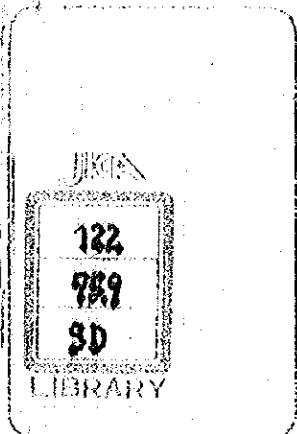


業務参考資料

# タイ観光部門概観とプロジェクト確認

1975年5月

社会開発協力部



国際協力事業団	
受入 月日 '84. 4. 23	122
登録No. 03807	75.9
	SD

R E P O R T No. 7 3 6 - T H  
 タイ観光部門概観とプロジェクト確認

1 9 7 5 年 5 月 7 日

観 光 事 業 局  
 ( 国 際 復 興 開 発 銀 行 書 類 )

貨 幣 等 価

貨 幣 単 位	=	パ ー ツ
2 0 パ ー ツ	=	1 ドル (米ドル)
1 パ ー ツ	=	5 セント
1 0 0 万 パ ー ツ	=	5 万ドル
1 0 億 パ ー ツ	=	5. 0 0 0 万ドル

目 次

	ページ
概 要 と 結 論 .....	5
第 1 部 観 光 部 門 .....	9
第 1 章 観 光 客 誘 引 要 素 .....	9
第 2 章 需 要 の 伸 び .....	10
第 3 章 供 給 の 伸 び .....	12
第 4 章 観 光 部 門 組 織 .....	17
第 5 章 発 展 の 見 通 し .....	19
第 6 章 観 光 事 業 の 経 済 的 社 会 的 側 面 .....	23
第 2 部 プ ロ ジ ェ ク ト .....	25
第 7 章 投 資 の 必 要 と プ ロ ジ ェ ク ト の 可 能 性 .....	25
第 8 章 主 な 問 題 と 将 来 の 活 動 .....	30
附 属 資 料 .....	
附 属 資 料 1 タ イ 国 に お け る 建 設 業 .....	40
附 属 資 料 2 調 査 地 の 産 業 基 盤 と 自 然 条 件 .....	40
附 属 資 料 3 プ ロ ジ ェ ク ト 遂 行 の た め の 組 織 .....	47
附 属 資 料 4 土 地 利 用 .....	48

JICA LIBRARY



1050273E01

この報告書は、1974年8月13日から31日まで、観光プロジェクト局のミッションがタイを訪れた際に作成されたものである。ミッションのメンバーは、Messrs. I. A. Menezss, R. A. Calkins, H. Hechtenberg, T. Iizuka, P. Krippel であった。この報告書には、Mr. S. Ruffini が、1974年12月に、特にプロジェクトの準備と遂行の制度上の側面について話し合うためタイを訪れた際の調査結果も含まれている。

タイに関するデータ (1)

政府財政 <sup>1</sup>	公的部門全体			中央政府		
	(百万米ドル)	GDP (%) <sup>2</sup>		(百万米ドル)	GDP (%) <sup>2</sup>	
	1973	1973	1971-73	1973	1973	1971-73
経常収入	1,530	16.5	16.9	1,322	14.3	14.7
経常支出及び移転支出	1,203	12.9	13.7	1,220	13.2	14.0
経常黒字	327	3.6	3.2	102	1.1	0.7
資本支出	618	6.7	7.3	336	3.6	4.7
対外援助(ネット)	42	0.5	0.6	42	0.5	0.5
(年度末残高—百万米ドル)						
金融・物価		1965	1970	1971	1972	1973
通貨と準通貨		1,098	2,220	2,581	3,201	4,023
対中央政府信用(ネット)		94	625	945	1,298	1,442
対民間信用		602	1,339	1,482	1,662	2,429
(パーセント又は指数)						
GDPに占める通貨・準通貨%		27.1	34.6	37.0	41.6	41.2
一般物価指数(1962=100)(GDPデフレーター)		106.1	112.6	113.8	121.7	138.0
年間変化率=						
一般物価指数(GDPデフレーター)		1.2	1.1	6.9	13.5	
対政府信用(ネット)		46.1	51.2	37.4	11.1	
対民間信用		17.3	10.7	12.1	46.1	

タイに関するデータ (2)

国際収支	1970	1971	1972	1973
	(百万米ドル)			
商品とネット要素サービスの輸出	1,093	1,210	1,532	2,084
商品とネット要素サービスの輸入	1,409	1,430	1,627	2,239
資源ギャップ(赤字=)	-316	-220	-95	-155
利子支払(ネット) <sup>3</sup>	44	28	10	6
労働者送金	—	—	—	—
他の要素支出(ネット)	-25	-27	-26	-27
純移転	3	6	10	40
経常収支	-294	-213	-101	-136

1) タイの会計年度は9月30日に終る

2) 会計年度のGDP推計は、前年のGDPの $\frac{1}{4}$ に当該年のGDPの $\frac{3}{4}$ を加えて求めた。

3) 資材供給会社からの借入れ分の金利(これについては資料入手できず)を含まない。

資本贈与	46	37	29	28
直接外国投資(ネット)	42	38	69	79
ネット対外借入れ				
借入金受入分	257	250	291	218
返済分	-201	-212	-216	-236
小計	56	38	75	18
その他資本(ネット)	20	8	33	42
その他	3	102	87	108
準備資産増加分(一増加分)	127	-10	-192	-113
クロス準備資産(年末)	906	877	1,053	1,295
ネット準備資産(年末)	767	777	969	1,082

タイに関するデータ (3)

	商品輸出 (1971-73年平均)	
	百万米ドル	%
米	177	15.9
ゴム	132	11.9
メイズ	117	10.5
すず(金属)	83	7.5
タピオカ製品	85	7.6
ケナフとシユート	50	4.5
砂糖	45	4.1
その他の全製品	423	38.0
合計	1,112	100.0

	対外債務 1973年12月31日
公的負債 <sup>4</sup>	450 (百万米ドル)
民間負債	445
借入れ総残高 <sup>5</sup>	895

タイに関するデータ (4)

為替レート	
1973年7月まで	: 1米ドル = 20.8バーツ 1バーツ = 0.048米ドル
1973年7月以後	: 1米ドル = 20.0バーツ 1バーツ = 0.05米ドル

4) 世銀貸付金へのタイ銀行参加分調整後の計数  
5) 外国通貨による返済分のみ

1973年の債務返済比率<sup>6</sup>

公的負債	2.6 (%)
民間負債	11.8
合計	14.4

(国際開発協会)

世銀/IDA借入れ 1974年8月31日 (百万米ドル)

	世 銀	IDA
現在高 <sup>4</sup>	342	—
未支払い分	170	25
未支払い分を含む総負債残高 <sup>4</sup>	512	25

タイに関するデータ (5)

面積	514,000 Km <sup>2</sup>
人口	3970万人 (1973年中期)
	増加率 : 8%
人口密度	—平方キロメートル当り 77人
	主要農作物耕地 1 Km <sup>2</sup> 当り
	359人

人口の特色

自然出生率 (千人当り)	43人 (1970年)
自然死亡率 (千人当り)	10人 (1970年)
乳児死亡率 (出生児千人当り)	80~90人 (1970年)
保健衛生	医師1人当り人口 6,600人
	1ベット当り人口 1,500人

土地所有分布 (1963年)

2.4ヘクタール以下の土地所有率	: 50%
10ヘクタール以上の土地所有率	5%
水道普及率 : (人口比率) 都市	— 45%
	郡部 — 15%
電力普及率 : (人口比率) バンコク首都圏	63%
	他67州 13%

栄養状態

必要カロリー量に対する摂取量比	: 100%
1人当りタンパク質摂取量	: 51g (1964-66)

教育 (1971年)

小学校入学率	: 83%
--------	-------

6) 債務返済分の商品及び非要素サービスの輸出に対する比率

タイに関するデータ (6)

国民1人当りGNP (1973年)<sup>1</sup> : 230米ドル

総国民所得 (1973年)	年間成長率 (%、実質価格)				
	百万米ドル	%	1960-65	1965-70	1970-73
市場価格での総国民所得	9,562	100.0	7.0	8.3	5.9
総国内投資	2,868	24.5	14.5	14.3	0.5
総国民貯蓄	2,212	23.1	15.1	10.5	5.4
経常収支	-136	-1.4			
商品・ネット要素サービスの輸出	2,084	21.8	10.1	6.6	11.0
商品・ネット要素サービスの輸入	2,230	23.4	11.7	12.9	5.2

生産高・労働力・生産性 (1972)

	付加価値 <sup>2</sup>		労働力 <sup>3</sup>		労働者1人当り付加価値 <sup>2,3</sup>	
	百万米ドル	%	(百万人)	%	米ドル	%
農業	2,820	83.5	13.4	75.7	170	43.8
工業	1,600	73.3	1.4	7.9	1,140	293.8
サービス	2,850	42.9	2.9	16.4	1,020	262.9
合計/平均	6,870	100.0	17.7	100.0	390	100.0

概要と結論

I タイは、最近の東南アジア旅行の伸びに関しては、その活発な一員であり、同地域における旅行の重要な目的地の1つである。1965年以来、観光客は年間22%の割合で増加してきており、1973年には、その数は100万人以上に達した。この急速な観光客の伸びについて最も重要な要素は、同国の観光資源の多様性と質の良さ、世界の主要航空路におけるバンコックの戦略的位置同地域の他の国々を訪れるチャーター便の観光客にとってバンコックが出発点となっていることなどがあげられよう。

II 特に重要な点は、主な観光客供給市場におけるマーケットシェアの配分に反映されているように、タイの観光市場の多様性である。この観光市場の多様性は、次の二つの顕著な要因によってもたらされたものである。

(I) ヨーロッパ、日本及び近隣諸国からの観光客が急速に増えたこと。

(II) アメリカのベトナムからの撤退によって同市場におけるアメリカのシェアが減ったこと。

観光客増加の主な要因としては、チャーター機による旅行やその他の団体旅行の発展、日本からの観光客の増加などがあげられよう。それと同時に、近隣諸国、特にマレーシアからの旅行客の増加も、道路、鉄道網、航空便の接続などの発達、それにタイ南部における観光関連施設の完備によって刺激されたものと思われる。

III 外国からの旅行客の約75%は航空機を利用し、残りは近隣諸国から道路、鉄道を利用してやってくる。外国からの全旅行客の内、7.5%近くは休日を利用して、1.2社のチャーター機が

1) この計数はWorld Bank Atlasの数字と同じベースにもとづいて計算された。この表中のその他のドルへの換算は調査時の為替レートによるものである。

2) 現在の要素コストによる。

3) 推計

バンコックに定期便を出しており、少なくともその内の一社は、ホリデーシーズンのピークには、B-747型機を使用している。さらに、約38社の航空会社の定期便がバンコックに乗り入れており、そのほとんどが、団体旅行には割引運賃制度を提供している。

IV 一般的に見て、外国からの旅行客の総数は、一年を通じてかなり平均しており、観光施設の利用状況は平均よりも高くなっている。このようなパターンの主な理由は、ある特定マーケットに対するオフシーズンの期間が、他のマーケットのピークシーズンの期間によって相殺されるためである。

V タイにおける外国観光客の日程は、ある程度多様化しているものの、バンコックとその周辺部（パタヤを含む）があいかわらずその焦点となっている。

ローカル航空サービスの不備と、その他の観光施設の不足のため、遠隔地への旅行は限られる傾向にある。

VI タイへの旅行客は、平均して約5日間滞在し、一日に約37ドル消費する。タイへの旅行客による出費を、他の近隣諸国への旅行客のそれと比べてみると、タイが競争的地位にあることがわかる。航空運賃、宿泊費、朝食付きで9日間のチャーター便パッケージツアーは、ほとんどどこの出発地点からでも500ドルを越えることはない。

VII 観光需要の伸びに応える、タイのホテル業は急速に拡大した。同国のホテルの総収容能力は、約23,000室に達し、その内9,000室は、外国旅行客に適した内容のものであり、そのほとんどはバンコックとパタヤに集中している。地方におけるホテルの開発は、収容能力と質の面で、いくらか限定されている。

VIII 同国のホテルは高い収容率と比較的低い操業コストのため、低いホテル料や、慣行されている高い増引率にもかかわらず、概して高利益をあげてきた。しかしながら1974年には、ホテル経営者は、光熱費、飲食費（特に輸入品）及び人件費の面で高いコストアップを経験した。このため、観光客の伸びが低下し、客室の追加分がすでに建設中であることから、営業コストの上昇分を、ホテル投資の利益性をそこなうことなくホテル料金の値上げへ、転化するのをさけることはわずかしいものと見られる。しかし、世界的な不況の度合から見れば、タイは価格の面では、まだまだ競争力のある旅行先である。

IX ホテルの投資コストは、タイプや規模によって大きく異なる。現在バンコックの一流ホテルの投資コストは、一室につき約3万ドルであり、国際的な規準から見れば妥当なものと思われる。

X いくつかの注目に値する例外を除けば、タイのホテルはほとんど、民間所有のものである。タイ国の投資に有利な同上的ため、いくつかの大型プロジェクトに外国資本が後加するようになったが、概してタイのホテルは国内資本によるものである。タイでは30以上の金融機関がホテル金融に参加し、ローンや株式資本を提供している。借入れ資本はどちらかといえば短期であるのが特徴で、銀行による貸付け金の期限延長はよく行なわれることである。

XI 自己資本や借入れ資本は圧倒的に国内調達されているがタイの事業家達は、ホテルの運営に関しては外国の援助を要請することをためらわなかった。現在国際級ホテルは、有名な外国のマネジメント会社と契約を結ぶか、個人ベースで所有会社のリクリートした外国人専門家を雇うかのどちらかである。タイのインターナショナルホテルの経営は大概ね良好である。

XII 過去10年間にわたるホテル業の急速な伸びと共に、技術を身につけたホテル要員に対する需要に応えることがむずかしくなってきた。ホテル要員養成のための学校は、公立、私立ともいくつかあるが、これらの学校の質は、設備やカリキュラム、講師などの面で不備のようである。基礎レベルの従業員に対する訓練は、社内研修で足りるが、監督レベルの要員には正式な訓練が必要であり、タイ政府は、このような外部援助の必要性に対し、何らかの計画を推進することが望まれている。

XIII ホテル及びその他の観光関連施設に対する民間投資は盛んであるが、タイ政府はこれまで、



観光部門の開発に関しては明らかに無干渉政策をとってきた。事実、観光部門の発展に対しては何ら経済政策が打立てられず、ホテルやその他関連施設に関する必要な産業基盤についても、最低限の調整をすることもなく、都市計画区分や建築物のデザイン規制などの自然規制も一般的に欠如していた。観光事業を専門に扱う唯一の政府機関は、1959年に設立され、観光事業の宣伝と促進を目的とするタイ観光協会(TOT)のみである。観光事業にいくらか関連している予算局と投資委員会は、各部門や事業計画に対しその経済的優先度をあまり考慮することなくアドホックベースで公共支出や優遇策を配分することによって、事態をさらに複雑にしている。

XIV タイにおける観光事業の伸びに対する見通しを立てる際には、物価レベルの変化、観光客を送り出す国々における1人当り、実質国民所得、観光地としてのタイの競争力などさまざまな要因を考慮に入れなければならない。短期的な見通しは、タイにおける現在の政治情勢や、石油危機、その他の世界経済の問題点などにより、はっきりしないが、継続的なタイへの観光客の伸びは良好と思われる。

XV 年間平均10%のタイへの観光客の伸びからすると、1980年には、その数は倍になることとなる。これは1965-73年間の年間22%の伸び率と、1974年の7%増とは対照的であり、宿泊施設、産業基盤、その他の施設の開発が行なわれなければならない。宿泊施設に関して言えば、現在の国際級ホテルの客室占有率は、非常に高く、さらにこれ以上の客を収容する余裕はない。これからの観光客の伸び率を10%と仮定すれば、現在建設中のホテル数を考慮に入れても、1980年までに必要な宿泊施設の追加数は、1万室以上となる。又、一室当りの平均投資コストを25,000ドルと仮定すれば総必要資本額は2億5千万ドルとなり、その内1億5千万ドルは、出来れば現在のものよりもさらに長期の借入れ資本によって資金供給しなければならないものと思われる。

XVI 宿泊施設やその他の施設への投資に関して、民間部門は、これまで同様、その主要な財源となるものと見られるが、タイにおける観光事業開発は、同部門における政府の役割を緊急に要する段階に来ている。民間投資は、観光部門や社会情勢、経済、環境などについての明確なわく組の範囲内で、それらの長期的利益にのっとり行なわれなければならない。特に重要なことは、(i)、政府は全国的あるいは地域ベースでの観光事業の相対的優先権を確立すること。(ii)、特定地域における観光開発について、的確なマスタープランを立てること。(iii)、観光事業が高い優先権をもつ地域では、産業基盤の援助を提供すること。(iv)、同部門の要求にさらに適した条件で、ホテル貸付けを奨励すること。(v)、土地利用法や都市計画区分規定、開発規制の確立と、その効果的遂行。(vi) 観光部門の正しい開発に必要な活動を計画し、統合し、調整し、監視することができる政府機関を設立、又は、選定すること。

XVII 当ミッションは、宿泊施設に対する投資を奨励するだけでなく、継続的な観光事業の伸びを確保し、将来の外貨所得の伸びと多様化をもたらすために、次の3部門で政府の実行活動が必要であると考える。(a) インフラストラクチャーサービスの改善、(b) 観光施設の地理的多様化、(c) ホテル要員に対する訓練計画の開発。

XVIII インフラストラクチャーの改善を最も必要としているのはパタヤ地方である。パタヤはタイ湾に面した位置にあり、バンコクから、簡単に車で行ける距離にあるシーサイド・リゾートである。パタヤは最近まであまり知られていない湾内の町であったが、観光の中心地として急速に発展してきた。同地には現在一流ホテルの客室1,200室があり、今年中にはさらに1,100室が追加されることとなっている、しかしながら、同リゾートは、全体的な自然計画、公共投資、開発規制など何も行なわれないうちに発展している。その結果、同地域の土地利用やインフラストラクチャーには重大な欠陥が生じてきている。同リゾートで働く住民の生活状態は貧しく、国又は地方自治体の行政の手はほとんど差し延べられていない。これ以上観光開発が進むとなると、同地域のインフラストラクチャー及び地域計画問題を悪化することとなる。同地域における経済基盤の諸施設の崩解

や、公害の増加、社会的まさつなどは、パタヤの観光事業ばかりでなく、しいては同部門の発展全体に影響を及ぼすような不利な宣伝ともなりかねない。しかもラエムチャバン (Laem Chabang) に深海港湾を建設しようという決定な、パタヤの将来の発展に重大な影響をおよぼすとも考えられる。

XIX 観光開発に適していると思われる新しい地域がいくつか当ミッションに対して提案されたが、その中にはブケット島 (Phuket) とチェンマイ地方が含まれていた。

#### XX ブケット島

バンコクから南へ約 920 Km のところにあるブケット島は、タイの南部で最大の観光潜在力のある地域であると「地域計画チーム」<sup>1)</sup> によって確認された。現在同島にある外国人旅行者のための観光施設は非常に少ない。ブケットに於ける観光事業への投資を計画する際には、次の事柄を考慮に入れなければならない。

- (I) 今のところ同島へは簡単に行けない。
- (II) 同島は当初のうちは主にヨーロッパからのビーチ指向型の旅行者に限られるものと思われる。
- (III) 同島の天候状態のため、需要は季節的なものとなるかもしれない。
- (IV) 同島とその周辺部の自然資源は、すずの採掘によって、かなり急速におびやかされているといわれる。
- (V) ブケットの1人当り国民所得はタイのどの地域よりも高く、失業は実質的には存在しない。

#### XXI チェンマイ

メンライ王によって13世紀に町としての基礎が築かれたチェンマイは、タイの北部における確実な観光の見どころであり、当ミッションの見るところでも、タイの観光地の多様化計画における第1の候補地である。チェンマイはまだ比較的開発による害を受けておらず、バンコクとは興味深い対照を示し気候も高地のため涼しい。同地はバンコクの北800 Kmのところであり、数多くのフェスティドルの中心として、多くの観光客、特に国内各地からの観光客を引きつけている。同地域では、農業に続いて観光事業が二番目に重要な経済活動となっており、同市場の有望な見通しからみて、その見返りは高いものと思われる。

XXII 観光事業がタイの経済成長に最も大きく貢献するのは、その外貨所得である。総外貨所得は1965年の250.0万ドルから1973年にはおよそ1億7,000万ドルに上昇し、同年の全輸出所得の8%を占め、ゴムと米に次いで観光事業は第3の外貨獲得源となった。純外貨所得は、総外貨所得の80%を多少越える額と予測される。観光事業によって発生する雇用数は約7万件であり、労働力の規模から見れば比較的少ない。同様に、観光事業の開発はバンコク周辺部に集中しているため、地域開発に対しては、まだそれほどの影響を与えていない。一般的に見て、外国人観光客による社会的影響は、まだ大きな問題を引き起してはいない。

XXIII (I) タイの観光事業開発に対する有望な見通し

(II) 経済に対する観光事業の重要性の拡大

(III) 同部門に対する投資の必要

当ミッションは上記の事情から、下記の条件が満たされれば、パタヤとチェンマイ、それに最終的にはブケットに於て、産業基盤プロジェクトを開発することによって、世銀は同国の観光部門への援助を考慮すべきであると勧告する。

- (a) タイ政府は産業基盤プロジェクトに関する制度上及び組織上の諸問題の解決に同意すること。
- (b) 深海港湾計画は、パタヤの観光開発に対する逆効果になるかもしれないということを考慮に入れること。

1) 「タイ南部地域計画調査」は、Hunting Technical Services, Ltd. の指示の下に、英国の教社による組合によって実施されている。

(c) 上下水道など公益事業に対しては、適切な料金を課すること。

(d) 土地利用<sup>1)</sup>を左右するプロジェクト用地域では、適切な開発規制を採用し実施すること。

(e) プロジェクトによって生ずる地所の騰貴分を政府が分担するという協定を作ること。

経済基盤プロジェクトの開発により、世銀はまずホテルに対する貸付やホテル要員の訓練に関する問題をさらにくわしく調査する機会を得ることができ、この報告書が提起する問題についてタイ政府と話し合いを続けることができる。

XXIV もしタイ政府が提案されたアプローチに同意すれば、パタヤとチェンマイに関して必要となる計画と実現性についての調査のためNNDPによる資金供給も可能である。又、タイ政府によってパタヤとチェンマイに与えられる優先権に留意しつつ、プロジェクトの遂行に関する計画表について同政府との合意を得ることが必要となろう。

## 第一部：観光部門

### 第一章：観光客誘因要素

1.01 タイは、最近の東南アジア旅行の伸びに関しては、その活発な一員であり、観光客の数の点では、同地域における主な目的地の1つとなっている。外国からの旅行者にとってのタイの魅力としては、エキゾチックなイメージ、タイの国民が友好的であり、旅行者に親切であるという評判、多くの文化的、歴史のみどころ、自然的魅力の多様性（これにはヨーロッパ、北米、日本からの観光客にとって冬のタイが魅力のある旅行目的地となっている温暖な気候も含まれる）、高品質の手作り工芸品の数々、美術品や骨とう品、ホテル内外のすばらしい料理、それに特にバンコクにおける広範囲なナイトライフなどがあげられよう。

1.02 これら観光資源の規模の大きさ、多様性、質の良さは、観光客と供給する側の市場において、広範囲の人々にアピールするものである。又、タイは世界の航空路の重要な位置にあり、同地域の他の国々を訪れようとするチャーター機の観光客にとって出発点となっているなど、定期便と不定期便とを問わず外国人観光客にとってタイは足の便が良い、ということも、上記の魅力を増す原因となっている。

1.03 現存の、あるいは潜在的な主な観光地としては、バンコクとその周辺部、パタヤ、チェンマイ、ソクラー (Songkhla) 地方、ブケット島などがある。過去と現在の寄せ集めのようなバンコクは、人口の多い首都であり、政治経済の中心地であり、外国人観光客にとっては旅行の焦点となっている。バンコクは、多くの美しい寺院や、王宮、国立博物館、常に興味深い水産マーケットやウィークエンドマーケットなどが有名である。バンコクからの日帰りコースの数々には、タイで最も古い町であり、国内で最大、最古のパゴダのあるナコンパトムヤ、1350年から1767年までタイの首都であり、興味深い考古学的な遺跡のあるアユタヤ、又、数多くの歴史的遺跡のあるロブリ (Lopburi) などが含まれている。バンコクの南約160 Kmのタイ湾に面しており、車で簡単に行けるパタヤは、ビーチリゾートとして外国人観光客の間で急速に人気が高まってきており、海のスポーツやその他の活動、催し物などを提供してくれる。その他の観光地については、この報告書の第2部で紹介することとする。

1) 当ミッションは、1974年12月国会で承認された土地利用問題に関する法律を検討する機会がなかった。1975年2月現在、同法律は未だ発布されていない。

## 第 2 章 : 需 要 の 伸 び

### 観光客量の伸びとその特色

2.01 タイへの旅行客量に関する統計<sup>1</sup>によると、外国人旅行客は1965年の22万5000人から1973年までには104万人に増加し、年間の平均複合増加率は約22%ということになる。1974年上期の予備データでは、1973年の同時期に比べ約5%の増加となっているが、この伸び率の鈍化は、本質的には世界経済の諸要因によるものとみなされる。タイの旅行客の伸び率は、近隣諸国や、世界中の旅行目的地と比較しても良好である。

2.02 1969-73年間に於ける旅行客の市場別分類は、表Iに示されており、下記にまとめられている。特に意味深いのは、主な旅行客供給市場におけるマーケットシェアの配分に反映されているように、タイに対するマーケットが高度に多様化しているということである。

タイへの外国人旅行客

出身国	1969		1973		1969-73
	旅客数 (単位千人)	合 計 比 率	旅客数	合 計 比 率	増加率
<b>海外からの旅行客</b>					
北・中、南米	145	31	176	17	21
ヨーロッパ	104	22	268	26	158
アフリカ・中東	7	1	13	1	86
太平洋・アジア	123	26	306	29	149
小 計	379	80	763	74	101
<b>近隣諸国からの</b>					
旅行者 <sup>a</sup>	91	20	275	26	202
合 計	470	100	1038	100	121

a) 主にマレーシア、次いでビルマ、カンボジア、ラオス、シンガポール、ベトナムからの旅行客

資料 : タイ観光協会、統計局

2.03 米国からの旅行客は、北・中・南米からの旅行客の総数の90%を占めている。1960年代半ばから1970年までは、米国からの需要のかなりの部分は、ベトナム戦争に加わっていた兵士のための「休養とレクレーション」としてのものであった。米軍撤退と共に、タイを訪れる兵士の数は確実に減少し、現在では、米国の需要に占める割合は比較的小さい。しかしながら「休養とレクレーション」の為の旅行客の減少は、米国からタイを訪れるビジネス及びパネーション旅行客の伸びによって、一部相殺されてきた。

2.04 タイに対するヨーロッパ市場は、特に活発であるが、これは、チャーター便や団体旅行が増加したためである。英国市場は、他の国々よりもベースがおそいが、西独とフランスは、タイへの長距離旅行客の主要な供給源となっている。

2.05 東アジアと太平洋地域からタイを訪れる旅行者についての大きな特色は、日本人観光客の急速な伸びである。これは日本における1人当り国民所得の急速な伸び、海外旅行規定や外貨持

1) 旅行客とは、タイへやってくる外国人で1晩以上、30日以内同国に滞在し、その目的がレジャー又は商用のものと定義する。

出し限度額の自由化、それに、日本人がレジャー活動に費す時間と費用が増えたことなどに関連がある。こうした最近の旅行ブームによって、日本は1973年に海外からタイを訪れた旅行者の中で、一國としては第三番目に大きい旅行者供給國となった。もっともタイへの旅行者数は、1973年の日本の海外旅行市場においては、ほんの6.6%にすぎない。ここで見ずごしてはならないのは、タイへの旅行に対する大きな需要源として、オーストラリアが伸びてきたことである。主にカンタス航空の団体割引料金が利用できることから、タイを訪れるオーストラリア旅行者は、今のところまだその数は少ないものの、2年間(1972-73年)で85%近く増加した。

2.06 近隣諸國からの旅行者のマーケットシェアは、1969年の20%から、1970年には26%に増加した。この伸びの主な原因は、1970年にマレーシアとの道路及び鉄道の接続が改善されたこと、観光施設が利用できるようになったことなどがあげられる。マレーシアは現在タイを訪れる外国人旅行者の中では一國としては最大数を占めている。

#### 旅行の目的と滞在日数

2.07 入手可能なデータによれば、全外国人旅行者の内約74%は休暇を利用しており、14%はビジネス旅行、残りは「その他」となっている。平均滞在日数は、過去10年間でいくらか長くなってきており、1962年には3日間であったのが、1973年にはほぼ5日間になっている。第2表に見られるように、滞在日数は、國別でそれぞれ異なるということはない。

#### 需要の季節性

2.08 一般的に見て、外国人旅行者数は一年を通してかなり均等しており、1ヶ月で、一年間の旅行者総数の10%以上を占める月は、ひと月もない。しかしこの需要の全体的なパターンは、主な旅行者供給市場側による季節的なパターンの相殺を反映している。例えば、11月から4月までのヨーロッパ需要のピークシーズンは、5月から8月と10月から12月までの米国のピークシーズン需要によって大きく相殺されるわけである。

#### 利用交通機関と旅行日程

2.09 全旅行者の74%近くは航空機を利用し、25%は陸の交通機関を利用し、非常に少数の者(約1%)が船を利用している。陸の交通機関を利用するものは主に近隣諸國からやってくる休暇旅行者で、マレーシア、シンガポール、ラオスから主にバスと車を利用してやってくる。2~3の国際線航空機がハーディヤイ(Hoadyai)とチェンマイに乗り入れてはいるが、空からの旅行者のほとんどすべては、バンコクから入国する。

2.10 上記で述べた通り、団体旅行、特にチャーター便によるものは、タイにおける観光需要の重要な要素となってきた。西独の旅行会社によるチャーター便は、西独やその他ヨーロッパ数ヶ國で利用されている。

フランス、ヤスイス、なども、チャーター便や自國の定期航空便の団体料金を科用して、比較的安い料金によるヨーロッパからタイへの旅行を提供している。少なくとも12社のチャーター機会社がバンコクへ定期便を出しており、その内の一社は、冬のホリデーシーズンにはB-747型機を使用している。さらにおよそ38本の国際線の定期便がバンコクに飛んでおり、その内のほとんどが団体割引料金を提供している。入手したデータにもとづいて、当ミッションが行なった推計では、航空機を利用してやってくる休暇旅行者の内、少なくとも3分の2は、何らかの形で団体旅行に参加しているものと思われる。バンコクから東アジアや太平洋の目的地へ向かう旅行には、定期便の団体割引が利用されている。このため、多くのヨーロッパ人旅行者にとって、バンコクはアジアの他の國々へ旅行するための「ふみ切り地点」となっている。

2.11 タイでの旅行日程は、旅行の時期と、観光客の國籍によっていくらか異なっている。タイより南にある近隣諸國からの休暇旅行者は、普通、Songkhla-Haadyai地方に重点を置いている。海外からの旅行者は、冬は主にバンコクやパタヤ、プケットなどのビーチリゾートを訪れ、夏は、バンコク、パタヤ、チェンマイ、それに北部高原地方を好んで訪れる。バンコクからの日帰り

旅行の多くは一年中人気がある。

#### その他の需要の特色

2.12 上記の需要の特色の他に、第3表では、1973年の旅行者の特色を宿泊施設のタイプ（86%はホテル宿泊）、年金（約半数は26才から45才までの間）、性別（65%は男性）、それに職業（雑多）によって分類してある。この産業の重要な要因としては、旅行者の大多数がホテルを利用するということである。

#### 旅行者の支出

2.13 タイ観光協会（TOT）は、過去2回（1964年と1970年）支出調査を行っており、現在3回目の調査を実施中であるが、結果はまだ出ていない。前2回の調査によると、一日の平均支出は、1964年の30ドルから1970年<sup>1</sup>には36.7ドルに増加し、これは3%の平均年間複合伸び率となっている。その他の旅行目的地と比較すると、この時期は非常に物価の安定した時期ということになる。現在進行中の調査でも、1970年以來<sup>2</sup>の一年間の伸び率はほぼ同じような率になるものと思われる。1970年に最も支出が多かった旅行者<sup>3</sup>はアメリカ人であり（44.05ドル）、次いでニュージーランド人（43.35ドル）、フランス人（41.35ドル）、ドイツ人（39.90ドル）、イギリス人（37.95ドル）、そして日本人（32.60ドル）であった。一日当り総支出額の内、約半分は食費と宿泊費に回り、27%はショッピング、17%は見物そして残りはその他の商品やサービスに対する支出である。

2.14 しかしながら上記の推計値は、旅行者がタイにいる間の支出だけに関するものである。観光需要の分析には、その国の旅行総額を、その国の競争相手である旅行地における旅行総額と関連付けて検討しなければならない。タイ国内での旅行支出以外の追加分として最も重要であり、又当然必要なコストは、主な観光客供給市場から比較的遠い目的地であるタイへの往復運賃である。タイを同地域の他の目的地と比較する場合に、もっと適切な要素は食費と宿泊費である。

2.15 レギュラーベースでのチャーター便の発達と、各種航空会社の定期便の大手な団体割引制度のおかげで、ヨーロッパ、日本、オーストラリア、北米の中産階級の観光客が、東アジアや太平洋地域への旅行に参加出来るようになった。例えば、バンコクへの9日間のパッケージツアーの価格は、往復航空運賃、中程度のホテル宿泊費、朝食付きで、ドイツとスイスからは410ドル、フランスからは475ドル、オーストラリアからは472ドルという安さである。

2.16 航空運賃は、こうしたパッケージツアー料金の大きな部分を占めるものであるが、ホテル料金や食費のレベルは、ある特定の目的地に対するパッケージ価格の競争力に対し、重大な影響を与えるものである。同地域における6つの主要な目的地の一流ホテルの3食付きホテル料金を比較してみると、バンコクは、東京、ホンコン、ジャカルタ、マニラよりも安く、シンガポールよりもわずかに高いことが分る。食費だけを比べた場合、バンコクはこれら六市の内では最も安い。

### 第3章 供給の伸び

#### ホテル設備の伸び

3.01 タイにおけるホテル産業は、旅行者の伸びと、政府による投資優遇策<sup>4</sup>によって、近年

- 1) 1973年と74年の公式統計は、貿易収支に対する観光収入を計画するため、1970年調査の平均支出の数字を用いている。このため、最近の統計では、全観光客支出は少な目になっているかもしれない。
- 2) 1970年から73年までの年間増加率を3%と仮定すると（これは一般の物価上昇率よりもかなり低い）、観光客1人当りの平均支出は、一日40.1ドルになることになる。
- 3) 第4表を参照
- 4) 下記の第3.25節を参照。

急速に拡大してきた。バンコクにおけるホテル建設は特に活発で、1960年には、1,000室以下だった客室が、1974年には9,500室に増加した。最近の調査によると、現在同国では294軒の宿泊施設があり、全収容力は、23,000室となっている。

3.02 外国人旅行者に適した宿泊施設は、1969年から1973年までの間に倍増したとはいえ、まだ全体の40%、9,000室余りにすぎない。国際的レベルの客室の大部分はバンコクとパタヤに集中しており、(バンコク6,000室、パタヤ1,200室)その他は、ブケット、ソングクラ( Songkhla ), チェンマイなどにある。(第7表参照)

3.03 タイのホテルの経営状態は、最近は大概ね良好であり、特に1973年は、占有率、利益の両面で成功であった。しかし1974年の業績は、ホテルの収容能力の引き続き急激な拡張、国内外のインフレ、労働力の不安定、観光客の減少など、マイナスの諸要因の影響を受けた。タイにおけるホテルの経営についての詳細は下記に述べられている。

#### 客室占有率

3.04 前述のように、観光客数は、一年を通じて平均している。この需要パターンは、観光客数の急速な伸びとも相まって比較的高い客室占有率をもたらしてきた。各々のホテルの占有率は、勿論ある程度、そのタイプと所在地によって異なる。例えば、バンコクのホテルの平均占有率は、1972年の64%から1973年には69%になったが、バンコクの一流ホテルの占有率が83%であったのに対し、二流のホテルは68%、三流ホテルはたった48%であった。パタヤに関しては少なくとも1973年までは、ホテルの収容能力は、需要の伸びよりもいくらか遅れ、その結果、一流ホテルの占有率は、バンコクよりもさらに高くなっていた。遠隔地の国際的レベルのホテルに相当するものである。

3.05 バンコク以外のホテルの占有率は、季節によっても異なる。例えば、パタヤでは、1973年の一流ホテルの占有率は、10月から4月までは平均90-95%であったが、5月から9月までは60-65%となっている。バンコク以外の他の地域のホテルに関しても、パタヤより占有率は低いが、同じようなパターンを呈している。

3.06 入手したデータによると、1974年のホテルの業績は、占有率から言うと1973年の占有率ほど良くはならないものと見られる。同年の最初の7ヶ月間におけるバンコクの選別した国際ホテルに関する統計によると、占有率は前年同比で86%から75%に減少している。パタヤでは、今年の全体の減少率は、1974年後半にさらに、1,000室の客室がオープンするため、もっと顕著になるものと思われる。

#### ホテルの収益

3.07 大部分のホテルの総収益は、占有率と平均室料の両者によってきまる。タイにおける需要の伸びと高い占有率をもたらした重要な要因は、ホテル料金の競争力の強さであった。例えば、バンコク一流ホテルの公表価格は1974年現在、平均、シングルルームで1.8-2.3ドル、ダブルルームで2.2-2.7ドルである。二流ホテルのシングルルームは1.1-1.3ドル、ダブルルームで1.3-1.5ドル、さらに三流ホテルでは、シングル7-8ドル、ダブル1.0-1.2ドルとなっている。これらの料金は、投資コストの上昇によって1973年よりいく分高くなっているが、1969-73年間の公表価格は、非常に安定している。

3.08 しかし公表価格と、実際にホテルが受取る平均室料を区別することが必要である。上述のように、需要のかなりの部分は、ツアー業者や旅行代理店による団体旅行計画に基づいたものである。ホテルは長期間大量の客室を確保する契約をとりつけることが必要なため、団体旅行市場に対するホテル間の競争は熾烈なものとなっている。その結果、特に国際的レベルのものを含む大部分のホテルは、室料の大巾な割引やコミッションを提供するのである。<sup>1</sup> 例えば、1974年には

1) このような競争は、時にはタクシーの運転手が空港に着いた旅行者を拾って、すでに予約してあるホテルから別のホテルに変えさせ、手数料をもらうという行為にまで及んでいる。

コミッションや割引料を差引いた後、一流ホテルが受取った平均室料は12—18ドルであり、公表価格の3分の1以上安いものとなっている。最近の観光客の伸びの鈍下や、建設中のホテルが営業を開始した時の収容能力の拡大からみると、このような慣習はここ当分続くものと思われる。

#### 総営業収入

3.09 総営業収入(GOP)は、総収入と営業コストの差額である。一般的にタイの営業コストは比較的安く、1969—73年間の年間平均増加率は5%以下であった。しかし1974年には、各ホテルは、特に飲食費とその関連費、光熱費、給与などいくつかの項目についてかなりのコスト上昇を経験した。

3.10 食料調達は、ホテル経営では重要な要素であり、総営業収入に対する貢献度からも、充分なコストコントロールが必要である。タイでは国内産の飲食物の調達が可能であり、輸入品に対する関税の高いこともあって、一般的にホテルは、輸入飲食物は特別注文の肉、ワイン、アルコール類などに限っている。しかし、1974年には、これら必要な輸入品の価格は、50%以上上昇したといわれている。さらに、食器、シーツ、タオル類などの関連輸入価格もかなり上昇した。それと同時に、国内産の食糧調達品もこれまでよりさらに急速に値上がりした。

3.11 今年も光熱費も大巾に値上がりし、都市での値上がり率は平均60%以上といわれる。さいわい総営業コストに占める光熱費の割合はかなり低く、都市のホテルでは7%以下である。従って、GOPに与える影響は、食料コストの上昇ほど大きくはない。

3.12 フリンジ、ベネフィットを含む給与は、他の観光地に比べていく分低かった。このため総営業コストをかなり低くおさえることができ、より競争力のあるホテル料金を保つことができた。雇用者1人当りの基本給は、月平均、約800バーツ(40ドルに相当)であった。<sup>2</sup> さらに従業員は、ホテルが課ササービス料金の一部を受取っているため、基本給に500—600バーツ追加されることとなる。この結果、ホテル従業員は、法律で定められた最低賃金よりも数百パーセント高い賃金を得ていることになる。それでも、ホテルの総売上げに占める給与(フリンジベネフィットを含む)は、約15—20%にすぎず、東南アジアの他の諸国における25—30%と比較すると少ない。

3.13 1974年、一部には、よりリベラルな政情の影響を受けて、タイでは労働不安がかなり広まっており、バンコクのいくつかのホテルでは、ストライキの影響を受けた。ホテルの従業員は、賃金値上げと、高い階級の外国人マネジャーの解雇を要求した。ホテルの賃金コストは比較的安かったが、従業員の給与(フリンジベネフィットを含む)は、バンコクの他の産業部門よりもよくなってきている。タイのより開発のおくれた地域では、ホテル部門の賃金は、他の部門の大部分よりも著しく高い。

3.14 営業コストの上昇や、占有率の低下など、上記の要因すべてを考慮すると、1974年にはほとんどのホテルは1973年よりも高いGOPを上げることは、明らかに困難であろうと懸念される。それでも、75%の占有率を有する国際的レベルのホテルでは、売上げの30—33%のGOPを予測することは妥当であろう。<sup>3</sup> 勿論その実績は、さまざまな要素によって異なる。例えば、バンコクの一流ホテルのいくつかは、売上げの47—50%という高いGOPを達成したが地方のホテルでは20%のGOPを得ることもできなかったのである。<sup>4</sup>

1) 食料コストは、売上げの45—48%、飲物のコストは同売上げの30—33%である。

2) 1人当り最低日給は中央地方で20バーツ、南部で18バーツ、北部で16バーツである。1975年1月16日以来、最低日給は25バーツに引上げられた。

3) 第5表参照

4) 総営業コストの約3分の2は不変数である。従って「五分五分」のレベルを超える収入は高いGOPの伸びとなって現われる。同様に、同レベルより低い収入の場合は、営業損失を拡大することとなる。



3.15 売上げに対するGOPの比率は、潜在的な収益性を示す重要な要素であるが、投資家への見返りは、その他多くの考慮すべき事柄によって決定される。これには、ホテル建設の際の資本コスト、資本負債比率、借入れ金の返済期間及び条件、マネジメント契約料、(場合による)、法人所得税額などが含まれる。これら諸要因については次節で述べることにする。

#### 投資コスト

3.16 ホテル建設のコストは、ホテルの建設地、タイプや規模、建設地付近の公益事業やその他産業基盤の利用状況によって大きく異なる。最近では、タイにおける典型的な国際級ホテルの平均建設費は、1室当り約25,000ドルと予測されている。しかし、リゾートホテルの中には、一室当り12,000-15,000ドルほどの建設費ですむものもあり、逆にバンコクでかなりの規模のまかない設備をもつホテルでは、一室当り35,000ドル以上するものもある。

3.17 インフレと共に建設費は急速に上昇しはじめている。<sup>1</sup> 過去1年間の建材や労賃は、1969-73年間の年間平均上昇率がたった5-6%だったのに比べ、18-20%も上昇した輸入された設備や備品などは昨年だけで30%以上も上昇した。このため、現在同国の典型的国際級ホテルの一室当り建設費は、土地も含めて約28-30,000ドルになるものと思われる。現在建設中の宿泊施設に対するインフレの影響によって、投資家達は、その規模を縮小するか、段どりを変える方法を考えている。このことは、投資家が必要な産業基盤の建設費用も負担しなければならない場合が多いバンコク以外の地域では、特にそうである。

#### ホテルの所有権と融資

3.18 タイではホテル産業は圧倒的に民間所有のものが多い。政府の所有権は、バンコクのエラワンホテル(230室)の85%出資と、シャム、インターコンチネンタル(400室)の20%出資、それに地方の小さなリゾートホテル2軒の所有に限られている。民間部門内では、株式は大部分が裕福な人々のグループや特定の銀行に所有されている。タイにおける投資事情は概して外国人投資家にとって有利であり、主なプロジェクトのいくつか(インドラ、リージェント・ホテル、ダウンスト・タイ・ホテルなど)は外国投資家の参加を認めてきた。しかし、全般的には、ホテルの所有権は主としてタイ人に属している。

3.19 ホテルの負債と資本の比率は、60:40から80:20の範囲となっているが、バンコク以外の地域では、資本の割合が65%の高率を示す場合もある。借入れ資本のほとんどすべては、国内の金融機関から融資されている。

3.20 タイには、ホテルに融資している金融機関が30以上あり、そのほとんどは、民間金融機関や商業銀行である。タイの産業金融公庫は過去13年間にわたって商業銀行よりも有利な貸付条件で、少額の融資を行ってきた。(約340万ドル)。民間金融機関による融資額は充分であったが、返済条件はあまり優利でなく、ほとんどの貸付金は返済期間が非常に短かった。(6-12ヶ月返済で利率は返済時の利率による-現在は年率15%)幸いこれらの銀行は援助しているホテルの負債と資本の両方に参加していることが多く、このため、そのホテルの経営状態に深い関心をもっていった。このような関心もあって、銀行は短期のローンが切れると再度これを延長し、経営の初期段階では利息だけを支払うことができるようにすることも多かった。ほとんどの銀行は自衛手段として、どんなプロジェクトにも融資限度額を定めており、主なホテル投資に必要な融資に対しては他の銀行数行とジョイントで行うようにしている。

3.21 短期のローンは、通常延長されるといっても、法定債務は結果として、非常に脆弱なバランスシートとなって表われており、技術的にみて、ホテル業の財政的生育力は、営業初期には危険にさらされている。そこで一般的には、タイのホテルに対しては、その資産の長期的性格や、高額の返済金を抱えたホテルの「ならし運転期間」における重圧から見て、長期の融資方法がとられ

1) 附属資料1, 「タイにおける建設業」参照

れば事態はおそらく改善されるのではないかと思われる。

3.2.2 タイの国際級ホテルの経営方式には主に二つのタイプがある。一つは、インターコンチネンタル、シェラトン、ウェスターン・インターナショナルのような主な国際ホテル経営者とマネジメント契約を結ぶものであり、もう一つは、個人ベースで経験のある外国人マネジャーを雇うことである。前者の主な利点は、現存の世界的販売ネットワークと、抱き合せ販売をすることができる点で、特に国際ホテル会社が主な航空会社と提携している場合には優利である。後者はホテルの所有者にとって多少弾力性のあるものであるが、マネジャー個人による売上げ促進の努力が大いに要求されることとなる。

2.2.3 全体的に見てタイの国際級ホテルの経営状態は良好であり、ほとんどすべてのホテルに充分資格のあるスタッフがいる。それでも最近の一般的労働不安と関連して、特定の外国人マネジャーの交代を要求するストライキを実行する傾向が出てきている。このような要求は、これまでのところ、2.3のトップの経営者の地位が外国人によって占められているかどうかということよりも主にその人格の問題に関連しているようである。

3.2.4 主なホテル経営会社とのマネジメント契約は、明らかに個人ベースでマネジャーを雇うよりも費用がかかる。その範囲はまちまちであるが、通常マネジメント契約料は、全売上げ額の6-8%位であると思われる。勿論この費用は、占有率の増加と経営能率の向上によって相め合せができるものと期待されているのである。

#### 減価償却、税金及び収益

3.2.5 ホテルは通常、満足すべき所得と純利益を上げるようになるには数年を要する。しかし内部資金に関しては、特に加速度償却が、用いられた場合には、営業の初期に比較的好成績を上げることができる。しかしタイでは、国際級のホテルは5年間の「税金休暇」(tax holiday)があり、後半の税負担を減少させ(加速度償却と比較した場合)、それと同時に最初の5年間の純利益を増加させるため、定率償却の利用を奨励している。その後の法人所得税率は、純利益の内、最初の50万バーツに対して20%、次の50万バーツに対して25%、そして100万バーツを超える分に対しては、30%となっている。

3.2.6 関連資料の入手不能のため、タイのホテル投資の純収益率又は、自己資本の収益率を予測することはできなかったが、これまでホテル投資が満足すべき収益率を生み出してきたことは確かである。将来も満足すべき収益が得られるかどうかは、さまざまな要因によるが、これら要因のほとんどはホテル投資家個人の方ではほとんどコントロールできないものである。<sup>1</sup> このことは、将来の観光開発における政府の役割を考える上で重要なポイントであり、第4章で詳しく述べることとする。

#### その他の観光関連施設の伸び

3.2.7 ホテル施設の拡張の他に、観光需要の急速な伸びは、関連事業への様々な投資を刺激してきた。主な目的地であるバンコクとパタヤでは、外国人観光客はホテル以外のレストランで、各国の変化に豊んだすばらしい料理を楽しむことができる。チェンマイやブケット、ソクラーのようなそれほど開発の進んでいない地域では、種類は少ないものの、料理の質は良く、値段もバンコクよりも大巾に安い。ナイトライフについても同じようなパターンをとり、バンコク周辺では特にナイトクラブやディスコテックが豊富である。

3.2.8 外国人旅行客の要望に応じて、観光見物については、かなりよく計画されており、快適なバスによる数多くの名所旧跡へのツアーが、専門的に企画されている。個人での観光見物は、不道德なタクシー運転手や、資格をもたないガイドにぶつかるケースもあり、初心者にはいくらか危険をとまらうこともあり得る。ところが組織されたツアーの場合でも、問題のある行為が行なわれ

1) 需要の伸び、他の投資家によるホテルの建設、国内外のインフレ率など。

ることもある。旅行代理店の中には、みやげ物店と契約して、観光客の一団をバスで案内し、普通より高い値段でみやげ物を買わせ、その店から手数料をとるといふものもある。それでもタイには数多くの魅力的な日帰りコースやショッピング設備、良質で種類の多い手作り民芸品など、外国人旅行者を引きつけるものが数多くある。

#### 訓練施設

3.29 ホテル施設の拡張とともに、訓練されたホテル従業員に対する需要も高まってきた。

1974年のホテル従業員の総数は、35,000人と推測される。<sup>2)</sup> この内66%は基礎レベルの従業員であり、28%は中堅あるいは監督レベル、そして残り6%がマネジメントレベルである。基礎レベルの従業員に対する訓練はほとんどいつも「社内研修」の形で行なわれ、その訓練成績は、それぞれの会社の訓練計画の質によって異なる。国際級のホテル、特に大手国際ホテル経営者とのマネジメント契約の下で運営されているホテルでは、訓練成績は大概ね満足できるものである。

3.30 しかしながら中堅レベルの従業員と、特に上級の管理職に対する訓練は、かなり困難である。理想を言えば、これら従業員はホテル以外の教育施設で正式の訓練を受けるべきである。しかし一般的にはそのような施設はタイにはない。短期の職業訓練タイプのものである機関は2、3あるが、これら機関の質は概して不適當である。この問題については第8章でさらに詳しく述べることにする。

### 第4章 観光部門組織

#### 公的部門の役割

4.01 現在までタイ政府は観光部門の開発に関しては無干渉政策をとってきた。事実観光部門の発展に対しては、何も経済計画が立てられておらず、民間部門の投資活動に対してはほとんど関心が払われず、ホテルや関連施設の必要な産業基盤の調整は最低限しか行なわれず、地区別区分や建築物のデザイン規定などのような自然規制はほとんど欠如していた。観光事業を担当している唯一の政府機関は、1959年に観光宣伝と促進の目的で設定されたタイ観光協会(TOT)だけである。

4.02 同部門は当然のことながら政府の特定の政策や活動による恩恵を受けてきた。国際航空路の開発は、チャーター便に関する寛大な政策、道路鉄道輸送設備の拡張、投資委員会(BOI)によるある種の投資優遇策の提供などと共に、タイの観光事業を同国の外貨獲得の第3番目に大きい産業に発展させた功績は、観光事業の潜在力を認めただけでなく、それにダイナミックに反応した民間の力によるものである。

4.03 しかし政府の介入がなかったため、観光部門はかなり無秩序に発展してきた。そして、政府を民間部門の両者とも、将来の観光事業の発展には広範囲な公的部門の役割が必要であることを認め始めている。観光事業に関する小委員会が、全国経済社会開発委員会(NESDB)の内部に最近設立され、現在その組織化が進んでいる。同委員会の当面の努力は、最も緊急な問題の解決に向けられることとなる。観光部門の計画と調整は漸次NESDBの全体的な計画に統合されていくものと期待されている。

4.04 TOTの内部では、観光事業の全体的な規定に関するわく組を提示する基本的な観光法についての討論が行なわれている。しかし、民間部門の政治力から見て、そのような法律が採択されるかどうか、又、どのような形式になるのかあまりはっきりしない。少なくとも観光に関する統

2) 23,000室の客室は一室当り約1.5人の雇用を生み出すとの仮定に基づく。

1) 「第3次計画」(現在ほとんど無効である。)は、観光部門に対してほとんどふれていない。

計を収集するための法的規定は定められる必要がある。TOTには、統計局があり、現在観光客数のデータを集めたり、観光客の特色や、支出パターンに関する調査を定期的に行なっているが、占有率や業績、投資計画、その他重要な要因に関するデータの収集について民間部門の自発的協力に頼ることは一般的に不可能になってきている。

4.05 観光促進活動となると、TOTのキャンペーンはどれほど成功してきたかは判断のむづかしいところである。総理府の下で運営され、約200人の職員を抱えるTOTの今年の予算は、たった140万ドルである。この内大部分は給与と促進活動の材料に費される。TOTが一つ一つの観光客供給市場で大規模な宣伝活動をするとなると、莫大な予算が必要となることは明記されなければねらない。しかし実際には、そのようなことを試みている観光地は少なく、又、その効果のほとんど疑問である。ツアー業者や、旅行代理店が、ひとたびタイをその旅行計画に組入れれば、自社の計画を成功させるために、十分な宣伝をするものである。このような促進活動は、各ホテルやホテルチェーン、国際航空会社によってさらに補足される。

4.06 将来関心が高まってくるのは、自然計画と関連規制に対する見通しであろう。1972年12月には、内務省の支配の下に行動する全国土地配分委員会を規定する土地規約条例が出された。<sup>1)</sup> この条例にどのような影響力をもつか、又、土地の配分や開発に対して、同委員会がどれほどの効力を発揮するかを判断するのは未だ時期早尚である。

4.07 同部門に影響を与える政策決定の調整も又、重要である。例えば、タイの観光地を多様化するという、意図的な決定については、自然規制から内陸部への航空機乗入れに対する財政優遇策まで幅広い範囲にわたって緊密な連絡のとれた政策や活動が必要となる。このような欠陥を認識して、最近政府内では、観光事業に対する公的部門の参加を増進する必要について、(又、この意味でTOTの将来の役割について)さかんに討議されている。目下大いに検討されている提案の1つは、観光の分野における政府の責任を二つの機関に分割しようというものである。一つの機関は(a) 観光の促進と宣伝、(b)、ガイドの免許制、ホテルの等級別分類、ホテル従業員の訓練、旅行代理店とツアー業者の監視、みやげ物店の規制など観光サービスの開発、促進及び規定、(c) 観光事業計画、政策開発と調査、などを分担するものとする。同提案はこれらの機能を実行するためには、TOTを独立した省のレベルか、現存の省の中の「局」のレベルか、又は総理府の下の独立した「局」のレベルに引上げるべきだとしている。又、この提案では、第2の機関を「官営事業」(State enterprise)として設立し、自主運営により、特定プロジェクトの遂行に責任をもたせるようにしようとしている。この事業には、土地の売買、内外からの借金、特に遠隔地のホテルやその他の諸施設への投資、そして民間部門と競争することなく「触媒」として活動する権力を与えようというのである。この提案はおそらく修正された後、新内閣に提出される予定である。その間TOTはすでにその活動範囲を広げており、観光事業計画の分野で政府を援助するため、各種調査を委託した。

#### 民間部門の役割

4.08 上述のように、民間企業の観光産業における活動は活発で、一般的に外国人旅行者に対し広範囲にわたる観光施設を提供してきた。又、上述のように、業界の競争ははげしく、とりわけツアーパッケージのかなり競争的な価格を生み出した。そのような競争にメリットがないわけではないが、業界内での協力活動(これは今のところまだ充分には認識されていないが)をとりまとめる余地があるということにも注目すべきである。特に政府の介入が欠如していることから、企業毎の独走のアプローチが、同国ばかりでなく、企業自身のためにならない行為や変化をもたらしてきたのである。

4.09 何らかの形で政府の介入又は協力を必要とする分野は、(i)、過剰な競争をさけ、無節操

1) 詳細は附属資料IIを参照

な慣習を排除し、プロとしてのレベルを維持するため、ホテル、代理店、ガイド、タクシー運転手を等級づけ、規定するなど。(ii) 供給の圧迫と収容力の過剰を避けるため、全国的及び地域割投資計画を調整すること。(iii) 土地利用パターンを最適化し、環境破壊を避けるため、特定地域の総合自然計画を立てること。(iv) 各業者に業界の重要な動きを報告し、政府との政策検討に際しては、観光部門全体の責任ある政治的代弁者として行動する業者間の共同団体を設立すること、などである。

4.10 すでに多くの共同団体が業界に存在しているが、大部分は、比較的新しいものであめ！メンバーは、自社のデータを共有することに関してはあまり協力的ではない。これら共同団体が、観光部門の規制や変革に対する有効な機関に発展するには、いくらか時間がかかるものと思われる。しかし、いく分希望のもてるきざしとしては、最近全業界を網羅する観光連盟が設立されたことである。一般的に見て、民間部門が、さらに協力的で統合的なアプローチの必要性和利点を認識するようになってきているということは言えるであろう。

## 第 5 章 発 展 の 見 通 し

### 需要の見通し

5.01 この先6~7年間のタイにおける観光客の伸びを予測するためには、いくつかの要因を考慮に入れなければならない。この内主なもの、(i) 相対価格の変化、(ii) 観光客供給市場における1人当り実質国民所得の伸び、(iii) 観光地としてのタイの競争力、などである。

5.02 物価の変動については、いくつかのポイントが関連してくる。まず第1に、「二ケタ」インフレの現象は比較的新しいとはいえ、先進国、発展途上国共に、だんだん一般的になってきている。このような新しい経験は、ほとんどすべての物に対する急速な物価上昇という広範囲な経済的影響と相俟って、消費者の間にかかなりの不安感を生じさせている。インフレ問題がコントロールされない内は、消費者の自信喪失はレジャー旅行の支出にマイナスの影響を与えることも考えられる。第2は、(これも同じ位、重要であるが)相対価格の変化である。それぞれの国におけるインフレの度合が異なり、これが為替レート調整によって補正されなければ、ある観光地が他のものより有利になるという傾向が出てくるとと思われる。場合によっては、国内旅行と比較した場合、これまでの海外旅行の競争力を変えることになることもありうる。第3に、石油価格の上昇による旅行費用の相対価格の短期的上昇は、石油関連価格の上昇が次第に他の経済部門に波及し、実質所得や、財サービス価格が旅行価格に(少なくとも部分的に)「追いつこうとする」ようになれば、次第にさがってくるだろうと予想される。

5.03 1人当り実質国民所得の伸びに関しては、1975年は、一般的に1974年に比べてほとんど上昇しないと見るのが妥当であろう。<sup>2</sup>現時点での主な不確定要素は、(i) 景気回復が、1975年末までに現われるかどうか、(ii) 経済成長がどの程度早く通常のペースに戻るか、などである。下記の需要の予測では、1974-75年のタイへの観光客の伸びは比較的遅く、その後1976-80年には、事態は回復し、かなり高い伸び率を示すものと見られている。

5.04 タイの競争的地位は、観光客の貨幣価値によって定義することができる。これは、タイにおける旅行の相対的コストと、ある一定額のお金で手に入れられる観光体験の質とを考慮に入れたものである。これまでの観光客の伸び率と、ツアー業者や旅行代理店との話にもとづいて言うと相対的コストについても、観光体験の質の点でも、タイの貨幣価値は良いという点で意見が一致している。

1) 現存の共同団体はホテルに1つ、ホテル所有者に1つ、旅行会社に1つである。

2) OECDでは、1975年のOECD諸国の平均経済成長率を $\frac{1}{2}\%$ と予測している。これによるとアメリカは $-2\%$ 、日本は $+2\%$ 、西独が $+2\frac{1}{2}\%$ である。

5.05 上記の二つの要素の内、観光客の体験の質は、タイ政府及び観光産業によってかなりコントロールできる性質のものである。その反面、現在の観光資源の質を維持しようという共同一致の努力が欠如しているため、観光客の体験の質はおそらく最も競争悪化の影響を受けることだろう。観光資源の維持には、自然保護から、観光部門の職員の態度まで幅広い範囲にわたる努力が必要である。

5.06 コストの面では、タイはチャーター便や、定期便の団体割引を刺激するよう努力する以外、観光客供給市場の側から旅行費用に影響力を及ぼすことはあまりできないだろうと思われる。しかし、政府と観光産業は、タイ国内の観光関連商品やサービスの競争的価格を維持する上で責任を持つようになる。

#### 潜在需要の分析

5.07 タイに対する4つの供給市場の内、1973年には、合計8ヶ国が全観光客の72%を供給し、三大供給国だけで50%を占めた。—マレーシア(18%)、アメリカ(15%)、日本(15%)、イギリス(6%)、ドイツ(6%)、オーストラリア(5%)、フランス(4%)、シンガポール(3%)。前章で述べたように、1974年の最初の6ヶ月の観光客統計によると、1973年同期と比較して、約5%上昇している。しかし、この統計結果は多くの短期的長期的動きを反映しており、これらは1980年にかけてのタイの市場予測を立てる際、非常に重要となる。

5.08 短期的なもので、特に重要なのは1973年の最大供給国の三つの内二つまでが1974年の最初の6ヶ月間に観光客数が激減したという事実である。アメリカからの観光客は5%減少、日本からの観光客は15%減少であった。これらの結果は、石油危機に伴う両国の経済発展状況をはっきりと反映している。このようなすばやい反応からみて、この減少は、GNPの減少(これはアメリカと日本では他の国々よりもかなりゆっくり現われた)よりも、むしろ物価上昇とそれに関連した消費者の不安に基づくものであったと、諸々の根拠により判断できる。このため、所得要因に関連した観光客の減少は、1974年から1975年にかけてさらに発生する可能性がある。これまでの日本人グループの海外旅行の多くは会社関係のもの(又、一部には会社の費用によるもの)であったため、短期的な減少はおそらくアメリカよりも、日本の方がより大きくなるものと思われる。<sup>1</sup>

5.09 しかしながら1974年の最初の6ヶ月におけるマレーシアの観光客の38%の伸びは、日本とアメリカからの観光客の減少を相殺してもなお余る伸び率である。ホンコンとシンガポールを除けば、マレーシアは東南アジアでは最も繁栄している発展途上国であり、過去10年間、GNPの高い伸び率と、低いインフレ率を維持してきた。比較的偏った所得の分配は、外国旅行の出来る多くの裕福なビジネスマンを生み出した。タイ南部のビーチリゾートであるソクラーとハーデイヤイが近いことと、道路と鉄道が改善されたこともあって、マレーシアの観光客は急速に伸びたのである。

5.10 石油輸出国としてのマレーシアの経済は、石油価格の値上がりによる恩恵を受けてきた。これは、石油価格の値上げによってマイナスの影響を受けたアメリカや日本とは対照的である。マレーシアの輸出に対する強い依存度は、勿論、日本やアメリカ、及びその他の経済諸国の急激な経済活動鈍化によって影響を受けやすいことを意味している。しかし、短期的には、GNPの伸びの鈍化がタイへの旅行の伸びにひびくことはあるまいと思われる。これには少なくとも2つの理由がある。(i) 1973年の実質所得の伸びと、所得配分の継続的改善の結果、これまでになく多くのマレーシア人がレジャー旅行の出来る所得レベルに達したこと。(ii) GNP伸び率の短期的鈍

1) この問題の潜在的重大さは、最近日本において、労働者が事実上レイオフされるという同国では比較的新しい現象に反映されている。

化は、当然外国旅行を、ヨーロッパのような遠い目的地からタイのような近いところへ変えさせるであろう。勿論タイの観光収入が、それほど観光支出の多くないマレーシア人によるマーケットシェアが増えることによって影響を受けることは銘記されねばならない。

5.11 1974年上期のヨーロッパからの観光客数は、国によってかなり異なるが、一般的に約8%増加した。二大供給国であるドイツとイギリスからの観光客数は増加したが、三番目に大きな供給国であり、過去数年間もっとも急速に伸びていた国の1つであるフランスは、いくらか減少した。タイへの観光客供給源として同じく重要なスイスとイタリアは、ヨーロッパの平均伸び率よりも、さらに急速に増加した。

5.12 これらの結果は、ヨーロッパにおいて観光客を送り出している国々の1974年上期の一般的な傾向とは、少し異なっている。OECD諸国の予備データでは、ドイツを除き、ヨーロッパ諸国からの観光客流出量は、一般に減少している。観光客の流れが、比較的近いところから、さらに遠い目的地へ向うようになるという傾向について一般的結論を導き出すのはまだ時期早尚であるが、ヨーロッパ各国を訪れる観光客の数が減少しているということだけはいえる。<sup>1</sup>

したがって、タイの継続的な観光客の伸びは、極東の長距離旅行市場の方が、比較的近い目的地の市場よりも、物価や所得弾力性が低いということの意味するか、又は、タイの魅力と、比較的安い航空運賃が、競争相手の目的地よりも、旅行者の貨幣価値を高めているともいえる。おそらくこの二つの要因の両方によるものであろう。

5.13 シンガポールからの観光客の伸びは、マレーシアとかなりよく似たパターンをとり、1974年上期には3.4%増加した。

オーストラリアからの観光客は、他の諸国と比較すると、おどろくほど強い伸びを見せ、1973年の同期より70%以上増加した。この大巾な増加は、かなり最近までカンタス航空の団体料金座席の不足によって抑制されていたタイへの観光旅行に対する強い潜在的需要を反映するものである。タイにとって、オーストラリアとシンガポールは重要な市場となるものと思われるが、このような動きは、まだ新しいものであるため、確固たる結論を下すことは不可能である。

5.14 1974-75年の調整期間がすぎれば、タイに対する4大供給市場の観光客の伸び率は、もっと正常な状態に戻るものと期待される。最も重要な国々の内、マレーシアと日本はおそらく長期的に見れば、さらに大きな伸びを見せる最大の潜在力をもつ国々である。ヨーロッパでは、数ヶ国が極東への長距離旅行市場を開拓し始めたばかりであり、フランスとイタリアは特に大きい潜在力をもっている。しかし、ドイツはチャーターグループの市場では依然首位を保ち続けるものと見られる。オーストラリア市場は、絶対数こそ比較的小さいが、特に活発になるものと思われる。

5.15 上記の分析に基づいて言えば、主な市場からのタイへの観光客量の増加に対する長期的見通しは良好である。下記の表は、1974-1980年間について、三つの観光客量の予測を示すものである。

タイにおける観光客数：1974-80（単位千人）

	低予測値	中間予測値	高予測値
1974（実質値）	1107	1107	1107
1975	1145	1145	1145
1976	1235	1280	1325
1977	1335	1435	1540
1978	1440	1605	1785

1) 1974年の観光客数の減少は、ユーゴスラビアで32%（最初の4ヶ月）、ポルトガルで20%（6ヶ月）、ギリシャで10%（5ヶ月）、スペインで9%（7ヶ月）イタリアで6%（4ヶ月）、スイスで10%（6ヶ月）、アメリカで2%（5ヶ月）であった。

1979	1555	1800	2070
1980	1680	2020	2405
1974-75 増加分	3	3	3
1976-80 年間増加率	8	12	16
1974-80 %	7	10	13

5.16 低予測値は、現在の世界経済の諸問題が一般的に予測ほど速く解決しないだろうとの仮定に立っている。しかし、1974年上期の平均5%という積極的な観光客の伸び率から見れば、これから1980年までの間に、タイが7%以上の年間平均伸び率を達成できなければ不思議である。1976-80年間の経済回復が比較的早いと仮定し、供給のひっ迫やその他の国内事情を無視すれば、潜在的なマーケット需要によって、タイは高予測値を達成するか、あるいはこれを超えるとも考えられる。

5.17 中間予測値では、観光客数は倍増して1980年には約200万人にはなるとしている。この予測値は、主要供給市場の潜在的な伸びに関する上記のコメントの点からも、過去の傾向（1974-80年間に對する予測値10% p.a. に対し、1965-73年間の実質年間平均伸び率は22%）から見ても、妥当なものと思われる。

#### 供給の見通し

5.18 現在のかなり高いホテル占有率からみると、短期的な収容力の追加は正当であると思われる。幸い、現在建設中の多くのホテルは、この先2、3年の間にオープンする予定である。1975年末までには、パタヤの供給ひっ迫は、1,100室以上の客室追加によってとり除かれることとなる。チェンマイでは、さらに250室がオープンし、タイ南部でも430室がオープンする予定である。<sup>1)</sup> BOI提供による資料によると、1975年から77年にかけて、さらにバンコクで2,500室、パタヤで1,400室、ブケットで350室建設される予定という。そこで国際級ホテルの総客室数は、現在の9,000室から、1977年には13,000室に増加するものと予測される（第7表参照）。

5.19 これら追加分の客室がすべて完成すれば、需要が再び供給に追いつくまで、過剰収容力（占有率の低下）が生じる地域も現われるものと見られる。しかし1977年以後は、もし需要が上記の中間予測値に従って上昇すれば、1980年までには、合計23,000室にまで客室を増やさなければならなくなる。（この予測は、第6表に示されている多くの仮定に基づいたものである。）

5.20 一室当りの平均投資コストを25,000ドルとすると、ホテル収容力が9,000室から23,000室に拡大すれば、1974年価格で約3億5,000万ドルの設備投資が必要になることになる。負債/資本比率の平均が60:40とすれば、長期の借入れ資本の必要額は約2億1,000万ドルに達することとなる。総必要資本のおよそ15%は現在建設中の客室のため調達されている残りに関しては、過去の経験によると、十分な利潤を生むものと思われるホテルプロジェクトに対しては、民間資本や銀行からの借入れ資本が得られるものと思われる。しかしながら、満足すべき結果を達成できるかどうかは、ある程度、需要の伸びを新しいホテルの収容力の開発との間の調整にかかっており、政府が観光部門を監視し、民間部門の協力体制を改善する理由もここにあるのである。

5.21 ホテル投資の予測値を達成するためには、産業基盤設備も各地域で改善される必要がある。特にチェンマイとブケットの開発を含む、主な多様化計画を実行するためには、その必要は大である。これらの必要性については、第2部で、潜在的な世銀のプロジェクトの確認に関連して述べることにする。

1) ブケットで250室、ソクラーで180室。



5.22 一方、雇用の伸びがさらに増大すると、ホテルの中堅職員と管理職に対する何らかの形で訓練計画を立て、実施することが必要となる。この産業基盤と訓練の二つは、公的部門の役割が強化されるべき分野としてさらに追加されるべきである。

## 第 6 章 観光事業の経済的社会的側面

### 経済面：現状

6.01 これまで観光事業がタイの経済成長に貢献してきた最も大きな点は、同部門による外貨獲得である。総外貨収益は、1965年の約2,500万ドルから、1973年には1億7,500万ドルに増加した。これは1973年の総輸出収入の8%に当り、ゴムと米について、観光事業を第3番目の外貨獲得源としている。<sup>1</sup>

6.02 純外貨収益は、同産業の「漏損」(leakage) 的性格のため予測がむずかしいが、一般的に観光部門支出の輸入コンポネントは比較的低い。この報告書の他の部分で述べたように、ホテル投資の輸入コンポネントは、30%という低さである。産業基盤援助への投資は、平均約20%の輸入コンポネントを含む。営業コストの面では、国際級ホテルでは輸入は出来るだけ低くおさえる傾向にあり、このため営業による外貨損失は、売上げの15%以下になるものと思われる。いくつかのホテルは大手国際ホテルチェーンとマネジメント契約を結んでおり、契約料は売上げの6-8%である。しかし業界全体から見れば、これはおそらく、外貨の漏損としては少額にすぎない。外国人に対する配当支払いや外国ローンに対する利息なども、タイは国内の民間部門勢力が支配的であり、ホテル融資には国内の財源が利用できるため、比較的少額である。

6.03 観光客の国内での支出の約半分がホテルの食事と宿泊費に使われるだけで、あとの半分は、買物、見物、「その他」に振向けられるということを銘記せねばならない。買物は、数多くの良質な国産の美術品や手作り民芸品などがあるため、おそらく最も輸入コンポネントの低いものであろう。これらの項目は、観光支出の約27%にあたる。輸送に対する外貨コストは、ほとんどの観光バスやタクシーが燃料と共に輸入品であるため、他の観光支出に比べて比較的高くなるものと思われる。

6.04 ホテル経営の外貨コンポネントが18%、買物が5%、輸送が50%、その他が10%と仮定し、観光支出の配分に従ってこれらの漏損に加重値を与えると、観光部門からの純外貨収益は、総外貨収益の80%を多少越える額になるものと思われる。

6.05 今までのところ、観光部門が雇用に与える影響力は、それほど大きくなかった。一室当りの平均従業員数を1.5人と見ると、現在同国内の客室が約23,000室であるため、ホテルでの直接雇用はたった35,000人にすぎないものと予測される。間接雇用は予測がむずかしいが、タクシー運転手、ガイド、店員、手工芸従業員、文化紹介者、農民などが含まれる。およそ35,000人が観光部門の支出によって、このような職業に従事しているものと思われる。そこで直接的、間接的には、観光部門は約7万件の新しい雇用口を生み出したということになる。しかし予測総労働力約2000万人から見ると、これはほんのわずかにすぎない。

6.06 地域開発の面でも、観光事業による影響はこれまでのところ比較的小さいものであった。例えば、ホテルの全客室数の半分以上と、国際級ホテルのほとんど全部は、バンコク-パタヤ地域に集中しており、おそらく6-8つの国際級ホテルが他の地域にちらばっているにすぎない(チェーンマイ、ソクラー、ハーディヤイ、ブケット)。このような集中は、ある点では、「多国めぐりツアーパッケージ」の一部としてタイの観光が発展した点。又、ある点では、外国人旅行客が費用や日程などの関係で遠隔地まで足を伸ばせなかったという事実を反映している。

6.07 これまで観光事業が雇用に与える影響力は比較的小さかったことから、国内の所得の分

1) 第8表参照

配は、観光部門の伸びによってそれほど影響されなかったと言えるであろう。ホテル・従業員の所得に関して言えば、彼らの賃金は、現代の産業部門の中でも最も高い方に属するが、ホテル収入の15—20%にすぎない。もっと所得の高いグループに対しても、それ以上とは言わないまでも、およそ同程度の割合の額がマネジメント料や配当、利子などの形で配分されている。ホテル以外では、手工芸や農業などのような比較的労働力を多く必要とする職業に対する雇用や所得が拡大されたことからみて、この方面での純粋な所得分配効果は、ホテル関係分野よりもかなりよくなっているものと思われる。

6.08 データ不足から、観光部門の純政府歳入への貢献度を推計することは不可能であった。観光事業による政府歳入は、少なくとも次のような財源から発生する。(I) ホテル投資家や、関連民間企業の事業家によって支払われる個人所得税。(II) 観光事業会社の法人所得税、2%の旅行会社に対する物品税を含む、事業税、ホテルや他の観光部門会社によって輸入された商品に対する関税、出国旅行者に対する空港税。観光部門の法人及び個人所得や売上げが税金申告のため少ないに報告されているかもしれないということも考慮に入れて非常に大まかに計算したところ、観光事業からの直接政府歳入は、1973年で3—500万ドルあたりだったろうと予測される。残念ながら政府歳入の数字は部門別に分類されていないので、この予測値がどれ位正確なものか判断することはできない。

6.09 資本支出に関して言えば、観光部門は、政府によるある種の投資、特に交通機関に対する投資の恩恵を得たとはいえ、政府が観光部門に対し特別の支出をするということにはなかった。一般的にホテルは既存の産業基盤のある都市部に建てられるか、又は、遠隔地でも必要な産業基盤のないところは独自で整備した。

#### 経済面：将来の潜在力

6.10 観光部門の発展に伴う将来の影響力は現在よりもかなり重要になるとも考えられる。しかしこのためには、政府が多くの重要な政策をとることが必要である。この内でも観光部門の発展のために統合的な経済計画を立てることは特に重要である。この計画によって、他の部門に対する観光部門内における投資の必要性を確立し、観光事業の発展による純経済利益を最大限のものにするよう、観光事業の発展と補助部門の発展とを統合するような方法を確立すべきである。

6.11 例えば、地域開発に関しては、国内の観光地の多様化 — チェンマイ、ブケット、ソクラー・ハーディヤイ、その後徐々に北部と北東部の選ばれた地域への多様化 — に対して、市場の見通しは非常に良好である。しかし、適切な自然計画がなければ、(このことはバタヤにもあてはまるが)、無秩序な観光事業の発展がこれらの地域に与える影響は非常に不幸なものとなる。さらに観光事業の最大限のプラス効果を得るためには、必要な産業基盤や補助産業(農業など)も時機を合せて開発しなければならない。

6.12 観光事業の雇用への貢献度も、非農業部門にさらに多くの人々を吸収する必要が生じるにつれて、これまでよりもさらに重要になるものと思われる。つい最近まで、全体的な失業率は非常に低かったが、これは一部には、耕地面積が増え続ける可能性があったためである。しかし新しい土地がだんだん耕作に適さなくなってくるにつれ、その土地の人口密度は大きくなりはじめている。一方、農業における労働生産性は比較的低く、季節的失業もかなり存在する。ある地域では2期作が問題解決の一部となることもあるが、一般的には、農業以外に新しい雇用口を見つける必要がますます高まるものと思われる。

6.13 観光利益の分配に関しては、いくつかの点に関係してくる。第1に、観光関連の産業基盤に対する政府の投資は、使用料か受益者に対する直接間接税による政府所得によって相殺されるべきである。第2に、民間部門による土地への投機の可能性がある場合には、何らかの形による地租や資産売却所得税などを適用すべきである。第3に、概して所得の高い個人が受け取るホテルの遞増収益は、手工芸や農業生産などの観光関連補助部門とホテル部門の両方を拡張して、比較的貧

しい人々の雇用機会や所得を増やすことによって均衡を保つようにすべきである。

## 観光事業の社会面

6.1.4 タイ人が自分の力で勝ち得た親切さに対する評判は、非常に重要な観光資源となっている。一般的にタイ人は外国人旅行者を非常に熱意を持って歓迎してきた。ナショナル・アイデンティティーの重要な要素は、他の国々に敬意を表すると共に、自国の政治的・経済的独立の歴史に強い誇りを持つことである。その結果得られる自信によって、卑屈になることなく、外国人旅行者の要求に応えることができるようになるのである。このようなことはこれから増え続ける外国人旅行者に対し受容的な態度を維持していく上で重要な要素である。

6.1.5 しかしながら、観光事業の社会的影響は、全てプラスのみばかりではなく、少なくとも三つほど潜在的な問題がある。まず第1は、多様なタイ文化のユニークな要素がいくつかコモディティ化されることである。例えば、今のところそれほど重大な問題とはなっていないが、北部の高原族に与える外国人旅行者の影響を心配する声が地方観光当局から上っている。これらの地域へのツアーを計画する際には、かなり文化的感受性を必要とする。これまでのところ、ツアー企画者達は同地域を訪れる少数の観光客の破壊的影響を最少限に食い止める点で比較的成功的である。しかしチェンマイが新しい主要観光地として開発された後には、将来の観光客量も増えることから、過剰な商業化やその他類似の諸問題を避けるため、充分慎重な計画を立てることが必要である。

6.1.6 第2番目の問題は、観光事業発展による経済的影響とより密接に関連している。主な観光地周辺の地域に住む貧しい人々、特に農民の間は、観光施設開発によるコストや利益の分配に関して不満が出てきている。例えば、パタヤでは、主にパタヤビーチのリゾートホテルの人々の需要のために建設されている大規模な貯水池のために農民の土地を買収したことに対し、地元では大きな反対運動が起った。その結果、問題が解決されるまで、貯水池の建設工事は中止となってしまった。ある政府の役人の意見によると、このようなリゾートは、金持ちが楽しむ場所というイメージがあるため、地元民の間では「観光地所」(tourism estate)に対してかなり反発が起きてくるだろうということであった。このような感情はある程度どの地域でも存在するものであるが、リゾートの開発が、十分な長期的補償を与えることなく地元民の土地や、その他のコストの損失を招くようなことになれば、事態はますます悪化するものと思われる。

6.1.7 第3番目の問題は、世界各国のほとんどの都市に共通のものであるが、外国人旅行者に対する安全の問題である。最近バンコクの周辺では、強盗やその他の事件の発生件数が増えているようである。

6.1.8 しかし一般的に言えば、観光事業の社会的影響は、これまでのところタイにとって悪いものではなかったと言えるであろう。しかしながら、観光客数が二倍に増加し、観光地が多様化することによって、地元民と外国人旅行者との接触範囲が広がることから見て、潜在的な将来の影響について充分考慮しなければならない。

## 第 2 部 プロジェクト

### 第 7 章 投資の必要とプロジェクトの可能性<sup>1</sup>

#### (a) 新しい分野

##### ブケット

7.0.1 タイ南部地域計画チーム<sup>2</sup>は、ブケット島がタイ南部で最も観光潜在力の大きい地域で

1) それぞれの調査地の産業基盤と自然条件の詳細は、附属資料IIに述べられている。

2) タイ南部地域計画調査は、Huoting Technical Services, Ltdの指示の下に、イギリス数社の共同組合によって運営されており、今年完成した報告書が当ミッションに与えられた。

あると確認した。バンコクの南920 Kmのところにあるブケットとその周辺部は、すばらしいビーチや風景の他、ボートや釣り、スキndaイビングなども可能である。海が荒れる季節を除けば、水は澄んでおり、同地域では最も美しいさんご礁もある。又、同地域はえび (Lobster) やその他の海産物でも有名である。当ミッションは、同島の開発に対するいくつかの計画について報告を受けたが (この中には、市から借り受けた土地に大きなリゾートを作るという、バンコクのドン・タニ・ホテルの所有者である Piyaoui 家の大がかりな計画も含まれていたが)、現在のところ外国人旅行客が利用できる観光施設は非常に少ない。

7.02 ブケットの観光事業に投資する際には、次の事柄を考慮に入れなければならない。

(I) 今のところ同島へは簡単には行けない。

(II) 市場は当初の内は主にヨーロッパからのビーチ指向型の旅行者に限られるものと思われる。

(この市場は、タイのバタヤの他に、マレーシア、シンガポールなど近隣の観光地によっても開発されつつある。)

(III) 同島の天候状態から需要は季節的なものとなり、施設の利用は多少最適条件を割るかもしれない。

(IV) 同地域の資源は、同島のすずの採掘と、沖合への礫石くず投棄<sup>3</sup>によって、次第におびやかされているといわれる。

(V) ブケットの1人当たり国民所得は、国内でも最も高い方であり、失業は問題となっていないことから、同島における観光事業投資の社会的・経済的利益は、他の地域に比べてそれほど重要ではないと思われる。

7.03 すずの採掘は同島の経済にとって重要であるため、政府は、観光事業開発との両立を決定し、これら二部門が同時に発展するような方法を早急にうち立てなければならない。このような決定を行なう際には、同島の市場と、観光事業投資の社会的、経済的可能性を考慮に入れ、無秩序で無計画な開発が避けられるよう、マスタープランを立てる必要がある。

7.04 このようなマスタープランは、同島の集中的な観光開発のための地域を指定し、同島の資源を保護することを目約としなければならない。(地域計画調査会では、まず、アオ・バトンから始めるよう勧告している)。これらの地域のほとんどは今のところまだ開発されておらず、基礎的な産業基盤を整備しなければならないだろう。さらに同島の道路とゆくゆくは空港も、改善し拡張しなければならぬ。しかし空港建設を決定する際には、大規模な整地作業が必要なため、コストが高くなること、又、南部地域を受持つ空港が、つい最近、近くのハーデイヤイに完成したということらを考慮に入れなければならない。残念ながら現在のブケットのビーチや人口の分布状態では、必要な投資のいくつかは、地元コミュニティに役立つよう拡張するのは容易ではない。実際、観光事業のための場所を確保するためには、人々を移転させ、農地を買収する必要がある場合もでてこよう。

#### ソクラー/ハーデイヤイ

7.05 ソクラーの町の主魅力は、砂浜の多いビーチや、豊富な海産物や果物などである。ソクラーの南約26 Kmのところにあるハーデイヤイは、タイで最も裕福な町の1つであり、南部における商業の中心地である。これら二つの町は、マレーシアとの国境に近いこと。道路や鉄道の接続が改善されたこと、又最近ハーデイヤイ空港が完成されたこともあって、マレーシアやシンガポールの住民にとって、主な観光の中心地となっている。この地域はこれからも近隣諸国からの旅行客を引きつけることとなるだろうが、他の旅行客が同地域を訪れるためにタイでの滞在を延ばすということは起りそうもない。当面、宿泊施設は充分であり、産業基盤を拡張する必要はほとんどない。

---

3) 1974年12月に国会で承認された新しい法律によって、ブケットとその周辺部の景勝を保護することができるかもしれない。

## チェンマイ

7.06 メンライ王によって13世紀にはじめて町としての基礎が築かれたチェンマイは、北部における観光の見どころである。比較的開発による害を受けていないこの町は、バンコクと興味深い対照を見せており、高地のため気候も比較的涼しい。バンコクの北約80.0 Kmのところにあるチェンマイは、数多くのフェスティバルの中心地であり、多数の旅行者、特に国内の観光客を引きつけている。この町には非常に美しい寺がいくつもあり、その周りには小さな村々がある。ここでは陶器、木彫、傘、作り、金工、などの手工芸品の生産に従事しており、これらはチェンマイの色とりどりの店で売られている。とくに魅力があるのは、北部の山合いにある高原族の居留地への日帰り旅行である。

7.07 当ミッションとしては、チェンマイはタイの観光施設を多様化するための第一の開発候補地であると判断する。チェンマイのユニークな魅力や、ブケットよりもバンコクに近いという事実は、大きな市場を保証するものである。さらに同地域では、すでに観光事業が農業に次いで2番目に重要な経済活動となっている。将来、農業の雇用が少なくなるにつれ、観光事業が、市場に現われる労働力を吸収する活力のある代替源として期待されるようになるものと思われる。

7.08 「1969年太平洋地域旅行連盟(PATA)の講習会がチェンマイで開かれ、世界中の旅行業者の注目をこの地域の潜在力に集めた。しかしバンコクから遠いため、外国人旅行者の数は、1973年にはまだ15,000人以下であった。これを、同年この地域を訪れたタイの旅行者65,000人と比較されたい。道路と鉄道は完備しているのであるが、空からのアクセスが観光客の伸びのあい路となっている。チェンマイの空港は小さく、設備も悪く、輸送もタイの国内航空会社であるタイ航空に関連した制度上の問題その他によって、妨げられている。現在タイ航空がバンコク-チェンマイ間のルート(同社の最も利益の多いルート)を手離すことが出来ないのは理解できる。又、同社は輸送力が限られているので、チェンマイへの便を増やすことも出来ない。空港以外の産業基盤も同様に不備である。同市(人口約10万)の現在の給水システムの容量は限界に達しており、10年前に建設された部分的な下水道設備も早急な拡張が必要である。同市の産業基盤については、附属資料2でさらに詳しく述べられている。

7.09 しかしながら、航空路の改善や産業基盤の強化を行なう前に、同市とその周辺部に対する自然計画を立て、又は採用し、現在の魅力を保護するために規制を実施することがまず必要である。追加的観光宿泊施設の開発に対し、いくつかの案が考えられるべきである。それぞれ長所も短所もあるが、すべて、現存の空港やその他の産業基盤の改善を必要とすることになる。これからの案には次のようなものがある。

### (i) 同市にとって欠くことの出来ない部分としての観光地の開発

この考え方にはいくつかの利点がある。(特にもしこのような観光地が、現在の市の境界線内よりも、むしろ同市の近くに開発された場合)。まず第1に、インフラストラクチャー・サービスの提供が比較的簡単で、同町にまで拡大することもできる。第2に、観光地所を住民のコミュニティとはっきり分離することによって、起こり得る社会的まさつが避けられる。第3に、この観光地はチェンマイの住民を雇うことによって運営でき、通勤の問題もなく新たに住宅施設を準備する必要もない。そして第4に、リゾート地域の開発は、独自に指導し、コントロールすれば、地域計画についての法律制定を実施する余裕のない市当局をわずらわすこともなく、全国的な都市計画法の形式をめぐる反対論や議論によって生じる遅れを招くこともない。主な欠点は、一特定地域に十分な数の客室を収容できるような広い土地を手に入れることは出来そうもないということである。

### (ii) 2~3のホテルクラスターの開発

この案のために土地を確保することは比較的容易で、開発される公益事業は、ホテルクラスターだけでなく、その間の地域でも利用できると思われる。しかし、全地域に対する地区別区分規定の導入や開発規制はやはり考慮されねばならない。

### (III) 全市に分散した宿泊施設の開発

この成り行きまかせて、費用がかかり、最も望ましくない方法は、正に現在行なわれているものである。同市の都市開発計画という観点から、多くの分散したホテル用地へのインフラストラクチャー・サービスの供給の必要性を検討することが望ましいと思われる。

### (IV) 市外に分散した宿泊施設の開発

事情は上記(III)とまったく同じであるが、さらに不利な点は、インフラストラクチャー計画の恩恵を受けるのは、既存のコミュニティーの内、あるとしてもほんの一部であるということである。

### (V) 山間部におけるリゾートの開発

この案の魅力は、その土地のほとんどが国有地であるということである。しかし投資額がかさむということが、どんな利点よりも大きく響く。これら諸案 — そのコストと利益 — については、詳しい調査が必要となろう。

#### (b) 既存の観光地 — バタヤ

7.10 タイ湾に面したバタヤは、バンコクから簡単にドライブできる魅力的な観光中心地である。最近までほとんど知られていなかったが、バタヤは今では主要なビーチリゾートに発展している。現在同地には一流ホテルの客室が1,200室ほどあり、この先2~3年で、さらに2,500室が追加されるものと見られている。しかし同リゾートは、全体的な自然計画や開発規制が何もないままに発展し、その土地利用パターンや産業基盤には、重大な欠陥がある。同リゾートで働く地元住民の生活状態は貧しく、国や市の行政が行き届いていない。ホテル収容力や観光事業全般のこれ以上の開発は、同地域の産業基盤や都市計画の問題をさらに悪化させることとなろう。産業基盤設備の崩壊や、公害の増加、社会的争いなどは、バタヤの観光事業ばかりでなく、観光部門全体の発展にとって不利を宣伝となるものと思はれる。しかも、政府は、バタヤの近くのラエム・チャバン (Laem Ohabang) に、2つ目の深海港湾を建設するか、さらに南にあるサタヒッピ (Sattahip) の既存の港湾を改装し開発することを考えている。ラエムチャバンに港湾を建設しようという決定は、その結果、同港湾の近くに多くの重工業が進出することを考えると、バタヤの観光事業の発展に重大な影響をおよぼすことも考えられる。

7.11 現状の調査結果が手に入り、これからの開発結果の分析が行なわれるまで、宿泊施設のこれ以上の建設は中止するか、速度をゆるめるよう、早急に努力しなければならない。このような調査では、とりわけ、現在と将来の交通パターン、ビーチの利用、海岸や海の汚染、地元住民の生活状態などについてしらべなければならない。

7.12 バタヤの現在の幹線道路は、既存のホテルとビーチの間を走っており、交通量ははげしい。この道路をホテル群のうらに移転させ、その代りに歩行者用プロムナードを作れば、海岸線の自然の魅力は大きく増すことになるものと思われる。海岸地域の利用については、もう一つ問題点がある。ボートが海岸全体にわたってひき上げられており、このため、その他の海のスポーツを妨害して大変危険である。適切な係留設備や波止場のある中央マリーナを作れば、事態は改善されるものと思われる。さらに、マリーナに隣接する土地を取得するか、借ることができれば、この場所をレクリエーションセンターにし、レストランや商店、事務所、遊び場などを作って、社交や文化の中心とすることもできる。現在バタヤの主なビーチの西のはずれに分散している商店やレストランの大部分は安普請で建築的価値もなく、これらは改善させるか、移転させるべきである。プロムナードやマリーナ、リゾートセンター、いくつかの商店やレストランの小さな集合体などは、バタヤに楽しくユニークなイメージを与えることとなろう。

7.13 タイのどの地域でも見られるように、バタヤでも、地区別区分規定や開発規制というものはない。このような提案は土地の買収、既存のホテルへの新しい接続道路に対する地役権や通行権の確立、家屋の移転などさまざまな問題を引き起こすこととなる。しかし、国際的な衛生規準や美的レベルでは容認できないような開発を避けるためには、何らかの規制や再検討が必要であ

る。

7.14 十分な給水システム（附属資料2参照）の建設は早急に必要である。ほとんどのホテルでは多数の個人所有の井戸から水をひいてきているが、これはだんだん塩分の量が多くなってきており、下水処理が規制されていないことも合まって潜在的に危険な衛生状態となっている。このような理由から、いくつかのホテルでは、かなりの費用をかけて、タンカーで水を運ぶ方法をとっている。

7.15 バタヤに独自の水源を確保するため、灌漑局は最近、およそ550万ドルの費用でバタヤから約12Kmのところ貯水池の建設をはじめた。しかし土地買収の問題のため、建設工事は中止されている。貯水池用の予算資金はあるが、給水設備の方は、財源も計画もまったくないようである。

7.16 バタヤには集中下水処理設備がない。ビルはこし場と排水穴のある腐敗タンクをもつことを要求されている。これらのタンクは今のところ何も重大な問題を引き起してはいないが、将来同地域が建て混んでくると問題が起きてくるかもしれない。これと関連した問題は湾と海岸の汚染である。レストランや商店、船などが湾に汚水や排棄物を投げ捨て、船による油の投棄や、タバコ工場による流水から生じる汚染がさらに拍車をかけている。1972年と1973年初頭に行なわれたアジア技術研究所（Asian Institute & Technology）の調査では、湾内の水は乾燥期には比較的汚染がなかったと結論を下していたが、同地域の観光事業が大きく発展すれば、追跡調査が必要となる。

7.17 バタヤは幹線道路の近くに位置し、バンコクにも比較的近いため、交通の問題はない。又、電力の不足や電気通信設備の不備というものもない。

#### (c) ホテル貸付け

7.18 第5章で述べたように、1975-80年間におけるホテル産業の必要借入れ資本は、約1億5,000万ドルになるだろうと予測されている。タイにおける過去の経験から見て、又、ホテル経営は将来も引続き高い収益を上げるだろうとの予測から、必要な融資は国内の個人の他、観光事業に多大な関心を寄せてきた多くの民間金融機関からすぐに調達できるものと予測される。しかし、ホテルに対する貸付け金のほとんどは、非常に短期で、その時々々の利率——現在は年率約15%——で6ヶ月から12ヶ月返済というものが大部分である。これらの条件は非常にきびしく、普通より建設期間が長くかかり、五分五分の占有率を達成するまでの期間が普通より長くかかる新しい地域のホテルにとっては特に困難を生じる。しかし、この現状は銀行が資本に参加し、返済期限のきた借入れ金を再度延長するという事実によっていくらか緩和されている。同部門の長期的利権からみて、将来のホテルプロジェクトは、同産業の要求によりかなった条件で融資されるべきである。ホテルに課せられる利率は市場のレートを正しく反映するものであるべきではあるが、支払い猶予期間や返済期間を延長することに対しては、充分正当化できる。当ミッションは全ての可能性を調査する機会がなかったが、一つの案としては、タイ国際金融公社（E.F.C.T）が、直接ホテルに貸出しを行なうか、再貸付けの条件が現状よりもよくなっていることを確かめた上で既存の金融機関を通してホテルに貸出しを行なうことによって、その役割を増大することができると思われる。

#### (d) 訓練

7.19 過去10年間の急速なホテル産業の発展にもなつて、訓練を受けた、熟練した従業員——特に監督者レベルのもの——に対する需要に応えることがむずかしくなってきた。ホテル要員のための訓練コースや職業学校は、公立、私立とも数多くあるが、これら機関の質は、設備やカリキュラム、講師などの点で不備である。例えば、国有のバンコク専門学校は1968年に、一度に計50人の学生を訓練するため、短期間（3~4ヶ月）のホテルの基礎コースを始めた。1970年には、監督者レベルの職員に対する需要に応えるため、同コースを1年間のプログラムに格上げ

することを決定した。しかし、資金不足のため、同プログラムの遂行はとうとう成功しなかった。その他の機関も同じような問題に直面している。北部では、チェンマイ大学の人文学部が1969年、ホテル経営のコースを開設し、これを専門科目にする計画だった。しかし、適当な設備や資格のある講師が不足していたため、この計画はあきらめなければならなかった。

7.20 基礎レベルの職員に対しては、恐らく社内訓練で充分間に合うだろうが、中堅職員や管理職は同じような方法で訓練するわけにはいかない。そこで当ミッションは、ホテルの全体的なサービスレベルを向上させ、さらに能率的で定安したホテル定業に貢献するようなスタッフ訓練プログラムを計画するよう勧告する。このようなプログラムは、ゆくゆくは訓練の分野において特定のプロジェクトを計画する際の基礎となるものと思われる。

## 第8章 主な問題と将来の実行活動

8.01 結論として、当ミッションは、世銀が特定のプロジェクトに関し、タイ政府を援助することによって、観光事業における公的部門の役割を大きく向上させるよう、力を貸すことを考慮するよう勧告する。これは、観光事業の継続的且つ秩序ある発展を保証するばかりでなく、同政府がその他の社会的経済的又は環境上の目標を達成するよう援助することにもなる。パタヤの場合は、必要な産業基盤設備や、何らかの形で規定や規制の必要性の点からも、こうした援助が急務である。同地ではホテル開発がすでに進行しているので、上記のような作業に着手するには最も困難な地域でもある。さらに、当ミッションが訪れたその他の地域の内、観光事業のための産業基盤開発プロジェクトに対し最も潜在力の大きいのはチェンマイ、次いでブケットである。しかし、世銀融資に適したプロジェクトが開発されるとなれば、主な制度上の問題や土地規制の問題が解決されねばならない。

8.02 制度上の問題に関しては、明らかに解決が必要なものが数多くある。観光客に質のよい内容を提供するという事は連続的なプロセスであり、同産業に対するある種の政府規定が必要である。このためには、基本的な観光事業法を制定し、これを遂行する機関を創設（又は指定）することが求められる。現在の組織やそれぞれの帰属の利害からみると、このような問題は当然困難を生じるものと思われる。プロジェクトレベルでは、三つの段階 (i) 準備, (ii) 遂行, (iii) 運営, についてそれぞれ分類しなければならない。プロジェクトの準備としては、コンサルタントの起用と、タイの観光事業に最も経験のあるタイ観光協会 (TOT) の援助が必要であると思われる。プロジェクトの遂行に関しては、TOTの機能は、その憲章によって、宣伝と促進に限られている。しかも、TOTの職員数は今のところ少なく、大規模なプロジェクトを遂行する能力はない。全国経済社会開発委員会 (NESDB) は過去に類似のプロジェクトを扱った経験があるが、これは遂行機関というよりもむしろ立案組織である。バンコクから離れた地域にあるパタヤとチェンマイのプロジェクトの性質から見て、内務省がその遂行に必要な要素を統括することが妥当と思われる。地域計画や、公共事業の建設は市町村当局の管轄であるが、これら当局は直接内務省に報告している。内務省は、市町村の計画、建設活動を統合し、場合によっては直接プロジェクトの実行に参加したり、技術援助を提供したりする。同省は、政策計画室、市町村計画、公共事業局、(附属資料3を参照)で、これらの業務を実施する。このような3ブローチは、地方自治体の自治権がさらに拡大されるものと期待されるため、特に適切である。受諾出来る代案としては、複合的な仕事を担当する自治的な公的又は半公的存在を創設するというものがある。このような存在は、必要とあればプロジェクトの運営にも責任をもつか、又は、既存の自治体と責任を分担するということになる。

8.03 土地に関しては、(a) 土地利用<sup>1</sup>に関する法律が限られている事。(又は不十分な施行)

1) 1974年12月に、土地利用に関する法律が国会で承認されたが、当ミッションは、それを検討する機会が得られなかった。1975年2月現在、同法は発布されていない。



(b) 潜在的なプロジェクト用地の大半を所有する民間部門が非常に強いこと。(附属資料4を参照)の二つから成る問題がある。このような土地規制の法律制定に関する事情のため、観光部門の自然開発に影響を与えることはむしろかしくなっている。それと同時に民間部門は土地に対する投機的利益に強い関心を示してきており、その結果、買収コストが非常に高く(時には禁止的に高く)なったばかりでなく、キャピタルゲインや財産税がない場合には、財政、社会的コストがさらにふえることとなった。

8.04 タイの現状に鑑み、当ミッションは、世銀がまずパタヤとチェンマイで開発される産業基盤プロジェクトを通して観光部門を援助することを考慮するよう勧告する。しかし、それには以下のような条件が必要である。

(a) タイ政府は、そのようなプロジェクトに関連する制度上、組織上の諸問題を解決するための処置を講ずることに同意すること。

(b) 深海港湾に関する決定は、パタヤにおける観光事業の発展に逆効果をもたらす可能性を考慮に入れること。

(c) 公益事業(上下水道等)に対しては、適切なレートや料金を課すること。

(d) プロジェクト用地に対しては、土地利用を制定した適切な開発規制を適用し実施すること。

(e) プロジェクトの結果生じる土地の騰貴価格については、政府が共同負担するという取り決めを行なうこと。

8.05 産業基盤プロジェクトの開発により、世銀はまず、ホテル貸付けや、ホテル従業員の訓練に関する問題をさらによくわしく調査する機会が得られるものと思われる。もし政府が提案したアプローチに同意すれば、パタヤとチェンマイに必要な計画を実行性の調査に対し、UNDP融資を得ることも可能であろう。タイ政府がパタヤとチェンマイに与える優先権を考慮しつつ、プロジェクト遂行のための計画表について、同政府と合意に達することが必要となろう。

国別によるタイへの旅行者：1969-73(1,000人以下四捨五入)

国名	1969		1970		1971		1972		1973		1969-73		市場占有率	
	人数	%△	人数	%△	人数	%△	人数	%△	人数	%△	人数	%△	1969	1973
海外からの旅行者	145	28	180	23	159	-12	165	4	176	7	22	22	31	17
北・中・南米	133	29	159	19	147	-8	152	3	161	6	21	21	28	15
その内	104	25	142	37	141	-1	203	44	265	32	158	158	22	26
ヨーロッパ	31	19	37	18	38	2	47	24	58	24	87	87	7	6
その内	20	34	28	39	36	28	53	47	62	19	210	210	4	6
西 独	13	22	21	65	18	-15	32	78	45	42	246	246	3	4
フランス	7	35	11	45	10	-10	11	10	13	18	85	85	1	1
アメリカ・中東	123	24	152	25	156	3	216	39	306	41	150	150	26	29
太平洋・アジア	43	36	47	10	56	19	94	68	152	62	253	253	9	15
その内	22	28	28	27	26	-6	32	21	48	51	118	118	5	5
オーストラリア	15	16	17	16	21	25	29	37	35	20	133	133	3	3
台 湾	379	27	485	28	465	-4	594	28	763	28	102	102	80	74
小 計	91	15	143	57	173	21	226	31	275	21	202	202	20	26
近隣諸国	60	26	105	76	129	23	163	26	191	17	218	218	13	18
その内	16	12	20	26	22	7	24	11	30	26	88	88	3	3
マレーシア	10	37	12	21	13	14	22	69	32	43	220	220	2	3
ラオス	470	25	629	34	639	2	821	28	1038	26	121	121	100	100
シンガポール														
合 計														

資料：タイ観光協会統計局及び当ミッションの計算による。

第2表

## 平均滞在日数(1968-1973)

国名	1968	1969	1970	1971	1972	1973
海外からの旅行客						
北米						
アメリカ	4.22	4.61	5.45	3.44	4.14	4.10
カナダ	3.70	4.56	4.14	5.21	4.73	4.70
中米	3.03	4.37	3.95	3.15	3.04	2.71
南米	3.07	3.57	3.47	3.68	3.07	4.61
ヨーロッパ						
オーストラリア	3.94	5.13	4.11	4.51	4.58	5.15
ベルギー	4.66	4.65	4.17	4.82	4.28	5.95
デンマーク	4.20	4.79	4.95	4.73	5.20	4.35
フィンランド	4.13	3.32	3.65	3.56	2.73	4.75
フランス	3.91	4.25	3.88	4.21	4.14	4.71
ギリシヤ	2.87	6.10	3.77	4.50	3.58	2.40
西独	4.20	5.03	4.81	3.95	4.36	4.92
アイルランド	2.93	3.38	3.75	6.00	3.67	3.50
イタリア	4.01	4.33	4.44	4.82	3.68	4.37
ルクセンブルグ	3.33	1.00	—	—	—	—
オランダ	3.59	4.98	4.75	4.34	3.97	3.60
ノルウェー	3.64	4.29	4.57	4.93	3.30	4.81
ポルトガル	2.40	3.73	3.21	4.41	3.85	4.00
スペイン	3.27	3.40	3.28	3.86	3.06	3.02
スウェーデン	4.11	5.23	5.21	6.05	4.94	4.70
スイス	4.39	5.20	4.90	6.30	6.75	5.48
イギリス	4.07	5.23	5.20	5.16	5.21	4.90
アフリカ	3.29	3.53	3.87	3.18	4.33	3.81
中東	3.18	4.59	3.88	3.91	4.01	3.23
太平洋・アジア						
オーストラリア	3.46	4.11	4.17	3.91	4.70	4.85
中国	5.01	5.90	6.13	5.05	4.69	4.95
セイロン	5.12	5.58	5.43	3.27	5.83	5.44
インドネシア	4.39	4.83	4.82	4.37	4.86	2.98
インドネシア	3.86	4.80	5.38	2.54	3.69	3.37
日本	3.87	4.72	4.85	4.50	4.03	3.87
韓国	2.77	5.49	5.61	6.24	4.14	2.95
ネパール	4.33	4.32	6.06	6.33	6.44	—
ニュージーランド	3.46	4.83	4.57	4.69	5.29	4.34
パキスタン	3.35	4.23	5.18	3.50	3.71	3.58
フィリピン	4.05	4.74	5.07	2.80	3.97	3.36
その他	4.69	4.13	4.09	2.00	3.94	3.68
海外合計	3.77	4.48	4.56	4.35	4.29	4.15
近隣諸国						
ビルマ	5.16	5.22	6.48	5.80	5.04	4.27
カンボジア	—	—	—	5.72	5.21	4.45
ラオス	5.73	4.56	3.40	5.33	5.96	5.13
マレーシア	4.10	4.16	5.31	5.49	6.80	6.85
シンガポール	3.83	5.03	4.90	4.30	5.73	5.74
ベトナム	4.72	7.46	5.31	5.71	4.68	5.21
小計	4.70	5.28	5.08	5.39	5.57	5.25
合計	4.23	4.88	4.82	4.87	4.93	4.70

情報資料：タイ観光協会，統計局

収集方法：国境でのチェック(警察局，移民課)

旅行者の特色の構成比（1973年）

第3表

1. 利用交通機関

空	74.29%
陸	25.01
海	0.70
合計	<u>100.00%</u>

2. 性別

男	65.63%
女	34.37
合計	<u>100.00%</u>

3. 年齢

15才以下	2.00%
16-25	10.09
26-35	25.54
36-45	22.52
46-55	18.63
56-65	11.53
65才以上	9.69
合計	<u>100.00%</u>

4. 職業

会社員	22.38%
商業	11.48
主婦	10.44
その他の専門職	5.19
管理職	8.47
公務員	8.02
学生	6.29
専門技術者	5.44
教授・教員	2.76
その他	15.53
合計	<u>100.00%</u>

5. 宿泊施設

ホテル	85.65%
友人の家	5.76
その他	8.59
合計	<u>100.00%</u>

6. 旅行目的

休暇利用	73.77%
ビジネス	12.20
その他	14.03
合計	<u>100.00%</u>

7. 出国地

ホンコン	20.18%
シンガポール	12.73
マニラ	1.46
東京	9.12
ベナン	2.71
クアラルンプール	2.29
ニューデリー	2.16
サイゴン	2.00
ラングーン	1.82
ビエンチャン	1.52
ジャカルタ	1.39
その他	42.62
合計	<u>100.00%</u>

主な支出項目別観光客支出の内訳(米ドル)

国名 合計	宿泊費	食費	交通費 観光見物	買物		合計	その他	1人当り一日平均 支出額(米ドル)
				マイソング	その他			
海外からの旅行者	1219	567	612	137	843	980	292	3670
北米								
アメリカ	1449	660	690	247	920	1227	378	4404
カナダ	1445	642	742	091	1056	1147	314	4291
ヨーロッパ								
イギリス	1330	567	665	097	760	857	376	3795
フランス	1328	643	626	175	1115	1290	248	4135
ドイツ	1391	670	695	059	799	858	374	3988
イタリア	1311	583	518	064	592	656	164	3230
オランダ	1342	705	905	063	948	1011	245	4039
ノルウェー	1373	564	737	173	1052	1224	155	3865
スウェーデン	1331	574	673	028	804	832	371	4013
スイス	1370	560	737	136	794	930	241	3838
その他	1349	614	673	094	831	927	314	3877
太平洋・アジア								
オーストラリア	1352	600	747	229	911	1140	358	4197
中国	938	498	533	061	554	615	207	2791
インド	845	479	379	031	599	630	172	2505
日本	1144	500	590	061	779	837	186	3257
ニュージーランド	1236	612	813	242	976	1218	456	4335
フィリピン	1188	496	557	-	633	633	154	3038
その他	979	533	438	043	925	968	083	3001
近隣諸国								
マレーシア	995	476	522	120	603	923	292	3208
シンガポール	999	492	553	093	644	737	128	2908
その他	995	478	525	117	787	904	275	3177
その他	1153	544	584	101	818	919	276	3476

資料：タイ観光協会(TOT)

選別したホテルの種類別営業成績  
 (当ミッションによる仮推計)

	バンコク市内のホテル		パタヤの リゾートホテル
	一 流	二 流	一 流
客 室 数	300	300	300
年間平均占有率(%)	75	75	75
平均ダブル占有率	1.4	1.5	1.6
平均室料(米ドル)	\$16	\$12	\$17
売 上 げ			
室 料	1,314.0	985.5	1,396.1
食 物	963.6	557.8	893.5
飲 物	584.0	278.9	474.7
そ の 他	58.4	37.2	27.9
売上げ合計	2,920.0	1,859.4	2,792.2
販売費用			
食 物	433.6	251.0	428.9
飲 物	175.2	92.0	156.7
そ の 他	14.6	11.2	8.4
販売費用合計	623.4	354.2	594.0
給与及び関連支出	525.6	371.9	530.5
その他部門別支出	321.2	223.1	279.2
総 所 得	1,448.8	910.2	1,388.5
未分配支出			
総務・一般	204.4	111.6	223.4
広告, 販売促進	58.4	55.9	55.8
光 熱 費	146.0	130.2	195.5
修理・維持費	87.6	74.4	83.8
未分配支出合計	496.4	372.1	558.5
G O P	952.4	538.1	830.0
総売上げに対するGOP比率 (%)	32.6	28.9	29.7

第6表

さらに必要なホテル客室数<sup>1)</sup>

年	観光客数 (単位千人)	平均 滞在日数 (晩)	ダブル 客室占有 (1室当り人数)	客室占有率 (%)	必要客室数 (室)	年間増加分 (室)
1974	1,090	4.0	1.6	75	9,954	—
1975	1,145	4.5	1.6	75	11,764	1,810
1976	1,280	4.5	1.6	80	12,329	565
1977	1,435	5.0	1.6	80	15,357	3,028
1978	1,605	5.0	1.6	80	17,177	1,820
1979	1,800	5.5	1.6	80	21,190	4,103
1980	2,020	5.5	1.6	80	23,280	2,090

1) 外国からの旅行者が1974-80年間に毎年10%ずつ増加するものと仮定すると、(第5章参照)、1980年には必要総客室数は23,280室となり、追加分は13,000室となる。これは、80%という高い客室占有率、1室当り1.6人というダブル客室占有率、さらに、平均滞在日数は1974年の4日から1979年には5日になるだろうとの予測に基づいている。ここでの平均滞在日数は、第2章及び第7表に示されている数字とは比較できない。第2章及び第7表の数字は、タイへの旅行者の全平均滞在日数で、ホテル滞在以外の日数も含むからである。

第7表

タイの地域別による現存のあるいは計画中の宿泊施設<sup>1)</sup>

	総宿泊施設		建設中又は計画段階の宿泊施設			
	1973-74		1974-55		1975-77	
	軒数	客室数	軒数	客室数	軒数	客室数
中央地方						
バンコク	26	6,133	—	—	6	2,500
バタヤ	15	1,244	4	1,118	6	1,400
小計	41	7,357	4	1,118	12	3,900
東北地方						
ナコン・ラチャシマ	2	302	—	—	—	—
ウドン・タニ	1	116	—	—	—	—
ウボン・ラチャタニ	2	206	—	—	—	—
小計	5	624	—	—	—	—
北部地方						
チェンマイ	4	554	2	250	—	—
小計	4	554	2	250	—	—
南部地方						
ブケット	1	62	2	250	1	350
ソンクラー	3	388	1	180	—	—
小計	4	450	3	430	1	350
合計	46	8,985	9	1,797	13	4,250

1) 国際級ホテルのみ



タイの観光客支出と他の輸出品との比較

順位	1968		1969		1970		1971		1972		1973	
	輸出品	百万バーツ	輸出品	百万バーツ	輸出品	百万バーツ	輸出品	百万バーツ	輸出品	百万バーツ	輸出品	百万バーツ
1	米	3,938	米	3,193	米	2,568	米	2,904	米	4,434	米	4,628
2	ゴ	1,682	ゴ	2,599	ゴ	2,210	メイズ	2,238	観	2,718	米	3,596
3	す	1,540	観	1,770	観	2,175	観	2,214	メイズ	1,976	観	3,457
4	メイズ	1,527	メイズ	1,710	メイズ	1,850	ゴ	1,876	ゴ	1,900	メイズ	2,893
5	観	1,220	す	1,658	す	1,657	す	1,569	タビオカ	1,546	タビオカ	2,503
6	タビオカ	769	カビオカ	868	カビオカ	1,190	タビオカ	1,222	す	1,160	す	1,979
7	多量コト	727	多量コト	733	多量コト	780	多量コト	897	多量コト	1,084	砂	1,067
8	チーク材	173	チーク材	160	え	227	-	-	え	341	多量コト	1,052
9	-	-	-	-	たばこ	214	-	-	チーク材	206	-	-
10	-	-	-	-	チーク材	144	-	-	-	-	-	-

## 附属資料 1

### タイの建設業

1. 労働者で作成される統計によると、タイにおける11才以上の総実働労働力は1970万人と推計され、その内約480万人が商工業部門に従事している。全体的な失業率は低いものと見られるが、特にバンコクと北部の都市では顕在的失業が存在する。特に収穫期（1月から4月まで）の後には、季節的失業が起るが、この期間は、観光シーズンのピークでもある。

2. タイには約400の登録を受けた建設会社があり、あらゆるタイプの土木工事やビル建設を扱うだけの能力や設備を有する。この内80社は、投資委員会によって約100万ドルのプロジェクト用に指定されており、その内の約30社は500万ドル以上のプロジェクトを扱う能力がある。全建設会社の約10%にあたる外国の建設会社がタイに登録されており、大部分は特別の仕事に従事している。

特定のプロジェクトの遂行のためには、通常国内の建設会社とのジョイントベンチャーが結成される。政府は中央あつ旋所を運営することではなく、入札は各省や機関が募ることとなっている。入札に際しては、業者間に健全な競争があるようである。

3. 冷房機具、大型の変圧器、エレベーターなどが輸入される以外、ほとんどの建設資材は国産のものでまかなわれる。上記の輸入品に対する関税は15%から25%の間である。

4. 中央及び南部地方に工場をもつ3つのセメント会社で一年間に約470万トン生産しており、その内100万トンが輸出されている。ポルトランドセメント1トン当りのコストは500パーツから580パーツの間（25ドルから29ドル）である。これらの会社は、アスベストセメントの圧力管、プレストレストコンクリート管、プレハブ建設資材なども製造している。明らかに投機による急激な価格上昇の後、鉄の価格はわずかに下降しており、現在のところ1トン当り約6,800パーツ（340ドル）である。投資委員会では、ビル建設資材の価格はこの先2、3年は年率20%の割合で上昇するものと見ている。

5. 1973年から74年にかけて、労働コストは、その前の年の15%増に比べ平均30%上昇した。1974年1月に33%（1日当り12パーツから16パーツへ）値上げされた未熟練工の最低賃金は、ストライキに応じて再び25%値上げされ1日当り20パーツとなった。もっとも実際の賃金はそれより少ないこともあり得る。労働コストは地域によって異なり、北部ではバンコクより低く、南部ではバンコクより高い。

6. 労働コストの上昇と建設資材の値上がりのため、全般的な建設費は1972年4月から1973年10月までの間に著しく上昇した（一部には80%の上昇も報告されている）が、1974年3月以降はいく分安定している。5～6階建てのアパートの1平方メートル当り建設費は現在平均120ドルであり、オフィスビルの1平方メートル当り建設費は約100ドルである。

## 附属資料 2

### 調査地域の産業基盤と自然条件

#### パタヤ

1. パタヤは全体的な自然計画や開発規則が何も施されないままに発展したため、土地利用パターンや産業基盤には重大な欠陥がある。観光事業がこれ以上拡大すれば、同地域の産業基盤や都市計画の問題をさらに悪化することとなろう。現在でも、産業基盤設備の崩壊や、公害、社会的まさつなどが起れば、パタヤの観光事業ばかりでなく、同部門全体の発展にとって不利な宣伝となることだろう。さらに政府は、パタヤの近くのラエムチャバンに第2の深海港湾を建設するか、又は、さらに南方にあるサタヒップ（Sattahip）の港湾を改装し開発するかのどちらかを考慮している。ラエムチャバンに港湾を建設しようという決定は、特にその港湾の近くに多くの重工業が進出することを考えれば、パタヤの観光事業に重大な影響をおよぼすものと考えられる。

2. 宿泊施設のこれ以上の建設は、現状の点検が済み、これ以上の開発による結果が分析されるま

中止するか、建設スピードをおとすより早急に努力されねばならない。この調査では、とりわけ現在と将来の交通のパターン、海岸地帯の利用、海岸の汚染、地元住民の生活状態などを調べなければならぬ。これら諸問題と提案については下記に示されている。

3. 現在、幹線道路はホテルとビーチの間を走っており、交通量が多い。この道路をホテルの後側に移転し、その代りに歩行者用のブ롬ナードを作り、出来れば、商店やレストラン、戸外のカフェの集まりと組合せることによって、海岸線の自然美は大きく増すものと考えられる。しかしながら、このようなパタヤの再計画は、土地買収、既存ホテルの新しい道路に対する地役権や通行権の確立、又ロビーやホテル裏側の諸設備の配置転換などに関する諸問題を巻込むこととなる。

4. 海岸地帯の利用にもやはり問題がある。ボートが海岸全体にわたって引揚げられており、このため他の海のスポーツを妨害して危険である。適切な係留設備や波止場のある中央マリーナを作れば事態は改善されるものと思われる。さらにマリーナに隣接する土地を取得するか借りることができれば、この場所をレストランや商店、遊園地、展示ホールなどを含む総合レクリエーションセンターにすることができる。前出のブ롬ナードや、ホテル、レストランの小さなクラスターと共に、このような中央リゾートセンターは、パタヤに楽しくユニークなイメージを与えることとなる。

5. パタヤの主なビーチの西のはずれにかたまっている商店やレストランの大部分は、安普請で建築的価値のないものである。前に提案したようなブ롬ナードやマリーナが開発されるとなると、これら商店やレストランは中央リゾートセンターやクラスターの一つに設備転換しなければならぬ。土地問題のため海岸全体の再開発が不可能であれば、既存の商店やレストランの修復や建替えを考慮する必要がある。このプロジェクトには、適切な建築テーマや、必要な建築規準や規制の開発が含まれよう。修復計画遂行に際し、小規模事業コミュニティを援助するために、技術、財政援助を用意しておかねばなるまい。財政援助の形態は、土地所有権のパターン、借地契約の状況、ホテル所有者協会の意図と権限のレベル、資金の有無、融資取決めの内容などに依るところが大きい。

6. タイの他の地域と同じように、パタヤでも地域計画区分規定や開発規制はまったく存在しない。入手出来る予測材料によれば、これからも宿泊施設はかなり速いペースで増加するものと思われるため、国際規準から見て認められないような衛生状態や美的環境が広まるのを防ぐために何らかの規制が早急に必要である。この分野でのプロジェクト開発には、適切な地域計画のための法律制定、区分規定、開発規制などが含まれる。

7. パタヤではかなり深刻な水不足問題がある。河川から水を取入れている小規模の給水設備（公共事業局による運営）がただ一つ、同地域に水を供給しているだけである。この容量は1日当たり約800立方メートルであり、このように限られた設備では、村の人口をまかなうのがやっとである。水に対する需要と井戸の数がこれまでになく増加しているため、いくつかの井戸では、かなり塩分を含んだ水をくみ上げている。このような事実は、下水処理に対する規制がないこともあって、潜在的に危険な衛生状態につながるものと考えられる。いくつかのホテルでは、かなりの費用をかけて、タンカーで水を運ぶ方法をとっている。

8. パタヤとナクルー（Nakru）地区に適当な給水源を確保するため、灌漑局では最近、パタヤから12kmほど離れたところに貯水池（マツブプラチャン貯水池）の建設を始めた。予定された総容量は1400万立方メートルで、予定建設費は、土地の買収、ダム及び付属工事の建設、貯水池回りの道路の建設なども含めて約1億900万バーツ（約550万ドル）である。同貯水池はこの先3年間で完成し、建設費は政府予算から出ることになっている。しかし土地買収が難行しており、（今までのところ必要な3,400raiの内、400raiしか買収されていない）地元農民から反対の声が上っているため、貯水池の建設は一時中止となっている。この問題を調査し、内閣に調査結果を報告するため実行委員会が設立されている。

9. 処理施設や貯水設備を含む給水システムは、おそらく地域水道課（公共事業局）の管轄である

う。もっとも、民間の組合は、政府から25年間の敷設権を得て、同システムの建設と運営を行なう提案を提出している。その期間が切れた後は事業は公共事業局か地方自治体に引継がれるというものである。この方法は、タイでは敷設権法によって実行可能であり、他の地域ではすでに実施されている。この敷設権特許を得た業者は公益事業による料金率1 $m^3$ 当り2パーツよりも高い水道料金(1 $m^3$ 当り4ないし6パーツ)を課することができる。民間組合によって出された提案によると、敷設費用は1973年価格で約7,000万パーツ(約350万米ドル)と推計され、これには土地買収とそれに伴う臨時費、物価上昇分に対する限定的手当、最初の四年間に対する営業費などが含まれている。予定容量は人口6万人に対し1日当り22,500 $m^3$ となっている。

10. バタヤには集中的な下水処理システムがない。それぞれのビルは、こし場と排水穴のある腐敗タンクをもつよう要求されている。これら腐敗タンクはこのあたり一帯の砂底土ではうまく機能しているといわれている。この種のタンクは時々水を吸み出してやらなければならない。今のところこれといった大きな問題はない。同地域の開発がさらに進むようになると、適当な下水処理施設が導入されなければ、井戸水の汚染による危険も出てくると思われる。台所、洗濯、シャワー、風呂などの汚水は、粗砂による浄水によって別途処理されることが多く、処理後の水は灌漑に用いられることもある。

11. 電力供給については、不足はない模様である。バタヤの電力供給システムは、全国の電線網とバンコク首都圏の電力供給システムに接続している。配電事業は民間の企業によって行なわれており、地方配電を担当し、タイ電力公社(EGAT)から大量の電力を獲保している地方電力公社(PEA)から電力を買っている。供給関係を改善するためEGATによって新たな電力中継基地が目下建設されている。バタヤから北に25kmの海岸に600MWeの容量をもつ最初の原子力発電所が1981までに建設される予定である。環境汚染の問題は十分に考慮されており、同発電所が公害源になることはないものと予想されている。

12. 全国電信電話施設はタイ電話局(T.O.T.)の管轄である。バタヤの電話交換容量は現在の600回線から1974/75年には1,000回線に増設されることになっている。現在約300-400件の電話敷設待ちがある。現在の長距離電話施設の不足を解消するため、財源が獲保できれば、1977年から現在のバンコクからチョンブリとバタヤまでの送電線システムをマイクロウェーブ施設によって補うことが計画されている。T.O.T.では観光事業の重要性を認識しており、バタヤのホテル産業に優先権を与えるよう努力している。

13. 1972年と1973年初頭にアジア技術研究所によって行なわれた調査で、人体からの排泄物による汚染度を測定するためバタヤの海水が分析された。アメリカの腸内菌に対する規準によると、バタヤの海水は乾燥期には比較的汚染が少ないということが明らかとなった。同調査は政府に定期的な検査を行なうよう勧告したが、これは観光産業にとっても関心のあるところである。

14. しかし海岸の汚染は大きな問題となっているようである。これは、海岸に並ぶ多数のレストランや引き売りによるごみや廃棄物の不法投棄、ボートによる廃液投棄や油交換時の油投棄によって起るものである。この現状を改善するためには厳しい規制や定期的な海岸のそじが必要であろう。又、タビオカでん粉製造会社がバタヤのビーチの北方の海に注ぐ小さな川に放出する流水も公害問題の元となっている。同地域ではかなりの数のタビオカ工場があり、タビオカ製造過程で非常に臭気が発生する。今のところ、バタヤのビーチには直接の影響はないが、放出水域にある海に高い酸素欠乏状態を引起す廃液は、同沿岸の海洋生物に大きな打撃を与えるものと思われる。したがって工場から放出される前に、充分な廃液処理が行なわれることが必要である。

15. バタヤはバンコクから舗装道路によって楽に行ける。又、空港からの所要時間は車で約3時間である。

## ブケット

16. タイ南部地域計画チーム<sup>1)</sup>は、ブケット島を同国南部における最も観光潜在力のある地域と確認した。バンコクの南約920kmにあるブケットには、素晴らしいビーチの他に、ボート、釣り、スキューダイビングの可能性もある。海が危険となる季節を除けば、同島の海は概して澄んでおり、同地域では最も美しいさんご礁もある。又同地域は、えびやその他の海の幸でも有名である。当ミッションは同島の開発に対するいくつかの計画について報告を受けたが（この中には地方自治体から借り受けた土地に大きなリゾートを作るという、バンコクのドンツット・タニ・ホテルの所有者であるPiyaoui家の大がかりな計画も含まれていたが）、現在のところ外国人旅行者の利用できる観光施設は非常に少ない。

17. ブケットの観光事業に投資する際には次の事柄を考慮しなければならない。

(i) 今のところ同島へは簡単には行けない。

(ii) 市場は当初の内は主にヨーロッパからのビーチ指向型の旅行者に限られるものと思われる。

（この市場はタイのパタヤの他、マレーシア、シンガポールなど近隣の観光地によって開発されつつある。）

(iii) 同島の天候状態からみて、需要は季節的なものとなり、施設の利用は多少最適条件を割るかもしれない。

(iv) 同地域の資源は、同島のすずの採掘と沖合への鉱石くずの投棄によって、次第におびやかされているといわれる。

(v) ブケットの1人当たり国民所得は、国内でも最も高い方であり、失業は問題化していないため、同島における観光事業投資の社会的経済的利益は、他の地域に比べてそれほど重要ではないと思われる。

18. すずの採掘は同島の経済にとって重要であるため、政府は観光事業開発との両立を決意し、これら二部門が同時に発展するような方法を早急に打立てなければならない。このような決定を行なう際には、同島の市場と観光事業投資の社会的経済的可能性を考慮に入れ、無秩序で無計画な開発が避けられるようなマスタープランを立てる必要がある。

19. このようなマスタープランは、同島の集中的な観光開発を行なうため地域を指定すべきである。予備計画は、TOTとハンティングテクニカルサービス社によって立てられた。TOTの予測では、全ホテル客室を1983年までに8,050室とし（現在は530室）、これをブケット町、ラワイ・ナイ・ハン・ラム・カ、カロン・カタ、ナイ・ヤン、パトン湾の5つの地域に等分に分配するものとしている。ハンティンググループによる計画はこれほど大がかりではなく、1981年までに全客室数を2,467室、1991年までに5,467室にしようというものである。このイギリス人グループの提案がTOTのものとは異なるもう一つの点は、観光施設を比較的簡単に行けて非常に魅力があり、内海と外海の両方を擁し、開発可能な環境を多く有するアオ・パトン沿いに集中しようという点である。しかしながら、これらの提案は両方とも、交通の便や市場の問題を無視しているように思われる。

20. 当ミッションは、ナイ・ハン、ラオ・カロン、アオ・パトン、シンハ・スリン・サオン、マイ・コアの5つのビーチを訪れてみた。ナイ・ハンとカロンは、油によってひどく汚染されており、この季節には非常に風も強く、波も高いことが分った。その他のビーチは質も良く、油による汚染や強風の心配もなく、隣接する土地は、大した問題も起さず開発できそうであった。しかしその反面、その土地のほとんどは農業に適しており、少なくともその内2つのビーチでは、観光施設を開発するためには、かなり広範囲の村々を立退きさせなければならないことも事実である。土地の買

1) タイ南部地域計画調査は、Hunting Technical Services, Ltd. の指揮の下に、イギリス教社の共同組合によって運営されており、今年完成した報告書が当ミッションの手に入った。

収問題を起さずに開発できる唯一の魅力あるきれいなビーチはマイ・カオで、空港からはほんの2、3分で行けるし、隣接の土地も農業開発に使われていない。この土地のほとんどは、今のところ未開発であるため、基礎的な産業基盤による土地改善が必要となろう。残念ながらブケットにおける現在のビーチや人口の分布状態からみて、必要な投資の内いくつかは、そのまま地元コミュニティーの役に立つよりなことにはなるまい。実際、上に述べたように、場合によっては、観光事業のための土地を確保するためには、地元民を移転させ、農地を買収することが必要となろう。

2 1. 人口約4万のブケットでは、給配水システムは限られている。地下水が不足なため、使用されていないはずの鉱坑が、雨水を集めるための貯水池に改装されている。さらに浅井戸も多く使われている。給水システムを改善するため、500万 $m^3$ の貯水池が建設されており、1977年には完成する予定である。

2 2. 町区外では、公共、私有両方の井戸が使われている。例えば数マイル離れた「アイランド・リゾート・エリア」には、全部で86の客室があり、その内いくつかはバンガロースタイルであるが、ここでは、深さ約10メートルで、コンクリート打ちの井戸から水をとっている。水は2、3日分の水量を貯めておくふた付きの貯水槽にポンプで吸み上げ、ろ過し、塩素殺菌されている。水の消費量はホテルのピークシーズンには1日当たり約3万リットルで、さほどの困難もなく供給されている。さらに100室の建設が計画されているため、目下、新しい井戸が人力で掘られている。

2 3. この地域には下水設備はない。ビルは、汚水のための腐敗タンクか汚水だめを用意しなければならぬことになっている。これらの設備はこの地域の砂底土ではよく機能しているといわれている。廃水は雨水と共にふたのない下水溝に放出され、この下水溝はひんぱんに水を流して洗われており、運河に接続して海に流れ出ている。

2 4. 電力は、EGATの南部地方の本部があるクラビの60MWの火力発電所から供給されている。同発電所は、EGAT経営の近くの鉱山から出る褐炭によって発電している。さらにピーク需要時には、ブケット町の近くの10.6MWのジーゼル小発電所が稼働する。電力不足はない模様である。しかし「アイランド・リゾート・エリア」では、所有者の話によると、送電線に設備投資すれば、国の電力供給システムは不経済であるため、独自のディーゼル発電機を使っているということである。

2 5. 電話は、最近手動から自動に切り替わり、1974年末までには、ブケット島内で約1400回線になるように拡張されている。マイクロウェーブシステムによる長距離回線は6本あるが、テレックス施設はまだない。

2 6. 同島の道路網は、現在の必要量から見て妥当なものと思われる。海岸へ通ずる道路は砂利道であるが、観光開発を計画する際には改善しなければならぬ。道路は、三つの異なる団体、すなわち、ハイウェイ局、市当局、州当局が管轄している。

2 7. ブケット島の海岸は、おそらく沖合の船から放出されるものと思われる油やタールによってかなり汚染されているようである。この汚染の原因として考えられるもう一つの可能性は、同島周辺の沖合で行なわれているしゅんせつ作業である。しゅんせつによって起る汚濁は、2、3日でおさまるためそれほど害はないが、さんごや海洋生物に対する影響についての意見となるとかなり異なっている。

2 8. 漁業に爆薬を用いることは、しゅんせつ作業よりも海洋生物に害を及ぼすということによく言われており、このためにも詳しい調査と研究が早急に必要である。調査によっては、海洋生物に対する広範な打撃を与えないよう、漁業に対し厳しい規定を設立し適用する必要がある。この作業に関しては、ほんの2年前に同島に設立された「漁業リサーチ・センター」が、おそらく大いに助力を与えてくれるものと思われる。

2 9. ブケット空港は町から約3.1kmのところであり1440m $\times$ 30mの滑走路があり、二重舗装処置が行なわれているため、総重量63000ポンドまで使用できる。パーキング・エプロンの

広さは90m×60mである。運輸省航空局では、同空港を中型ジェット機(DC-9タイプ)が使用できるように改善する計画である。この改善計画には、現在の滑走路とエプロンの強化、滑走路を2,500m×45mに拡張、エプロンの拡張、ターミナルと管制塔施設の改善などが含まれている。この拡張改善工事の総工費は約8千万ドル(約4百万米ドル)と見積られているが、まだこのプロジェクトに対する資金は配分されていない。工事費には、土地買収のための400万バーツ土地整備のための2,000万バーツが含まれている。(滑走路の後方には小丘陵があり、これを平地にしなければならぬので土地整備は大がかりなものとなる)。土地の買収、技術的研究と予算編成は1975年に計画されている。航空局では、ハーディヤイ国際空港が近くにあるため、この空港を「国際空港」に格上げする意図はもっていない。

#### ソクラー/ハーディヤイ

30. ソクラーの町の主な魅力は、砂浜の多いビーチや新鮮な魚や果物が豊富なことである。ソクラーの南約26kmにあるハーディヤイは、タイで最も裕福な市の一つであり、南部における商業の中心地である。これら二つの市がマレーシアとの国境に近いこと、道路や鉄道が改善されたこと、又最近ハーディヤイ空港が完成されたことなどから、同地域はマレーシアやシンガポールの住民の主な観光の中心地となっている。

31. この地域はこれからも近隣地域からの旅行客を引きつけるものと思われるが、他の旅行客がこの地域を訪れるためにタイでの滞在日数を延ばすようになることは考えられない。当面、宿泊施設は充分あり、産業基盤設備を拡張する必要はほとんどない。ソクラーの給水システムはハーディヤイのものと同様であり、公共事業局によって運営されている。現在の供給能力(1日当たり4,000m<sup>3</sup>)は、限界に達しており、将来の需要に応え、この先10年間は充分使えるよう、1日当たり1万m<sup>3</sup>に増大されている。原水は近くの川から引いてきている。政府が8年前に建設した80室のホテルは下水処理のために腐敗タンクを使用しているが、この方法は充分機能しているようである。

32. ソクラーへの電力供給は、ハーディヤイにあるEGATの15MWのガスタービン発電所から電力を得ている州電力公社(PEA)によって供給されており、現在の需要には充分間に合っている。ハーディヤイ経由の空港までの道路網は現在の交通量では充分である。ソクラーへの空の旅は、中型ジェット機が充分離着陸出来るハーディヤイ国際空港を利用すればよい。

#### チェンマイ

33. 比較的開発による害を受けていない昔のタイ王国の首都チェンマイは、北部の観光地としては右に出るものがない。同市はバンコクとおもしろい対照を見せており、高地にあたるため気候もいくぶん涼しい。バンコクの北800kmにあるチェンマイは、数多くのフェスティバルの中心地であり、多数の旅行客、特に国内の観光客をひきつけている。この町には非常に美しい寺がいくつかあり、その周りには小さな村々がある。ここでは、器、木彫、傘作り、金工などの手工芸品の生産に従事しており、これらはチェンマイの色とりどりの店で売られている。特に魅力があるのは、北部の山合いにある高原族の居留地への日帰り旅行である。

34. 1969年太平洋地域旅行連盟(PATA)の講習会がチェンマイで開かれ、世界中の旅行業者の目をこの地域の潜在力に集めた。しかしバンコクから遠いため、外国人旅行客の数は、1973年にはまだ15,000人以下であった。これを同年この地域を訪れたタイの旅行客65,000人と比較されたい。道路と鉄道は完備しているが、空の交通網の不備が観光客の伸びのあい路となっている。チェンマイの空港は規模が小さく、設備も悪く、輸送も、タイの国内航空会社であるタイ航空に関連した制度の問題その他によって妨げられている。現在タイ航空がバンコク-チェンマイ間のルート(同社の最も利益の多いルート)を手離すことができない事情は理解できる。又、同社は輸送力が限られているのでチェンマイへの便を増やすこともできない。空港以外の産業基盤も同様に不備である。同市(人口約10万)の現在の給水システムは量的に限界に達しており、10年前

に建設された部分的な下水道施設も早急な拡張が必要である。同市の産業基盤に関する詳細は以下に述べることにする。

3.5. しかしながら航空路の改善や産業基盤の強化を行なう前に、まず同市とその周辺部に対する自然計画を立案し、現在の魅力を保護するための規制を実施することが必要である。これ以上の宿泊施設の開発に対しては、いくつかの代案が考えられよう。これらはそれぞれ長所も短所もあるが、すべて現在の空港やその他の産業基盤設備の改善を必要とするものと考えられる。これら代案は次のようなものである。

#### (i) 同市にとって欠くことのできない部分としての観光地の開発

この考え方はいくつかの利点がある。(特に、このような観光地が現在の市の境界線内よりも、むしろ同市の近くに開発された場合)。まず第一に、産業基盤事業の提供が比較的簡単で、同町にまでこれを拡大することができる。第2に、観光地を住民のコミュニティとはっきり分離することによって、起こり得る社会的まさつが避けられる。第3に、この観光地はチェンマイの住民を雇うことによって運営できる。このため通勤の問題もなく、新たに住宅施設を準備する必要もない。そして第4に、リゾート地域の開発を独自に指導しコントロールすれば、地域計画についての法律制定を実施する余裕のない地方自治体をわずらわすこともなく、全国的な都市計画法の形式をめぐる反対論や議論によって生じる遅れを招くこともない。主な欠点は、一特定地域に充分な数の客室を収容できるような広い土地を入手することはできそうもないということである。

#### (ii) 2, 3のホテルクラスターの開発

このために土地を獲保することは比較的容易で、開発される公益事業は、ホテルクラスターだけでなく、その間の地域でも利用できるものと思われる。しかし全地域に対する区分規定の導入や開発規制はやはり考慮されねばならない。

#### (iii) 全市に分散した宿泊施設の開発

この成り行きまかせで、費用がかかり、最も望ましくない方法は、正に現在行なわれているものである。同市の都市開発計画という観点に立って、多くの分散したホテル用地への産業基盤サービスの提供の必要性を検討することが望ましいと思われる。

#### (iv) 市外に分散した宿泊施設の開発

事情に上記(iii)と全く同じであるが、さらに不利な点は、産業基盤計画の恩恵を受けるのは、現存のコミュニティの内、あるとしてもほんの一部であるということである。

#### (v) 山間部におけるリゾートの開発

この案の魅力は、その土地のほとんどが国有地であるということである。しかし投資額がかさむということが、どんな利点よりも大きく響く。

3.6. 現在の給水システム(1956年開始)では、1日当り15,000 $m^3$ と推定される現在の需要に対処することはほとんどできない。ホテルは同システムが供給事情や質の面で、あまり頼りにならないことに不満をもらしており、このため公共の給水施設を補うために個人所有の井戸を開発した。この現状は、日本政府の海外技術協力事業団の「日本調査チーム」によって調査され、三段階にわたる2000年までの計画が立案された。第1段階として、1980年までの1日当り3万立方メートルの需要に対する計画が詳細にわたって立てられ、建設費は1974年価格で1億3千万パーツと推計された。この建設費に対するソフトローンは日本政府が出すことになっている。しかし土地買収が難行しているため(これはタイ政府の責任であるが)、このプロジェクトの実行はあやぶまれており、代替案を考えなければならぬとも見られている。

3.7. 同市の一部には10年前下水施設が建設されたが、これは早急に拡張し改善する必要がある。比較的新しい家庭やホテルでは、自治体条例によって腐敗タンクを備えることが義務づけられている。しかしかなり多量の廃水が明らかに、給水取入れ口からほんの4, 5km下流の川や運河などに放出されている。観光事業を発展させるためには、現状をさらに詳しく調査し改善することが必要



である。

38. チェンマイの電力は、8MWの二つのディーゼル発電所でE.G.A.T.によって発電されており（全国の電線網に接続）、州電力公社（P.E.A.）によって配電されている。電力の供不足はなく、同地域の新しい開発地への供給にも差し障りはない。

39. 電話設備にはかなりの不足が見られる。電話交換施設は、現在の2,000回線から、1974年末か1975年初頭には3,000回線に増設されることになっている。しかしそれでも電話の敷設待ちは2,000件になるだろうと見られている。1976年にはさらに1,000回線の増設が計画されており、これに伴って長距離電話施設は「ダイヤル式長距離電話」(Subscribe Trunk Dialing)に改善され、これまでのように交換手を通してでなく直接ダイヤルを回して長距離電話がかけられるようになることとなる。現在バンコクにつながるマイクロウェーブ回線は10本あるが、待ち時間はかなり長いといわれている。STDの導入に際し、20回線への増設が計画されている。チェンマイ郵便局とバンコクの中央郵便局との間には10ないし12本のテレックス連絡がある。テレックス及びマイクロウェーブシステムは郵便電信局によって運営されている。

40. 現在の空港事情は、観光事業の発展にとって、最も大きなあい路となっているようである。同空港は「国際空港」であると宣言されているものの、使用が許可されているのは、タイ航空会社（国内線）と、エア・ラオスの二社だけである。2,131m×38mの滑走路は中型のジェット機（DC-9タイプ）の使用に適した長さではあるが、強度が充分でないようである。厳密なデータはないが、同滑走路は、米空軍によって作られ厚さ約30cmのコンクリートでできており、総重量約26万ポンドまで使用可能であると思われる。

41. 航空局では、1975年から77年までの州空港開発プロジェクトに対する計画の手直しをした。これには、滑走路を3,000m×45mへ拡張すること、既存の滑走路の上塗りによる強化などが含まれ、費用は約200万米ドルと見積られている。さらにタクシーウェイとエプロンの拡張、国際線旅客及び航空貨物用ターミナルの建設、適切な運行上の援助、計機着陸システム（ILS）なども計画されている。チェンマイ空港プロジェクトの全費用は、土地買収のための300万米ドルも含めて900万米ドルになるものと推計される。土地買収（約600rai、あるいは240エーカー）が最大の問題である。

42. バンコク・チェンマイ間の航空路の不備は、道路事情の良さで補われている。道路はよく整備されており、沿道の景色は観光客を引きつけるだろうといわれている。比較的安い料金で冷房の効いたバスが一日数往復している。投資委員会は40%の関税控除を与えることによって、旅行者にデラックスバスを購入することを奨励している。しかしバンコク・チェンマイ間のバス旅行は9時間もかかり、観光客の多くはタイの滞在日数の内この所要時間は大きな部分を占めすぎると考えるかもしれない。

### 附属資料3

#### プロジェクト遂行のための組織

##### 組織について

1. プロジェクトの遂行に関しては、タイ観光協会の機能は、その法人団体設立許可によって観光事業の宣伝と促進のみに限られている。同協会は現在のところ人員が少なく大規模な観光事業プロジェクトを遂行する能力はない。バンコクから離れた地域にあるパタヤやチェンマイのプロジェクトの性質からみて、内務省がその遂行に必要な要素を統括することが妥当と思われる。地域計画は市町村当局の管轄であり、これら当局はさらに、

(i) マスタープランの実行と関連規定の実施

(ii) 一連の公共事業の建設をも担当しているが、これらについて市町村当局は直接内務省に報告し

てあり、内務省はなかならずこれら当局の計画及び建設活動を統合している。さらに内務省は、時には地方当局の要請により、又時には法律の規定によって、これら活動を実際に実行するよう要請されることも多い。

2. 内務省はこれらの業務を次のような局を通して処理している。

(A) 政策計画室 (P P O)

- (i) 地方行政機関の諸活動 (建設活動を含む) の統合。
- (ii) これら当局に対する技術援助の整合及び提供

(B) 市町村計画局 (T C P D)

- (i) タイ王国の各地域及び都市の産業基盤計画の準備
- (ii) 州当局の立案したマスタープランの承認
- (iii) 他の政府団体によって要請された特別プロジェクトに対する計画の準備 (又は承認)。
- (iv) ジョイントプランの遂行に対する追跡調査と監視。

(C) 公共事業局 (P W D)

- (i) 技術事業、建築事業の提供
- (ii) 要請により、各局、各政府機関に対し、技術コンサルタント (計画、設計、監視について) の役割を果たす。
- (iii) 特別なタイプの建設工事に対し、建設許可を与える。
- (iv) 公益事業に関する事柄について、州当局に技術援助を提供。
- (v) 市営、州営の給水システムの計画、建設及び管理 (北東地域を除く)。

3. これら諸々の管轄内容は必ずしも明確ではない。時には他の省や機関がマスタープランの立案や実施に参加することもある。そのような場合、内務省は各種業務の調整や実行に対する法的責任があり、内務省の政策計画室がこの調整を行なうためのマンパワーを提供することになっている。

4. 州における各種プロジェクトに対して、内務省はある程度の責任があるが、タイでは諸々の統合は一般的には、各省や機関の代表から成る中央委員会によって行なわれる。観光事業プロジェクトに関しては、このような機関をさらに開拓するべきである。

5. 観光事業に関してはさらに前進が必要である。観光用地が政府の所有となり、政府が開発した後、民間に売り渡すか貸与するようになれば、産業用地公社 (I E A T) と似た性格の商業的色合いの濃い組織を作る必要がある。しかし I E A T のような組織は、諸施設の建設が完成真近かになった時に設立すればよい。この点についてもさらに検討が必要である。

#### 附属資料 4.

#### 土地利用について

1. 19 年 1 月 30 日に発布された土地規約条例 (B E 2 4 9 7) は、タイ人及びタイに居住する外国人が所有することのできる土地面積の限度を規定し、土地取得と土地利用に対する手続きを確立し、政府が土地を買上げ、配分し、管理する権限を定義するものである。同条例は、内務省によって施行され、同省はこの条例に基づいて、農業、工業、商業、住宅用別に地区区を決定することができる。このような区分は、それぞれの地区が所有することのできる土地面積の最高限度 (農業区画の 1 2 5 エーカーから商業又は住宅用地区の 1 2.5 エーカーまで) を規定する目的で行なわれている。外国人居住者又は外国人所有の法人による土地所有は許可されているが、それぞれの地区の最高限度面積はかなり少なくなっており、工業、農業用地で 2 5 エーカー、商業、住宅用地で 2.5 エーカーである。

2. 土地取引に関する認可も区画毎のベースで三年以内という期間を設け、内務省から与えられることになっている。この条例の施行にあたって内務省は、閣議によって任命され、任期 4 年で下記のような任務をもつ 9 人以上 2 0 人以下のメンバーから成る国土配分委員会の勧告による指導を受

ける。

- (a) 利用可能な土地の配分を計画
- (b) 土地の保存と開発を計画
- (c) 土地利用に関する政府諸部門の活動を統合
- (d) 土地の配分、保存、開発に関する計画を遂行するための規則や規定を導入。

内務省はこの委員会の議長をつとめる。

3. 政府が民間の所有地に対して公用徴収権を持っていることは明白な事実であり、民間所有の土地の収用によって「公けの利益」が得られる場合には、いつでもこれを買上げることができる。上記の「不動産買上げ条例」(B.E. 2497)がこのような権限を規定している。地主に対する補償は、公共投資による付加価値を控除した後の買上げ地の課税評価値に基づいて行なわれる。しかし、補償額が示談又は法廷で決定されるまでは、買上げ行為は完了したことになるはず、名義も政府に書き替えられることはない。

4. しかしある特定の場合(例えば国道建設)には、特別法によって、いったん収用手続きが始まれば、その土地の名義は事実上政府のものとなるとしている。しかし地主は、必要とあらば補償額についてあらゆる公的手続きを完了する権利がある。

5. 補償額について納得しない地主は仲裁裁判に持込むことができる。又、裁定者の決定に対しては、タイの法律制度が定めるところの機構に従って上告する権利もある。複雑な上告手続きをフルに活用することによって、収用プロセスは何年も遅れる場合もある。タイ政府がこの法律をゆったに適用しないのはこのためである。

6. 国土配分委員会や内務省がその他の土地問題についても非常に積極的であったかどうかということになると、これも又疑問である。タイの国土のほとんどは民間所有であり、これらの土地が区分規定や開発規則によって管理されておらず、土地利用原則は終始一貫して完全に無視されてきたことは明らかである。

7. 最近国会で承認された(1974年12月後半)市町村計画法は、市町村開発のためのマスタープランに法の力を与えることを目的とするものである。おそらくこの法は、必要な土地の収用手続きを増進することとなるだろう。この法律の衆文を決めた関係当局(MOI)の解釈によると、この法は政府に対し、観光事業目的のための土地開発計画を早急に、妥当な費用で実行するため、十分な権限を与えるものである。同法律は目下翻訳中であり、翻訳が完了し次第、さらに十分な分析が可能となるだろう。

