

タイ国

タイ国南部地域開発計画調査

報告書

(概要版)

平成元年 3月

国際協力事業団

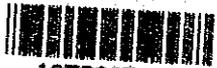
開	一
C R (3)	
89-025	

ARY



18 18925

JICA LIBRARY



1073265[9]



36/75.9

タイ 国

タイ 国 南 部 地 域 開 発 計 画 調 査

報 告 書

( 概 要 版 )

平 成 元 年 3 月

国 際 協 力 事 業 団

国際協力事業団

18925

## 序 文

日本国政府は、タイ国政府の要請に基づき、同国南部地域開発計画調査を行うことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施した。

当事業団は昭和62年11月より昭和63年まで株式会社ジェイ シー ピー、山田荘彦氏を団長とし、同社および株式会社パシフィック コンサルタンツ インターナショナルの専門家から構成される調査団を4回にわたり現地に派遣した。

調査団は、タイ国政府関係者と協議を行うとともに、プロジェクト・サイト調査を行い、帰国後の国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなった。

本報告書が、本プロジェクトの推進に寄与するとともに、ひいては両国の友好親善の一層の発展に役立つことを願うものである。

終りに、本調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝の意を表すものである。

平成元年3月

国際協力事業団  
総裁 柳谷謙介



## 略 語 表

### 略語

TAT	:	Tourism Authority of Thailand
JICA	:	Japan International Cooperation Agency
NESDB	:	National Economic and Social Development Board
BOI	:	Board of Investment
TAI	:	Thai Airways International Ltd.
DOA	:	Department of Aviation
AAT	:	Airport Authority of Thailand
HD	:	Harbor Department
SRT	:	State Railways of Thailand
CAT	:	Communications Authority of Thailand
TOT	:	Telephone Organization of Thailand
DOH	:	Department of Highways
PWA	:	Provincial Waterworks Authority
PWD	:	Public Works Department
NEB	:	National Environment Board
DMR	:	Department of Mineral Resources
DTCP	:	Department of Town and Country Planning
RFD	:	Royal Forestry Department
FAD	:	Fine Arts Department

外貨交換レート (1988年4月現在を使用)

\*1ドル = 124.93円 = 24.146 B (バーツ)

## 英文報告書の構成

### THE STUDY ON POTENTIAL TOURISM AREA DEVELOPMENT FOR THE SOUTHERN REGION OF THAILAND

英文報告書は、サマリー・レポート（一冊分）とメイン・レポート（三冊分）からなり、メイン・レポートは 1) 南部地域編、2) グレーター・プケット編、3) 資料編から構成される。

サマリー・レポートはA4サイズで、本調査の結論と提言を要約したものであり、原則として左頁に文章、右頁に図表を配し、調査全体を分かり易く説明したものである。

メイン・レポートはA3サイズで、下記の目次の通りである。

---

#### ———メイン・レポート目次———

#### VOLUME 1 : SOUTHERN REGION

##### SUMMARY

##### CHAPTER 1 INTRODUCTION

##### CHAPTER 2 OBJECTIVES OF THE TOURISM DEVELOPMENT

##### CHAPTER 3 SOUTHERN REGION TOURISM DEVELOPMENT STRATEGIES

###### 3.1 Tourism and Regional Development Policy

###### 3.2 Tourism Attractions

###### 3.3 Tourism Market and Projection

###### 3.4 Regional Tourism Structure

###### 3.5 Transport Network

###### 3.6 Environmental Considerations on Beach Resort

###### 3.7 Tour Package and Tourism Promotion

###### 3.8 Economic Impacts and Development Opportunities

##### CHAPTER 4 DEVELOPMENT GUIDELINE IN TOURISM CLUSTER

###### 4.1 Phuket Cluster

###### 4.2 Surat Thani Cluster

###### 4.3 Songkhla/Hat Yai Cluster

VOLUME 2 : GREATER PHUKET

SUMMARY

CHAPTER 1 INTRODUCTION

CHAPTER 2 GREATER PHUKET TOURISM DEVELOPMENT

- 2.1 Tourism Market and Projection
- 2.2 Tourism Development Strategies
- 2.3 Tourism Resources and Spatial Development Framework
- 2.4 Infrastructure Development
- 2.5 Cultural Tourism Development
- 2.6 Tourism Promotion
- 2.7 Plans and Projects to be Implemented

CHAPTER 3 STUDY OF SELECTED TOURISM DEVELOPMENT

- 3.1 Thai Muang Resort Development Project
- 3.2 Sea Network Development Project-Phuket Marine Center
- 3.3 Institutional Arrangements

CHAPTER 4 ECONOMIC AND FINANCIAL EVALUATION

- 4.1 Economic Impact
- 4.2 Economic Analysis
- 4.3 Financial Analysis

VOLUME 3 : APPENDICES

CHAPTER 1 DATA AND INFORMATION OF THE VOLUME 1 REPORT

CHAPTER 2 DATA AND INFORMATION OF THE VOLUME 2 REPORT

# タイ国南部地域開発計画調査

## 目次

結論と提言	1
第1章 南部地域観光開発計画	
1. 1 調査の概要	
1. 2 南部地域の調査	
2- 1 観光及び地域振興の方針	6
2- 2 観光資源・魅力	6
2- 3 阻害要因の検討	6
2- 4 外国人観光客の市場分析と需要予測	7
2- 5 宿泊施設の需要予測	7
2- 6 広域の観光構造	7
2- 7 交通網整備計画	7
2- 8 海洋リゾート計画と環境問題	7
2- 9 国際観光地としての適性	8
2-10 ツアー・パターンとツアー・ルート	8
2-11 観光振興・販売促進	8
1. 3 優先地区に於ける資源の分析・評価	
3- 1 プケット・クラスター	8
3- 2 スラタニ・クラスター	8
3- 3 ソンクラ／ハジャイ・クラスター	10
3- 4 地域収入	10
3- 5 雇用への影響	10
3- 6 教育と訓練	10
3- 7 観光関連産業の育成	12
3- 8 プロジェクトの提案と実施方針	12
第2章 グレイター・プケットの観光開発	
2. 1 基本方針	
1- 1 観光開発の方針と戦略	13
1- 2 国際観光地としてのプケット	13
1- 3 宿泊施設の需要予測	14
1- 4 観光プロモーション	14
1- 5 観光資源	14
1- 6 開発の基本方針	16
1- 7 ツアー・ルートの形成	16
1- 8 土地利用	16
1- 9 地域住民への対応	16

2. 2	基盤施設整備方針	
2- 1	環境整備	17
2- 2	空港整備	18
2- 3	水供給整備	19
2- 4	港湾整備	20
2- 5	道路・鉄道整備	20
2- 6	汚水処理	21
2- 7	その他の基盤施設整備	22
2. 3	観光資源整備計画	
3- 1	タウン・ツーリズム	24
3- 2	ビレッジ・ツーリズム	24
3- 3	カルチュラル・ツーリズムとアンダマン歴史・文化研究センター	25
3- 4	国立公園整備	25
3- 5	観光関連産業	26
2. 4	事業計画	
4- 1	優先開発事業実施の方策	27
4- 2	ニュー・リゾート・コンプレックス開発事業	27
4- 3	ポケット・マリン・センター開発事業	28
4- 4	事業化の方策	30
4- 5	経済効果	31
4- 6	経済的実行可能性	31
4- 7	資金面の実行可能性	31



## 結論と提言

### 1. 背景

本調査の目的は、タイ国南部地域における観光開発のポテンシャルを評価し開発に係わるガイドラインを策定すること、及び、特に国際観光地形成のポテンシャルが高いプケット地域について、2001年を目標にその開発計画を策定することにある。

1986年以降タイへの外国人観光入込み客は急増しており、観光セクターはタイ経済における最重要産業として成長している。これを受けて、第6次国家経済社会計画（1986～1991）では、観光セクターの外貨獲得及び雇用創設効果を大きく期待し、年率7.5%の成長目標を掲げており、その目標達成のために、観光開発の地域的展開が国家の重点施策の一つとなっている。

### 2. 南部地域の観光開発（パートI調査）

対象地域である南部地域は、観光資源の立地から見て、3つの観光拠点が認められる。プケット、スラタニ及びソクラ・ハジャイがそれである。プケット及びスラタニは海洋資源及び文化資源を、ソクラ・ハジャイは都市型資源を中心にそれぞれ観光圏域を形成しているが、国際観光地としては、国際空港を持つプケット及びソクラ・ハジャイの2地域が代表的である。しかし、プケットは西洋諸国及び近年は日本からの観光客が比較的多いのに対して、ソクラ・ハジャイは隣国マレーシアからの買物目的の観光客が大半である等、観光地としての特性は大きく異なっている。本調査においては、これら特質を踏まえ、それぞれの持つ観光資源の特質を最大限活かす事を計画の基本理念とし、そのために必要とされる短・中・長期にわたる政策のガイドラインを3圏域それぞれについて提案した。

### 3. プケット圏の観光開発（パートII調査）

更に、国際観光地としての資源評価、発展可能性、観光開発がもたらす地域への経済効果、及び、日本人観光客の指向性等、多面的な観点から3圏域の比較評価を行い、その結果、特に開発優先度の高い地域としてプケット圏が選定された。これを受けて、本調査ではプケット圏（プケット、バンガ及びクラビの3県を含む）を対象地域として、より詳細な開発計画の検討を行う事となった。

プケットが国際観光地として脚光を浴び始めたのは1985年以降であり、1987年現在ホテル数は、建設中及び計画予定を含めると約11,300室を数える。プケットの観光は供給が需要を引っ張ってきたと見る事が出来る。今後、そのポテンシャルから見て、観光需要は将来も大きく期待される。プケット圏内の入込み客は、1987年現在約66万人に対して、2001年には約300万人と見込まれ、これに対して、ホテル部屋数は約3万室の需要と推定される。

#### 4. 3 重要課題

ブケット圏における観光開発を構想する上で、最も重視すべき3課題がある。1)空港改良整備、2)水資源開発及び3)環境保全である。これら3課題は、ブケットが国際観光地としてそのポテンシャルを活かしつつ発展するための基本要件であり、また、中央政府及び公共の積極的関与無くしては成り立たない事業でもある。

##### 1) 空港改良整備

ブケット国際空港は現在、新ターミナルの建設及びILS航行援助施設の設置等の整備事業が1989年を目指して進行しているが離着陸の安全性、及び、将来見込まれる航空交通需要への対応という観点から早期に取り組むべき幾つかの事業がある。第1に平行誘導路の整備、第2に転移表面のクリアランスも兼ねる着陸帯の拡幅、第3に近い将来ICAOの標準施設となる航行援助施設、MLSへの変換、そして、第4に空港関連及び周辺環境整備設置等である。特に、1番目、2番目の事業は、安全性の確保という国際空港の基本条件を満たす意味では速やかな実施が望まれる。

##### 2) 水資源開発

水の確保及び総合的な水供給システムの整備はブケット島の観光及び地域開発にとって不可欠のものである。この関係の調査として、地方水供給施設整備公社(PWA)のもとでJICA調査(7都市における水供給施設整備計画調査)が進行しており、詳細な計画案の検討がなされているが、本調査に於いても、一つの代替案として、ブケット島内で自給自足するシステムを提案した。

##### 3) 環境保全

環境保全については、環境行政に係わる制度面を検討したうえで、必要不可欠と思われる幾つかの点について、現行制度の拡充整備を提案・勧告し、更に緊急に対応すべき5つの環境保全プロジェクトの実施を提言した。その中で、特に、エロージョン防止を考慮した道路の法面保護、又、海岸浸食防止、スズ探掘跡地のリハビリテーション等は最重要プロジェクトとして、関係各省庁の速やかな取り組みが望まれる点を指摘した。

#### 5. その他の主要整備事業

上記3項目の他、ブケット圏が魅力ある国際観光拠点として成長するために、取り組むべき整備事業はハードとソフトの両面において多岐に亘る。本調査に於いて提案あるいは勧告した項目は概ね以下の通りである。

## 1) 地域開発・土地利用に関して：

### a. 観光地形成の空間的な構造：

アンダマン海に面するブケット及びパンガ西海岸の約100 kmにおよぶ海浜リゾートベルトと、文化史蹟、景勝地を含むパンガ湾を取り囲む海洋観光ゾーン（パンガ・サーキット）の2つの空間構造を、計画的に整備することを提案した。

### b. 観光活動を支えるコミュニティ整備：

観光開発の地域支援及び開発利益の地域還元を果たす地域コミュニティの機能強化とその整備方向を提示した。

### c. 新たな観光開発地区の整備：

過度の開発を抑制しつつ、将来の観光施設用地需要に対応するために1996年までに5,000室以上を収容する計画的な観光地の形成が新規に求められる。その適地の一つとしてパンガ西海岸を選定し、官民共同による計画的な大規模リゾート開発を構想・提案した。

## 2) インフラ整備に関して：

### a. 陸上交通網の整備：

道路交通におけるバンコクとの関連強化を果たす為、スラタニとブケットを結ぶ高規格道路（EAST-WEST LINK）の整備をはじめ、バス交通の安全性向上等の対策、タイ鉄道南線の近代化、シンガポール、マレーシア、タイ間の国際観光鉄道運転（オリエント急行導入予定あり）等、鉄道交通とのコネクション強化、及び、地方道路の整備等の事業を提案した。

### b. 海上交通網の整備：

総合機能を有するプライマリー観光港（ブケットマリンセンター）そして、海上交通の代表拠点となるセカンダリー・ポート（3ヶ所）及び代表観光地への海上アクセスを可能にする寄港地、ストップ・オーバー・ポート（15ヶ所）の実施整備を提案し、高速船の導入を含めた機能的な海上交通網の形成事業を勧告した。

### c. 下水処理施設整備：

ブケット島内において整備が求められる7下水処理区の選定と、その中で、優先度の高いカロン／カタ地区及びブケット市地区での中央処理システム施設の整備の重要性を強調し、速やかな事業実施を提案した。

### d. その他のインフラ整備

ゴミ処理施設、電気・電信電話、消防・消火体制及び排水施設の整備についてそれぞれ検討・提案した。

### 3) 観光資源の多様化に関して：

#### a. ツアールートの創設：

圏域内に存在する文化、宗教的な多様な資源の保存と、その活用を図る為に、海上及び陸上の観光資源をネットワークする観光ルートの創設を提言した。また、これら文化的資源の総合的管理運営及び教育目的を持つ「アンダマン歴史・文化研究センター」の創設を提案した。

#### b. 都市内観光の整備充実：

プケット市内に賦存する歴史的建築群とその町並みを保存し、観光アメニティを創設する事業を構想・提案した。これは、特に、日本人観光客を含むアジア人観光客誘致の為に魅力創設につながる。

#### c. 観光ビレッジの創設：

代表的な地場産業であるゴム栽培とその伝統的な加工技術を中心にした観光村（パラビレッジ）と、独特な生活・生産様式で知られる海洋ジブシー村（バンニービレッジ）の整備を構想・提案した。

#### d. 国立公園の整備：

圏域内に立地する5つの国立公園は豊かな自然資源を有し、観光資源としても十分に評価されるものである。保全を基本とした整備計画と管理運営計画の早期策定が望まれる点を指摘すると共に、南部地域の国立公園に従事する管理スタッフの技術訓練及び海洋資源の保存・公開目的を持つ「トレーニングセンター」の設立を提案した。

### 4) 観光関連産業と支援に関して：

#### a. レストラン業の振興：

観光による収益の地元還元という意味において、レストラン業の振興は重要である。近海の海産物を売り物にした高級レストラン群の施設整備等と同時に、衛生基準の整備と管理体制作りが求められる。

#### b. 地場技術の振興：

洗練されたデザインの土産物品（貝及び真珠細工等）や新製品の開発等、観光関連産業の幅広い展開が必要である。これに関して、専門家の招聘や、土産品センターの創設等を提言した。

#### c. ホテル専門学校創設：

2001年迄に、約7,500人の中堅ホテルマンの需要が期待される。洗練されたサービスセンスを持つ人材の育成は国際観光地の不可欠の条件でもある。地域雇用の促進と人材教育を担う「観光技能者訓練学校」の創設を提案・勧告した。

## 6. 経済評価

以上のように、ブケット圏が、そのポテンシャルを活かしつつ国際観光拠点として十分な成長発展をするために必要と目される各種整備事業を提案したが、その事業総額は約420億バーツ(2,280億円)と見積もられる。その中には、公共主導で取り組むべきものと、民間が中心になって実施するものがあり、公共投資の負担分が約120億バーツ(665億円;全体の29%)、民間投資分は約300億バーツ(1,620億円;71%)と見込まれる。この膨大な投資が2001年を目指して必要となるが、それら全ての投資をパッケージとして経済的観点から評価すると、内部収益率(EIRR)は34.6%となり、提案されたプロジェクト総体としての経済的採算性は高いといえる。また、前述のプロジェクト群の内、パンガ西海岸の大規模リゾート及び、ブケットマリセンターについては、財務評価を行いそれぞれFIRRが12.9%、13.4%という結果を得た。

## 7. 事業実施体制

上記事業実施に対して残された最大の問題は、組織体制の強化があげられる。タイ国政府は第6次五ヶ年計画において、官民協調事業の展開を中心政策の一つに揚げており、当計画のように地域への経済社会の影響効果が極めて大きい開発事業にたいする民活の導入が重要課題となる。と同時に中央と地方の行政的役割分担(特に、環境行政、インフラ整備に関して)地方行政府間の調整合体、及び、観光庁(TAT)の事業実施能力・極限の問題等、今後検討すべき課題は多い。その中で、特に現在プロモーション機能主体の観光庁が、計画、調整、事業実施をも含めた総合的なプロジェクト実施能力を持ち得るような行政機構上の体制作りが早期に実施される事、並びに、計画調整、実施体制に係わるブケット、パンガ、クラビの3県の広域調整委員会の設置を提案した。(30頁図参照)



## 第1章 南部地域開発計画

### 1. 1 調査の概要

本報告書は、62年度のパートIと63年度のパートIIに分けて実施されたものを総合的にまとめた最終報告書の要約である。第1章ではパートIの調査結果を、同じく第2章ではパートIIの調査結果を要約したものである。

第1章の調査範囲は、「タイ国南部地域の観光ガイドラインの作成、及び観光開発優先地区の選定」であり、以下の重点項目に大別される。

- 1) 南部地域全域における観光開発計画策定に資するガイドラインの作成であり、各クラスター毎の観光資源と現況の関連施設の分析・評価に基づき行われる。
- 2) 上記の評価に基づき、国際的リゾート基地として開発できる適地を選定する。選定にあたっては主要な国際観光市場、中でも日本の観光客の動向、及び将来の分析に重点を置き、その実現によりタイ国の産業全体が観光振興によって活性化されることを目指している。

特に、後者の項目に関しては日本政府（運輸省）が実施している「海外旅行倍増計画」（通称「10ミリオン・プログラム」）に沿ったものであり、日本人の海外旅行を奨励することを目的としており、タイ国に於いては、より多くの日本人観光客を受け入れたいとする両国間の接点に位置するものである。

さらに、観光開発計画は上述の様な観光客の送り手側と受け手側との相互バランスの上に成り立つものであると同時に、公共セクターと民間セクターの協調バランスにより成立・発展するもので、そこにも焦点をあてた提言を行っている。

同じく第2章では、「パートIスタディで選定された優先地区の観光開発計画の策定、及びプレ・フィージビリティ調査の結果」をまとめたものであり、優先開発地区に対する開発戦略、市場性の検討、プロモーションの体制等が検討された上で最終の資源・施設整備方針と事業化の可能性が検討されている。

### 1. 2 南部地域の調査

#### 2- 1 観光及び地域振興の方針

外国人観光客の積極的誘致は、タイ国の第6次国家経済社会開発5ヵ年計画（1986-1991）の重点政策に位置づけられており、観光産業の育成が国家経済全体の発展を促し、貿易と財政収支のアンバランスを補正する手段として重要視されている。

第5次5ヵ年計画中に外国人観光客の入込の伸びは、最終的に12.2パーセントであったのに対し、現行の第6次5ヵ年計画では年率7.2パーセントの伸びを見込んでおり、この数値が南部地域に与える意味は大きい。

南部地域において、戦略的に外国人観光客の誘致を目指した拠点開発、ルート・資源整備を行い、そのキャパシティを大きくすることで地域の産業全体が活性化され、長期的には国内全体の産業レベルが向上することが期待できるもので、これらの基本的要件を満たすための実現性の高い開発方針をうちたてることが大切である。

#### 2- 2 観光資源・魅力

南部地域の主要観光資源の中でも、最も重要なのはブケット島・サムイ島等の海洋性リゾート観光地である。自然環境の魅力をかきた観光開発は、すでにある程度進捗しているが（特にブケットとサムイの二島において）、今後のこの地域の観光事業振興には文化的・歴史的資源・魅力を含めた総合的な観光開発が重要課題となるであろう。競争が予想されるアセアン・太平洋地域の観光開発も視野におさめた観光資源・魅力（自然・環境・文化・歴史）の保存・開発を目指す必要がある。

#### 2- 3 阻害要因の検討

観光開発が社会・経済に及ぼす影響は大きく、衛生・治安・交通障害に代表されるような地域社会の不安を生むことになる。地域経済・社会は、観光開発に代表されるような新しく発生した外的要因により多大な影響を受けることは免れず、既存コミュニティは時にそれを排除する方向に向かうことすらあり、観光開発は常にその様な否定的な問題に直面している。

その点で最も重要なのは、地域住民の参加を可能な限り開発に取込み、事業による利益が直接還元できる様なシステムを確立することであり、その開発効果を常に確認するための方策として地域モニタリング・システムの導入を検討する。

## 2-4 外国人観光客の市場分析と需要予測

本調査では、第6次国家計画の目標年次、1991年にタイ国を訪れる外国人観光客は4,192,000人に達するものと予測している。これは同計画の想定した目標値を13パーセント上回るものである。第7次及び第8次計画の目標年次である1996年と2001年の予測値については、主要市場国別のデータ収集に限界があるため、全外人観光客に一定の年平均伸率を設定してマクロなフレームを構築するのにとどめた。調査対象地域のブケット、スラタニ・サムイ、ソンクラ/ハジャイ3クラスターへの外国人観光客、国内観光客の入込み配分予測は、英文レポートVolume 1から3に示されている。

## 2-5 宿泊施設の需要予測

将来のホテル室数の需要予測については、南部地域のそれぞれのポテンシャルに合わせてバランス良く配分することを旨とし、目標年次毎に算定を行った。1991年と2001年に於けるそれぞれのクラスターの予測値は、

	1991年	2001年
ブケット・クラスター	: 16,600室	32,000室
スラタニ・クラスター	: 12,200室	20,700室
ソンクラ/ハジャイ・クラスター	: 14,100室	24,000室

を見込んでいる。

## 2-6 広域の観光構造

観光資源の分析・評価結果に基づき、南部地域の観光構造を3つに分けてとらえると、第1に国際観光地となりうる優れた観光資源があり、開発のポテンシャルが高いと位置づけられるのが、ブケット、ソンクラ/ハジャイとサムイの各地区であり、プライマリー・センターと呼ぶ。

次に位置づけられるのが、プライマリー・センターの近くにあり、それを補助する機能を持ち、独自の魅力を保持するものとして北部地域ではスラタニ、バンガ・クラブ、南部地域ではサトゥン、ヤラとナラティワがあり、この6地区をセカンダリー・センターとする。

その他の地域については、中・小程度の魅力度であり、3番目のランクに位置づけている。この構造化による仕分けに基づき南部地域の観光ガイドラインをたて、将来の開発戦略を立案した。

## 2-7 交通網整備計画

南部地域における交通網整備計画に関して観光振興という観点からみると、以下の3課題がある。

- 1) 国際観光客の大量需要への対応
- 2) 地域内主要幹線網の構築
- 3) 分散立地している域内観光資源の統合/総合ネットワークの形成

これらの課題に対して、空・陸・海の各交通機関を総合化した機能的な交通網計画の推進が早期に望まれる。特に、地域観光振興及び国際観光客誘致の為に、以下の開発事業が提案される。

- 1) ブケット国際空港の将来需要対応と航空安全性確保を基本にした改良整備
- 2) 外航及び内航の海上交通網の整備
- 3) アジア・ハイウェイNo.2の国際ルート強化と、地域主要幹線との接続を考慮した地域幹線道路網の整備
- 4) シンガポール～マレーシア～バンコクを結ぶ国際列車の運転に関わる政府間交渉の推進（技術的には問題ないとみられる）と、オリエント急行アジア特急の営業推進

これら広域的な幹線交通ルートの確保及び整備と同時に域内での総合的交通網の整備も望まれる。特に、空港と鉄道駅及び海上交通拠点等の主要交通ノードを結ぶ道路交通網はソンクラ/ハジャイ、スラタニそしてブケット圏の各観光圏において共通して重要である。

## 2-8 海洋リゾート開発と環境問題

“健全な観光リゾートの形成の為に自然を保全する”という認識は、行政及び民間等全ての関係者が基本的にもつべきものである。官、民の協調なくしては、自然と融和した秩序ある観光開発は望むべくもない。南部地域観光の魅力は“自然”であり、それによって人々は集まることを考慮しておく必要がある。特に海洋リゾート開発においては十分な環境への配慮を必要としている。「海洋及び海岸線保全地域」の指定と、その地域における無秩序開発を規制することを提案する。ブケット島西海岸地域及びサムイ、バンガン諸島に関しては、早期にこうした指定と監視のシステムを構築する必要がある。観光開発がこれからの海洋海岸地域の価値ある自然を保全しながら推進されることが何にも増して重要である。

## 2-9 国際観光地としての適性

南部地域の3クラスターに散在する種々の観光資源には、その開発段階においても利用形態においても大きな差異がみられる。クラスターごとに固有の観光資源・魅力が形成されようとしており、それに呼応した入込み観光客（外国人・国内）の市場構造が生まれつつある。3クラスターのなかで、国際観光地（海洋リゾート）として近隣アセアン諸国に点在するリゾート地との競合に耐える資源・魅力・可能性をもっているのは、ブケット／クラスターである。スラタニ・サムイ、ソクラ／ハジャイの両クラスターも十分な資源・魅力を有しているが、入込み観光客は特定のマーケット・セグメントに傾きがちで、国際観光地として発展する優位性においてはブケット・クラスターに劣るものと考えられる。

## 2-10 ツアー・パターンとツアー・ルート

南部地域に散在する観光資源・魅力を、観光客の限られた滞在・観光旅程及び予算のなかで最大限にカバーするためには、モデルとなるようなツアー・パターンなりツアー・ルートを設定し、観光客の参考に提供することが不可欠である。現在、観光客が地域内で利用できるパッケージ・ツアーやモデル・ルートは、その大半が地域内の3つのゲートウェイ、すなわちブケット、スラタニ、ハジャイを中心に組立てられている。ゲートウェイのいずれを問わず、観光客が南部タイの全域を幅広く周遊し、それによって地域の外貨獲得機会を最大限に高めるための方策が早急に求められている。本調査では、テーマ別のツアー・パターンや周遊ツアー・ルート（陸路・空路・海路）等、具体的な提案をガイドラインとして提示している。

## 2-11 観光振興・販売促進

地域内の個々の観光地については、すでに種々の宣伝・販売促進策がとられているが（例えば Phuket-Pearl of the South のようなイメージ宣伝）、南部地域全体では、デスティネーション（旅行先地）としてのイメージが確立されていない。そのために、ブケット、サムイ、ハジャイ等の観光拠点で域内で競合し、地域全体としての観光客誘致努力が減殺されるおそれがある。この地域に固有の自然景観、海洋性風土、歴史的・文化的背景をアピールする「包括的な宣伝・販促イメージ」の設定・確立が必要である。タイ国観光庁（TAT）が国内・海外の支部を通じて行う宣伝・販促活動も、その重点を観

光客個人を対象としたものから、観光・旅行関連業界に移すことが望まれる。これらの業界はより高い収益（外貨収入）をもたらす消費者（旅行者）に大きな影響力をもっており、不特定多数の一般消費者に向けた宣伝・販促活動に比して、より少ない費用でより大きな効果を上げることが期待できる。

## 1. 3 優先地区に於ける資源の分析・評価

### 3-1 ブケット・クラスター

ブケット・クラスターに於ける観光開発戦略は大きく分けて、豊かな資源をとり込んだ海洋リゾート型と、文化資源を中心とした文化・都市観光型の2つに分けられる。

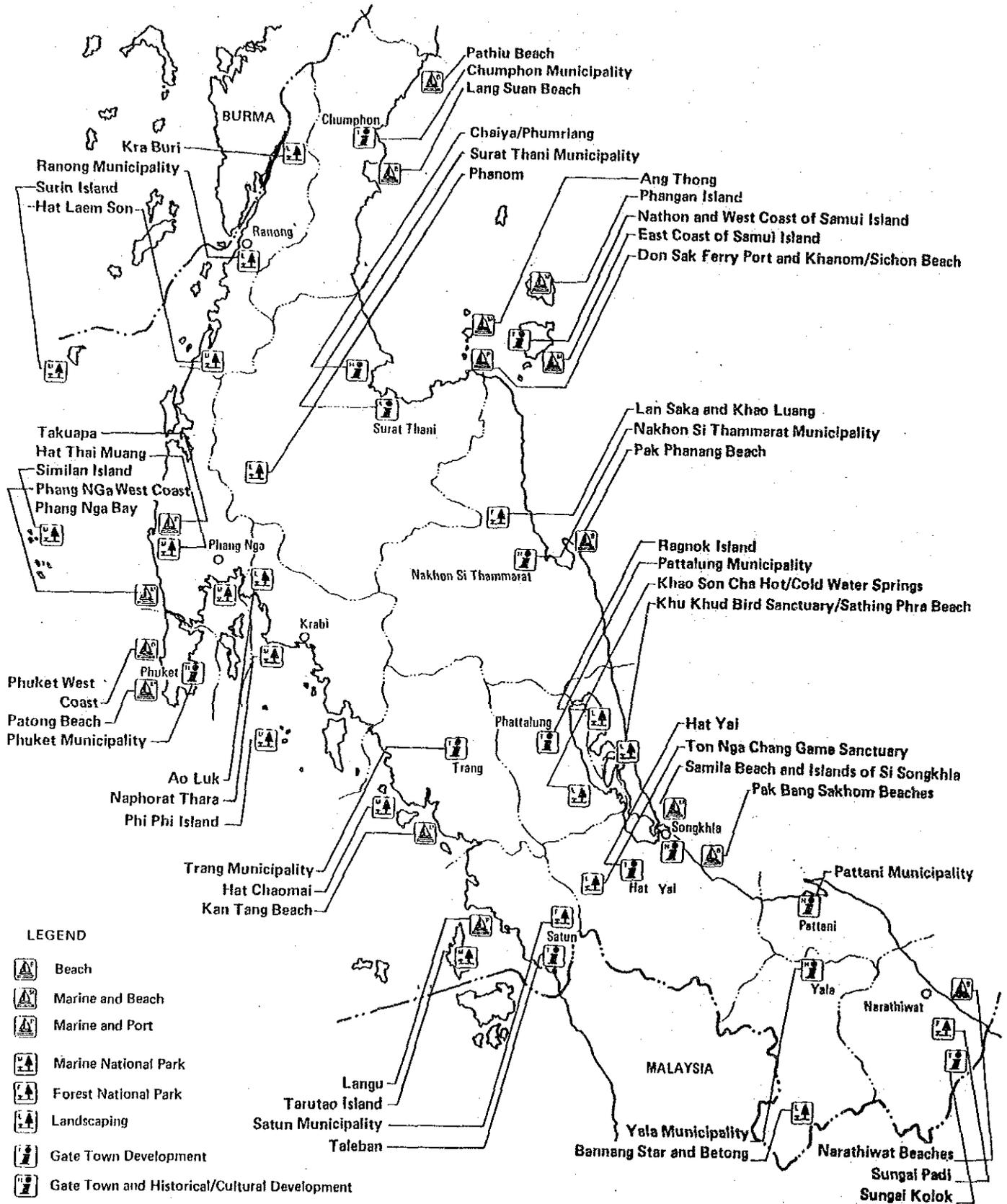
海洋リゾート型については、リゾート地に対する要求度のレベルが高い外国人観光客を満足させるためには、無秩序な開発を避け、自然と人間の共存の中で当地ならではの特色を出さなければならない。ブケット・クラスター内の海洋資源は他の国の類似開発地区と比較しても十分に競争力を持っており、優位に展開できるポテンシャルがあると思われるが、そのためには、さしあたって観光産業をしっかりと支える基盤施設の整備が優先的に行われていることが条件である。この観点から、さらに長期的ビジョンに立つた環境整備計画を確立し、かけがえのない自然がいつまでも保持できるようにすることが必要である。ブケットに隣接するバンガ、クラビの両県はブケットのマーケットが拡大することにより、一体の圏域としてとらえられる関係にあり、海上交通を中心としたルート整備を行うことにより、さらに密接に連携することになる。

一方、ブケット・タウン内の歴史的街区の活性化の手段として、また、観光の魅力度を高め観光客へのサービスを向上させるためにもタウン・ツーリズムの実現が望まれる。このことはブケットの弱点となっている文化観光の面を補強することにより、様々なニーズに応えられるようになることで、幅広く観光プロモーションが展開でき、ツアー・アイテムが増えればそれに伴い滞在日数が延長されることも期待できる。

### 3-2 スラタニ・クラスター

エコノミカルな海洋リゾートとして徐々に人気の出つつあるサムイ島、さらにその北に隣接してバンガン島、西側のアントン群島国立公園、チャイヤの歴史・文化地

# TOURISM DEVELOPMENT CENTERS OF SOUTHERN REGION



## LEGEND

- Beach
- Marine and Beach
- Marine and Port
- Marine National Park
- Forest National Park
- Landscaping
- Gate Town Development
- Gate Town and Historical/Cultural Development

区とバラエティーに富んでおり、スラタニ・クラスターの資源度は高い。また南部地域で一番大きな寺院があり、工芸品産業の盛んなナコンシータマラート市もこのクラスターの中に含まれる。しかしながら、これらの資源は広い範囲に拡散しており、これをクラスターとして総括するには、まず交通網の整備を行い、目的地間の結びつきを強化する必要がある。

サムイ島は現在すでに低料金・長期滞在型を求めている外国人客を多く集めているが、島全体が小規模であり、船によるアクセスに限られることでモンスーン期の不安があり、大がかりな開発の導入は将来とも避けるべきである。

既存の低廉なバンガローは、時間の経過と共に徐々にスタンダードが上がってゆきつつあるし、いくつかの高級指向のホテル投資も起こってきており、その点ではサムイ島も新しい局面を迎えつつある。この局面をうけてサムイ島においては、まず基盤施設の整備が先決であり、特に小さな島にとって最大のネックとなる給水の確保、電気の供給、汚水処理等が優先的に実施されなければならない。将来ともこのクラスターは自然資源の保全を最優先とし、基盤施設の整備と同調しながら国内・外国人の低料金・長期滞在型指向のツーリストを対象とした開発を目指すべきである。

### 3-3 ソンクラ/ハジャイ・クラスター

このクラスターは前出の2つとは異なり、都市観光が中心である。ソンクラ周辺のビーチ・リゾート候補地は外国人観光客を呼び込めるほどポテンシャルを持っておらず、むしろ今後ともハジャイ市でブームになっているバンコクやマレーシアからの買い物客を中心とした都市型の観光形態を伸ばすべきである。ハジャイ市は商業、ビジネス、金融さらに工業といった多様な産業を背景にして南部地域最大の都市センターに成長しており、全国レベルでも北のチェンマイを抜いて首都バンコクに次ぎ第2位に位置する。将来はさらに“南タイの商都”として発展が見込まれることから、観光客はもとよりビジネス活動によって発生する宿泊施設等の整備が必要になる。

ソンクラの東部に連なるビーチは、市民のレクリエーションの場や国内旅行者を対象客としたパブリック・ビーチ化を提案している。

一方、ソンクラとは反対側のアンダマン海に浮かぶ美しい島々、タルタオ群島は海洋リゾート地として高いポ

テンシャルを持っており、ブケットやハジャイの各センターからアクセスしやすい位置にあり、今後とも「奥座敷」として交通網を中心とした整備を行う。しかし、この島々全体が国立公園内に位置しており、その点を考慮すると島内については、開発よりも保存の方を優先させるべきであり、公園を管理・運営している王立森林局(RFD)の許す枠内での小規模な開発に止めるべきであろう。

### 3-4 地域収入

観光開発は直接雇用、個人所得、地域収入、政府の収入を生み、また他の経済部門への波及効果も大きい。ブケット、スラタニ、ソンクラ/ハジャイの3つのクラスターの外国人旅行者及び国内旅行者からの総収入は、1996年には約490億バーツに、そして2001年には、約700億バーツに達すると推定される。

2001年には、ブケット及びソンクラ/ハジャイにおいて、多額の収入が生み出される。ブケットで約345億バーツ、そしてソンクラ/ハジャイでは約239億バーツである。

### 3-5 雇用への影響

観光開発は、直接的、間接的に雇用機会を増大するかなりの可能性を有しており、地域の雇用状況の問題を解決する効力をもつ。本調査の観光客需要予測に基づく概算は、雇用増はブケット県が最大となる事を示している。直接的、間接的雇用の増員総数は、1987年と比べ、2001年にはブケットで約216,200人増、ソンクラ/ハジャイでは89,300人増、スラタニで86,600人増となる。

### 3-6 教育と訓練

職業訓練を受けたサービス業要員の不足及び訓練を受ける機会が少ないことは、観光産業の発展にとって重大な問題になるであろう。ブケットに於いて2001年までに宿泊関連サービス部門で、中・上級技能職員として約7,500人の増員が必要となる見込みである。これは、現在から2001年迄に年平均580人が訓練されなくてはならないことを意味する。さらに3つのクラスター全体の需要をまかなうためには、年間平均約1,350人が高級技能職員の為の訓練を受けなければならない。この計画に基づき、観光サービス業要員訓練専門の大きな学校がTATの主導により南部地域に創設されるよう強く提案する。



### 3-7 観光関連産業の育成

経済との連鎖により、観光客支出は同地域の関連産業を通して相乗効果を生む。運輸、商業、レストラン/食料供給、人員サービス、そしてその他もろもろのツーリスト・サービス部門は、その中でも直接影響を受ける。観光客に国産/地方産品の購買意欲を促すことにより、製造部門は観光業からかなりの利益を得ることが期待でき、この部門に生じる付加的利益は、地域成長システムを作り出し、市場構造を通し商業、サービス業にかかわりあつて影響を与えることから、経済刺激政策は、このほか地方レベルで必要とされる。この目的のため、製品の販売はもちろん、地域産業を促進する機能を備えた“ツーリスト・ショッピング・センター”が、公的部門によりブケットと、又は、ハジャイに設立されることを提案する。

### 3-8 プロジェクトの提案と実施方針

各開発段階に応じ多くの実施すべきプロジェクトの提案を行っているが、そのプロジェクト選定規準としては、第1に現行の国家計画に基づき地方自治体レベルで事業の実施が決定されているもの、もうひとつは、観光部門の発展に直接便益をもたらすもので、各クラスターの潜在力を十分に引き出す役割を担うと期待できるものを優先的にとりあげた。その中で、時に開発の阻害要因となり、緊急に解消されなければならない問題を含むプロジェクトを、その緊急度に応じて短期、中期実施プロジェクトとして、さらに優先度付けを行った。

観光開発それ自体は独立してあるものではなく、一般の地域整備と一体となつて実施されるべきもので、地域バランスの中で位置づけられることによつて、さらに高い効果が生まれる。



## 第2章 グレイター・プケットの観光開発

### 2.1 基本方針

#### 1-1 観光開発の方針と戦略

第6次国家計画（1986-1991）では、国外の観光客の誘致を促進することで国家経済の発展をうながし、貿易収支のマイナスを減少させたいとしている。観光部門では、第5次国家計画期間の5年間で外国人観光客の入込みが12.2パーセントの伸びを見込んでいる。それに対し、初年度の1986年から翌1987年にかけての入込みがすでにその目標値を上回っており、政府はその目標値の修正を行っている。ちなみに、第6次の最終年度である1991年では、370万人の予測値に対し、新たな数値465万人を修正目標として打ち出した。この様に、観光部門が促進され国際化することによって、国の経済を左右する大きな影響をもつことになる。

プケットの観光ポテンシャルは、まさにこの国家政策の具現化にふさわしい潜在力を持っており、具現化のための戦略として以下の基本項目があげられる。

- 1) 海外におけるプロモーション戦略の確立
- 2) 国際的リゾート・センターとなりうる「グレイター・プケット・リゾート・ゾーン(Greater Phuket Resort Zone)」の創造
- 3) 観光部門の機構改革
- 4) 貴重かつ固有な天然資源の保全
- 5) 地域の社会経済環境の改善
- 6) 国内観光の奨励

#### 1-2 国際観光地としてのプケット

1987年のタイ国国際観光は盛況を呈し、外国人観光客は前年比23.6%増の348万人に達し、今やタイ国はアジア・太平洋地域でも一、二を争うデスティネーション（旅行行先国）としての地位を確保するに至った。

一方、タイ国内の観光地の中ではプケットが近年めざましい伸びをみせている。タイ国を訪れた外国人観光客に占めるプケット訪客数の比率の伸び（下表）がそれをよく証明している。

1983年	4.0%	1984年	6.2%
1985年	6.4%	1986年	9.0%
1987年	11.5% (推定)		

プケット観光の急成長は、主として供給側の要因によってもたらされた。すなわち新規ホテルが1985年以降とくに急増し、プケットの収容力は1988年には8,000室を数えるにいたっている。現在、建設計画されているものを含めれば、近い将来プケットの収容力は11,000室に達するものと想定できる。ホテルを中心とした観光施設への積極的な民間投資意欲は、強い需要の伸びに支えられて、当分のあいだ継続するものと思われる。

需要側では、従来の主要マーケットであったヨーロッパ諸国をおさえて、アジア諸国、特にNIESおよび日本からの入込み客の急増が注目される。タイ国内観光客もまた忘れてならない重要なマーケット・セグメントである。プケット観光は、こうした需要側の構造変化に対応する必要に迫られている。

バンガ県、クラビ県を含めたグレイター・プケットは、魅力的な海浜景観・環境はもちろんのこと、その他の多様な観光資源に恵まれている。未開発の潜在的資源も多くみられる。これらの諸資源を「グレイター・プケット」の統一コンセプトにより開発・整備すれば、この地域の国際観光地としての魅力は一段と高まり、近隣アセアン諸国の同種の海洋リゾートとの競争力も強まることになろう。開発に際しては、阻害要因の除去に努める一方、観光資源の計画的かつ最大限の活用に留意すべきである。

需要の増勢は供給のそれを受けて短期的には継続するが長期的にはなだらかなカーブの伸び率に移行するものと想定される。本調査では、「グレイター・プケット」への入込み観光客数を次のように予測している。

1987年	655,000人 (実績)
1991年	1,600,000人
1996年	2,200,000人
2001年	3,000,000人

### 1-3 宿泊施設の需要予測

将来の観光客の入込みに基づき、ホテルの客室数の需要予測を行った。

1987年現在、プケット島内には合計7,939室のホテル客室があり、さらに、3,300室が建設中もしくは建設許可申請中である。予測にあたっては、この様な短期的なホテル建設ブームを考慮し、長期的には、ビジネスのサイクルと地域全体の環境・産業をコントロールすることを条件として適性値を見積もった。その結果グレイター・プケット全体で、1991年では16,000室、1996年で22,000室、2001年には30,000室の需要があると予測される。

### 1-4 観光プロモーション

プケット観光に対するイメージ、期待、施設需要、サービス水準等の分析に資するために、プケット、パタヤ、バンコク3地点において、日本人客400名、日本人以外の外国人客400名を対象としたアンケート調査を1988年7月から8月にかけて2週間にわたり行った。この調査からプケット観光プロモーションに役立つ次のような指針が得られた。

1) 長期滞在に耐えられる施設・空間の整備、機能の導入をはかる。グレイター・プケット行動圏の拡大と各リゾート・コンプレックス内部の質的多様化に重点をおいて推進する。

2) プケットに関する最新情報を集積した情報ターミナル(プケットへのアクセス情報を含む)をバンコク(空港、バスターミナル等)、プケット等のゲートウェイに設置し、その充実をはかる。

3) プケット訪問客は概して旅行経験が豊富であるが、プケットを訪れるのは初めてのことが多い。「プケット・オリエンテッドな魅力」を打ち出すよりは、「タイ・オリエンテッドな魅力」を売る戦略が得策である。自然、環境、歴史、文化の観光諸資源をこの視点から最大限に活用する。

4) 地域として整備・改善が早急に必要とされるのは:  
- ダイビング・スポットの開発・紹介  
- 観光拠点としてのプケット・タウンの充実  
- 国際級ゴルフ場の整備

5) 施設・空間の利用者の基本単位は3~5人規模が多い。グレイター・プケット圏の創造には、4泊程度をミニマ

ムとする行動圏(ツアー・ルート)の設定が必要である。

6) 「環境」はプケット最大のプロモーション戦略である。環境の価値によって、プロジェクトの規模、配置、デザイン、高さ、色彩等の自由裁量性の程度が決定されるべきである。

7) レストランの必要度は高い。ホテル客室は、新設ホテルの多いこともあって現在高水準にあるが、その他の諸施設、食事サービス等の面では改善の余地がある。食事・サービスについては公的・集約的な教育機関が不可欠である。

### 1-5 観光資源

グレイター・プケットの開発ポリシーと資源評価に基づき、その圏域内にある数多くの観光資源の中から、以下のものを積極的に開発する資源としてとりあげる。

#### 1) 文化資源

- ・プケット・タウン歴史的建造物の保存と街区の整備
- ・バンガ県、グラビ県に点在する先住民の洞窟壁画等の保存整備

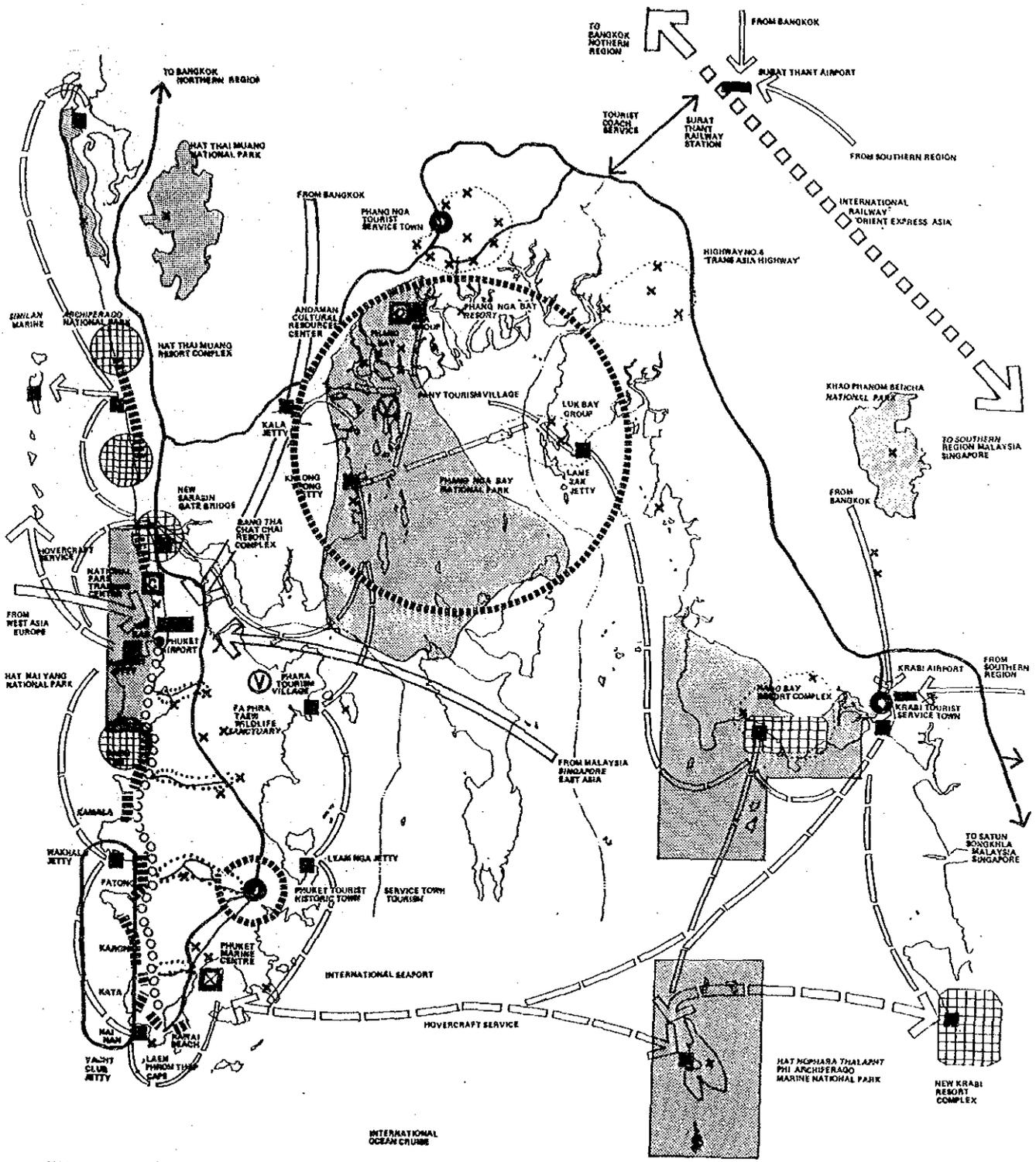
#### 2) 自然資源

- a. カオ・ランピ/ハッタムアン国立公園の整備  
(Khao Lampi-Hat Thai Muang National Park)
- b. シミラン群島国立海洋公園の整備  
(Mu Ko Similan National Park)
- c. バンガ湾景勝国立公園の整備  
(Ao Phang Nga National Park)
- d. ハットナイヤン国立公園の整備  
(Hat Nai Yang National Park)
- e. ハットナバラタラ/フィフィ国立海洋公園の整備  
(Hat Naphorat Thara-Mu Ko Phi Phi National park)

#### 3) 集落/人文資源

- a. バンニー海上生活集落の整備(バンガ県)  
Panyee Village (oceanic village)
- b. パラ林業集落の整備(プケット県)  
Phara Village (rubber woody village)
- c. リボン窯業集落の整備(プケット県)  
Lipon Village (pottery industry)
- d. クアン木工芸集落の整備(プケット県)  
Ban Kuan Village (rattan baskets and furniture)

# DEVELOPMENT IMAGE OF GREATER PHUKET



- LEGEND**
- INTERNATIONAL & MAJOR DOMESTIC FLIGHT
  - LOCAL DOMESTIC FLIGHT
  - MAJOR SEA NETWORK
  - MINOR SEA NETWORK
  - ORIENT EXPRESS ASIA RAILWAY
  - MAJOR ROAD NETWORK
  - TOURISM ROAD IMPROVEMENT
  - TOURISM CORRIDOR DEVELOPMENT

- INTERNATIONAL OCEAN CLUBS**
- NATIONAL PARK
  - WILDLIFE SANCTUARY
  - TOURISM VILLAGE
  - PARK CENTER
  - INTERNATIONAL AIRPORT
  - LOCAL AIRPORT
  - MAJOR BEACH RESORT

- MARINE, PORT PRIMARY
- SUB MARINE, PORT SECONDARY
- LANDING JETTY, TERTIARY PORT
- TOURISM ATTRACTION
- EXISTING BEACH RESORT AREA
- FUTURE RESORT DEVELOPMENT AREA
- PROVINCIAL CAPITAL TOWN

## 1- 6 開発の基本方針

グレイター・プケットの主要観光地はそれを支える交通ネットワークと重ね合わせてみて、プケット、バンガ両県に亘る西海岸リゾート地帯「プケット・リゾート・ベルト」とバンガ湾周辺の観光資源を巡る「バンガ・ベイ・サーキット」の2つの構造に分けることができる。

プケット・リゾート・ベルトはアンダマン海に面した、南はプケット島の南端から北はバンガ県のハッタムアン国立公園までの、およそ100km(60マイル)に及ぶ美しいビーチが連続する海岸線である。プケット島内の50kmについては、ほぼリゾート開発が進行しており、国際的マリン・ビーチ・リゾートとして知名度も高まりつつある。ゲートとなるプケット国際空港はこのベルト地帯のほぼ中央に位置している。

バンガ・ベイ・サーキットは、プケット、バンガ湾、クラビ西海岸、ピイピイ群島といった高い観光資源を有する地帯を含んでいる。その代表的なものとして、プケットの真珠養殖、バンガ湾の奇岩・奇島景勝地と先住民の洞窟壁画、同じく洞窟遺跡と充実した自然資源をもつクラビ、これに美しいサンゴ島のピイピイ群島をまとめた呼称で、変化に飛んだ多様なツアー・ルート化が可能である。(図: Development Image of Greater Phuket 参照)

## 1- 7 ツアー・ルートの形成

グレイター・プケット圏内の観光行動を促進・活性化させるためには、2つの基本的なツアー・ルートを形成、整備することが肝要である。第一は、プケット島南端から国道402号、4号経由、バンガ、クラビにいたる「陸路ツアー・ルート」で、この幹線路ぞいに展開する観光資源・魅力(自然・文化・歴史)を取り入れた変化に富むサブ・ツアー・ルートが数多く設定できる。第二は、高速艇、ホーバークラフト、フェリー等による「海路ツアー・ルート」でバンガ湾、ピイピイ島、シミラン島の固有の海洋性資源を呼び物とし、マリン・スポーツを中心とした多様なサブ・ツアー・ルートが開発できる。

## 1- 8 土地利用

近年の観光ブームにより無作為に開発が進んだプケット島の南部の海岸については、将来のリゾート開発の為の余地はあまり残っていない。

その中でも特に開発が集中している、カマラ・ビーチ以南のビーチについてみると、開発可能地はわずかに136ヘクタール余りであり、この土地について、良好な環境を保つための基準となる32.5室/ha(グロス)の開発密度を適用すると、4,400室が残された許容量となる。これに対し、1996年時点でプケットでは新たに約1万室を供給する必要があると見込まれ大幅に用地が不足することになる。

新たに開発する用地は環境維持の視点を中心に、慎重に選定され秩序ある開発が成されなければならないが、その開発のポテンシャルをもった土地はプケットの北部とバンガの西海岸地区に見出すことができる。

具体的には、プケットのバンタオ・ビーチから北のハッタムアン国立公園境までの地点で、ここを将来の「ニュー・リゾート開発ゾーン」として拠点開発のための計画立案を行う。

ここで提案される大規模な複合リゾート開発は、公共セクターと民間セクターによる事業の組み合わせによって計画され、さらにパブリック・ビーチや地域コミュニティをも取り込んだものとなっている。

このゾーン内の主要なプロジェクトは以下の通りである。

### 1)バンタオ総合リゾート開発

(Ban Tao Integrated Development)

### 2)ハットナイヤン・パブリック・ビーチ開発

(Hat Nai Yang Public Beach Development)

### 3)タ・チャッチャイ総合リゾート開発

(Tha Chat Chai Integrated Development)

### 4)コックロイ・パブリック・ビーチ開発

(Khok Kloi Public Beach Development)

### 5)ハッタムアン総合リゾート開発

(Hat Thai Muang Integrated Development)

すでに開発されているプケットの南西海岸部、パトン、カロン、カタの各ビーチについては、「開発規制地区」として新規の開発よりも環境の改善、インフラの整備・拡充に重点をおく。

## 1- 9 地域住民への対応

観光開発は同時にそれを支える地域コミュニティの開発も合わせて行われるべきで、一方地域住民はその開発が行われることによって直接的な利益が受けられる。

ブケット・リゾートベルト地帯の開発に伴う関連都市・集落整備は以下の仕分けによって行われる。

1) コミュニティーⅠ：ブケットアーバン・センター  
ブケット市そのものでグレイター・ブケット全体に対するサービス機能をもつ。

(Community I : Phuket Urbabn Center, a city size tourist community to serve Greater Phuket)

2) コミュニティーⅡ：タラン・サブ・センター  
ブケットの北部地域のサービス機能をもつタラン集落の整備

(Community II : Sub-Center of "Thalang" to serve the northern part of Phuket)

3) コミュニティーⅢ：コックロイ・タイムアン・サブ・センター

バンガ西海岸に今後展開される新開発地区へのサービス機能をもつ、コックロイ、タイムアンの集落整備

(Community III : Sub-Centers of "Khok Kloi" and "Thai Muang" to serve the new potential tourism areas in the western part of Phang Nga.)

## 2. 2 基盤施設整備方針

### 2-1 環境整備

環境保全は、将来にわたって長期的にブケットの観光価値を維持増進する上で不可欠の課題であり、このことに各関連省庁が真剣に取り組むことを強く要望したい。

環境保全に対して政府の果たす役割は、特に重要である。規制等を含めた関連法の整備をはじめ、域内で起こっている諸々の開発行為に対する監視と開発方向の指導などその役割は多岐に亘り、また行政の努力なしでは達成できない。こうした中央政府の努力と同時に、現地での動きに対して、より注意を向ける必要がある。地方レベルでの行政力強化も、この意味では重要な課題といえる。特に、環境基準が守られているかどうかの監視システムは地方レベルで関係各部局の総合的な協力の体制のもとで進められるべきである。

これら行政上の諸条件、諸体制の整備に加え、環境保全を具体化する為の5つのプロジェクトを提案したい。それらは、

- 1) ブケット島西海岸地域を南北に連絡する「ブケット西海岸道路」がひき起こしているエロージョン問題の早急の解決の為、道路法面保護プロジェクトの実施
- 2) スズ採掘跡地の公共利用(貯水地、公園など)の推進による土地のリハビリテーション事業の実施
- 3) 環境モニタリング制度の準備とその形成プロジェクトの実施
- 4) 国立公園の管理総合計画の策定と、必要事業の実施
- 5) 海岸浸蝕の防止プロジェクトの実施

上記のうち、最も優先度の高いプロジェクトは、1)のエロージョン問題の解決である。当該道路は、スリン(Surin)浜からラワイ(Rawai)浜までの海岸道路で一部山間・丘陵部(18km)を通る道路として整備計画が承認されており、また、部分的には地方道路として整備済である。赤土の露出と同時に切り削った法面の適正な保護工事なく建設された為、雨とともに赤土は海に流れ出、大きな環境問題となっている。海洋リゾートとしての価値で成り立つブケット観光にとって、この問題は致命的とも言えるもので、早急に特別財源の確保を図り適性な法面保護の為の技術的検討が実施されるべきである。

また、5) にあげた海岸浸蝕の問題もブケット島北部西海岸及びパンガ県西海岸においては大きな環境問題となっている。これらについては、離岸堤の設置など、土木技術的な解決の可能性もあり、先のエロージョン問題に相合して技術的な調査検討が速やかになされることが望まれる。

## 2-2 空港整備

### 1) ブケット国際空港

交通需要予測調査の結果、ブケット島の観光入込客の約半数は、空の交通手段によるものと見込まれ、1996年に約220万人、2001年には約300万人の旅客が飛行機を利用するものと推定される。1987年の実績では約764千人であるから、今後10年間に旅客数は約3倍に膨れることになる。

現在、ブケット空港の改修工事が進んでおり3,000mの滑走路の他、ターミナルの旅客収容及び処理容量等が改善され、国際空港としての整備が図られつつあるが、依然、安全な航空システムという観点からは改善すべきいくつかの点が残される。ブケット空港が、ICAOの定める国際空港の基準に見合い、かつ、拡大する航空交通需要に対応する為には、次の改善プロジェクトの実施が強く望まれる。

#### a. 平行誘導路の設置：

安全航行及び離着陸容量を拡大する為に必要となる。

#### b. 着陸帯の拡幅：

現在150m幅であるが、大型機を受容し、ICAO基準に合う安全性を確保する為には300mへの拡幅が急務である。

#### c. 航行援助システムの改善：

現在進行中のプロジェクトで off-set の ILS 施設が設置されることになっており、これにより一応の誘導システムは出来上がるが、完全ではない。

ICAOは2000年を目途に標準施設としてMLS (Microwave Landing System) を認定することになっており、これを踏まえて2000年を目途にMLS施設に変える必要がある。

#### d. 無障害表面の確保：

着陸帯の300mへの拡幅と伴って、空港周辺の転移表面の障害問題は解決されるが、滑走路軸線上東側に立地

する丘の頂上が、微妙なところで障害となる可能性がある。当丘の頂上で高背木を植えることを禁じる対策が必要である。

その他 "センス・オブ・アライバル" の創設など、大観光地に立地する国際空港としての環境整備も重要と考える。

需要への対応という観点からは、航空機材の容量についても考慮する必要があり、この点については行政的な指導対策も重要な要件となろう。

ブケット国際空港の改善に係わる本プロジェクトの総事業費は、約2億28百万バーツと見積られる。収入源として旅客空港使用料及び航空機材の着陸料、駐機料を考慮し、また、低利長期融資(例えばOECDローン)による建設を事業とすれば、本プロジェクトの財務総評価はFIRR 26.8%と見積られる。現在進行中のプロジェクト終了後引きつづき、本プロジェクトの実施がなされることが強く望まれる。

### 2) クラビ空港

クラビ空港は1,200m長、12m幅の滑走路を有する地方空港であるが、1987年以降、需要客見込みが十分に立たないことから閉鎖されている。当空港は、クラビ県が独自に開発したものであるが、現在は国にその管理等が移管されている。

全国の地方空港整備と航空交通ネットワーク形成に係わる総合的な長期計画の策定が強く望まれるが、その中において、クラビ空港をフィーダー空港として位置づけ改修整備の上、今後増大すると予測される航空交通需要に対応すべく活用されるべきと考える。

クラビ空港はバンコクと直結するのではなく、南部地域の主要都市、ハジャイ、スラタニ、ブケット等とのリンクを確保することに主眼を置くことが望ましい。その為、次の整備が求められよう。

#### a. 滑走路幅の拡幅(12mから30mへ)

#### b. 着陸帯の拡幅(150m幅へ)

本プロジェクトの事業費は約125万円(23万バーツ)程度と見積られる。

わずかの追加投資により現在活かされていない資源を有効に活用する方法を考える必要がある。

### 2-3 水供給整備

水問題はブケット島が抱える歴史的でかつ慢性的な問題である。観光開発に限らず、将来のブケット島の社会経済開発を考える時、この水問題は避けて通れないものであり、解決が遅ればそれだけ開発の制約条件の度を増すことになる。

目下、ブケット島の水資源開発と水供給施設整備に係わる計画調査がJICAによって実施されており、その調査結果を待つ必要があるが、ここでの提案は、あくまでもひとつの代替案であり、今後、総合的な見地から検討を深める必要がある点をまず付記しておきたい。

本調査団の分析の結果、ブケット島での雨水降水量及び島の面積と保水能力から、乾期においても水の絶対量については十分に将来の開発に対して対応できるということが判明した。したがって、水の確保の問題は、ブケット島内で、いかに総合的な水供給施設整備を図るかという技術的、計画的問題となる。この点を踏まえ、本調査ではひとつの代替案としてブケット島内での水供給は自給システムに基づくものを提案した。

調査団の予測した将来水需要量は、2011年には平均需要量にして約4.4千 $m^3$ /日、日最大で約6.9千 $m^3$ /日となった。これは、全島のホテル・全島民の生活用水及び工業用等全ての使用目的を含んだものである。

現在、バンワット(Ban Wad)ダムが完成し供用しているが、これのもつ供給用水能力は約4.3百万 $m^3$ /年、そしてブケット市が現在使用している6つの貯水池での容量が約3.0百万 $m^3$ /年、合計して約7.3百万 $m^3$ /年である。これを日量と換算すれば約2.0千 $m^3$ /日となり、明らかに先に想定した将来需要に充たない。日平均量では約2.4千 $m^3$ /日の不足である。この不足分は新たな貯水ダムの建設によって確保する必要があるが、王立灌漑局(RID)では7カ所のダム候補地を選定している。

各ダム候補を技術的に検討した結果、建設の効率・容易性、容量の問題等から、このうち3カ所の貯水ダムを早期に建設することを提案する。それら3カ所のダムで約9.7百万 $m^3$ /年の容量が見込め、2011年に対する需要はこれによりまかなえることとなる。それらは、以下の3カ所である。

- 1) バンネオ(Ban Nio)ダム(4.4百万 $m^3$ /年)
- 2) バントスン(Ban Tho Sung)ダム(2.7百万 $m^3$ /年)

### 3) パクバン(Pak Bang)ダム(2.0百万 $m^3$ /年)

これら3ダムによる日平均の供給可能水量は2.5千 $m^3$ /日となり、不足分2.4千 $m^3$ /日に見合っている。

給水計画の上からブケット島を南北の2地域に分け1)のダムはブケット島北部地域を、また2)、3)のダムは南部地域をサービスするものとして計画するのが望ましい。浄水場は、南北地域のそれぞれに対して設置する必要があり、北部地域にたいしては、1)バンネオ・ダムに接続する処理能力20,000 $m^3$ /日の浄水施設を、また、南部地域に対しても2)バントスン・ダム及び3)パクバン・ダムの2つに接続する。

浄水処理施設の整備に関して、南部地域については、現在のブケット市の水供給システムとバンワット・ダムからの水を給水する地方水道局(PWA)のシステムと2系統があり、管理運営面での十分な調整が必要といえる。

これら総合的な水供給システムを整備するまでの期間、不足する水供給の資源は、スズ採掘跡地の他に求める必要が生ずる。重金属等の問題は調査団の行ったサンプリング調査の結果少ないほうであるが、水質に関する十分な事前調査が望まれる。

また、地下水の利用は(目下ブケット市以外のほとんどがこれに依存しているが)浅井戸の供給能力はあるものの、鉄分を多く含むものであり、また安定した供給が不可能である。深井戸の可能性は水理地理学的に2~3カ所、約20~30 $m^3$ /時のものがあるとみられるが実地調査は未だ行われていない。これら水資源の可能性を多面的に調査し、ダム建設及び総合的な水供給システムの完成までの約10年間の対処のしかたを検討することを強く提案したい。

ところで、本調査で提案した3ダムの建設と2カ所の浄水施設を含む水供給システムの開発事業費は約2.2億バーツと見積もられる。この膨大な事業費を投資し、財務的に採算をとることは結論的に言って難しい。もし、これを単独事業として採算にのせる為には、水料金を15バーツ/ $m^3$ 以上に設定しなくてはならない。目下、バンコクでの料金が5~7バーツ/ $m^3$ であることを考えれば、この料金レベルは少々高過ぎるし、また、福祉的観点からも住民の台意を取るのは困難とみられる。中央政府の補助金なしでは成り立たない事業といえる。

検討の結果、建設費の1/2の補助が望まれる。

## 2-4 港湾整備

海上交通網システムの整備は、多様な海洋観光資源の付加価値を高めるためにも、また、海洋型観光リゾートの形成のためには、極めて重要である。

海上交通システムは計画的に、次の3つの機能レベルに応じた港施設を拠点とする。

1) プライマリー・ポート：ブケットリゾートの中核的施設として総合的な海洋及び海上交通ターミナル機能を具備した観光港。

チャロン (Chalong) 湾に立地構想する。

2) セカンダリー・ポート：海上交通拠点として、ブケット圏に3カ所設置する。立地場所は、クラビ市港、バンガ湾港及びブケット国際空港隣接港とする。

3) ストップ・オーバー・ポート：各観光地及び観光資源への海上アクセスを可能とする小規模施設であり、停船施設、棧橋を有する。ブケット圏で15カ所の立地を構想する。

メインレポートVolume 2に当観光リゾートの海洋交通ネットワーク・システムを提案する。海洋資源の価値の高いピイピイ島及びシミラン島をも当地域の観光ネットワークの中に組み込むことによってブケット・リゾートの多様性を創設することができるが、この為にはブケット本島及び主要都市から離れている為、高速海洋交通手段の導入が望まれる。水中翼船あるいはホバークラフト等の高速観光船の運営開始も十分に検討されてよい。上記のような海上交通ネットワークを形成する上で最も重要な事業は、プライマリー・ポートの建設整備である。

現在のところ、海上交通による外国人観光客の入込みは、全体の1%に満たないが(ペナン・ルートのみ)今後、ヨーロッパや日本からの外洋大型クルーザーの寄港も期待され、またシンガポール、クアラルンプール、ペナン及びブケットを結ぶマレー半島西海岸の海上ネットワーク、(アンダマン・クルージング)の形成も大きく期待できることから、そうした船舶の受入れ施設整備と合わせて、プライマリー・ポートの機能を整備する必要がある。

## 2-5 道路及び鉄道整備

観光客の約半数は、道路利用(バス及び自家用車)による入込みであり、首都であり大市場のバンコクとの陸上交通網によるつながりは重要である。陸上交通網整備

の課題は、基本的に3つある。すなわち1) 道路網整備、2) バス交通改善、及び3) 鉄道との接続システムの整備である。

### 1) 道路網整備：

主要幹線の道路整備は、第6次五ヶ年計画の事業計画に沿って着実に進んでいる。これら計画プロジェクトがスケジュール通りに進むならば、主要な幹線道路網は、概ね機能的に整備されることになるが、尚、以下の課題を残している

a. スラタニとブケット間を結ぶ高企画幹線道路(20.6km)整備(E-W Link)が望まれる。当道路は、JICAが1985年に実施した「南タイ北部地域総合開発計画調査」において提案され、その採算性も経済的に評価されており、当該地域で多大なインパクトを与える主要事業としてタイ政府も認知している。この道路整備は、第6次五ヶ年計画の中に位置づけられ国家プロジェクトとしても承認をうけているものの、具体的な事業実施のプロジェクトは今のところ出来上がっていない。この道路整備によってブケット島とバンコクとの時間距離が大きく改善されるばかりでなく、南部地域の西側と東側を結ぶ新たな経済活動が期待される。

b. ブケット国際空港へのアクセス道路である国道402号及び地方道4026号の沿道環境整備が求められる。特に4026号道路はランドスケープを考慮した景観道路としての整備が望まれ、これによって“センス・オブ・アライバル”の創設を図りたい。

c. ブケット島西海岸を南北に連結する“ブケット西海岸リンク”はエロージョンなどの環境問題を発生させており、早期にこの問題を解決する必要がある。法面保護の事業がなされるべきである。

d. 観光地での道路環境をたえず良好な状態に維持・管理するための地方道補修・改善、及び責任官庁、地方行政が迅速に対応するシステムづくりが求められる。

### 2) バス交通の改善：

バス交通システムは基本的に安全な手段であり、時間が正確にまた快適に運行されるべきであり、この観点から取り組むべき課題は次の3項目である。

a. バス交通が信頼できる安全な手段として利用者の便に供する必要がある。現在、バス交通事故率は極めて高く、ドライバーの管理・教育システムの改善及び車両点検制度の整備などが速やかに実施される必要がある。同

時に交通事故の際の旅客保障制度についても関係省庁による速やかな対策が望まれる。

b. 時間の正確な運行及び時間短縮については、一方で道路整備とも関連しているが、スラタニとプケットを結ぶ計画道路（E-W Link）が整備完成されると、バンコクからの時間距離は約2時間短縮できる。同時に無謀なスピード運転をおさえるよう運転手教育にも力を入れるべきである。

c. 快適なバス旅行を実現するためには、観光客用のデラックス長距離路線バスの運行を開始するなどの方策が検討されてよい。タイ観光客及び外国人観光客のバス利用を誘発する営業展開を公的機関で進めることも必要である。現在、観光旅行者が使用している小型デラックス・バスは、法的に認可されていないものも多く、事故に対する問題処理についても適性を欠く場合が多い。

### 3) 鉄道との接続システム：

スラタニから分岐する南線の支線として、プケット線の建設に対する構想・計画は歴史的に長い間議論されてきた。プケット深海港の供用に伴い、この支線計画に対する事業化調査も動きはじめるなど、関係各機関で検討がなされている。本調査は、この支線計画の良否に対して評価をするものではなく、これら各所の議論を見守る立場を取りたい。しかし、鉄道旅客をプケット観光地に引き込むための方策は重要である。シンガポールからバンコクまで“オリエント急行”の導入計画が1991年を目標に実現することになっており、スラタニ駅よりプケット島に入る外国人観光客も期待される。また、マレーシアタイの国際列車運転の計画も実現にむけて検討中であり、マレーシア人観光客の誘致も大いに期待されている。

タイ国鉄道局（SRT）等は、こうした鉄道利用の観光客を増大させ、かつサービス向上を図る意味から、鉄道一バス一体利用券の販売促進に力を入れている。

こうした環境を考慮して、スラタニからプケットへの鉄道接続システムの整備が望まれる。その為にも先にも記したE-W Link 道路の整備が強く望まれ、同時に、民間投資を積極的に活用した連絡バス・サービスの質の改善を図ることが必要である。

## 2-6 汚水処理

下水処理施設整備の立遅れは、プケットが国際リゾートとして成立するための大きな制約、阻害要因となる。環境保全の意味からも、早急の手立てを講ずる必要がある。

下水処理施設整備に関しては計画上、まず計画中の都市計画と整合性をもった下水処理区の設定を行うのが望ましい。プケット島では次の7区域が設定できる。

- 1) プケット市及びカトウ区域 (Phuket City and Katu)
- 2) バトン区域 (Patong)
- 3) カロン/カタ区域 (Karon /Kata)
- 4) チャロン区域 (Chalong)
- 5) バンタオ区域 (Bang Tao)
- 6) マイカオとプケット空港周辺区域 (Mai Khao, Phuket Airport and Vicinity)
- 7) プケット深海港周辺区域 (Phuket Deep seaport and Vicinity)

各地域は、集中処理を実施するサービス区域であるが、集中処理システム構築の為には、規模の経済性、施設の効率性を踏まえて、サービス区域が人口密度30~40人/haの定住者あるいは常時ホテル客を確保する必要がある。

しかし、こうした施設は本来将来の開発に対する十分な計画性が求められており、先行投資を必要とする場合もある。

現在、バトン区域では、新設の下水処理場が完成し、第1期の処理能力は2,600m<sup>3</sup>/日、将来的には4,000m<sup>3</sup>/日に拡張されることになっている。第1期施設でホテル約2,600室分の処理が可能であるが有料のこのシステムに接続をする受益者側の積極性がうすいという問題がある。

バトン区域は、この様に一応の施設整備をみたが、今後さらにこうした事業の展開が強く望まれる。整備順位の優先度は、地区の開発度合、人口密度、そして将来への先行投資の必要性等を考慮して

- 1) プケット市及びカトウ区域 (Phuket City and Katu)
- 2) カロン/カタ区域 (Karon and Kata)
- 3) プケット深海港周辺区域 (Phuket Deep Seaport and Vicinity)

の順が望ましい。

下水処理問題に関して言うまでもなく、環境的配慮を十分を行うことは前提条件であるが、特に次の点を強調しておきたい。

1) 自然環境庁(NEB)指定の海域環境基準の適用は、現在、カロン/カタ地域のみとなっているが、他の観光ポテンシャル地域にもその適用を拡大することが望まれる。また、全ての地域について、下水汚水の海域への直接放流は厳しく取り締まるべきである。

2) ホテル等に対する下水排水基準は目下整備されていなく一般市民用基準が代用されているが、明確な宿泊施設用基準の整備が必要である。そうした制度が整うまでは、Dランク基準を適用し、監視を強化するべきである。

3) 下水排水基準が遵守されているか否かを断えずチェックするモニタリング制度の整備が求められる。

一方、下水処理施設整備(集中処理システム)を推進する上で法制度を含めた実施体制づくりが、今後全国レベルで必要となろう。建設資金調達及び管理者訓練等適切な管理を推進する人的資源の拡大に対して責任をもつ団体、例えば「下水処理施設整備公社」のような組織形成が必要である。当組織に起債権限を与える等、国としての抜本的な対策が求められている。

尚、先にあげた優先度の高い区域での施設整備事業費は、プケット市/カトゥ区域で約2億バーツ、またカロン/カタ区域では約44百万バーツと見積もられる。

## 2.7 その他の基盤施設整備

### 1) ゴミ処理システム整備

観光地におけるゴミ処理問題は重要な課題であり、特に、国際観光リゾートとしての名声を維持及び増進するために清潔であることは不可欠である。プケット県における現在のゴミ問題は要約すれば次の3問題に集約できる。

- 既存のゴミ処理施設の容量限界
- 不法投棄
- 不効率なゴミ処理管理システム

#### a. 既存のゴミ処理施設の容量限界に対する将来計画

現在、県内のゴミは、プケット市南端に位置するサパンヒン(Sapanhin)地域で集中処理(衛生埋立法)されており、土地制約から今後5~7年以内には限界をむか

えることが予測される。新規処理場の整備が求められるが、プケット島中央部に現在2カ所程候補地があがっている。どちらも錫採掘跡地を利用した土地であり環境問題を考慮すれば用地上の問題はなく、今後20年間は耐えられる施設整備が可能である。

将来のゴミ発生量予測の結果、ホテル及び観光客の発生を含め2011年まで、約3.7百万 $m^3$ (混合土を含める)が蓄積することになる。この体積のゴミを処理する(衛生埋立法)等には、面積37.4万 $m^2$ 、推積厚さ10mの容量用地が必要となる。

管理用地を含め約42haの処理場の整備が必要とされよう。当施設には、ゴミ推積物を通して流される雨水の環境汚染を防止する為(BODの除去)雨水処理場を付設することが望ましく、必要とされる処理能力は約1,260 $m^3$ /日とみられる。この事業に要する総費用は1988年価格で約12.8億バーツと見積もられる。

### b. 不法投棄への対処及び効率的処理システムの構築

現在、ゴミの回収業務を担当する主体は、県、プケット市及びサニタリー・デストロクト当局であり、それぞれ独自に責任区域をサービスしており全県を総合的に管理する主体はない。責任区域を出たゴミは別の責任に転嫁される為、不法投棄を誘発しやすい体制といえる。

全島を一体的、総合的にゴミ回収、処理を行う主体が必要であり、この意味である程度の行政補助のもとで民間参加の第三セクター事業会社の設立を提案する。ゴミ収集トラック及び処理機器の有効な運用、効率的な経営システムを実現する為の組織形成等が求められる。

### 2) 電信・電話システム整備

十分に機能する電信・電話システムの整備拡大は観光開発のみならず、生活地域産業振興の立場からすれば、プケット地域が代表的国際リゾートとしてその潜在力を発揮するために、国内のみならず国際電信・電話網システムの機能拡充は基本的要件であり、今後の整備の進展が大いに期待される。

現在、タイ国電信電話会社(TOT)が国内網システムを、またタイ国通信公社(CAT)が国際網システムを責任統括している。両者とも第6次五カ年計画に沿って整備の近代化、先端システムの導入など着実に整備

事業を進めており、スケジュール通りにその事業が完成することが望まれる。

国内網で見れば、当地域に現在（1988年7月時点）、ブケット県内に7,600回線、バンガ県内に1,600回線、クラビ県内に2,000回線の容量をもっているが、占有率はそれぞれ約90%、85%、80%と、ほぼ限界に近くなっている。第6次五カ年計画では、デジタル化によるTSDNシステムの採用を進め、回線容量の拡大を図ることとなっており、毎年10%の割合で回線容量を増大させている。

将来のブケット県における回線数需要を推定すれば、2001年では、ホテル関係で約2,000回線、一般市民・産業用に約2,400回線と見積もられる。現在からの必要増加量は、ホテル関係で約1,600回線、一般用で17,400回線、合計約19,000回線にのぼり、現在の整備量の約2.5倍の増設需要となる。既存施設の改善が強く望まれる。

また、本調査で提案された、バンガ西海岸地域のリゾート開発に対しては、約400回数の新規設置が求められ、新規交換局（Sub-Station）の設置が必要である。現在、バンガ県ではバンガ及びタクアパ（Takuapa）の2カ所に交換局があるが、西海岸南部の局はない。新設計画を実現することによりタイムアン（Thai Muang）、コックロイ（Khok Kloi）を中心とする市街地サービスができるようになり、全県をサービスする体制ができていく。

一方、国際網システムでは、現在海底ケーブルと人工衛星を使い分けているが、国際回線整備の事業が進行中であり、特にCRIDVCS（Cellular Radio Integrated Data and Voice Communication System）の整備により飛躍的に改善されることとなる。このシステムの使用開始はブケット県は1989年、クラビ県は1992年、バンガ県では1991年の予定である。当地域は、スズ、ゴム等の国際市場作物の生産が歴史的に活発であり、市場情報及び取引の関係からこうした国際電信・電話の使用は比較的多い。因みに、ブケット県からの国際電話呼び出し回数は現在約11,000回/年を数えている。この意味からも国際電信・電話網の拡充整備は重要課題とみることができる。

### 3) 防火、消化体制整備

災害に対して強いリゾート、安全なリゾートの形成の為に防火、消化体制の構築を早期に図ることが望まれる。その具体的対策として、以下の3点が提案できる。

#### a. ゾーン・ディフェンス・システムの構築

概ね人口2万人をひとつのゾーンとして、（同時火災発生率が最も低い最大単位）防火及び消化体制を敷く。

当ゾーンに1カ所の消防所及び2台の消防車を配する。ゾーンのエリア設定については、緊急時の消防車到着時間距離を20分以内とするなどの配慮も必要である。

#### b. 消化栓の設置

水供給パイプ・ラインの敷設と同時に、約10.0～15.0m毎に消化栓を設置する。特に既存密集地区、ホテル立地地区では重要である。

#### c. プールの貯水利用

15m×14m×1mのプールに貯えられた水を利用すれば、2～3時間の初期消化活動が可能である。建築基準法等の運用をはかり、これらプールの利用を促進する方策が必要となる。

### 4) ブケット市内排水施設整備

ブケット市内の洪水対策は都市整備の観点からも、また、都市観光を振興する意味からも重要である。以前のJICA調査「南タイ北部地域総合開発計画調査」においても、ブケット市の洪水対策事業実施の重要性が指摘されており、その方法として

a. 水問題における排水系を都市部のそれとを分ける。  
b. 山間地域からの排水は市内を迂回するよう東部域に分水路を設ける。

c. 都市部の既存排水路の容量拡大を図ると同時に、新たに2本の排水路及び3台の排水ポンプを設ける。

等が提案されている。この提案を踏まえ、さらに詳細な検討を実施した上で、経済的に最も効果的な方策を早期に実施することが強く望まれる。

## 2. 3 観光資源整備計画

### 3- 1 タウン ツーリズム

ブケットが他の競合する観光地と比較して劣っている文化資源を充実させるための方策として、タウン・ツーリズムを強化する。

歴史地区を保存・整備し、観光資源化することにより、ブケットの観光パターンが多様化し、国際観光客にとってさらに魅力が増す。特にアジアからの旅行者はショッピングや見る観光、文化観光を好む傾向にあるのでその方面からの旅客の増加が期待できる。

ブケット市の中央部に位置するタラン通り (Thalang Road) 沿いには1, 800年代の終わりにブケットが天然ゴムとスズ採掘により急速に発展した時代に立てられた独特の様式の建築群がある。タイ全国をみてもこの様に歴史的建造物が集中して、現在も生きた形で残されているのは他に例がなく文化的価値が高い。しかし時代の進化とともに所有者の要求が建物の機能と合わなくなってきたり、年々建て替えるケースが増えてきた。これに対し、保存のための研究や活動といった目立った働きかけもなく、経済性重視の観点から流されるままにされてきた。この機会にすみやかに保存のためのシステムを確立し、所有者の合意の下に新旧の調和のとれた街づくりをめざすことが必要である。

保存地区は、何段かのカテゴリーに分けてその重要度に応じた手段を講ずることになるが、その中でも特に保存状態が良く、観光資源としての価値も高く、重要な建物はタラン通り沿いのもので、この通りの街路景勝整備からまず着手することを提案する。

### 3- 2 ビレッジ・ツーリズム

ビレッジ・ツーリズムに対する最も重要な基本理念は以下の3点である。

- ・観光の収益が直接地域住民に浸透すること。
- ・観光のインパクトを受けて地域の社会経済活動が活性化すること。
- ・地域住民の観光セクターへの参加の機会が与えられること

これらによって住民の雇用機会を増やし、所得レベルが押し上げられ地域社会経済が活性化することが期待できる。

以上の様な条件に沿って数ヶ所のビレッジのポテンシャルを評価した。その結果、グレイター・ブケット内で以下の2つの異なったタイプのビレッジを開発対象としてとりあげた。

#### 1) パンニー海上生活村 (Panyee Oceanic Village : Phang Nga)

パンニー村はバンガ・ベイ・サーキットの要所であり、ブケットからもバンガ側からも到達し易い好位置に立地している。村の広さは1.5ヘクタール、人口1,500人で独特の集落を形成し、伝統的な漁法で漁業を行っている。

集落は孤立した、ごく小さなコミュニティーであるだけに、外的要因によって敏感に変化する要素を本質的にもっており、大量の観光客が入り込むことによって住民の日常生活環境を悪化させることが懸念される。この認識に立ち、開発の基本コンセプトを次の様に規定した。まず、観光施設のための既存の集落に隣接して新たな用地(デッキ)を確保する。その形態は既存の集落のあり様をできるだけ踏襲した人工地盤上につくられる。既存の集落とは連絡橋によって継がれる。この新パンニー村には、豊富で新鮮なシーフードを供給するレストラン、土産物店街や村民による伝統芸能が演じられるパビリオン等が設けられ、訪問客を魅了する。

#### 2) バラ森林村 (Phara Woody Village : Phuket)

ブケットの北東部タラン (Thalang) 郡にあり、島内でも最もゴムのプランテーションが盛な地区で、みごとにゴム園が広がっている。ツーリスト・ビレッジはその密度の濃いゴム園のなかに立地し、森林浴に代表される心地よい森の生活が体现できる。

このビレッジの開発プログラムには伝統工芸や文化遺産の保存といったソフトの開発を含み、天然ゴムの精製プロセスやゴムの樹の間バツ材を使った、木工芸品の製作プロセスを見せる生きた博物館を設置することや、インフォメーション・センター、土産物店、レストランといった施設がユニークな伝統的形態の建築に収められ、魅力が付加されることになる。その具体化のためには住民の同意が得られることがまず最初の条件であるが、公共セクターによる基本インフラや技術指導、プロモーション活動等に対する初期投資が次の条件となる。

### 3-3 カルチュラル・ツーリズムとアンダマン歴史・文化研究センター

美しいビーチ、澄んだ滝の流れ、変化に富んだ奇岩の景勝に代表される自然資源が永いことこの地にツーリストを引き付けてきたが、それと遜色なく文化資源にも恵まれており、これからはブケット、パンガ、クラビ各県の独自の文化資源が新たな観光ポテンシャルを生むことが期待される。その期待を具現化するための核として、アンダマン歴史文化研究センターの設立を提案したい。

#### 1) アンダマン歴史・文化研究センター (Andaman Cultural Resources Center)

当センターは、アンダマン海に面したこの地方独特の自然資源創成の歴史に迫り、またその自然を背景に培われたこの地方の文化資源を発掘・調査し、誰にでも親しめるかたちで展示することを主な目的とする。また、ここでは積極的にフォーラムを開催し、専門家や地域住民の情報・意見の交換の場となることで、常に有機的に機能する様にする。

近い将来、パンガ湾を中心としたアンダマン海沿岸地帯に、ここの壮大な景観とその裾に織りなす味わい深い洞窟壁画の数々を求めてさらに多くの外国人ツーリストが訪れることが予想されるが、さらにこのセンターが加わることによって、彼等に一層の満足感が与えられる。自然・文化の両資源はアンダマン海の広い地域に拡散しており、掌握しにくい面があるので、このセンターで具体的な情報を得て、的確に目的地へ向かうための出発点として是非とも実現させたい。建設候補地はこれらの諸条件の何れも満足させるような好位置にあり、周辺環境や広さも十分なものである。

- a. 当センターの主な設置目的は、
- ・アンダマン海地方の自然・文化遺産の情報センター
  - ・自然・文化資源の保存活動の中核
  - ・科学・社会経済などの学術研究のメッカ
  - ・調査、ツアー・ガイド、資源保護等のエキスパートを養成する機関等々、設立の意義は大きい。

#### b. 当センターの機能

最新の視聴覚機能を駆使して、この地方特有の自然(特に海洋資源)文化、動物や人々の生活の歴史等をあらゆるビジターによく理解される様に展示する。伝

統工芸・芸能の保存・育成のための、手工芸品のデモンストレーション、伝統ある祭やイベントの復活を積極的にとりあげ、その為のセミナーや学識者による国際会議などを定期的に行う。さらにその工芸品の中から適切なお土産の選定を行い、情報となる文献と合わせて販売することも可能である。

資料室と研究部門は、タイ国に止まらないアンダマン沿岸国全体の学術分野全般に亘る中央管理・情報基地として提供されるべきものであり、もし、この地方やその周辺にさらに深い総合的な情報を求める者があれば個別に対応し十分な基礎データが用意される。それには、現在すでにある貴重な資料が基になり、それが今後の調査・収集・研究を通じて肉付け発展され、広められていくことで可能になる。さらに海洋生物資源や地理・地質研究の充実のために海洋調査船をもつことも提案したい。

アンダマン海上のハイライトと言うべきパンガ湾のツアーにあたってビジターはこのセンターを発着点として動くことになり、ツアーは高速ボート、望むらくはホーバークラフトが浅瀬などでも活躍できてよいが、さらに、もつとスペクタクルを楽しみたい人のためには観光ヘリコプターの導入も考えられ、海上・陸上交通との相互関連施設として整備したい。

建設候補地はパンガ湾の入江に面した細長い土地で、広さは 105,991平方メートル(66ライ)である。

### 3-4 国立公園整備

グレイター・ブケット内には5つの国立公園があり、農林省王立森林局(RFD)の管轄下になり、それらのおかれている環境によって異なった公園の性格をもっている。現在の公園は簡単な野外レクリエーション施設と公園事務所があるだけで、将来の入込客の増加に対応した十分な公園の管理運営していく実動機関が必要であり、貴重な自然資源を保全しながら利用してゆくという難しいテーマを担っている。

#### 1) 管理運営計画

5ヶ所の公園に対する初期調査は当局によりすでに終わっている。その中でハットナバラタラ・フィフィ群島国立公園(Hat Naphoara Thala・Phi Phi Archipelago Marine National Park)に関しては1987年にマネージメント・プランがつくられているので、

今後の開発計画はこのプランに沿って実施されることになる。その他の以下の4ヶ所の公園について早急にマネージメント・プランがたてられる必要がある。

- a. ハッタムアン国立公園 (Hat Thai Muang National Park)
- b. ハットナイヤン国立公園 (Hat Nai Yang National Park)
- c. バンガ湾国立公園 (Ao Phang Nga National Park)
- d. シミラン群島国立公園 (Mu Ko Similan National Park)

## 2) 公園スタッフ訓練センター

タイ国側当局は全国に55ヶ所ある国立公園の運営スタッフの訓練施設として、南部と北部にそれぞれ1ヶ所づつセンターを設けたい意向をもっている。そして、それが受けもつ特色としては、その地方のもつ地理的特性から北部は山岳型を、南部は海洋型をそれぞれの中心テーマとしている。この南部のセンターはブケット北西海岸のハットナイヤン国立公園内を立地の候補地としている。

## 3) 優先プロジェクト

グレイター・ブケット内の5ヶ所の国立公園については、基本的なインフラ整備は大部分を第1期で行うように提案する。

## 4) ハットナイヤン国立公園の棧橋建設

ブケットから西のアンダマン海洋ツアーの基地として、また公園施設を有効に利用するためにもこの棧橋のもつ意味は大きい。さらに候補地はブケット国際空港にも近くアクセスし易いという利点も兼ねそなえているが、海洋資源は外部の影響を受け易く、その立地、規模、デザイン、工法等については、さらに詳細な検討を必要とする。

## 5) 提案

国立公園全体のマネージメント・プランが青写真として示される必要があり、それと同時に運営資金に対する中・長期計画をたて、プロジェクトを総合的にプログラム化する必要がある。その中の可能な施設については、将来の国内・国外のツーリストの入込の増加を見込んで民間セクターの導入を積極的に奨励したい。

## 3-5 観光関連産業

TATにより行われた観光客支出調査によると、“宿泊施設”は別にすると、“ショッピング”が支出の主要項目(30%前後)であり、“食物と飲料”(約20%)が続いている。これらの2つの部門が重要な利益の受手として認められる。従ってここではその関連において、「レストラン」及び「土産物店と関連産業」について述べる。

### 1) レストラン

国際観光客の要求に応ずるため、衛生、食物の種類、給仕の訓練に関して改善の余地が多数ある。

次の方法が、この意味で公的部門により整備される必要がある。

- a. ホテル、レストラン事業専門の職業訓練学校を設立し、この部門に基礎教育を受けた人員を送り込む
- b. 推薦しうる衛生及びサービスの水準を保つため、設備、施設とサービスに関する基準/ガイドラインを用意する
- c. 国際的な要求に応ずるため営業の改善・向上の点につきレストラン・マネージャーの為に定期的にセミナーや指導会議を行う。

上記の方法の他にも、国際的にも名を知られた大規模なレストランをブケット島の観光客が集まる場所にオープンし prestige を高めることも考えられる。

### 2) 土産物と産業

貝殻細工と真珠などの他には独自の土地の土産物を見つけることは現在は難しい。グレイター・ブケットの既存地元土産物店製品は主に家内工業により生産されているので、加工技術や包みの質、製品のデザインを改良する余地がまだまだある。海外の勝れた技術者やデザイナーからデザインや加工過程の技術的援助やガイダンスを受けることを勧める。

土産物センターは全体として産業を奨励し景気づけるべく多種の役割を持ち、販売センターとしてはもちろん、技術的訓練、教育センターとして公的部門のリーダーシップの下に設立されることを提案する。

一方、地元の産業に関してとるべき政策として、観光部門と地元の産業が協力して助長・促進しあうことが必要であり、可能な活動としてはブケット島を取り囲む島々での真珠養殖や、ゴム栽培とその加工が挙げられる。

## 2. 4 事業計画

### 4- 1 優先開発事業実施の方策

グレイター・ブケットに開発を誘導するために、以下の事業が公的機関によって今後優先的に行われる必要がある。

#### 1) 観光資源開発事業

- a. ブケット市歴史街区保存 (Town Tourism)
- b. ブケットとバンガのビレッジ・ツーリズム (Two Types of Village Tourism)
- c. カルチュラル・ツーリズムとアンダマン歴史文化研究センターの設立  
(Cultural Tourism and Andaman Cultural Resources Centre)
- e. 国立公園整備とスタッフ訓練センターの設立  
(National Park and Training Center)

#### 2) 観光基盤施設改良事業

- a. ブケット国際空港とクラビ地方空港の施設改良  
(Airports in Phuket and Phang Nga)
- b. ブケットとバンガの上水供給  
(Water Supply in Phuket and Phang Nga)
- c. グレイター・ブケット3県の周遊道路改良  
(Land Excursion Routes Among the 3 Provinces)
- d. グレイター・ブケット3県の周遊航路改良  
(Sea Excursion Routes Among the 3 Provinces)
- d. ブケットとバンガの観光開発関連都市・集落整備  
(Service Town/Village Improvement in Phuket and Phang Nga)
- f. 観光技能者訓練学校 (Tourism Vocational School)

#### 3) ニュー・リゾート・コンプレックス開発事業

- a. タイムアン国際ビーチ・リゾート基地とコックロイ・パブリック・ビーチ整備  
(Thai Muang International Resort and Khok Kloi Public Beach in Phang Nga)
- b. ブケット・マリン・センター開発  
(Phuket Marine Centre at Chalong Bay in Phuket)

### 4- 2 ニュー・リゾート・コンプレックス開発事業

1) タイムアン国際ビーチ・リゾートとコックロイのパブリック・ビーチ開発をグレイター・ブケットの優先開発事業として位置づける。その内容は以下の通りである。

- a. グレイター・ブケット圏の北西部、バンガ島の南海岸に新規のリゾート開発を行うもので、そこは未だに開発の手が及んでおらず、地理的条件にも恵まれていることから民間の開発意欲を誘導し、投資効果の高い国際リゾート基地の実現が期待できる。

#### b. 2ヶ所の拠点開発地区の提案

- ・タイムアン国際ビーチ・リゾート基地  
最終的に合計5,000室のホテル客室と国際リゾート基地にふさわしい関連諸施設開発を行う。
- ・コックロイ・パブリック・ビーチ整備  
合計1,000室のエコノミー・クラス・ホテルを国内旅行者と低料金を求める外国人旅行者向けに整備する。

#### c. 開発主体

これらの事業の開発主体は、新たにこのプロジェクトの為にタイ国観光庁 (TAT)、内務省 (Ministry of Interior) と地方自治体 (Provincial Government) によって組織化される「パブリック・ツーリズム・コーポレーション (Public Tourism Corporation)」によって実施されることが望ましい。

#### 2) タイムアン・リゾート・コンプレックスの開発基本概念

- a. 地域の基盤施設、集落・地域社会の整備等、地元のコミュニティー改良を観光開発のインパクトを受け合わせて行う。
- b. 通年、長期滞在型のリゾートを目指し、そのための質の高い施設とサービスの提供を行い、大型リゾート基地の実現を計る。
- c. 環境面を重視した開発を行い、かけがえのない美しい自然と人の手によって生み出される環境の調和が”結晶”として具現化するようなものを目指す。

3) リゾート・コンプレックス内の各ブロック（1中心地区と4カ所のホテル・サイト）の内容

- a. ブロックー00（実施時期：フェーズⅡ／Ⅲ）  
タイムアン・ツーリスト施設中心地区  
（Hat Thai Muang Tourism Amenity Core）
- b. ブロックーN2（実施時期：フェーズⅡ）  
ホテル・サイトとゴルフ場、ウォーター・レクリエーション・パーク
- c. ブロックーN1（実施時期：フェーズⅢ）  
ホテル・サイトとコンベンション・パーク
- d. ブロックーS1（実施時期：フェーズⅢ）  
ホテル・サイトと屋内／野外スポーツ・コンプレックス
- e. ブロックーS2（実施時期：フェーズⅢ）  
ホテル・サイトと36ホールのチャンピオンシップ・ゴルフコース

ィバルホール、娯楽施設、クリニック、インフォメーションセンター、管理事務所

- f. 給油施設
- g. 駐車場

この施設の為の用地は約100ヘクタール必要で、その内の50ヘクタール分は海の埋め立てによって造成することを提案しているが、この埋め立てについては港湾局（HD）政側との調整を必要とする。

4-3 プケット・マリン・センター開発事業

（Phuket Marine Centre）

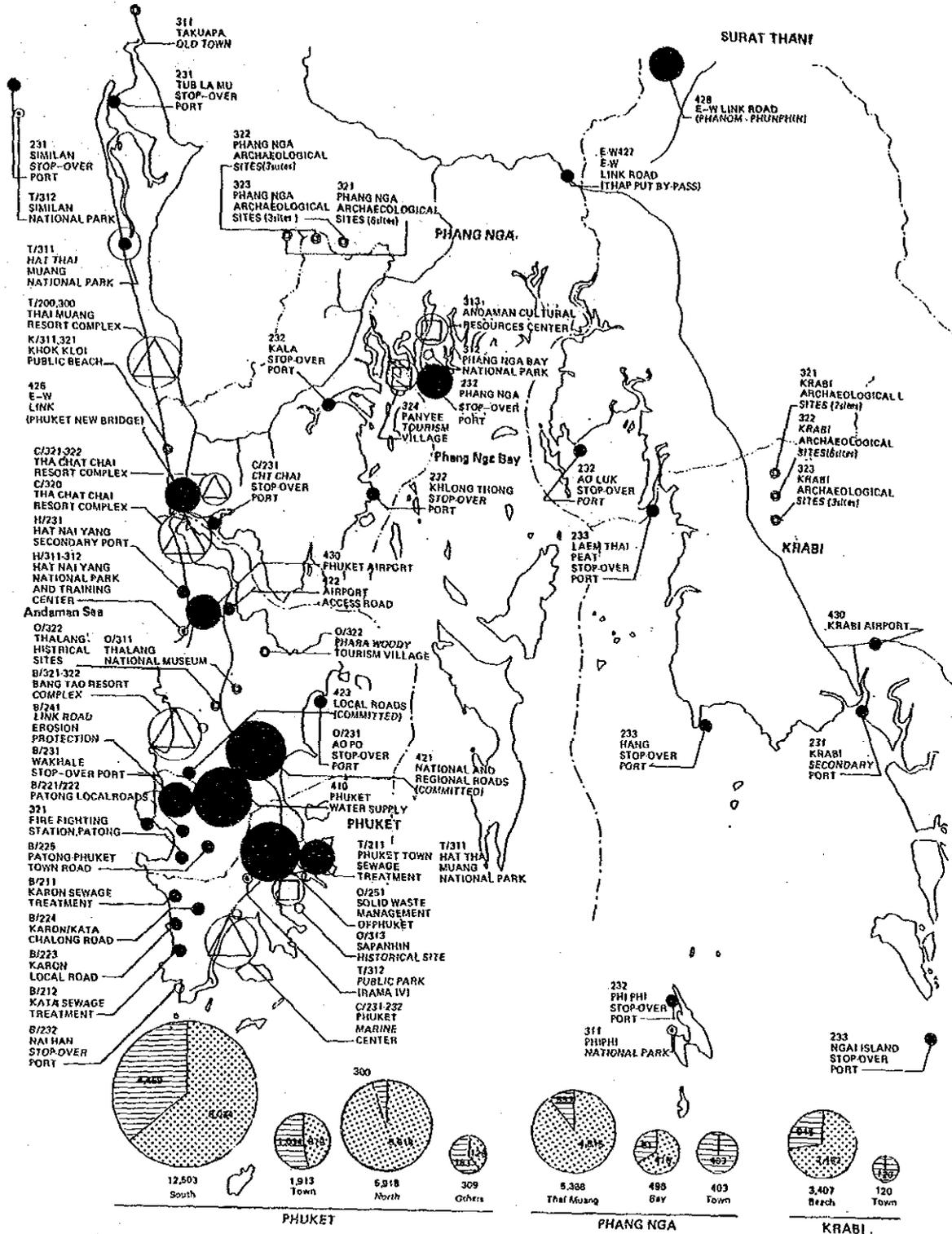
海上交通網を整備し周遊航路を確立することは将来のグレイター・プケットの観光動向を考える上で重要な要素である。プケットとその周辺に散在する観光資源や、海洋スポーツを活性化し、この地の持てる魅力を十分に発揮するためにもマリン・センターがその核となる必要がある。

マリン・センターは第1級のレジャー港（Primary Port）として、広範囲なマリン施設を含めて、整備する重点開発プロジェクトと位置づける。つまりこれは“海洋リゾート王国”をめざすプケットのシンボルたりうるものであり、国際航路の大型客船・ヨット等の案港地として新たな脚光を浴びることも可能となる。

マリン・センターとして整備する主な施設は、以下の通りである。

- a. 200バースのヨット、ボート停泊施設を持つヨット・ハーバー
- b. 艇庫と修理場
- c. 観光客船発着場とホーバークラフト乗降施設
- e. 200室のマリン・ホテル
- e. マリン・センター  
レストラン、スーパーマーケット、売店、フェステ

# IDENTIFIED DEVELOPMENT PROJECTS PHASE I-II-III



## LEGEND

### NATURE OF THE PROJECTS

- INFRASTRUCTURE
- RESORT
- CULTURE
- NATURE

### DEVELOPMENT PROJECTS EXCEPT ACCOMMODATIONS BY INVESTMENT COST

- COST MORE THAN 500 million Bahts
- COST MORE THAN 50 million Bahts
- COST LESS THAN 49 million Bahts

### ACCOMMODATION PROJECTS BY NO. OF ROOMS

- LOW CLASS
- HIGH CLASS
- TOTAL NO. OF ROOMS
- NAME OF DISTRICT

#### 4-4 事業化の方策

事業化と組織化の実現のためには、1)計画を実施するための資金を公共セクターと民間セクターの調整により確保する、2)立案された計画をマネージメントするため関連行政機構の組織化を計る、3)事業実施のための資金運用計画を立てる、4)土地利用上の仕分けを明確にし、環境保存地区、開発適地、環境上のバランスを考えた上での建築物、公共施設等の適量を定める等の基本的な要件が検討される必要があり、これらを明らかにするために以下の4つの要素に集約し、今後の課題とする。

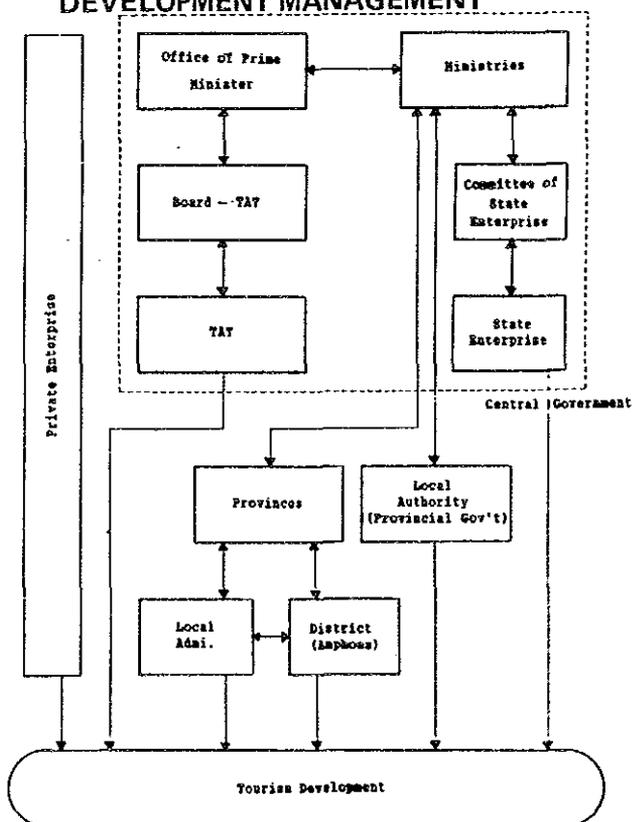
最初に、民間セクターによって行われる事業については、その施設の運営・管理の問題や、投資に対するリスクをどう処理するかということも開発構想と同時に当初から検討されなければならない。一方公共が受ける利益については、政府が負う役割を明確にする必要があり、加えてそれが可能なプロジェクトについては民間セクターの導入も合わせて検討する。その他に国内、国外の枠を越えた共同企業体の可能性、公的機関からの助成金、投資を誘導する方策等もこの目標達成のために検討させる必要がある。

次に、政府内部の機構の問題であるが、観光開発に関連する省庁は多岐に亘り、そのすべての公的機関の積極的支援がなければ成立しにくいものであり、省庁間・役所内相互間のコーディネーションが重要な問題となる。特に、グレイター・ポケットの開発は3つの県にまたがっているために、3県の意志を一つにするための調整が充分に行われる必要がある。これらすべてのコーディネーションが観光庁(TAT)を核として行われ、有機的な組織化が計られることが重要である。

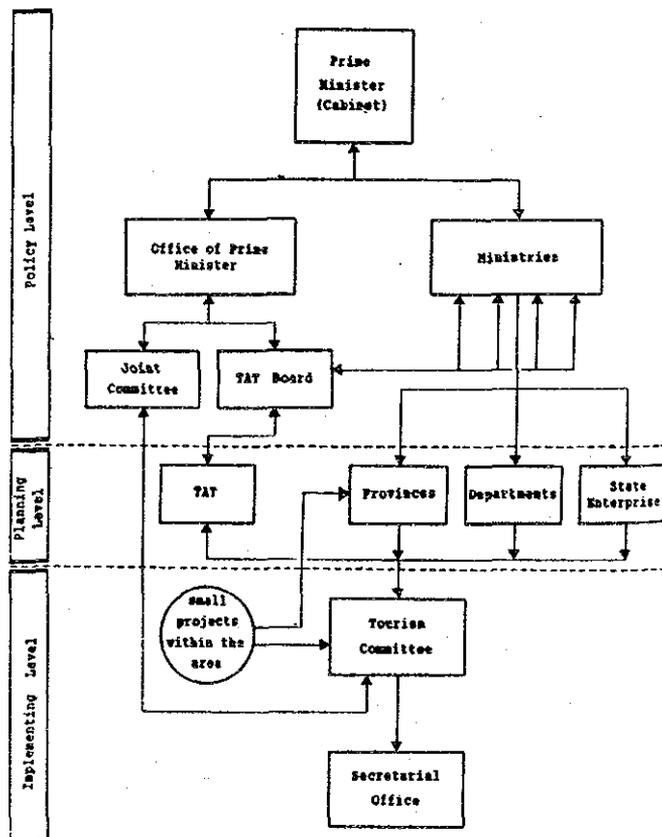
3番目に明らかにしなければならないのは、どのような基金が可能かということを明らかにすることである。その中には、民間の金融機関からの融資、財政上の制度に対する法的な問題、また国外からの融資を最大限活用することも必要となろう。それに加えて、これらの資金を導入することで、それが国全体の経済を発展させるにはどうあるべきかなども詳しく探る必要がある。

最後に忘れてならないのは、住民を尊重し、彼らの社会的認知が成された上で、協力関係が保たれるような配慮が大切である。地域住民との心の継りがなければ、その結果に払う代償も決して少なくないということをこれまでの例から肝に命じておくべきである。

#### STRUCTURE OF THE PRESENT TOURISM DEVELOPMENT MANAGEMENT



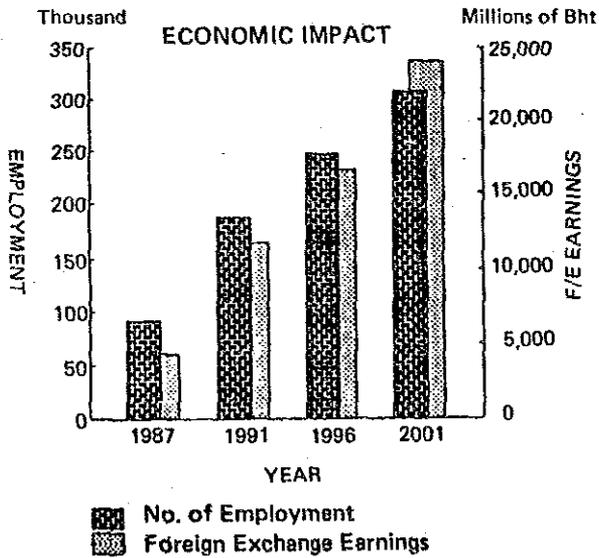
#### SUGGESTIONS ON ORGANIZATION



4.5 経済効果

観光開発プロジェクトは、以下に述べる如くグレイター・ブケットの経済と社会に大きく貢献することが可能である。

- 1) 1987年の一人当たりGNPと比べ、1991年の一人当たりGNPは26.8%、1996年は55.4%、そして2001年には86.6%に増加することが期待できる。
- 2) 観光開発により創出される雇用は、1987年水準と比較し、1991年には2倍に、1996年には2.7倍に、2001年には、3.3倍になることが見込める。
- 3) 純獲得外貨は、1987年水準を上回り、1991年には、2.7倍、1996年には、3.7倍に、2001年には5.5倍になるであろう。



4-6 経済的実行可能性

経済的実行可能性調査 (F/S) は、グレイター・ブケットの全プロジェクトとタイムアン国際ビーチ・リゾート基地/コックロイ・パブリック・ビーチ整備及び、ブケット・マリン・センター・プロジェクトに関して行われた。EIRRはこれらの地域での観光開発は極めて実行可能 (フィージブル) であることを示している。

EIRR

- 1) グレイター・ブケットの全プロジェクト 34.6%
- 2) タイムアン/コックロイ・リゾート・プロジェクト 37.9%

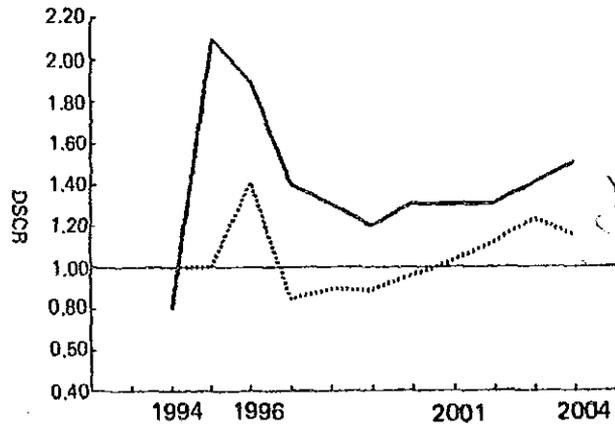
4-7 資金面の実行可能性

資金面の実行可能性調査は、タイムアン/コックロイ・リゾート・プロジェクトとブケット・マリン・センター・プロジェクトの両プロジェクトに関して行われた。これらの2プロジェクトは、資金収益性の点から実行可能 (フィージブル) である。

FIRR

- 1) タイムアン/コックロイ・リゾート・プロジェクト 12.9%
- 2) ブケット・マリン・センター・プロジェクト 13.4%

資金面に関しては、タイムアン/コックロイ・リゾート・プロジェクトは実行可能であるが、ブケット・マリン・センター・プロジェクトはローン返済にいくらかの困難を伴っておりその重要な要因はエクイティー (投資資金) である。もし開発主体が初期投資総額の30%にあたるエクイティーを集めることができない場合は、返済能力は両プロジェクト共安定したものではない。



— Phang Nga West  
 ..... Phuket Marine Center  
 DSCR: Debt Service Cover Ratio

## STUDY ORGANIZATION MEMBERS

### 1. JICA調査団

団 長	総括・観光振興・行政	山田 荘彦
副団長	観光施設	平田 五郎
	地域・地区計画(1)	松尾 博
	観光資源・基盤施設調査	関 一則
	市場調査	小久保恵三
	需要予測	高桑 清明
	経済・社会評価	吉野 忠彦
	財務・事業計画	清水 久大 (パート I)
		原 泰雄 (パート II)
	交通計画	長山 勝英
	上水道計画	小松 茂
	下水道計画	五戸 信行
	空港計画	杉浦 英俊
	廃棄物・環境計画	服部 礼士
	環境計画	古松 正博 (パート II)
	地域・地区計画(2)	大村 健

### 2. 作業監理委員会

委員長	前：運輸省国際運輸・観光局 観光部企画課長	平野 忠邦
	現：日本国有鉄道清算事業団総務部長	
	運輸省国際運輸・観光局 観光部旅行業課	前田 隆平 (パート I)
同 上	観光部企画課・国際業務室	小久保正保 (パート II)
同 上	観光部振興課観光レクリエーション計画室	小関 政男
	国際観光振興会	吉沢 新一
	フーリスト・インフォメーション・センター	
	新東京国際空港案内所・所長	

### 3. JICAコーディネーター

国際協力事業団、社会開発協力部付	平井 徳清
------------------	-------

#### 4. TAT COUNTERPARTS STAFF

##### TAT

- |                                  |                             |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 1) General Coordinator           | : Mrs. Jutamas Siriwan      |
| 2) Administrative Coordinator    | : Mr. Kamron Chalermroj     |
| 3) TAT Marketing Specialist      | : Mrs. Chureerat Kongtrakul |
| 4) TAT Socio-economic Specialist | : Mrs. Shujitt Potong       |
| 5) TAT Tourism Specialist        | : Mr. Amnuay Thiamkeerakul  |
| 6) TAT Resource Specialist       | : -                         |

##### Chulalongkorn University

- |                                 |                            |
|---------------------------------|----------------------------|
| 7) Culture & History Specialist | : Mr. Chunhade Promseranee |
| 8) Infrastructure Specialist    | : Dr. Thavivongse Sriburi  |

#### 5. STUDY COLLABORATION

- |   |   |
|---|---|
| 1) Fine Arts Department Study Team                                | : Mr. Nikom Musigakama                                      |
|   | : Ms. Thada Sutthithum                                      |
| 2) National Park Division Study Team<br>Royal Forestry Department | : Mr. Seri Wetchaboosakorn                                  |
|   | : Dr. Chumphon Suckaseam                                    |
|   | : Mr. Suthat Wannalert                                      |
| 3) Remote Sensing Division Study Team                             | : Thailand Remote Sensing Center                            |
| 4) Marketing Study Team   | : United Marketing and Consultant<br>Co. Ltd                |
| 5) Culture and Community Study                                    | : Assc. Prof. Manop Bongsadat<br>(Chulalongkorn University) |

#### 6. STEERING COMMITTEE

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| Mr. Dharmnoon Prachuabmoh | Governor, TAT                               |
| Mr. Seree Wangpaichitr    | Deputy Governor                             |
| Mr. Kovit Kuvanonda       | Ministry of Transport and<br>Communications |
| Ms. Nualnapa Tiancharoen  | Ministry of Transport and<br>Communications |
| Ms. Wilaiporn Liwgasemsan | NESDB                                       |
| Mr. Suchai Piyapatkarn    | NESDB                                       |
| Mr. Palakorn Suwanarat    | Office of Policy and Planning, MOI          |
| Mr. Srisopa Petchsuwan    | Office of Policy and Planning, MOI          |
| Mr. Chartree Chueyprasit  | NEB   |
| Mr. Weera Sakultab        | NEB   |





JICA