivity」が4つの戦略的な柱の一つとして記述されており、経済回廊を含む「統合ネットワーク」の構築と結節点開発の重要性が指摘されている。

経てカンボジア国境に至るまで、国土を縦断する形で整備されており、ラオス国内区間における南北経済回廊の背骨（バックボーン）として機能している。この路線を通じて、中国～ラオス～タイ～カンボジアを結ぶ人流・物流の連続性が確保されており、ラオスは内陸国でありながら、GMS 域内の陸上交通ネットワークにおける要衝としての役割を担っている。

GMS の観点から見ると、国道 13 号線は単なる国内幹線ではなく、中国南部市場と東南アジア本土市場を結節する戦略的回廊の一部である。特に、国道 13 号線は、ラオスとタイを結ぶ第 1・第 2 メコン国際架橋や、南部におけるパクセー橋などの国境・地域連結インフラと接続することで、周辺国の主要都市や空港、港湾（タイのスワンナブーム国際空港、レムチャバン港、カンボジアのシアヌークビル港等）への陸路アクセスを可能にしている。この点において、国道 13 号線は、GMS 域内の複合一貫輸送（マルチモーダル・トランスポート）を支える基幹道路としても重要な意味を持つ。

また、国道 13 号線は、GMS が重視する「経済回廊から経済ベルトへの発展」という考え方とも密接に関連している。すなわち、単に人や物が通過する交通路としてだけでなく、沿線地域における都市開発、観光拠点形成、物流拠点整備、農産品流通の高度化などを通じて、面的な経済発展を促進する役割が期待されている。ラオス政府は、第 8 次及び第 9 次 NSEDP を通じて、国内外の連結性強化を目的とした幹線交通インフラの整備・維持管理を重要政策課題として位置付けてきた。国道 13 号線は、GMS 南北経済回廊の国内中核区間として、こうした一連の国家開発方針の下で重点的に整備が進められてきた代表的な路線である。

このように、ラオス国道 13 号線は、国内的には国家の大動脈、域外的には GMS 南北経済回廊の中核区間として二重の役割を担っており、ラオスを「陸の孤島」から「陸の結節点」へと転換させる上で不可欠なインフラとして位置付けられている。観光、物流、貿易、地域開発のいずれの観点から見ても、国道 13 号線は GMS 地域における連結性と統合性を象徴する基幹道路である。

2) 課題

しかしながら、国道 13 号線には多くの課題が残されている。大半の区間で路面が DBST 舗装のため、今後 AC 舗装等へのアップグレードが必須である。道路幅員が狭く、曲線や急勾配が多いため、交通安全性や輸送効率が制約されている。また、標識や照明などの交通安全施設が不足しており、夜間走行や悪天候時のリスクが高い。さらに、豪雨や洪水により路面や橋梁が損傷を受けやすく、維持・補修に高いコストを要する。国際金融機関による改修支援が進められてはいるものの、依然として道路インフラの脆弱性は大きな課題である。

(3) 高速道路整備の現状

1) ビエンチャン～ヴァン・ヴィエン高速道路

ビエンチャン～ヴァンヴィエン（VTE-VV）高速道路（約 109-110km）は、ラオス初の本格的な高速道路として 2020 年 12 月に供用が開始された。首都から観光地ヴァン・ヴィエンまでの所要時間を約 4 時間から 1.5 時間へ短縮し、国道 13 号の混雑を大幅に緩和した。トンネル・橋梁・料金所を備え、所要時間の大幅な短縮を実現した。また、従来国道 13 号沿線の危険箇所とされていた箇所回避や物流の定時性向上に寄与している。

観光振興・地域経済の観点からみると、VTE-VV 間の観光回遊性が強化されているとの指摘があ

る。加えて、延伸により世界遺産ルアンプラバンとの結節が強化され、観光収入や関連投資の拡大が期待される²⁷。VTE-VV 高速道路は、中国（昆明）～ラオス～タイ（ノンカイ～バンコク）方向の回廊の一翼を担い、鉄道（中老鉄道）との相乗効果も見込まれている。

2) 今後の見通し

VTE-VV 高速道路の整備計画に関する見通しを、短期・中期・長期に分類して下表に纏めた。

表 4-6：ビエンチャン～ヴァンヴィエン高速道路の整備計画の内容

期間・目標年	計画の内容
短期（～2026）	VV-ルアンプラバン区間の詳細設計・用地・環境審査・資金組成の前進が焦点となる。政府はルート承認や調査の進展を公表する。
中期（2027～2029）	山岳区間での本格施工がピークを迎える。スマート道路機能の適用範囲拡大・料金收受の高度化が見込まれる。
長期（2030）	VTE-VV 全線完成を政府が掲げる。ただし地形・資金・マクロ環境に左右されるため、工程管理と資金繰りの透明性強化が鍵となる。

出典：各種資料を基に共同企業体作成

4.3.2 航空路線

ラオスは、東南アジアに位置する内陸国であり、豊かな自然と文化遺産を有する観光資源に恵まれている。近年、観光業はラオス経済において重要な役割を果たしており、持続可能な観光振興のためには、交通インフラ、特に航空路線の整備が不可欠である。以下では、観光振興の観点からラオスの航空路線の現状と課題を整理する。

(1) 航空路線に係る現状（2024～2025年）

ラオスは山岳地帯が国土の約 8 割を占める地形的特徴から、航空交通が人や物の移動において重要な役割を担っている。首都ビエンチャンのビエンチャン国際空港は、国の主要な玄関口として機能しており、2019 年には国際線で約 176 万人、国内線で約 58 万人が利用した。2010 年から 2019 年にかけて、年間平均 15～16%の旅客増加率を記録しており、航空需要は急速に拡大している。

また、2018 年には国際線ターミナルの拡張と国内線ターミナルの新設が完了し、施設面での改善が進められている。国際線旅客は将来的には、下表に示すとおり 2030 年には約 280 万人、2040 年には約 480 万人、2050 年には約 715 万人に達するとの予測もあり、航空インフラのさらなる整備が求められている。

表 4-7：ラオスにおける国際線旅客数の増加予測

	2030	2035	2040	2045	2050
国際線旅客数	2,791,000	3,692,000	4,814,000	5,881,000	7,147,000

出典：JICA (2022) 『ラオス国ビエンチャン国際空港の継続的改善に係る技術支援プロジェクト』ファイナルレポート²⁸

²⁷ 「The Star」(2025年9月26日付)の記事による。

https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2025/09/26/push-to-complete-expressway-link-from-vientiane-to-chinese-border-by-2030?utm_source=chatgpt.com#goog_rewarded

²⁸ 本ファイナルレポートでは、2019年を基準年とし、COVID-19の影響を考慮した回復シナリオを置いたうえで、ラオスの航空旅客（国際線・国内線）需要を2050年まで予測している。上表を踏まえると、2030年から2040年までの年間平均増加率は約5.5%、2040年から2050年までの同増加率は約4.0%である。

(2) 観光振興の観点から見た課題

観光振興を支える航空路線には、以下の四つの課題が存在する。

第一は、インフラの老朽化と滑走路容量の不足である。滑走路や誘導路の舗装の劣化が進行しており、現有滑走路の補修工事や新規滑走路の増設が適切に実施されなければ、将来的な観光客の増加に対応できない事態が懸念される。

第二は、地方空港の整備不足である。観光地として人気のあるルアンプラバンやヴァン・ヴィエンなどへのアクセスは、ビエンチャンからの陸路や限られた航空路線に依存しており、地方空港の整備が遅れていることが観光振興の課題となっている。

第三は、国際路線の少なさと接続性の課題である²⁹。ラオスの国際航空路線は限られており、主要な観光市場（日本、韓国、欧州など）との直行便が少ないため、観光客の誘致に不利である。周辺国との接続性は改善されつつあるものの、さらなる路線拡充が求められる。

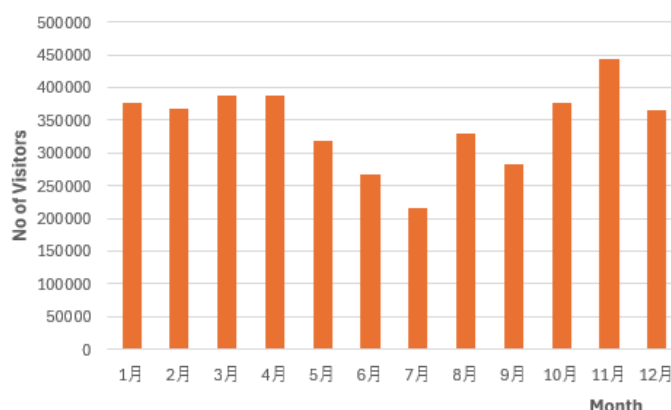
現状を見ると、ラオス国営航空（Lao Airlines）の機内誌（2025年11月～12月号）に記載された2025年・2026年の冬季スケジュール（2025年10月下旬～3月下旬）によれば、この期間の同社の国際線は、下表のとおり、ベトナム、タイ、中国、韓国およびカンボジアの5カ国に就航している。

表 4-8：2025年～2026年冬季におけるラオス国営航空の国際線の就航状況

国名	就航先の都市名	便数/週	備考
ベトナム	ハノイ、ホーチミン	12	左記のうち、4便が毎日運航
タイ	バンコク、チェンマイ	12	左記のうち、6便が毎日運航
中国	昆明、広州、常州、湛江等	22	左記は週1～4回運航
韓国	仁川	2	左記の2便とも毎日運航
カンボジア	シェムリアップ	8	左記はいずれも週3回運航

出典：『Meuang Lao』2025年11月～12月号（ラオス国営航空の機内誌）

第四は、観光需要の季節変動と収益の不安定性である³⁰。観光業に依存する地域では、航空路線の運休や減便が経済に直結するため、安定した航空サービスの提供が重要である。右図は、ラオスにおける2024年の月別の観光客数である。ラオスでは一般に、11月から3月の期間の観光客数が比較的多い。特に4月頃が乾季で気候が穏やかで観光に適しており、旅行者数がピークとなる一方、7



出典：MCT, Tourist Arrivals to Laos by Month in 2024

図 4-17：ラオスの月別の観光客数（2024年）

²⁹ 詳細は次の URL を参照。 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-the-lao-peoples-democratic-republic/?utm_source=chatgpt.com

³⁰ 詳細は、“Tourist Arrivals to Laos by Month in 2024” を参照。

月～10月頃は雨季で、毎年降雨量が多く、観光活動や移動が制約されるため訪問者数が比較的少ない傾向にある。

(3) 観光振興のための対応策

上記の四つの課題に対する対応策を、以下に記述する。

第一のインフラの老朽化と滑走路容量の不足については、官民連携（PPP）によるアプローチや国際援助を活用した空港改修によって、主要空港（ビエンチャン、ルアンプラバン）の滑走路・誘導路・エプロンの拡張・舗装更新を優先することである。

第二は、地方空港の整備の遅れであり、対応策としては段階的な滑走路改修計画および地域観光開発と連動した投資が考えられる。段階的な滑走路改修計画についてはウドムサイやシェンクワンのように、まず舗装・誘導路整備を実施することによって、中型機運航を可能することである。一方、地域観光開発と連動した投資については、観光資源のある地方都市（シェンクワン＝平原の石壺群など）と連動して整備優先度を設定することが有効である。

第三は、国際路線の少なさと接続性の課題であり、近隣ハブ空港とのコードシェア拡大およびターゲット市場（セグメント）に絞った直行便の誘致が有効である。近隣ハブ空港とのコードシェア拡大については、バンコク、ハノイ、クアラルンプールなどの主要ハブ経由で接続を補完することが有効である。ターゲット市場に絞った直行便誘致については、中国沿岸都市、韓国、タイなど観光客が多い市場からの直行便を優先的に誘致することが考えられる。

第四は、観光需要の季節変動と収益の不安定性であり、オフシーズン観光の開発およびチャーター便・団体ツアーの季節調整が効果的だと考えられる。オフシーズン観光の開発については、雨季でも楽しめる文化体験、エコツーリズムのプロモーションの強化が考えられる。チャーター便・団体ツアーの季節調整については、閑散期に海外旅行会社と連携し、団体旅行やイベントツアーを設定することが効果的である。

4.3.3 バス及びその他の公共交通機関

ラオスは豊かな自然と文化遺産を有する観光資源に恵まれた国であり、観光産業は経済成長の柱の一つとされている一方、観光振興には交通インフラの整備が不可欠であり、特に、バスやソンテウなどの公共交通機関の役割は重要である。

(1) 都市部のバス交通

ラオスの首都ビエンチャンにおけるバス交通は未だ発展途上であるが、市内移動や観光に利用できる手段として整備が進められている。市内バスは「タラートサオ（モーニングマーケット）」付近に位置する中央バスステーションを起点にしており、そこから市内各地や郊外へ路線が延びている。代表的な例として、ルート14は市内中心部から郊外の観光地であるブッダパークまでを結んでおり、朝6時頃から夕方まで運行されている。運賃は距離によって異なり、数千キープから数万キープ程度であり、観光客に利用しやすい価格設定となっている。ただし、バス停の表示や時刻表の整備は十分ではなく、利用者にとって分かりにくいという課題がある。また、早朝や夜間の便は少ないため、その時間帯の移動においてはタクシーやソンテウを併用する必要がある。

市外や長距離移動に関しても、ビエンチャンから国内各都市やタイ国境方面へ向かうバスが運行されている。これらは安価で利用できる点が利点であるが、所要時間が長いことや運行の正確性に欠けることがあるため、利便性よりもコストを重視する利用者に適していると言える。

さらに、都市交通の改善策としてバス高速輸送システム（BRT）の導入が進められている。試験運行は、主要観光地や公共施設を結ぶことを目的としており、停留所にはチャオファー・ングム公園、イン・ペン寺、パトゥーサイ、モーニングマーケット、国立大学などが予定されている。BRTの整備が進めば、市内交通の利便性は大きく向上することが期待される。

総じて、ビエンチャンのバス交通は他の東南アジア諸国の首都と比較すると整備度は、相対的に低いが、安価に移動できる実用的な交通手段である。また、タクシーやソンテウ（3輪車の後部座席付き車両）を利用する旅行者も多い。今後、BRTの導入によって都市交通の利便性はさらに高まり、より快適に利用できる環境が整う見込みである。

(2) 地方・長距離バス

ラオス国内において、ビエンチャンを起点とする地方・長距離バスは、都市部から地方都市および国境地域を結ぶ交通手段として重要な役割を担っている。特に、国内の北部・中部・南部を縦断する国道13号線沿いに、バス／ミニバン／スリーパーバスなどさまざまなタイプの車両が運行されている。また、国際路線（隣国タイ、ベトナム、中国方面）へ向かう長距離バスも存在し、例えばビエンチャン北バスターミナルから中国・昆明へのバスは、約30時間の所要時間で運行されている。

(3) ソンテウ（乗合タクシー）

市内移動に関しては、ソンテウが広く市民に利用されており、観光目的や荷物の少ない短距離移動では便利な手段である一方、メーター付き車両は少なく、料金は交渉制であるため、乗車前に料金を確認することが望ましい。また、近年ではライドシェアアプリも普及しており、in Drive や LOCA といったサービスを通じて、スマートフォンから配車して移動できる状況にある³¹。タクシーも一定数存在するものの、運賃メーターが使われていないケースがあるため、事前に料金を確認することが推奨される。

上記の交通手段の長所としては、目的地まで直行できる、荷物が多い・夜間・雨天時などバスが使いづらいときに使いやすい、といった点が挙げられる。一方、短所としては、ソンテウやタクシーの料金交渉が必要、バスより割高、交通渋滞や車両数の制限（特に、朝・夕のラッシュ時）で遅延する可能性がある、といった点が挙げられる。

(4) 鉄道・高速鉄道

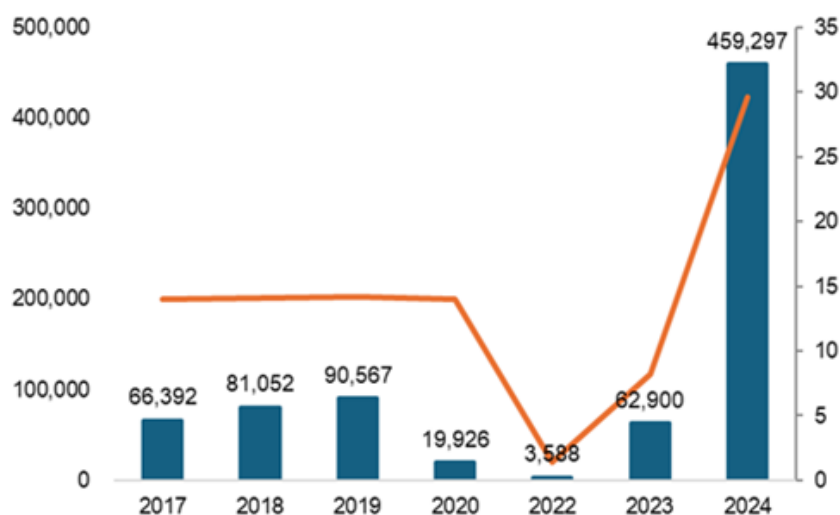
ラオスでは、近年、鉄道網の整備が進められており、中・長距離や国際的な移動手段として注目されている。特に、中国の「一帯一路政策」の下、2021年12月に開業したラオス・中国鉄道（LCR）は、近年、旅客・貨物ともに大きく利用実績を伸ばしており、日本貿易振興機構（JETRO）のレポートでは、開業後、約10か月の時点の実績について、「人口734万人のラオスと4721万人の雲南省を単純に比較しても、ラオス区間の旅客数（90万人）は決して少なくない」と評価している。また、2023年2月1

³¹ 「Autour Asia」2025年5月23日付記事による。詳細は次のURLを参照。https://autourasia.com/how-to-get-around-vientiane-top-transportations-in-vientiane-b1389.html?utm_source=chatgpt.com

日には、中国側の報道で、LCR の利用者数が、1000 万人を突破した、と報道された。

さらに、下図が示すとおり、中国人観光客数は、コロナ禍の 2022 年の約 3,600 人から、LCR 開業後の 2024 年には、約 46 万人に大幅に増加した。特に、LCR が停車するルアンプラバンの観光客数は、2023 年の約 76 万人から、2024 年の約 155 万人へと倍増している。

本調査で実施したルアンプラバン DCT へのヒアリング（2025 年 12 月）によると、上記の観光客数の増加については、「2021 年に運転を開始した LCR によるコネクティビティの向上が、観光客数の増加の主要な要因である」との説明があった。



左軸：中国人観光客数（人）、右軸：中国人観光客の割合（%）

出典：ルアンプラバン DCT

図 4-18：ルアンプラバンの中国人観光客数の推移（2017-2024 年）

4.3.4 国境施設

ラオスはタイ、ベトナム、中国、カンボジア、ミャンマーの 5 カ国と国境を接しており、観光・物流・経済交流の要所として複数の国境施設が存在する。それぞれの国境施設の詳細は、下表のとおり。

表 4-9：ラオスにおける国境施設の概要

国境施設名	隣接国	所在地	交通量	通関体制
ノンカイ～ビエンチャン（第 1 友好橋）	タイ	ビエンチャン首都	高（観光・商用）	出入国・税関あり。業務時間 06:00～22:00 程度 ³² 。
ムクダハン～サワンナケート（第 2 友好橋）	タイ	サワンナケート県	高（物流中心）	24 時間運用の案内もあり。通関手続き整備されている模様 ³³ 。
チョンメック～パクセー	タイ	チャンパサック県	中（観光中心）	タイ／ラオス双方の出入国チェック。詳細な通関制度の公表情報は少ない。
ラオバオ～ダンサワン	ベトナム	サワンナケート県	高（物流・観光）	ベトナム側・ラオス側とも国際チェックポイント。ビザ・車両手続きあり ³⁴ 。

³² 詳細は次の URL を参照。 https://www.laos-guide-999.com/laothai-friendship-bridge-open-close-hours.html?utm_source=chatgpt.com

³³ 詳細は次の URL を参照。 <https://bordercrossinghub.com/mukdahan-savannakhet-friendship-bridge-ii-border>

³⁴ 詳細は次の URL を参照。 https://lao-evisa.com/traveling-across-the-laos-vietnam-border/?utm_source=chatgpt.com

国境施設名	隣接国	所在地	交通量	通関体制
ナムカナ～ナムカナ	ベトナム	ルアンプラバン県	中（観光）	通関・入国手続きあり。バイクなど車両の持込に許可・手続きが必要との報告あり ³⁵ 。
ボーテン～モーハン	中国	ルアンナムター県	非常に高（鉄道・物流）	鉄道（中老鉄道）も開通。「一カ所二検（one place, two inspections）」方式の導入議論中 ³⁶ 。
トンレサップ～ノンノック	カンボジア	チャンパサック県	低（観光）	通関制度・車両・貨物手続きの詳細情報は少ない。
シェンコーク～メイサイ	ミャンマー	ボケオ県	低（地域交流）	タイ・ラオス双方の出入国チェックあり。車両の持込・貨物手続きにつき、要確認。

出典：共同企業体作成

4.4 ラオス南部地域のインフラの状況

4.4.1 運輸・交通インフラ

(1) 南部地域の幹線道路の現状

ラオス南部は、チャンパサック県の県都パクセーを中心に、メコン川沿いの都市や周辺観光地（ワット・プー遺跡、シーバンドン、ボラベン高原等）を結ぶ道路網が整備されている。同地域の主要な幹線道路は国道 13 号線、国道 16 号線、国道 18 号線である。

現在、ラオス南部地域には、高速道路は存在せず、道路は主に 2 車線の一般国道である。国際幹線道路網としては、国道 13 号線がアジアハイウェイ 11 号線（AH11）に重なっており、南部の国際的な交通回廊の役割を果たしている。ラオスでは、近年、道路インフラ整備に PPP の一つである BOT 方式が導入されており、ベトナム～ラオス～タイを結ぶ中部経済回廊である 16 号線のパクセーからタイの国境までのルートと、パクセーからセコン県に抜けるルートが BOT で整備されており、国際観光客の動線に当たる幹線道路には、未舗装の区間は見当たらなかった。

路面の状態については、現在のラオスの道路の規格が、大型トラックの通行に対応した ASEAN 規格の軸重 11.0t の AC（アスファルトコンクリート舗装）ではなく、軸重 9.5t の簡易舗装（DBST）であることから、ところどころポットホールが空いている箇所も確認されたものの、定期的に補修が行われており、概ね制限速度である 80 km で巡航可能であった。

国道 13 号線は、北は中国国境（ボーテン）から首都ビエンチャンを経て、南はカンボジア国境へと至るラオス国内を縦断する幹線道路として南北経済回廊に位置付けられており、南部地域の観光に供する主要な道路の一つである。パクセー・ジャパン SEZ の関係者によれば、国道 13 号線（AH11）のパクセー市内から SEZ のまでの区間の道路は約 2 年間、補修が行われておらず、路面が荒れている箇所が相対的に多い。ラオスの商工会のメンバーによれば、国道 13 号線のカンボジア側の区間の状態が悪い、との情報があるものの、SEZ からカンボジアに商品を輸送する機会はあまり多くない。これは、日系企業

³⁵ 詳細は次の URL を参照。 https://gearhead.vn/laos-border-crossing/?utm_source=chatgpt.com

³⁶ 詳細は次の URL を参照。

https://www.mfa.gov.cn/eng/xw/wjbxw/202506/t20250609_11643644.html?utm_source=chatgpt.com

はタイを経由する輸送ルートを使用するためである。タイのレムチャバン港から日本への回路での輸送は便数が多く、ラオスからタイへの陸路の輸送費は高いが、全体で見るとホーチミンからの輸送より安いようである。

国道 16 号線は、タイのウボンラチャタニ (Ubon Ratchathani) とラオスを結んでおり、タイ側のウボンラチャタニ (タイの国道 217 号線) からチョンメック (Chong Mek) 国境を経由し、ラオスのチャンパサック県に入ると、ラオスの国道 16 号線となり、パクセーで国道 13 号線と交差する。このルートは、タイ東北部 (イサーン地方) とラオス南部を直接結ぶ重要な幹線道路であり、物資輸送や観光に広く利用されており、さらに国道 16 号を東進するとベトナム国境に至る³⁷。国道 16 号線は、時期及び時間帯により、サワナケット、ボラベン高原からタイに向けて野菜を輸出する貨物がパクセー市内で滞留するため、パクセー市の北側を迂回するバイパス道路、及び現在パクセー橋が架かるメコン川の上流に第 2 橋を架橋する計画が DPWT の道路整備マスタープランに示されており、ドナーとして JICA が想定されている (図 4-20)。

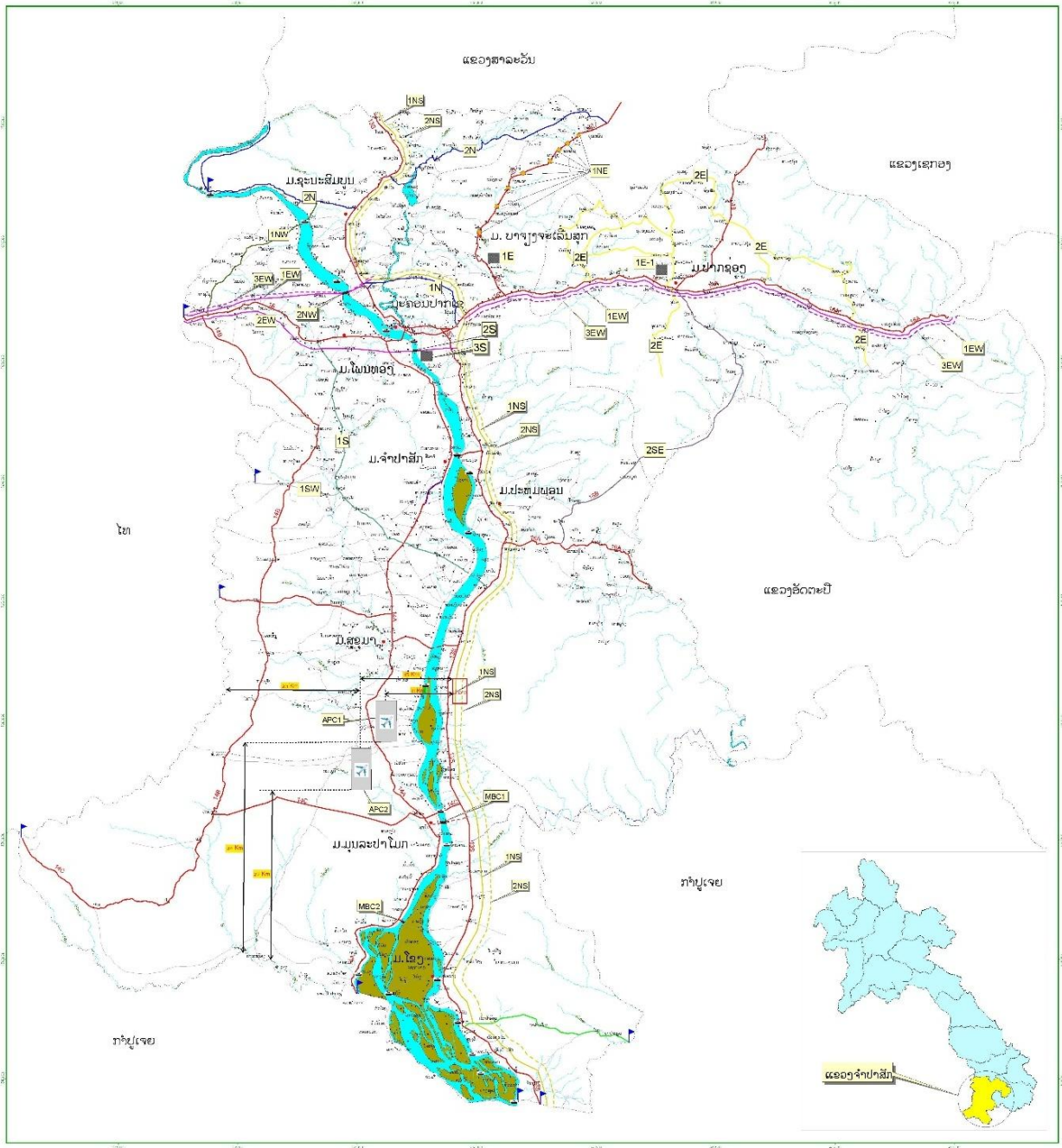
国道 18 号線は、チャンパサック県南部からアタプー方面へ延びており、南ラオスを横断している。

表 4-10：ラオス南部地域における主要な国道の概要

国道	詳細
国道 13 号線	ラオス国内の南北を縦断する最重要幹線道路であり、同国の国家道路網の中核を構成する路線である。北部の中国国境 (ボーテン) から首都ビエンチャンを経由し、南部のカンボジア国境 (ヴェーンカム) に至る全長約 1,400km の幹線。
国道 16 号線	ラオス南部地域における東西方向の主要幹線の一つであり、チャンパサック県を中心に地域内連結性を支える重要路線である。西側ではタイ王国ウボンラチャタニ県との国境 (チョンメック/ワンタオ国境) に接続し (タイ側では国道 217 号線に接続)、東側ではアタプー県を経由してベトナム国境方面へ至る経路を形成しており、国際的な人流・物流の往来においても重要な役割を果たしている。農産物輸送、地域物流、観光地へのアクセスにおいて高い機能を有する路線。
国道 18 号線	ラオス南部のアタプー県を中心に展開する戦略的路線であり、同県の主要都市と周辺農村地域を結ぶ地域幹線として機能している。特に、アタプー市からベトナム国境方面へ至る区間は、国際連結性の観点からも重要性が高い。

出典：共同企業体作成

³⁷ 国道 16 号線の東端のベトナム国境の町はセコン県ダクチュン郡ダクタオーク。



ບູລິມະສິດສຸດທະສາດ ການພັດທະນາຂົນສົ່ງມາຍຸດທະສາດ ໂອກສີກິນ ແລະ ສົນຄູ່ ແຂວງຈຳປາສັກ ແຕ່ປີ 2021-2025 ແລະ ວິໄນເຮັດເວທີ 2030

ເລື່ອງຫມາຍ:

- 1. ເສັ້ນທາງສູງສຸດ
- 2. ເສັ້ນທາງລຽນລຳດັບ
- 3. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງລາວ (ລາວ)
- 4. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງຈີນ (ຈີນ)
- 5. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງໄທ (ໄທ)
- 6. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງເມັກຊິໂກ (ເມັກຊິໂກ)
- 7. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງເອີຣົບ (ເອີຣົບ)
- 8. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີ (ອາຊີ)
- 9. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຟຣິກາ (ອາຟຣິກາ)
- 10. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາເມລິກາ (ອາເມລິກາ)
- 11. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາເອີຍ (ອາເອີຍ)
- 12. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
- 13. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
- 14. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
- 15. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
- 16. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
- 17. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)

18. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
19. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
20. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
21. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
22. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
23. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
24. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
25. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
26. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
27. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
28. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
29. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)
30. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນຕົກ (ອາຊີຕາເວັນຕົກ)
31. ເສັ້ນທາງສູງສຸດຂອງອາຊີຕາເວັນອອກ (ອາຊີຕາເວັນອອກ)

ສະຖານະການຂົນສົ່ງປີ 2019 ແຂວງຈຳປາສັກ

ສາຍທາງ	ຍາວ (km)	ກວມ (km ²)	ຄ່າລົງທຶນ (ກີບ)	ຄ່າລົງທຶນ (ໂດລາ)
ທັງໝົດ	102,991	719,444	1,967,608	1,416,656

ແຂວງຈຳປາສັກ ມີຍາວທັງໝົດ 9 ຕື້ໜຶ່ງ ແລະ 1 ນອນ, ມີເນື້ອທີ່ລວມທັງໝົດ 15,415 ກມ.2.

出典：DPWT

図 4-19：DPWT の道路整備マスタープラン計画図

(2) 南部地域の幹線道路に係る課題

ラオス南部地域の国道レベルの幹線道路は、基本的に舗装が完了しているものの、道路の幅員は狭く、街灯や標識の整備が不十分な区間も少なくない。雨季には一部区間で冠水や舗装損傷が発生し、通行に支障を来すこともある。また、二次的な地方道路や観光地へのラストワンマイルの道路に未舗装区間が残っている箇所も見られ、観光客の往来促進に係る阻害要因となっているなど、ラオス南部地域の道路網には、主に以下の四つの課題が存在する。

第一は、交通インフラの信頼性の不足である。雨季に弱い道路構造や維持管理体制の不十分さによりアクセスの安定性が欠けている。観光客にとって移動の快適性が低いことは、滞在意欲を削ぐ要因となる。

第二は、高速道路や高規格道路の欠如である。タイやベトナムから訪れる観光客の移動は一般国道に依存しており、国境～観光地間の移動時間が長い。高速道路やバイパスの整備が進めば、アクセス改善につながる。

第三は、二次的な地方道路や観光地へのラストワンマイルの道路の脆弱性である。ボラベン高原やシーバンドン周辺など、主要幹線から分岐する地方道路は未舗装の道路も多く、観光客の往来促進に係る大きな障壁となっている。特に、ワット・プー遺跡への道路については、パクセーからチャンパサック村までの道路は舗装状態に問題はないものの、チャンパサック村の西側を通るバイパス道路（延長約 6.0 km、3 橋の新設工事含む）に未舗装の区間があり、村内のコミュニティ道路を迂回しないとワット・プー遺跡までアクセスできない。コミュニティ道路は、村内の生活道路として、子供や家畜が頻繁に横断しており、観光客の利便性だけでなく、住民の安全性の面からも整備の実施は焦眉の急である。

なお、このバイパス道路については、既に路盤の工事が始まっているものの、UNESCO 世界文化遺産のプロテクトゾーン内の工事であることから、遺産影響評価（Heritage Impact Assessment: HIA）の実施を UNESCO から求められ、現在、工事が中断していたものの、MCT によると HIA は既に実施済みであり、UNESCO の確認申請も下りている、とのことである。

第四は、国際回廊の利活用不足である。国道 13 号線は、アジアハイウェイ（AH11）に組み込まれているものの、観光ルートとしての整備・PR が十分ではなく、城内観光のポテンシャルを活かし切れていない。



(3) ラオス南部の物流の状況

国道 16 号を経由する物流については、タイのバンコク、またはベトナムのハイフォンを経由する 2 つの選択肢が考えられる。距離で見るとタイのレムチャバンまでは約 789km、ベトナムのダナンまでは約 370km と、後者のダナンとパクセー間の距離が短い。ラオスとベトナムの間に横たわる山脈地帯では曲がりくねった急峻な山道が多く、特に雨季には崖からの落石の恐れがあるため、日本企業が利用することはあまり多くない。一方、ベトナム企業は、国道 16 号を使い、ラオスのバナナやコーヒーをベトナムまで輸送している³⁸。

国道 13 号を経由する物流については、カンボジアとの国境に至る 13 号線の舗装状況は比較的良好だが、国道 13 号線と連結するカンボジア側の道路状況が劣悪であり、ラオス側の道路だけを整備しても、カンボジアに至る物流経路としての利便性は高いとは言えない、との指摘もある。

(4) 南部地域におけるその他の公共交通機関

1) 空港及び航空路線

パクセー国際空港には、ベトナム企業によるタクシーサービスおよびホテルが手配するレンタカー以外の公共交通機関がない。同空港の駐車場スペースではタクシーとそれ以外の車両の駐車場所が区別されていないため、駐車場付近のスムーズな車両の通行が阻害されている。加えて、空港に観光情報センターがないことも、改善すべき課題の一つである。

パクセー国際空港に就航する航空路線は、現在、ラオス国営航空 (Lao Airlines) のみである。コロナ禍以前は週 3 便、バンコク～パクセー～サワンナケートのフライトもあった³⁹ものの、コロナ禍以降は、同路線の機体が、利用者の多いビエンチャン発着便に振り分けられ、再開されていないのが現状である。

また、航空路線の整備に係る課題として、ラオスの国際空港がオープンエア協定を結んでいないため、外国の航空会社が路線を開設できないことが挙げられる。近い将来、オープンエア協定が締結されれば、バックパッカーなど個人旅行者向けに LCC の導入等が進むことが期待される。

2) 長距離バス (国内路線・国際路線)

現地の旅行代理店の関係者によれば、パクセー市内には現在、(a) Keang Kai、(b) KM8 (南)、(c) Chipason、(d) KM2、(e) KM8 (北) の 5 カ所のバスターミナルが存在する。本調査では、上記のうち、(a) (b) (c) の 3 カ所を訪問した。

(a) Keang Kai : タイのバンコク、ウボンラチャタニ行きのバスが発着するターミナル。ターミナル内の駐車場は未舗装。この施設には「バンコク行き 1 番乗り場」のような案内表示はなく、設置された待合スペースも非常に小さい。この施設は、バスターミナルというよりは、日本でいえば、各地域に散在する宅急便の集配所と小規模なバスターミナルを兼ねた施設であった。

(b) KM8 (南) : 国内では、アタプーやセコン行き、海外では、タイ・カンボジア・ベトナム行きの

³⁸ 2025 年パクセー・ジャパン SMESEZ 開発(株)に対して 2025 年 11 月 18 日に実施したヒアリングでは、ホーチミンやダナン行きの夜行バスの便が国道 16 号を経由して運行されているようだが、道が険しく危険であるため、一般の観光客はあまり利用していないとの指摘があった。

³⁹ 11 月 18 日 (火) に実施したパクセー・ジャパン SME SEZ 開発(株)へのヒアリング結果による。

バスが発着するターミナル。この施設にも行先と乗り場の案内表示がなかった。ターミナルの中央には、バスが8台程度駐車できる屋根のついた乗り場があり、チケットオフィスもこの建物の一画にある。

(c) Chipason : 国内は、ドン・デット等、海外は、タイ・カンボジア行きのバスが発着するターミナル。チケットオフィスがある建物の前には、バスが2台ほど駐車できる程度の小さなスペースがある。Sengchalern 社が運営するオフィスで、オンラインで事前にバスの予約が可能である。

上記 (a) (b) (c) に共通する課題としては、バスの行き先を示す看板や案内表示がない、乗客が利用できるトイレがない等が挙げられる。加えて、(a) ~ (e) の5カ所のバスターミナルがパクセー市の郊外に分散している状況についても、観光客の利便性の観点から改善の余地があり、ターミナルを1カ所の施設に統合することが望ましい。



3) タクシーおよびその他の交通機関

ビエンチャンやパクセーなど、ラオス国内の主要な都市では、ベトナム企業による電気自動車によるタクシー「Xanh SM (サイン SM)」がサービスを始め、移動が便利になった。他方、パクセーでは、路線バス等の公共交通機関のサービスが発達していないため、個人の観光客にとっては、主要観光地へのアクセスが困難であり、多くは、運転手付きのレンタカーを利用するのが一般的である。

4) パクセーのソンテウ (乗合トラック・ミニバン)

パクセー市内には複数の発着場があり、とくにダオ・ファン市場は、近郊行きのソンテウ発着場となっている。ここからは、チャンパサックやタイ国境方面へのミニバンも発着している。ワット・プー遺跡方面行きのソンテウは、ダオ・ファン市場から午前を中心に運行されており、満席になり次第出発する方式である。料金はおおむね2万キープ (約1USD) 程度とされている。

ソンテウは定時運行ではなく、満席になり次第発車するため、待ち時間が長引いたり、乗れなかったりする場合がある。乗り場が複数あり、行き先ごとに異なるため旅行者には分かり難く、車両には冷房がなく、目的地までの途中で利用者の乗降や荷物の積み下ろしがあるため、到着時刻を予測し難い。

5) メコン川のフェリー等

現在、パクセーからワット・プー遺跡までは、ADBの支援の下、国道16号線から南に分岐する14号線の舗装道路が整備されているもののワット・プー遺跡と、カンボジア国境のシーバンドンの間を往来する観光客の中には、国道13号線から東西に分岐する140号線からメコン川を渡る安全性の不十分な

フェリーを利用する観光客も多い。その結果、雨期になるとメコン川の増水により運航状況が大きく変動するため、最終便の時刻や当日の運行可否を確認する必要がある。小型の舟は救命具や積載状況に差があり、悪天候時や荷物が重い場合には安全性に留意すべきである。島側の栈橋は簡易な造りが多く、乗降の際に足場が不安定で濡れてしまうこともある。

また、カンボジア国境のシーバンドンでは、グラスボートによる渡し船が重要な交通手段である。メコン川東岸のナカサンからドン・デット島やドン・コーン島へは、渡し船が頻繁に出ており、所要時間は10分ほど、料金は1ドル前後である⁴⁰。これらの航路は観光客にとって主要なアクセス手段となっている。

なお、現在、MCTでは、ワット・プー遺跡とワット・トモの間を結ぶ渡し舟の整備を検討している。

6) パクセーのレンタルバイク

パクセーには複数のレンタルバイク店が営業を行っており、代表的な店として Miss Noy Motorbike が知られている⁴¹。料金は1日あたり11万キープ前後であり、レンタル条件は店舗ごとに異なる。多くの店舗では翌日の午前中までの返却であれば、追加料金が不要である⁴²。車種は、オートマチックやセミオートなどが用意されており、ワット・プー遺跡やボラベン高原など、パクセー市の近郊の観光地を訪れる欧米からのバジェット層の旅行者にとって、主要な移動手段の一つになっている⁴³。

レンタルバイクは、車両の整備状態や保険の範囲が店舗によって異なり、国際免許証の扱いやデポジット条件も統一されていない。

また、ボラベン高原の二次道路は、未舗装の道路も多く、雨季には利用が困難な場合も多い。走行中に警察による検問が行われることもあり、ヘルメットの着用や免許証の提示、ライトの使用が不十分であれば罰金を科される可能性があり、燃料代や事故時の保険等の条件について、事前に確認しておく必要がある。



⁴⁰ 詳細は以下の URL を参照。 <https://12go.asia/en/travel/pakse/don-det?type=bus-ferry>

⁴¹ 詳細は以下の URL を参照。 https://www.tripadvisor.com/Attraction_Review-g670161-d4357465-Reviews-Miss_Noy_Motorbike-Pakse_Champasak_Province.html

⁴² 詳細は以下の URL を参照。 <https://www.okadatravel.com/entry/laos-wat-phou-access>

⁴³ 詳細は以下の URL を参照。 https://www.tripadvisor.com/Attraction_Review-g670161-d17720790-Reviews-Lao_Go_Car_Motorbike_Rental-Pakse_Champasak_Province.html

4.4.2 観光インフラ

(1) 博物館

南部地域における博物館の概要を、下表に示す。

表 4-11：ラオス南部地域の博物館の概要

博物館の名称	主な展示物・内容	特徴・補足
チャンパスック県博物館 (Champasak Provincial Museum / Champasak Historical Heritage Museum) ⁴⁴	<ul style="list-style-type: none"> ・ワット・プー遺跡関連の石彫、仏像、碑文 ・クメール時代のレリーフや石造遺物 ・チャンパスック王国に関する歴史資料 ・民族衣装、伝統楽器、農具 ・県内少数民族の生活用具 	チャンパスック県の歴史・文化を網羅的に紹介する施設。規模は大きく、南ラオスでは最も本格的な博物館とされる。観光ガイドブックでも必ず紹介される定番施設。
ドン・コーン歴史博物館 (Don Khong History Museum) ⁴⁵	<ul style="list-style-type: none"> ・フランス植民地時代の写真・文書 ・旧ラオス政府関連の調度品 ・メコン川鉄道に関する資料・写真 ・農具、動物捕獲用の罠 ・伝統音楽の楽器や生活用品 	1930年代建築のコロニアル建物を利用。規模は小さいが、シーバンドン地域の近代史を知ることができる。観光の合間に短時間で立ち寄れる施設。
サラワン県博物館 (Salavan Provincial Museum) ⁴⁶	<ul style="list-style-type: none"> ・県内少数民族の衣装や生活道具 ・戦時期（インドシナ戦争・ベトナム戦争）関連の遺物 ・仏像や宗教儀礼に関する品々 ・県の歴史や文化を示す写真・資料 	訪問者は少なく情報も限られるが、サラワン県の地域文化や戦争の影響を伝える展示がある。観光資源として整備途上の施設。静かに見学できる点が特徴。

出典：共同企業体作成

(2) 観光案内所（Tourist Information Center: TIC）

南部地域におけるビジターセンターの概要を、下表のとおり。

パクセー市内には、以前、韓国の支援により整備された観光案内所が市内にあったものの、現在は、プロジェクトの終了と共に施設の運営・維持管理に充てる資金面の支援が終了したことに伴い、閉鎖されており、DCTでは、パクセー市内の他の場所に新たな観光案内所を整備することを検討している。

表 4-12：ラオス南部地域の観光案内所の概要

名称	所在地	主な機能・備考
チャンパスック観光情報センター (Champasak Tourism Information Center : CTIC)	チャンパスック県	既に閉鎖。
アッタプー観光事務所 (Attapeu Tourism Office)	アッタプー県	州観光局としての役割を果たしており、電話番号も記載されている案内先。
サラワン観光事務所 (Attapeu Tourism Office)	サラワン県	州観光情報サービスを担当する部門ありとの記載あり。

出典：共同企業体作成

⁴⁴ 詳細は以下の URL を参照。 https://haivenu-vietnam.com/se-asia-destinations/lao/must-visit-attractions-in-champasak-a-travelers-guide?utm_source=chatgpt.com

⁴⁵ 詳細は以下の URL を参照。 https://www.asiatouradvisor.com/don-khong-history-museum/?utm_source=chatgpt.com

⁴⁶ 詳細は以下の URL を参照。 https://wearelao.com/salavan-10-things-to-see-and-do/?utm_source=chatgpt.com

4.4.3 ラオス南部地域のその他の社会インフラの状況（上下水、電力・通信等）

下表は、南部地域のその他の社会インフラ（上下水、電力・通信等）の状況を纏めたものである。なお、地域別・県別の詳細データが限られているため、「ラオス全国あるいは南部含む地域」という前提で記述している。

表 4-13：ラオス南部地域の社会インフラ（上下水、電力・通信等）の概要

インフラ分野	現状	主な課題
電力供給	<ul style="list-style-type: none"> ラオス全国で電力網の整備が進んでおり、2016 年時点で「約 92 %の世帯が電力アクセスあり」と報告されている⁴⁷。 南部地域も複数の水力発電・再生可能エネルギーのプロジェクトが進行中⁴⁸。例：南部ラオスで風力・太陽光の導入計画。 	<p>南部電力網は「国内需要を完全に満たしていない」「北・中央部と比較して供給の余裕／安定性で劣る」との指摘あり。</p> <p>また、送配電網・配電設備・保守体制などの整備が地域差を伴っている。</p>
上下水道（給水・衛生）	<ul style="list-style-type: none"> 国内では水資源自体は豊富であるが、水質・衛生・安全性に関しては依然として課題となっており、統合的な水管理が必要とされている⁴⁹。 都市部・町村部ともに「給水普及率を高める」政策目標が過去に掲げられていた⁵⁰。 	<p>南部地域でも、「給水網の整備」「安全な飲料水・衛生施設の普及」が十分とは言えず、特に農村・離島部ではサービス格差が大きい。水質汚染、工業・鉱業・農業由来の汚染の懸念も報告されている。</p>
通信・ICT	<ul style="list-style-type: none"> モバイル電話普及率が急速に伸びており、インターネット利用も増えている⁵¹（例：2015 年には全国で 18.2%のインターネット普及率） また、最近では「電力・通信ケーブルを地下化」するインフラ整備プロジェクトが開始されている⁵²。 	<p>離島・農村部では通信インフラの整備が都市部に比べ遅れており、固定ブロードバンド接続などではカバー率が低い。通信サービス品質・継続性（停電・遅延）などにも地域格差がある。</p>
廃棄物管理	<ul style="list-style-type: none"> ラオス南部地域には分別回収のシステムも管理された廃棄物処分施設もなく、全ての固形廃棄物が分別されないまま、ダンピングサイトに投棄されているか、野焼きされている。 	<p>今後、観光客の増加により環境面で深刻な影響が想定される。</p>

出典：共同企業体作成

⁴⁷ 詳細は以下の URL を参照。 https://www.stimson.org/2021/lao-peoples-democratic-republic/?utm_source=chatgpt.com

⁴⁸ 詳細は以下の URL を参照。 https://africachinareporting.com/charging-the-southeast-asian-battery-a-visit-to-power-china-laos-office/?utm_source=chatgpt.com

⁴⁹ 詳細は以下の URL を参照。
https://laos.opendevlopmentmekong.net/topics/infrastructure/?utm_source=chatgpt.com

⁵⁰ O raboune, S. (2008), 'Infrastructure Development in Lao PDR', in Kumar, N. (ed.), International Infrastructure Development in East Asia – Towards Balanced Regional Development and Integration, ERIA Research Project Report 2007-2, Chiba: IDE-JETRO, pp.166-203.

⁵¹ 詳細は以下の URL を参照。
https://laos.opendevlopmentmekong.net/topics/infrastructure/?utm_source=chatgpt.com

⁵² The Laotian Times (2025 年 5 月 6 日付記事) 「Laos Begins Transition to Underground Power, Communication Cables」

4.5 ラオス南部地域の観光資源の状況

ラオス南部地域の主な観光資源を下図に示す。



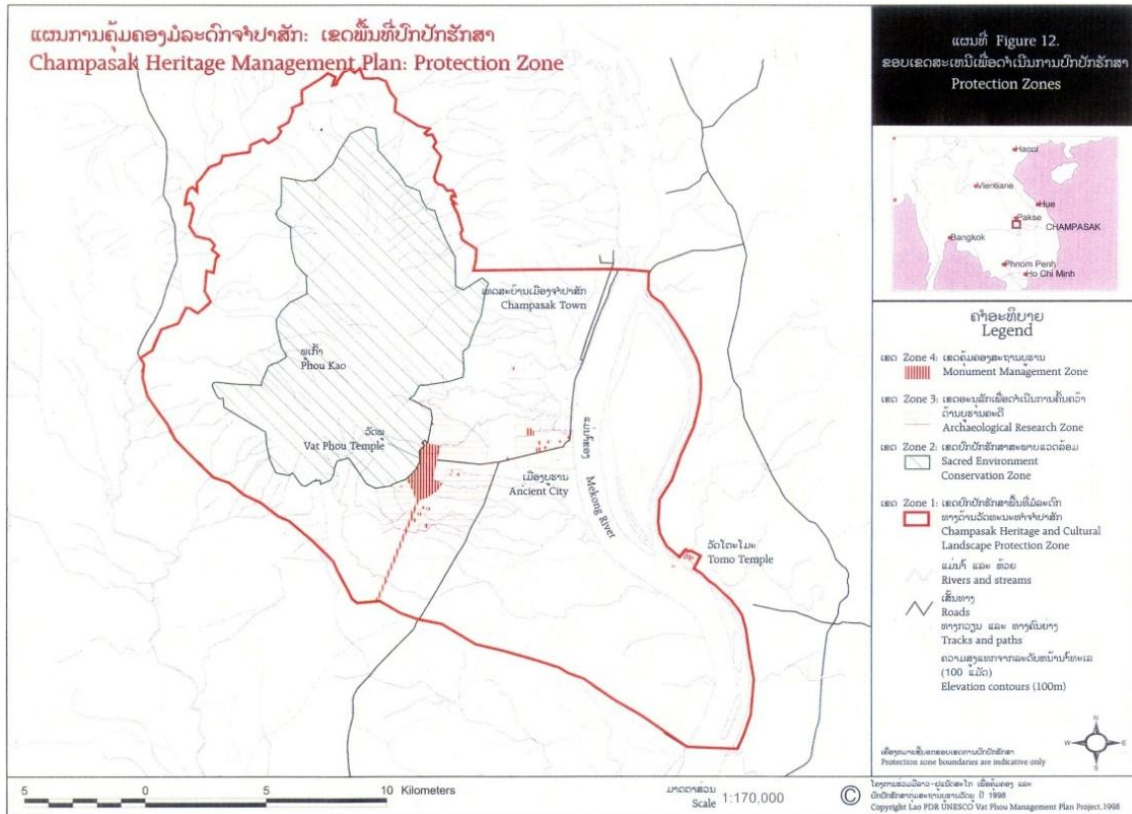
【凡例】 文化遺産 自然遺産 SEZ/保税倉庫 (Inland Depot) 国境施設
 出典：チャンパサック県「Tourism Destination Management Plan 2016-2018」の地図から共同企業体作成

図 4-20：ラオス南部地域の主な観光資源

4.5.1 ワット・プー遺跡周辺地域

(1) UNESCO の世界文化遺産

5～12 世紀にかけインドシナ半島全域に栄えたアンコール期の都市の一つとしてラオス南部のメコン川流域に建立されたクメール様式の仏教寺院であるワット・プーとその周辺の遺跡群は、2002 年に「チャンパサック県の文化的景観にあるワット・プーと関連古代遺産群」として、UNESCO の世界文化遺産に登録された。世界遺産のプロテクトゾーンは、ヒンドゥー教のリングに見立てたワット・プー寺院の裏山一帯とメコン川を跨いだ対岸の地域を含む 390 km² の広大なエリアに亘っている。



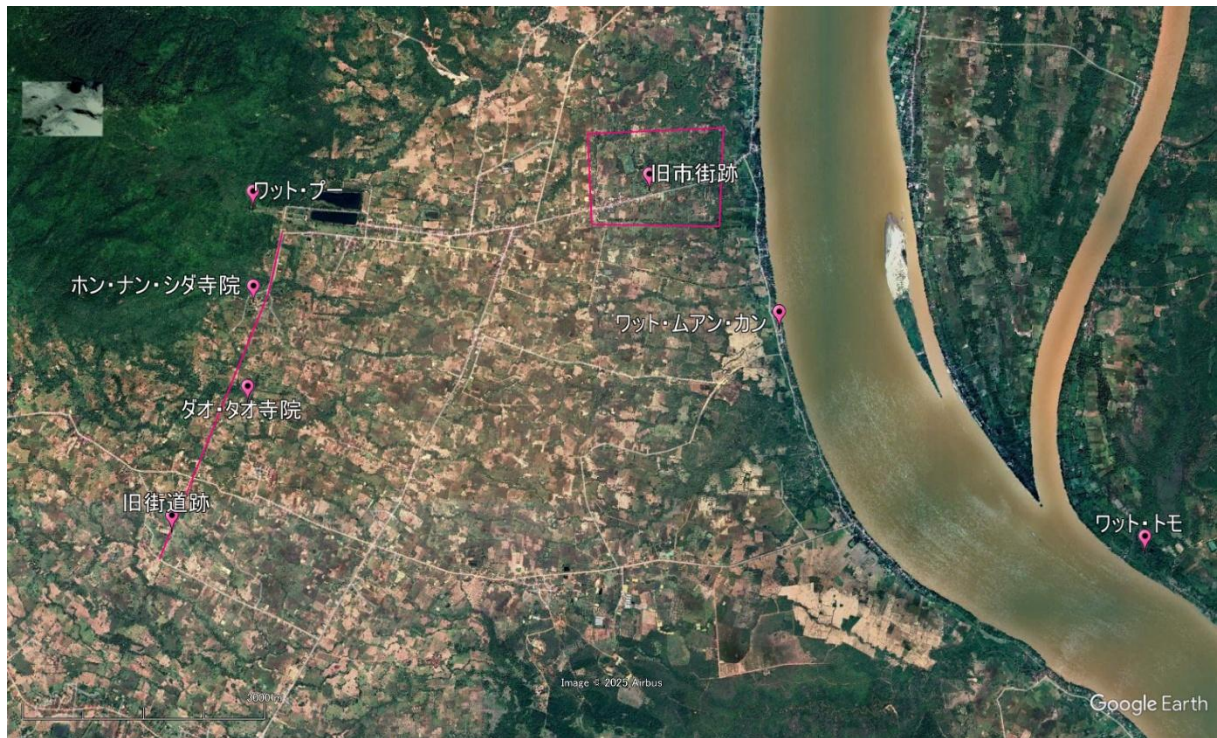
出典：UNESCO Nomination File #481

図 4-21：UNESCO の世界文化遺産のプロテクトゾーン

構成遺産には、ワット・プー遺跡の伽藍を構成するバライ（貯水池）、ホン・ナン・シダ寺院、ダオ・タオ寺院、ワット・トモなどのヒンドゥー教やその後の仏教関連の遺跡だけでなく、城壁に囲われたブレ・アンコール期の 9～13 世紀前後の城塞都市の旧市街跡や旧街道跡、さらにチャンパサック王朝時代の 19 世紀の仏コロニアル様式の旧市街やワット・ムアン・カーンなども含まれる。



現在、クメール王朝時代の伽藍や都市があったエリアの多くは、水田や灌木に覆われており、部分的な試掘調査を除き、未だ発掘や調査が行われていないエリアがほとんどである。



出典：Google Earth Pro を基に共同企業体作成

図 4-22：UNESCO の世界文化遺産の主な構成遺産の位置図

(2) ワット・プーの観光地管理

ラオスの観光地では、既に遺跡公園等の観光施設の運営において、日本よりも民間企業へのコンセッション方式による民営化（事業権譲渡）が進んでおり、ワット・プー遺跡、シーバンドン、ボラベン高原の多くの施設が民間企業により、運営・維持管理が行われており、民間企業が管理する観光施設は、いずれも管理が行き届いている。

MCT は、ワット・プー遺跡公園の駐車場のゲートからバライ（貯水池）までのエリアの管理をラオス企業に、バライから至高聖所の寺院本殿までのエリアの管理を地域のコミュニティにそれぞれ委託しており、いずれのエリアもゴミ一つ無く、非常に管理が行き届いている。ラオス企業については、15年間（2027年まで）のコンセッション契約をMCTと結んでおり、同企業が入場料の徴取・運用からサイト内の遊歩道インフラやゴルフカートの整備・運営・維持管理までを受託しており、毎年定額をコンセッション料金として国庫に納めている。

また、MCT は、ワット・プー遺跡を UNESCO 世界文化遺産に登録するに当たり、「ワット・プー遺跡保存環境整備計画」を策定しており、我が国は、2003年に同計画に対し、ワット・プー遺跡の保存・修復、発掘品の保管施設の建設、発掘調査等に必要な資機材の供与を含む総額 2 億 4,460 万円の文化遺産無償資金協力の供与を行っている。

現在のワット・プー博物館は、MCT の遺跡公園の管理事務所が、運営・維持管理を行っており、入場料は、遺跡公園のチケット代に含まれているため、無料である。

同博物館は、当初、発掘品の保管施設として建設されたためか、天井や壁の内装も安価な建材が使用され、むき出しの蛍光灯が照明として用いられている。発掘品も無造作に廊下に並べられている状態であり、デジタル展示や時代区分された体系的なインタープリテーションも無く、トイレも建物の老朽化により既に観光客が使用できる状態ではない。

現在、博物館の機能として広く認識されている研究施設、教育施設としての機能も有しておらず、ミュージアムショップも入口のテーブルに商品が並べられている程度である。

残念ながら、施設の配置が、現在の観光客の動線から外れ、外観からも、視認性の高い表示がなく、管理事務所に見えることから、観光客には博物館と認識されておらず、立ち寄る観光客もまばらである。

一方、発掘品については、5世紀から12世紀のヒンドゥー教の時代からクメールの仏教の時代まで質、量ともに素晴らしいコレクションがあり、現在の施設を、当初の目的に沿って発掘品の保管施設（倉庫）として使用し、他に1) 展示機能、2) 教育機能、3) 研究機能の三つを有する文字どおりの博物館を建設し、デジタル展示などの技術により、インタラクティブな展示を行えば、新たな観光スポットとして、観光客を集めるポテンシャルは十分にある。



また、ワット・プー遺跡へのアクセスについては、パクセーからチャンパサック村までの道路は舗装状態に問題はないものの、チャンパサック村の西側を通るバイパス道路（延長 6.0 km、3 橋の新設工事含む）に未舗装の区間があり、村内のコミュニティ道路に迂回しないとワット・プー遺跡までアクセスできない。このバイパス道路については、既に路盤の工事が始まっていたものの、UNESCO 世界文化遺産のプロテクトゾーン内の工事であることから、遺産影響評価（Heritage Impact Assessment: HIA）の実施を UNESCO から求められ、現在、工事が中断している。

コミュニティ道路は、村内の生活道路として、子供や家畜が頻繁に横断しており、観光客の利便性だけでなく、住民の安全性の面からも早急な整備が求められる。また、ワット・プー遺跡公園の駐車場についても未舗装の状態であり、降雨時には足元がぬかるんでしまうことから、こちらも早急な整備が求められる。

なお、MCTによるとバイパス道路の建設に係る HIA は、UNESCO の確認申請も下りている、とのことである。



他ドナーについては、フランス開発庁（AFD）は、これまでにワット・プーのオフィシャル HP⁵³の整備や、ワット・プー遺跡周辺のトレイルの開発、ワット・プーのマスタープラン作成等を支援してきた。

インド政府（Archaeological Survey of India: ASI）は、ワット・プー遺跡の考古学調査を継続的に支援し、調査資機材の供与を行っており、現在、ワット・プー遺跡の南宮殿の修復工事を実施中である。

UNESCO 世界遺産センターは、2016 年にワット・プー遺跡周辺の都市計画を定めた「Champasak Cultural Landscape Master Plan」や建築規制等を定めた「Vat Phou-Champasak World Heritage Site Urbanism Regulation」などの政令の策定を支援しており、2025 年 11 月現在、ワット・プーのモニュメントゾーン全体の施設配置計画「Monument Zone Landscape Management Plan」及び施設管理計画「Monument Zone Facilities Management Plan」も既に策定されている。

(3) その他の構成遺産

AFD は、現在、2020 年から 2028 年 6 月までの間、遺産保全と、観光地としての魅力向上のための観光開発を目的とした総額 1,100 万 EUR の CHAMPA プロジェクトを実施中であり、旧市街を巡る「Hermit トレイル」の整備、ワット・ムアン・カーンの修復工事、地域住民による手工芸品の生産・販売活動やアクティビティ実施の支援などを行っている。

韓国文化財保護財団（Korea Heritage Foundation）は、2013 年から 2026 年までの長期にわたり、ホン・ナン・シダ寺院の修復事業を支援している。主な活動は、(i) ホン・ナン・シダ寺院の修復、(ii) World Heritage Office のラオス人職員の能力強化であり、2026 年 2 月の協力期間の終了に向け、2025 年 11 月現在、それまで現場事務所として使用していた建物をインフォメーションセンターに改修する工事を実施中であり、完成後は、3D プリンターを用いて製作したホン・ナン・シダ寺院のレプリカや、ワット・プーのガイドブック（ラオス語、英語、韓国語）も販売する予定である。



⁵³ <https://www.vatphou-champassak.com/>

また、メコン川を挟んでワット・プー遺跡の対岸に位置する構成遺産のワット・トモは、現在、アクセス道路も舗装されていない他、遺跡の管理を行う施設や職員も配置されておらず、観光スポットとして未開発の状態である。遺跡を適切に管理する上でも早急な整備が求められる。



さらに、ワット・プーの南側には、カンボジアのアンコールワットまで続くクメール旧街道の跡が残っており、街道沿いには、アンコールワットやワット・プーと同時期のクメール時代のストゥーパや寺院などの仏教遺跡が、約 20km 間隔で点在し、当時の宿場の面影を残している。現在、クメール旧街道の大部分の区間は、民地として水田に利用されている他、森林や灌木に覆われて認識できないものの、AFD が実施している CHAMPA Project が実施した LiDER⁵⁴によるワット・プー周辺の航空測量では、旧街道の跡が鮮明に確認でき、AFD は、現在、クメール旧街道の保存・修復に向けた調査を実施中である。また、チャンパサック県では、クメール旧街道を県の登録文化財に登録する手続きを進めている。



出典：Korean Heritage Foundation 資料、2020 年

図 4-23：クメール旧街道

⁵⁴ LiDER：上空から地表面に向けてレーザー光を照射し、反射光を検出して距離を測定するリモートセンシング技術。地表や構造物の三次元形状（点群）を作成でき、山形大学が実施中のペルーのナスカの地上絵の調査・解析等にも用いられている。



VAT PHOU - CHAMPASAK
UNESCO WORLD HERITAGE SITE

Sponsored by

VAT PHOU - PRESENTATION NEWS ACTIVITIES EVENTS PUBLICATIONS HERITAGE MANAGEMENT MEDIA / PRESS

ACTIVITIES, PROGRAMS AND PROJECTS

- TOURISM DEVELOPMENT** - Stay & Visit
- MUSEUM AND EXHIBITION** - Learn & Understand
- ARCHAEOLOGICAL WORKS** - Research & Restore
- HERITAGE PROTECTION** - Preserve & Protect

Champasak Tourist Map
Heritage History Culture Nature
2024
Champasak Tourist Map 2024 is now available

Vat Phou - Presentation

Inscriptions from the 5th and 6th centuries mention a sanctuary built on the mountain, during the same period as the foundation of the city. This sanctuary has disappeared and has been replaced by the religious complex we see today. This complex was built during the first part of the 11th century, with some additions and reconstructions from the 12th and 13th centuries.

Built along an East-West axis, it extends over 1.4 km and climbs up the slope, starting from the plain and ending about 100m above, where the main sanctuary is situated. The main sanctuary is located on a terrace at the foot of the cliff where the sacred spring flows.

The religious complex of Vat Phou is of Khmer architecture and Hindu religion and is situated at the foot of a hill. The summit, the Phou Kao, immediately commands one's attention because of its shape, identified in ancient times with the linga, the phallic symbol of Shiva, from which originated its ancient name, Lingapavata, and its reputation as a sacred hill.

The permanent spring, at the foot of the cliffs, is probably one of the main reasons that induced the ancient rulers of the area to establish a shivalist sanctuary at this location. Associated with this religious complex, in the plain below, on the banks of the Mekong, is a pre-angkorian city, the remains of which (large earthen enclosure walls, brick monuments) are barely visible on the ground, although they appear quite clearly on aerial pictures.

Since 1981, excavations have been undertaken by P.R.A.L. (Projet de Recherches en Archéologie Laos) with the aim of producing a precise archaeological map.

Copyright © 2015 Vat Phou Office. All Rights Reserved. [Go to Top](#)

出典：www.vatphou-champassak.com

図 4-24：AFD が整備したワット・プーのオフィシャル HP

ແຜນດັງການຈັດສັນພູມິທັດໃນເຂດຄູ່ມຄອງສະຖານບູຮານ
Monument zone landscape management plan

ວັນທີ Updated 28.10.2019



ຕິດສະນີເຫວຍາມ
Perspective



ຕິດສະນີເຫວຍາມ
Perspective

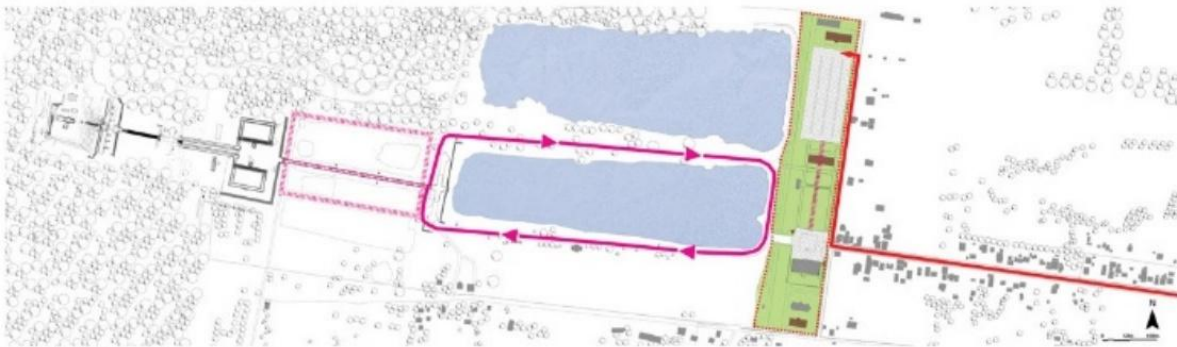


ຕິດສະນີເຫວຍາມ
Perspective



ແຜນດັງການຈັດສັນພູມິທັດຂອງເຂດຕິດສະນີເຫວຍາມ
Master plan of the entrance of Vat Phou world Heritage site

- ສອນເຂດທີ່ມີຜົນຕໍ່ການຈັດສັນພູມິທັດ / Partner area of Heritage administration
- ສາຍເສັ້ນສັນຍາລະຫວ່າງຍານ / Vehicle flow
- ສາຍເສັ້ນສັນຍາລະຫວ່າງຍານໄຟຟ້າ / Electric cars flow
- ສາຍເສັ້ນສັນຍາລະຫວ່າງບຸກຄົນ / Pedestrian flow
- ສາຍເສັ້ນສັນຍາລະຫວ່າງຍານ / Vehicle flow
- ສາຍເສັ້ນສັນຍາລະຫວ່າງຍານໄຟຟ້າ / Electric cars flow
- ສາຍເສັ້ນສັນຍາລະຫວ່າງບຸກຄົນ / Pedestrian flow



ການຈັດສັນພູມິທັດຂອງບຸກຄົນ
Visitors flow management

出典：Monument Zone Landscape Management Plan
図 4-25：ワット・プーのモニュメントゾーン全体の施設配置計画

4.5.2 シーバンドン

パクセーから南北経済回廊である国道 13 号線を南に約 150 km、車で片道 2.5 時間程の距離にあるカンボジア国境のシーバンドンは、ラオス語で「4,000 の島」が意味するとおり、メコン川に浮かぶ複数の島からなるラオス南部の景勝地の一つである。

シーバンドンには、メコン川が流れる大小の滝があり、中でも最大のコーンパペン滝などが欧米のバックパッカーを中心に観光客にも人気の観光スポットになっており、この地域のメコン川には、絶滅危惧種に指定されたカワゴンドウが生息するなど、豊かな生態系が遺っており、パクセーからメコン川を下り、シーバンドンを往復する宿泊施設付きのクルーズ船なども運行されている。

(1) デット島とコーン島

シーバンドンの島の一つであるデット島とコーン島には、観光客向けのゲストハウスやレストランも立地している。また、デット島とコーン島の間には、19 世紀後半、仏領インドシナのラオスからフランスへ金を輸出する際、メコン川の水運の障害となったシーバンドンの滝を越えるため、メコン川の上流から貨物船で運ばれた貨物を島内に建設された鉄道に積み替え、下流の貨物船に載せ替えるために建設された鉄道の鉄道橋やクレーン、機関車の車両やレールなども残っている。

ADB は、デット島とコーン島の村内道路や、電気カートなど移動手段の整備を過去に実施しており、現在、欧米からの観光客に非常に人気の観光スポットとなっている。1 ヶ月を越える様な長期滞在者も多く、のどかな田園風景の中を自転車で散策する観光客の姿を目にすることも多い。持続可能な観光地管理の観点からは、こうした田園風景や現地のコミュニティの生活を、観光開発から守るためのゾーニングが求められ、ADB では、マスタープランを作成し、2025 年 11 月現在、MCT の承認に諮っている最中である。



(2) コーンパペン滝の周辺地域

ラオスとカンボジアの国境に位置するコーンパペンの滝一帯の地域は、ADB によって滝の公園施設の整備が行われた後、50 年のコンセッション契約の下、現在、中国企業が経済特区として観光開発を実施中であり、大型複合リゾート施設（IR）として、ホテル、カジノ、ゴルフ場等の建設が進められており、コーンパペンの滝の入場料の徴収・管理・運用、公園内のショップの運営等の事業権は、全て中国企業に譲渡されている。

一方、IR の開発に当たっては、それまで経済特区内に居住していた住民の非自発的住民移転が計画されており、ADB もセーフガードポリシーに照らし、適切な住民移転が行われるかどうか、注視している。

また、公園内のショップで売られている土産物の多くは、食料品を除き、中国、インド、ネパールといった外国製品が多くを占めている。これは、ラオスの手工芸品の仕入れ値が相対的に高く、ショップの利益率が低くなることが、原因と考えられる。

こうした観光開発に伴う非自発住民移転や安価な外国製品の流入は、持続可能な観光の観点からは非常に望ましくなく、ラオス政府による政策的な規制等が求められる。



出典：Shi Phan Don New Economic Development Zone Environmental Management and Monitoring Plan, 2018

図 4-27：シーバンドンの経済特区の位置図

なお、2025年5月に発生したプリアヴィヒアにおけるタイとカンボジアの紛争に起因し、両国の国境が閉鎖されていることから、2025年11月現在、タイとカンボジア間の物流、人流が、ラオスを介して往来しており、ラオスのカンボジア国境では、カンボジアとタイの間を往復する大型トラックや、欧米からの観光客を乗せたバスが頻繁に往来する様子が見られた。



国道13号線の中国の経済特区のゲート

コーンパベンの滝

観光客が往来するカンボジア国境

4.5.3 ボラベン高原周辺地域

パクセーから中部経済回廊である国道 16 号線を北西に 45 km 程行ったところにある標高 1,300m 程度の年間を通じて冷涼なボラベン高原一帯は、日本にも輸出されているラオスコーヒーの最大の産地である。また、近年、コーヒーの他にもお茶（紅茶）やいちごなどの輸出用の商品作物の栽培が行われており、本邦企業も進出している。コーヒーやいちごを栽培する農園の中には、既に観光客向けに有料の収穫体験を提供しているところもあり、観光セクターと農業セクターが連携したアグロツーリズムの高いポテンシャルがあるエリアでもある。ボラベン高原には大小の川が溪流を形成し、タッド・フェーン滝やタッド・ユアン滝など景観的にも見事な落差のある滝も多く、滝を横断するジップライン等のアドベンチャーツーリズムのアトラクションを提供する事業者もいる。なお、ボラベン高原周辺の高原地帯は、ベトナム戦争当時、中立国であったラオスを通して北ベトナムと南ベトナムの間を秘密裏に結ぶ補給路（ホーチミン・ルート）上に位置したため、米軍による最も激しい爆撃が行われ、戦後 50 年以上が経った現在も、クラスター爆弾の不発弾による住民への被害が発生し、経済開発が遅れてきた地域の一つでもあり、今後はこうした負の遺産についても平和教育の教材や観光資源として活用していく余地がある。



4.5.4 パクセー市周辺のその他の観光資源

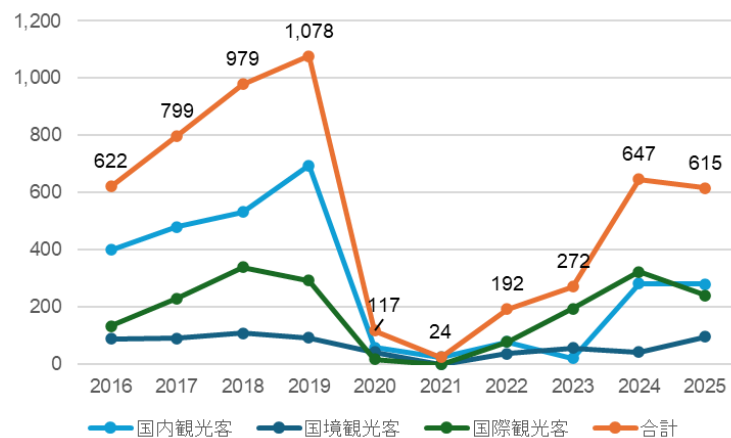
フランスによるインドシナ統治が始まる 19 世紀半ばまでラオスには、北のルアンプラバン王国と南のチャンパサック王国の二つの王国が存在し、チャンパサックには、チャンパサック王国の首都が置かれていた。チャンパサックには、王国当時の仏コロニアル様式の歴史的建造物も残り、文化遺産観光のポテンシャルがあり、川沿いには、ゆったりとしたメコン川の流れを眺めることのできるゲストハウスも増えてきている。他にも、パクセー市内には、パクセー最大の仏教寺院であるワット・ルアンや、現地の買い物客で賑わい、フードコートもあるダオ・ファン市場の他、パクセー橋を渡ったメコン川の対岸の見晴らしの良い丘の上には、金のブツダ像で有名な仏教寺院ワット・プーサラオなどの観光スポットもある。



4.6 ラオス南部地域の観光客の動向

4.6.1 チャンパサック県の観光客数

チャンパサック県への訪問者数は、COVID-19 以前である 2019 年まで、平均 20%以上の成長率で堅調に増加していた。近年は再び増加傾向にあるものの、2024 年の訪問者数は、未だ 2019 年の訪問者数の 6 割にとどまる。2025 年の 1 月から 9 月までの期間には、60 万人以上の観光客がチャンパサックを訪れていることから、観光客数は今後も増加する見込みがある。



単位：千人、出典：CMP DICT

※ 2025 年の値は、1 月～9 月までのデータ

※ 2021 年の国内観光客、国境観光客については、COVID-19 のロックダウンによりデータ無し

図 4-28：チャンパサック県の観光客数の推移（2016-2025 年）

4.6.2 ボーダーポスト別の観光客

ラオスのボーダーポスト別の観光客数をみると、チャンパサック県においては、タイとの国境に位置し、国道 16 号線を通じてタイのウボンラチャタニへ通ずるワントオ国境検問所からの観光客数が最も多く、約 10 万人である。そのうち 88%は ASEAN 諸国からの観光客であり、タイからの訪問客が 81,590 人と大半を占めている。次いで国道 13 号線を南下した先のカンボジア国境に位置する、ノンノック国境検問所からの観光客数が約 3 万 2 千人である。そのうち 62%が ASEAN 諸国からの訪問者であり、カンボジア（10,763 人）とベトナム（8,234 人）が大多数を占める。ヨーロッパ地域から同検問所を通じてラオスに入国する観光客も一定数おり、全体の 25%を占めている。主にフランス、イギリス、ドイツ、オランダなどからの訪問である。

一方、パクセー空港から入国する観光客は 1 万人にも満たない。パクセー国際空港への直行便は、ベトナムホーチミンのタンソンニャット国際空港、カンボジアの新シムリアップ国際空港など、周辺国からの便に限られており、多くの国際観光客がビエンチャンのワットタイ国際空港において入国した後、国内便でパクセーを訪れるためである。実際、ワットタイ国際空港を利用して入国する観光客数は 70 万人であり、全体の 16.9%を占める。

国道 18 号線、国道 11 号線を東に進んだ先に位置し、ベトナムのコントゥム省に通じる、アツプー県のプークア検問所からは約 11 万 6 千人が訪問。そのうち ASEAN 諸国が 80%を占め、そのほとんどはベトナムからの訪問者である。また、19%をヨーロッパからの観光客が占めているが、その大半がロ

シアからの訪問者である。ベトナムのクアンナム省ナムザン県と接し、ダナンに通ずるセコン県のダクタオーク検問所は、2021年に開通した比較的新しい国際国境検問所である。約7万2千人が入国しており、うち98%以上がベトナム人である。

ラオス南部の六つの検問所からの観光客は約34万8千人であり、全国の検問所からの訪問者数合計約412万人の8.4%を占めている。

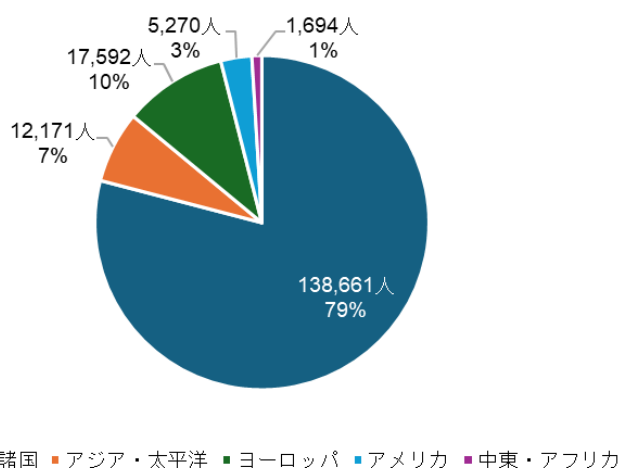
表 4-14：ボーダーポスト別の観光客数（2024年）

	チャンパサック県				アツプー県	セコン県	合計 (全国)
	Vang Tao	Pakse Airport	Nong Nok Khian	Vang Tao (Border-Ubon)	Phou Keua	Dak Ta-Ok	
ASEAN 諸国	87,911	2,022	19,616	16,532	93,338	71,755	2,366,200
アジア・太平洋	4,890	3,136	2,788	906	412	72	1,370,403
ヨーロッパ	4,606	2,622	7,992	433	22,183	836	249,938
アメリカ	2,138	1,713	1,009	268	43	4	120,235
中東・アフリカ	174	55	443	28	7	1	14,056
合計	99,719	9,548	31,848	18,167	115,983	72,668	4,120,832

出典：Statistical Report on Tourism in Laos 2024 より共同企業体作成

4.6.3 チャンパサック県への観光客の内訳

2024年にチャンパサック県のワンタオ、ワンタオ（国境・ウボンラチャタニ間）、パクセー国際空港、ノンノックの四つの検問所からチャンパサック県に入国した観光客数は、17万5,388人であった。そのうち約8割をASEAN諸国からの観光客、約1割をヨーロッパからの観光客、1割弱をアジア・太平洋からの観光客が占めている。



出典：CMP DCT, Number of Arrival to Champasak province by Country 2024

図 4-29：チャンパサック県の訪問者の内訳（地域別）（2024年）

タイからの観光客数が10万6,887人と最も多く、その大半はワンタオ国境検問所から入国している。次いでベトナム1万7,674人、カンボジア1万2,557人であり、これらがチャンパサック県への観光客数の上位3カ国であり、ASEAN諸国からチャンパサック県への観光客数の大部分を占めている。訪問者数が四番目に多い国は中国で、2024年の訪問者数は4,958人であった。

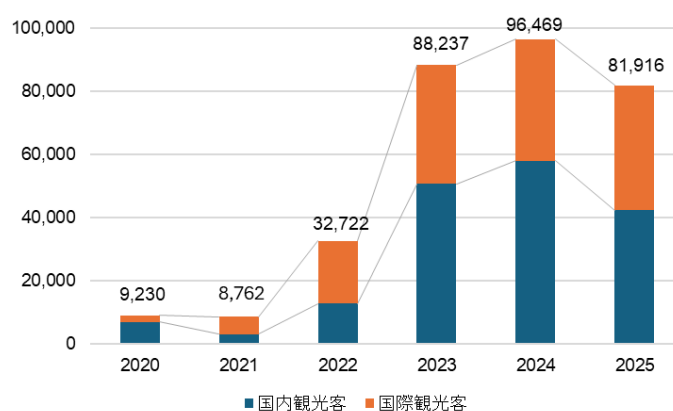
表 4-15：周辺国（ベトナム、カンボジア、タイ、中国）からチャンパサック県への訪問者数

	Vang Tao	Pakse Airport	Nong Nok Khian	Vang Tao (Border-Ubon)	合計
ベトナム	4,598	1,532	10,388	1,156	17,674
カンボジア	948	101	11,272	236	12,557
タイ	91,507	92	313	14,975	106,887
中国	1,554	1,814	1,230	360	4,958

出典：CMP DCT, Number of Arrival to Champasak province by Country 2024 から共同企業体作成

4.6.4 ワット・プー遺跡の訪問者数の推移

2020年から2021年のワット・プー遺跡の訪問者数は、コロナの影響を受け、1万人未満であり、2022年も約3万人に留まった。2023年以降は、8万人から10万人の間を推移し、特に、国際観光客は、2023年に3万7,553人、2024年に3万8,393人、2025年に3万9,476人と、着実に増加傾向にある。

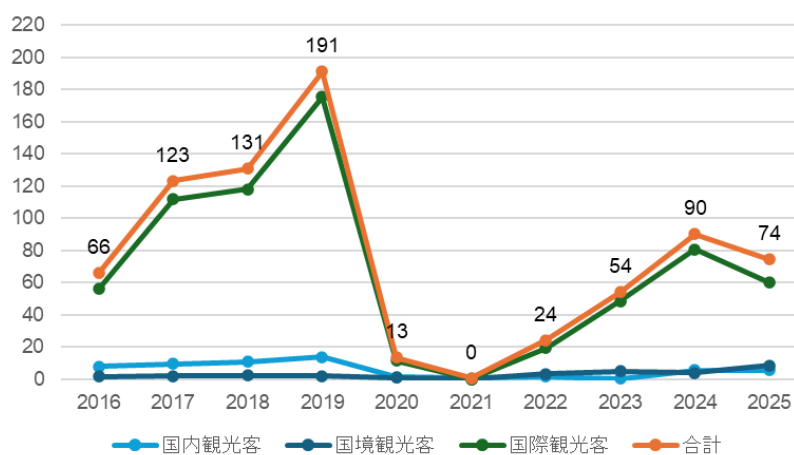


出典：CMP DCT, Tourist Arrivals to Wat Phou temple (2020-2025)

図 4-30：ワット・プー遺跡の訪問者数の推移（2020-2025年）

4.6.5 チャンパサック県の観光収入

大部分の観光収入は、国際観光客からの収入であり、国際観光客の訪問者数、滞在期間、旅行中の支出を増やすことが、観光収入の増加につながると考えられる。



単位：百万 USD、出典：CMP DICT

※ 2021年については、COVID-19のロックダウンによりデータ無し、2025年は、1月～9月までのデータ、

図 4-31：チャンパサック県の観光収入の推移（2016-2025年）

4.6.6 ラオスの地域別観光地数

チャンパサック県の観光地の数は、自然資源 127 件、文化遺産 55 件、歴史的遺産 35 件の計 217 件であり、228 の観光地を持つルアンプラバン県に次いで観光地の数が多い。豊富な自然資源と、ワット・プー遺跡をはじめとする文化・歴史的価値のある遺産を持つチャンパサック県は、観光地として高いポテンシャルがあることが分かる。

表 4-16：各県の観光地の数（2023-2024 年）

	自然資源	文化遺産	歴史的遺産	合計
ビエンチャン首都	43	26	17	86
ポンサリー	27	74	4	105
ルアンナムター	55	47	7	109
ウドムサイ	54	40	12	106
ボケオ	53	14	10	77
ルアンプラバン	111	78	39	228
フアパン	43	28	62	133
サイニャブリ	70	19	7	96
シェンクワン	79	44	23	146
ビエンチャン	171	25	4	200
ポリカムサイ	100	12	3	115
カムアン	145	33	32	210
サワンナケート	74	29	13	116
サラワン	50	38	6	94
セコン	19	6	9	34
チャンパサック	127	55	35	217
アッタプー	42	7	9	58
サイソンブン	57	5	10	72
合計	1,320	580	302	2,202

出典：Lao Statistics Bureau, Statistical Year Book 2024

4.7 ラオス及びラオス南部地域の観光商品の状況

4.7.1 ラオスの観光商品の位置付けと特徴

メコン地域における観光商品のうち、ラオスは、独自の位置付けを持つ。内陸国であるラオスは、ビーチリゾートを持たないため、ベトナムやタイのようなバカンス客を受け入れることは困難である。一方、ラオスは、文化遺産とエコツーリズムの組み合わせによりメコン地域の中でも独自性を有している。

特に、ルアンプラバンは、街全体が UNESCO 世界文化遺産に登録されており、托鉢見学、仏教寺院巡り、メコン川クルーズ、少数民族の村訪問など、文化体験と自然体験を組み合わせた観光が人気である。また、ラオスは、オーバーツーリズムを指摘されるような過度な観光開発が進んでおらず、素朴さや穏やかさが保たれているため、「癒し」や「本物の文化体験」を求める旅行者にとって魅力的な destinations となっている。

日本市場では、「癒しの国」「懐かしさを感じる温もりの国」といったキーワードでラオスが訴求されており、過度な商業化を避けた持続可能な観光開発が評価されている。

特に、ラオスは、メコン地域における中継地点としての役割も担っており、タイのチェンライからラオスのルアンプラバンへのメコン川スローボートクルーズや、ラオス南部からカンボジアのシェムリアップへの陸路国境越えなど、国境を越えた移動自体が観光体験となるアイテネラリーが形成されている。今後は、東西経済回廊や南北経済回廊のさらなる整備により、ラオスを經由してメコン地域を周遊する観光ルートが拡大することが期待される。

4.7.2 ラオス南部地域の位置付け

ラオス国内では、ルアンプラバンが最も人気の高い観光地であり、多くのツアーがルアンプラバンを中心に催行されている。一方、ラオス南部地域（チャンパサック県、サラワン県、セコン県、アッタプー県）は、ワット・プー遺跡という UNESCO 世界文化遺産を有しているものの、国際的な認知度は、ルアンプラバンに比べて未だ低い。

しかし、ラオス南部地域は、以下の三つの点で独自の魅力を持つ。

第一は、ワット・プー遺跡を核とした文化遺産観光である。ワット・プー遺跡は、5～11 世紀にクメール人によって築かれたヒンドゥー教及び仏教の寺院であり、カンボジアのアンコールワットと歴史的・文化的に関連している。アンコールワットを訪れる旅行者にとって、ワット・プー遺跡は、クメール文化の源流を辿る重要な観光地としてのポテンシャルを秘めている。

第二は、ボラベン高原を中心としたアグロツーリズムである。ボラベン高原は、ラオスを代表するコーヒー産地であり、コーヒー農園訪問や収穫体験は、既に多くのツアーに組み込まれている。また、ボラベン高原には、タッド・ファーンの滝やタッド・ニュアンの滝など、豊かな自然景観を有し、エコツーリズムとアグロツーリズムを融合させた観光商品の開発が可能である。

第三は、シーバンドン（ラオス語で 4,000 の島々の意味）を中心としたエコツーリズムである。シーバンドンは、カンボジア国境のメコン川の中州に無数の島々が点在する景観が特徴であり、メコン川の川イルカ観察、ドン・コーン島やドン・デット島での滞在、リーピーの滝やコーンパペンの滝の見学など、自然体験が充実している。カンボジア国境に近いシーバンドンは、将来的には、シェムリアップか

らの陸路国境越えツアーの終着点として位置付けることもできる。

ラオス南部地域のツアーは、7日間以上の長期ツアーに含まれることが多い。一方、5～6日間の短期ツアーでは、ルアンプラバンとビエンチャンのみを訪れる傾向にあるものの、ワット・プー遺跡、ボラベン高原、シーバンドンという三つの観光資源を活用し、文化遺産観光、アグロツーリズム、エコツーリズムを組み合わせた観光商品を開発することで、ラオス南部地域の魅力を高め、ラオス全体の広域観光ネットワークにおける目的地となることが期待される。

4.7.3 ラオス南部の観光商品造成

日本市場向けの旅行会社及び欧米市場向けのDMCへのヒアリングでは、ラオスにおいては、観光の持続可能性やビジネス倫理を重視しており、営業方針として、観光ガイドが、土産物店等からバックマージンを受け取るようなコミッション制度を適用してないことが確認された。

こうした営業方針の下では、訪問先の選定や購買導線（立寄り店舗の設定方法、説明の仕方等）が商品設計上の重要な要素となることから、観光消費（特に手工芸品購買）の拡大に向けては、単なる土産物店立寄りの追加ではなく、制作工程の見学や作り手との対話等を含む「体験としての購買」を観光商品に組み込むことが重要である。

また、ラグジュアリー顧客層向け商品を扱うDMCへのヒアリングでは、ラオス南部地域の観光商品の課題として、アクセス面の制約、高級宿泊施設の不足、ハイシーズンにおける多言語対応可能なガイドの不足等の課題が挙げられた。さらに、ラオス南部地域単体では欧州市場に遡及するに足る知名度やブランド力が弱く、カンボジア、タイ等との周遊の一部として組み込まれるケースが多い点も、ラオス南部地域の商品造成・販売拡大の上での課題、とのことであった。

4.8 ラオス及びラオス南部地域の観光プロモーションの状況

4.8.1 国際市場に向けた観光プロモーションの状況

ラオス政府は、2024年を「文化、自然、歴史のパラダイス (A Paradise of Culture, Nature and History)」をテーマにラオス観光年に指定し、79の公式行事を認定している。うち14行事は中央政府レベル、65行事は地方政府レベルの公式行事としている。なお、ラオス観光年はラオスへの観光誘致に重点的に取り組む年で、1回目は1999年、2回目は2012年、3回目は2018年に実施し、2024は4回目となる。中央政府レベルの14の公式行事は、以下のとおり。

- 1) 2024年1月：モン族正月（ビエンチャン県）
- 2) 2024年1月：カポック・フラワー祭り（ボケオ県）
- 3) 2024年1月：パバート・ポーンサン祭り（ポリカムサイ県）
- 4) 2024年2月：タート・シコタボン（仏塔）祭り（カムアン県）
- 5) 2024年2月：エレファント祭り（サイニャブリ県）
- 6) 2024年2月22～24日：ワット・プー祭り（チャムパサク県）
- 7) 2024年4月11～20日：ラオス正月（ルアンプラバン県）
- 8) 2024年10月：燈籠祭り（ルアンプラバン県）

- 9) 2024年11月19～23日：ホー・タイ・ピードック祭り（サラワン県）
- 10) 2024年11月：タート・ルアン（仏塔）祭り（ビエンチャン首都）
- 11) 2024年11月：タート・チアンティン（仏塔）祭り（ルアンナムター県）
- 12) 2024年11月～12月：カオ・カイ・ノイ祭り（シェンクワン県）
- 13) 2024年12月：タート・インハン（仏塔）祭り（サワンナケート県）
- 14) 2024年12月：桃・桜祭り（ファパン県）

また、現在は観光客が減少する雨季（6～9月）向けの新たな観光促進キャンペーン「オンリー・イン・ラオス」を実施しており、雨季ならではの魅力を紹介し、観光の季節変動の是正を図るためのマーケティング戦略を進めている。

4.8.2 周辺国からのインバウンド促進に向けた観光プロモーションの状況

2024年の「ラオス観光年」を契機に、2030年までに国内外から4,300万人の観光客誘致を目指す観光マーケティング戦略に基づき、ラオス政府が観光客を誘致するために「Simply Beautiful」という公式観光スローガンを掲げてプロモーションも各種展開しており、査証緩和政策などを通じて、さらなる観光客の誘致を図っている。

また、COVID-19のパンデミックで国際観光客が減少し、打撃を受けた観光産業を、国内観光によって活性化させるため、国内向けの観光プロモーションとして、2020年9月から「Lao Thiao Lao（今こそラオスを旅しよう）」キャンペーンを実施している。

ラオス南部地域の観光プロモーションについては、2024年は、タイの人気インフルエンサーをチャンパサック県の重要な観光地へ招いたFAM Tripを実施し、シーバンドンのコンテンツを制作・発信した他、MCT自身も南部地域のコンテンツをウェブサイトやTikTok、Facebook等のソーシャルメディアプラットフォームで発信している。FAM Tripの対象者の選定に当たっては、MCTのマーケティング戦略に基づき選定が行われ、タイ以外の近隣国も重要市場であることから、タイ人だけでなく、ラオス人やカンボジア人の人気のインフルエンサーも選定された。

また、2025年の雨季に開始された新たなキャンペーン「Only in Laos」は、雨季のローシーズンのネガティブなイメージを、「グリーンシーズン」のネーミングにより、ポジティブなイメージへと転換することを目指しており、各県のユニークな特徴（例：チャンパサック県の雨季の魚料理）をテーマに観光プロモーションを実施しており、主にFacebookを通じて、気候面の類似性から観光客誘致に係るハードルの低いラオス国内及び中国、タイからの観光客をターゲットにプロモーションを実施している。

他方、当キャンペーンは始まったばかりであり、未だ、成果の評価は行われていない。

4.8.3 政府観光局の活動状況

ラオスの国家社会経済開発計画（NSED）では、観光セクターが、経済開発における優先セクターの一つに位置付けられており、観光振興のための多様なマーケティング活動が展開されてきた。

MCTのマーケティング部門による観光振興の主要な要素であるマーケティングに関わる対外的な活動としては、現状、海外に観光局の事務所が存在しないため、各国の大使館を通じてラオス観光のプロ

モーション活動を行っている。特に、ソーシャルメディアを通じたプロモーション、ITB Berlin、WTM London、JATA などの海外観光展示会への積極的な参加、日本における観光代表事務所の設置、さらには中国北京の大手企業と連携した Weibo でのラオス情報発信などを実施してきた。

直近では、大阪 - 関西万博 2025 でのラオスパビリオンの出展が挙げられる。7 月 9 日には、ラオスナショナルデーが開催され、ラオス文化観光省観光開発局のポンマニー・インタポン局長による「持続的開発と投資機会」と題した講演が行われ、ラオスにおいて、観光分野への投資機会が拡大している点などが強調された。また、現在、MCT では、NSEDP の改訂に合わせ、2026 年から 2030 年を計画年次とする観光開発計画を策定中である。

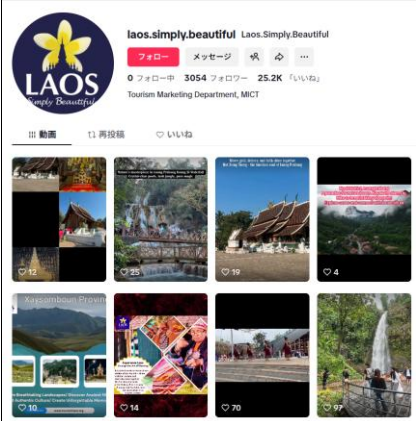
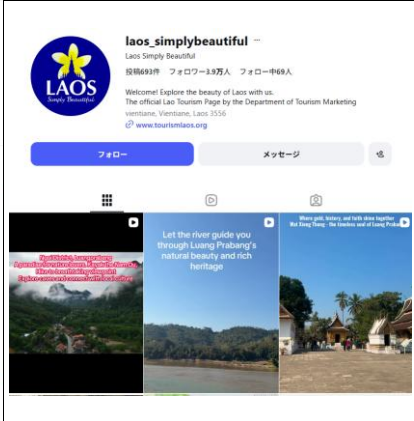

MCT のマーケティングに関わる予算については、マーケティング・プロモーションに関する具体的な年間予算を設定しておらず、予算年度ごとに予算を要求している。2024 年には「Visit Laos Year」キャンペーンを実施したため約 100 万ドルを計上したものの、通常年の支出は約 10 万ドル程度である。

MCT では、予算面の制約が観光プロモーションを行う上での課題であり、海外のラオス大使館に協力を依頼することで対応している。また、ラオス南部地域を含め、地域ごとの観光プロモーションに充てる予算は設けておらず、国全体のプロモーションの中で各県の観光プロモーションが展開されている。

観光セクター開発の KPI については、MCT は、毎年達成すべき観光客数に関する具体的な KPI を設定しており、ラオス観光の振興を目指している。2024 年は 400 万人の訪問者を受け入れており、新たな観光開発計画では、さらなる訪問者の受け入れと促進を図り、2030 年までに 1,000 万人の訪問者を受け入れることを目標としている。この目標達成のため、特に、インフラ整備、観光地へのアクセス改善、観光商品の付加価値の向上など、多岐にわたる政策が掲げられている。

4.8.4 SNS を利用した観光プロモーションの状況

ラオス情報文化観光省（ラオス政府観光局）の Instagram 公式アカウント「Laos Simply Beautiful」（フォロワー 3.9 万人）、Facebook 公式アカウント「Laos Simply Beautiful」（フォロワー数 3.8 万人）Youtube チャンネル「Laos Simply Beautiful」（登録者数 1.05 万人）などを運用している。2024 年「ラオス観光年」では、若い世代をターゲットに、インフルエンサーを活用して Facebook などの SNS でラオスの魅力を発信するキャンペーンも実施されている。ラオスの観光プロモーションにおける最大のチャンネルは、TikTok であり、次いで Instagram、Facebook の順となっている。

		
TikTok 公式アカウント	Instagram 公式アカウント	Facebook 公式アカウント

4.9 ラオス及びラオス南部地域の観光サービスの状況

4.9.1 ホテル・レストラン

(1) ホテル

ラオス国内では、ホテル、ゲストハウス、リゾート、エコロッジなど多様な形態を含め、約 2,000 軒を超える宿泊施設が営業している。

現在、チャンパサック県において営業している宿泊施設及び旅行会社を含む観光関連ビジネスの数は、以下のとおり。

表 4-17：チャンパサック県の観光ビジネス数

形態	2025
Hotel	72 (うち 15 軒が ASEAN グリーンホテルアワード受賞)
Guesthouse	219
Resort	7
Restaurant	233
Entertainment	7
Travel company	42
Tour guide	264
Service car	106

出典：チャンパサック県 DICT

3～5 つ星クラスの宿泊施設は、観光都市に集中する傾向にある。また、2022 年に営業運転を開始した老中高速鉄道の整備に伴い、ビエンチャンやルアンプラバンではホリデー・インやダブルツリー・バイ・ヒルトンといった国際的なホテルチェーンが進出しており、その他にも複数のホテルブランドが新たにホテルを建設中である。

2025 年 2 月には、タイのホテルブランドである Amari Hotels & Resorts が、メコン川を一望でき、ナイトマーケットへのアクセスも容易な立地に「アマリ・ビエンチャン」(5 つ星)をグランドオープンした。同ホテルはビエンチャン中心部に位置し、ワットタイ国際空港から車で約 15 分の距離にある。248 室の客室とスイートを備え、屋上インフィニティプール、フィットネスセンター、スパなどの設備が整っているほか、最大 540 名を収容可能なボールルームや複数の会議室を有し、ビジネスおよびレジャーの両面で利用できる体制が整っており、大型の国際観光客グループを受け入れる体制が整っている。

ラオス南部地域においては、チャンパサック県全体でホテル、ゲストハウス、リゾート等を合わせて 298 軒の宿泊施設が営業 (2025 年 11 月時点) しており、特にメコン川沿いやワット・プー遺跡周辺のチャンパサックでは、滞在型リゾートの宿泊施設が増えている。パクセー市内では、主にチャンパサックグランドホテルやチャンパパレスホテルが、国際観光客向けの大型ホテルとして利用されている。これらのホテルでは、フロントでも英語が通じ、ホテル内にレストランやスパ、大型の会議施設を併設するなど、観光だけでなく、ビジネス目的の宿泊客もターゲットにしている。

ラオス南部地域においても、COVID-19 の終息による国際観光客の回復に伴い、宿泊率が上昇傾向にある一方、地方道路整備の遅れなど、インフラ面の制約から、宿泊施設の多くは、アクセスの容易なパクセー市内に集中している。ラオス南部地域全体の傾向としては、観光地のルアンプラバンや首都のビ

エンチャンと比較して客室単価が低く、中・大規模のホテルも存在する一方、これまでのところ、大手ホテルチェーンの進出は、限定的である。

シーバンドンのドン・デット島、ドン・コーン島には、観光客向けのゲストハウスや小規模な宿泊施設が多数存在し、これらの宿泊施設は、欧米からの長期滞在型の観光客の主な滞在先となっており、観光インフラ整備（島内の道路・歩道の改修、メコン川を渡る渡し舟の港の整備、等）による、更なる利便性の向上が期待されている。

宿泊施設の品質、サービスのクオリティ、衛生基準の向上に関しては、ASEAN 基準の下、MCT が品質向上の取り組みを進めている。MCT は、ラオス国内における宿泊施設および飲食サービスの基準と衛生管理の統一を図るため、全国 18 県の担当職員を対象に、ホテル、ゲストハウス、レストラン、娯楽事業の事業許可に関する研修を実施した。

MCT では、併せて、ホテル、リゾート、ゲストハウス等の宿泊事業に関する品質基準の改善を進め、急速に拡大する宿泊産業のニーズに対応した制度を策定した。また、国内で統一的に参照できる「宿泊基準ガイドブック」を作成し、各県での運用を開始した他、清潔で安全なレストランサービスに関する基準書の普及に係る活動や、衛生管理の標準化を目的としたレストラン向け標準フォームの整備等を実施した。これらの取り組みの下、全国的な観光サービス品質の向上と基準化が図られている。

(2) レストラン等

ラオスの飲食業界は、国内 GDP の約 3~4%を占め、観光に密接に関わる成長分野の一つとして位置付けられる。ラオスでは、首都のビエンチャンなど都市部を中心に外資系レストランやカフェの進出が進み、若年層や観光客に加え、地元住民を主な顧客とする店舗の拡大が顕著である。

特に、2022 年以降、都市部の商業環境は、急速に変容しており、フランチャイズ系ブランドの進出が加速し、カフェやコンビニエンスストアなど多様な業態の出店が相次いでいる。また、2025 年時点でラオス国内には 60 店舗以上の日本食レストランが存在しており、ローカルなラオス料理だけでなく、多国籍料理の需要も高まっている。

ラオス南部地域では、チャンパサック県のパクセー市を中心に飲食業が立地しており、観光地のワット・プー遺跡やボラベン高原への玄関口として、地元料理を提供する屋台や中価格帯のローカルレストランの他、近年、国際観光客向けのインターナショナルスタイルのレストランやカフェも増えてきている。

特に、ラオス南部のボラベン高原は、標高 1,000~1,300m の火山性土壌と昼夜の寒暖差により、高品質なアラビカ種コーヒーの産地として国際的に知られており、フランス植民地時代に導入されたコーヒー栽培は、フェアトレードやアグロフォレストリーの手法を取り入れ、持続可能な農業として発展している。

こうした地域の特徴を背景に、パクセー市内には、ボラベン高原産のアラビカ種の豆を使った自家焙煎やスペシャルティコーヒーを提供するカフェも多く、若年層をターゲットに、デザインやインテリアにこだわった店も増えてきている。

一方、ラオスには、まだまだ、英語が通じないレストランも多く、コミュニケーション上のハードル

を感じる場面も多い。観光客が翻訳アプリを使用しても通じないこともあり、店員と客の双方の心理的ハードルを下げるための対策が必要である。例えば、英語や写真入りのメニューや、店員用マニュアルの作成などは、比較的、低コストで取り入れやすいものである。また、今後は、衛生管理に加え、人材育成が課題である。



4.9.2 現地ツアー会社

現地旅行会社は、国際観光客向けのツアー商品の企画・販売をはじめ、交通手配、ガイド派遣、宿泊予約など、観光産業における中核的役割を担っている。ラオス最大級のランドオペレーターである Green Discovery Laos は、ビエンチャン、ルアンプラバン、パクセーの三つの都市に拠点を置き、アドベンチャーツアーやエコツーリズムなど、環境配慮型の体験型サービスを提供している。その他パクセーを中心に展開する現地ツアー会社は、現地ホテルや事業者と連携し、国際観光客向けのサービスを提供している。

欧米市場向けの旅行会社、DMC⁵⁵として、長年、ラオスのツアー商品を取り扱っている EXO Travel のルアンプラバンオフィスへのヒアリングによると、主な送客市場は、英国を含むヨーロッパ各国、オーストラリア、米国などの西洋市場であり、FIT、GIT⁵⁶、ラグジュアリー層を対象とした B2B⁵⁷型の DMC として営業を行っており、主要顧客セグメントは、プレ・リタイア層及びリタイア層の個人旅行者が中心である。

これらの顧客は、2～3 週間程度の長期休暇を利用した東南アジア周遊旅行の一部としてラオスを訪問するケースが多く、「Authenticity (本物の体験)」やサステナビリティを重視し、象乗り体験などの動物福祉に関わるアクティビティは、嫌厭される傾向にある。一方、質の高いハンドクラフトやストーリー性のあるショッピング体験への関心が高い、とのことである。

EXO Travel の売上は、約 7 割が、ルアンプラバンを中心とする北部地域の商品が占めており、ビエンチャン・北部その他がこれに続く一方、ラオス南部地域の商品（パクセー～シーパンドン）は、同社の商品の中でも最も販売量が少ない。

商品別に見ると、北部地域では、ルアンパバーン市内観光と托鉢体験が最も売れており、南部地域ではワット・プー遺跡訪問、シーパンドンでのサイクリングやメコン川ボートクルーズなどが定番コンテ

⁵⁵ DMC : Destination Management Company、地域観光に関わる専門的な情報を活用して、各種の観光サービスを提供する民間事業者。

⁵⁶ GIT : Group Inclusive Tour、団体ツアー

⁵⁷ B2B : Business to Business、企業間の商取引

ンツとして販売されている。

EXO Travel は、欧米の旅行会社を相手とする B2B 取引を基本とし、ラオス国内の宿泊施設・輸送事業者・アクティビティ事業者等と契約料金に基づき取引を行う DMC モデルを採用し、観光の持続可能性とビジネス倫理を重視していることから、ガイドが土産物店等からバックマーゲンを受け取るようなコミッション制度は設けていない、とのことである。

また、日本の旅行会社と提携し、主にラオスへの出張者の手配を行っている日系ランドオペレーターである株式会社ジャンピングツアー（Jumping Lao Tour）の東京事務所は、MCT の代表事務所として機能しており、日本国内で開催される展示会においてラオスブースの運営支援を行うなど、MCT と連携した観光プロモーション活動を展開している。こうした取り組みを通して、日本市場におけるラオス観光の認知度向上と、現地観光事業者との連携強化を図っている。

表 4-18：主な現地ツアー会社のサービス

会社名	拠点	主なサービス内容	言語対応	特徴・備考	ホームページ
Green Discovery Laos	パクセー市 (他ビエンチャン、ルアンプラバン)	エコツアー、アドベンチャー、トレッキング、ボラベン高原・シーパンドン方面のツアー	英語 仏語	ラオス最大級のランドオペレーター。環境配慮型ツアーに強み。	https://greendiscoverylaos.com/
EXO Travel	ルアンプラバン、ビエンチャン	B2B 向け LAND 手配（宿泊・交通・アクティビティ）	英語 ラオス語	欧米市場向け DMC	https://www.exotravel.com/destinations/laos#question_form
Jumping Lao Tour	ビエンチャン	日本からの旅行者・出張者向け手配、日本国内での展示会ラオスブース運営支援	英語 ラオス語	日系旅行会社として最初にラオスに現地法人を設立したラオス専門旅行会社。	https://jumping-lao.com/
Pakse Travel& Tour	パクセー市	宿泊・交通手配、日帰りツアー（ワット・プー遺跡、滝巡りなど）	英語 ラオス語	地元密着型。ホテル併設のツアーデスクで予約可能。	—
Discover Laos Today	オンライン	宿泊予約、ツアー販売、観光情報提供	英語 仏語	ラオス観光庁と連携する公式ポータル。現地事業者との連携多数。	https://www.discoverlaos.today/

出典：共同企業体

4.9.3 通訳・ガイド

ラオスでは MCT が認定する公認ガイド制度が整備されており、55 日間の訓練と複数回の試験を経て、英語、中国語、日本語など多言語対応のガイドが育成されており、現在 2,000 人以上が活動している。ガイドは National、Provincial、Regional の三つのレベルに分類され、3 年ごとの更新制が採用されている。

チャンパサック県では、DCT が過去に観光ガイドに対するトレーニング等を実施したものの、現在、観光ガイドの多くは、ビエンチャンとルアンプラバンに集中している。外国人ガイドがラオス国内でガイド行為を行うことは、法令で禁止されており、現地ガイドの雇用が義務付けられている。

ラオス南部地域の観光における課題の一つとして、多言語対応が可能なガイド人材が少なく、ハイシーズンには、ガイドが不足することが挙げられる。

通訳については、政府提供のコースや国家資格はなく、民間ベースの営業が主であり、国籍制限もない。

また、レンタカー会社や旅行会社のドライバーについても、ラオス語しか対応できないドライバーが多く、一部英語を理解できるドライバーもいるものの、ガイドのサポートが必要な場面が多い。

4.9.4 その他の周辺産業（マーケット、観光アトラクション、等）

ラオス最大のナイトマーケットは、ルアンプラバンのシーサワンウォン通りで毎晩開催され、約 250 店が軒を連ね、同市を代表する観光資源の一つとなっているものの、ラオスの織物や、モン族の伝統刺繍として並べられている商品にも、隣国のタイの工場や、中国で生産された安い外国製の商品が目立つ。

ラオス南部地域では、観光客向けのナイトマーケット等は、開催されていないものの、パクセー市の中心部には、南ラオス最大級ともいわれるダオ・ファン市場（Dao Heuang Market）があり、地元住民と観光客の双方に利用されている。

ダオ・ファン市場では、衣料品、銀製品、アクセサリ、薬草、電子機器など多様な商品が取り扱われており、早朝から多くの地元住民で賑わい、一部の観光客も土産購入やローカル体験を目的に訪れている他、チャンパサック（ワット・プー遺跡）方面やタイ国境方面へのソントウの乗り場としての機能も有している。

観光アトラクションについては、日本 ASEAN センターが 2021 年に実施した「ASEAN 旅行意識調査-ラオス-」によると、ラオス訪問経験者は、歴史・文化的観光資源や自然景観に対して高い満足度を示す一方、現地でのアクティビティや、体験型コンテンツに関する満足度が、低い傾向にある。

例えば、同じく歴史的寺院が多いタイ・バンコクでは、伝統衣装をレンタルして寺院を訪れ、写真撮影を楽しむ体験型アクティビティが、若年層を中心に高い人気を集めている。また、ベトナム・ホイアンでは、旧暦の満月の夜に開催されるランタン祭りが文化体験型観光として定着しており、幻想的な雰囲気味わえることから観光客の人気を博している。

ラオス南部地域でも、ボラベン高原に位置するタッド・フェーン滝で体験できるジップラインは、国際観光客の人気も高く、高さ約 200 メートルの滝の上を滑空する迫力満点のジップラインに加え、滝を見下ろしながら空中ハンモックで休憩したり、コーヒーを飲みながら絶景を楽しんだりするユニークな体験プランが提供されている。これらの体験は、Green Discovery Adventure & Eco Tourism が公式に運営しており、「自然」「冒険」「地域産業（コーヒー）」を組み合わせた観光商品として高い評価を得ている。

また、ラオスの自然を味わえるアクティビティとして、ドン・コーン島内で提供されるレンタサイクルも人気があり、長期滞在する欧米からのバックパッカーやカップルなどの利用者が多い。

ほとんどの宿泊施設がレンタサイクルのサーボスを提供しており、気軽に利用できる一方、パンクした自転車や、サドルが壊れたままの自転車が、修理されることなく放置されていたり、子供用の自転車がなくファミリー層には不向きであったり、という側面も垣間見えた。

島内のインフォメーションセンターには、スタッフも観光客もおらず、目立った観光サービスやアクティビティの提供はなく、のんびりした島の雰囲気そのものに大きな価値を見出す観光客の姿が印象的

だった。

MCTが作成しているナカサン、ドン・デット島、ドン・コーン島のエリアのマスタープラン（ドラフト版、2025-2035）でも、2035年までに、ドン・デット島、ドン・コーン島を中心としたメコン川の島々を、島の暮らしと持続可能な観光が調和する観光地とすることを、ビジョンに掲げている。

このような体験型の観光商品は、ラオス国内ではまだ少ないものの、観光客の滞在時間の延長や、消費の拡大、地域の雇用創出、若年層の観光産業への参入の促進、さらには、自然環境の持続的な活用や、地域経済の多角化など、多方面での効果が期待される。

一方、安全管理、環境保全、地域連携など、観光資源の開発・活用における課題も多く残されている。



4.9.5 観光人材育成

現在、ラオスにおける観光業の雇用者数は、約32万人であり、これは全国の総雇用の約16.5%を占める。また、観光業の雇用者数に占める若年層（15～24歳）の割合は、約21%であり、観光業は、若年層の雇用創出において、非常に重要な役割を果たしている。

一方、ラオスにおいては、宿泊、飲食、エンターテインメント、サービスなどの観光関連分野に従事する人材のスキルの平準化を図る必要があり、ラオス全体及び南部地域における観光人材には、サービス品質、デジタルスキル、外国語能力、管理能力など、人材により大きな個人差が見られ、観光人材の質的な向上が課題となっている。

こうした状況を踏まえ、ラオスでは、2025年より「LAO/336プロジェクト」が開始される予定であり、女性、若者、障がい者を含む2万人以上に対して、観光職業訓練を提供する計画である。

本プロジェクトは、ラオスの観光業における人的資本を強化し、持続可能かつ包摂的な観光産業の発展を支援することを目的としている。

観光人材育成のための教育機関については、首都ビエンチャンにホスピタリティおよび観光分野に特化した教育機関「Lao National Institute of Tourism and Hospitality (LANITH)」が設置されており、観光人材育成において中心的な役割を担っている。同機関は、2014年に世界旅行観光評議会（WTTC）より「Tourism for Tomorrow's People Award」を受賞し、国際的にも高い評価を得ている。

また、ラオスの国立大学や職業訓練校においても、観光・ホテル経営学部や課程が設置されているところもあり、ASEAN基準の下、2年、3年、学部、修士課程が用意されており、カリキュラムについ

ても、ASEAN 基準に基づいたカリキュラムが一部導入されている。

ラオス及びチャンパサック県において、研修コースまたはプログラムを提供している大学、短期大学、専門学校は、以下のとおり。

- ラオス国立大学（ビエンチャン特別市）
- スパヌウォン国立大学（ルアンプラバン県）
- サワンナケート国立大学（サワンナケート県）
- チャンパサック国立大学（チャンパサック県）
- パクパーサック職業訓練校（教育スポーツ省所管）

一方、本調査で実施したヒアリングによると、COVID-19以降、ラオス全体の大学進学率は、減少傾向にあり、チャンパサック大学では、多くの学部が募集定員に達せず、閉講している状況が確認された。

近年では大学に進学せずに、より早く、より高い報酬の得られる仕事を目指してタイなど給与水準の高い近隣国へ出稼ぎに行く若者が増加していることも原因の一つである。

現在、MCTをはじめとするラオス政府も人材開発に注力をしており、ガイド向けのトレーニング、協会による国内観光ガイドプログラム、ホスピタリティ・観光向けトレーニング、及び各州を巡回するモバイルトレーニングプログラム等を提供し、更なる観光人材育成を支援している。



4.10 農業、製造業等の他セクターの関連産業や支援産業との連携の可能性

4.10.1 農業セクターとの連携（アグロツーリズム、農産品の生産・販売等）

我が国のインバウンドをはじめ、近年、世界の観光分野では、従来の「モノ」を見たり買ったりする観光から、観光客が現地の生活文化や農業などの「コト」を体験する観光へのシフトが起きている。パクセー近郊のボラベン高原は、有名なラオスコffeeやコメなどの生産地であることから、こうした農業セクターと連携した観光開発の高いポテンシャルがある。

特に、ボラベン高原ではコメやcoffee、キャベツの生産が盛んであり、ラオス全体の生産量のうち、コメは約1割、coffeeは6割、葉・茎野菜は約4割が、チャンパサック県において生産されている。

チャンパサック県における農作物の生産量は下表のとおり。

表 4-19 : チャンパサック県の農作物生産量 (2022 年)

	チャンパサック県			全国
	作付面積 (ヘクタール)	単収 (トン / ヘクタール)	生産量 (トン)	生産量 (トン)
コメ	112,551	4.06	456,770	3,781,580
コーヒー	58,269	1.92	103,080	171,000
カルダモン	3,450	0.46	1,543	8,790
茶	463	2.30	1,052	16,800
トウモロコシ	8	5.38	43	462,810
スイートコーン	4,235	6.54	27,679	170,930
大豆	23	2.22	51	4,745
緑豆 (Mung bean)	110	2.05	225	5,230
ピーナッツ	977	2.66	2,595	40,990
ブラック・ビーン	1,277	2.44	3,117	6,640
たばこ	103	6.47	666	23,840
サトウキビ	440	49.29	21,686	1,502,200
いも類	22,983	24.92	572,660	5,077,750
- キャッサバ	21,864	25.42	555,719	4,863,400
- サツマイモ	738	17.22	12,711	128,240
- ジャガイモ	10	30.00	300	300
- タロイモ	371	10.59	3,930	69,970
野菜	41,423	9.19	380,564	1,492,950
- 葉・茎野菜	33,086	9.55	316,122	859,830
- 根菜類	2,840	7.50	21,287	167,470
- 果菜類・マメ科野菜	5,497	7.85	43,155	465,650
果物	17,220	11.11	190,902	1,374,260
- 果樹 (Fruit Tree)	14,161	9.91	140,323	366,800
- バナナ	805	27.52	22,150	737,470
- パイナップル	765	13.05	9,987	74,650
- パパイア	617	11.88	7,332	26,690
- スイカ	445	18.91	8,414	145,440
- レモン	427	6.83	2,696	7,950
- パッションフルーツ	310	9.91	4,846	-

出典 : Ministry Agriculture and environment, Crop Statistics year 2022 から共同企業体作成

以下では、ラオス南部地域における体験型観光および地場産品の振興に着目して、(1) 体験型観光、(2) ブランド化、(3) 販売チャネルの三つの側面から分析する。

(1) 体験型観光

1) コーヒー体験

ボラベン高原・パクソン周辺にあるシヌーク・コーヒー・リゾート (Sinouk Coffee Resort) を始めとするコーヒー農園では⁵⁸、自社農園内の見学、焙煎・カップングを含む「Bolaven Coffee Tour」を宿泊者向けに実施している。近年では、農園滞在と学習を兼ねた、南部地域を代表するアグロツーリズム拠点のひとつとして注目を集めている。

一方、ラオスにおけるコーヒーの収穫期は、アラビカ種は概ね 11～1 月、ロブスタ種は 2～3 月が目安とされる。ボラベンでは 11 月～3 月が“コーヒーシーズン”として案内されることが多い⁵⁹。

現在、「スペシャルティコーヒーに興味がある人」向けのプログラムがあることから、コーヒー愛好家が参加者として想定される⁶⁰。



出典：Slow Forest, Faces of coffee harvest in Laos (左)、
<https://www.retas.de/thomas/travel/page.php?album=laos2011&chapter=south-laos&page=1&lang=de> (右)

図 4-32：ボラベン高原でのコーヒー体験の様子

2) 稲作体験

メコン川の中洲にあるドン・コーン島などでは、エ宿泊施設が、ラオスの伝統的な稲作体験の機会を提供している。参加者は、季節に応じて田植え～脱穀など工程観察・体験が可能である。雨季の 6 月および 7 月頃に田植えを行い、10 月から 12 月に収穫が実施される (低地の主作)⁶¹。乾季 (裏作・灌漑地) には、12 月および 1 月に田植え、4 月および 5 月に収穫が行われている。主な対象は、「文化体験重視の旅行者」



出典：The Living Land Farm, RICE EXPERIENCE

図 4-33：稲作体験の様子

⁵⁸ 詳細は次の URL を参照。 https://sinouk-coffee.com/event-experience/coffee-tour-bolaven/?utm_source=chatgpt.com

⁵⁹ 詳細は次の URL を参照。 https://www.laoscoffee.org/champasak?utm_source=chatgpt.com

⁶⁰ 詳細は次の URL を参照。 https://sinouk-coffee.com/event-experience/coffee-tour-bolaven/?utm_source=chatgpt.com

⁶¹ 米国農業省 (USDA) (2020) “Laos Rice Report Annual”による。

「滞在型観光者」である⁶²。また、本体験は手軽に農作業を体験できることから、年齢層としては、シニア層や親子連れにも適していると考えられる。

3) 織物体験・ホームステイ

パクセー北方の中洲(メコン川の上流 17km ほど)の島にある高床式家屋にて、ホームステイや、伝統的な織物の体験、島内ツアーが実施されている⁶³。なお、織物の体験は年間を通じて実施されているものの、雨季(5~10月頃)には、川の水位が上昇するため、移動が天候に左右され、安全面に十分な注意が必要である⁶⁴。



出典：Tripjive, Discover Pakse's Silk Weaving Villages
図 4-34：ドン・コーン島／パクセー北部での織物体験

現在、織物体験とホームステイをパッケージにしたツアーもあり、主な対象は、「手工芸・文化体験重視」「スロー・ツーリズム」「田舎滞在」

を志向する旅行者である。ホームステイは、比較的時間に余裕のある旅行者向けの商品である。

(2) ブランド化

日本における農産物のブランド化は、多くの場合、農協(JA)が主体となって地域ごとの農産物(特産物)を統一した基準で管理・販売し、品質や産地の信頼性を高める形態をとることが多い。JAが中心となり、生産者を取りまとめて規格や出荷ルールを設けることで、市場での差別化や高付加価値化を実現している。さらに、地理的表示(GI)制度を活用すると、特定の地域・伝統的な生産方法と結びついた農産物を法的に保護でき、模倣品からブランドを守り、輸出競争力も強化できる。これにより、消費者は安心してその地域ブランドを選択することが可能になり、生産地は持続可能な収益基盤を築くことが可能となる。

日本における農産物のブランド化の代表的な事例の一つに、北海道・夕張市農協/JA夕張市の「夕張メロン」がある。JA夕張市が一元管理し、糖度・形状など厳しい検査をクリアしたもののみ「夕張メロン」として出荷される。出荷される箱には生産者番号が印字されており、トレーサビリティも担保されている。また、2016年には「夕張メロン」が地理的表示(GI)として登録された。「夕張メロン」は国内外での知名度が高く、競合製品との差別化に成功した事例である。

ラオス南部地域の代表的な農産物のブランド化の状況は、下表のとおり。

⁶² 詳細は次の URL を参照。 https://www.audleytravel.com/us/laos/things-to-do/living-land-rice-experience?utm_source=chatgpt.com

⁶³ 詳細は次の URL を参照。 https://www.ecotourismlaos.com/index_php/eco-attractions/handicrafts/210-silk-weaving-on-don-kho?utm_source=chatgpt.com

⁶⁴ 詳細は次の URL を参照。 https://www.ecotourismlaos.com/index_php/eco-attractions/handicrafts/210-silk-weaving-on-don-kho?utm_source=chatgpt.com

表 4-20：南部地域の代表的な農産物のブランド化の現状

農産物の名称および産地	現在の状況
コーヒー(ボラベン高原/チャンパサック)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2020年9月に「Bolaven Coffee (ボラベン・コーヒー)」がGI登録された⁶⁵。登録主体は、Bolaven Coffee Promotion Association である。 ・ 生産者協同組合CPC (Bolaven Plateau Coffee Producers Cooperative) が品質・販売面で中核を担い、産地ブランド化の実務基盤になっている⁶⁶。
茶 (パクソン=ボラベン高原)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「Paksong Tea (パクソン茶)」は2020年9月にGI対象として登録された⁶⁷。登録主体は、paksong Tea Promotion Association である。 ・ 関連団体によるプロモーション体制の整備も進んでいる。
米 (チャンパサック平地)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南部チャンパサック産米については、GI登録の公的情報は確認できていない。 ・ ラオス初の米GIは北部フアパン/シェンクワンの「Khao Kai Noi」である。
絹織物 (ドン・コー島など、チャンパサック)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南部チャンパサックの絹織物についてのGI登録は、確認できていない。 ・ GI登録例はルアンプラバン絹・フアパン絹 (いずれも北部) で、南部は地域観光や民泊を通じたコミュニティ・ブランディングが中心である。

出典：共同企業体作成

上記の農産物のブランド化およびGI登録の課題は、以下の四つである。

第一は、運用・統制である。GIの実効性には生産規約 (Code of Practice) と管理機関の運用、ロット単位のトレーサビリティが不可欠であるが、南部では小規模・分散生産ゆえの実務負担が大きい。FAO/MOICの資料でも、GI制度整備と運用能力の強化が、課題として挙げられている⁶⁸。

第二は、認知と市場浸透である。国内外バイヤー・観光客へのGI認知と表示の適正使用の徹底が必要である。ボラベンでも、真のGI品かどうかの識別・表示管理の必要性が指摘されている。

第三は、価値訴求の多層化である。GIだけでなく、協同組合 (CPC) やフェアトレード等の第三者認証・観光体験と連動した物語設計が不可欠である。しかし人材・資金面の制約があるため、この人材・資金面の改善に関する取り組みも重要である。

第四は、米および絹の南部地域での展開である。米や南部絹はGI未整備のため、産地定義・品質基準・検査体制の設計と、産地組織の構築が前提課題となる。今後は、同国北部地域の既存GI (Khao Kai Noi、絹) との差別化も必要である。

(3) 販売チャネル (直営店・市場)

ラオス南部地域における代表的な農産物の販売チャネルの状況は、下表のとおり。

⁶⁵ 詳細は次のURLを参照。 https://ip-register.aseanip.org/wopublish-generic-registry/public/gi?query=OFCO:LA&utm_source=chatgpt.com

⁶⁶ FAO (2016) “Geographical Indication expected to boost Laotian coffee exports,” (in) *FAO in Action in Asia and the Pacific*. Bangkok, Thailand

⁶⁷ 詳細は次のURLを参照。 https://ip-register.aseanip.org/wopublish-generic-registry/public/gi?query=OFCO:LA&utm_source=chatgpt.com

⁶⁸ FAO (2021) “Establishing a Geographical Indication System in Las People’s Democratic Republic”

表 4-21：南部地域の代表的な農産物のブランド化の現状

農産物	プロモーションの現状	課題
ボラベン・コーヒー (Bolaven Coffee, GI 登録済)	<ul style="list-style-type: none"> GI 登録により国際展示会や FAO・WIPO で紹介されている 生産者協同組合 (CPC) が品質管理と輸出を主導 DAO Coffee など大手企業や観光ツアー（コーヒーファーム体験）を通じた販売促進が活発 	<ul style="list-style-type: none"> GI マークの認知度が国内外ともに十分でない 小規模農家の統制やトレーサビリティ管理のコストが高い ブランドストーリー発信が輸出市場で限定的
パクソン茶 (Paksong Tea, GI 登録済)	<ul style="list-style-type: none"> 2020 年に GI 登録、国際機関や ASEAN で紹介 一部観光ツアーやフェアで「ボラベン・コーヒー」とセットで訴求されている 国内カフェ・土産市場でも少量流通 	<ul style="list-style-type: none"> 生産規模が小さく、認知度はコーヒーに比べて低い 国内外での販売チャネルが未成熟 品質規格・ブランド物語が十分に整備されていない
チャンパサック米 (主に低地稲、GI 未登録)	<ul style="list-style-type: none"> ローカル市場や観光地のレストラン・市場で消費されている 農家体験（田植え・収穫）を通じて観光と結び付けたプロモーションが一部存在 	<ul style="list-style-type: none"> GI 登録なしのため、輸出・国内差別化ブランドが弱い 北部「カオ・カイ・ノイ」など既存 GI 米との競争に埋もれやすい 生産者団体による統一ブランド戦略が不足
チャンパサック米 (主に低地稲、GI 未登録)	<ul style="list-style-type: none"> ローカル市場や観光地のレストラン・市場で消費されている 農家体験（田植え・収穫）を通じて観光と結び付けたプロモーションが一部存在 	<ul style="list-style-type: none"> GI 登録なしのため、輸出・国内差別化ブランドが弱い 北部「カオ・カイ・ノイ」など既存 GI 米との競争に埋もれやすい 生産者団体による統一ブランド戦略が不足

出典：共同企業体作成

(4) ラオス産の農産物の生産や取引に係る規制等

海外からの投資による農業法人の設立に関しては、ラオスには海外投資の支援及び規制を目的とする投資法がある。外国企業は土地を所有することはできず、コンセッションのみ可能である。

農業法人の設立に関しては、外国企業による 100%出資も可能である他、ラオス企業との 50:50 や 51:49 といった出資比率も認められている。投資に当たっては、事前に関係省庁との間で覚書 (MOU) を締結し、その後、投資委員会による審査・承認を受ける必要がある。

周辺国への生鮮野菜の輸出については、生鮮野菜（加工なし）の状態でのパッキングのみで直接輸出が可能である。パクセー周辺地域から輸出される生鮮野菜は、主に雨季に収穫されるキャベツ等が中心であり、タイ側バイヤーとの契約に基づき、洗浄と簡易梱包のみを行った上で輸出しており、カンボジア、ベトナム方面へも一部輸出している。MAE は、現在、ボラベン高原等の高原野菜等について、ラオス国内の他地域やミャンマー等への販路の拡大を検討している。

他方、JETRO ラオス事務所とのヒアリングによると、農産物の輸出に関しては、周辺国自身の国内農業保護政策の影響も受け、実際は、タイへの輸出には加工が必要な場合が多い、とのことである。特に、タイは、ラオスにとって最も重要なターゲット市場である一方、保護政策が強く、加工せずに輸出することは難しいのが現状、とのことである。花類は、種苗の持ち出し可能である。COVID-19 等の感染症や、植物や家畜の病気が発生した際は、検疫が厳しくなる状況は、日本も同様である。

ボラベン高原では、イチゴの観光農園を運営した日本企業もあったものの、COVID-19によるロックダウンを経て、現在は、観光農園は廃業し、玉ねぎ（加工してエキスを抽出し日本へ輸出入）や、たばこの生産へ転換している。

4.10.2 製造業セクターとの連携（手工芸品の販売等）

ラオスの手工芸品は、伝統的な織物、木工、金属細工、陶器、紙製品、装飾品、食品・飲料など多岐にわたっており、特に以下の分野が注目されている。

- 1) 織物・染色・刺繍： 養蚕から手織りまで一貫した工程を持ち、ナーガ文様など民族的意匠が特徴である。
- 2) 木工・竹・ラタン製品： 家具、灯籠、籠など、地域資源を活かした製品が多い。
- 3) 金属・陶器・紙工芸： 鋳物、花瓶、コウゾ紙など、伝統技術を継承した製品が見られる。
- 4) 装飾品・食品： 銀細工や伝統酒などがあり、観光土産として人気が高い。

2024年には、ラオス商工省が「ラオス・ハンディクラフト・ブランディング認証制度」を開始し、国内外での販売促進と品質保証の強化を図っている。ハンドクラフト商品や雑貨は主にナイトマーケットや地元市場で販売されているほか、空港売店やホテル併設ショップなどでも取り扱われており、海外からの観光客にとって代表的なお土産の一つとなっている。ラオス政府観光庁による詳細な観光支出構造の統計は公表されていないものの、近隣ASEAN諸国の観光消費構造を参考に推計すると、土産品（主に手工芸品）への支出は、平均旅行者の15～20%程度と推計される。

また、2008年より「ラオス ODOP（一村一品）プロジェクト」が始動している。これは日本の一村一品制度に倣い、手工芸や地場産業に基づく小規模な農産加工品、特産物の栽培などを支援する取り組みである。ODOP（One District, One Product）活動は、JICA およびラオス商工省の支援の下、地域住民による特産品の開発・販売を通じた生計向上と産業振興を目的として展開されている。特に、ラオス南部5県（サワンナケート県、サラワン県、セコン県、チャンパサック県、アッタプー県）では、織物や農産加工品を中心とした地域モデルの確立が進められている。ODOP製品の品質向上には、染色技術や包装資材など製造分野での支援が不可欠である。

現在、MCTは、ラオス各地の現地コミュニティにおいてODOP（One District, One Product）やCBTを積極的に推進している。

一方、観光セクターへの現地コミュニティの参加度は、現地調査で視察を行ったいずれの観光地においても限定的であり、特に、民間企業が運営する施設では、仕入れ値の安い中国やインドの外国製のお土産品が広く販売されており、地元の手工芸品を販売するスペースが設けられている施設はほとんどない。

なお、第1次現地調査を実施した時期はラオス観光のハイシーズンに当たり、視察先のワット・プー遺跡、シーバンドン、ボラベン高原の観光地は、いずれも多くの国際観光客で賑わっていたものの、これらの観光地において、国際観光客がこれらのお土産品を手にとって購入する姿を見かけることは、全くなかった。

AFDの「CHAMPAプロジェクト」で支援を行った手工芸品の生産者の商品を視察したが、地域の伝

統工芸品が持つ文化的な価値や本来の「実用の美」が失われ、単なるお土産品に形を変えてしまっている商品も多く、ドナーの支援するプロジェクトであっても、文化面で持続可能な観光を推進する難しさを実感するところである。

チャンパサック県では、AFD 支援の「Bamboo Handicrafts」が、実店舗販売に加え SNS (Facebook) を活用した B2B 販路開拓により都市部小売店への卸売を行いつつ、観光客向けワークショップの集客支援や手工芸品フェスティバルでの販売機会提供等の支援を受け、観光と製造を接続する実践例となっている。



また、AFD の CHAMPA プロジェクトが支援を行っている手工芸品事業者「Chez Maman」の事例では、ラオス産の素材・手工芸に限定し品質重視で選定し、来店者に産地・作り手・素材等の背景を丁寧に説明することでストーリー性を付加価値として提供しつつ、ホテル等との販売提携も行っている。

オーナーへのヒアリングによると、ラオスの手工芸セクターが抱える課題として、1) 作り手の継続・世代継承、2) 観光需要の季節変動に加え、3) 物流・EC コストや、4) 決済環境（カード決済端末等）が、オンライン販売拡大のボトルネックとなっている、とのことである。

なお、「Chez Maman」のオーナーは、現在、AFD の CHAMPA プロジェクトの支援の下、店舗の近隣に 250m²規模の多目的施設「チャンパサック文化センター」を建設中であり、織物、木彫りなどの手工芸品の制作の他、文化資料・ドキュメンテーションの展示などを行う予定であり、2026 年 11 月に工事が完了する予定である。



4.11 他ドナーによる支援の状況

4.11.1 ラオスにおける他ドナーによるインフラ分野の支援プロジェクト

ADB は、「国別パートナーシップ戦略 ラオス人民民主共和国 (2024～2028 年)」において、(i) 持続可能な公的財政の推進、(ii) 公共サービスに対する公平なアクセスの実現、(iii) 気候変動対策に対するコミットメントの推進、を戦略的優先課題として位置付けている。観光分野においては、サステナブル・ツーリズムの推進や、貧困率の高い地域におけるコネクティビティ向上に対する投資を通じた包括的な観光開発の実施が掲げられている。

世界銀行は、「FY2023～2026 ラオス人民民主共和国 国別パートナーシップ枠組 (CPF)」において、(i) マクロ経済の安定化による購買力向上と公共サービスへのアクセス保護、(ii) 脆弱な世帯の労働所得の向上、(iii) より良い自然資源管理を通じた持続可能な生計の確立、の三つの上位目標と、各上位目標に対応する九つのプログラム目標を設定している。プロジェクト目標においては、「気候変動に強いインフラ整備によるコネクティビティの向上」を通じた周辺国との往来促進や、「森林・生物多様性・保護区の気候適応的管理の改善」に向けた保護区におけるエコツーリズムの開発が掲げられている。

NEDA は、タイ・ラオス間の貿易および観光の振興に向けて、ラオスにおけるインフラ整備の支援に力を入れている。近年、タナレーンービエンチャン間の鉄道整備や、チェンマイービエンチャン間の国道の整備を通じて、ラオス・タイ間のアクセス改善による経済・社会分野における連携を促進している。ラオスの対外債務は減少傾向にあり、加えて ASEAN では「Leave No One Behind」を理念としていることから、ローン事業を続ける意向がある。金融リスクを軽減するためにも、他ドナーとの協調融資による事業実施に関心を寄せている。

EU、AFD、GIZ、および EIB は、ラオスの農業と森林産業における貿易・投資促進を目指す TICAF プログラムに対して、1 億ユーロ以上を出資している。四つのコンポーネントのうち、アグロエコロジカルなコミュニティ・ベースド・アクションを通じてコーヒー・茶産業の質を向上させる「GREEN CUP」は、AFD により実施されている。一方 GIZ は、森林の持続可能な利用と保全のための森林産業関連のバリューチェーン強化における地域コミュニティ (特に女性) の参加を促進する「ProFEB」を実施している。その他、農業・森林産業における民間投資支援と、接続性・市場アクセスの向上も、コンポーネントに含まれる。

近年、ラオスで実施されている主要なドナーによるインフラ分野の支援プロジェクトは、下表のとおり。

表 4-22 : ラオスにおける他ドナーによるインフラ分野の支援プロジェクト

ドナー	プロジェクト名	協力期間	支援内容
アジア開発銀行 (ADB)	大メコン地域における観光インフラ開発プロジェクト (第 2 期)	2018-2024	チャンパサック、カムアンを含む 4 県の観光地における道路・交通・都市インフラの整備等
	東南アジア地域における持続可能な観光プロジェクト	2021-2026	持続可能な観光に関わるプロジェクトの F/S 等の支援やステークホルダーの能力強化等
	GMS Corridor Towns Development Project	2015-2025	物流回廊の強化、道路安全、国境貿易円滑化、都市インフラ改善等
	GMS East-West Economic Corridor (EWEC) 道路改善	2015-2020	国道 9 号等の東西回廊改善等

ドナー	プロジェクト名	協力期間	支援内容
	GMS North-South Economic Corridor (NSEC) 道路改善	2015-2020	南北回廊（中国～ラオス～タイ）道路改善等
世界銀行 (WB)	Southeast Asia Regional Economic Corridor and Connectivity (SEARECC)	2022-2028	国道2号線(2W) および地方道路改善等
	Lao National Road 13 Improvement and Maintenance (NR13)	2019-2025	国道13号線の改良・維持管理、道路安全、過積載/軸重管理等
	競争力強化及び貿易促進プロジェクト	2018-2024	ビジネス規制の緩和による貿易促進と企業競争力の向上等
	Lao Road Sector Project 2	2007-2025	維持管理システム強化、気候レジリエンス、緊急時対応等
	Road Sector Project	2015-2017	NR1B・NR6A・地方道路改善等
タイ周辺諸国経済開発協力機構 (NEDA)	タナレーンービエンチャン鉄道プロジェクト	2019-2023	鉄道路線の拡張を通じたタイ・ラオス国境のコネクティブティの向上等
	国道11号線プロジェクト	2019-2024	チェンマイービエンチャン間の経済回廊の整備による越境貿易、投資、観光の促進等
	National Road No.12 (Thakhek - Na Phao) 改良	2024	国道12号の区間改良(越境物流・連結性強化)等
	第6タイ・ラオス友好橋 (ウボンラチャタニーサラワン)	—	橋、道路、税関及び出入国管理施設の建設等 ※ F/S 及び D/D は、タイ道路局により完了し、政府間で実施調整中
	大メコン圏(GMS) スマートかつ持続可能な観光インフラによる包摂的成長促進のための追加融資プロジェクト	—	チャンパサック県を含むラオス南部地域の持続可能な観光開発の促進に向けた都市インフラ整備、環境マネジメントの取組強化、観光産業界への地域住民参画の促進等
オーストラリア (AusAID/DFAT)	Road Maintenance Program Phase 2 (RMP2) (共同資金枠)	2004-2010	道路維持管理制度・予算執行・性能発注等の導入支援等
ルクセンブルク (Lux Dev 等)	地方道路改善など	2015-2022	農村道路改善、地方財政・レジリエンスを重視した農村アクセス改善等
	地方開発プログラム内での農村道路等整備	2023-2027	農村部のアクセス改善(農村道路等)を含む支援等
国連資本開発基金 (UNCDF)	地方インフラ支援	2015-2025	農村道路含む小規模インフラ整備等
韓国 (KOICA)	NR8 (AH15) 橋梁6橋アップグレード+道路安全	2024	国道8号で橋梁改修・道路安全対策を実施(事故リスク低減、通行性改善)等
アジアインフラ投資銀行 (AIIB)	National Road 13 South Extension Improvement and Maintenance	2024-2030	国道13号線の約50km区間の改修・維持管理(安全性・強靱性向上)等
	Climate Resilience Improvement of National Road 13 South Project (Section 3)	2020-2025	国道13号南部(ポリカムサイ県～カムアン県)の78km区間の修復・維持管理等
	Lao PDR: National Road 13 Improvement and Maintenance Project (NR13)	2019-2023	ビエンチャン近郊等で道路拡幅・舗装強化等
JICA	道路アセットガバナンス改善 (Road Asset Governance)	2025-2029	道路維持管理制度・財源・過積載対策など、アセットマネジメントの運用改善等
	ルアンパバーン: 持続可能な都市開発・交通管理	2023-2026	観光都市の交通管理・計画策定(道路交通の運用面の改善を含む)等
	道路維持管理能力強化プロジェクト	2011-2017	ビエンチャン県公共事業・運輸局の道路の維持管理能力の向上等
	国道9号線橋梁改修計画	2016-2019	サワンナケート県内の国道9号線の橋梁(セクムカーム橋、セタームアック橋)の改修等

出典：共同企業体作成

4.11.2 ラオス南部における他ドナーによる観光分野の支援プロジェクト

NEDA は、中長期計画「Cross Border Economic Enhancement Strategy 2026-2030」において、持続可能な観光開発や、観光分野における国家間連携の強化を通じた、同地域の経済発展が重視されている。現在、同計画に基づき、ラオス財務省と協力候補事業について協議しており、第 10 次社会経済計画の策定を待って観光分野のプロジェクトリストを決定する予定。チャンパサック県においては、コーン郡のバン・キナク及びドン・コーンからドン・デットにかけての地域にて、第 2 期上水道供給システム整備のための技術協力事業を実施予定。加えて、チャンパサック県を含むラオス南部地域において、ADB と協力して持続可能な観光開発促進のための事業を実施することを検討中である。

AFD は、2020 年から 2028 年 6 月までの間、遺産保全と、観光地としての魅力向上のための観光開発を目的とした、CHAMPA プロジェクトを実施中。支援額は 1,100 万ユーロ。ワット・プー博物館の修復及び拡張、ワット・ムアン・カーンの修復、旧市街を巡る「Hermit トレイル」の整備、地域住民による手工芸品の生産・販売活動やアクティビティ実施の支援などを行っている。旧市街を巡るトレイルについては、同公有地のライダー調査を含む調査及び発掘作業は完了しており、2026 年 1 月より建設を開始予定。チャンパサックの観光案内所も AFD の支援により設立されたもので、観光名所やアクティビティ、宿や交通手段などを案内する。併設するシアターではパペットショーの公演を実施しており、2026 年初旬には公園とジムも完成予定。

ADB は、シーバンドンの村内道路や、電気カートなど移動手段の整備を過去に実施しているものの、現在は、チャンパサック県の活動は活発ではない。

その他、インド政府 (Archaeological Survey of India: ASI) は、現在、ワット・プー遺跡の南宮殿の壁面を、レンガを用いて修復中である。また、韓国文化財保護財団 (Korea Cultural Heritage Agency) は、2013 年から 2025 年までの長期にわたり、ホン・ナン・シダ寺院修復事業を実施中であり、ワット・プー遺跡周辺のガイドブック (ラオス語、英語、韓国語) も作成している。KOICA は、将来的に北部地域の能力強化に注力する方針である。



近年、ラオスで実施されている主要なドナーによる観光分野の支援プロジェクトは、下表のとおり。

表 4-23 : ラオス南部における他ドナーによる観光分野の支援プロジェクト

ドナー	プロジェクト名	協力期間	支援内容
JICA	サワンナケート県及びサラワン県における一村一品プロジェクト	2008-2012	サワンナケート県及びサラワン県における ODOP の普及等

ドナー	プロジェクト名	協力期間	支援内容
	JICA-ASEAN 連携ラオスパイロットプロジェクト (LPP)	2010-2015	ASEAN 事務局及び JICA の連携による観光振興、農業振興、環境管理の 3 分野を対象としたプロジェクトの実施等
アジア開発銀行 (ADB)	大メコン地域における観光インフラ開発プロジェクト	2015-2021	チャンパサック県、カムアン県を含む 4 県の観光地におけるインフラの整備等
	パクセー都市環境改善プロジェクト	2012-2023	パクセーの観光・経済拠点としての競争力強化に向け、廃棄物管理、洪水・排水対策等の都市環境インフラ整備と、コミュニティの能力強化の支援等
	東南アジア地域における持続可能な観光プロジェクト	2021-2026	「持続可能な観光」に関わるプロジェクトの F/S 等の支援やステークホルダーの能力強化等
世界銀行 (WB)	少数民族コミュニティの生計手段の確保と福祉の向上支援	2011-2016	日本社会開発基金 (JSDF) の資金により実施された、フアバン県及びサワンナケート県におけるコミュニティ主導型開発 (CDD) プロジェクト等
タイ周辺諸国経済開発協力機構 (NEDA)	パクセー国際空港改良事業	2006-2014	滑走路及び駐機場の拡張、6 階建ての航空交通管制塔の新設、飛行管理システムや保安設備の導入、消防車 2 台と救急車 1 台の配備等
	上水道システム整備事業	2013-2016	チャンパサック県、サワンナケート県を含む 5 県の上水道システム整備による新規の小規模ビジネス促進や農業生産性向上等
	水道供給システム整備のための技術協力事業フェーズ 2	-	ビエンチャン、カムアン、チャンパサック、サワンナケート、ルアンプラバンの 5 県の上水道整備に関わる技術協力、チャンパサック県のコーンバン・キナクの浄水場の拡張、ドン・コーン/ドン・デット島の浄水場の新設等
韓国国際協力団 (KOICA)	南部 3 県における統合型農村開発パイロット・プロジェクト	2021-2025	チャンパサック県、サラワン県、セコン県の 20 のパイロット村の生活水準向上を目的とした、CBT 推進を含むコミュニティの能力強化、農業技術訓練センターの設立等
インド考古調査局 (ASI)	ワット・プー寺院の修復事業	2007-2028	ワット・プー遺跡の南宮殿の修復
ドイツ国際協力公社 (GIZ)	ヒン・ナム・ノ 地域における自然保護および持続可能な資源管理	2013-2018	地域住民による自然資源管理計画の策定、保護区管理体制の構築
	市場経済の強化に向けた人材育成事業 (HRDME)	2004-2014	チャンパサック県及びルアンプラバン県を対象とする特定のセクター (観光業やコーヒー/茶の生産など) を対象とした民間セクター開発支援、職業教育訓練の実施等
	貿易・起業支援による ASEAN への地域経済統合 (RELATED)	2014-2017	チャンパサック県及びルアンプラバン県を対象とする財・サービス貿易における中小企業の競争力強化等
フランス開発庁 (AFD)	UNESCO 世界遺産の保全	2009-2019	LIDER による航空測量や考古学研究を通じたチャンパサック県の文化遺産の調査、サワンナケートにおける長期マスタープランの策定等
	チャンパサック県及びサワンナケート県における文化遺産の把握・保全・価値向上 (CHAMPA)	2020-2027	チャンパサックにおける遺産や建物の価値向上および観光商品の創出、サワンナケート県における長期マスタープランの策定等
韓国文化財保護財団	ホン・ナン・シダ寺院の保存修復事業	2013-2025	ホン・ナン・シダ寺院の修復、アプローチ道路の整備、修復に係る人材育成、ワット・プー遺跡のガイドブック作成等
EU	観光セクターの若手起業家及び中小企業支援	2025-2028	SWITCH-Asia の一環で、チャンパサック県を含むラオス 4 地域にて、サステナビリティ認証の普及を通じた観光セクターのグリーン移行支援や環境・社会に配慮した起業と投資促進等

ドナー	プロジェクト名	協力期間	支援内容
EU、AFD	統合的ランドスケープ管理を通じた生態系保全	2020-2024	サワンナケート県を対象地域とする CBT や持続可能な農業を含む、環境配慮型ビジネスの推進等
ルクセンブルク開発協力庁 (Lux-Dev)、スイス開発協力局 (SDC)	観光・ホスピタリティ分野のスキル開発 (Project LAO/029)	2016-2022	南部地域を含むラオス全国における観光・ホスピタリティ分野における持続可能で包括的な成長に向けた技術・職業教育訓練等
Lux-Dev、SDC、EU	観光・農業・林業分野の職業訓練 (Skills for tourism, agriculture and forestry: STAF)	2023-2027	チャンパサック県やサワンナケート県におけるホテルやレストラン等のホスピタリティ分野の職業訓練の実施等

出典：文献調査及びヒアリングを基に共同企業体作成

ラオスにおける中国政府による二国間協力の内容は、公表されておらず、詳細は不明であるものの、主に国営企業が、民間ベースで投資事業を展開しており、特に、電力インフラの分野において、中国企業が参画する独立系発電事業者 (Independent Power Producer: IPP) が多数存在する。

サラワン県では、China Gezhouba Group が BOT 方式で Xelanong 2 水力発電所 (35 MW) を整備している。また、中国水利電力対外会社は、アタプー県の Nam Kong 1 水力発電所 (160 MW) 整備事業に 65%、セコン県の Kaleum 石炭火力発電所に 75% 出資している他、セコン県の Houay La Nge 水力発電所 (60MW) も、中国企業により開発されたものである。さらに、チャンパサック県のカンボジア国境のシーバンドンにあるドン・サホン水力発電所は、中国電力建設公司 (Power China) の子会社であるシノハイドロ社が、EPC⁶⁹契約の下、発電所の建設を請け負っている。

観光分野においては、2017年6月、ラオス政府と香港企業 (Laos Mahanathy Siphandone Investment Co. Ltd.) の間でシーバンドン経済特区に関する MOU が締結され、2018年6月には99年間のコンセッション (BOT 方式) が付与された。同経済特区は、コンセッション・エリアが7,075ヘクタール、諸島間の連結性向上を目指す開発エリアが2,771.01ヘクタールの合計9,846.01ヘクタールである。総額90億米ドルを投資し、2030年までに230万人、2050年までに1,500万人の観光客誘致を目指している。このうち、短期 (2018~2025年) では、基礎インフラ (道路、橋)、コーンパペンの滝周辺の観光施設、およびホテルの建設を実施し、中長期 (2025~2050年) では、パクセー国際空



出典：Shi Phan Don New Economic Development Zone Environmental Management and Monitoring Plan, 2018

図 4-35：中国企業によるパクセー国際空港の完成予想図

⁶⁹ EPC 契約：エンジニアリング (Engineering)、調達 (Procurement)、建設 (Construction) を一括したプロジェクトとして設備建設工事を請負う契約方式。

港の改修・拡張、スマートシティ、大規模商業施設の建設等を段階的に進める計画である。

同経済特区の整備の進捗状況は、下表のとおり。

表 4-24：シーバンドン経済特区の整備の進捗状況

時期	進捗状況
2018年10月 - 2021年2月	「Maha Nathi Sithandone SEZ Project」から1,200万USDの助成を受け、2018年10月にコーン島を周回する43kmの道路の建設を開始、2021年の2月に開通した ⁷⁰ 。
2022年8月	メコン・インターコンチネンタル・ホテルおよび大規模物流倉庫の建設が開始された。二つのプロジェクトの建設費用は約6億ドルと推定される ⁷¹ 。
2023年2月	ラオスの伝統楽器ケーンを模したツインタワーの起工式が2月22日に行われ、建設が開始された。3年間で約1.3億USDの投資が見込まれていた ⁷² 。
2024年1月	電気、水道、環状道路などの基本的なインフラの建設は2023年に完了した。一方、複数の五つ星ホテル、養魚池、ゴルフ場の建設が予定されていたが、COVID-19パンデミックの影響で数年延期されている。ゴルフ場建設については、立ち退きを拒否する35世帯との対立もあり、難航した ⁷³ 。
2024年8月	賃金未払いにより作業員が離脱したことで、建設が数ヶ月間停止 ⁷⁴ 。
2025年12月	本来、完了予定である建設プロジェクトは停滞しており、13階建てホテル二棟のうち一棟は、依然として骨組み状態 ⁷⁵ 。

出典：共同企業体作成

コーンパペン滝とリーピー滝については、2020年初頭、チャンパサック県当局が Ying Sokxay 社との管理委託契約を停止し、コーン郡が両施設の管理権限を掌握した後⁷⁶、香港を拠点とする Laos Mahanathy Siphandone Investment Co., Ltd. が開発者として管理権限を引き継いだ⁷⁷。2022年以降は、ラオスと香港投資家による合弁企業 Sithandone Joint Development Company が2滝の観光地開発を進めている⁷⁸。

また、ボラベン高原においては、タッド・フェーン滝のジップラインが、ラオスの地元企業である Green Discovery Laos によって運営されている。同地域のタッド・ユアン滝は、地元コミュニティ主導で運営されており、ASEAN 持続可能な観光賞を受賞している。

⁷⁰ https://laotiantimes.com/2021/02/17/new-concrete-road-open-for-use-in-don-khong/#google_vignette

⁷¹ <https://laotiantimes.com/2022/08/03/sithandone-sez-unveils-new-development-projects/>

⁷² <https://kpl.gov.la/EN/detail.aspx?id=71640>

⁷³ <https://www.rfa.org/english/news/laos/champassak-land-compensation-01042024160353.html>

⁷⁴ <https://www.rfa.org/english/news/laos/sithandone-special-economic-zone-workers-08282024143152.html>

⁷⁵ https://www.lemonde.fr/en/international/article/2025/12/27/laos-4-000-islands-archipelago-grapples-with-china-s-economic-expansion_6748861_4.html

⁷⁶ https://vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent_Champassak.php?utm

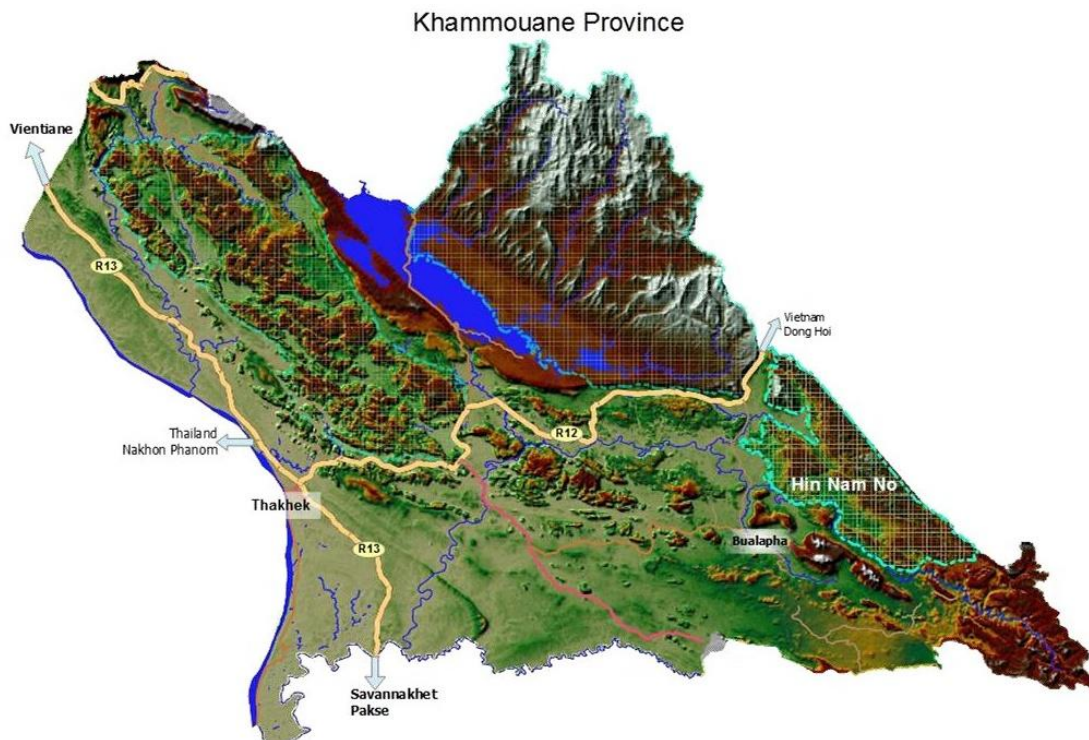
⁷⁷ <https://www.radiofree.org/2020/01/13/laos-champassak-province-hands-over-waterfalls-projects-to-hong-kong-firm/?utm>

⁷⁸ <https://laotiantimes.com/2022/10/17/champasack-to-develop-areas-around-two-waterfalls-for-tourism/?utm>

4.12 ヒン・ナム・ノ国立公園の状況

4.12.1 ヒン・ナム・ノ国立公園の概況

ラオス中部のヒン・ナム・ノ国立公園は、ドイツ政府によるラオスにおける森林保護プロジェクトである「Protection and Sustainable Use of Forest Ecosystems and Biodiversity (ProFEB)」の下、GIZの支援により2021年にIUCNのグリーンリスト(Green List of Protected and Conserved Areas)に登録された後、先にUNESCO世界自然遺産に登録されているベトナムのフォンニャ・ケバン国立公園(2003年登録)の登録範囲を拡大する形で2025年にUNESCO世界自然遺産に追加登録された。



出典：ヒン・ナム・ノ国立公園公式 HP

図 4-36：ヒン・ナム・ノ国立公園位置図

ヒン・ナム・ノ国立公園は、94,121 ha のエリアに 4 億年以上前に形成された石灰岩から成るアジア地域最古の熱帯カルスト地形が広がっており、世界最大の地下河川であるセーバンファイ洞窟など大小 170 以上の鍾乳洞が点在する他、ラングール（霊長類の一種）など多くの固有種が生息している。

他方、ヒン・ナム・ノ国立公園のエリアは、ベトナム戦争当時、また、国道 12 号線を含むヒン・ナム・ノ国立公園のエリアは、ベトナム戦争当時、中立国であったラオス側の山岳地帯を通過して北ベトナムと南ベトナムの間を秘密裏に結ぶ補給路（ホーチミン・ルート）となったことから、連日、アメリカ軍の激しい爆撃を受けた地域であり、今も現地に残るクラスター爆弾等の不発弾による住民の被害が後を絶たず、戦後、50 年を経た現在も地域住民を苦しめ、地域の経済発展にとって、大きな障害になっている。特に、観光客が決められたルートを逸脱して国立公園内を散策することには、不発弾被害の大きなリスクを伴うことが、GIZ の支援の下、整備が行われたヒン・ナム・ノ国立公園の公式 HP 上でも警告されている。なお、ホーチミン・ルートについては、GIZ の支援の下、地域住民が主体となったコミュニティ・ベースド・ツーリズム (CBT) の試みとして、ホーチミン・ルートの戦跡を辿るホーチミン・トレイル等の観光商品開発も行われている。

4.12.2 ヒン・ナム・ノ国立公園のインフラ開発の状況

ベトナム側のフォンニャ・ケバン国立公園については、ベトナム中部ドンホイから車で片道 1.5 時間程度とアクセスも良く、日本の旅行会社のツアーにも組み込まれている。

一方、ラオス側のヒン・ナム・ノ国立公園については、東西経済回廊の一つである国道 12 号線沿いにあるものの、ラオス中部の最寄りの都市であるターケーキからヒン・ナム・ノ国立公園の散策の拠点となるブアラファ村までは、距離にして 180 km、車で片道 4.0 時間程度と観光客にとってアクセスが良好とは言えない。また、ラオスの観光客のうち多くを占める個人の観光客の利用に供する公共交通機関のサービスも無い他、国道 12 号線から先の村内の道路は、舗装されておらず、雨期になると、道路がぬかるみ、観光客のアクセスは著しく困難となる。また、ヒン・ナム・ノ国立公園の拠点となるブアラファ村や最大の観光スポットであるセーバンファイ洞窟を訪れる際には、途中、安全性の不十分な渡し舟に車両を載せて河川を渡河しなければならず、河川が増水する雨期（5 月～10 月）には、アクセスそのものができなくなる日もある。

こうした状況の中、ドイツ復興金融公庫（KfW）により、ブアラファ村からセーバンファイ洞窟までの 14km の村内のアクセス道路を整備する計画があることが、世界遺産の登録文書に添付された管理計画書⁷⁹に記載されているものの、現在までのところ、整備は進んでおらず、COVID-19 以前の 2019 年にヒン・ナム・ノ国立公園を訪れた観光客数は、年間 650 人程度（うち半数がラオス人観光客）に留まっている。また、管理計画書では、持続可能な観光の観点から大規模な観光開発ではなく、地域住民が主導する CBT を観光開発の柱に掲げる一方、これまでのところ、観光客の利用に供する宿泊施設や観光サービス（レストラン、現地アトラクション等）等の観光インフラの開発は進んでいない。

なお、現在、ヒン・ナム・ノ国立公園に隣接する地域において、ベトナムーラオスタイを結ぶ鉄道敷設する計画や、ラオス側において石炭火力発電所の建設計画があり、環境社会配慮上の懸念事項となっていることが、環境管理計画書に記載されている。

UNESCO 世界自然遺産のトランスバウンダリー・サイトとして、ラオス側のヒン・ナム・ノ国立公園を含む形で登録範囲が拡大された背景には、こうしたラオス側のインフラ開発からベトナム側のフォンニャ・ケバン国立公園の水源域を保全することも背景の一つになっている、と考えられる。



出典：ヒン・ナム・ノ国立公園公式 HP

⁷⁹ Hin Nam No National Park Collaborative Management Plan 2021-2025, Ministry of Agriculture and Forestry, GIZ, 2022 年 9 月

4.12.3 ヒン・ナム・ノ国立公園の観光プロモーションの状況

ヒン・ナム・ノ国立公園については、既に GIZ の支援の下、デジタルマーケティングのプラットフォームとして、農林省のヒン・ナム・ノ国立公園の公式 HP が整備されており、(1) 国立公園の紹介、(2) 観光スポットのデジタルマップ、地域の歴史やストーリーを住民が語る(3) プロモーションビデオ、(4) 観光スポット、観光ルートの解説、**Dos & Don'ts**、ランドオペレーターのアドレス、など観光プロモーション用のコンテンツが既に整備されている。また、GIZ の支援においては、UNESCO 世界自然遺産の登録に関わる管理計画書の作成と並行して、農林省の下、地域の住民が観光地経営や CBT に関わる活動を自律的に行うための組織・体制づくりや、住民の啓発活動等の技術協力も実施されており、この中で地域住民による観光ガイドやレンジャーの養成等も実施されている。

これまでのところ、ヒン・ナム・ノ国立公園を含むツアー商品等は、日本では販売されていないものの、既にベトナムやタイの旅行会社の HP には、ヒン・ナム・ノ国立公園を紹介する記事を掲載しているものもあり、2025 年の UNESCO 世界自然遺産の登録を契機に、今後、アクセス道路や宿泊施設等のインフラ整備が進めば、SIT 層等を中心に、徐々に観光客数も増えていくものと思われる。

SUGGESTED ITINERARY

DAY 1: Thakhek – Gnommalath – Langkhang (stop overs on the Thakhek Loop) – Night in Langkhang

DAY 2: Pha Koud Mountain (early morning) – Houay Hok Trail – Night in the jungle (to organize in advance with local guides) or back to Langkhang

DAY 3: Songsou waterfall – HCM Trail – Boat to Nong Ping from Ban Pakphanang – Night at Xe Ban Fai cave campsite

DAY 4: Xe Bang Fai cave – Xieng Lue waterfall Back to Langkhang or Gnommalath for the Thakhek Loop or back to Mahaxay and Thakhek.

DO & DON'TS

- Always hire a local guide for your walk through the villages and the caves.
- There are still many unexploded bombs in the area, keep to used paths.
- Take back all rubbish including cigarette butts. Keep the area clean.
- Do not take anything from the Park including plants from the forest.
- Do not purchase wildlife or wood products from the area.
- Please do not disturb wildlife with loud noises

CONTACTS

- Ban Nongboua (Mr. Sibunhuang) 030 48 88 465
- Ban Nongseng (Mr. Khamsai) 020 78 950 228
- Ban Thongxam (Mr. Bounma) 020 97 171 442
- Nong Ping Boat Group (Mr. Chome) 020 96 418 720
- Nong Ping Campsite (Ms. Taem) 020 96 993 669
- Nong Ping District Guesthouse 020 78 993 696
- Pakphanang Boat Group (Mr. Bounna) 030 94 57 695
- Chindaphone Guesthouse Bualapha 020 97 948 880
- Chansamai Guesthouse Bualapha 020 588 073 35
- Sayphoulouang Resort Langkhang 020 55 223 222
- VM Guesthouse Langkhang 030 91 14 885
- Green Discovery Laos (English Speaking) 031 252 908

出典：ヒン・ナム・ノ国立公園公式 HP

図 4-37：ヒン・ナム・ノ国立公園の観光プロモーション用の公式 HP

4.13 ルアンプラバンの状況

4.13.1 ルアンプラバンの観光地管理の現状

観光地経営の観点から、第2次現地調査において、ラオス最大の観光地であるルアンプラバンを視察し、DCTとの面談を実施した。

ルアンプラバンについては、1995年にUNESCO世界文化遺産に登録された後、急速に観光開発が進み、2022年の老中高速鉄道の開業後は、中国がタイを抜いて観光客数のトップシェアを占めるようになり、視察当日も、多くの中国人観光客が訪れていた。今後は、ルアンプラバン国際空港の拡張工事が韓国企業とのコンセッション契約の下、実施される他、メコン川の上流に橋が建設され、対岸に中国のSEZとして、IR施設の大規模なリゾート開発が行われる予定であり、さらなる観光客の増加が見込まれる。

ルアンプラバンの歴史地区のメインストリートの建築物については、歴史的建造物としての価値が保たれているのは、建物のファサードのみである。

DCTによると、それまでメインストリートのショップハウスに住んでいた地域住民は、90年代以降、急速な観光開発の進行と共に、歴史的建造物に指定されたショップハウスの建物を外国人の経営者に売るか、もしくは不動産登記上の所有権を残したまま、外国人の経営者に有償で譲渡し、住民家族は、歴史地区の郊外の住宅地に新たな住宅を建築して移り住んでいる、とのことである。それによって、地域住民の多くが歴史地区から流出し、無形文化遺産としての地域住民の伝統的な生活文化は、歴史地区から姿を消した、とのことである。

その結果、内部の空間構造は、既に外国人が経営する欧米のインテリアデザインを取り入れたレストラン、バー、アパレルショップ、土産物店などの店舗に大規模な改装が行われ、ファサードにもフランス風のカフェの庇や、アパレルショップの看板が、歩道にまで溢れ出しており、歴史的なショップハウスとしての空間構造の原型や価値だけでなく、文化遺産としての地域住民の生活空間は失われており、UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーンに指定された歴史地区としては、異例の状態であった。

この点については、同じUNESCO世界文化遺産のイタリアのプーリア州にあるアルベロベッロでも、世界遺産の登録後、急速に観光開発が進み、トゥルツリと呼ばれる歴史的建造物の住宅建築の多くが土産物店等に改装されているものの、内部の空間構造を含む歴史的建造物としての価値は、保存されており、自治体及び地域住民がDMOを組織し、住民がそこに住み続けながら、観光産業に携わっている点が、ルアンプラバンとは大きく異なる。

また、DCTによると、メインストリートの交通は、交通警察が各所で巡視に当たり、駐停車規制が行われているため、以前に比べて、観光車両の路上の駐停車は減った、とのことであったが、歴史地区の外周を回るデイリーパスで乗降可能な巡回バスやメインストリートを往復するトゥクトゥクを利用して観光客はおらず、白色の多数のミニバンが、歴史地区のメインストリートに駐停車し、観光客の乗降を行っている姿や、観光客がレンタルしたバイクや、アパレルショップやレストランの店員のバイクの路上駐車が目立った。

さらに、ナイトマーケットで売られている商品についても、ラオスの織物や、モン族の伝統刺繍として並べられている商品でも、隣国のタイの工場や、中国で生産された安い外国製の商品が目立った他、ルアンプラバンの朝を象徴する伝統的な托鉢の風景についても、もはや観光商品となり、中国人観光客

が、現地の提携旅行会社が販売する托鉢キットを手にノースリーブやショートパンツ姿で参加していた一方、敬虔な仏教徒としての地域住民の姿は、ほとんど見られなかった。

こうした急速なインバウンド景気の波が、地域の文化や風景を根本から変えていく状況は、ルアンプラバンだけでなく、現在、北海道のニセコや、長野県の野沢温泉など、日本各地でも生じ始めており、観光開発による最も典型的な負のインパクトの一つに挙げられる。

チャンパサックの旧市街でも、同様の外国人経営者による観光開発が進みつつあり、ルアンプラバンのように歴史的建造物の価値や地域住民の生活や生活空間が失われることの無いよう、地域住民を巻き込んだDMOのような枠組みを構築することが、愁眉の急である。



4.13.2 ルアンプラバンの観光サービス

ルアンプラバンは、ハイシーズンということもあり多くの観光客で賑わっていた。中心地から少し外れた下記写真中央のような織物体験サービスを提供する手工芸品を扱う店舗もあった。利用者は、タイからの観光客が一番のメインターゲット層であり、タイ語・英語のパンフレットも充実している。

ルアンプラバンは、日本人観光客からの人気も高いが、ラオス全土で日本語を話せるガイドはわずか15人しかおらず、そのうち13名がルアンプラバン選任のガイドとなり、隣国のカンボジアのアンコールワット+ラオスのルアンプラバンなどのセットとなるパッケージツアーに同行する現地ガイドとしては2名のみとなる。今後は、更なる日本人観光客の増加に備えて、観光に携わる日本語ガイドの人材育成が急務である。

4.14 既存の JICA 事業の状況

4.14.1 海外協力隊事業

2025 年 10 月時点でラオスには、合計 12 名の JICA の海外協力隊員のボランティアが派遣されている。派遣先は、首都のビエンチャンの他、ラオス北部のルアンプラバンやシェンクワン県の DCT や商工省（MIC）傘下の地方組織が主であり、現在、本調査の対象地域であるパクセーを含むチャンパサック県やラオス南部地域には、隊員の派遣は行われていない。主な職種は、コミュニティ開発、青少年活動、手工芸であり、手工芸品や農産加工品の商品開発や販路の拡大等に係る活動が行われてきている。

4.14.2 草の根技術協力事業

これまでにラオスで実施された JICA の草の根技術協力事業としては、長岡造形大学がラオス北東部のシェンクワン県の二つの村（ムアン村、ポンカム村）の住民を対象に「デザインプロセスを活用した持続的な観光商品の開発及び質向上プロジェクト（2022 年 10 月～2025 年 4 月）」を実施した。本プロジェクトでは、住民に対し、商品デザインのプロセスを通して支援を行うことにより、蜂蜜・茶葉・手織物・米麺といった地域の伝統的な商品の販路を拡大し、地域住民の生計向上に向けた協力が行われた。



出典：JICA HP

4.14.3 JICA 事業との連携の方向性

上記の海外協力隊事業や草の根技術協力事業の活動内容は、いずれも観光セクターとの関連性が高く、パクセーを含むチャンパサック県においても竹細工や織物等の手工芸品が生産されているだけでなく、パクセー郊外のボラベン高原は、ラオス最大のコーヒーやお茶の生産地であることから、同様の活動を、ラオス南部地域にも展開していく余地がある。今後、本調査の対象地域であるパクセーを含むチャンパサック県において、将来的な JICA の観光分野の協力の方向性や協力候補事業を検討する際は、無償資金協力事業等の資金協力事業のスキームを用いてハード面の整備を行った上、技術協力プロジェクトでカウンターパート等を対象に専門的なレベルのソフト面の技術移転を図ると共に、海外協力隊事業や草の根技術協力事業により、草の根レベルで我が国とラオスの交流を深めていくことも重要である。

なお、旅先でのお土産品の購入は、日本人には馴染み深い一方、近年、持続可能な観光に係る環境の観点から欧米の海外からの観光客は、実用に供しない「モノ消費」を控える傾向にある。ラオス政府の観光政策も従来の一村一品のお土産品開発のような「モノ消費」の支援に加え、地域住民と連携したホームステイなど、地域の生活や食文化を体験する「コト消費」の支援を重点政策に掲げており、我が国も「モノ消費」だけでなく「コト消費」を支援する新たなアプローチを検討するタイミングに来ている。

4.15 ラオスの観光分野に適用可能な本邦技術

ラオスでは、これまで観光分野の DX 化が遅れており、この分野において、今後、本邦企業の参入可能性がある。特に、スマート決済やスマートモビリティ、MaaS 等の観光 DX の分野や、電気自動車 (EV) や電動バイク等の環境分野は、本邦企業が特に優位性を有する分野である。



以下にラオスの観光セクターに適用可能な社会課題の解決に資する本邦技術の事例を示す。

4.15.1 スマート決済（決済代行サービス）

スマートフォンの専用アプリを用いた QR コード／バーコード決済や、交通系 IC カードなどに代表される決済代行サービスは、日本国内だけでも 100 社近い企業がサービスを提供している。2025 年 4 月 13 日から 10 月 13 日の間開催された「大阪関西万博 2025」の会場内では、現金による支払いが一切できず、クレジットカード、もしくは、予め指定された決済代行サービスを利用する必要があったことは記憶に新しいところである。また、大阪メトロでも万博に合わせて、これまでの交通系 IC カードだけでなく、クレジットカードや顔認証システムを用いて自動改札機を利用できるサービスを 2024 年 10 月から開始している。



大阪 - 関西万博 2025 を機に大阪メトロに導入されクレジットカードで利用可能な自動改札システム
(出典：Osaka Metro)

特に、ロンドンなどの海外の国際的な都市においては、既にクレジットカードで直接乗車できるシステムが一般に普及しているだけでなく、街中のスーパーマーケットをはじめ、屋台やキッチンカー等の支払いでもスマート決済以外の現金による支払いを受け付けていないところがほとんどである。

現在、海外を訪れる国際観光客は、両替の必要な当該国の通貨を持ち歩かないようになっており、こうした傾向は、1 カ国の滞在時間が短い複数国を周遊するツアー客や、海外で換金可能な場所が限られるハードカレンシー以外の通貨を用いた途上国では、より顕著になってきている。

こうした中、海外からの観光客が高額紙幣しか有していないことにより、少額の小額の支払いや、釣銭のやり取りが生じる市中の個人経営の店舗や、屋台等においては、支払いが滞ったり、支払いができなかったりすることにより、貴重な商機を逃す風景が日常的になってきている。

よって、スマート決済の推進は、ラオスにおいても国や地域の観光収入の増加に直接的なインパクト

を与える施策となり、特に、SME レベルの事業者の所得向上に資するものである。

現在、多くの国々で普及している QR コードを用いた決済代行サービスについては、海外の決済代行サービスと決済／送金に係る提携を行うことで海外からの観光客も利用できるようになり、既に海外の決済代行サービスと互換性のあるサービスを一部の本邦企業が始めている⁸⁰。また、決済端末については、導入に当たり、大きな初期投資を必要としない小型の端末や、スマートフォンのアプリでも対応できるシステムを提供する本邦企業もあることから、今後、ラオスの観光分野に適用可能な本邦技術の一つとして挙げられる。



出典：stera pack HP

図 4-38：決済端末の事例

なお、2025 年 11 月時点でラオスでは、地方都市の街中の屋台でも現地の金融機関の口座と紐づいたスマートフォンのアプリによる QR コード決済が可能であり、既に日本よりも普及している。一方、クレジットカードが使用できるのは、一部のホテルやレストランに限られており、クレジットカードを使用する際は、3%の手数料が会計時に上乗せされるケースがほとんどである。



4.15.2 デジタルチケット

これまでの紙製の半券によるチケットに替わり、QR コード／バーコードを用いたデジタルチケットの利用は、航空会社のスマートチェックイン等への導入に始まり、今日では、先の「大阪関西万博 2025」をはじめ、現在、我が国だけでなく海外のスポーツイベントやコンサート、展覧会等のイベントや観光スポットにおいても、入場管理のシステムとして一般的になっており、複数の本邦企業が、チケットの発券システム、ゲート改札機、決済代行サービスを含めたパッケージによるサービスを提供している。

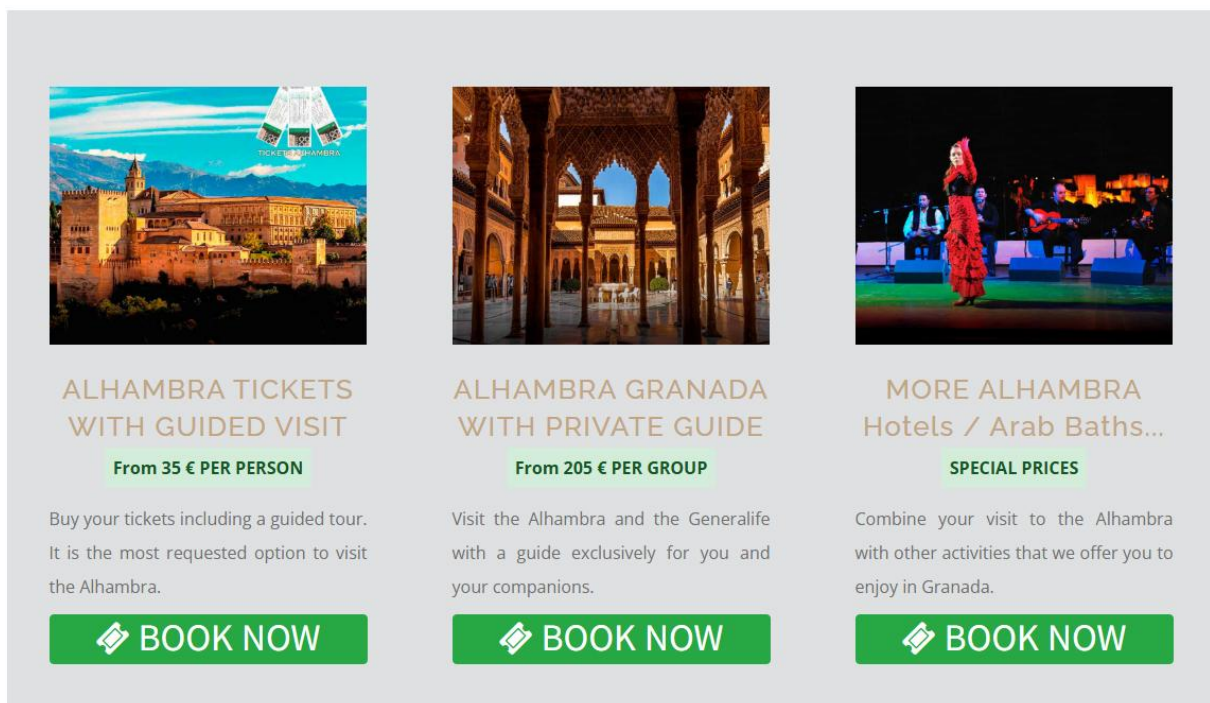
デジタルチケットの導入に係るメリットは、単に入退場ゲートにおける入場者の管理だけでなく、デジタルチケットを購入する際に入力されたユーザーの属性情報（国籍、性別、年齢等）を基に、統計データを取得することが可能である点にある。特に、国内や地域内の複数の観光スポットを巡ることができるフリーパスタイプのチケットでは、観光客のセグメントや観光客の動線の分析にも活用することができ、こうした観光客の動態データは、観光開発政策を立案する際のデータとしても特に有効である。

なお、本邦企業による事例ではないものの、こうしたデジタルチケットの先進事例として、UNESCO

⁸⁰ 「PayPay」は、日本を訪れる海外からの観光客向けに 2025 年 4 月時点で ASEAN のタイ、マレーシア、シンガポールを含む海外 14 の国と地域、25 のキャッシュレス決済サービスと提携したサービスを提供している。

世界文化遺産にも登録されているスペインのアルハンブラ宮殿の事例を挙げる。スペイン南部アンダルシア地方のグラナダにあるアルハンブラ宮殿では、90年代頃から観光客数の急激な増加による文化遺産へのダメージをはじめとするオーバーツーリズムが問題となっており、20年程前から時間定員制のチケットの販売を開始した。現在では、民間の第3セクターによりデジタルチケットシステムの運営・維持管理が行われており、遺跡公園内の入場チケットの販売だけでなく、遺跡公園内の入場チケットと地域の政府公認観光ガイドによるガイドサービスを組み合わせたチケットや、グラナダ市内のローカルのタブラオ⁸¹が催行するフラメンコディナーショーと組み合わせたチケットなど、様々なタイプのチケットが販売されている。

こうした国の文化遺産と地域の観光事業者のサービスが一体となったデジタルチケットのプラットフォームは、文化遺産観光を通じた民間セクター支援や、DMOの先進事例として、注目に値し、本調査の対象地域であるラオス南部においても、観光スポットの入場チケット、公共交通機関、観光ガイド、ローカルレストランでの食事等を組み合わせることによって、地域経済の活性化を図ることができる。



The screenshot displays three distinct ticket packages for the Alhambra in Granada, Spain. Each package is presented with a representative image, a title, a price, a brief description, and a prominent green 'BOOK NOW' button. The first package, 'ALHAMBRA TICKETS WITH GUIDED VISIT', is priced at 'From 35 € PER PERSON' and includes a guided tour. The second, 'ALHAMBRA GRANADA WITH PRIVATE GUIDE', costs 'From 205 € PER GROUP' and offers an exclusive private guide. The third, 'MORE ALHAMBRA Hotels / Arab Baths...', features 'SPECIAL PRICES' for combining the Alhambra visit with other local activities.

出典：アルハンブラ宮殿のチケットシステム HP (<https://www.alhambra.org/en/>)

図 4-39：アルハンブラ宮殿のチケットシステム

4.15.3 スマートモビリティ

ラオス各地の観光地では、老中鉄道の営業運転が始まった北部のビエンチャンやルアンプラバンなどの観光地を除き、観光客の利用に供する都市間の鉄道や、それぞれの観光地の域内の観光スポット同士を結ぶ市内バス等の公共交通機関の整備が遅れている。一方、本調査の対象地域であるラオス南部のパクセーなど地方の観光地の域内においては、観光客が宿泊するホテルや観光スポット同士が、比較的、近距離のエリアに点在しているため、レンタルサイクルやレンタルバイクのサービスを利用して観光スポットを巡る観光客も多い。現在、東京都内をはじめ、フランスのパリ市内でも、定額制のサブスクリ

⁸¹ タブラオ：フラメンコショーを観ることができるローカルレストラン。

プシヨンの契約により、スマートフォンのアプリを使った電動自転車や電動バイクのスマートモビリティのサービスが提供されている。また、グリーンスローモビリティ⁸²については、我が国の国土交通省や環境省も普及を後押しし、各地で実証事業が実施されている。これらスマートモビリティは、今後、環境面でも持続可能な交通手段として、ラオスや南部地域にも適用可能な本邦技術である。

特に、ラオスでは水力発電による再生可能エネルギーを利用して製造したグリーン水素を燃料とする水素電池車や、大阪―関西 EXPO 2025 でも導入された水素を燃料とする船等を導入するポテンシャルがある。



4.15.4 オンデマンド交通

Uber に代表される GPS と連動したスマートフォンの配車アプリをはじめ、現在、世界では様々なオンデマンド交通のサービスが提供されており、既にアメリカのロサンゼルスやサンフランシスコなど西海岸の 5 都市では、米 Google 傘下の WAYMO 社が完全自動運転化された配車サービスの営業運転を開始しており、東京都内でも 2025 年からタクシーアプリの GO と共同で実証実験が開始される予定である。



アメリカ西海岸で実装されている完全自動運転の配車サービス (出典：WAYMO)

また、日本国内で高速バス等の営業を行っている WILLER 社は、シンガポールやベトナムにおいて、スマートフォンのアプリと連動したオンデマンド交通のサービスや、特定の観光ルートを巡る自動運転バスの営業運転を開始している。

日本においても、ローカルの公共交通機関の営業路線ルート、料金、時刻表等は、必ずしも利便性の高いサービスになっておらず、この状況は、言語の異なる海外ではなおさらである。観光客にとって非常に利便性が高く、既に安全面での評価も高いこうしたオンデマンド交通のサービスは、ラオス等においても、今後、ニーズが高まっていくものと考えられる。

4.15.5 位置情報/地図情報サービス

通信事業者が提供する携帯電話の通信履歴やスマートフォンにインストールされたアプリの GPS の位置情報、Wi-Fi アクセスポイントの接続履歴等に基づく利用者の位置情報データや人流データ等のビッグデータを活用した位置情報/地図情報サービスは、今日、都市計画や都市交通、防災等のインフラに関わる計画だけでなく、インバウンド観光客や顧客の動態を把握し、観光戦略やマーケティング戦略

⁸² 電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のパブリックモビリティ

を策定するためのツールとして、官公庁や民間企業、研究機関など、幅広い分野で利用されている。

特に、観光分野においては、ビッグデータの活用により、従来、一定規模のサンプル調査を必要とした観光客の属性を含む統計データを、位置情報/地図情報サービス事業者が提供するビッグデータを介して取得することができ、官公庁が実施するインバウンド促進にむけたマーケティングや、オーバーツーリズム対策等の政策立案にも活用することができる。

なお、海外における位置情報/地図情報サービスの提供や利用に当たっては、一般的に国や地域によって携帯電話の通信履歴等を提供する通信事業者や、位置情報/地図情報を用いたデータサービスを提供する事業者に対し、保安上の理由等から様々な規制がかけられていることも多く、本邦技術をラオスに適用するに当たっても、活用可能なビッグデータの調査やビッグデータの取得に係る許認可等が求められる場合がある点について、注意が必要である。

ZENRIN DataCom
法人のお客様向けサービス

サービスを探す | 導入事例 | お役立ち資料 | コラム | イベント | 無料相談 | お問い合わせ ▾

<p>観光業</p>  <ul style="list-style-type: none">・観光振興計画の立案・周遊促進・インバウンド観光事業の戦略策定・オーバーツーリズム対策 <p>詳しく見る ></p>	<p>まちづくり</p>  <ul style="list-style-type: none">・都市計画、再構築、OD調査・インフラ整備・人口の補正化・中心市街地や地域活性化 <p>詳しく見る ></p>	<p>交通・モビリティ</p>  <ul style="list-style-type: none">・OD調査（出発地-目的地調査）・交通計画・渋滞対策・公共交通網の整備・道路整備・交通施策の効果検証 <p>詳しく見る ></p>
<p>マーケティング</p>  <ul style="list-style-type: none">・出店計画・店舗統廃合・販促エリア戦略 <p>詳しく見る ></p>	<p>防災・イベント</p>  <ul style="list-style-type: none">・安全な導線計画・誘導と警備対策・災害時の避難ルート設計・イベントの効果検証 <p>詳しく見る ></p>	<p>教育・学術研究</p>  <ul style="list-style-type: none">・空間情報科学・都市社会学・観光学・モビリティ工学 <p>詳しく見る ></p>

出典：ZENRIN 社 HP

図 4-40：本邦企業が提供する位置情報/地図情報サービスの活用例

4.15.6 バイオトイレ

2026年1月31日（土）から2月2日（月）までの3日間にわたり開催されたワット・プーフェスティバルについて、ワット・プー管理事務所から招待を受け、期間中のフェスティバルの様子を視察する機会を得た。2026年のオープニングセレモニーについては、ラオスのパーニー・ヤートトゥ副大統領（国家副主席）、ソーンサイ・シーパンドン首相はじめ、多くの要人の出席の下、盛大に開催された。

他方、ワット・プーフェスティバルの訪問者を受け入れるインフラとしては、会場内の公衆トイレの数も圧倒的に不足し、トイレの前は、常に長蛇の列ができており、繁みで用を足すラオス人を度々見かけた。さらに、遺跡公園内の公衆トイレについても、セプティックタンクのような処理設備がなく、自然環境中に汚水をそのまま垂れ流しているものもあり、環境面で持続可能なものに改善する必要がある。

こうした中、バイオトイレは、水を使わずに排せつ物を生物処理するトイレであり、我が国でも複数の企業が製造している。特に、バイオトイレは、排水が発生せず、自然環境中に汚水が流出しないため、ワット・プーの至高聖所のような高台にある汲み取りが困難な場所や、下水道システムが整っていない観光地の設置にも適した技術である。



4.15.7 本邦技術の適用に係る課題

これまでは、途上国におけるインターネットや Wi-Fi 等の通信インフラの整備の遅れが、DX 推進の課題と考えられてきたが、現在ではこの状況は、ほとんどの国や地域で解消されおり、決済端末の利用も必ずしも Wi-Fi を要せず、通常の携帯電話回線（4G）を通して送金実行することが可能である。

一方、途上国の観光分野に本邦技術を適用する際の最大の課題は、こうした国々における事業に対し、カントリーリスクを自ら取ってまで投資意欲のある本邦企業が限られる点にある。途上国の国内において大規模な設備投資を要しないスマート決済サービスの中には、海外の決済アプリ企業と提携し、一部の海外の国において現地の QR コード／バーコードと互換性のあるサービスを提供する企業もあるものの、VISA などの大手クレジットカード会社が提供するクレジットカードと連携した Wi-Fi やスマートフォンによるタッチ決済のサービスを除き、多くは、多言語対応しておらず、海外でのサービスが想定されていないのが現状である。特に、現地の設備投資を要するモビリティ事業等の場合は、公的資金による POC 等によりリスクを軽減し、本邦企業の海外展開を支援、伴走していく枠組みが求められる。

また、本邦企業が製造するバイオトイレなどの環境製品については、JICA の民間連携事業や、QUEST のテーマとしてリバースピッチイベント等で本邦企業を募り、ワット・プー遺跡内で POC を実施し、有効性を実証した上でラオス全国の観光地に展開するのも一案である。

第5章 ラオス南部地域の観光セクター支援の妥当性と開発課題

5.1 JICAによるラオス南部地域の観光セクター支援の妥当性

5.1.1 政策面の整合性

我が国の「対ラオス人民民主共和国 国別開発協力方針（2019年4月）」が掲げる四つの重点分野のうち、「(4) 環境・文化保全に配慮した均衡のとれた都市・地方開発を通じた格差是正」においては、「均衡の取れた形での社会基盤の整備及び経済発展を実現するため、環境・文化と調和した社会構築に資する支援を実施する」としており、文化保全に配慮した観光開発、都市交通改善、廃棄物管理等が支援対象に挙げられている。また、同方針の四つの重点分野のうち、「(2) 周辺国とのハード・ソフト面での連結性強化」においては、「インフラの整備及び維持管理を支援する」としており、国際幹線道路の整備、国境手続改善、人材育成の強化等が支援対象に挙げられている。さらに、4.2章に記載のとおり、ラオスの国家経済開発5カ年計画である「第9次国家社会経済開発計画（9thNSEDP）（2021-2025年）」においては、観光セクターは、重点分野の一つに位置付けられており、策定中の「第10次国家社会経済開発計画（10thNSEDP）（2026-2030年）」においても、上記の政策的な枠組みは、引き続き維持される見込みである。

よって、観光セクターを対象に支援を行うことは、我が国の対ラオス国別開発協力方針、及びラオスの経済開発に向けた上位計画に照らし、政策面の整合性が高い。また、MCTが策定したラオスの観光セクターの開発計画である、「観光開発計画2021-2025」の下、観光地管理ための計画書として策定された「ラオス観光地管理計画書2020-2025」においては、ラオス観光の主要なビジターフローとして、合計15の類型化が行われており、このうち、九つのビジターフローのアイテネラリーにラオス南部地域が含まれ、いずれも、(i) ワット・プー遺跡周辺地域、(ii) シーバンドン周辺地域、(iii) ボラベン高原周辺地域の三つの観光地が含まれている。

特に、ラオス南部地域は、ラオスを訪れる海外からの観光客のソースマーケットのトップを占めるタイからのパッケージツアーのビジターフロー（図4-9）の対象となっており、「ラオス観光地管理計画書2020-2025」に示されたラオス南部地域のビジターフローのアイテネラリーをバックアップするためのインフラや、商品、サービスの開発を支援することは、ラオスの観光セクター開発に向けた上位計画に照らし、政策面の整合性が高い。

5.1.2 妥当性

(1) 観光セクター支援の妥当性

ラオスのGDPの35%、チャンパサック県のGDPの43.8%をサービス業が占めていることから、観光産業を含むサービス業の発展は、ラオス及びチャンパサック県の経済成長に欠かせない。また、WTTCの集計によると、2022年のラオスの総雇用に占める観光セクターの割合は、凡そ18%を占めており、ラオスの社会経済開発にとって、観光セクターは、重要な位置を占めている。チャンパサック県における観光客数及び観光収入は増加傾向にあるものの、2019年と比較すると、2024年の観光客数は6割、観光収入は5割以下にとどまっていることから、観光分野の持続的発展に向けた支援が必要である。

(2) ラオス南部地域の社会経済開発支援の妥当性

チャンパサック県の GDP は、ラオス全体の約 13.2%を占めており、同県の成長基盤を強化することは、ラオス全体の持続的な発展を支えるうえで重要である。

チャンパサック県パクセー周辺の貧困率は 10%未満と低い一方、ラオスタイーカンボジアの国境地域の貧困率が高い。平均月収についても、ラオス全体の 250 万キープに対し、チャンパサック県では 231 万キープと平均を下回り、18 県の中で第 12 位に位置しており、他県と比較して低い水準である。地域別に比較しても、ラオス南部の平均月収は 231 万キープであり、244 万キープの北部や 257 万キープの中部よりも低いことから、ラオス南部地域の社会経済開発支援は妥当である。

5.2 ラオス南部地域の観光セクターの開発課題

事前準備作業、及び第 1 次現地作業の結果を踏まえた、ラオス南部地域の観光セクターの開発課題を、SWOT 分析に整理する。

表 5-1：ラオス南部地域の観光セクターのSWOT分析

正の要因		負の要因	
強み (Strength)		弱み (Weakness)	
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> UNESCO世界遺産のワット・プー遺跡、ボラベン高原、シーバンなどバラエティに富んだ観光資源が存在する。 観光施設の運営の民営化が進んでおり、観光施設の管理が行き届いている。 遺跡の管理や研究に対するドナー等のサポート体制がある。 ベトナム、タイ、カンボジアと国境を接し周辺国からの観光客の玄関口となる国境施設を有する。 国内外からの観光客の玄関口となるパクセー国際空港を有する。 幹線道路が舗装整備され、主要な観光スポットへの移動がスムーズである。 高級ホテルからゲストハウスまで宿泊施設に多様な選択肢がある。 周辺国に比べ物価や人件費が安く観光商品に価格競争力がある。 宗教や食事など周辺国と文化的親和性が高い。 観光サービスについて一定の品質が確保されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光スポットまでのラストワンマイルの二次道路が舗装されていない箇所が多く、雨季のアクセスが困難である。 海外資本による観光開発に伴う地域住民の流出や非自発住民移転、安価な外国製品の流入が生じており、規制等の対策が求められる。 現地コミュニティの観光への参加度が限定的である。 ワット・プー博物館をはじめ、観光客に観光資源の価値を適切に説明する体系的なインタープリテーションが無く、研究施設、教育施設としての機能も有していない。 ワット・プー遺跡以外の構成遺産の遺跡が適切に管理されていない。 ボラベン高原のベトナム戦争時の不発弾の問題等の負の遺産を平和教育の教材や観光資源として活用していく余地がある。 パクセー国際空港が海外の航空会社に開放されていない。 観光客の利用に供する利便性、安全性、快適性の高いバス等の公共交通機関がない。 バス乗り場がパクセー市内各所に分散し、ラオス語表記しかない路線も多く、利用し難い。 観光案内所や観光客が快適に利用できる公衆トイレが整備されていない。 南部地域の伝統や文化を深掘りした観光商品の差別化が必要である。 デジタルマーケティングや戦略的なマーケ 	

		正の要因	負の要因
外部環境			<p>ティングに係るノウハウが欠けている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 海外の大手クレジットカード会社のクレジットカードの利用ができる場所が限られ、国際観光客にとって利便性が低い。 観光サービスに従事する英語対応可能な人材が不足し、サービス品質にもばらつきがある。 観光サービスの英語表記が無い場合が多い。 衛生・安全基準についても、改善の余地がある。
		機会 (Opportunity)	脅威 (Threat)
	<ul style="list-style-type: none"> ASEAN諸国を訪れる観光客数は、2009年から2019年にかけて、年平均約 8.1%で増加し、今後も増加傾向が続くことが想定される。 ラオスは、ASEAN諸国の中で多くの観光客を集めるタイとベトナムに東西の国境を接している。 インフラや観光商品の開発によって、周辺国を訪れる観光客をラオスに誘客するポテンシャルを有している。 政策面において、ASEAN間の査証要件の緩和など広域の取り組みが行われている。 多国間で観光開発政策を協議するためのMTCOなどの枠組みが整っている。 インフラ面においてドナー等の支援により周辺国との連結性強化が着実に進められてきている。 老中鉄道により国外／国内移動が容易である。 観光サービス面において、ASEAN基準などの枠組みが整っている。 海外の大手ホテルチェーンの進出も活発である。 PPPなど民間資金を導入するための投資環境整備が進んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客数の増加によるオーバーツーリズム（観光公害）が生じつつあり、 観光客の増加に伴い、地域の生活物価の上昇などの社会面の影響や、廃棄物の増加など環境面の影響が生じる恐れがある。 外国投資による大規模な観光開発やリゾート開発により伝統的な風景が失われつつある。 観光地経営の民営化が進む一方、地域の土地に暮らしてきた住民の非自発的住民移転や安価な外国製品の流入などの弊害が生じつつある。 セクシャル・ツーリズムや児童労働の問題が増えつつある。 タイとカンボジアの紛争によりメコン地域の観光にも影響が出ている。 気候変動による激甚的な災害の増加や、人流の増加に伴うCOVID-19などの感染症、テロのリスクなど、国を跨いだ新たな脅威に対処する必要がある。 	

出典：共同企業体作成

5.3 ラオス南部地域の観光セクターの機会と脅威

5.3.1 機会

ASEAN 諸国を訪れる観光客数は、2019年に合計1億4,360万人に達し、COVID-19前の2009年から2019年にかけては、年平均約8.1%の増加を記録した。COVID-19後の2023年には、既に1億190万人と、ほぼCOVID-19前の水準にまで回復しており、今後も増加傾向が続くことが想定される。

ラオスは、ASEAN 諸国の中で最も多くの観光客を集めるタイと、4番目に多くの観光客を集めるベ

トナムに東西の国境を接していることから、3 カ国の間を周遊する観光客の往来促進に資するインフラや観光商品の開発によって、これら周辺国を訪れる観光客をラオスに誘客する大きなポテンシャルを有している。

広域の政策面においては、ASEAN の国々との往来を促進するための査証要件の緩和や空港入国時の ASEAN 専用レーンの設置など、広域の取り組みが行われている他、MTCO など多国間で観光開発政策を協議するための枠組みも整っている。また、広域のインフラ面においても、ラオスは南北経済回廊と東西経済回廊、中部経済回廊が交わる要衝に位置しており、我が国や ADB、NEDA 等の支援により、国際幹線道路やメコン架橋の整備が行われてきており、周辺国とのハード面での連結性強化が着実に進められてきている。さらに、観光サービス面においても、ASEAN 基準を制定するなど、地域全体として観光サービスの品質向上や人材育成を図る枠組みも整っており、海外の大手ホテルチェーンも次々に進出してきている。

特に、ラオスでは、民間資金を導入するための投資環境整備も進んできており、コンセッション契約の下、観光地の経営に事業権を民間企業に譲渡したり、BOT⁸³や PFI⁸⁴の下インフラ整備を民間投資によって進めたり、といった事例も数多く見られる。

5.3.2 脅威

近年、世界中の観光地において、キャリングキャパシティ（観光能力）を超えた急激な観光客数の増加による物価の上昇やゴミ問題など、オーバーツーリズム（観光公害）が顕在化しており、ラオスのルアンプラバンのような観光地でも、オーバーツーリズムが生じつつある。

特に、ラオスでは、観光地経営の民営化が進む一方、中国企業により IR の開発が進められているシーバンドン地域では、大型リゾートホテルやカジノ、ゴルフ場といった大規模なリゾート開発が進められており、外国投資による大規模な観光開発やリゾート開発により伝統的な風景が失われつつある他、それまで、地域の土地に暮らしてきた住民に非自発的住民移転が発生している。また、観光地の店先には、中国やインド、ネパールで生産された安価な外国製のお土産品が並ぶなど、観光開発による弊害が生じつつある。さらに、ラオスやカンボジアは、近年、児童買春をはじめとするセクシャル・ツーリズムの目的地となっており、ラオスでもビエンチャンのような都市部では、観光が地域社会に暗い影を落とし始めている

チャンパサックの旧市街でも、同様の外国人経営者による観光開発が進みつつあり、ルアンプラバンのように歴史的建造物の価値や地域住民の生活や生活空間が失われることの無いよう、地域住民を巻き込んだ DMO のような枠組みを構築することが、愁眉の急である。

他にも、2025 年 5 月に発生したタイとカンボジアの国境に位置する UNESCO 世界文化遺産に指定されたプレアヴィヒア遺跡周辺地域において発生した紛争により、2025 年 11 月現在、タイとカンボジアの陸路の国境が閉鎖されていることから、メコン地域の遺跡を巡る観光客の目的地や観光客のルート

⁸³ BOT (Building, Operation and Transfer) : 公共事業の事業権を民間に譲渡した上、民間セクターの資金でインフラや施設等の建設、運営を行った後、公的セクターにインフラや施設等の所有権を含めて移転する PPP の方式。

⁸⁴ PFI (Private Fund Initiative) : インフラ整備を含む公共事業の資金調達と運営を民間企業に委託する PPP の方式。事業実施に当たり、公的セクターと民間セクターの出資による特定目的会社 (Special Purpose Company: SPC) を設立することも多い。

にも影響が出ている。また、近年では、気候変動による激甚的な災害の増加や、人流の増加に伴う COVID-19 などの感染症、テロのリスクなど、国を跨いだ新たな脅威にも対処する必要がある。

5.4 観光地経営及び研究・開発面の強みと弱み

5.4.1 観光地経営及び研究・開発面の強み

(1) 観光地経営

ラオスでは、道路等のインフラ開発や、遺跡公園等の観光施設の運営において、日本よりも民営化（事業権譲渡）が進んでおり、民間企業へのコンセッションや BOT など PPP を活用した官民連携の下、観光地経営が行われており、ワット・プー遺跡、シーバンドン、ボラベン高原の多くの施設が民間企業により運営・維持管理が行われており、民間企業が管理する観光施設は、いずれも管理が行き届いている。

(2) 研究・開発

ワット・プー遺跡の UNESCO 世界遺産への登録以降、我が国をはじめ、フランス、インド、韓国などのドナーや研究機関の支援が相次ぎ、発掘品を含む遺跡の管理、ライダー調査を含む調査及び発掘作業、遺跡の保存・修復、トレイルルートの開発、ガイドブックの出版など、遺跡の研究・開発に関わる支援に高い関心が寄せられ、遺跡の管理や研究に対するサポート体制がある。

5.4.2 観光地経営及び研究・開発面の弱み

(1) 観光地経営

現在、中国企業が経済特区として観光開発を実施中のコーンパペンの滝一帯の地域では、ホテル、カジノ、ゴルフ場等の大型複合リゾート施設（IR）の建設が進められており、住民の非自発的住民移転が計画されている他、公園内のショップで売られている土産物品の多くを、中国、インド、ネパールといった外国製品が占めている。

こうした観光開発に伴う非自発住民移転や安価な外国製品の流入は、持続可能な観光の観点からは非常に望ましくなく、ラオス政府による政策的な規制等の対策が求められる。

(2) 地域コミュニティとの連携

民間企業が運営する施設では、仕入れ値の安い中国やインドの外国製のお土産品が広く販売されており、地元の手芸品を販売するスペースが設けられている施設はほとんどないなど、観光セクターへの現地コミュニティの参加度は、いずれの観光地においても限定的である。

(3) 研究・開発

ワット・プー遺跡においては、ワット・プー博物館をはじめ、観光客に観光資源の価値を適切に説明する体系的なインタープリテーションが無く、研究施設、教育施設としての機能も有していない。また、メコン川の対岸に位置するワット・トモなど他の構成遺産の遺跡については、アクセス道路も舗装されていないなど、遺跡の管理を行う施設や職員も配置されておらず、遺跡を適切に管理する上でも早急な整備が求められる。さらに、ボラベン高原周辺の高原地帯は、ベトナム戦争当時、ホーチミン・ルート上に位置し、戦後 50 年以上が経った現在も、不発弾による住民への被害が発生している地域の一つでもある。こうした負の遺産についても平和教育の教材や観光資源として活用していく余地がある。

5.5 インフラ面の強みと弱み

5.5.1 インフラ面の強み

(1) 運輸・交通インフラ

現在、GMS 地域では、国際経済回廊やメコン架橋等の整備の進展により、複数国からラオスへの観光客の往来促進に係る陸路・空路のインフラが整備されつつある。ラオス南部地域においても、ASEAN の国際経済回廊（国道 13 号線・16 号線）を中心に、主要な幹線道路は舗装整備されている。

一方、ワット・プー遺跡をはじめ、主要な観光スポットまでのラストワンマイルの二次道路が舗装されていない箇所が多く、雨季のアクセスが困難な箇所も多く、タイなどから大型バスのグループツアーを催行する際の障壁になっている。また、ラオス南部地域は、パクセー国際空港の存在により、国際線から国内線への乗り継ぎを前提とした周遊ツアーの提案が可能であり、パクセー国際空港を含む国内航空ネットワークを活用すれば、ビエンチャン発着の国内周遊（国内線接続）で南部へのアクセスを補完することが可能である。さらに、LCR の開業により、中国からの観光客数が増加しているだけでなく、ビエンチャン〜ルアンプラバンの国際旅程における国内移動の時間短縮・信頼性向上の選択肢が増えた。

(2) 観光インフラ

パクセー周辺には、4 つ星クラスの客室 200 室以上の大型の高級ホテルから、メコン川沿いのゲストハウスまで、セグメントに応じた多様な選択肢がある。

5.5.2 インフラ面の弱み

(1) 運輸・交通インフラ

ラオスでは、幹線道路を含め道路の舗装が簡易舗装（DBST）で舗装されている区間が多く、大型車両等の通行により路面の損傷が激しい区間も見受けられ、アスファルトコンクリート（AC）への更新が望まれる。

特に、幹線道路以外の県道などの二次道路は、未舗装かつ狭隘であるため、特に、雨季には、観光スポットまでアクセスできない箇所も多く、商品化・集客拡大のボトルネックになっている。

航空路線（国際線）については、ラオス国営航空しか運行していないのが現状である。ラオス国営航空の国際線は、2025 年 11 月/12 月の時点で、ベトナム、タイ、中国、韓国、カンボジアの 6 カ国にしか就航していない。

パクセー国際空港については、オープンエア協定により、LCC 等の海外の航空会社の乗り入れ枠を増やすことが、観光客の往来促進に係る要である。また、空港の滑走路の延長、駐機スペースの拡張、ターミナルビルの改修・拡張（TIC の新設、TAXI、バス専用レーンの新設、駐車場、駐車スペースの拡張、等を含む）等により、空港施設のハンドリングキャパシティーの向上も求められる。

バス等の公共交通機関については、パクセーとワット・プー遺跡、ボラベン高原、シーバンドンなどの主要な観光スポットを結ぶ観光客の利用に供する利便性、安全性、快適性の高いバス等の公共交通機関がなく、移動に多くの時間と労力を要する。また、パクセーとベトナムやタイといった周辺国の都市を結ぶ国際長距離バスや、パクセーとタイやカンボジアの国境、シーバンドンなどを結ぶ路線バスの乗

り場が、民間のバス会社ごとにパクセー市内の 5 カ所に分散しているだけでなく、各乗り場では、ラオス語の表記しかない路線も多く、海外からの観光客が利用するのは、非常に困難である。

(2) 観光インフラ

チャンパサック県の三つの主要な観光地には、いずれも地域の観光資源や宿泊施設等の情報を提供する観光客の利用に供する観光案内所がなく、観光スポットまでの道路やフェリー乗り場、各観光スポットに観光客が快適に利用できる公衆トイレも整備されていない。

(3) 廃棄物管理

ラオス南部地域には固形廃棄物の分別回収のシステムも、管理された廃棄物処分施設もなく、全ての固形廃棄物が分別されないまま、ダンプサイト⁸⁵に投棄されているか、野焼きされており、今後、観光客の増加により環境面で深刻な影響が想定される。

現在、MPWT および環境保護基金（EPF）⁸⁵が実施機関として Lao PDR Pollution and Waste Management Project（PWMP）⁸⁶を実施しているが、対象地域はビエンチャンおよびその周辺のみである。将来的には地方でも実施される可能性があるが、2025 年 12 月時点ではチャンパサック県では廃棄物管理に係るプロジェクトは実施されていない。

5.6 観光商品開発面の強みと弱み

5.6.1 観光商品開発面の強み

(1) 観光資源

チャンパサック県には、ワット・プー遺跡、シーバンドン、ボラベン高原など、観光資源が豊富にあり、観光商品開発の高いポテンシャルがある。

特に、チャンパサックでは、これまでのところ、過度に商業化された観光や、オーバーツーリズムの影響を受けておらず、ラオス本来の伝統文化が残っており、ワット・プー遺跡、ボラベン高原、シーバンドンを短距離組み合わせた多彩な商品メニューを提供できる。

(2) 価格競争力

ラオス南部地域は、相対的に宿泊・食事・アクティビティの価格が相対的に手頃で、旅行会社にとっても周遊や延泊提案がしやすいデスティネーションであり、国際空港や国際回廊を介して多国間周遊型アイテナラリーへ組み込み易い。

⁸⁵ EPF は、ラオス政府が 2005 年に設立された国の環境保護・自然資源管理のための国家基金。

⁸⁶ PWMP の実施期間は 2025 年～2031 年。詳細は次の URL を参照。

https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/06/16/world-bank-backs-lao-efforts-to-manage-waste-plastics-and-pollution?utm_source=chatgpt.com

5.6.2 観光商品開発面の弱み

(1) アクセス性

海外市場向けに南部への航空・陸路の直結性が弱く、移動時間の長さがボトルネックであり、旅行会社に対しては、南部地域を含めるツアー商品の販売難度が高い。特に、雨季・乾季によって滝や各種体験の可用性が変動し、造成パッケージの通年での安定性に課題がある。

(2) 観光商品の差別化

ラオス南部の手工芸品やワークショップ体験は、ルアンプラバンやビエンチャンで提供されている商品と類似性が高く、南部地域の伝統や文化を深掘りした差別化が必要である。また、体験型コンテンツの不足も弱みである。近隣国であるタイやベトナムでは文化体験型アクティビティが定着しているのに対し、ラオス南部ではその種類が限定的である。ジップラインなどの自然を活かした体験型商品は存在するものの、全体としてはまだ少なく、観光客の滞在時間や消費額の増加に向けた取り組みが必要である。

5.7 観光マーケティング／プロモーション面の強みと弱み

5.7.1 観光マーケティング／プロモーション面の強み

(1) 観光振興政策

政府が観光産業を経済成長の柱と位置付けており、「Visit Laos Year」など国家レベルのキャンペーンを実施してきた実績も、マーケティング活動を後押しする強みとなっている。

(2) 観光資源

世界遺産に登録されているルアンプラバンをはじめ、メコン川流域の雄大な自然景観、伝統文化や仏教遺産など、他国にはないオーセンティックな魅力を備えているのが最大の強みであると言える。これらは、周辺国の旅行者にとって「秘境」や「本物の文化体験」といったニーズに訴求できる要素である。

(3) 文化的親和性

ラオスの観光ブランディングにおいて、周辺国との文化的親和性は非常に大きな強みである。ラオスはタイ、ベトナム、カンボジア、中国南部などと地理的に近接しているだけでなく、宗教や文化の面でも深い共通性を持ち併せている。

特に、仏教文化は、ラオスのアイデンティティの中心であり、タイやカンボジアと同様に、上座部仏教が広く信仰されている。この共通点は、周辺国の旅行者にとって心理的な安心感を与え、異文化への心理的なハードルを大幅に下げている。さらに、ラオス料理は、タイ料理やベトナム料理と類似性が高く、香草や発酵食品を使った料理も周辺国の人々にとっては、馴染み深いものであるため、食事に不安を感じることも少ない。

また、言語の面でもラオス語とタイ語は類似性が高く、タイ人の旅行者にとって、ラオスは、コミュニケーション上の障壁も低い。さらに、ラオスの人々は、周辺国の言語や文化に対して寛容であり、観光地ではタイ語やベトナム語、中国語を話せるスタッフが増えていることも、旅行者の心理的なハードルを下げる要因となる。

5.7.2 観光マーケティング／プロモーション面の弱み

(1) デジタルマーケティング

SNS 活用や SEO⁸⁷対策が不十分で、周辺国旅行者がオンラインで情報を検索した際にラオスの情報が十分に表示されないことに課題がある。

TikTok, Facebook 等のソーシャルメディアプラットフォームでインフルエンサー等を活用したプロモーション活動に注力し、情報発信しているものの、更新頻度やコンテンツの質が低く、旅行者の検索行動に対応できていない。まだフォロワー数や PV 数⁸⁸には他国と比較しても課題が残る。

また、観光客の行動データや嗜好分析もほぼ行われておらず、ターゲット別の広告配信やパーソナライズができていない点も改善の余地があり、デジタル広告や SNS を上手く活用すれば、比較的低コストで周辺国市場にリーチできる可能性がある。

さらに、統一ブランド戦略の構築、SNS や動画を活用したデジタル施策の強化、そして多言語対応やデータドリブンなマーケティングの導入も不可欠である。

(2) マーケティング戦略

ラオス観光のブランディングは、これまでのところ統一性に欠け、「秘境」「自然」「文化」などの魅力はあるものの、周辺国市場に特化した訴求ポイントが明確に整理されていない印象を受ける。また、タイ語・ベトナム語・中国語などの多言語対応が限定的で、情報発信の障壁となっている部分も改善の余地があると考えられる。さらに、海外に観光局の事務所が存在しないため、各国の大使館を通じてラオス観光のプロモーション活動が行われているが、各国における取組の濃淡が色濃く出る点が挙げられる。

マーケティング予算に関しては、具体的な年間予算は設定されておらず、財政年度ごとに予算要求をしているため、予算の制約が観光プロモーションの大きな課題となっている。また、各都市でのターゲットセグメントに関する戦略についても、ASEAN の観光客に焦点を挙げているという点は確認できたが、その他、性別や年齢、観光客の属性（家族、一人旅等）の細かなセグメントごとのマーケティングは実施していない。観光マーケティング・プロモーションを戦略的に推進するための人材育成に関しても重要な課題として位置付けられ、今後の観光客誘致において、大きな鍵を握っている。さらに、ラオス南部地域は、アンコール・バンコク等の強力なブランドに比べ、情報量・広告在庫が少なく、知名度が低いことも弱みである。

5.8 観光サービス面の強みと弱み

5.8.1 観光サービス面の強み

(1) 多様なサービス

ラオス南部地域の観光サービスにおける最大の強みは、価格競争力の高さである。宿泊施設の客室単価は、ビエンチャンやルアンプラバンと比較して低価格であり、コストパフォーマンスに優れている。

⁸⁷ SEO : Search Engine Optimization、対象とするウェブサイトが検索エンジンの検索時に上位に表示されるよう、検索エンジン上の最適化を行うこと。

⁸⁸ PV 数 : ページビュー数、Web サイトの評価において、Web ページが表示された回数そのものを表し、Web サイトがどれだけ閲覧されたかを示す最も基本的な指標の一つ。

特に、ゲストハウスや小規模宿泊施設が多数存在し、バックパッカーや長期滞在者に適した価格帯を提供している。また、飲食サービスも中価格帯が中心で、ラオス料理を中心とした東南アジアの食事やカフェを含む多様な業態が比較的リーズナブルな価格で利用できる。

また、多様な観光ビジネスの存在も強みとして挙げられる。宿泊施設は、ホテル、ゲストハウス、リゾートなど幅広い選択肢を備え、飲食分野ではローカル料理から多国籍料理、日本人にとっても馴染みのある中華料理まで対応可能である。現地ツアー会社は、エコツーリズムやアドベンチャー型ツアーに強みを持ち、ボラベン高原やシーバンドン方面で自然と冒険を融合した体験型商品を提供している。特に、ジップラインや空中ハンモックを組み合わせたツアーは、国際観光客に高い評価を得ている。さらに、自然資源を活かした観光の魅力も強みである。メコン川沿いやワット・プー遺跡、ボラベン高原シーバンドンの島々など、景観を重視した観光資源が豊富であり、ボラベン高原産のアラビカコーヒーを活用したカフェは海外からの観光客が多く利用している。こうしたカフェは、景観と飲食を融合させた観光体験を提供し、若年層を中心に人気を集めている。

(2) サービス品質

加えて、環境配慮と品質保証の取り組みも進んでいる。チャンパサック県内にはASEAN グリーンホテルアワードを受賞した施設が複数存在し、環境に配慮した宿泊サービスが提供されている。また、国家認定ガイド制度により、一定水準のサービス品質が担保されている点も強みの一つとして評価できる。

5.8.2 観光サービス面の弱み

(1) 決済システム

ラオス南部地域の観光サービスにはいくつかの課題が存在する。まず、インフラや決済面の制約が顕著である。高級ホテルでも、フロント以外では、海外の大手クレジットカード会社のクレジットカードの利用ができる場所が限られ、両替もタイバーツまたは米ドルに限られるなど、国際観光客にとって利便性が低い。

(2) 人材育成

次に、人材不足とサービス品質のばらつきにも問題がある。観光ビジネスにおける人材には外国語、デジタル対応などのスキルに偏りがあり、サービス品質の均質化が不十分である。特に、英語対応ガイド等の外国語対応ガイドは少数に限られる。日本人をはじめとするアジア人が2~3カ月前から旅行の手配を始めるのに対し、欧米人は1年前から手配を開始するため、アジア人が外国語対応ガイドを希望する際にはすでに手薄傾向にある。また、ホテルやレストラン、ドライバーも多言語ガイドの助けが必要な場面も多くみられる。

(3) 言語、衛生・安全基準等

ボラベン高原やシーバンドンなど地方の観光スポットでは、観光サービスの英語表記が無い場合が多く、衛生・安全基準についても、改善の余地がある。また、多くのレストランでも英語が通じず、外国人旅行者にとってもスタッフにとっても注文をする・受けることにハードルがある。さらに、観光地に設置されているレストランやカフェは基本的に清潔であるが、お手洗い等、水回りの衛生面に関しては旅行者が抵抗を感じる部分もまだ多い。

5.9 将来的な JICA の観光分野の協力の方向性の検討に係るアプローチ

ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業の検討に当たっては、まず、「ラオス観光地管理計画書 2020-2025」に示されたラオス南部地域のビジターフローに沿って南部地域全体の観光の目玉となる観光スポット (Main Product) の開発を行う。次に、Main Product へのアクセスや、域内の他の観光スポット (Sub-Product) を開発することで観光商品の多様化を図り、さらに各観光スポットを周遊するインフラを、戦略的に整備する体系的なアプローチを提案する。



図 5-1：観光分野の協力に係る体系図

上記のアプローチを踏まえた上、まず、ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業を、個別事業の優先度やプロジェクトの相関関係を、短期、及び中・長期の時系列に従い、体系的に整理したロングリストを作成する。次に、ロングリストに掲げたラオス南部の観光分野の開発に向けた個別事業を評価する際の「評価クライテリア」を設定した上で、個別事業の妥当性、整合性、持続性、インパクト等を評価する。さらに、JICA との協議に基づき、短期的に JICA の支援の対象とする協力候補事業を、ショートリストに抽出し、上記の「評価クライテリア」に基づく評価結果も踏まえ、案件概要書に取り纏める。その上で、本調査では、無償資金協力事業を中心とした候補事業が想定されているため、これまで実施された観光分野のプロジェクトを参照しつつ、既存の省庁や地方自治体の権限や責任の範囲で実施可能なコンポーネントとすることで、実現可能性の高い案件を提案する。

なお、ロングリストに掲げたラオス南部の観光分野の開発に向けた個別事業のうち、最終的に JICA の協力候補事業として採択されなかった事業についても、ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業としては、引き続き優先度が高いプロジェクトであるため、ラオス政府や、他ドナー、中・長期的な JICA の協力の下で実施されることが望ましい。

第6章 ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業（案）

6.1 ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業のロングリスト

ラオス側の関係機関、他ドナー、及び JICA ラオス事務所との協議において特定された事業について、現地踏査を実施した上、上記のアプローチを踏まえ、ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業を、時系列に整理したロングリストは、下表のとおり。

なお、公的な援助機関である JICA の役割に鑑み、ロングリストでは特定の民間ビジネスを支援する事業ではなく、民間ビジネスの振興に資するインフラや政策的な枠組み作りに係る事業を挙げている。

表 6-1：ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業のロングリスト

	事業名	支援スキーム	協力期間	事業概要
I. 短期	1. ワット・プー遺跡公園整備プロジェクト	PF	2026-2030	UNESCO 世界文化遺産の構成遺産であるワット・プー遺跡について、遺跡公園内の公共施設やクメール旧街道の整備を行うことにより、観光客の利便性の向上や、ワット・プーの観光地としての価値を高め、さらなる観光客を誘致し、もってチャンパサック県全体の観光開発及びラオスの経済開発に貢献するもの。
	2. チャンパサック バイパス道路 (14A) 整備プロジェクト	PF	2026-2030	・ チャンパサックを迂回するバイパス道路 (14A) を建設することにより、ワット・プー遺跡を訪れる観光客の利便性の向上、チャンパサックのコミュニティ道路を利用する住民の安全性の向上、及びメコン川西岸地区の物流の活性化を図り、もってワット・プー遺跡周辺地域及びラオスの経済開発に貢献するもの。
	3. チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト	TA	2026-2030	・ 2031-2035 年を計画年次とするチャンパサック県全体の中・長期の観光開発マスタープランを策定するもの。 ・ 併せて民間事業者からの公募方式による観光商品開発等の実証実験 (POC) を実施する。
	4. ムアンーチャンパサック間道路及びフェリー棧橋改修プロジェクト	PF	2026-2030	・ メコン川東岸のムアン港及びメコン川西岸のチャンパサック港の棧橋施設の建設、及び国道 13 号線からムアン港までの 140 号線の道路の舗装により、メコン川西岸のワット・プー遺跡とメコン川東岸のボラベン高原やシーバンドンとの間を周遊する観光客の移動及びチャンパサックとムアン間を往来する住民の生活動線の利便性と安全性の向上を図り、もって周辺地域及びラオスの経済開発に貢献するもの。
	5. 廃棄物管理プロジェクト	PF	2026-2030	・ チャンパサック県の廃棄物管理施設 (トランスファーステーション、コンポスト施設、埋め立て処分場、等) の建設、及び必要な資機材 (収集車、トラック、ブルドーザー、等) の供与等を行うことにより、持続可能な観光地の整備を図るもの。
	6. パクセー 統合バスターミナル整備プロジェクト	PF	2026-2030	・ パクセー市の周辺に分散する民間のバスターミナルを統合した統合バスターミナルと共に TAXI 乗り場等を含む複合施設を建設することにより、観光客や地域住民の国・都市・観光地間の移動の促進を図ると共に、観光案内所や「道の駅」、レストラン等を併設することにより地域の観光商品や地域産品の販路の拡大を図り、もって地域経済の発展に貢献するもの。

	事業名	支援 スキーム	協力期間	事業概要
II. 中期	7. パクセー 路線バス整備プロジェクト	PF	2026-2030	<ul style="list-style-type: none"> ・ パクセー市と各観光スポットの間を巡回する三つのバス路線を開設するための公共交通機関及び付帯施設（バス車両の供与、バス停、公衆トイレの建設）を整備することにより、ラオス南部地域の観光スポットを訪れる観光客のビジターフローに沿った移動に係る利便性の向上を図るもの。 1) パクセー～ワット・プーサラオ～チャンパサック～ワット・プー遺跡の巡回バス 2) パクセー～ボラベン高原の主要観光スポットの巡回バス 3) パクセー～ワット・トモ～シーバンドンの主要観光スポットの巡回バス
	8. 国道 13 号線 (AH 11) パクセー～パクセー・ジャパン SEZ 間道路改修プロジェクト	PF	2026-2030	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北経済回廊である国道 13 号線 (AH 11) のうち、大型車両の通行等により相対的に路面の損傷が激しいパクセーからパクセー・ジャパン SEZ までの区間の道路 (12 km) について、簡易舗装 (DBST) からアスファルトコンクリート (AC) への改修、道路照明設備の設置により、パクセー・ジャパン SEZ からタイまでの物流を含む国道 13 号線の物流の活性化とシーバンドン方面の観光スポットを訪れる観光客のビジターフローに沿った移動に係る利便性の向上を図るもの。
	9. チャンパサック県 観光振興アドバイザー業務	TA	2028-2030	<ul style="list-style-type: none"> ・ チャンパサック県の DCT をボードメンバーに含めた公共セクター（行政）と民間セクターの官民連携による DMO (Destination Management Organization)、もしくは DMC (Destination Management Company) の設立を支援する。 ・ デジタルマーケティングのためのプラットフォームの開発 (Web サイト、SNS)、観光サービス品質向上のための人材育成・研修、観光プロモーションイベントの開催 (チャンパサック県を訪れるセグメントに特化した FAM トリップ、メディアトリップの実施等) 等を行うことにより、ラオス南部地域全体の観光の付加価値の向上により、地域経済の活性化を図るもの。 ・ 併せて、タイにおいてデジタルマーケティングに関わる第三国研修を実施する。

	事業名	支援スキーム	協力期間	事業概要
III. 中・長期	10. パクセー国際空港 改修・拡張プロジェクト	PF	2031-2035	・ パクセー国際空港の滑走路の延長、駐機スペースの拡張、ターミナルビルの改修・拡張（TICの新設、TAXI、バス専用レーンの新設、駐車場、駐車スペースの拡張、等を含む）を行うにより、空港施設のハンドリングキャパシティーの向上、及びラオスの南部地域を訪れる国内外の観光客のビジターフローに沿った移動に係る利便性の向上を図るもの。
	11. ワット・トモ整備プロジェクト	PF	2031-2035	・ UNESCO 世界文化遺産の構成遺産であるワット・トモについて、国道 13 号線からワット・トモまでの未舗装のアクセス道路（6 km）の舗装、遺跡サイト内の施設整備（管理事務所、公衆トイレ、案内板、駐車場）、歴史的建造物の修復等の実施により、新たな観光スポットとして開発することにより、地域の文化遺産の持続可能な管理と保全を図るもの。
	12. ワット・ムアン・カン～フアイ・ハエ（Huay Hae）間 道路建設プロジェクト	PF	2031-2035	・ ワット・プー遺跡の南のワット・ムアン・カン村～フアイ・ハエ村（Huay Hae）間の未舗装の道路（4 km）の舗装、及び 2 橋梁の建設により、メコン川西岸のワット・プー遺跡と東岸のシーバンドン、ボラベン高原等を周遊する観光客のビジターフローに沿った移動に係る利便性の向上を図るもの。
	13. ワット・トモ～フアイ・ハエ村（Huay Hae）間フェリー橋建設プロジェクト	PF	2031-2035	・ ワット・トモ～フアイ・ハエ村（Huay Hae）間のメコン川を横断するフェリー橋及び岸壁の整備、フェリー船の供与（2 隻）を行うことにより、地域住民の生活に供する交通手段の安全性の向上を図ると共に、メコン川西岸のワット・プー遺跡と東岸のシーバンドン、ボラベン高原等を周遊する観光客のビジターフローに沿った移動に係る利便性の向上を図るもの。
IV. 長期	14. パクセー市 国道 16 号線 バイパス建設プロジェクト	PF	2036-2040	・ 国道 16 号線のパクソン方面とタイ方面を結ぶ区間について、パクセー市内の北部を迂回するバイパス道路を建設することにより、ラオス南部地域～タイ間の物流の活性化、及びパクセー市内の交通渋滞等の緩和を図るもの。
	15. パクセー市 メコン第 2 架橋建設プロジェクト	PF	2036-2040	・ 国道 16 号線のパクソン方面とタイ方面を結ぶパクセー市内の北部を迂回するバイパス道路について、既存のパクセー橋の上流に第 2 架橋を建設することにより、ラオス南部地域～タイ間の物流の活性化、及びパクセー市内の交通渋滞等の緩和を図るもの。
	16. メコン川西岸地域～国道 16 号線バイパス道路建設プロジェクト	PF	2036-2040	・ メコン川西岸地区とタイ方面への国道 16 号線を結ぶ道路について、ワット・プーの裏山の西側を迂回するバイパス道路（45 km）を建設することにより、メコン川西岸地域～タイ間の物流の活性化、及びチャンパサックの生活道路を使用する住民の安全性の向上を図るもの。

<凡例> PF : Project Finance（有償／無償資金協力）、TA : Technical Assistance（技術協力）

出典：共同企業体

6.2 評価クライテリア

将来的な JICA の協力候補事業を検討するに当たり、上記のロングリストに掲げたラオス南部の観光分野の開発に向けた個別事業を評価する際の「評価クライテリア」を設定する。

「評価クライテリア」の設定に当たっては、OECD DAC の ODA 評価 6 項目のうち、妥当性、整合性、持続性、インパクトを中心に評価を行う。

特に、持続性については、GSTC が持続可能な観光地を評価する際の評価基準である GSTC-D の三項目の評価クライテリアの観点からも評価を行う。

表 6-2：評価クライテリア

評価項目		評価の視点
1. 妥当性	ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・ ニーズの有／無 ・ 緊急性
	公益性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公益性 ・ 受益者の数
2. 整合性	政策的な整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラオスの経済開発に関わる上位計画との整合性 ・ 我が国の「対ラオス国別開発協力方針」等との整合性（外交的な意義）
3. 持続性	社会・経済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の生活環境や地域社会への正／負の影響 ・ 女性の参加が見込めるか、女性の参加促進に資するか（ジェンダー主流化） ・ 地域観光の付加価値の向上や観光収入の増加に繋がるか ・ 地域の観光に関わる「産業クラスター」全体の活性化に繋がるか
	文化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の伝統文化を尊重しているか ・ 文化遺産への正／負の影響
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国立公園、水環境や生態系への正／負の影響 ・ 地球規模課題（温室効果ガスの削減等）への貢献
4. 実現可能性	エリジビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無償資金協力事業の予算規模に合致しているか ・ 無償資金協力事業の供与対象とならないアイテムが含まれていないか
	実施体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係省庁、地方自治体の承認が得られるか ・ 既存の行政機構に従った権限や責任の範囲で実施可能か
5. 他事業との連携	他ドナー事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他のドナーや国際機関等が実施・計画中の事業、活動との重複はないか ・ 他のドナーや国際機関等が実施・計画中の事業との相乗効果が期待できるか
	JICA事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の JICA 事業との相乗効果が期待できるか
	民間連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本邦企業の参入可能性
6. インパクト	波及効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市問題の改善に資するか ・ 外貨獲得・財務健全化に資するか ・ 日本への裨益効果 ・ 周辺地域への波及効果

出典：共同企業体

6.3 個別事業の評価結果

6.3.1 個別事業の評価結果

上述の評価クライテリアに基づき、個別事業を評価した結果を、下表に示す。

表 6-3：個別事業の評価結果

案件名（仮称）	評価クライテリア						評価点
	1. 妥当性	2. 整合性	3. 持続性	4. 実現可能性	5. 他事業との連携	6. インパクト	
1. ワット・プー 遺跡公園整備プロジェクト	5 チャンパサック県の観光振興に向けた観光客の目的地となる観光地の開発が必要。	4 観光開発を通じたラオス経済の活性化は我が国及びラオスの政策とも合致する。 文化遺産の保全に資する。	3 UNESCO 世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、建造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要し、HIA の付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	4 実現可能性に特段の問題はない。	4 我が国がワット・プー遺跡の文化遺産無償資金協力（2003年）の成果が継承される。 AFD の「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	4 ワット・プー遺跡の整備により、チャンパサック県全体を訪れる国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待される。 JICA の民間連携事業との連携により、本邦企業が製造するバイオトイレ等の環境製品を導入する余地がある。	24
2. チャンパサックバイパス道路（14A）整備プロジェクト	4 観光客の利便性の向上、オーバーツーリズム対策、地域コミュニティの交通安全、メコン川西岸地域の物流の活性化の観点から早急な整備が必要。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 UNESCO 世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、建造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要し、HIA の付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	4 実現可能性に特段の問題はない。	4 我が国がワット・プー遺跡の文化遺産無償資金協力（2003年）の成果が継承される。 AFD の「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	5 ワット・プー遺跡までのアクセスの改善により、チャンパサック県全体を訪れる国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待される。 メコン川西岸地域への大型車両の通行が可能となり、物流や地域経済の活性化が期待される。	24

案件名（仮称）	評価クライテリア						評価点
	1. 妥当性	2. 整合性	3. 持続性	4. 実現可能性	5. 他事業との連携	6. インパクト	
3. チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト	4 オーバーツーリズムのリスクが高く持続可能な観光開発に向けた指針の策定が必要。	4 観光開発を通じたラオス経済の活性化は我が国及びラオスの政策とも合致する。	4 持続可能な観光開発に資する。	4 実現可能性に特段の問題はない。	4 ADBの先行事業との相乗効果やAFDの「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	5 GSTCの持続可能な観光地クライテリアに基づく観光開発マスタープランを国内外の他の地域にも波及させることにより、ラオス全体において持続可能な観光地の形成が図られる。	25
4. ムアンーチャンパサック間 道路及びフェリー棧橋改修プロジェクト	4 観光客及び地域コミュニティの利便性の向上の観点から整備が必要。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 河川環境に不可逆的な影響を与えるため、環境影響評価（EIA）を要する。 UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要し、HIAの付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	3 ラオス側から確実にフェリー船の調達が行われる必要がある。 採算性の問題から民間オペレーターの調達が滞る可能性がある。	4 AFDの「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	5 ワット・ブー遺跡までのアクセスの改善により、チャンパサック県全体を訪れる国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待される。 メコン川西岸地域への大型車両の通行が可能となり、物流や地域経済の活性化が期待される。	23

案件名（仮称）	評価クライテリア						評価点
	1. 妥当性	2. 整合性	3. 持続性	4. 実現可能性	5. 他事業との連携	6. インパクト	
5. 廃棄物管理プロジェクト	5 持続可能な環境管理の観点から早急な対策が必要。	4 持続可能な環境管理は、我が国及びラオスの政策や、SDGsのゴールとも合致する。	5 持続可能な経済開発に資する。	2 無償資金協力の予算規模に収まらない可能性が高い。 新たな行政サービスを提供するものであり、行政の実施体制の構築や、住民の廃棄物の分別回収や3Rに係る啓発活動が必要であり、廃棄物管理がシステムとして機能するまでに多くの時間を要する。	2 対象地域において、対象事業に関わる実施、計画中の他事業等はない。	5 対象地域全体の環境改善や衛生環境の改善に資する。	23
6. パクセー 統合バスターミナル整備プロジェクト	4 観光客及び地域コミュニティの利便性の向上の観点から整備が必要。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	4 「道の駅」や「観光案内所」を通じた観光による地域経済の活性化が期待される。	3 バスターミナルの統合・移設に伴う既存のバスやタクシー事業者との調整が必要。	2 対象地域において、対象事業に関わる実施、計画中の他事業等はない。	4 観光地へのアクセス性の向上による国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待できる。「道の駅」や「観光案内所」を通じた観光の経済への波及効果が期待される。	21
7. パクセー 路線バス整備プロジェクト	4 観光客及び地域コミュニティの利便性の向上の観点から整備が必要。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	4 観光地へのアクセス性の向上は、持続可能な経済開発に資する。	2 既存のバスやタクシー事業者との調整が難航する可能性が高い。	4 日本製のグリーンモビリティ車両の導入やMaaS事業者の参入可能性がある。	4 観光地へのアクセス性の向上による国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待される。	22

案件名（仮称）	評価クライテリア						評価点
	1. 妥当性	2. 整合性	3. 持続性	4. 実現可能性	5. 他事業との連携	6. インパクト	
8. 国道13号線（AH11）パクセー～パクセー・ジャパンSEZ間 道路改修プロジェクト	4 SEZに入居する本邦企業の物流ルートの改善が求められている。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	4 地域の物流の活性化やSEZの付加価値の向上に繋がる。	3 無償資金協力の予算規模に収まらない可能性が高い。	4 SEZに入居する本邦企業の支援に係る海外投資等との連携が期待される。	4 SEZに入居する本邦企業の原材料や製品の輸出入に係る効率性が改善する。	23
9. チャンパサック県 観光振興アドバイザー業務	4 チャンパサック県の観光振興にむけたデジタルプラットフォームの構築及びデジタルマーケティング能力の向上が求められている。	4 観光開発を通じたラオス経済の活性化は我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 観光プロモーションを通じ、地域の伝統文化や文化遺産の付加価値が向上する。	4 実現可能性に特段の問題はない。	4 AFDの「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	4 チャンパサック県全体を訪れる国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待される。	23
10. パクセー国際空港 改修・拡張プロジェクト	4 増加する観光客数に対応するため空港能力の向上が必要。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	4 観光地へのアクセス性の向上は、持続可能な経済開発に資する。	2 無償資金協力の規模に収まらない。滑走路の延長に伴い新たに用地取得が発生する可能性がある。	2 対象地域において、対象事業に関わる実施、計画中の他事業等はない。	5 チャンパサック県全体を訪れる国際観光客数（外貨獲得）の増加が期待される。	21
11. ワット・トモ 整備プロジェクト	3 文化遺産の保全・管理の観点から早急な対策が必要。	4 観光開発を通じたラオス経済の活性化は我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要し、HIAの付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	4 実現可能性に特段の問題はない。	3 AFDの「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	3 ワット・トモ周辺のコミュニティに観光による経済効果が波及する。	20

案件名 (仮称)	評価クライテリア						評価点
	1. 妥当性	2. 整合性	3. 持続性	4. 実現可能性	5. 他事業との連携	6. インパクト	
12. ワット・ムアン・カン～ファイ・ハエ (Huay Hae) 間道路建設プロジェクト	2 同地域の観光開発は現状限定的であり、整備に係る緊急性は低い。	3 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価 (HIA) を要し、HIA の付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	3 無償資金協力の予算規模に収まらない可能性が高い。新たに用地取得が発生する区間がある。	4 AFD の「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	3 ファイ・ハエ周辺のコミュニティに観光による経済効果が波及する。	18
13. ワット・トモ～ファイ・ハエ村 (Huay Hae) 間フェリー棧橋建設プロジェクト	2 同地域の観光開発は現状限定的であり、整備に係る緊急性は低い。	3 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価 (HIA) を要し、HIA の付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	2 ラオス側から確実にフェリー船の調達が行われる必要がある。採算性の問題から民間オペレーターの調達が滞る可能性がある。	4 AFD の「CHAMPA Project」をはじめとする他ドナー事業との連携が期待される。	3 ファイ・ハエ周辺のコミュニティに観光による経済効果が波及する。	17
14. パクセー市 国道16号線バイパス建設プロジェクト	2 現状、パクセー市内において直ちにバイパス道路の建設が必要になるような深刻な渋滞は発生していない。	4 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 地域の物流の活性化やSEZの付加価値の向上に繋がる。	2 無償資金協力の予算規模に収まらない。新たに用地取得が発生する区間がある。	2 対象地域において、対象事業に関わる実施、計画中の他事業等はない。	4 ベトナム～ラオス～タイを結ぶ中部経済回廊とラオス～カンボジアを結ぶ南北経済回廊の物流の活性化に資する。	17

案件名（仮称）	評価クライテリア						評価点
	1. 妥当性	2. 整合性	3. 持続性	4. 実現可能性	5. 他事業との連携	6. インパクト	
15. パクセー市 メコン第2架橋建設プロジェクト	2 現状、パクセー市内において直ちにバイパス道路の建設が必要になるような深刻な渋滞は発生していない。	3 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 河川環境に不可逆的な影響を与えるため、環境影響評価（EIA）を要する。	2 無償資金協力の予算規模に収まらない。	2 対象地域において、対象事業に関わる実施、計画中の他事業等はない。	4 ベトナムーラオスータイを結ぶ中部経済回廊とラオスーカンボジアを結ぶ南北経済回廊の物流の活性化に資する。	16
16. メコン川西岸地域～国道16号線バイパス道路建設プロジェクト	2 メコン川西岸地域のワット・ブー以南の都市開発は現状限定的であり、整備に係る緊急性は低い。	3 運輸・交通インフラ開発を通じた地域経済の統合は、我が国及びラオスの政策とも合致する。	3 UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要し、HIAの付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。	2 無償資金協力の予算規模に収まらない。	2 対象地域において、対象事業に関わる実施、計画中の他事業等はない。	4 カンボジアーメコン川西岸地区ータイを結ぶ物流の活性化に資する。	16
【各項目に関する評価基準】							
配点：5点満点評価で、点数が高いほど評価が高い。（低い 1 高い5）							

出典：共同企業体

第7章 協力候補事業

7.1 協力候補事業のショートリスト

ラオス南部の観光分野の開発に向けた事業を、時系列に整理したロングリストの中から、将来的な JICA の協力候補事業とする事業をショートリストに抽出し、具体的な協力内容を、案件概要書に整理する。

ショートリストの作成に当たり、これまでの JICA ラオス事務所との協議において示された 2026 年 2 月時点の JICA の協力の方向性については、以下のとおり。

- 1) 短期の候補事業としては、無償資金協力事業の供与を想定している。
- 2) ラオスの財政状況に鑑み、短期の協力候補事業としては、有償資金協力事業の供与は想定していない。
- 3) ラオスに対する JICA 運営費交付金の配賦状況に鑑み、短期の協力候補事業としては、技術協力プロジェクトの実施は想定していない。
- 4) 観光地整備については、一般文化無償資金協力の供与が想定される一方、2023 年に 41.71 億円を供与限度額とする一般文化無償資金協力「チャオ・アヌウォン・スタジアム改築計画」の供与が行われたばかりであり、新たに一定規模の一般文化無償資金協力を供与することは、想定していない。
- 5) 無償資金協力事業の供与に当たっては、本邦技術の活用等、我が国が支援を行う妥当性が問われる。

上記の JICA の協力の方向性、及びラオス側のニーズにも照らし、以下の 7 件の協力候補事業（無償資金協力事業：5 件、技術協力プロジェクト：2 件）を、ショートリストとして提案する。

このうち、無償資金協力事業を想定している協力候補事業の概算事業費の積算に当たっては、工事費：A、コンサルタント費：工事費の 10% (0.1A)、予備費：工事費とコンサルタント費の合計の 5% ((A+0.1A) * 0.05) として、概算事業費 (1.155A) を積算している。

なお、2026 年 2 月 5 日に開催したラオス側のカウンターパートである MCT との最終会議において、「今後、日本政府とも協議の上、短期の候補事業として、1 件の無償資金協力事業の採択を目指しており、ショートリストのうち、採択されなかった事業については、他ドナー等から資金調達して欲しい」旨、JICA ラオス事務所からラオス政府側に対し、説明が行われている。

7.1.1 チャンパスック バイパス道路（14A）整備プロジェクト

プロジェクト名	チャンパスック バイパス道路（14A）整備プロジェクト	協力期間	2026-2030
対象地域	チャンパスック及びその周辺地域	ターゲットグループ	観光客、メコン川西岸地区3郡（Champasak、Soukhouma、Mounlapamok）の住民（184,852人）、等
支援スキーム	無償資金協力	概算事業費	3,215,520千円 （工事費：2,784,000千円）
実施機関	MPWT、DPWT		
事業の背景と必要性	<p>5～12世紀にかけインドシナ半島全域に栄えたアンコール期の都市の一つとしてラオス南部のメコン川流域に建立されたクメール様式の仏教寺院であるワット・プーとその周辺の遺跡群は、2002年に「チャンパスック県の文化的景観にあるワット・プーと関連古代遺産群」として、UNESCOの世界文化遺産に登録された。</p> <p>世界遺産のプロテクトゾーンは、ヒンドゥー教のリングに見立てたワット・プー寺院の裏山一帯とメコン川を跨いだ対岸の地域を含む390km²の広大なエリアに亘っており、構成遺産には、チャンパスック村内の19世紀の仏コロニアル様式の旧市街も含まれる。ワット・プー遺跡の訪問者数は、コロナ後の2023年以降、8万人から10万人の間を推移しており、特に国際観光客は、2023年に3万7,553人、2024年に3万8,393人、2025年に3万9,476人と、着実に増加傾向にある。</p> <p>他方、ワット・プー遺跡へのアクセスに供する舗装道路は、チャンパスックの村内を通る幅員5m程度のコミュニティ道路しかなく、同道路は、ラオス南部のメコン川の西岸地域とタイやパクセーなどの消費地を結ぶ唯一の舗装道路であるものの、道路に架かる木製床版の橋梁の荷重制限（15t）により、大型観光バス（定員40人程度）や、大型トラックが通行できない状態にあり、タイやパクセー方面からの観光客の送客のみならず、ラオス南部地域の主要農作物の一つである米の輸送上のボトルネックにもなっている。</p> <p>また、チャンパスックの村内を通るコミュニティ道路は、頻りに子供や家畜が横断するため、住民の交通安全の観点からも村内を迂回する道路の建設が求められている。</p> <p>さらに、チャンパスック村内には、19世紀の仏コロニアル様式の旧市街が残っているものの、現在、観光開発によるオーバーツーリズムのリスクに晒されており、持続可能な観光の観点から、観光客数を適切にコントロールするための対策が必要になっている。</p>		
事業の目的	<p>チャンパスックを迂回するバイパス道路（14A）を建設することにより、ワット・プー遺跡を訪れる観光客の利便性の向上、チャンパスックのコミュニティ道路を利用する住民の安全性の向上、及びメコン川西岸地区の物流の活性化を図り、もってワット・プー遺跡周辺地域及びラオスの経済開発に貢献するもの。</p>		
施設・機材等の内容	<p><施設/機材></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. チャンパスックとワット・プー間のバイパス道路の建設（全長6km、幅員12m（車道：4m＋自転車レーン：2m×2車線）、アスファルトコンクリート（AC）、排水溝、道路照明、標識、センター/境界ライン、等） 2. 対象区間内にある3橋梁（橋長：約50m、40m、20m）の建設 3. データ管理用のPC等（機材として譲渡）、コピー機、プロジェクター等の資機材 <p><コンサルティングサービス/ソフトコンポーネント></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細設計、入札関連業務支援、施工・調達監理 2. ソフトコンポーネントとして周辺地域の住民に対する交通安全教育を実施する。 		
事業効果	<ol style="list-style-type: none"> 1. ワット・プー遺跡公園の駐車場までの大型観光バスのアクセスが可能になることにより、ワット・プー遺跡を訪れるタイなどからのツアー商品の造成为促進され、大型観光バスの数が2025年の0台/年から供用開始後の2023年に400台/年になり、2035年までに511台/年に増加する。 2. ワット・プー遺跡公園の駐車場までの大型観光バスのアクセスが可能になることにより、ワット・プー遺跡を訪れるタイなどからのツアー商品の造成为促進され、国際観光客の数が2025年の3万9,476人から2035年までに7万6,047人に増加する。 		

	<p>3. メコン川西岸地域への大型トラックの通行が可能になり、物流が活性化することにより、ラオス南部地域の主要農作物の一つである米の収穫時期におけるメコン川西岸地域から他地域への1日当たりの米の輸送量が2026年のXtから2035年までにXtに増加する。</p> <p>4. 観光車両とチャンパサックの住民の生活車両が分離されることにより、コミュニティ道路の安全性が向上すると共に、チャンパサックを通過する観光客数が適切に管理されることにより、チャンパックの持続可能な観光に繋がる。</p>
他事業、他援助機関等との連携・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ フランス開発庁 (AFD) が 2020 年から 2028 年 6 月までの間、ワット・プー遺跡及びチャンパサックの旧市街を含む世界遺産のプロテクトゾーン内の遺産保全と観光開発を目的とした総額 1,100 万 EUR の CHAMPA プロジェクトを実施中。
環境社会配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・ UNESCO 世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価 (HIA) を要し、HIA の付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。
前提条件・外部条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既設工事に当たり、UNESCO の遺産影響評価 (HIA) が実施されており、付帯条件として大型車両の通行が制限されていないこと。 ・ 道路規格の変更に伴い、承認済みの HIA の再申請を要しないこと。
その他の留意事項・提言等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存道路の改修ではなく、未利用の道路の舗装工事と橋梁の新設工事を中心であるため、工事中の迂回路の建設や交通規制等の仮設が不要であり、工事時間帯も比較的自由に設定できる。既に着工済みの工事により、基本的な造成工事も完了していることから、通常の新設の道路工事に比べて、仮設費を含む工事費の大幅な削減が可能。 ・ ラテライト土壌であるため、造成済みの路盤や盛り土の土質や強度を確認する必要がある。 ・ 3 橋梁については、橋脚及びアバット等の構造物の建設で工事が中断しているため、準備調査の概念設計の段階で構造評価を行い、道路規格 (幅員) の変更等に伴い、道路線形を変更するか、既設構造物を撤去するか、検討する必要がある。 ・ バイパス道路の建設により、チャンパサック旧市街を通過する観光車両の数が減少し、チャンパサックの観光事業者 (ソステウ、ホテル、レストラン、土産物店、等) に経済的な影響が生じることが想定されるため、事業の実施に当たり、地域の観光事業者を含むステークホルダーの理解を得る必要がある。 ・ 定量的な指標 (メコン川西岸地域から他地域への1日当たりの米の輸送量) の設定に当たりベースライン調査によりベースライン値を測定する必要がある。 ・ バイパス道路の供用開始と前後してアウトカム指標 (KPI) の達成に向け、タイのツアー会社等に対し、大型バスのアクセスが可能である旨の情報提供を含む大型バスによるツアー造成に向けた観光プロモーションを行うと共に、各年の KPI の達成状況を測定し、モニタリングする必要がある。 ・ ワット・プー遺跡公園までの大型バスの動線を整備、観光客の往来促進を図るためには、14A と併せてワット・プー遺跡公園の前面道路 (約 600m) 及び駐車場の舗装 (約 20,000m²) も実施することが望ましい (7.1.5 ワット・プー遺跡公園整備プロジェクトの項参照)。

※ アウトカム指標 (KPI)

チャンバサック バイパス道路 (14A) 整備プロジェクト

年	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
ワット・プー遺跡公園の大型バス数	0	0	0	0	0	0	0	400	420	441	463	486	511
増加率/年									105.0%	105.0%	105.0%	105.0%	105.0%

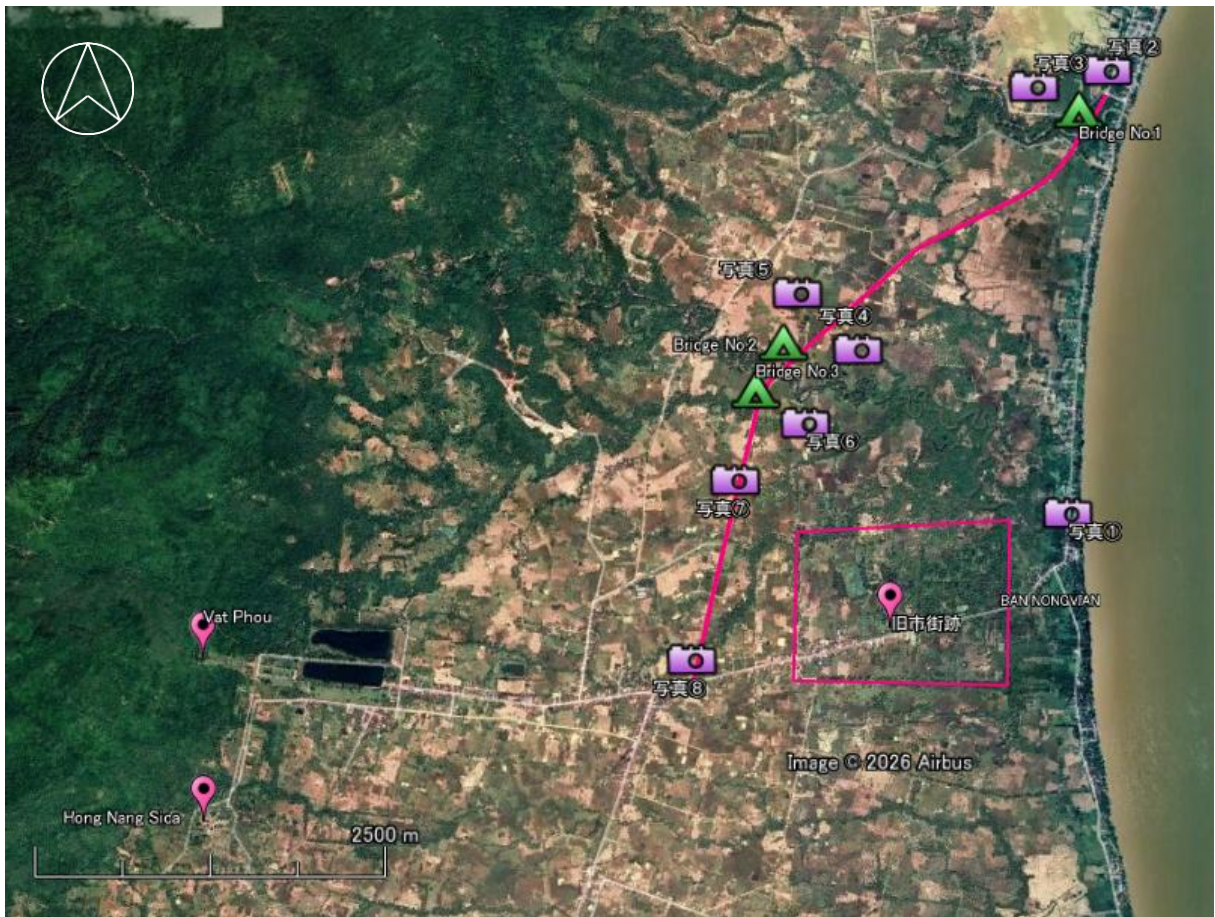
400 = 10台 × 4週 × 2日 (土・日) × 5ヵ月
 ※ 2030年に道路供用開始、ハイシーズン (10月-2月) の間、週末 (土・日) に40名の大型観光バスのグループツアーが10台加算され、道路供用開始後は、CAGR (年平均増加率) が5%になると仮定。

年	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
外国人観光客数	37,553	38,393	39,476	40,266	41,071	41,892	42,730	59,585	62,564	65,692	68,977	72,426	76,047
増加率/年		102.2%	102.8%	102.0%	102.0%	102.0%	102.0%	139.4%	105.0%	105.0%	105.0%	105.0%	105.0%

16,000 = 40人/台 × 10台 × 4週 × 2日 (土・日) × 5ヵ月
 ※ 2030年に道路供用開始、ハイシーズン (10月-2月) の間、週末 (土・日) に40名の大型観光バスのグループツアーが10台加算され、道路供用開始後は、CAGR (年平均増加率) が5%になると仮定。

出典：共同企業体推計

※ 位置図



出典：Google Earth Pro

※ 各部の詳細写真



① 既存道路に架かる木製床版の橋梁（大型車両通行不可）



② チャンパスック側の入口付近の状況（大型車両が滞留）



③ 橋梁No.1の工事の状況



④ 橋梁No.2の工事の状況



⑤ 橋梁No.2の工事の状況



⑥ 橋梁No.3の工事の状況



⑦ 沿線の状況



⑧ ワット・プー側の出口付近の状況

7.1.2 ムアンーチャンパサック間 道路及びフェリー棧橋改修プロジェクト

プロジェクト名	ムアンーチャンパサック間道路及びフェリー棧橋改修プロジェクト	協力期間	2026-2030
対象地域	チャンパサック、ムアン	ターゲットグループ	観光客、チャンパサック及びムアン周辺2郡（Champasak、Pathoumphone）の住民（147,739人）、等
支援スキーム	無償資金協力	概算事業費	1,838,991千円 （工事費：1,592,200千円）
実施機関	MPWT、DPWT		
事業の背景と必要性	<p>5～12世紀にかけインドシナ半島全域に栄えたアンコール期の都市の一つとしてラオス南部のメコン川流域に建立されたクメール様式の仏教寺院であるワット・プーとその周辺の遺跡群は、2002年に「チャンパサック県の文化的景観にあるワット・プーと関連古代遺産群」として、UNESCOの世界文化遺産に登録された。</p> <p>チャンパサック県を代表する観光地である上記のメコン川西岸のワット・プー遺跡とメコン川東岸のボラベン高原やシーバンドンとの間の移動に供するインフラの一つとして、ムアン港とチャンパサック港を結ぶフェリーが運航されているものの、国道13号線からムアン港までの140号線は未舗装の状態であり、ムアン港とチャンパサック港の棧橋や現在運航されているフェリーも、安全性及び輸送能力の観点から問題がある。</p> <p>特に、雨季の期間は、欠航することも多く、利用が困難であることから、メコン川西岸のワット・プー遺跡とメコン川東岸のボラベン高原やシーバンドンとの間を周遊する多くの観光車両は、パクセー橋まで戻る形となり、観光地間の移動に時間を要している。</p> <p>かかる状況の下、メコン川東岸のムアン港及びメコン川西岸のチャンパサック港の棧橋施設の建設、及び国道13号線からムアン港までの140号線の道路のインフラの改善が必要になっている。</p>		
事業の目的	<p>メコン川東岸のムアン港及びメコン川西岸のチャンパサック港の棧橋施設の建設、及び国道13号線からムアン港までの140号線の道路の舗装により、メコン川西岸のワット・プー遺跡とメコン川東岸のボラベン高原やシーバンドンとの間を周遊する観光客の移動及びチャンパサックとムアン間を往来する住民の生活動線の利便性と安全性の向上を図り、もって周辺地域及びラオスの経済開発に貢献するもの。</p>		
施設・機材等の内容	<p><施設/機材></p> <ol style="list-style-type: none"> ムアンーチャンパサック間の道路の建設（全長6km、幅員10m（車道：3m+自転車レーン：2m×2車線）、アスファルトコンクリート（AC）、排水溝、道路照明、標識、センター/境界ライン、等） ムアン港及びチャンパサック港のフェリー棧橋及び岸壁の建設 データ管理用のPC等（機材として譲渡）、コピー機、プロジェクター等の資機材 <p><コンサルティングサービス/ソフトコンポーネント></p> <ol style="list-style-type: none"> 詳細設計、入札関連業務支援、施工・調達監理 ソフトコンポーネントとして周辺地域の住民に対する交通安全教育を実施する。 		
事業効果	<ol style="list-style-type: none"> メコン川を横断する車両（5人乗りセダン相当）の輸送能力が、2025年の37,344台/年から2030年の供用開始後に146,000台/年に向上する。 メコン川を横断する旅客の輸送能力が2025年の186,720人/年から2030年の供用開始後に730,000人/年に向上する。 ワット・プー遺跡とボラベン高原、シーバンドン間の移動時間が、2030年の供用開始後に約2時間短縮される。 		
他事業、他援助機関等との連携・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> フランス開発庁（AFD）が2020年から2028年6月までの間、ワット・プー遺跡及びチャンパサックの旧市街を含む世界遺産のプロテクトゾーン内の遺産保全観光開発を目的とした総額1,100万EURのCHAMPAプロジェクトを実施中。 		

環境社会配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・ メコン川の河川環境に不可逆的な影響を与えるため、環境影響評価（EIA）を要する（JICA 環境社会配慮カテゴリ A 相当）。 ・ チャンパスック港は、UNESCO 世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要する。
前提条件・外部条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の竣工とタイミングを合わせる形でラオス側によりフェリー船の供与（最低2隻）が行われること。 ・ 大規模な洪水や河川の氾濫により工事が影響を受けないこと。
その他の留意事項・提言等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 140号線は、チャンパスックなどメコン川西岸地区の住民がパクセーの総合病院に通院する生活動線としても使用されており、雨季の期間も安定的にフェリーが運航されることによって、メコン川西岸地区の保健・医療分野の医療環境の改善にも繋がる。 ・ ラオスは比較的順調に経済成長を遂げており、かかる状況の下、中国等の支援により、近隣にメコン川を東西に結ぶ橋梁が建設された場合、棧橋が利用されなくなる可能性がある。 ・ 近年、世界的な気候変動の影響により気象状況が変わり、設計条件（洪水確率、等）を設定する際にラオス側と慎重な協議・合意を要する。 ・ フェリー船については、日本国内の造船メーカーで建造した場合、フェリー1隻当たりの概算見積金額が450,000千円程度と高額であり、日本からメコン川までの輸送上の問題もあることから、コンポーネントから除外。 ・ ルアンプラバンでも同様のフェリー船が多数運航されており、スペアパーツの調達や修理等はラオス国内で行えるようにすることが妥当。フェリー船は、ラオス側の自己資金により護岸工事と前後しないタイミングで整備することが必要。併せて、整備後にコンセッション契約の下、運営・維持管理について、民営化を図ることが望ましい。 ・ コンセッションネアから徴収するコンセッションフィーを、岸壁・擁壁・アクセス道路（140号線）の維持管理費として運用する資金メカニズムを構築することが望ましい。

※ アウトカム指標（KPI）

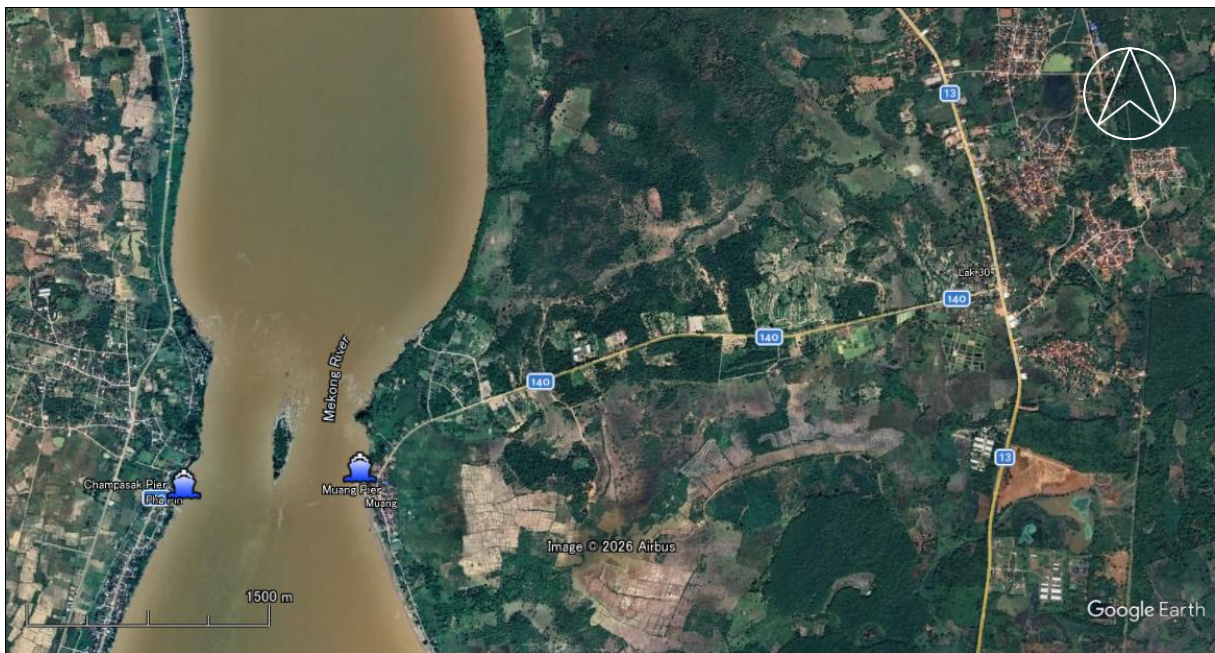
ムアン-チャンパスック間 道路及びフェリー-棧橋改修プロジェクト

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	total	
日数	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	
車両定員（台）	2025	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
	2030	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
運行回数（回） 2回/時間×2隻×10時間	2025	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	480	
	2030	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	480	
運航率	2025	100%	100%	50%	50%	30%	30%	30%	30%	50%	100%	100%	100%	
	2030	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
輸送量（台）/月	2025	4,960	4,480	2,480	2,400	1,488	1,440	1,488	1,488	2,400	4,960	4,800	4,960	37,344
	2030	12,400	11,200	12,400	12,000	12,400	12,000	12,400	12,400	12,000	12,400	12,000	12,400	146,000

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	total	
日数	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	
旅客定員（人）	2025	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
	2030	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	
運行回数（回） 2回/時間×2隻×10時間	2025	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	480	
	2030	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	480	
運航率	2025	100%	100%	50%	50%	30%	30%	30%	30%	50%	100%	100%	100%	
	2030	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
輸送量（人）/月	2025	24,800	22,400	12,400	12,000	7,440	7,200	7,440	7,440	12,000	24,800	24,000	24,800	186,720
	2030	62,000	56,000	62,000	60,000	62,000	60,000	62,000	62,000	60,000	62,000	60,000	62,000	730,000

出典：共同企業体推計

※ 位置図




出典：Google Earth Pro

※ 写真



※ 配置図



出典 : Google Earth Pro 凡例 :  護岸・擁壁

※ 参考写真 (ルアンプラバンのフェリー乗り場)



① スロープ形式の岸壁

② フェリーの昇降式の棧橋



③ フェリーの内部



④ メコン川の水位によってスロープの接岸位置を調節可能



⑤ フェリーの昇降式の棧橋とスロープ式の岸壁の接岸部



⑥ フェリーから下船の様子



⑦ スロープ式の岸壁の法面補強



⑧ 岸壁接岸部のスチール製のアングルによる補強

7.1.3 国道 13 号線 (AH 11) パクセー～パクセー・ジャパン SEZ 間 道路改修プロジェクト

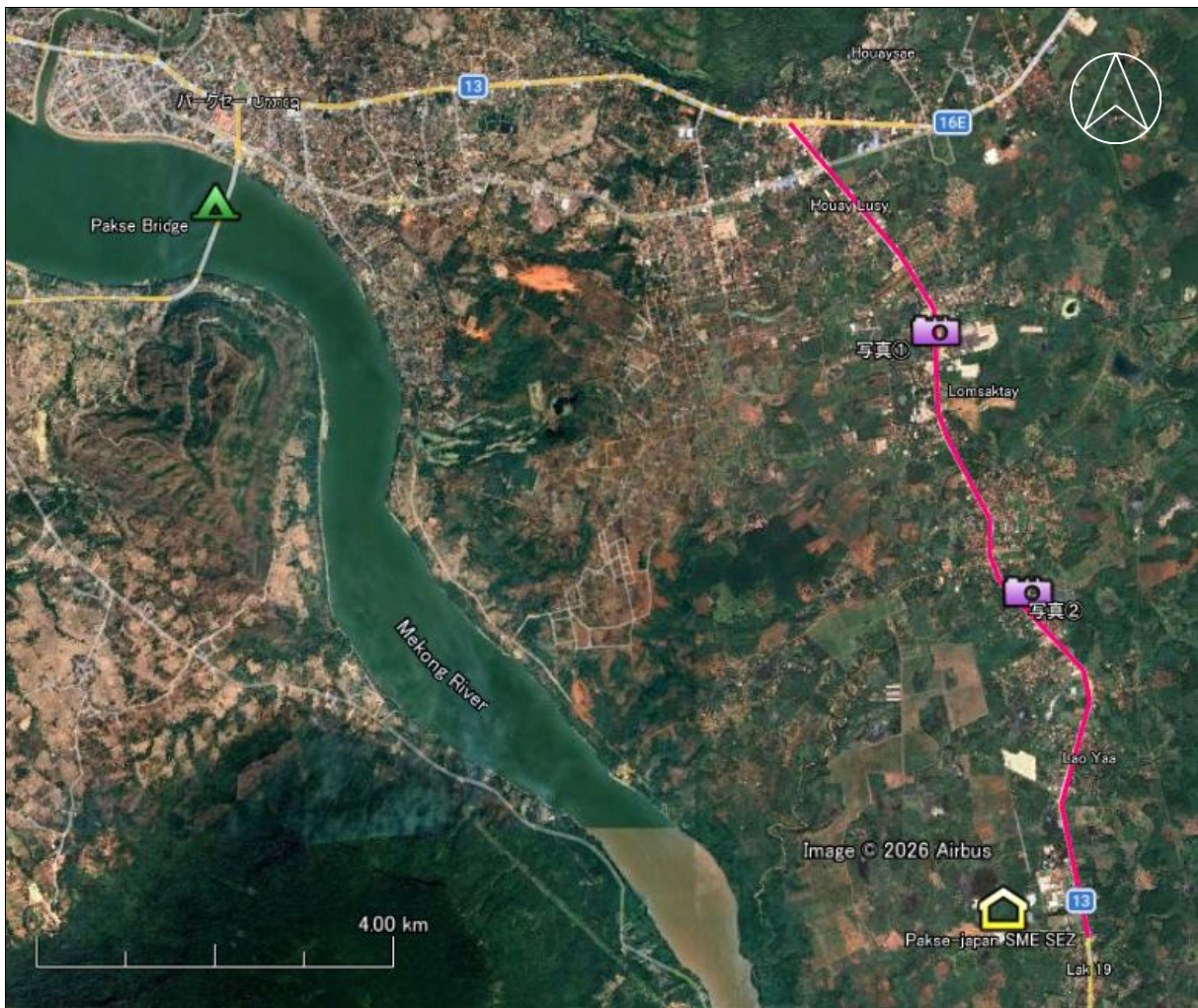
プロジェクト名	国道 13 号線 (AH 11) パクセー～パクセー・ジャパン SEZ 間 道路改修プロジェクト	協力期間	2026-2030
対象地域	パクセー市南部	ターゲットグループ	観光客、SEZ に入居する日本企業、メコン川東岸地域の 2 郡 (Pathoumphone、Khong) のコミュニティの住民 (179,622 人) 等
支援スキーム	無償資金協力	概算事業費	4,296,600 千円 (工事費 : 3,720,000 千円)
実施機関	MPWT、DPWT		
事業の背景と必要性	<p>ラオスを南北に走る国道 13 号線は、ASEAN の南北経済回廊 (アジアハイウェイ (AH) 11 号線) に位置付けられており、将来的に中国南部からカンボジアまでのメコン地域の南北を縦断する幹線道路の一つとなり、これまで JICA も北部区間の整備を支援してきている。</p> <p>また、国道 13 号線は、チャンパサック県を代表する観光地の一つであるシーバンドンやラオスから隣国のカンボジアを訪れる際に観光客が利用する幹線道路であり、ラオス政府が掲げるラオス南部地域の観光に関わる最も重要なビジターフローの一つであり、ラオス全体の観光を支える基幹インフラの一つである。</p> <p>現在、パクセー市から国道 13 号線を南に約 12km 下った地点には、ラオスに進出する日系の中・小企業のためのパクセー・ジャパン SEZ が、本邦企業を代表企業とする SPC (特別目的会社) により、2015 年に 50 年間のコンセッション契約の下、設立されており、2026 年 11 月時点でタイの自動車工場向けのワイヤハーネスを製造する企業など 14 社が入居している。</p> <p>パクセー市からパクセー・ジャパン SEZ までの国道 13 号線区間には、数多くの工場や物流施設が立地しており、原材料をタイやベトナム方面から輸入し、国道 13 号線沿いの工場で加工した後、タイやベトナム方面への製品の輸出が行われており、ラオス南部地域と隣国を結ぶ物流ルートとして多くの大型トラックが行き来している。</p> <p>他方、現状の国道 13 号線の舗装規格は、軸重 9.5t の簡易舗装 (DBST) であることから、同区間の路面は、大型トラックの往来により、SEZ から南のカンボジアまでの国道 13 号線の区間と比べて相対的に路面の損傷状態が激しく、観光車両についても 40km 程度まで減速して走る必要がある。</p> <p>かかる状況の下、ラオス全体の観光を支える基幹インフラである国道 13 号線について、パクセー市からパクセー・ジャパン SEZ までの区間の道路 (12km) を、軸重 9.5t の簡易舗装 (DBST) から軸重 11.0t のアスファルトコンクリート (AC) へ改修を行うことにより、ラオス南部地域の観光と物流を支えるインフラの改善が、必要になっている。</p>		
事業の目的	<p>南北経済回廊である国道 13 号線 (AH 11) のうち、大型車両の通行等により相対的に路面の損傷が激しいパクセー市からパクセー・ジャパン SEZ までの区間の道路 (12 km) について、簡易舗装 (DBST) からアスファルトコンクリート (AC) への改修、道路照明設備の設置により、パクセー・ジャパン SEZ からタイまでの物流を含む国道 13 号線の物流の活性化とシーバンドン方面の観光スポットを訪れる観光客のビジターフローに沿った移動に係る利便性の向上を図るもの。</p>		
施設・機材等の内容	<p><施設/機材></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. パクセー市からパクセー・ジャパン SEZ までの間の国道 13 号線の改修 (全長 12km、幅員 12m (車道: 4m+自転車レーン: 2m×2 車線)、アスファルトコンクリート (AC)、排水溝、道路照明、標識、センター/境界ライン、等) 2. データ管理用の PC 等 (機材として譲渡)、コピー機、プロジェクター等の資機材 <p><コンサルティングサービス/ソフトコンポーネント></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細設計、入札関連業務支援、施工・調達監理 2. ソフトコンポーネントとして周辺地域の住民に対する交通安全教育を実施する。 		

事業効果	<ol style="list-style-type: none"> 観光車両のパクセー市からパクセー・ジャパン SEZ までの間の 12km の区間の平均速度が 40km/h から 80km/h に改善し、移動時間が約 20 分から 10 分に短縮される。 パクセー・ジャパン SEZ に入居する本邦企業の企業活動が促進され、入居する本邦企業の数が 2026 年の 14 社から X 社に増加する。
他事業、他援助機関等との連携・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 特になし
環境社会配慮	<ul style="list-style-type: none"> 道路の拡幅に伴い、一定の非自発的住民移転（既設建造物の撤去・移転）等が発生する可能性がある（JICA 環境社会配慮カテゴリ B 相当）。
前提条件・外部条件	<ul style="list-style-type: none"> 特になし
その他の留意事項・提言等	<ul style="list-style-type: none"> 現状、道路脇の建物が、道路の際まで立て込んでいる箇所が複数あり、道路の拡幅に当たって、移転等が発生する可能性がある。 対象区間を通行する大型車両に対しては、一定の通行料を徴収し、整備後の道路の維持管理費に充てることが望ましい。

※ 写真



※ 位置図



出典：Google Earth Pro

7.1.4 パクセー 統合バスターミナル整備プロジェクト

プロジェクト名	パクセー 統合バスターミナル整備プロジェクト	協力期間	2026-2030
対象地域	パクセー市	ターゲットグループ	観光客、MPWT、DPWT 職員、チャンパサック県の公共交通機関事業者、パクセー市周辺の農産品、手工芸品等の生産者、等
支援スキーム	無償資金協力	概算事業費	2,541,000 千円 (工事費：2,200,000 千円)
実施機関	MPWT、DPWT、DCT		
事業の背景と必要性	<p>チャンパサック県は、UNESCO 世界文化遺産のワット・プー遺跡をはじめ、ボラベン高原やシーバンドンなど豊富な観光資源を有している。</p> <p>また、チャンパサック県は、ベトナム、タイ、カンボジアの三つの周辺国と国境を接し、周辺国からバスでチャンパサック県を訪れる国際観光客も多い。</p> <p>他方、パクセーとベトナムやタイといった周辺国の都市を結ぶ国際長距離バスや、パクセーとタイやカンボジアの国境、チャンパサック県内の観光地までを結ぶ路線バスの乗り場が、民間のバス会社ごとにパクセー市内の 5 カ所に分散しているだけでなく、各乗り場では、ラオス語の表記しかない路線も多く、海外からの観光客が利用するのは、非常に困難な状況であることから、市内に分散したバスターミナルを、近代化された 1 カ所のバスターミナルに統合することによって、観光客や地域住民の利便性を向上させ、国・都市・観光地間の移動の促進を図る必要がある。</p> <p>また、パクセー市内には、以前は、観光案内所が存在していたものの、観光客のほとんどは、日中、パクセー郊外の観光地を訪れており、観光案内所を利用する観光客はおらず、現在は、閉鎖されている状況である。特に、バスターミナルは、本来は、パクセー国際空港と共に、チャンパサック県を訪れる国際観光客の玄関口であり、観光案内所の潜在的な需要があると考えられるものの、現在のバスターミナルは、かかる機能を有していないため、バスターミナルに観光案内所を設置し、ホテルやレストラン、着地型の観光商品を催行するツアー会社の情報を提供することによって、地域の観光ビジネスの振興に繋げることができる。</p> <p>また、バスターミナルには、我が国の「道の駅」の取り組みを導入し、地域の製品の直売場としての機能を持たせることによって、地域の生産者の販路を拡大するポテンシャルがある。</p>		
事業の目的	<p>パクセー市の周辺に分散する民間のバスターミナルを統合した統合バスターミナルと共に TAXI 乗り場等を含む複合施設を建設することにより、観光客や地域住民の国・都市・観光地間の移動の促進を図ると共に、観光案内所や「道の駅」、レストラン等を併設することにより地域の観光商品や地域産品の販路の拡大を図り、もって地域経済の発展に貢献するもの。</p>		
施設・機材等の内容	<p><施設/機材></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. バスターミナルの建設（バスチケット売り場、バス停、タクシールール、待合所、デジタルサイネージ、公衆トイレ、管理事務所、ドライバー休憩施設、車庫、等） 2. 「道の駅」の建設（商業施設、レストラン、公衆トイレ、等） 3. 観光案内所の建設 <p><コンサルティングサービス/ソフトコンポーネント></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細設計、入札関連業務支援、施工・調達監理 2. ソフトコンポーネントとしてターミナル施設の運営指導、「道の駅」に出店するテナント事業者の公募・選定、及び運営指導を実施する。 		
事業効果	<ol style="list-style-type: none"> 1. 統合バスターミナルに乗り入れる民間バス事業者の運行本数が、2026 年の X 台/週から 2030 年までに X 台/週に増加する。 2. 「道の駅」の売り上げが 2030 年までに X Kip/年となる（2026 年時点では、「道の駅」施設は存在しない）。 		

	3. 観光案内所の利用者数が 2030 年までに X 人/日となる（2026 年時点では、観光案内所は存在しない）。
他事業、他援助機関等との連携・役割分担	・ 特になし
環境社会配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規にバスターミナルの建設用地を民地から取得する場合は、一定の用地取得（敷地によっては非自発的住民移転を伴う）が発生する（JICA 環境社会配慮カテゴリ C 相当）。 ・ 現状のバスターミナルの敷地において建て替え工事を行う場合は、既存の市場や店舗（50 店程度）の移転が発生する（JICA 環境社会配慮カテゴリ A 相当）
前提条件・外部条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施に先立ち、バスターミナルの建設用地の選定及び用地取得がラオス側で実施されること。 ・ 事業実施に先立ち、既存の民間バス事業者のターミナル施設の改修・移転・利用に関する合意が得られること。 ・ バスターミナルに併設する「道の駅」施設のテナントが入居すること。
その他の留意事項・提言等	<ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクトの実施に当たり、ラオス側関係機関、JICA 関係者を交え、プロジェクトの一環で東京都の「バスタ新宿」の事例を視察し、「バスタ新宿」の建設に至る背景、民間事業者の調整方法、運営会社の形態を含む事業実施体制、インバウンドや商業施設を含む事業効果について学ぶ機会を設けることを推奨する。 ・ バスターミナル及び「道の駅」の施設については、コンセッション契約の下、運営・維持管理について、民営化を図ることが望ましい。 ・ 「道の駅」のテナントには一定のテナント料を徴収し、施設の維持管理費に充てる。 ・ 観光案内所については、MCT（DCT）が運営管理に当たることを想定。 ・ 定量的な指標の設定に当たりベースライン調査によりベースライン値を測定する必要がある。

※ 写真（国道 16 号線と 13 号線の交差点にある現状のバスターミナル周辺の状況）



※ 位置図・配置図 (※ 現状の市場施設とバスターミナルを同時に建て替えた場合のイメージ)



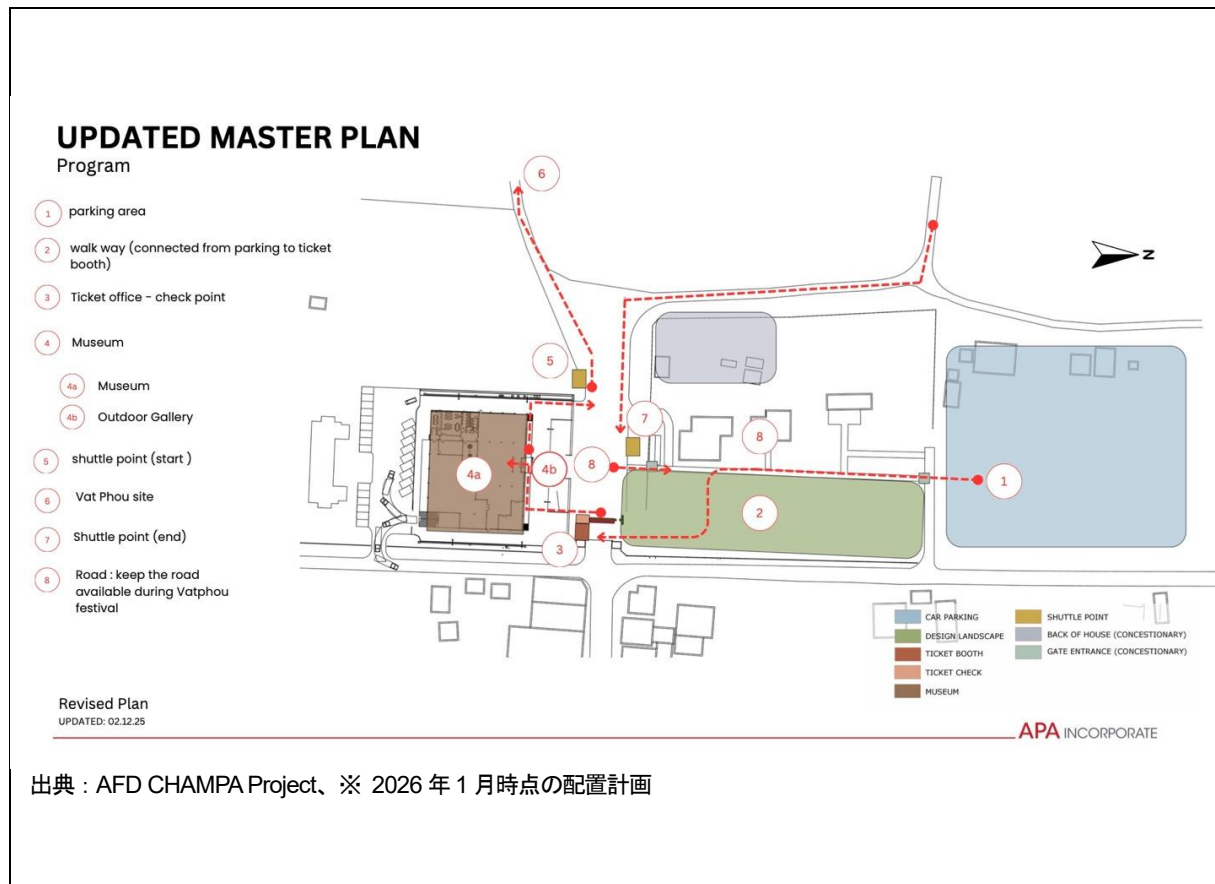
出典 : Google Earth Pro

7.1.5 ワット・プー遺跡公園整備プロジェクト

プロジェクト名	ワット・プー遺跡公園整備プロジェクト	協力期間	2026-2030
対象地域	ワット・プー遺跡公園、クメール旧街道	ターゲットグループ	ワット・プー遺跡を訪れる観光客、ワット・プー遺跡周辺の2郡（Champasak、Soukhouma）の住民（140,377人）、等
支援スキーム	一般文化無償資金協力	概算事業費	90,000千円
実施機関	MCT、DCT		
事業の背景と必要性	<p>5～12世紀にかけインドシナ半島全域に栄えたアンコール期の都市の一つとしてラオス南部のメコン川流域に建立されたクメール様式の仏教寺院であるワット・プーとその周辺の遺跡群は、2002年に「チャンパサック県の文化的景観にあるワット・プーと関連古代遺産群」として、UNESCOの世界文化遺産に登録された。</p> <p>世界遺産のプロテクトゾーンは、ヒンドゥー教のリングに見立てたワット・プー寺院の裏山一帯とメコン川を跨いだ対岸の地域を含む390km²の広大なエリアに亘っており、構成遺産には、ワット・プー遺跡の伽藍を構成するバライ（貯水池）、ホン・ナン・シダ寺院、ダオ・タオ寺院、ワット・トモなどのヒンドゥー教やその後の仏教関連の遺跡だけでなく、城壁に囲われたプレ・アンコール期の9～13世紀前後の城塞都市の旧市街跡や旧街道跡、さらにチャンパサック王朝時代の19世紀の仏コロニアル様式の旧市街や仏教寺院のワット・ムアン・カーンなども含まれる。</p> <p>ワット・プー遺跡の訪問者数は、コロナ後の2023年以降、8万人から10万人の間を推移しており、特に国際観光客は、2023年に3万7,553人、2024年に3万8,393人、2025年に3万9,476人と、着実に増加傾向にある。</p> <p>他方、ワット・プー遺跡公園内の公共施設については、駐車場や歩道が舗装されておらず、降雨時の利用に問題がある、清潔かつ適切に下水処理される公衆トイレが少ない、チケットオフィスやゲートの動線とワット・プー博物館の動線が分離されている、適切な電動カートの保管スペースがない、等の問題を改善する必要がある。</p> <p>また、ワット・プーからカンボジアのアンコールワットまでを結ぶクメール旧街道についても、トレイルルートとして整備し、新たな観光資源として開発する余地がある。</p>		
事業の目的	ワット・プー遺跡公園内の公共施設やクメール旧街道の整備を行うことにより、観光客の利便性の向上や、ワット・プー遺跡の観光地としての価値を高め、さらなる観光客を誘致し、もって、チャンパサック県全体の観光開発及びラオスの経済開発に貢献するもの。		
施設・機材等の内容	<p><施設/機材></p> <ol style="list-style-type: none"> ワット・プー遺跡公園のエントランスエリアの施設整備（駐車場ゲートの設置、ワット・プー遺跡公園前面道路の舗装（約600m）、駐車場の舗装（約20,000m²）、チケットオフィスの改修、ゲート施設の改修、電動カート保管施設の建設、等） ワット・プー遺跡公園内の公衆トイレの整備・改修（北ギャラリー付近、至高聖所付近、ホン・ナン・シダ寺院付近、等） クメール旧街道の整備（灌木・雑草の撤去、路面の整備、等） データ管理用のPC等（機材として譲渡）、コピー機、プロジェクター等の資機材 <p><コンサルティングサービス/ソフトコンポーネント></p> <ol style="list-style-type: none"> 詳細設計、入札関連業務支援、施工・調達監視 ソフトコンポーネントは含まない。 		
事業効果	<ul style="list-style-type: none"> ワット・プー遺跡公園の滞在時間が延びることによって、チャンパサック県の観光客一人当たりの平均宿泊数が、2025年のX日から2035年までにX日に延びる。 ワット・プー遺跡公園の滞在時間が延びることによって、チャンパサック県の観光客の平均宿泊数が増加し、チャンパサック県の観光収入が、2025年のX Kip から2035年までにX Kip に増加する。 		

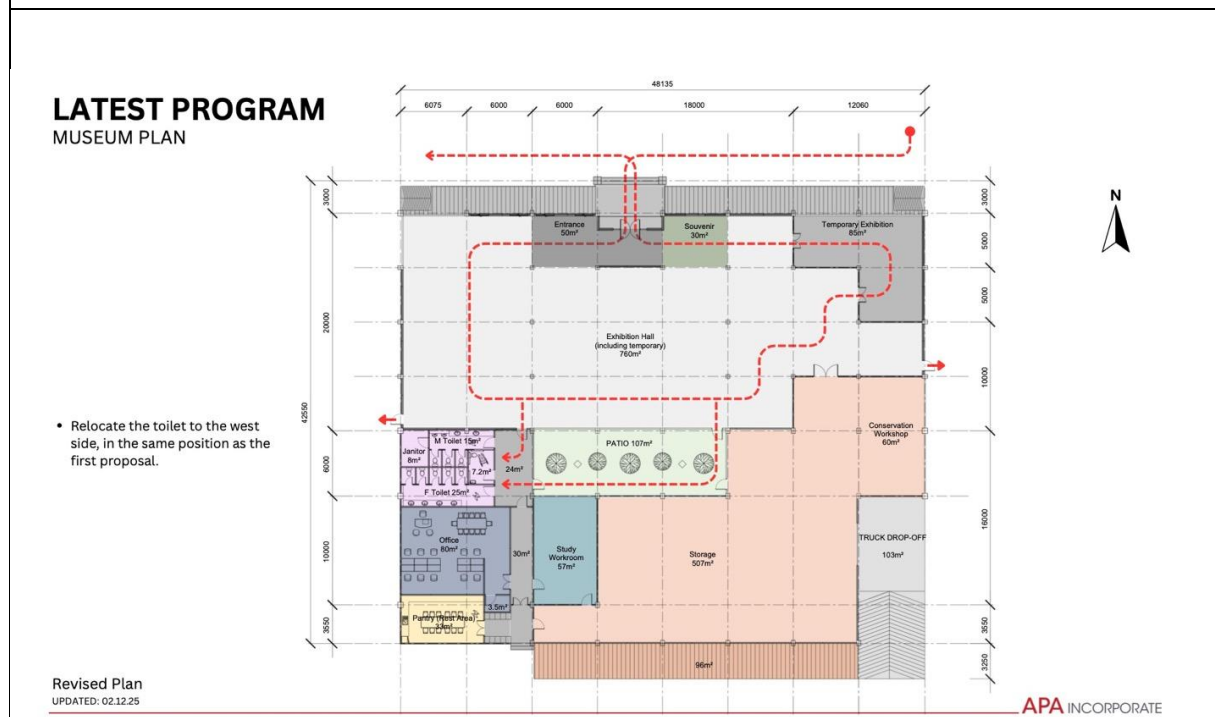
<p>他事業、他援助機関等との連携・役割分担</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ フランス開発庁（AFD）が2020年から2028年6月までの間、ワット・プー遺跡及びチャンパサックの旧市街を含む世界遺産のプロテクトゾーン内の遺産保全と観光開発を目的とした総額1,100万EURのCHAMPAプロジェクトを実施中。 ・ ワット・プー博物館については、拡張工事に向けたフランス開発庁（AFD）雇用の設計事務所による設計作業、及びAFD内における必要な工事費の予算措置が既に完了しており、2026年6月に公示に向けコントラクターを調達するための入札図書を作成が進んでおり、2026年9月に工事に着工し、2027年9月の竣工を予定している。 ・ 遺跡公園内の至高聖所など汚水の汲み取りが困難な場所に設置する公衆トイレ等については、JICAの民間連携事業やQUESTのスキームとの連携により、本邦企業が製造するパイオトイレ等の環境製品を導入する余地がある。 ・ 博物館学芸員や考古学分野のJOCVの派遣によるJICAとの連携の余地がある。
<p>環境社会配慮</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ UNESCO世界文化遺産のプロテクトゾーン内であり、構造物の建設に当たり遺産影響評価（HIA）を要し（JICA環境社会配慮カテゴリA相当）、HIAの付帯条件が遵守されているか、定期的にモニタリングする必要がある。
<p>前提条件・外部条件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ クメール旧街道の整備に当たっては、旧街道の区間の一部が民地（稲作耕作地）として利用されているため、工事の開始に先立ち、一定の用地取得を要する。 ・ クメール旧街道については、チャンパサック県の文化遺産として登録予定であるため、現状保全を原則とし、灌木の撤去や路面を均す程度の最低限の整備に留め、舗装工事は想定しないものとする。
<p>その他の留意事項・提言等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ワット・プー博物館については、既にAFDにより拡張工事のプロジェクトが進んでいるため、コンポーネントから除外。 ・ ゴミ箱の設置については、既にADBにより支援が行われており、ラオスにおいては、分別回収やリサイクルシステムが存在せず、無償資金協力で限定的な支援を実施しても、課題の解決に繋がらないため、コンポーネントから除外。 ・ サイネージの設置については、既にAFDの他、韓国やインドなど複数のドナーが、それぞれ異なるデザイン、言語のサイネージを設置しており、システムとしての統一性を図ることが困難なため、コンポーネントから除外。なお、サイネージについては、考古学的な考証や、デザインに多くの専門家の関与と時間が必要になるため、技術協力プロジェクト等のコンポーネントの中で実施するのが適当。 ・ クメール旧街道の整備については、AFDのCHAMPAプロジェクトの下、F/S調査を実施し、一部区間をパイロット的に整備する予定であり、AFDとの調整が必要。 ・ ワット・プー遺跡公園の駐車場からゲートまでのエリアの施設整備については、現在、コンセッション契約の下、民間企業に運営権が譲渡されており、同契約に含まれる事業と本事業の実施に係るコンセッションアとの契約上の重複を避けるため、コンセッション契約が終了する2027年12月以降に事業を開始することが望ましい。 ・ コンセッションアとの契約の更改時に本事業で整備した施設の運営・維持管理をコンセッションアとの契約に含め、コンセッションアから徴収するコンセッションフィーを、遺跡公園の整備・維持管理に運用する資金メカニズムを構築することが望ましい。 ・ AFDによるエントランスエリアの改修に係る配置計画では、チケットオフィス、入場ゲートの施設を、ワット・プー遺跡の景観軸上に当たるメインエントランスの正面に配置する計画となっているものの、かかる配置は、UNESCO世界文化遺産に登録されたワット・プー遺跡の伽藍全体のランドスケープを毀損すると共に、ワット・プーフェスティバル時等に遺跡公園を頻繁に出入りする交通・物流・人流を阻害する形となり、不適当な配置計画となっているため、日本が支援する場合は、配置計画を見直すことが望ましい。 ・ AFDによるワット・プー博物館の拡張工事については、我が国が無償資金協力事業で整備した既存施設のODA事業の実績を大きく毀損することのないよう、ファサードの外観を含め、JICAとAFDの間でデザインの調整が行われることが望ましい。 ・ AFDによるワット・プー博物館の拡張工事については、1) 観光客用のトイレ、2) ミュージアムショップ、3) セミナーやワークショップ等に使用するオーディトリウム（視聴覚室）の配置が、適切に計画されていないため、平面図の見直しが行われることが望ましい。 ・ 定量的な指標の設定に当たりベースライン調査によりベースライン値を測定する必要がある。

※ 位置図・配置図



出典 : AFD CHAMPA Project、※ 2026 年 1 月時点の配置計画

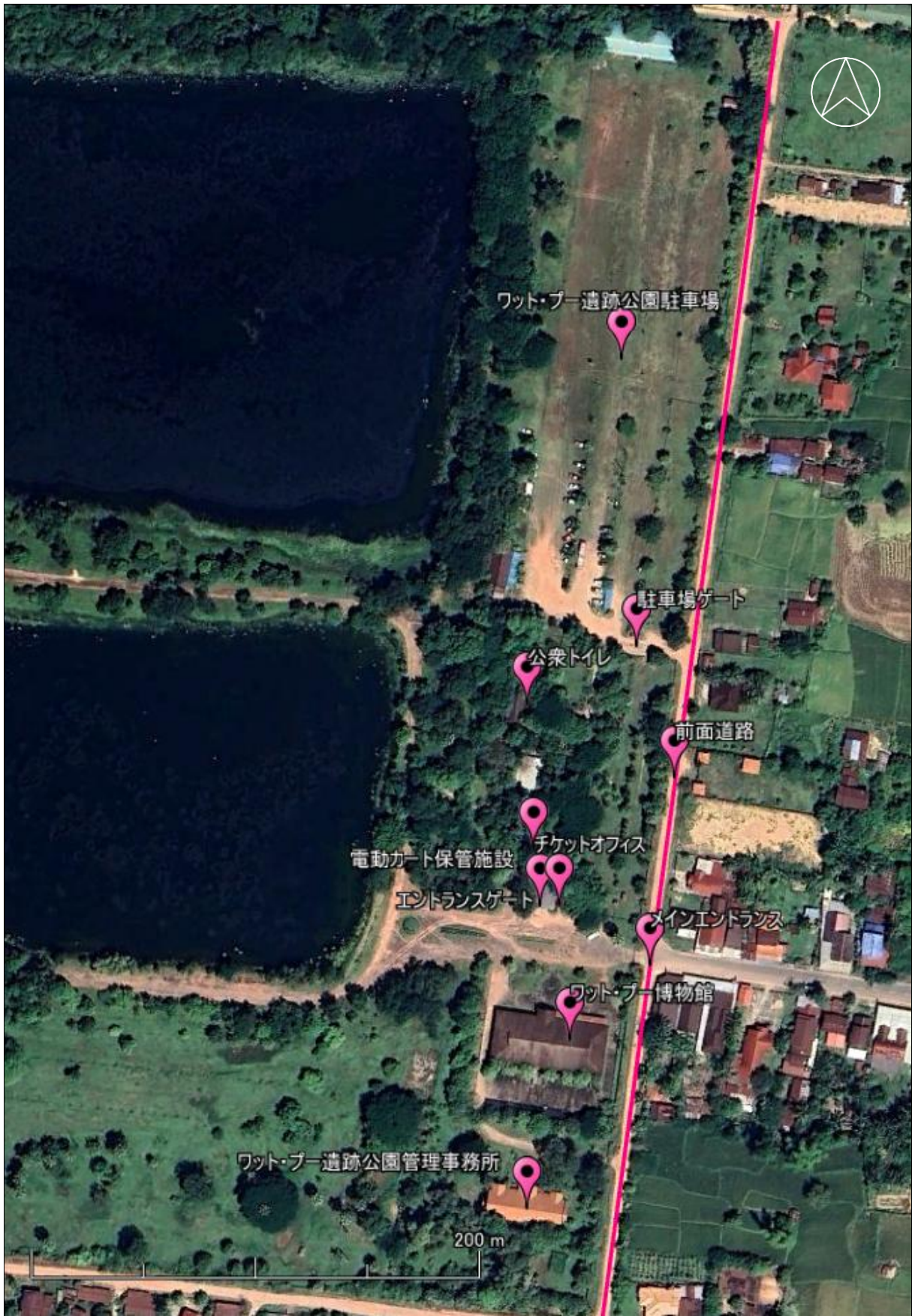
AFD によるワット・プー遺跡公園のエントランスエリアの改修に係る配置計画図



出典 : AFD CHAMPA Project、※ 2026 年 1 月時点の配置計画

ワット・プー博物館の拡張工事の平面図

※ ワット・プー遺跡公園のエントランスエリアの施設配置図



出典：Google Earth Pro

※ 各部の詳細写真



① ワット・プー遺跡公園の駐車場（未舗装）

② 駐車場の公衆トイレ



③ 駐車場からエントランスゲートまでのアプローチ



④ ワット・プー遺跡公園のチケットオフィス



⑤ ワット・プー博物館前の広場



⑥ メインエントランス正面アプローチ（未舗装）



⑦ 至高聖所エリアの公衆トイレ（垂れ流し）



⑧ クメール旧街道沿いの遺跡（That Sampang）

7.1.6 チャンパサック県 観光振興アドバイザー業務

プロジェクト名	チャンパサック県 観光振興アドバイザー業務	協力期間	2028-2030（2年間）
対象地域	チャンパサック県全体	ターゲットグループ	MCT、DCT 職員、チャンパサック県の観光事業者、等
支援スキーム	個別専門家派遣	概算事業費	80,000 千円 (2年間、20.0人月程度を想定)
実施機関	MCT、DCT		
事業の背景と必要性	<p>チャンパサック県は、5～12世紀にかけインドシナ半島全域に栄えたアンコール期の都市の一つとしてラオス南部のメコン川流域に建立されたクメール様式の仏教寺院であるUNESCOの世界文化遺産ワット・プー遺跡をはじめ、火山が創り出した峡谷の滝などダイナミックな自然景観と世界的に有名なラオスコーヒーの最大の産地であるボラベン高原、メコン川の中州に形成された島々に残る素朴な田園風景と大小の滝、メコン川の水運により物資を運搬するためにフランスの保護領時代に建設された鉄道や橋梁、棧橋などの近代産業遺産が点在するシーバンドンなど、多くの観光資源を有している。</p> <p>また、チャンパサック県は、パクセー国際空港を有する他、ASEANの国々の中でも最も多くの国際観光客が訪れる隣国のタイ、ベトナム、カンボジアの3カ国と国境を接しており、国際観光バスを利用して陸路でチャンパサック県を訪れる観光客も多く、チャンパサック県のパクセーと各国の都市間を結ぶ幹線道路や国境施設等の交通インフラも整備されている。</p> <p>こうした豊かな観光資源やインフラを背景に、隣国のタイからバスを利用してチャンパサック県の各観光地を周遊するツアーも催行されており、ラオスの観光セクターの開発計画である「ラオス観光地管理計画書 2020-2025」においても、北部のルアンプラバンとヴァン・ヴィエンを周遊するアイテネラリーと並び、ラオスの「海外からの観光客の団体ツアー」のピジターフローを構成する最も重要なアイテネラリーの一つに位置付けられている。</p> <p>他方、チャンパサック県は、豊かな観光資源を有するものの、北部のルアンプラバン、ヴァン・ヴィエンに比べ、国際観光市場における認知度が必ずしも高くなく、UNESCO世界遺産であるワット・プー遺跡を訪れる国際観光客の数も年間4万人弱に留まっており（2025年）、SNS等のデジタルマーケティングを通じたさらなる観光プロモーションにより、観光客の誘致を図り、地域の観光産業全体の振興を図ることが求められている。</p> <p>特に、今日、世界の観光地においては、官民連携の下、民間事業者が観光地経営に当たる事例（DMC）も多く、チャンパサック県において民間事業者が販売する観光サービスや観光商品をオンライン上で予約販売するオンラインプラットフォームの開発及び運営・管理を、公的機関の予算や補助金に依らず、官民連携の下で行う体制を構築することも、南部地域全体の観光の付加価値を高め、持続可能な観光開発を推進する上で重要である。</p>		
上位目標	官民連携によるデジタルマーケティング能力の強化、及び観光プロモーションの実施を通してチャンパサック県の観光開発に関わる官民連携体制の構築を図ると共に、ラオス南部地域全体の観光の付加価値の向上により、地域経済の活性化を図るもの。		
プロジェクト目標	官民連携の下、チャンパサック県の観光プロモーションを担うDMCを設立及び関係者のデジタルマーケティングに関わる能力の強化を通じてチャンパサック県において、持続可能なマーケティング・プロモーションを推進していくための実施体制が構築される。		
成果（アウトプット）	<ol style="list-style-type: none"> 1. チャンパサック県の公的機関・観光事業者・手工芸事業者等が参加する官民連携の下、チャンパサック県の観光プロモーションを担うDMO/DMC等の事業運営体制（協議・合意形成・費用負担・モニタリングの仕組み）が構築される。 2. チャンパサック県の観光プロモーションを担う官民の関係者のデジタルマーケティングに関わる能力が強化される。 3. チャンパサック県の観光スポット、ホテル、アトラクション、手工芸品・伝統工芸体験プログラム等を多言語で紹介し、体験の検索・予約・決済・レビューまで一体的に行えるオンラインプラットフォームが構築され、それと連動した国内外の市場に向けたマーケティング・プロモーションが実施される。 		

活動	<p>1-1 官民連携の下、チャンパサック県の観光プロモーションを担う DMO/DMC 等の事業運営体制（協議・合意形成・費用負担・モニタリングの仕組み）を構築する。</p> <p>1-2 関係機関・事業者との役割分担・ガバナンス・費用負担・情報共有のルールを整理し、協定・覚書等の形で官民連携の事業運営体制として公式化する。</p> <p>2-1 官民の関係者のデジタルマーケティング能力の強化に向けたトレーニング、研修等を実施する。</p> <p>3-1 技術協力（調査・ワークショップ・研修等）と南ラオス特化 DMC の商品造成ノウハウ・顧客ネットワークを組み合わせ、手工芸事業者やガイド等との協働による商品設計・試験販売・フィードバックによる改良を一連のサイクルとして実施する。</p> <p>3-2 コンテンツ整備・多言語化・マーケティング手法の技術支援と、南ラオス特化 DMC の IT・販売チャネルを組み合わせ、オンラインプラットフォームの構築・運用と SNS・旅行会社ネットワーク等を通じたプロモーションを共同で実施する。</p> <p>3-3 タイやベトナム、日本市場等に向けた FAM トリップ及び国際観光博覧会等への出展支援を実施する。</p>				
指標（アウトカム指標）	<ul style="list-style-type: none"> ・ チャンパサック県の観光客一人当たりの平均宿泊数が、2025 年の X 日から 2035 年までに X 日に延びる。 ・ チャンパサック県の観光客の平均宿泊数が増加し、チャンパサック県の観光収入が、2025 年の X Kip から 2035 年までに X Kip に増加する。 				
写真	 <p>例 1：CHAMPA Project の Web サイト</p> <p>例 2：東京都 伝統工芸体験予約サイト</p>				
投入	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="300 1146 491 1263">日本側</td> <td data-bbox="497 1146 1396 1263">日本人専門家（観光開発計画、デジタルマーケティング、観光プロモーション、Web デザイナー、等）、システム開発用の PC 等（機材として譲渡）、本邦研修（1 回：第 1 年次）、第三国研修（第 2 年次：タイを想定）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1272 491 1339">相手国側</td> <td data-bbox="497 1272 1396 1339">カウンターパート担当者、日本人専門家の執務スペース（光熱費含む）、コピー機、プロジェクター等の資機材、Web サイトや SNS のアカウントの開設に関わる経費</td> </tr> </table>	日本側	日本人専門家（観光開発計画、デジタルマーケティング、観光プロモーション、Web デザイナー、等）、システム開発用の PC 等（機材として譲渡）、本邦研修（1 回：第 1 年次）、第三国研修（第 2 年次：タイを想定）	相手国側	カウンターパート担当者、日本人専門家の執務スペース（光熱費含む）、コピー機、プロジェクター等の資機材、Web サイトや SNS のアカウントの開設に関わる経費
日本側	日本人専門家（観光開発計画、デジタルマーケティング、観光プロモーション、Web デザイナー、等）、システム開発用の PC 等（機材として譲渡）、本邦研修（1 回：第 1 年次）、第三国研修（第 2 年次：タイを想定）				
相手国側	カウンターパート担当者、日本人専門家の執務スペース（光熱費含む）、コピー機、プロジェクター等の資機材、Web サイトや SNS のアカウントの開設に関わる経費				
前提条件・外部条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラオスおよび周辺国の政治・治安情勢が大きく悪化せず、観光需要に深刻な影響を及ぼさないこと。 ・ UNESCO 世界文化遺産ワット・プー遺産及びチャンパサック旧市街等の保全方針に反しない形で観光プロモーション・商品開発が実施され、必要に応じて関係機関（UNESCO 等）との協議が行われること。 ・ オンラインプラットフォームの運営に必要な通信インフラ及びキャッシュレス決済等の制度・規制環境が大きく制限されないこと。 				
他事業、他援助機関等との連携・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ フランス開発庁（AFD）が 2020 年から 2028 年 6 月までの間、ワット・プー遺跡及びチャンパサックの旧市街を含む世界遺産のプロテクトゾーン内の遺産保全と観光開発を目的とした総額 1,100 万 EUR の CHAMPA プロジェクトを実施中であり、ワット・プー遺跡の Web サイト（https://www.vatphou-champassak.com/）、チャンパサック県全体の観光地の観光プロモーションに向けた Web サイト（https://tourismchampasak.com/）、各種観光パンフレットの制作を実施済み。 				
その他の留意事項・提言等	<ul style="list-style-type: none"> ・ キャッシュレス決済とも連動したオンラインプラットフォームについては、スペインのアルハンブラ宮殿を先進事例とし、入札により選定した国内外の民間事業者が開発、運営・維持管理に当たることを想定。 ・ 運営・維持管理費については、公的機関の予算や補助金に依らず、オンラインプラットフォームを通じた民間事業者の観光サービスや観光商品の販売にかかる手数料と、プラットフォーム上に出稿する民間事業者からの広告料で賄うことを想定。 ・ 隣国のタイは、アジアにおける観光分野のデジタルマーケティングのリーダーであ 				

り、アジア最大の OTA もタイの企業であることからデジタルマーケティングに関わる研修については、本邦研修よりもタイにおいて第三国研修を実施することが妥当。

- ・ タイにおいては、ラオス語も通じることから、英語でのコミュニケーションに問題のあるラオス側のカウンターパート職員についても、コミュニケーション上の問題や生活習慣上の問題等が生じないなどメリットも多い。
- ・ さらに、タイはラオス観光にとって中国に次ぐソースマーケットであり、第三国研修を通じてタイとのジョイントマーケティングを実施することにより、タイ側ーラオス側のカウンターパート双方において観光プロモーションに関わるネットワークの強化とプロモーションの実施による観光へのインパクトが期待できる。
- ・ 定量的な指標の設定に当たりベースライン調査によりベースライン値を測定する必要がある。

7.1.7 チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト

プロジェクト名	チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト	協力期間	2026-2030
対象地域	チャンパサック県全域	ターゲットグループ	MCT 及び DCT 職員、チャンパサック県の住民（803,185 人）、等
支援スキーム	技術協力プロジェクト	概算事業費	400,000 千円 (4 年間、90.0 人月程度を想定)
実施機関	MCT、DCT		
事業の背景と必要性	<p>ラオス政府は、国の社会経済開発に係る上位政策として 5 年ごとに国家社会経済開発計画（National Socio-Economic Development Plan: NSEDP）を策定しており、現在、2021 年から 2025 年までを計画年次とする第 9 次 NSEDP に次ぐ、2026 年から 2030 年までを計画年次とする第 10 次 NSEDP の策定を進めているところである。</p> <p>また、近年、県レベルにおいては、アジア開発銀行（ADB）の支援の下、NSEDP の計画年次及び政策に対応する各県の社会経済開発計画が策定されており、チャンパサック県においても、2026 年から 2030 年までを計画年次とする計画の策定が進んでおり、観光分野の開発計画についても、同計画に盛り込まれる予定である。</p> <p>他方、チャンパサック県の DCT によると、予算上の制約から同計画の観光分野の開発計画は、アウトライン的なものに留まる見込みであり、現在、チャンパサック県全体の観光セクター開発に向けた包括的な観光開発マスタープランの策定が求められている。</p> <p>また、ラオスでは、現在、急速な観光開発により、ルアンプラバンのような世界的に有名な観光地だけでなく、国全体がオーバーツーリズムのリスクに晒されており、ラオスの各観光地が、オーバーツーリズムより、一度、観光資源の価値を失ってしまえば、国際観光市場において再び観光地としての地位を取り戻すことは、困難である。</p> <p>こうした中、チャンパサックの旧市街でも、同様の外国人経営者による観光開発が進みつつあり、ルアンプラバンのように歴史的建造物の価値や地域住民の生活や生活空間が失われることの無いよう、地域住民を巻き込んだ DMO のような枠組みを構築し、参加型開発の下、持続可能かつレジリエントな観光地の形成に向けた観光開発マスタープランを策定することが、喫緊の課題である。</p> <p>グローバル・サステナブル・ツーリズム協議会（Global Sustainable Tourism Council: GSTC）は、持続可能な観光のための国際基準である GSTC クライテリアを策定しており、現在、ASEAN 地域全体の観光産業に関わる品質基準を定めた ASEAN スタンダードへの統合に向けた作業が進んでおり、GSTC 認証の有／無は、欧米のツアー会社が、現地のホテルやランドオペレーター等のツアー会社と契約する際の要件にもなっている。</p> <p>かかる状況の下、チャンパサック県の DCT は、2025 年 12 月 23 日付で JICA ラオス事務所に対し、「チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト」の実施を含む要請書を、正式に文書で提出した。</p> <p>GSTC クライテリアに準拠した観光開発マスタープランを策定することは、チャンパサック県において、持続可能な観光地の形成に資すると共に、ラオスの他の観光地や、ASEAN 地域のモデル事例として、他地域への普及も期待できる。</p>		
上位目標	チャンパサック県において持続可能な観光に向けた実施体制が構築され、観光を通じた地域経済の活性化が図られる。		
プロジェクト目標	チャンパサック県の持続可能な観光に向けた 2031-2035 年を計画年次とする観光開発マスタープランが策定される。		
成果（アウトプット）	<ol style="list-style-type: none"> 1. チャンパサック県の持続可能な観光に向けた観光開発マスタープラン（ドラフト版）が策定される。 2. 観光開発マスタープラン（ドラフト版）の有効性を確認するための実証実験（POC）が実施される。 3. 実証実験（POC）の結果に基づき観光開発マスタープラン（ドラフト版）がレビューされ、観光開発マスタープランが最終化される。 		

活動	<p><1年次></p> <p>1-1 チャンパサック県の観光開発に関わる官民のステークホルダーを対象に GSTC の持続可能な観光に関わる研修を実施する。</p> <p>1-2 チャンパサック県の持続可能な観光に関わる GSTC の「持続可能な観光地評価調査」を実施し、持続可能な観光地の形成に向けた課題を特定する。</p> <p>1-3 1-2 で特定された課題を解決するためのアクションを含む観光開発マスタープラン（ドラフト版）を官民連携の下、策定する。</p> <p>1-4 観光開発マスタープラン（ドラフト版）の KPI を設定し、ベースライン調査を実施し、ベースライン値を測定する。</p> <p>1-5 観光開発マスタープラン（ドラフト版）について、パブリックコンサルテーションを実施し、ステークホルダーの意見を徴取する。</p> <p><2年次・3年次></p> <p>2-1 観光開発マスタープラン（ドラフト版）の優先アクション（POC 予算として、12,000 千円／プロジェクト、6 プロジェクト、合計 60,000 千円程度を想定）について、実証実験（POC）を実施し（2年次～3年次の24ヵ月間を想定）、各アクションの有効性を検証する。</p> <p>2-2 POC の一環として、チャンパサック県の観光振興に向けた国際観光博覧会への出展や、FAM トリップ等の観光プロモーションを実施する。</p> <p><4年次></p> <p>3-1 POC の結果に基づき観光開発マスタープラン（ドラフト版）をレビューする。</p> <p>3-2 3-1 に基づき観光開発マスタープランを最終化する。</p> <p>3-3 観光開発マスタープランの普及に向けたセミナー等を開催する。</p> <p>3-4 KPI についてエンドライン調査を実施し、プロジェクトの効果を測定する。</p>				
指標（アウトカム指標）	<ul style="list-style-type: none"> ・ GSTC の持続可能な観光クライテリアに基づく観光開発計画が他の地域の観光開発政策にも普及する。 ・ チャンパサック県が2030年までに GSTC のクライテリアに基づくデスティネーション認証（GSTC-D）を取得する。 ・ チャンパサック県において GSTC のクライテリアに基づくインダストリー認証（GSTC-I）を取得したホテル、ツアー会社の数が、（2026年の0%から）2030年までに全体の20%に達する。 				
投入	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="319 1272 475 1424">日本側</td> <td data-bbox="475 1272 1402 1424"> <p>日本人専門家（観光開発計画／DMO、統計分析、観光商品開発、観光マーケティング・プロモーション、観光人材育成、等）、データ管理用の PC 等（機材として譲渡）、コピー機、プロジェクター等の資機材</p> <p>本邦研修（2回：第1年次、2年次）</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="319 1424 475 1503">相手国側</td> <td data-bbox="475 1424 1402 1503"> <p>カウンターパート担当者、日本人専門家の執務スペース（光熱費含む）、国際観光博覧会への出展や、FAM トリップ等の参加に係るカウンターパート担当者の出張費</p> </td> </tr> </table>	日本側	<p>日本人専門家（観光開発計画／DMO、統計分析、観光商品開発、観光マーケティング・プロモーション、観光人材育成、等）、データ管理用の PC 等（機材として譲渡）、コピー機、プロジェクター等の資機材</p> <p>本邦研修（2回：第1年次、2年次）</p>	相手国側	<p>カウンターパート担当者、日本人専門家の執務スペース（光熱費含む）、国際観光博覧会への出展や、FAM トリップ等の参加に係るカウンターパート担当者の出張費</p>
日本側	<p>日本人専門家（観光開発計画／DMO、統計分析、観光商品開発、観光マーケティング・プロモーション、観光人材育成、等）、データ管理用の PC 等（機材として譲渡）、コピー機、プロジェクター等の資機材</p> <p>本邦研修（2回：第1年次、2年次）</p>				
相手国側	<p>カウンターパート担当者、日本人専門家の執務スペース（光熱費含む）、国際観光博覧会への出展や、FAM トリップ等の参加に係るカウンターパート担当者の出張費</p>				
前提条件・外部条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術移転を図るカウンターパート担当者の大規模な人事異動が発生しないこと。 ・ ラオスおよびタイやカンボジアなどの周辺国の政治・治安情勢が大きく悪化せず、観光需要に深刻な影響を及ぼさないこと。 				
他事業、他援助機関等との連携・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ チャンパサック県により、10th NSEDP に対応するチャンパサック県の経済開発計画（2026-2030）を策定中（2026年2月時点）。 				
その他の留意事項・提言等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本観光開発マスタープランは、観光に関わる行政や民間の観光事業者だけでなく、アカデミーや地域住民を含むステークホルダーを交えた参加型開発の手法を用いて策定することを基本方針とする。 ・ 実証実験（POC）の実施に当たっては、チャンパサック県で観光商品を企画・販売・運営する民間の観光事業者だけでなく、他地域からも公募を募ることも検討する。 ・ 実証実験（POC）の実施に当たっては、必要に応じて JICA の Project NINJA や QUEST 等の新たなスキームとの連携についても検討する。 ・ GSTC 本部、アジア・大洋州支部との連携によりプロジェクトを実施することが望ましい。 				

第8章 提言等

8.1 ショートリストから協力候補事業を選定する際の考え方

8.1.1 ラオスの観光開発に係る開発課題の基本認識

本調査は、ラオス南部地域観光分野における情報収集・確認調査であり、ラオス南部地域において、観光分野の将来的な JICA の協力候補事業の案件形成を行うことを目的とするものである。

かかる目的の下、ショートリストから協力候補事業を選定するに当たり、ラオスにおいては、地方の観光地において、ラストワンマイルの二次道路が舗装されていない観光地が多く、特に、雨季のアクセスが困難なことが、観光開発のボトルネックになっていることは、ラオスの NSEDP 等でも指摘されているラオスの観光開発に係る開発課題の基本認識であった。

ラオス南部地域において、観光分野の将来的な JICA の協力候補事業の案件形成を行うに当たっても、こうしたラオスの観光開発に係る開発課題が前提条件となっていることを、改めて再確認する必要がある。

その上で、ラオスの道路区分上、県道や市／郡道に当たる二次道路には、本邦技術を必要とするような高規格の道路や、大型の特殊橋梁のようなインフラは少なく、現在のラオスの技術力でも十分に実施が可能である一方、予算上の問題から多くの二次道路の舗装整備が進んでおらず、観光客の往来促進に係る大きな阻害要因になっているのが、そもそものラオスの観光開発に係る開発課題であった。

8.1.2 ショートリストから協力候補事業を選定する際の考え方

こうした認識の下、ショートリストから協力候補事業を選定するに当たっては、選定の際の考え方にブレが生じないように、一般的な道路等のインフラ整備に関わる無償資金協力事業において、本邦技術の適用可能性などを選定の際の考え方の基本に据える場合とは異なり、あくまで、本調査の目的に照らし、ラオスの観光開発に係る開発課題の解決に資するかどうかを、選定の際の考え方の基本に据えるべきである点について、JICA を含む日本側の関係者の目線を揃えておく必要がある、と思料する。

8.1.3 運輸・交通インフラ整備に係る観光面の事業効果

現在、世界的な建設資材の高騰と円安により、工事費が高騰しており、我が国の無償資金協力をを用いてインフラを整備した場合、事業規模は限定的なものとなる。特に、道路インフラの場合、現在、世界的に見ても、無償資金協力の規模で整備可能な道路延長は、長くても 15km～20km 程度であり、単一のプロジェクトで対象道路の全区間を整備することが困難なケースが多い。特に、幹線道路の整備等においては、始点から終点までが整備されて初めて十分な事業効果が発現するものであり、単一の無償資金協力による部分的な区間の整備により発現するインパクトは、自ずと限定的なものとなるため、JICA の道路分野の無償資金協力では、中・長期的に複数フェーズに分けて協力を実施しているケースも多い。

他方、交通の円滑化や移動時間の短縮による物流・人流の活性化や、市街地の渋滞等の緩和を目的に建設されるバイパス道路や河川を横断する橋梁等については、単一のプロジェクトでも、比較的、観光客の往来促進など、高い事業効果の発現が期待できるものであり、ショートリストの 7 件にも含まれている（「チャンパサック バイパス道路 (14A) 整備プロジェクト」、「ムアンーチャンパサック間 道路

及びフェリー棧橋改修プロジェクト」)。

また、人々の移動の拠点となる空港や鉄道、バスターミナルなどの交通インフラは、物流・人流の活性化に資する運輸・交通施設としての機能に留まらず、商業施設としても、大きなポテンシャルを有することから、高い事業効果が期待できる（「パクセー 統合バスターミナル整備プロジェクト」）。

我が国の東京都の「バスタ新宿」の事例では、それまで、高速バスの乗降場が、新宿駅西口周辺の路上の 19 カ所に分散していたため、バスの乗降客やバスに出し入れされる荷物が、歩行者の通行を阻害すると共に、高速バスから他の交通機関への乗り換えにも多くの時間を要していた。こうした中、2016 年 4 月の供用開始後、高速バス乗降場が 1 カ所に集約されたことにより、利用者の利便性が飛躍的に向上しただけでなく、海外からのインバウンド向けの「観光情報センター」も併設され、各観光地への移動や観光サービスに係る情報提供など、インバウンド効果に大きく貢献し、民間バス事業者の利用者の増加にも繋がっている⁸⁹。また、「バスタ新宿」と共に一体で整備された商業施設である「ニューマン (NEWoMan) 新宿」は、鉄道やバスの利用者も多く立ち寄る人気の商業施設になっており、人々が集まる商業施設としての開発にも成功している。

8.1.4 インフラ整備後のフォローアップ

観光面の KPI を達成し、事業効果を最大化するためには、上記の運輸・交通インフラの整備だけでは不十分であり、インフラ整備後のフォローアップも求められる。

具体的には、整備後の運輸・交通インフラを利用した観光商品の造成により、実際に観光地に観光客を送客するツアー会社や、運輸・交通インフラを利用した観光客へのサービスを提供する民間バス事業者等へのプロモーションを通して、事業者を誘致し、インバウンド効果等に繋げていく必要がある。

8.2 他のセクターや ODA スキームとの連携

8.2.1 チャンパサック県における手工芸セクター等との連携

チャンパサック県のボラベン高原周辺には、ビーズを織り込んだ非常にユニークな織物を生産するカトウ族のコミュニティが点在している。また、シーバンドンに向かう国道 13 号線沿いには、農閑期に竹細工の生産で生計を立てているコミュニティが点在し、ラオス政府の ODOP の下、生産組合を通して商品を販売していることから、従来の手工芸品（土産物品）の開発だけでなく、CBT を通じた体験型の観光商品の開発やデジタルマーケティングを、JICA の海外協力隊を通じて支援するのも一案である。



⁸⁹ 新宿高速バスターミナル株式会社資料、2023 年

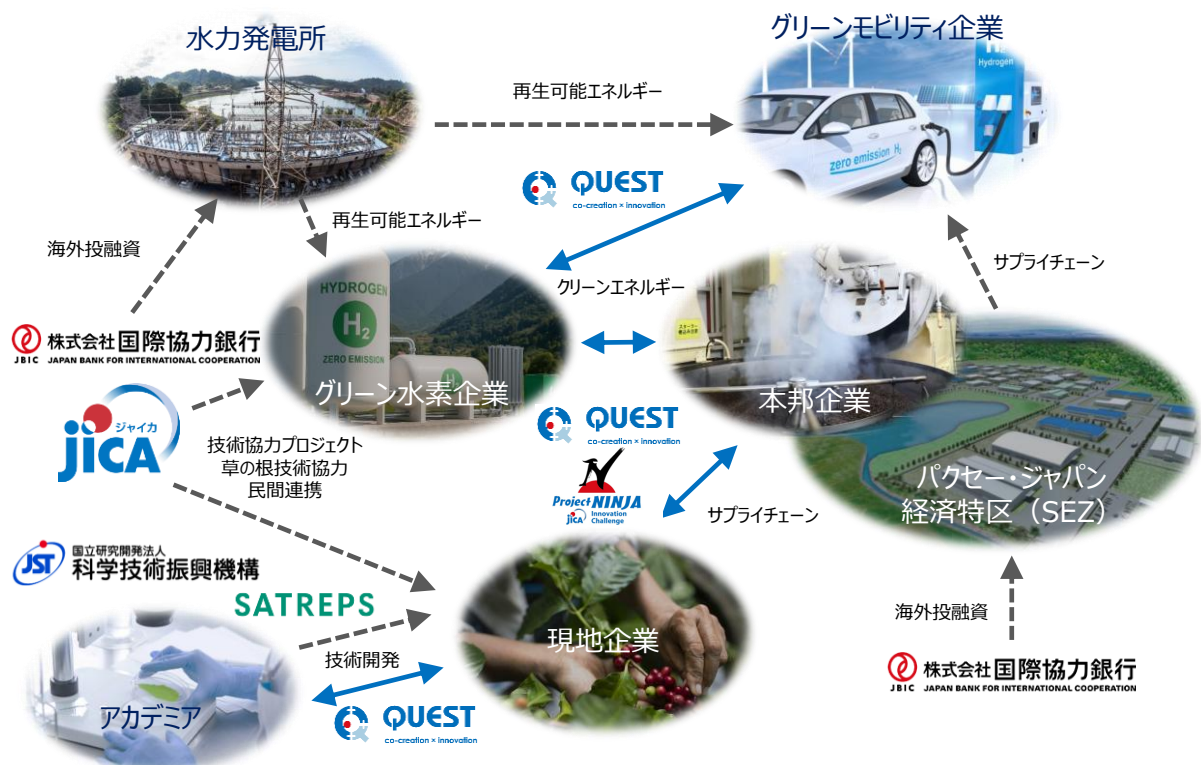
8.2.2 新たな ODA スキームの活用

パクセーには、パクセー・ジャパン経済特区があり、既に 14 社の日本企業が進出し、営業を行っており、SEZ に入居する本邦企業のサプライチェーンの構築や新たな共創プログラムの創出に資する本邦／現地企業を、JICA の QUEST⁹⁰や Project NINJA⁹¹等の新たな ODA スキームを活用して支援することも可能である。

具体的には、SEZ 等に入居する資金力のある本邦会社を共創プログラムのリード企業とした上、リード企業のサプライチェーンの強化に資するパートナー企業を、JICA の QUEST や Project NINJA 等の中で実施されるリバーズピッチイベントを通じてマッチングする。その上で、同スキームの POC を通じて有効性を実証し、パートナー同士の共創やイノベーションを図る。

これにより、1) 共創プログラムの実証、2) POC 後の共創プログラムのスケールアップ、3) サプライチェーンを通じたパートナー企業の自律発展性、4) JICA のスキームを通じた本邦企業への裨益効果、5) 我が国の他の ODA スキームとの相乗効果、等が期待できる。

特に、ラオスにおいては、これまで JICA は、水力発電によるクリーンエネルギーの開発を、無償資金協力により支援してきている他、国際協力銀行 (JBIC) は、ラオスのチャンパサック県において、我が国の中小企業が実施するグリーン水素⁹²を活用したコーヒー焙煎・販売事業に必要な資金を融資し、本邦企業が実施するサステナビリティの実現に資する事業の海外展開を支援している⁹³。



出典：共同企業体作成

図 8-1：ラオス南部地域におけるクリーンエネルギー共創プログラムのイメージ図

⁹⁰ <https://quest.jica.go.jp/>

⁹¹ https://www.jica.go.jp/activities/issues/private_sec/project_ninja/index.html

⁹² https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteiky/suiso_tukurikata.html

⁹³ https://www.jbic.go.jp/ja/information/press/press-2025/press_00175.html

また、ラオスのルアンプラバンでは、サブスクリプションによるグリーンモビリティが既にサービスを開始している。我が国の地方自治体でもクリーンエネルギーを用いた公共交通機関の導入⁹⁴や、民間企業によるグリーンモビリティのサービス⁹⁵が普及しており、SDGs の観点からもグリーンモビリティなどのクリーンエネルギー関連事業は、今後、ラオスにおいて、大きな可能性がある分野の一つである。

現在、世界の途上国の開発プロジェクトにおいても、バイ／マルチラテラルによるソブリン向けの融資や無償資金協力による従来型の開発協力の枠組みから、PPPをはじめとする民間資金の導入や、開発金融機関による民間セクター向けの融資を通じた開発協力の枠組み⁹⁶へと、民間セクターが果たす役割は、増々、高まってきており、今後は、有償／無償資金協力事業、技術協力プロジェクト、草の根技術協力、海外協力隊事業等の従来型の JICA の支援の枠組みに加え、こうした民間セクターによる新たなイノベーションを、我が国の様々な ODA スキームを活用して支援していく新たな視座も求められる。



⁹⁴ <https://www.tokyubus.co.jp/company/effort/bussustainability/busdecarbon/bus/>

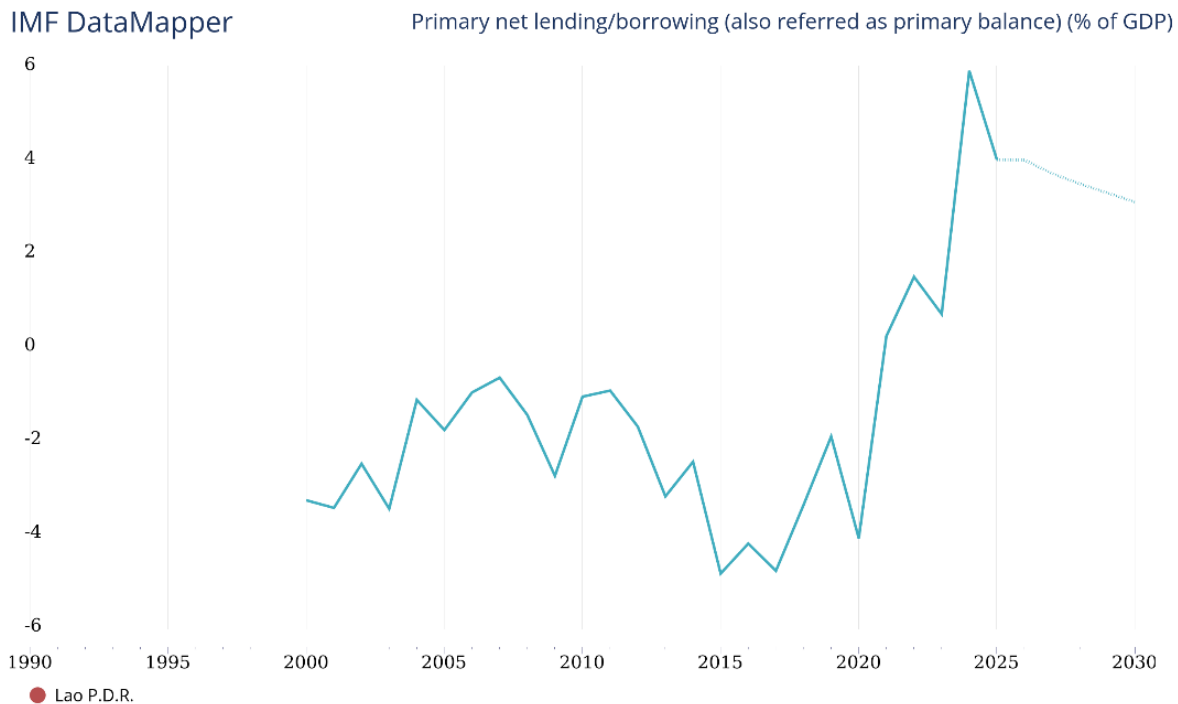
⁹⁵ <https://luup.sc/>

⁹⁶ ラオスでも IPP (Independent Power Producer) による発電事業など、既に多くの事例がある。

8.3 有償資金協力の活用について

8.3.1 ラオス政府の基礎的財政収支

ラオス政府の基礎的財政収支（プライマリーバランス）は、2012年以降、慢性的な財政赤字に陥っていたものの、2021年以降黒字を達成しており、2024年には対GDP比で5.95%を記録した。IMFは、2025年以降も財政状況は、黒字が続く、と予測している。



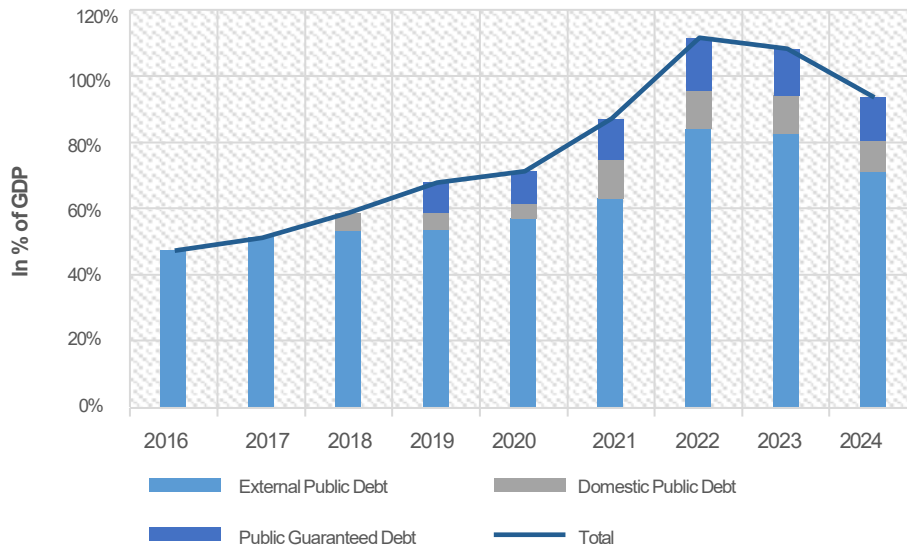
単位：10億 USD、出典：IMF, 2025

図 8-2：ラオスの基礎的財政収支の推移

8.3.2 ラオス政府の公的債務・公的保証（PPG）債務の状況

USD に対するラオスの通貨キープの相場は、2022年2月から大幅に下落しはじめ、2022年3月の1USD=12,350キープから2023年5月には18,434キープにまで約50%下落（市場レート）し、対キープの外貨建ての対外公的債務（External Public Debt）のボリュームが一気に膨れ上がった結果、ラオス政府の公的債務・公的保証（PPG）債務は、相対的に大幅に増加した。

他方、2024年には、GDPに占めるPPG債務は、94%にまで低下し、2023年の109%から大幅に改善した。ラオス財務省（MoF）は、かかる改善の要因を、2024年の名目GDP成長、及び債務脆弱性を軽減するための厳格な債務管理措置の実施によるもの、とし、債務の持続可能性向上のために、優先度の低い投資プロジェクトに対する新規借入の制限、債務の返済、国有企業（SOE）の債務の返済、民営化などの取り組みを推進している。

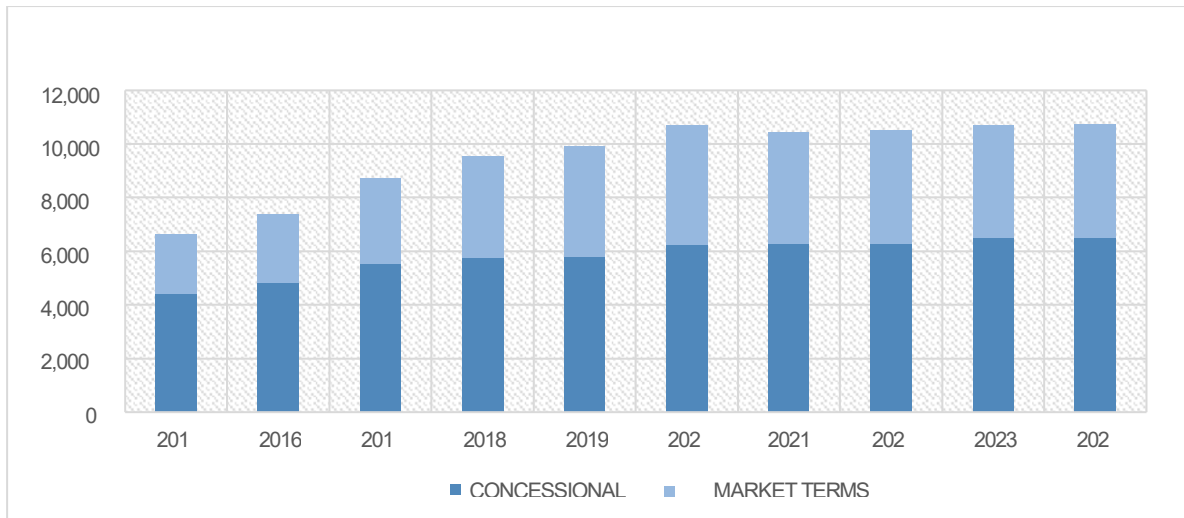


出典：ラオス財務省（MoF）、Public and Publicly Guaranteed Debt Statistic Bulletin 2024

図 8-3：ラオスの GDP に占める PPG 債務の推移

8.3.3 ラオス政府の対外公的債務の内訳

2024 年のラオス政府の融資条件別の対外公的債務の内訳については、譲許的条件（Concessional）の債務が、対外公的債務全体の 60.34% を占め、2023 年の 60.98% から減少した一方、市場条件（Market Terms）の債務は、39.02% から 39.66% に増加している。



単位：百万 USD

出典：ラオス財務省（MoF）、Public and Publicly Guaranteed Debt Statistic Bulletin 2024

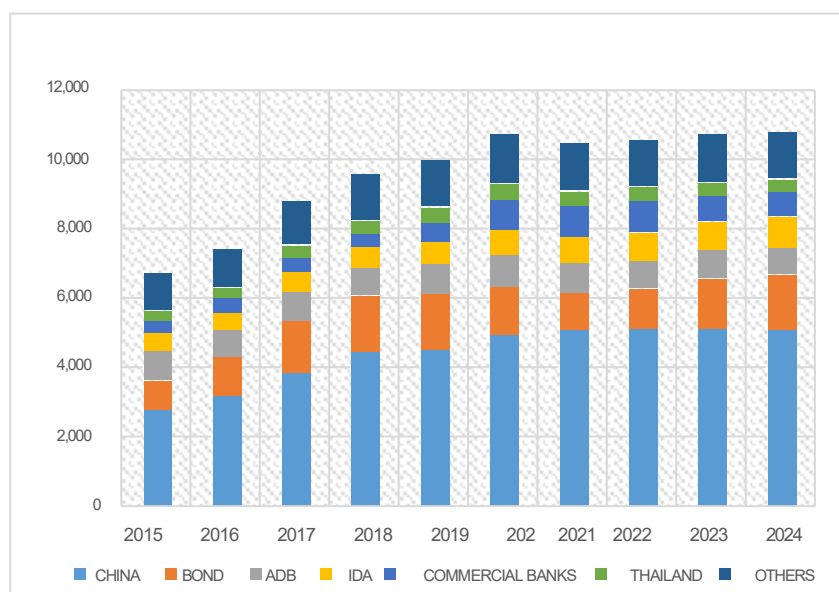
図 8-4：ラオスの融資条件別の対外公的債務の内訳

8.3.4 市場金利債務に占める中国からの借入れの割合

ラオス政府の 2024 年時点の対外公的債務全体（合計 10,740.57 百万 USD）に占める中国からの借入れの割合は、約 48% であり、このうち、譲許的条件の債務残高は、3,610.34 百万 USD、市場条件の債務残高は、1,495.73 百万 USD に上る。

他方、条件別の中国の割合を見ると、譲許的条件、市場条件による借入れのいずれも、約 56% が中

国からの借り入れであり、借り入れに占める中国の割合が、いずれも相対的に高い⁹⁷。これは、いずれの条件においても、借り入れに占める中国のシェアを 50%以上とし、事実上のラオスにとってのメインバンクとしての地位を獲得するため、政策的にバランスを取っているようにも見受けられる。



単位：百万 USD

出典：ラオス財務省（MoF）、Public and Publicly Guaranteed Debt Statistic Bulletin 2024

図 8-5：ラオスの借入先別の対外公的債務の内訳

8.3.5 円借款の供与条件

我が国は、これまでラオスに対し、無償資金協力と技術協力を中心に支援していることから、2024年時点のラオスの対外公的債務全体に占める円借款の割合は、1.4%程度と少なく 153.10 百万 USD である。こうした中、ラオスは、2026年にLDCを卒業し、円借款の一般条件の基準金利は、2.35%から2.90%に上昇するものの、市場金利（8～15%程度）に比べれば、依然として極めて譲許的な金利であることに変わりはない。

上述のラオスの対外公的債務の状況に鑑み、ラオスの財政状況の改善には、国際金融機関や各国との協調の下、我が国の円借款のような譲許的条件による資金調達を増やすことにより財政支援を行いつつ、市場条件による対外公的債務の割合を、徐々に削減していくことも、短期・中期的には必要であろう。

8.3.6 プロジェクト借款、セクターローンの活用による事業費の削減

円借款の供与については、上記のラオスのプライマリーバランスや対外公的債務の内訳だけでなく、返済状況や外貨準備高など、ポートフォリオ全体で判断されるものの、ラオス政府の対外公的債務の状況の改善等、今後、ラオスに対する円借款の供与が妥当と判断された際は、特定のプロジェクトを「プロジェクト借款」で支援するだけでなく、観光開発に資する地方道路等のインフラ整備や、観光地の施設整備、エンジニアリングサービス等に関わる複数のサブプロジェクトを、一つの案件に纏め、「セクターローン」を活用して支援することも有効である。

⁹⁷ ラオス財務省（MoF）、Public and Publicly Guaranteed Debt Statistic Bulletin 2024

特に、円借款は、原則、アンタイドであり、日本タイドの無償資金協力事業に比べて、相対的に価格競争力が働く可能性が高いため、我が国の公共事業の一つである ODA 事業を実施する上での事業費の削減も期待できる。また、円借款では、国際競争入札 (ICB) だけでなく、現地競争入札 (LCB) によるコントラクターの調達も可能であるため、ラオス側でも十分な技術力と施工能力を有する道路工事等のコンポーネントについては、極力、LCB とすることで、工事費の削減を図り、その分、より多くのインフラ整備に予算を充てていくことが望ましい。

8.3.7 開発金融借款 (TSL) の活用による民間セクター支援

観光セクターは、基本的に、裾野の広い民間セクターにより成り立っている。上述のとおり、公的な援助機関である JICA の役割に鑑み、ロングリストでは特定の民間ビジネスを支援する事業ではなく、民間ビジネスの振興に資するインフラや政策的な枠組み作りに係る事業を挙げているものの、円借款では、開発金融借款 (ツー・ステップ・ローン、Two Step Loan: TSL) のスキームを活用し、間接的に民間ビジネスを支援することも可能である。

TSL は、相手国の中央銀行や開発銀行などの政府系の金融機関や基金から商業銀行等の金融機関への転貸を通じて、中・小規模の特定部門の事業者のビジネス振興などの政策実施のための資金を供与するものである。中・小企業への融資に係る審査や融資、返済に係る業務は、最終的な借入人 (エンドユーザー) となる中・小企業の情報を有する転貸先の現地の商業銀行が行うため、より、適確な融資審査を行うことが可能となる他、多数のエンドユーザーに資金を供与することが可能となり、地域の観光に関わる民間セクター全体の底上げを図るツールとして有効である。また、相手国側の金融機関を仲介することによって、金融機関の能力強化や、金融セクター開発にも繋がる。

8.3.8 開発政策借款 (DPL) の活用による財政支援

ラオスの対外公的債務の融資先の多くは、電力セクターであり、まずは、他ドナーとも協調し、ラオスの財政全体の支援策として、譲許的条件の下、電力セクターに対し、開発政策借款 (Development Policy Loan: DPL) を供与し、市場条件による資金調達の負担を軽減し、ラオス政府の財政全体の改善を図ることも一案である。

また、DPL の活用について、観光は、ラオスの外貨獲得にかかる重要な手段の一つであり、観光開発は、NSEDP の重点政策にも掲げられていることから、ラオス全体の観光開発に資する政策アクションを取り纏め、観光セクターに対し、DPL を供与することを提案する。

ラオスは、現在、急速な観光開発により、ルアンプラバンのような観光地だけでなく、国全体がオーバーツーリズムのリスクに晒されており、ラオスの各観光地が、オーバーツーリズムより、一度、観光資源としての価値を失ってしまえば、国際観光市場において再び観光地としての地位を取り戻すことは、困難である。

こうした中、ラオス国内の各観光地は、如何に持続可能な観光地として存続できるか、その瀬戸際に立たされている、と言っても過言ではなく、本調査の対象地域であるチャンパサック県も例外ではない。

かかる状況の下、本調査のショートリストに掲げた、チャンパサック県における持続可能な観光地の形成に向けた「チャンパサック県 観光開発マスタープラン策定プロジェクト」等は、ラオスの観光開発に係る政策アクションの中でも最も優先度の高いものの一つである。

参考文献

- [1] 対ラオス人民民主共和国 国別開発協力方針
日本国外務省, 2019 年 4 月
- [2] ラオス人民民主共和国 JICA 国別分析ペーパー, JICA Country Analysis Paper
独立行政法人 国際協力機構, 2024 年 3 月
- [3] 2030 Vision and 10-Year Socio-Economic Development Strategy (2016-2025)
Ministry of Planning and Investment, 2016 年 6 月
- [4] 9th FIVE-YEAR NATIONAL SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT PLAN (2021-2025)
2021 年 3 月
- [5] National Green Growth Strategy of the Lao PDR till 2030
2018 年 12 月
- [6] GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM SECTOR STRATEGY 2016-2025
Mekong Tourism Coordination Office, Asian Development Bank (ADB), 2017 年
- [7] GREATER MEKONG SUBREGION TOURISM STRATEGY 2030
Mekong Tourism Coordination Office, 2025 年 6 月
- [8] GMS TRANSPORT SECTOR STRATEGY 2030
Asian Development Bank (ADB), 2018 年 11 月
- [9] THE GREATER MEKONG SUBREGION ECONOMIC COOPERATION PROGRAM
STRATEGIC FRAMEWORK 2030
Asian Development Bank (ADB), 2021 年 9 月
- [10] ASEAN COMMUNITY VISION 2045
ASEAN, 2025 年 5 月
- [11] ASEAN Tourism Strategic Plan 2016-2025
ASEAN, 2015 年
- [12] ラオス物流概況
日本貿易振興機構 (JETRO) , 2024 年 3 月
- [13] TOURISM DEVELOPMENT PLAN LAO PDR 2021-2025
Ministry of Information, Culture and Tourism, 2021 年 12 月
- [14] Lao PDR Tourism Destination Management Plan 2020-2025
Ministry of Information, Culture and Tourism, Asian Development Bank (ADB), 2020 年

- [15] Southern Laos Tourism Destination Management Plan 2020-2025
Ministry of Information, Culture and Tourism, Asian Development Bank (ADB), 2020 年
- [16] Champasak Province Tourism Destination Management Plan 2016-2018
Ministry of Information, Culture and Tourism, Asian Development Bank (ADB), 2015 年
- [17] Statistical Tourism Report 2023
Ministry of Information, Culture and Tourism, 2023 年
- [18] ANNUAL REPORT 2019 (Summary)
Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency (NEDA), 2019 年
- [19] ANNUAL REPORT 2022 (Summary)
Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency (NEDA), 2022 年
- [20] Nomination of VAT PHOU AND ASSOCIATED ANCIENT SETTLEMENT WITHIN THE
CHMPASAK CULTURAL LANDSCAPE
UNESCO, 2000 年 5 月
- [21] Nomination of Hin Nam No National Park of the Lao PDR
UNESCO, 2024 年 1 月
- [22] Hin Nam No National Park Collaborative Management Plan 2021-2025
Ministry of Agriculture and Forestry, GIZ, 2022 年 9 月
- [23] TRAVEL & TOURISM ECONOMIC IMPACT 2025 LAOS
World Travel & Tourism Council (WTTC), 2025 年
- [24] WHERE ARE THE POOR IN LAO PDR? Small Area Estimation: Province and District Level Results
Lao Statistics Bureau, World bank, 2020 年
- [25] Lao Biodiversity: A Priority for Resilient Green Growth
世界銀行, 2020 年 2 月
- [26] Champasak Cultural Landscape Master Plan
UNESCO, 2016 年
- [27] Vat Phou-Champasak World Heritage Site Urbanism Regulation, Building Code
Champasak 県庁, 2016 年 2 月
- [28] Lao People's Democratic Republic, 2024–2028—Strengthening Foundations for an Inclusive,
Sustainable, and Resilient Economy
ADB, 2024 年 2 月

- [28] Country Partnership Framework for the Lao People's Democratic Republic for the Period FY2023–FY2026 世界銀行, 2022 年 12 月
- [29] Si Phan Don New Economic Development Zone Environmental Management and Monitoring Plan
Laos Maha Nathi Sithandone (Hong Kong) Investment Co., Ltd, 2018