

タイ国観光庁

HUA HIN, CHA-AM

タイ国ホアヒン・チャアム

観光開発計画調査

最終報告書

本編

1992年12月

国際協力事業団

社調一
CR(3)
93-001

JICA LIBRARY



1102735161

24611

タイ国観光庁

HUA HIN, CHA-AM

タイ国ホアヒン・チャアム

観光開発計画調査

最終報告書

本編

1992年12月

国際協力事業団

国際協力事業団

24611

序 文

日本国政府は、タイ王国政府の要請に基づき、同国のホアヒン・チャアム観光開発計画にかかる開発調査を行なうことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施いたしました。

当事業団は、平成4年1月から10月まで3回にわたり、共同企業体代表者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牧野一成氏を団長とする調査団を現地に派遣しました。調査団はタイ王国政府関係者と協議を行なうとともに計画対象地域におけ現地調査を実施し、帰国後国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなりました。

この報告書が、本計画の推進に寄与するとともに、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す。

終りに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成4年12月

国際協力事業団
総裁 柳谷謙介

ABBREVIATIONS

ASEAN	Association of South-East Asian Nations
Baht	25 Baht = 1 US Dollar
BOD	Biochemical Oxygen Demand
CIM	Coefficient of Inverse Matrix
COD	Chemical Oxygen Demand
CTC	Conversion Coefficient of Construction Price to Economic Prize
dITA	Incremental Tourist Arrivals
DO	Dissolved Oxygen
dTRV	Incremental Tourism Revenue
EDP	Tourist Expenditure per person per day
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EPD	Tourist Expenditure per Person per Day
EXP	Rate of Tourist Expenditure
FIRR	Financial Rate of Return
GDP	Gross Domestic Product
GRP	Gross Regional Product
IDB	Indirect Benefit
IMA	Ratio of Intermediate Input to Value of Construction Industry
IRR	Internal Rate of Return
JICA	Japan International Cooperation Agency
LDC	Land Development Corporation
LST	Average Length of Stay
Master Plan 1987	Master Plan for Tourism Development of Phetchaburi Province and Prachuap Khiri Khan Province, prepared by TISTR and TAT
NESDP	National Economic and Social Development Plan
PCB	Polychlorobiphenyl
pH	Hydrogenion Concentration
PSD	Private Sector Developers

RIB	Rate of Indirect Benefit
RVA	Rate of Value Added
Thai Government Organizations:	
DEQP	Department of Environmental Quality Promotion
DOH	Department of Highways
DPC	Department of Pollution Control
EGAT	Electricity Generating Authority of Thailand
FAD	Fine Arts Department
MOS	Ministry of Science
MSTE	Ministry of Science, Technology and Environment
NEB	National Environment Board
NESDB	National Economic and Social Development Board
OARD	Office of Accelerated Rural Development
OPEP	Office of Policy and Environmental Planning
PEA	Provincial Electrical Authority
PWA	Provincial Water Authority
PWD	Public Works Department
RID	Royal Irrigation Department
SRT	State Railway of Thailand
TAT	Tourism Authority of Thailand
TOT	Telephone Organization of Thailand
TI	Ratio of Transfer Cost
TISTR	Thailand Institute of Scientific and Technological Research
TSP	Total Demand
TTC	Travel Time Cost
VAT	Value Added
VOC	Vehicle Operation Cost

目 次

序 文	略 語	ページ
第1章	序 章	1
1.1	調査の目的および調査対象地域	1
1.1.1	調査の目的	1
1.1.2	調査対象地域	1
1.1.3	調査の経緯	1
1.2	調査対象地域の概要	3
1.2.1	地勢および土地利用	3
1.2.2	人 口	5
1.2.3	経済状況	7
1.3	調査対象地域の観光動向	9
1.3.1	観光市場	9
1.3.2	観光資源	12
第2章	観光開発戦略	16
2.1	開発のための優位性と制約条件	16
2.1.1	開発のための優位性	16
2.1.2	観光開発の制約条件	19
2.2	観光開発戦略	22
2.2.1	観光開発方針	22
2.2.2	開発の目標	26
2.2.3	観光開発コンセプト	28
2.3	観光開発フレームワーク	34
2.3.1	社会経済フレームワーク	34
2.3.2	観光客入り込み予測	35
2.3.3	調査対象地域の必要客室数	36
第3章	開発計画	38
3.1	観光開発計画の概要	38
3.1.1	開発計画	38
3.1.2	観光開発ゾーニング	44
3.2	観光資源と観光施設整備計画	46

3.2.1	ペブリクラスター	46
3.2.2	ペブリ海岸クラスター	49
3.2.3	チャアムクラスター	51
3.2.4	ホアヒンクラスター	53
3.2.5	プランブリクラスター	55
3.2.6	プラチュアキリカンクラスター	56
3.2.7	バンサパンクラスター	58
3.3	インフラストラクチュア	60
3.3.1	交通開発計画	60
3.3.2	上水道整備計画	66
3.3.3	下水道整備計画	70
3.3.4	廃棄物処理計画	74
3.3.5	電力通信	77
3.4	観光振興・促進	80
3.4.1	現状と問題点	80
3.4.2	戦略	83
3.4.3	観光振興・促進プログラム	84
3.5	環境管理プログラム	96
3.5.1	環境に留意すべき地区	96
3.5.2	環境問題とその対策	97
3.5.3	モニタリングおよび環境対策の強化	111
3.6	プロジェクト実施計画	114
3.6.1	プロジェクト実施フェーズ	114
3.6.2	実施プロジェクトの意義	115
3.7	民間投資に関する規制、規則	124
3.7.1	投資に対する政府の関与	124
3.7.2	投資市場に関する規則、制度	125
3.7.3	調査対象地域の観光開発投資と政府の関与	125
3.7.4	土地問題	128
第4章	観光開発計画の経済評価	131
4.1	観光開発における社会経済便益	131
4.2	評価の方法	131
4.2.1	評価のプロセスの概要	131
4.2.2	評価の前提条件	132
4.3	観光開発による便益	133
4.3.1	直接便益	133

4.3.2	間接便益	138
4.4	費用の算定	140
4.4.1	投資費用	140
4.5	プロジェクトの経済的評価	142
第5章	優先プロジェクトのフィージビリティ	144
5.1	優先プロジェクトの選定	144
5.1.1	選定プロセス	144
5.1.2	優先プロジェクト	144
5.2	チャアム文化レクリエーションセンター	145
5.2.1	プロジェクトの説明	145
5.2.2	観光施設プロジェクトの財務評価	160
5.3	交通関連プロジェクト	162
5.3.1	ベッカサム道路の改良・美化プロジェクト	162
5.3.2	ペプリ県周回道路プロジェクト	168
5.3.3	ペプリ海岸道路改良プロジェクト	174
5.3.4	交通開発プロジェクトの経済評価	176
5.4	チャアム市およびホアヒン市上水道整備プロジェクト	179
5.4.1	プロジェクトの説明	179
5.4.2	プロジェクトの財務評価	184
5.5	チャアム市下水道整備プロジェクト	186
5.5.1	プロジェクトの説明	186
5.5.2	プロジェクトの財務評価	189

第1章 序 章

第1章 序 章

1. 1 調査の目的および調査対象地域

1.1.1 調査の目的

本調査の目的は、

- (1) ホアヒン・チャム海岸リゾート地域の2006年を目標年次とする観光開発マスタープランを、既存の関連するマスタープランのと整合性を考慮し策定する。
- (2) 将来の観光振興のための基礎となるような優先プロジェクトについてのフィージビリティ調査を実施する。
- (3) 無秩序な観光開発を予防するための組織、制度にかかわる提案を行なう。

1.1.2 調査対象地域

調査対象地域はホアヒン・チャムの海岸リゾート地区を含む、プラチュアップキリカン県とペブリ県とする。観光産業は、外貨獲得による国際収支の改善と3次産業における雇用機会の増大ばかりでなく、地域開発および農漁村開発のけん引車としても期待されている。(図1.1-1参照)

1.1.3 調査の経緯

本格調査団は第1フェーズとして平成4年1月20日より現地調査を開始し、現地踏査、情報・資料収集を行なうとともに、今回のカウンターパートであるタイ観光庁(TAT)とタイ科学技術研究センター(TISTR)が1987年に行なった「ペブリ県およびプラチュアップキリカン県観光マスタープラン」(以下「マスタープラン1987年」という)の見直しを行なった。

調査団は、観光開発に関連する政府および民間機関との協議を行なうとともに、観光市場の現況を知るための観光客インタビュー調査、現在の水質汚染の程度を把握するための水質調査、観光開発に対する地元住民の意向を知るための社会経済調査を行なった。これらの調査に基づいて、平成4年5月、第1フェーズのまとめとしてインテリムレポートを作成して、TATへ提出した。

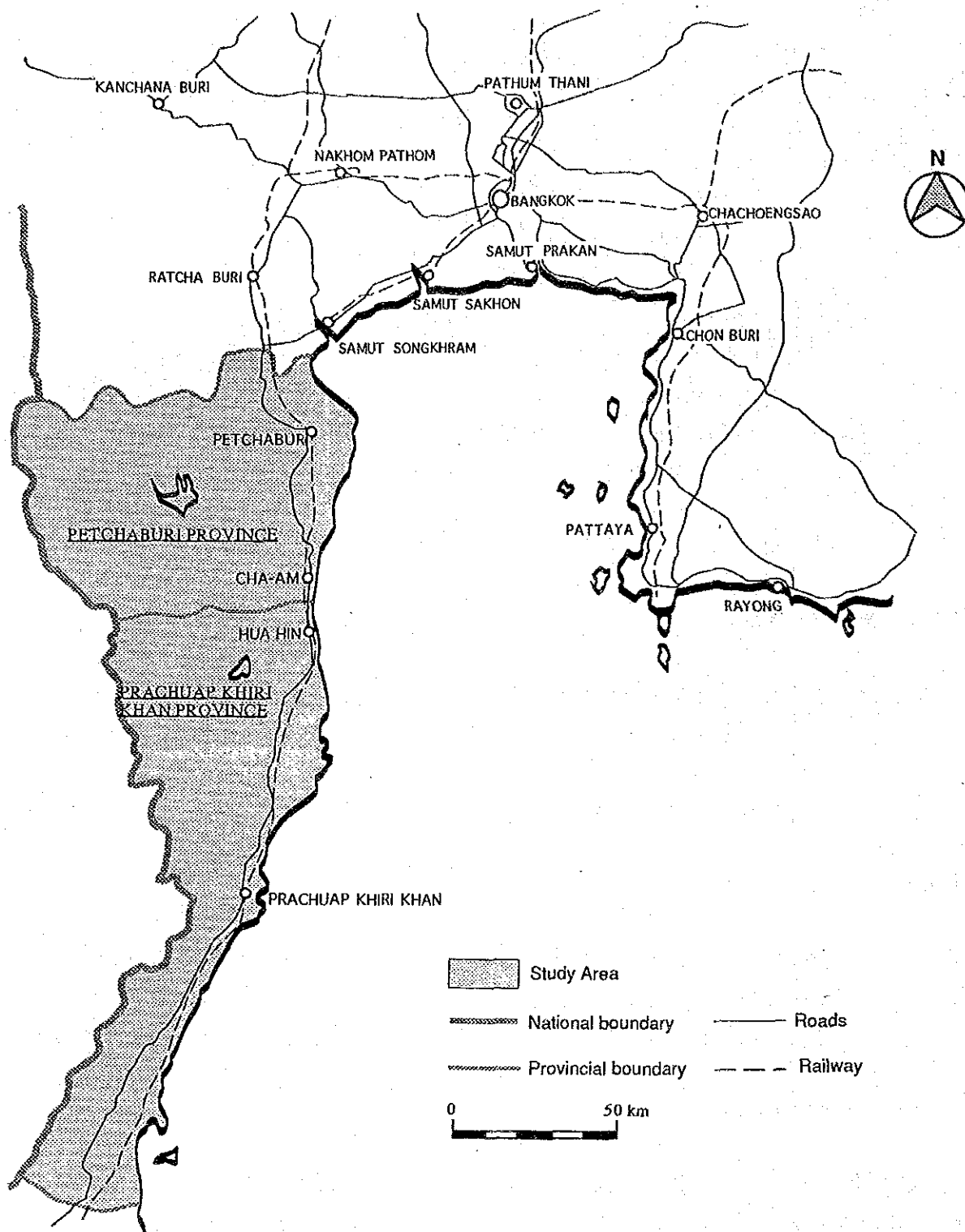


図1.1-1 調査対象地域

インテリムレポートは、調査対象地域の観光開発マスタープランとして、開発コンセプト、戦略、フレームワークおよび概略の費用と実施時期も含めたプロジェクトおよびプログラムを提示し、TATの承認を得た。

第2フェーズでは、第1フェーズで策定された調査対象地域の観光開発マスタープランの評価および優先プロジェクトのフィージビリティスタディーを実施した。また、制度的措置の提案についても関係機関との協議を行なった。第1フェーズと第2フェーズの結果をとりまとめ、平成4年10月に最終報告書(案)を作成し、TATに提示、承認を得た。

当最終報告書は結論と勧告をまとめた要約編、開発計画をまとめた本編の2部より構成されている。

1. 2 調査対象地域の概要

1.2.1 地勢および土地利用

調査対象地域は、東側はシャム湾に接し、西側はミャンマーに接する南北260kmの地域であり、シャム湾からの奥行きは広いところで約110km、狭いところで約13km、総面積は12,600km²である。北側はラチャブリ県およびサムットソクラン県に、南側はチュンボン県に接している。海岸線の長さは315.4kmにおよび、うち90.6kmはペブリ県に、224.8kmはプラチュアップキリカン県に属し、当地域の重要な観光資源となっている。

調査対象地域の地形は大きく3つのカテゴリーに分けられ、山地部、丘陵部、平地部よりなり、すべて南北方向に平行して分布している。すなわち、東側はシャム湾に接する平地部、西側のミャンマー国境沿いは山地部、その中間部に丘陵部がある。山地部はタナオシ山地の一部であり、高い所で1,000mの標高がある。調査対象地域の50%以上は林地であり、そのほとんどは当地域の西側の山地部にあり、これを連続的に覆っている。

ペブリ県における農地は水田が多く、プラチュアップキリカン県においては果樹および畑地が多い。いいかえれば、プラチュアップキリカン県における農業生産物は換金作物が多いということであり、1人当たりGDPがペブリ県より高い値を示すこととなっている。表1.2-1に当地域の現況の土地利用を示す。

表1.2-1 土地利用

unit: 1,000 rai, (...) sq.km

Type of Land Use	Phetchaburi Province		Prachuap Khiri Khan Province		Study Area	
	Area	Share	Area	Share	Area	Share
Urban and Built-up Land	47	1	36	1	83	1
Paddy Land	565	15	12	0	577	7
Field Crops	382	10	1,057	27	1,439	18
Tree Crops	164	4	741	19	905	11
Fishery	6	0	0	0	6	0
Forest Land	2,429	62	2,052	52	4,481	57
Water Body	33	1	14	0	47	1
Miscellaneous Land	265	7	68	2	334	4
Total	3,891 (6,225)	100	3,980 (6,368)	100	7,871 (12,593)	100

source: Land Development Department
note: Phetchaburi 1987, Prachuap Khiri Khan 1980

1.2.2 人 口

調査対象地域の人口は、現在861,212人（1991年）である。ペブリ県およびプラチュアップキリカン県に、それぞれほぼ50%ずつ分布している。調査対象地域の人口シェアは、タイ西部地方の25.8%、全国の1.5%となる。表1.2-3および表1.2-4は両県の1986年から1991年までの人口推移を示すものであるが、この間の人口の伸びは、調査対象地域で平均1.1%であり、西部地方の1.2%および全国平均の1.5%よりわずかに少ない。バンコック首都圏においては同時期1.7%の伸びを示した。

表1.2-2 人口の推移（1986-1992）

Area	units: 1,000 persons, %						Av. Annual Growth
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	
Study Area	818.0	825.9	832.6	843.5	852.8	861.2	1.1
Western Region	3,146.2	3,177.3	3,217.4	3,269.2	3,305.1	3,336.9	1.2
Whole Kingdom	52,969.2	53,873.2	54,960.9	55,888.4	56,303.3	56,961.0	1.5
Bangkok and Vicinities	8,031.4	8,292.0	8,509.4	8,728.3	8,538.6	8,701.4	1.7

source: Population Data Base Center, Ministry of Interior

全国平均の人口の伸びは人口の自然増を示すものであるが、当地域の人口の伸びは1.1%であり、全国平均の1.5%より低い、これは社会減を示していることとなる。

表1.2-3 ペブリ県における人口の推移 (1986-1991)

Area	units: persons, %						Av. annual growth
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	
Phetchaburi	109,180	109,845	110,640	110,798	111,127	111,574	0.4
(Phetchaburi Municipality)	(34,268)	(34,173)	(33,379)	(31,595)	(31,154)	(30,677)	(-2.1)
Cha-am	51,527	52,177	53,674	54,680	56,013	56,765	2.0
(Cha-am Municipality)	(19,987)	(20,301)	(20,972)	(21,298)	(22,085)	(22,084)	(2.1)
Tha Yang (incl. Kang Krachan)	100,386	101,574	100,603	102,451	103,837	104,809	0.9
Khao Yoi	35,962	36,158	36,577	36,904	37,270	37,545	0.9
Ban Laem	56,444	56,895	57,657	58,384	58,658	58,751	0.8
Ban Lard	48,318	48,457	48,741	49,242	49,857	49,974	0.7
Nong Ya Plong	10,520	10,640	10,879	11,130	11,223	11,307	1.5
Total Province	412,337	415,746	418,771	423,589	427,985	430,725	0.9

source: Population Data Base Center, Ministry of Interior

表1.2-4 プラチュアアップキリカン県における人口推移 (1986-1991)

Area	units: persons, %						Av. annual growth
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	
Prachuap Khiri Khan	63,581	64,476	64,982	66,105	66,338	66,818	1.0
(Prachuap Khiri Khan Municipality)	(14,531)	(14,498)	(14,729)	(15,050)	(14,292)	(14,252)	(-0.4)
Hua Hin	56,361	57,843	59,422	61,455	62,763	63,763	2.6
(Hua Hin Municipality)	(31,889)	(32,442)	(33,184)	(34,241)	(34,846)	(35,263)	(2.1)
Pranburi	101,903	101,900	101,858	102,499	103,793	105,813	0.8
Bang Saphan	60,729	61,639	62,496	63,219	63,668	64,377	1.2
Tub Sakae	50,898	50,934	50,771	50,731	50,719	50,854	0.0
Kuiburi	45,245	45,777	46,261	46,931	47,504	48,079	1.3
Bang Sapannoi	26,904	27,548	28,078	29,005	29,981	30,783	2.9
Total Province	405,621	410,117	413,868	419,945	424,766	430,487	1.2

source: Population Data Base Center, Ministry of Interior

1.2.3 経済状況

1989年現在の調査対象地域における地域総生産は、8,447百万バーツ（ペプリー県：3,607百万バーツ、プラチュアアップキリカン県：4,776百万バーツ）となっており、これは西部地方の27.1%、タイ全体の1.5%をそれぞれ占める。地域総生産の産業別シェアは、ペプリー県が第3次産業、プラチュアアップキリカン県が第1次産業に特化しているが、調査対象地域全体としては第1次産業に基礎をおいた産業構造であると考えられる。一人当たり総生産をみると、調査対象地域は西部地方を上回るものの、全国平均をやや下回っている。県別では、ペプリー県は西部地方および全国平均より低く、西部地方の平均の91%、全国平均の84%程度である。プラチュアアップキリカン県は全国平均をやや上回っている。

表1.2-5 地域総生産（1989年）

units: million baht (GRP), baht (GRP per Capita) at constant 1972 prices, % (...)

Area	Primary Sector		Secondary Sector		Tertiary Sector		Total		GRP per capita
	GRP	Share	GRP	Share	GRP	Share	GRP	Share	
Phetchaburi	712	(19.4)	704	(19.2)	2,254	(61.4)	3,670	(100)	8,664
Prachuap Khiri Khan	1,920	(40.2)	924	(19.3)	1,932	(49.6)	4,776	(100)	11,372
Study Area	2,632	(31.2)	1,628	(19.3)	4,187	(49.6)	8,447	(100)	10,008
Western Region	8,508	(27.3)	7,848	(25.2)	14,845	(47.6)	31,201	(100)	9,545
Whole Kingdom	92,386	(16.1)	179,228	(31.2)	302,521	(52.7)	574,195	(100)	10,274

source: National Statistics 1991

また、1981年から1989年までの調査対象地域の地域総生産の伸びは1.79倍で、西部地域の伸び率より高く、全国平均よりはやや低い。産業別には第1次産業および第2次産業が全国平均の伸び率を上回っているが、第2次産業は調査対象地域にとって基幹産業ではなく、やはり第1次産業主体の地域発展を遂げてきたといえる。しかし、今後の地域振興を考えた場合、第1次産業が主導的な役割を果たすとは考えられず、観光開発を主体とした地域産業の育成が地域振興に期待される役割はかなり大きいといえる。

表1.2-6 地域総合生産の伸び (1981-1989)

unit: million baht, at 1972 constant prices

Area		Primary Sector		Secondary Sector		Tertiary Sector		Total	
		GRP	Growth 81/89	GRP	Growth 81/89	GRP	Growth 81/89	GRP	Growth 81/89
Phetchaburi	1981	608		311		1,311		2,230	
	1989	712	1.17	704	2.26	2,254	1.72	3,670	1.65
Prachuap Khiri Khan	1981	1,124		315		1,040		2,479	
	1989	1,920	1.71	924	2.93	1,932	1.86	4,776	1.93
Study Area	1981	1,732		626		2,351		4,709	
	1989	2,632	1.52	1,628	2.60	4,187	1.78	8,447	1.79
Western Region	1981	5,538		4,057		9,039		18,634	
	1989	8,508	1.54	7,848	1.93	14,845	1.64	31,201	1.67
Whole Kingdom	1981	65,093		91,005		162,341		318,439	
	1989	92,386	1.42	179,228	1.97	302,521	1.86	574,195	1.80

source: NESDB

1. 3 調査対象地域の観光動向

1.3.1 観光市場

タイ国への国際観光入込客は、1980年代に入って急激に増加し、1990年で5,298,860人に達した。とりわけ、1986年以降の増加は著しく、1990年の入込客は1986年と比較して88%の増加した。このタイにおける観光客入込の増加は、世界全体での観光客の増加が同期間で33%の増加であることからみれば、きわめて高い数字といえる。1991年のいわゆる「湾岸戦争」によって世界的に観光流動が減少した中で、タイ国の国際観光客入込も前年比3%の減少、5,140,000人にまで減少したものの、これは一時的な現象であり、1992年以降には回復するものと考えられる。

表1.3-1 タイ国への国際観光客入込

Year	Tourist Arrivals	units: persons; %
		Growth over Previous Year
1986	2,818,092	15.6
1987	3,482,958	23.6
1988	4,230,737	21.5
1989	4,809,508	13.7
1990	5,298,860	10.2
1991*	5,140,000	-3.0

* preliminary figure
source: Tourism Authority of Thailand

1990年の調査対象地域への観光客入込客の推計は、日帰り客、宿泊客を含めて表1.3-2に示すように、1,496,197人であった。これは、前年の当該地域への入込客数の13%の増加である。

表1.3-2 調査対象地域の国内および国際観光客入込

Year	Thai Arrivals		International Arrivals		Total Arrivals		units: persons; %
	Number	Share	Number	Share	Number	Share	
	1986	1,445,004	93	111,905	7	1,556,909	100
1987	1,738,414	92	155,430	8	1,893,844	100	
1988	1,038,144	86	166,956	14	1,205,100	100	
1989	1,069,510	81	248,627	19	1,318,137	100	
1990	1,217,597	81	278,600	19	1,496,197	100	
1991*	1,303,000	83	276,000	17	1,579,000	100	

source: Tourism Authority of Thailand
* preliminary figures

調査対象地域のホアヒンとチャームビーチとタイの他の主要ビーチの観光客入込のシェアを、表1.3-3に示す。

表1.3-3 タイ国のビーチ観光地の入込客のシェア（1990年）

Area	Overnight		Day trips		Total	
	Thai	Interna-tional	Thai	Interna-tional	Thai	Interna-tional
	units persons, %					
Cha-Am	436,429	116,278	324,799	11,765	761,228	128,043
Hua Hin	234,593	146,882	221,776	3,875	456,369	150,757
Sub-total Hua Hin/Cha-Am	671,022	263,160	546,575	15,640	1,217,597	278,800
Pattaya	475,520	1,275,735	542,659	153,334	1,018,379	1,429,069
Rayong	824,632	55,032	402,149	2,159	1,226,981	57,201
Phuket	492,564	752,463	17,310	1,878	499,874	754,341
Ko Samui	145,327	331,687	28,581	71,742	174,908	403,429
Sub-total Beach Destinations	2,600,265	2,678,077	1,537,474	244,703	4,137,739	2,922,840
Chiang Mai	1,803,376	584,087	387,515	8,693	2,190,891	592,780
Chiang Rai	239,815	212,525	60,662	20,343	360,477	232,858
Pitsanulok	592,613	90,126	370,823	13,150	963,436	103,276
Nakhonratchasima	737,476	43,669	729,813	4,125	1,467,289	47,794
Udonratchani	510,283	2,589	216,593	-	726,866	2,589
Khon Khaen	559,017	9,320	385,024	-	945,041	9,320
Udonthani	639,820	8,577	451,799	-	1,091,619	8,577
Nakhonpanom	138,054	1,082	12,494	-	151,349	1,082
Bangkok	7,132,534	5,177,540	5,179,369	370,937	12,311,903	5,548,533
Trat	165,445	17,059	49,716	839	206,161	17,898
Kanchanaburi	800,913	71,456	917,021	100,550	1,717,934	172,306
Hat Yai	1,011,037	729,703	471,326	130,681	1,482,363	860,584
Sungai Kolok	100,124	255,346	8,295	30,388	109,416	265,734
Surathani	477,116	8,164	77,770	2,920	554,896	10,184
Total	17,568,685	9,899,320	10,848,684	927,045	28,417,369	10,816,365

source: TAT Surveys

ホアヒン・チャアムビーチを他のビーチと比較すると、以下のことが指摘できる。

- 国際観光のためのビーチとしては、パタヤビーチが全体の約49%を占め、それに続いて近年成長しているプーケットが26%を占めている。ホアヒンおよびチャアムビーチはそれぞれ5%、4%にとどまっている。
- サムイ島はバンコックからの交通の利便性に劣っているものの、近年国際観光客に人気を集めてきている。ホアヒン・チャアムはサムイ島より先んじて観光プロモーションを展開してきたにもかかわらず、国際観光客のシェアではサムイ島がホアヒン・チャアムの9%を越え14%を占めるに至っている。
- 国内観光客入込については、ライヨーンが最も多く30%のシェアを占め、それに続いてパタヤビーチが25%のシェアとなっている。ホアヒンおよびチャアムは、それぞれ11%、18%のシェアを確保している。これらのシェアは、外国で知られているタイの6か所のビーチのみについてのものであり、国際的には知名度が低い、タイ人観光客にとって非常に有名なパンセンビーチが含まれていないことに留意する必要がある。また、タイ人観光客はホアヒンよりチャアムビーチの方が多く、国際観光客は逆にホアヒンビーチの方が多くなることがわかる。
- 表1.3-2では1991年の国内観光客は、調査対象地域内の総観光客の81%に達している。一方、表1.3-3からパタヤとプーケットにおける国内観光客の割合は、それぞれ42(41.6%)および40%となっていることがわかる。このように、調査対象地域は国内観光客の割合が極めて高いものの、国際観光客の割合は1986年の6%から1990年の18%と着実に増加しており、当地域が国内向けの観光地から国際観光地へ変遷する過渡期にあることを示している。

- また、調査対象地域は表1.3-4に示すように宿泊客が少ないことがひとつの特徴となっている。

1990年において、調査対象地域内では62%の観光客が一泊以上の宿泊をし、一方、パタヤおよびプーケットでは、それぞれ72%、98%が宿泊している。表1.3-4にみられるように、当該地域での宿泊客は増加傾向にあるものの、今後、バンコックとの交通の利便性の向上によって、日帰り観光が容易になれば、宿泊客の減少を招くおそれがある。

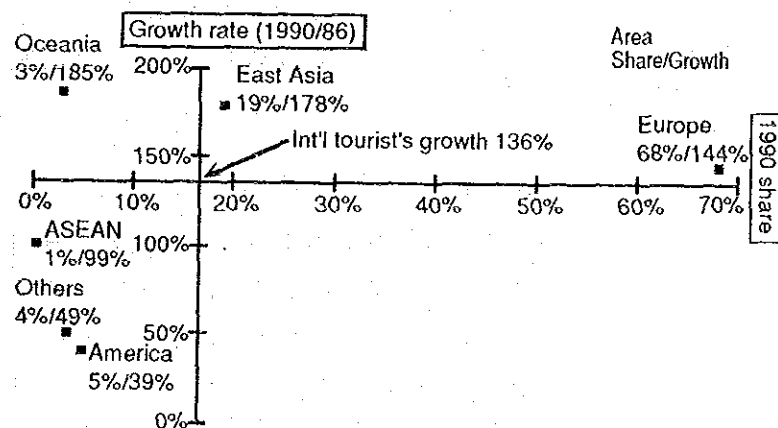
表1.3-4 調査対象地域の宿泊客数とシェア

Units: Persons; %

Area	Thai Overnight Tourist Arrivals		International Overnight Tourist Arrivals		Total Overnight Tourist Arrivals	
	Number	Share of Total Thai Arr.	Number	Share of Total Int'l Arr.	Number	Share of Total Arrivals
Pattaya	475,520	47	1,275,735	89	1,751,255	72
Rayong	824,832	67	55,032	96	879,864	69
Hua Hin/Cha-Am	671,022	55	263,160	94	934,182	62
Phuket	482,564	97	752,463	100	1,235,027	99
Koh Samui	146,327	84	331,687	82	478,014	83
Total	2,600,265	63	2,678,077	92	5,278,342	75

Source: Tourism Authority of Thailand

図1.3-1 調査対象地域への出発地域別の国際観光客 (1986-1990)



source: Tourism Authority of Thailand

国際観光客入込をみると、図1.3-1に示すようにヨーロッパの割合が最も多く、全体の68%に達している。それに続いて、東アジアが全体の19%を占めている。調査対象地域へのヨーロッパ人観光客数はタイ全国の約23%にとどまっております、国際観光客の認知度はまだまだ低いといえる。しかしながら、東アジア、太平洋地区からの観光客数は高成長を続けており、これらのマーケットでは、当地域はタイ国の有力な観光地としての認知が進んでいるといえよう。

1.3.2 観光資源

調査対象地域内の観光資源調査を行ない、それらを分類し分類した結果が図1.3-2に示されたものである。ここで当地域内の観光資源として認定されたものは合計81あり、そのうち71は「マスタープラン1987年」ですでに認定されたものであり、残りの10の資源については本調査団の現地踏査により新たな資源として追加されたものである。これらのうち、観光資源として代表的で価値が高いもの、ポテンシャルの高いものについての説明を以下に示す。資源名の後の番号は、図1.3-2の番号に対応する。また記号については、以下の分類をあらわす。

- N : 自然観光資源
- H : 歴史的、宗教的資源および建造物
- C : 文化的資源および伝統工芸

(1) 自然観光資源

- 1) ケンクラチャンダム周辺／カオマイルアック (N7-8)
ケンクラチャンダムおよび周辺の集落は豊かな緑に囲まれており、観光資源としての価値がある。またカオマイルアックのビジターセンターはよく管理されており、最も魅力的な資源のひとつといえる。
- 2) チャアムビーチ (N16)
チャアムビーチは、ホアヒンビーチとともに調査対象地域内の最も重要な観光資源である。
- 3) ホアヒンビーチ (N17)
ホアヒンビーチは、調査対象地域内での最も重要な国際観光の核であり、「王室のリゾート地」として品格あるイメージを保っている。
- 4) カオヒンレックファイ (N23)
カオヒンレックファイの頂上から眺望するホアヒンビーチからカオタキャップまでの景観は、大きな観光資源である。
- 5) タキャップビーチ／カオタキャップ寺院／カオクライラート寺院 (N18、H21、22)
カオタキャップ丘とカオタキャップ寺院はホヒアン地区の中で、最も目立ったランドマークとなっており、タキャップビーチとカオクライラート寺院とともに一つの観光コンプレックスを構成している。

- 6) サムロイヨット国立公園／カオデー (N28-34)
豊かなマングローブの林がバンバンブーとタムプラヤナコーンまで続いており、サムロイヨット国立公園と一体となり美しい自然景観を創り出している。しかしながら、近年の魚・エビの養殖池を拡大するため、そのマングローブ林の緑が減少しつつある。カオデーの公園管理事務所には比較的よく管理されたビジターセンターが併設されており、そこからサムロイヨットの石灰岩の奇景を見渡すことができる。
- 7) プラチュアアップ湾／カオチョンクラチョック丘 (N36、37)
カオチョンクラチョック丘とその寺院および自然が作った空中回廊から見渡せる、プラチュアアップ湾には、小さな島々が点在し独特な景観をつくり出している。これらはプラチュアアップキリカン地区の目玉となる観光資源である。また、カオチョンクラチョック丘の麓には小規模な運動公園がある。
- 8) バンサパンビーチ (メーランブンビーチの中心) (N42-46、49、A9)
観光化されたビーチに関心のない、いわゆる自然を愛好する国内外の観光客向けの閑静で美しいビーチが点在している。たとえば、ボートラン湾、メーランブン湾、チャムアンビーチ、パクプリービーチ、ファンデービーチ、バンボエービーチ等である。
- 9) タルー島 (N48)
タルー島は、調査対象地域内で唯一の珊瑚礁の残っている島であり、2つの白砂のビーチを有している貴重な自然観光資源である。この周辺ではバンサパンの漁師が季節的に漁業を営んでいる。

(2) 歴史的・宗教的資源および建造物

- 10) カオワン／パラナコンキリコンプレックス (H5-6)
これはペブリ市郊外にある石灰岩の丘の頂上にあるカオワン宮殿とカオルアン寺院とで構成される観光資源コンプレックスで、当地域へ来る国内外の観光客にとって魅力的な資源といえる。
- 11) 寺院群およびラチャニウェット宮殿 (H7-16)
ペブリ市にあるラチャニウェット宮殿およびそれぞれ異なった特徴を持つ多くの寺院群、例えば、壁画で有名なヤイスワンナラン、ロップリ様式の塔を持つカンペンレン寺院、涅槃仏のあるプラブッタサイヤット寺院などが挙げられる。これらの観光資源は国内外観光客に対応し得るものである。

12) サムロイヨット国立公園／タムプラヤナコーン洞、タムサイ洞、タムケウ洞
(H23)

サムロイヨット国立公園には多くの鍾乳洞があり、それがこの公園の主たる観光資源である。中でもタムプラヤナコーン洞が最も有名である。

(3) 文化的資源および伝統工芸

▲ NATURAL ATTRACTIONS

- 1 LAEM LUANG
- 2 HAT CHAO SAM RAN
- 3 HAT PUK TIAN
- 4 HAT THAWISUK
- 5 PHETCHABURI DAM
- 6 THAM KHAO TAOMO
- 7 KANG KRACHAN DAM
- 8 KHAO MAI RUAK OFFICE
- 9 NAM TOK THOTHIP
- 10 KHAO PHANOEN THUNG
- 11 HAM TOK HA CHAN
- 12 PHA NAM YOT
- 13 HUAI PALAO RESERVOIR
- 14 NAM TOK PALAO
- 15 KHAO CHAO LAI
- 16 HAT CHA-AM
- 17 HAT HUA HIN
- 18 HAT TA-KIAP
- 19 HAT SUAN SON
- 20 KO SINGTO
- 21 HAT KHAO TAO
- 23 KHAO HIN LEK FAI
- 24 THAM DAO
- 25 THAM KAILON
- A-1 THA KAD PHLI
- 22 HAT SAI YAI
- A-2 HAT SAI NOI
- A-3 HAT BO KAE0
- A-4 HAT PAK NAM PRAN
- 26 PRANBURI RESERVE PARK
- 27 HAT PRANBURI
- 28 HAT NOM SAO
- 29 KO NOM SAO
- 30 HAT LAEM SALA
- 31 THAM KAEW
- 32 THAM SAI
- 33 HAT SAM PHRAYA
- 34 KHAO DAENG OFFICE
- 35 AO NOI
- 36 AO PRACHUAP
- 37 KHAO CHONG KRACHOK
- 38 AO MANAO
- 39 HAT WANAKON
- 40 NAM TOK HUAI YANG
- A-5 DAN SINKON
- A-6 NAM TOK KHAO LAN
- A-7 HAT SAN ARUNG
- A-8 HAT KAEW
- 41 PA KLANG AO FOREST PARK
- 42 AO BO THONGLANG
- 43 AO THIAN
- 44 AO MAE HAMPHUNG
- 45 HAT CHAMUANG
- 46 HAT FANG DAENG
- 47 KO THALU
- 48 KO SINGH KO SANG
- 49 HAT BANG BOET
- A-9 HAT PAT PRAEK

● CULTURAL, HANDICRAFT ATTRACTIONS

- 1 BAN NONG PRONG
- 2 KHAO WANG CONFECTIONERY
- 3 HUB KRAPHONG
- 4 HUA HIN FISHING PIER
- 5 MU BAN RON THONG

■ HISTORICAL, RELIGIOUS AND ARCHITECTUAL ATTRACTIONS

- 1 WAT KUTI
- 2 WAT THAM KHAO YOI
- 3 WAT THAM KHAO E-KO
- 4 WAT KHAO TA-KHRAO
- 5 KHAO LUANG (PHRA NAKHON KHIRI)
- 6 KHAO WANG (PHRA NAKHON KHIRI)
- 7 WAT MAHA SAMANARAM
- 8 WAT SRA BUA
- 9 WAT PHRA BHUDHA SAIYAT
- 10 WAT MAHATHAT WORAMA HAWIHAN
- 11 WAT YAI SUWANNARAM
- 12 WAT KAMPHAENG LAENG
- 13 WAT KO KAEW SUTHARAM
- 14 WAT PETCH PHLI
- 15 WAT KHAO BAN DAI IT
- 16 RAM RATCHANIWET PALACE
- 17 WAT CHA-AM KHIRI
- 18 MARUEKHATHAIYAWAN PALACE
- 19 KLAI KANGWON PALACE
- 20 WAT KHAO PHITAK SAKSIT
- 21 WAT KHAO TA-KIAB
- 22 WAT KHAO KLAILAT
- 23 THAM PHRAYA NAKON
- 24 WAT KHAO THAM KHAN KRADAI
- 25 WA-KO
- 26 WAT THAM KHAO MA RONG



0 10 20 Km

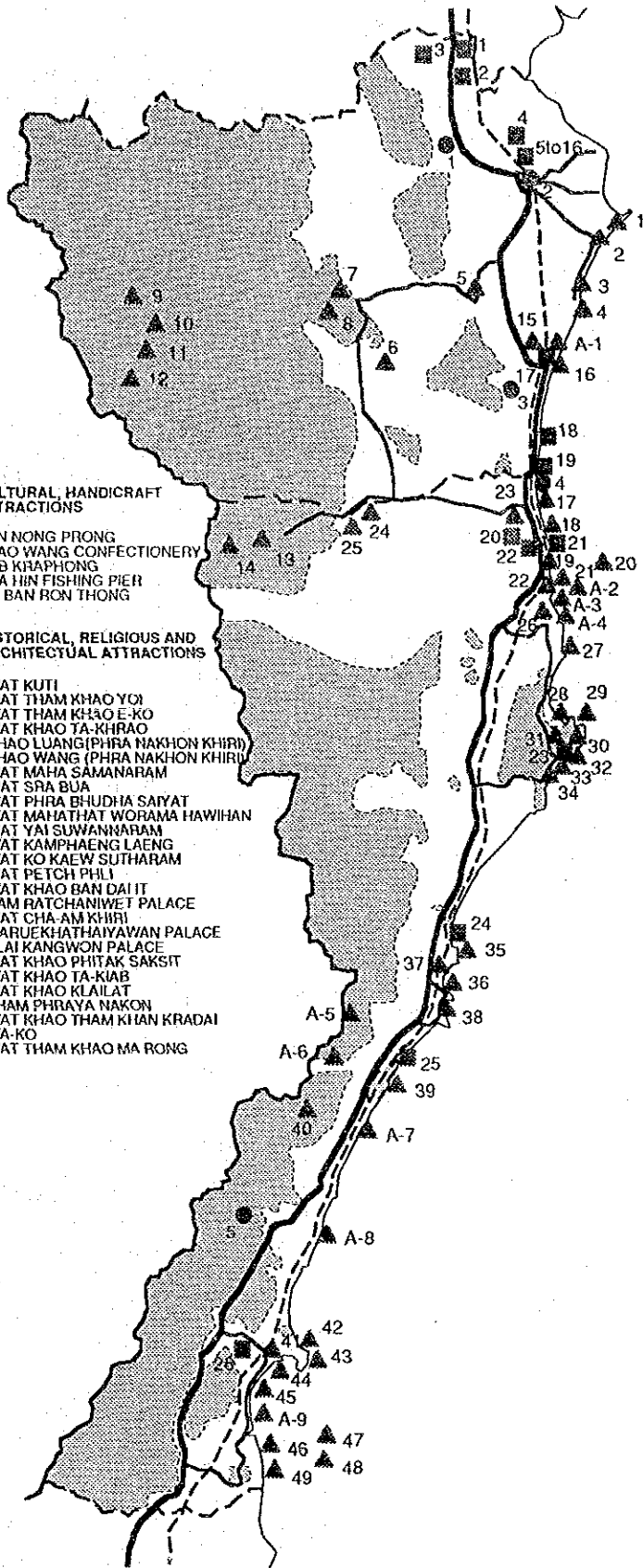


图1.3-2 觀光資源

第2章 観光開発戦略

第2章 観光開発戦略

2.1 開発のための優位性および制約条件

観光に関連する開発対象地域の現況については、第1章に概略として述べたが、ここでは更にその現況を詳細に検討し、当地域の観光開発のための優位性および制約条件について述べるものである。

図2.1-1 に当地域の観光ポテンシャルを、特に主要マーケットであるバンコックからの時間距離、主要資源であるビーチ、森林について示すものである

2.1.1 開発のための優位性

調査対象地域への観光客の増加や国際観光客のシェアの伸びは、以下に示すような特徴とともに、将来的な国際的リゾート地としての開発のための優位性を与えることとなる。

(1) バンコクへの近接性

当地域にとって、バンコクは主要な国内観光客の発生地であり、近年の経済成長に伴って、ますます巨大な市場となってきた。また、バンコクはタイ国を来訪する国際観光客の最も重要な玄関口となっているため、バンコクの南方約 200 kmに立地するホアヒン・チャアムの開発のポテンシャルは大きい。

(2) 高い観光魅力度

バンコクを主要マーケットとする観光地として、ホアヒン・チャアム以外には、パタヤ、バンセン、カンチャナブリ、カオヤイが考えられる。これらの観光地はそれぞれ単一の主要魅力（海浜または山岳）で成立している。この単一魅力による観光地は原則として国内観光客と対応可能なものであるが、国際観光客誘致としては困難である。一般に世界的に有名な観光地は「海と文化」、「山と文化」、「海と山」といったような複合的観光魅力で形成されている。この観点から見ると、上記の観光地はバンコクにある文化・都市資源との組み合わせで国際観光客をひきつけている部分がある。

当地域は「海」、「山」、「文化」を独自に内在しており、これらの組み合わせを考えた場合、特に外国人観光客を対象とした場合、その観光開発のポテンシャルは非常に高いものであると言える。

(3) 伝統的なビーチリゾート

ホアヒン・チャムビーチは、今世紀初頭から、「王室のリゾート地」として知られ、高級指向の観光市場に対応するリゾート地として開発されてきた。ベトナム戦争時に急激に開発されたパタヤビーチと比較すると、ホアヒン・チャムビーチの自然環境や閑静な雰囲気は、比較的良好に保全されてきている。

(4) ビーチの種類

当地域にあるビーチは、ホアヒン・チャムビーチ以外に種々の特徴をもったビーチを有しており、多様な観光客のニーズに対応できる。すなわち、ホアヒン・チャムビーチの国際的でかつ集積度の高いもの、当地域の南部の開発度が低く自然愛好家に対応可能なビーチ、密生したマングローブに囲われた小ビーチなどである。

(5) 森林・山岳型観光基地の可能性

当地域は森林に覆われた山岳地帯が海岸線から比較的近くにあり、その中に鍾乳洞、滝、ダムなどが点在している。これらの山のうち高いものは1,000mを越えるものがあり、宿泊基地を単に海岸地区に求めるのではなく、国立森林局(RFD)との調整が必要であるが、この山岳地帯にも宿泊施設の開発が可能である。このことにより当地域観光魅力は大きく増幅される。

(6) 文化観光資源の価値

先に述べたようにバンコクを主要マーケットとする観光地はその文化的観光魅力をバンコクに依存しているものである。当地域はペブリ市およびその周辺を中心に観光的価値の高いさまざまな文化資源を内在している。これ自体、すでに当地域の観光魅力度が高いと言える。さらに他の観光地と同様にバンコクの文化資源をも共有できる有利さを持っている。

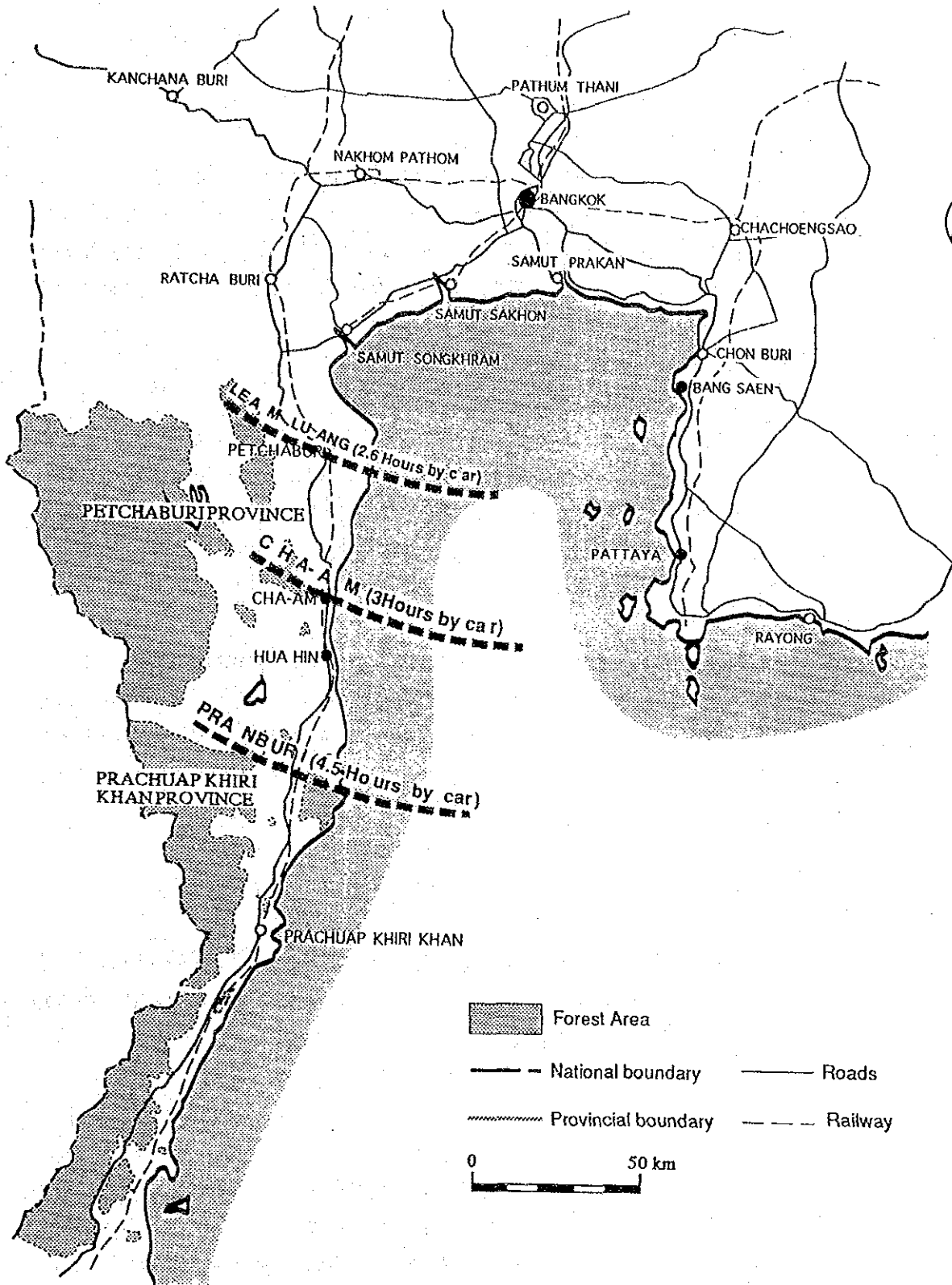


図 2.1-1 調査対象地域の観光ポテンシャル

2.1.2 観光開発の制約条件

(1) 観光資源

前節で述べたように、調査対象地域内は多数の観光資源を有しているものの、旅行エージェントなどの話によれば、観光客にアピールする程のものは限られているとのことである。また、本調査団の分析によっても、現在、それらの観光利用度はあるレベルまでで、さらに有効に利用するための整備を行なう必要があると結論されている。

(2) 観光サービスおよび観光施設

本調査団による旅行エージェントなどのへのインタビュー調査の結果、当地域にはパタヤと比較して中級または中高級クラスのホテルが少なく、観光客の誘致が限定されるとのことである。マーケットの多様化を図るためには、あらゆるクラスのバランスのとれたホテル開発が必要であろう。

また、外国のマーケットに対する観光プロモーション活動の欠如により、ホアヒン・チャアムでさえその知名度はまだまだ低く、特に東アジア、太平洋地区から観光客入込の増加率は高いものの、手近なマーケットである日本をはじめとする韓国、台湾といったアジア地域に対するプロモーション活動を重点的に行なう必要があるだろう。

(3) インフラ整備

調査対象地域での人口増加や経済活動の活性化は以下のようなインフラストラクチャー整備に関する問題を引き起こしている。これは同時に観光地としての当地域の発展を阻害するものでもある。

1) 交 通

調査対象地域には、多様な観光資源や観光施設が現存しているものの、その多くが周遊旅行を成立させるような適切な交通リンクがないため、有効に活用されていない。調査対象地域への観光客輸送の役割を果す公共交通は、部分的には利用できるものの、そのサービス範囲が限られている。たとえば、ホアヒン空港は、きわめて限定された利用しかなく、一方、鉄道や公共バスは快適性、頻度の面から十分とはいえない。また、現時点では、調査対象地域とバンコクを結ぶ定期海上交通は存在していない。

2) 上水道

地元住民によれば、当地域内での観光開発をはじめとするさまざまな開発の増加に伴い、すでに水不足が起きているとのことである。当地域内での水資源開発には限界があり、今後の開発を慎重に行なう必要がある。上水道整備に関しては、既存の水源は王室灌漑局（RID）、配水については公共事業省（PWD）および地方水道公社（PWA）の管轄下で行なわれており、スムーズな事業の進行を妨げている。

3) 下水および廃棄物処理

当地域内でもタイの他の地域同様、下水および廃棄物処理は、インフラの中でも特に整備が遅れており、海水汚染のような環境破壊を引き起こしている。特に、ホアヒン・チャム地区では、大規模開発が進行中であり、環境保全が重要である。一方、他の地区では、衛生状態の改善が必要とされている。

4) 電力および通信

当地域での電力供給については、電源開発公社（EGAT）や地方電力公社（PEA）の計画によりその確保が保障されているが、電話・通信については当地域の容量は需要を満たしていない。タイ電話公社（TOT）の第6次5ヶ年計画（1991～1996年）による、整備が完了しても需要を満たすに充分といえず、約10,000回線の不足があると考えられている。

(4) 環境への影響

当地域では急激な観光開発や地域住民の人口増加に伴い環境負荷を大きくしている。また、環境保全のための必要な法規制の立案・施行が遅れているためにその効果が上がっていない。

1) 自然資源の喪失と視覚的汚染

建設ブームは、過度な開発や土地投機を招いており、結果としてマングローブ林の伐採などの環境破壊や、高層建築、ビーチのゴミの問題などの視覚的汚染を引き起こしている。

2) 汚 染

観光開発が進行中のいくつかのビーチでは、すでに海水浴に適さないほどの水質汚染が進んでいる。ゴミの散在する海岸は、いたるところで見られるが、特に、ホアヒン市やチャアム市にあるビーチでその傾向が著しい。

3) 自然災害

海岸浸蝕は、ペブリおよびプラチュアアップキリカン両県のほとんどの海岸線で起きている。とりわけ、開発が進んでいるチャアム市やホアヒン市の海岸線で進行している。

(5) 地元コミュニティへの影響

当地域内の海岸地区には多くの漁村があり、漁業により生計をたてている。それらの海岸地区での観光開発は、従来の生活基盤を破壊する恐れが大きいため、地元社会についての十分な配慮が必要である。特に、チャアムの北側レムルアン岬までの海岸線沿いにある伝統的な漁村に注意を払う必要がある。

一般的に、地元住民は観光開発によるなんらかの副収入があるとの期待から観光開発に対して前向きである。しかし、実際は観光関連の仕事に関する教育・訓練度が低いため、収入の低い下級の職業にしか従事出来ないでいる。

2. 2 観光開発戦略

2.2.1 観光開発方針

「マスタープラン1987年」で示されている観光開発ポリシーおよび戦略の詳細な見直しと、その後の調査対象地域の変化の分析や新しく収集された情報の分析などを通して、当地域の秩序ある開発を図るために設定された開発方針を以下に示す。

(1) 他のビーチリゾートとの相違の明確化と相互補完

表2.2-1 はアセアン諸国にある国際的に有名なビーチリゾート地との比較を行ない、ホアヒン・チャムビーチの国際的ビーチリゾートとしての現況を把握するためのものである。これらアセアン内のビーチリゾート地はそれぞれが相互補完することでアセアン全体のビーチリゾートのイメージを高め、それによってそれぞれが発展を遂げてきたものである。

表2.2-1 には示されていないが、サムイ島が国際的観光地として急成長してきている。また、国内マーケットを考えれば、ライヨンおよびバンセンが当地域の観光開発にとって競合する重要な観光地として考慮する必要がある。

調査対象地域の観光開発やプロモーションを考える場合、タイの他の観光地との競合というより相互補完を目指すべきであり、そのためには訪問観光客の選択の幅を広げるような開発を目指すと共に、他のビーチリゾート地との相違を明確にした独自性のある開発を目指すべきである。特に、パタヤやバンセンやライヨンとの相違を明確にすることは重要である。これらはバンコクからの時間・距離など当地域と同様の立地条件にあり、直接的な競合関係にあるからである。

表 2.2-1 ホアヒン・チャムとアセアン諸国の代表的ビーチとの比較

	Hua Hin / Cha-Am	Pattaya	Phuket	Penang	Bali	Cebu
Country	Thailand	Thailand	Thailand	Malaysia	Indonesia	Philippines
Type of beach	One extended	One extended	Cove/inlet	Mixed	One extended, scattered	Cove/inlet, scattered
Tourism resource						
Natural	Good	Fair	Good	Fair	Good	Good
Historical	Fair/Poor	Poor	Fair/Poor	Fair	Excellent	Poor
Cultural	Poor	Poor	Poor	Fair	Excellent	Poor
Seasonally	All year	All year	Monsoon May-Sept	Monsoon May-Sept	All year	Typhoon Jul-Sept
Tourists' image	Exclusive/ popular Tranquil/ quiet	Popular Active	Popular/ exclusive Quiet/active	Popular Quiet/active	Popular/ exclusive Quiet/active	Popular Active
Access from gateway	Bangkok 3 hrs by road	Bangkok 2.5 hrs by road	Phuket 0.5 hrs by road	George Town 0.5 hrs. by road	Denpasar 0.2 hrs by road	Cebu City 0.5-2.5 hrs by road
4/5 star hotel	Provided	Fully provided	Fully provided	Fully provided	Fully provided	Fairly provided
Security	Good	Fair	Good	Good	Good	Fair/good
Service Town	Hua Hin Minimum tourist services available	Pattaya Full tourist services available	Phuket Full tourist services available	George Town Full city service available	Denpasar Full city service available	Cebu City Full city service available

source: Study Team

(2) 閑静で豊かな自然環境の保全と強化

ホアヒン・チャムは、他の国内向けおよび国際的なビーチリゾートと比較して、閑静さと豊かな自然環境に特徴づけられる。これは、活動的イメージのパタヤやバンセンと好対称を成しており、当地域の独自性を明確にする上で重要な点である。この閑静さと豊かな自然環境を保持し、さらに、高めていくためには、環境、景観、地域のコミュニティへの影響について十分に配慮した、いわゆる「持続的開発 (sustained development)」を進めることが必要である。

(3) 「王室のリゾート地」としてのイメージの補強

ホアヒン・チャムビーチに古くから定着している「王室のリゾート地」としてのイメージを高めることが重要である。これは当面のライバルであるパタヤビーチの「アメリカ軍の基地のリゾート地」として短期間に発展してきたイメージとの相違性を明確にすることであり、当地域の観光プロモーションにとっても有効である。さらにより多くの観光客の誘致を可能にするであろう。

(4) 家族旅行市場への対応可能な開発

調査団の実施した観光客インタビュー調査の結果が、ホアヒン・チャアムビーチの家族旅行市場での優位性を示している。表2.2-2に示すように、ホアヒン・チャアムはパタヤに比較して「家族および親類」や「友人」との旅行者が多くなっている。これは、上記の2)や3)で述べたようなホアヒン・チャアムのイメージやナイト・ライフが少ないことの帰結であると考えられる。

ホアヒン・チャアムは、そういった意味で家族旅行者には理想的な観光地であり、今後とも、家族旅行市場を獲得していく方向に焦点をあてるべきである。一般的に言って、家族旅行では、一人あたりの旅行費用が低いこと、短時間の移動時間や比較的受動的な活動内容が好まれる一方で、教育上好ましくない環境は受入れられない。このような条件から調査対象地域をみると、旅行費用や移動時間はすでに満足しており、残された条件は閑静で豊かな自然環境を維持し、向上させるという開発方針によって達成することができよう。

表 2.2-2 ホアヒン・チャアムとパタヤビーチへの観光客の形態

Travel Companions	Thai Tourists		International Tourists	
	Hua Hin/ Cha-Am	Pattaya	Hua Hin/ Cha-Am	Pattaya
Alone	2	3	27	25
Spouse	12	19	10	27
Family and relatives	30	24	15	9
Friends	46	35	34	26
Business associates	11	19	12	11
Others	0	0	3	2

unit: %
source: Tourist Survey by the Study Team

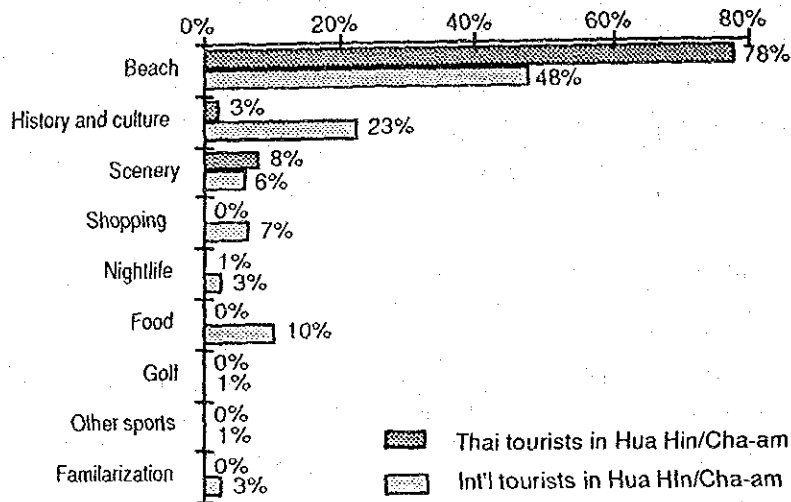
(5) ビーチ以外の観光資源の整備

ホアヒン・チャアムのビーチは、ビーチの形状、海水の質といった面では、プーケットやサムイ島、アセアンの代表的なビーチなど、他のビーチリゾートと比較すると劣っており、当地域の観光開発のためにはそれ以外の付加価値、すなわちビーチ以外の観光資源・施設を整備することが重要である。それはまた、単にビーチを目的とする観光客から「ビーチと文化」とか「文化と静養」といった観光客の幅を広げ、多様な観光市場を開拓することとなる。

このことはまた、表2.2-2に示すインタビュー調査結果をみても推察できる。

すなわち、約78%にのぼるタイ人観光客がビーチを旅行目的に挙げているのに対して、国際観光客では48%であり、ビーチ以外の観光目的が当地域にとって新しいマーケットの開拓に有効であることを示している。

また、図2.2-1は、多くの国際観光客が観光地への期待として、「歴史的文化」、「風景」といったものを挙げる頻度が高いことを示している。日本人観光客はビーチ指向がいまだに高いものの、近年「歴史文化」、「食事」などへの興味が高くなってきている。一般的に言って、アジア諸国の観光客は食事の多様性や土産品のショッピングを好む。また、ナイトライフはホアヒン・チャアム観光地の主要な動機にはなっていない。



source: Tourist Survey by the Study Team

図 2.2-1 観光旅行への期待

(6) バンkokと調査対象地域のリンケージの強化

前述のように、バンkokは当地域にとっても国内最大の観光市場を形成し、また、タイを訪れる国際観光客の最も重要な玄関口である。

また、バンkokは重要な文化資源を多く有している観光地としても有名である。そのため、タイ国を訪れる国際観光客のうち、閑静な環境の中に滞在することを好む層に対して、ホアヒン・チャアムを滞在地とし、バンkokへは日帰り観光を行なうという新しい観光プロモーションの目標を持つことも可能である。そのため、バンkokと当地域のリンケージを強化することも優先課題のひとつである。

2.2.2 開発の目標

国際的な競争力をもつリゾート地としてホアヒン・チャームを中心とする当地域の開発のために、その観光開発に対するポテンシャルと制約条件の分析をもとに、以下に示すような開発戦略を提案する。

(1) タイ人観光客および国際観光客のための観光施設の開発および改善

ホアヒン・チャームを中心とする当地域を「王室のリゾート地」としてのイメージのもとに開発し、また閑静で豊かな自然環境の地としての特徴をより強化するために、既存の観光資源・施設の改良および新たな開発を行なう。開発にあたっては、「歴史文化」および「風景」に焦点を絞る。

既存の観光資源・施設の改良については、日帰り国内観光客のビーチレクリエーション活動に供するため、ビーチなどの公共スペースの創出を含めて考えることとする。

観光プロモーションは、タイ国内の他の競合する観光地域との違いを強調する方向で行なうべきであり、また、情報宣伝活動を活発に行なうことによって、旅行先を当地域に選択しやすくなるようにプロモーションを展開していくことが肝要である。

また、観光をサポートする食事やショッピングの機会を提供する都市施設を改良・開発していく必要がある。

(2) 周回道路と海上交通ネットワークの改善および開発

ホアヒン・チャーム地区およびペプリー地区に散在している観光資源をリンクし、観光周遊ルートを形成していくために、地域内の周回道路を整備する。

ビーチレクリエーションは、海上交通拠点やマリンスポーツ施設を整備することによってその多様性を高める。また、ホアヒン・チャームとパタヤ、バンコクとのリンクを強化することになる海上交通の整備を行なう必要がある。

(3) 将来需要に対応した宿泊施設の拡充

中級レベルから中高級レベルの宿泊施設に対する需要に対応した宿泊施設の整備を進める必要があるが、以下の点に留意する。

- 閑静で豊かな自然環境を持つビーチリゾートとしてのホアヒン・チャアムのイメージを保持し、拡大していくために、建築物の密度、高さをホアヒンおよびチャアムビーチにすでに適用されている建築基準法に定められた低層または中層におさえるべきである。インタビュー調査の結果をみても、国際観光客、とりわけヨーロッパ人は高層ホテルより低層ホテルを好むことが明らかとなっている。
- 調査対象地域における観光開発は、チャアムビーチの北やホアヒンビーチの南などの海岸に沿って開発が進められて行く傾向が見られる。ペブリ市より南の観光開発は、ホアヒン・チャアムにまだ開発余地が十分にあることを考えれば、これを抑制していくべきである。ただし、バンコクからの移動時間が長くなるというマイナスの要素を考え、サムイ島やプーケットのような高級リゾート地として特化した開発が望ましい。

(4) 民間開発と整合性のあるインフラ整備

当地域へのアクセス道路の改良・整備は、当地域内の周回道路整備との調整のもとに進めていくことが必要となる。また、公共交通機関による当該地域へのアクセスも改善するべきである。

将来の当地域での開発を考慮し、当地域全体への適正な上水供給を確保するために、行政単位にとらわれない一元化された地域上水網の整備が必要である。

一方、下水に関しては、未処理水を海へ放出することを防ぐために、下水処理システムを導入していくことが必要である。下水道整備にあたっては、人口密集地区から手をつけていくべきである。

また、廃棄物処理については、最終処分方法を改善するとともに、収集地域の拡大を図る。

(5) 閑静な環境および「王室のリゾート地」としてのイメージを保持し、高めるための環境の質の維持および改善

自然資源を保護し、景観や建築物を適切にコントロールすることによって、当地域を訪れる観光客の「センス・オブ・アライバル」を創出し、リゾート地としてのイメージを高める。

制度的な対応策の確立、たとえば、モニタリングシステムや罰則規定を策定し、当地域の環境を維持していく努力が払われるべきである。

(6) 地元コミュニティへの影響に配慮した観光開発の実施

チャアムの北部には、多くの漁村が立地しており、当地域の開発にあたっては、漁村との共生を十分配慮することが大切である。また、観光開発による地元住民への利益を増加させるための努力を払うものとする。

2.2.3 観光開発コンセプト

調査対象地域は非常に広く、それぞれの地区によって異なる特性を持っており、それぞれの観光開発コンセプトは異なるものである。当地域の開発コンセプトを適確に説明するために、当地域を7つのクラスターに分けた。(図 2.2-2参照)

このクラスターは新しく調査団により設定されたものであるが、この設定に関しては、「マスタープラン1987年」の設定基準をもとに、それ以後の当地域内の観光状況の変化を踏まえ、以下の設定基準により行なわれたものである。

- 近くにある観光資源・施設や一つの交通ルートで結ばれているものをグループ化すること。
- それぞれのクラスターはそのクラスターの独自性を代表する主要観光資源を有すること。
- それぞれのクラスターはそのクラスター内での観光活動の中心となる観光サービス拠点を有すること。
- クラスターの形成に際しては、公共投資の実際性を考えて行政区界を考慮すること。

当地域全体をカバーする開発コンセプトとしては以下の3つがあげられるが、それぞれのクラスターの特性とその開発コンセプトについて引続き述べるものである。

- 主要マーケットであるバンコックからの時間・距離を考慮した開発を行なうこと。
- それぞれのクラスターの役割を適確にするとともに、お互いのクラスターの機能の補完を考えた開発を行なうこと。
- 陸上交通、海上交通網を含み、クラスター間のリンケージの強化を図る開発を行なうこと。

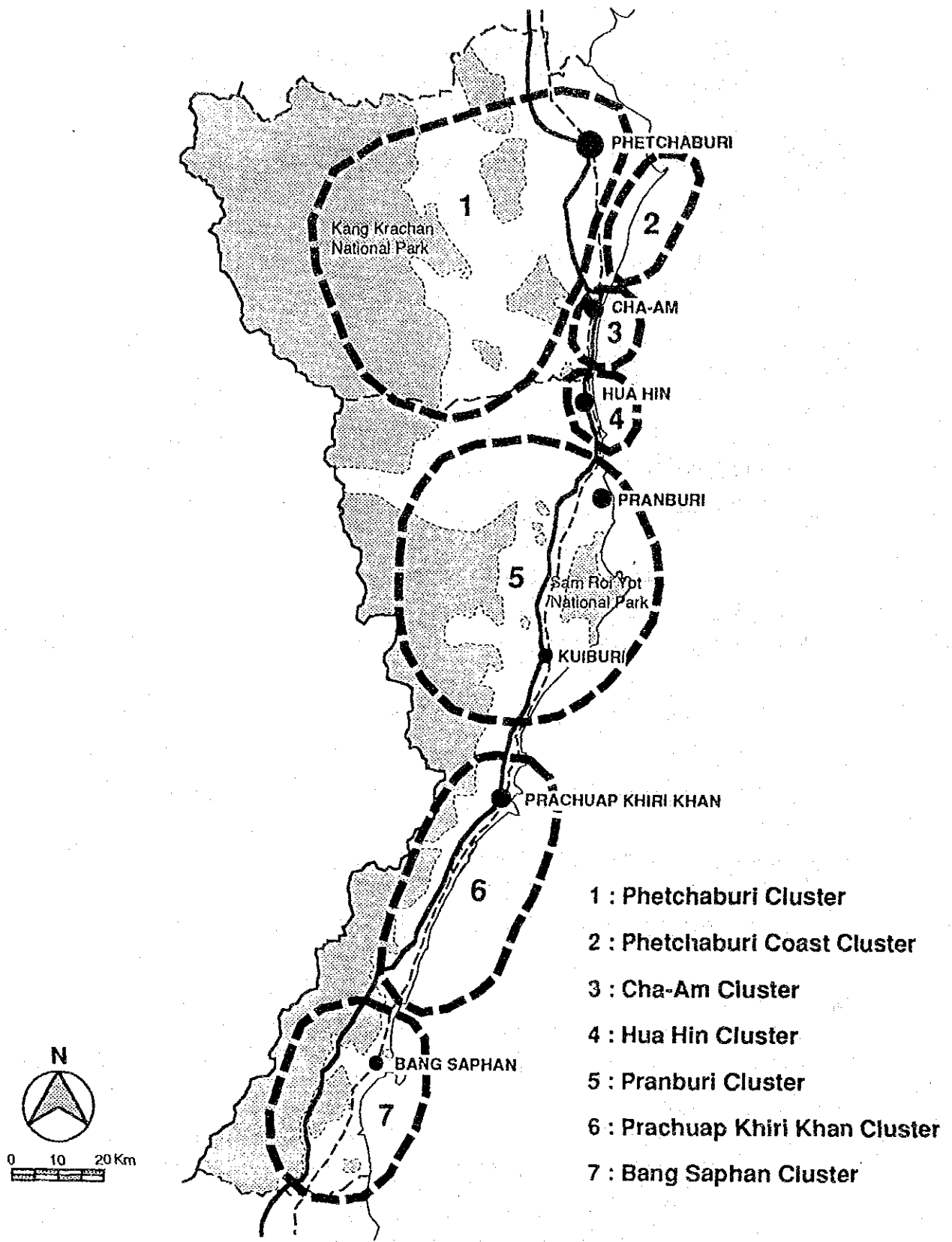


図 2.2-2 観光クラスター

(1) ペブリクラスター

1) 特 性

調査対象地域内のクラスターのうち最もバンコクに近いクラスターであり、当クラスターの代表的観光資源はペブリ市内に散在する文化・歴史的観光資源とケンクラチャンダムやトーティップ滝などの自然資源を有するケンクラチャン国立公園である。ペブリ市がその観光サービス拠点として機能する。

2) 開発コンセプト

ペブリ市は当地域のみならず、当地域を越えてタイ南部地方への玄関口の機能も有しているため、その機能を強化するような開発整備を行なうとともに、ケンクラチャン国立公園内の各種の自然観光資源をより有効に活用するような開発を行ない、当調査対象地域内の観光活動の多様化を図る。

(2) ペブリ海洋クラスター

1) 特 性

ペブリクラスターの東側北部に位置するクラスターで、主要観光資源としては、伝統的な漁村が散在する小さな6つのビーチが挙げられる。このクラスターはペブリクラスターとの関連が強く、ペブリ市にその観光サービス拠点の機能を依存する。

2) 開発コンセプト

6つのビーチの伝統的漁村の保全を最優先にし、これらのビーチの観光利用を図る。これらのビーチの観光開発はホアヒンやチャアムのビーチと比べると2義的なものであるが、これを補完する機能をもつものである。また、このビーチでの宿泊施設開発は、ペブリクラスターの新しい宿泊基地の機能を負う。

(3) チャアムクラスターおよびホアヒンクラスター

これらのクラスターは、本来1つのクラスターとして考えられるべきものである

が、行政区分を考慮して2つのクラスターに分割した。ここでは、その特性、開発コンセプトについて同時に説明する。

1) 特 性

これらのクラスターは調査対象地域内における中心的なものであり、チャーム市、ホアヒン市がそれぞれのクラスターの観光サービス拠点となる。これらのクラスターの代表的観光資源は、古くから観光利用化が進んでいるそれぞれのビーチとアメニティとしての各サービス拠点の市街地である。チャームは、国内日帰り観光客を主要マーケットとした特徴を持っている。一方、ホアヒンビーチは古くから「王室のリゾート地」としてのイメージが定着しているビーチである。両クラスター共その海岸沿いに国際級のホテルやコンドミニアムの集積があり、さらにその集積が進むと考えられる。

2) 開発コンセプト

将来の開発については多様な観光客のニーズに対応し得る種々の開発を行ない、国際的なビーチ観光地としての確立を目指す。特に、ホアヒンビーチについては、静かでくつろぎのある観光環境を強化するような開発を行なう。また、後背地については、ビーチと異なる新しい観光資源・施設の開発・整備を行ない、これらのクラスター内での当調査対象地域全体の観光客の活動の多元化を図り、長期滞在化を目指す。

このクラスターの海岸沿いを縦走する国道4号線は新しいバイパスの建設により、観光道路としての機能が重視されたものになり、その機能を強化する方策とする。

(4) プランブリクラスター

1) 特 性

当クラスターは、その代表的観光資源である海岸に面したサムロイヨット国立公園を中心としたクラスターで、プランブリ市が主観光サービス拠点として機能するが、クイブリ町も副サービス拠点としての機能を持つ。代表的観光資源としてサムロイヨット国立公園以外に、その北側のホアヒンビーチの連続として開発が進んでいるビーチと、南側の比較的開発度の低いビーチがある。

2) 開発コンセプト

サムロイヨット国立公園の北側のビーチについては、ホアヒン・チャアムのビーチを補完する2義的ビーチリゾート地としての開発を目指す。南側のビーチに関してはその観光開発（宿泊施設建設）を極力押え、ホアヒン・チャアムとは異なる自然色豊かな海岸地区の保全を図る。また、サムロイヨット国立公園やプランブリ森林公園においては、自然指向型の国内・外観光客を満足させるような開発を行なう。

(5) プラチュアアップキリカンクラスター

1) 特性

このクラスターは、その観光サービス拠点であるプラチュアアップキリカン市を北端に持ち、当地域内では海岸線からの幅が最も狭いクラスターである。その西側はミャンマー国境沿いにプランブリ森林公園およびティアップサケ森林保全地区の林地が連続している。当クラスターの代表的観光資源は、その中央に位置する小規模なヴァンナコーン国立公園とアオフアイヤン湾国立公園および自然を残した未開発のビーチである。

2) 開発コンセプト

当クラスター全体としては、自然保全を優先させた開発を目指すものである。特にヴァンナコーン国立公園、ティアップ滝国立公園内の自然資源の整備を行ない、自然指向型の国内観光客のニーズに対応する。ビーチについても、残されている自然環境を保全した低密度の開発を行なう。

(6) バンサパンクラスター

1) 特性

当クラスターは調査対象地域内で最も南側に位置するクラスターで、バンコクからは車で約6時間のところにあるバンサパン町の市街地が観光サービス拠点として機能する。代表的な観光資源としては、自然の残されたビーチと南側のサンゴの残る小島群がある。また、バンサンパン岬もそのひとつである。

2) 開発コンセプト

プラチユアアップケリカンクラスターと同様、クラスター全体として自然保全を優先させる。特に南側の小島群はサンゴ砂のビーチであり、不完全ながらも当地域内で唯一サンゴ礁が残されているところで、この保全には十分配慮する。また、ビーチに関してはその開発を極力抑え、自然環境を残す。

2. 3 観光開発フレームワーク

2.3.1 社会経済フレームワーク

(1) 人口予測

表2.3-1 と表2.3-2 はそれぞれペブリ県プラチュアアップキリカン県の各郡別の現在の人口（1991年）と1996年、2001年、2006年の予測値を示す。予測にあたっては、現状の人口増のすう勢が将来的にも続くことを仮定して、1987年から1992年の人口増加率や国家経済社会開発庁（NESDB）の県別予測をもとに推計した。

ペブリ郡は、2006年には127,400人に増加するものの、ペブリ市は逆に23,500人に減少すると考えられる。

さらに、チャム郡では2006年には81,200人、ホアヒン郡では80,100人にまで人口の増加が見込まれる。また、チャム市、ホアヒン市もまた、それぞれ31,900人、41,400人にまで増加すると考えられる。

表 2.3-1 ペブリ県の人口予測（1996年、2001年、2006年）

unit : 1,000 persons								
Area	1991	Av. annual growth*	1996	Av. annual growth*	2001	Av. annual growth*	2006	Av. annual growth*
Study Area	861.2	1.1%	899.8	0.9%	936.5	0.8%	977.8	0.9%
Western Region	3,336.9	1.2%	3,517.5	1.1%	3,693.9	1.0%	3,857.2	0.9%
Whole Kingdom	56,961.0	1.5%	61,045.8	1.4%	64,920.3	1.3%	68,537.8	1.1%
Bangkok and Vicinities	8,701.4	1.7%	9,584.3	2.0%	10,435.0	1.8%	11,273.3	1.6%

* source: Report "Population Projections for Thailand: 1980-2015", NESDB Human Resources Planning Division, June 1991

ペブリ県の2006年での予測結果は、市部で55,400人（全体の10.5%）、郡部で130,700人（全体の24.8%）、農村部では340,800（全体の64.7%）となっている。ちなみに、プラチュアアップキリカン県でこれらの値をみると、それぞれ、53,100人（11.8%）、108,200人（24%）、289,700人（64.2%）である。

表 2.3-2 プラチュアップキリカン県の人口予測 (1996年、2001年、2006年)

Area	unit: thousand persons, %							
	1991	Average Annual Growth	1996	Average Annual Growth	2001	Average Annual Growth	2006	Average Annual Growth
Phetchaburi District	111.6	0.4	116.9	1.0	121.9	0.9	127.4	0.9
(Phetchaburi municipality)	30.7	-2.1	28.2	-1.6	25.7	-1.7	23.5	-1.7
Cha-Am	56.8	2.0	64.1	2.6	72.1	2.5	81.2	2.5
(Cha-Am municipality)	22.1	2.1	25.0	2.7	28.2	2.5	31.9	2.6
Tha Yang (Kang Krachan)	104.8	0.9	112.2	1.4	119.5	1.3	127.6	1.4
Khao Yoi	37.5	0.9	40.2	1.4	42.8	1.3	45.7	1.4
Ban Laem	58.8	0.8	62.7	1.3	66.6	1.2	70.9	1.3
Ban Lard	50.0	0.7	53.0	1.2	55.0	1.1	59.1	1.2
Nong Ya Plong	11.3	1.5	12.5	2.0	13.7	1.9	15.0	2.0
Total Province	430.7	0.9	461.5	1.4*	492.4	1.3	526.9	1.4

source: Study Team
* NESBD Report: "Population Projections for Thailand 1980-2015", June 1991

2.3.2 観光客入り込み予測

調査対象地域への予測観光客入込数は、下表2.3-3 のとおりとなった。

表 2.3-3 プロジェクト対象地域への入込み予測

Year	unit: persons, %			
	Domestic Tourist Arrivals	Int'l Tourist Arrivals	Total	Share of Thai tourists
1991	1,303,000	276,000	1,579,000	82.5
1996	1,827,000	508,000	2,335,000	78.2
2001	2,445,000	801,000	3,246,000	75.3
2006	3,121,000	1,142,000	4,263,000	73.2

Source: Study Team

上記のうち、国際観光客の入込み予測値はタイ全体への国際観光入込客数の目標値と、対象地域のタイ全体に占めるシェアの予測にもとづいて算出した。これらの数値は表2.3-4 に示した。

なお、国際観光客数の伸び率のうち、1992年から95年のものはタイ国の第7次国家計画の数値にもとづいている。96年以降の伸び率は、これより若干低下するものと仮定した。

調査対象地域のシェアは、過去のトレンドにもとづき、1993年から96年までは年に0.3%増加するものとした。しかしそれ以降は観光地の一般的な成長パターンを考慮して、0.1%の増加率に低下するものとした。

表 2.3-4 タイ国への国際観光客総数と調査対象地域へのシェアの予測値

Year	Intl tourists to Thailand	Annual growth rate of Intl tourists	Share of the Study Area
1990	5,298,860	10.2	5.3
1991	5,140,000	-3.0	5.4
1992	5,577,000	8.5	5.5
1993	6,051,000	8.5	5.8
1994	6,565,000	8.5	6.1
1995	7,123,000	8.5	6.4
1996	7,622,000	7.0	6.7
1997	8,155,000	7.0	7.0
1998	8,725,000	7.0	7.3
1999	9,337,000	7.0	7.4
2000	9,991,000	7.0	7.5
2001	10,590,000	6.0	7.6
2002	11,226,000	6.0	7.7
2003	11,899,000	6.0	7.8
2004	12,613,000	6.0	7.9
2005	13,370,000	6.0	8.0
2006	14,172,000	6.0	8.1

Source: Study Team

国内旅行客の予測値については、前述したように1986年から90年の調査対象地域への入込みの時系列に整合性がみられないため、1990年の入込み数とタイ国のGDPの予測値を利用し、以下の数式にもとづいて算出した。

$$N_t = N_{t-1} + (N_{t-1} \times G)$$

N = 予測年の観光客数

G = タイ全国のGNPの伸び率（調査団の予測値）

2.3.3 調査対象地域の必要客室数

以下の条件にもとづいて、調査対象地域に必要な客室数を算出した。これらの条件は、既存の観光統計と当地域での開発によって将来ひきおきされる変化を考慮して設定したものである。

	国内観光客	国際観光客
総観光客数に宿泊客が占める割合	55%	95%
平均宿泊日数	1.8日	3.4日
客室一室あたりの宿泊人員	1.7人	1.7人
客室利用率	60%	60%

既存の統計によれば、タイ観光客の宿泊客のシェアは増加傾向によるが、今後の整備によって、国内観光客の主要な市場であるバンコクからの移動時間が短縮されるため、これ以上のシェアの増加はないものと想定した。

また、タイ国全体でみると、国内・国際観光客とも平均宿泊日数は微増傾向にあるが、調査対象地域に関しては一定にとどまると想定した。国内観光客については、バンコクからの移動時間の短縮が、また国際観光客については、宿泊日数が相対的に短いアジアからの観光客のシェアの増加がこうしたタイ全体のトレンドを相殺する要因になるものと想定した。

表2.3-5は調査対象地域の観光客数と宿泊延べ人員を示している。さらに表2.3-6は各クラスター別に必要な客室数を宿泊施設のグレード別に示したものである。またこれを図に示したものが図2.3-1である。

表 2.3-5 調査対象地域の観光客数と宿泊延べ人員

units: persons, number

Year	Overnight Thai Tourists in the Study Area		Overnight International Tourists in the Study Area		Total Tourists
	Tourists	Tourist Nights	Tourists	Tourist Nights	Nights
1991	717,000	1,291,000	262,000	891,000	2,182,000
1996	1,005,000	1,809,000	483,000	1,642,000	3,451,000
2001	1,345,000	2,421,000	761,000	2,587,000	5,008,000
2006	1,717,000	3,091,000	1,085,000	3,689,000	6,780,000

source: Study Team

表 2.3-6 2006年のクラスター毎の必要容量数の予測

unit: number of rooms

Cluster	Accommodation Type	Existing Rooms (1991)	Total Required Rooms			Additionally Required Rooms		
			1996	2001	2006	1996	2001	2006
Petchaburi	High Class	0	0	0	55	0	0	55
	Middle Class	96	149	232	328	53	83	96
	Low Class	645	612	658	710	-33	46	52
	Total	741	761	890	1,092	20	129	202
Petchaburi Coast	High Class	0	0	139	300	0	139	161
	Middle Class	10	236	498	801	226	262	303
	Low Class	82	424	835	901	342	411	66
	Total	92	660	1,472	2,002	568	812	530
Cha-Am	High Class	1,657	2,126	2,661	3,276	469	534	615
	Middle Class	354	1,000	1,448	1,966	646	448	517
	Low Class	901	953	1,120	1,310	52	166	191
	Total	2,912	4,080	5,229	6,552	1,168	1,149	1,323
Hua Hin	High Class	664	1,063	1,406	1,802	399	343	396
	Middle Class	104	398	593	819	294	195	226
	Low Class	542	516	581	655	-26	65	74
	Total	1,310	1,977	2,580	3,276	667	604	696
Pranburi	High Class	231	488	836	1,238	257	348	402
	Middle Class	143	259	569	928	116	310	359
	Low Class	354	404	647	928	50	243	281
	Total	728	1,151	2,052	3,094	423	901	1,042
Prachuap Khiri Khan	High Class	0	0	152	328	0	152	176
	Middle Class	131	203	413	655	72	210	242
	Low Class	282	307	469	655	25	161	186
	Total	413	511	1,034	1,638	98	523	604
Bang Saphan	High Class	0	0	0	55	0	0	55
	Middle Class	0	0	44	191	0	44	147
	Low Class	158	161	199	300	3	38	101
	Total	158	161	243	546	3	83	303
Total	High Class	2,552	3,678	5,194	7,053	1,126	1,516	1,859
	Middle Class	838	2,245	3,798	5,688	1,407	1,553	1,890
	Low Class	2,964	3,377	4,508	5,460	413	1,131	952
	Total	6,354	9,300	13,500	18,200	2,946	4,200	4,700

source: Study Team

第3章 開発計画

第3章 開発計画

3.1 観光開発計画の概要

3.1.1 開発計画

第2章で述べられた開発戦略、開発コンセプトおよび開発フレームワークを受けて、調査対象地域の観光開発計画について述べるものである。開発計画は以下に挙げる3つの事項によって構成されている。

- 1) 観光開発ゾーニング計画
- 2) セクター別観光開発計画
- 3) 開発実施計画

(1) 観光開発ゾーニング計画

調査対象地域内の適性な観光開発を実施するために観光開発ゾーニングを行なう。開発および規則のガイドラインを設定することにより自然および社会環境の保全を計ることとする。ゾーニング計画の詳細を3.1.2項に示している。

(2) セクター別観光開発計画

開発計画の内容については下に示すカテゴリー別に、先ず現況とその問題点を再確認し、開発戦略および提案される開発計画（プロジェクト）を提示する。

- 1) 観光資源・施設整備計画
- 2) インフラストラクチャー整備計画
 - － 交通計画
 - － 上水道整備計画
 - － 下水道整備計画
 - － 廃棄物処理計画
 - － 電力・通信整備計画
- 3) 観光促進・振興プログラム
- 4) 環境管理プログラム

調査対象地域全体の開発計画を図3.1-1に示した。また、提案されたプロジェクトについては表3.6-1に一括表としてまとめている。

以下に開発計画の概要を示す。

1) 観光資源・施設整備計画

観光資源およびその周辺における観光客の利便性を高めるための施設整備が主なものである。

- ペプリー市およびその周辺の寺院、宮殿などの文化・歴史的資源
- ケンクラチャン、サムロイヨット、バナコーン国立公園およびタプサケ森林保全地区内の鍾乳洞、滝、ダムなどの自然資源
- 各ビーチおよびその周辺の駐車場、ゴミ箱などの整備

2) インフラストラクチャー整備計画

・ 交通計画

調査対象地域内の観光資源・施設を有効に結び観光客の地域内での活動に多様性を持たせるための周回道路整備

- ペプリー県周回道路
- プランブリーサムロイヨット周回道路
- プラチュアアップキリカン周回道路
- バンサパン周回道路

観光客のアクセスを便利に安全に保障する道路整備

- ベットカセム道路（旧国道4号線）整備計画
- ペプリー海岸道路整備計画

新しい交通手段としての海上交通ネットワーク促進のための栈橋の整備、これは各クラスターに1～2ヶ所の整備が考えられる。

これらの栈橋は、海岸観光の基地としても機能するべきものである。

- 上水道整備計画

当地域内の限定された水資源の有効利用を図る長期的な広域水道網の提案

将来、この広域水道網の一環となるべきもので、緊急に整備を必要とする上水道整備

- － ホアヒン市
- － チャアム市
- － ペプリー市
- － プランブリ町／クイブリ町

- 下水道整備

当地域内の人口集積地における下水道処理システムの整備

これは当地域の最も重要な資源であるビーチの海水汚染防止に欠くことの出来ないものである。

- － ペプリー市
- － チャアム市
- － ホアヒン市
- － プラチュアアップケリガン市

- 廃棄物の処理

以下の人口集積部に対する、 a) 廃棄物収集システムの改善、 b) 車輛・機械などの整備を目的としたワークショップ整備、 c) 処理場整備の提案。

- － ペプリー市
- － チャアム市
- － ホアヒン市

- ・ 電力・通信整備

これらについてはそれぞれの担当省庁の計画により当地域への整備が行われることになっており、大きな問題はない。

3) 観光促進・振興プログラム

当地域の観光促進・振興に必要とされる、a) 観光宣伝印刷物、b) 観光案内情報板、c) 観光情報センター等の改善、新設の提案およびTATの地方観光案内所の役割についての提案。

4) 環境管理プログラム

当地域の国際的観光地としての環境の質を保持し、向上させるための以下の項目に関する提案およびそのための規準の整備およびモニタリングシステムに対する提案。

- 海水の質
- マングローブの保全
- 特に海岸のゴミ
- 美観
- 海岸浸蝕防止
- 地域コミュニティ

(3) 開発実施計画

当地域の観光開発に関わる各プロジェクトの実施を、以下の3フェーズに亘って行なう提案。

第1フェーズ	1992-1996年(第7次5ヶ年計画)
第2フェーズ	1997-2001年(第8次5ヶ年計画)
第3フェーズ	2002-2006年(第9次5ヶ年計画)

この実施計画は表3.6-1に示されている。

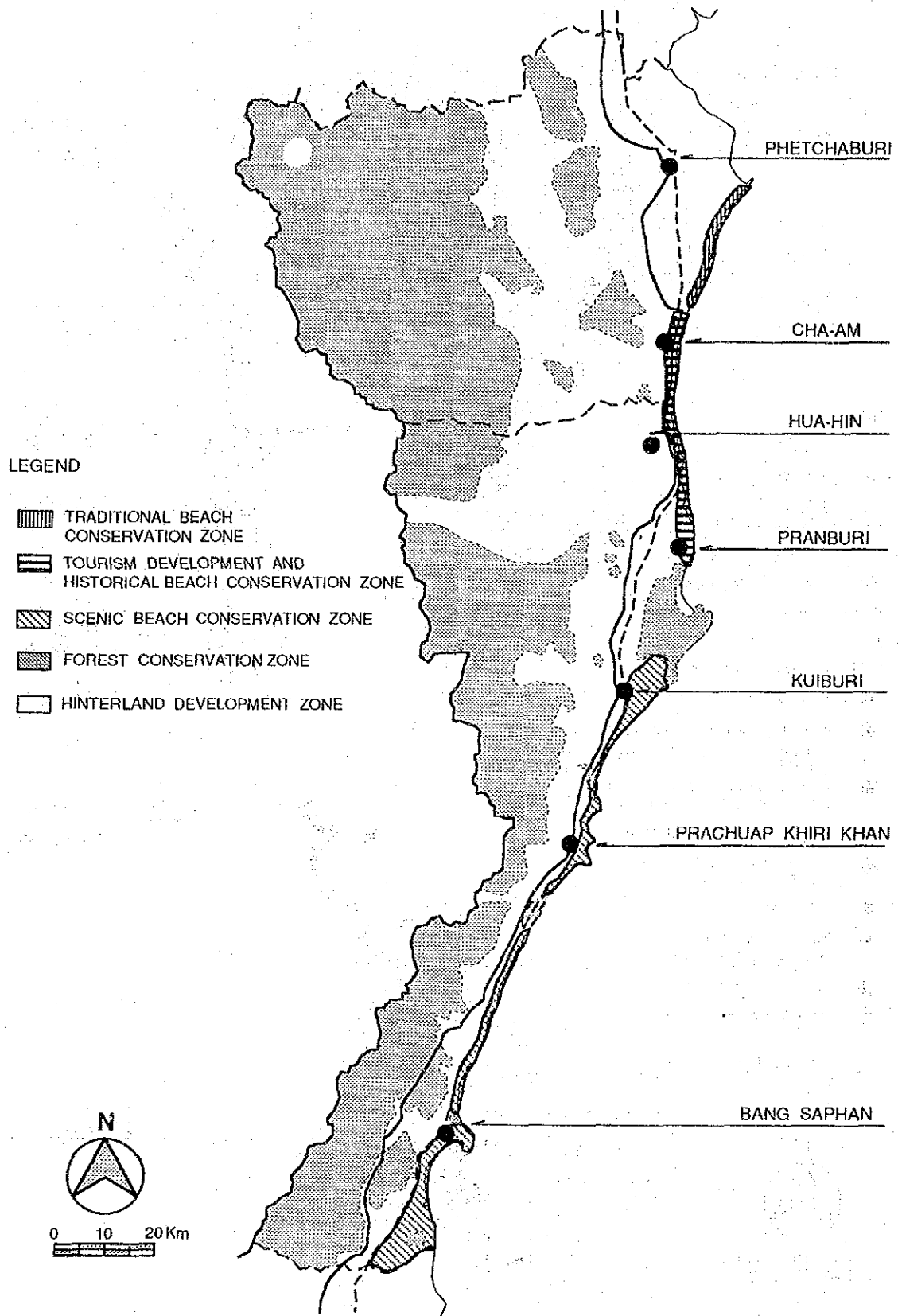


図3.1-2 観光開発ゾーン

3.1.2 観光開発ゾーニング

前項までの調査対象地域内の観光開発のポテンシャル、目標およびコンセプトをもとに当地域の適正な観光開発を遂行するために、当地域の観光資源の集中する海岸地区を中心に以下の5つのゾーンを設定した。これは開発による当地域の社会・自然環境への影響を緩和するための対策としての提案である。図3.1-2に観光開発ゾーンを示す。実際の適用に際しては、さらに十分な調査・検討が必要である。

このゾーニングは、以下の項目を考慮して設定されたものである。

- 観光施設の現況の開発度
- 観光開発の潜在力
- 国立公園マングローブ、サンゴ礁、景観などの環境変化への敏感度
- 漁村などの地元コミュニティへの影響度

(1) 伝統的ビーチ保全ゾーン

このゾーンは、レムルアン岬からチャアムの北側のティアン運河にはさまれた海岸線のゾーンで、その奥行きは海岸線より1,000mとする。このゾーンには伝統的な漁村がまだ現存している一方、近年高級ホテルの建設が見られる。このゾーンはペプリー市内の宿泊施設規制に対応して、その代替としての宿泊基地と考えられているが、それら宿泊施設開発および関連開発については伝統的漁村の保全に充分考慮し、ONEBの自然環境基準にもとづく均整のとれた海浜リゾート地の創成を図る。

- 1) まず既存の漁村に関して、その活動を保障する開発規制ゾーン（漁村保全ゾーン）を設定する。
- 2) この伝統的な漁村保全ゾーン以外の開発については、ホアヒンビーチに摘要されている建築基準法を適用することが提案される。

(2) 観光開発・歴史的ビーチ保全ゾーン

このゾーンは、チャアムの北側にあるティアン運河よりサムロイヨット国立公園の北側境界線までの、海岸線から2,000mまでのゾーンである。

歴史的ビーチは、ホアヒン・チャアムビーチを含む9つのビーチを対象とするものであり、現在国際級ホテルおよびタイ人向けのホテルが集積しているビーチ地区で、さらに新しいホテルが建設中または建設が予定されているところである。

この地区には国王の離宮があり、「王室のリゾート地」のイメージが高いところなのでそのイメージを保全し、さらに強化するような開発指導を行なうゾーンである。

このゾーンの開発規制として以下が提案される。

- 1) すでに適用されている建築基準法の徹底を図る。
- 2) 建築基準法で定められた1,000kmを越える地区についての開発規制の設定が望まれる。(高さ制限、建ぺい率、容積率など)
- 3) 旧国道4号線(ペッカセム道路)観光道路化に伴い、道路沿い開発規制を新しく設定する。(斜線制限、セットバック、高さ制限、美観規制など)
- 4) これらの開発に関しては「王室のリゾート地」のイメージの保全のため、建築物、ランドスケープなどに対してデザイン、材料、色などの美観規制を行なう。

(3) 自然景観保全ビーチゾーン

このゾーンは、サムロイヨット国立公園の南側境界線よりバンサパンノイまでの海岸線沿いの地区で、西側の既存鉄道路までのゾーンとする。ここは現在ほとんど観光開発が進められておらず、景観、自然がよい状態で保存されている。これらの保全を優先し、自然愛好家などを対象にした小規模なリゾート地としての開発が考えられるゾーンである。

このゾーンの開発規制として以下が提案される。

- 1) 既存の自然、景観の保存状況を分析した上で、まず自然景観保全ゾーンの設定を行ない、原則的にこのゾーン内での開発規制としてホアヒンに適用されている建築基準法のArea-2を適用する。
- 2) その他の地区に対しては、原則として建築基準法のArea-3を適用するが、建ぺい率に関しては20~25%程度に下げることが望ましい。

(4) 森林保全ゾーン

このゾーンは、調査対象地域内の王立森林局(R I D)の管理している国立公園、森林公園および国立森林保全地区を全て含むものである。このゾーン内の観光開発については森林保全および自然保全を第一義とし、王立森林局の法規に従うものとする。

(5) 内陸部開発ゾーン

このゾーンは、調査対象地域の中で上に挙げた4つのゾーン以外の地区で、観光を含み、農業、工業、商業などの活動が行なわれる地区である。

これらの地区の開発規制に関しては他の地域計画的検討にまかせるが、当地域内での観光活動の多様化を図るためにアグロツーリズムなどの他産業密着型施設の導入を促進することが望まれる。

また、ゴルフ場の開発に関しては、すでに申請中の7つを含み合計19のゴルフ場が近年中に当地域内で営業されることになるが、給水量の問題、ゴルフ場同志の競合による採算性などを考えると新しいゴルフ場の開発は禁止されることが望ましい。

また、当地域北部のレムルアン岬からペブリ県北側の県境までの海岸沿いの地域ではすでにマングローブの伐採が行なわれているが、出来るだけこの保存を図り、かつ内陸の開発が海水汚染を含む環境破壊をおこさないための規制を設定することが望まれる。

3. 2 観光資源と観光施設整備計画

2章に述べられた開発戦略に基づいて、観光、資源を生かした開発を行なうために、観光施設の整備およびアクセスの改善について各観光クラスターごとに以下に述べる。なお、表3.2-1に各クラスターの概要を示している。

3.2.1 ペブリクラスター

(1) 現況と問題点

1) ペブリ市

ペブリ市は、当調査対象地域を含み南タイ地方とバンコク間を旅行する観光客にとって、魅力的な観光拠点となっている。この市とその周辺には、ライチャニウエット宮殿、またはカオルアンのような魅惑的な寺や、カオワンのような歴史的な観光地が数多くある。特に、タイの観光客の間では、ペブリ市は、みやげ店の集積、地方特有の菓子類、地元農産品さらにバンノンヤブロンでの伝統民芸品などで有名などころである。このクラスターでの主要な問題点は以下の通りである。

表 3.2-1 各観光クラスターの特徴

Cluster	Access from Bangkok	Gateway	Attractions	Role in the Study Area	Development Zone
Phetchaburi	2 hours by bus/train (121 km)	Phra Nakhon Khiri on Highway No.4 Phetchaburi railway station	<ul style="list-style-type: none"> - Historical tour - Khao Wang and Khao Luang - Khao Wang confectionery - Kang Krachan National Park 	Phetchaburi City: Gateway to southern Thailand	Hinterland Development Zone
Phetchaburi Coast	2.5 hours by bus/train (135 km) through Phetchaburi city	Phra Nakhon Khiri on Highway No.4 Phetchaburi railway station	<ul style="list-style-type: none"> - Laem Luang beach - Chao Sam Ran beach - Puktian beach - Thawisuk beach - Khlong Thian beach 	Kang Krachan National Park: Nature oriented tourist attraction Subordinated beach resorts to Cha-Am and supportive accommodation base for Phetchaburi City	Traditional Beach Conservation Zone
Cha-Am	3 hours by bus/train (160 km)	Cha-Am city on Highway No.4 Cha-am railway station	<ul style="list-style-type: none"> - Cha-Am beach - Pine Forest park - Cha-am Khiri temple - Khao Chao Lai - Hub Kraphong - Golf Resorts 	International beach resort with entertainment for all age groups and income levels	Tourism Development and Historical Beach Conservation Zone
Hua Hin	3.5 hours by bus/train (232 km)	Hua Hin city on Highway No.4 Hua Hin railway station	<ul style="list-style-type: none"> - Hua Hin beach - Khao Ta-kiab and Ta-kiap beach - Suan Son beach - Khao Hin Lek Fai - Hua Hin golf course - Singto Island tour 	International beach resort for peaceful vacation	Tourism Development and Historical Beach Conservation Zone
Pranburi	4.5 hours by bus/train (260 km)	Pranburi town on Highway No.4 Pranburi and Kuiburi station	<ul style="list-style-type: none"> - Bo Kaep beach - Pranburi beach - Khao Thung Sai Noi beach - Sam Roi Yot National Park - Pak Nam Pran Forest Park 	North of Sam Roi Yot: Subordinated beach resort to Hua Hin Sam Roi Yot National Park: Nature oriented tourist attractions	Tourism Development and Historical Beach Conservation Zone Scenic Beach Conservation Zone and Forest Conservation Zone
Prachuap Khiri Khan	5.5 hours by bus/train (325 km)	Prachuap Khiri Khan on Highway No.4 Prachuap Khiri Khan railway station	<ul style="list-style-type: none"> - Scenic beaches: Noi Bay, Prachuap Bay, Wanakon Beach - Khao Chong Krachok - Manao Bay (army resort complex) - Huai Yang Waterfall National Park - Wanakon National Park 	Small scale, low density beach resort with nature oriented tourism attractions	Scenic Beach Conservation Zone
Bang Saphan	7 hours by bus/train (408 km)	Bang Saphan on Highway No.4 Bang Saphan railway station	<ul style="list-style-type: none"> - Scenic beaches: Bo Thonglang Bay, Thian Bay, Mae Ramphung Bay, Chamuang Beach, Fang Daeng Beach - Coral beaches around Thalu Island - Island tour (Thalu, Singh and Sand islands) - Tham Khao Ma-Rong Temple 	Small scale, low density beach resort with nature oriented tourism attractions	Scenic Beach Conservation Zone

- 1) ペブリ市やその周辺に点在する多くの観光地における観光案内や情報が完全でないことおよび観光客への利用システムが十分に整備されていないため効果を発揮していない。
- 2) 市内にある多くのホテル、レストラン、商店は小規模で、その施設、サービスともに整備状況は低い。
- 3) 都市化の進行が市内の環境を悪化させている。

2) ケンクラチャン国立公園

当地域の主要水源の1つであるダム湖とすばらしい山岳景観を有するケンクラチャン国立公園は、当クラスター内陸部の主要観光資源となっている。新しく観光資源として開発されたパラウー滝やトゥティップ滝と併せて、当調査で提案されているペブリ、ケンクラチャン、トゥティップ、パラウーを結ぶ周回道路の整備により、その観光価値を一層高めるものになるであろう。ケンクラチャン国立公園は、最近やっとその一部を観光客に開放しはじめたところであり、宿泊施設やトイレおよび公園内順回路などの整備が必要である。

(2) 開発戦略

当クラスターの開発戦略は以下のとおりである。

- 1) 歴史的都市であるペブリ市の保全および再開発を含む文化・歴史的都市観光ツアーの整備
- 2) レストラン、みやげ物店の整備を行なうとともに既存商店街をより魅力的な観光資源として整備することにより、ペブリ市の当クラスターの観光サービス拠点としての機能の向上
- 3) パラウ滝およびトゥティップ滝を連結する道路の整備
- 4) ケンクラチャン国立公園内の各観光資源のための観光客利便施設の整備

(3) 開発計画

上記の開発戦略にもとづき当クラスターで開発されるべきプロジェクトとして以下のものを提案する。

- 1) ペブリ市および周辺の歴史的資源への観光客の利便性を高めるための進入路、駐車場、案内板、標識、園路、ゴミ箱などの整備を行なうプロジェクトとして以下のものがある。

- プラナコーンキリ宮殿およびカオワン丘
- カオルワン洞窟
- カンペンラン寺院
- マハサマナラム寺院
- プラプツグサイヤット寺院
- ヤイスラナラム寺院
- コーケウスワナラム寺院
- プラタット寺院
- スラブア寺院
- ラムラチャニエット宮殿
- パイロム寺院

ただし、ラムラチャニエット寺院については、ペブリ市によって、博物館として整備する計画がある。

2) ケンクラチャン国立公園整備プロジェクト

当公園内の主要な観光資源への観光客の利便性を高めるための進入路、案内板、標識、園路、ゴミ箱などの整備を行なうプロジェクトで、以下のものを含む。

- 公園管理事務所地区
- ファイパーラオ滝地区
- ファイドウングラ滝および温泉地区
- 新しい施設整備：ファイパーラオ観光サービスセンター、キャンプ場

3) 民間による宿泊施設整備目標（2006年）

既 存	741室
新 規	351室
合 計	1,092室

3.2.2 ペブリ海岸クラスター

(1) 現況と問題点

この海岸沿いのクラスターは、4つの主要なビーチを含んでおり、その総延長は

全体でおよそ28kmとなる。これらのビーチは、波や風がそれほど強くないため、ビーチレクリエーションに適したスポットである。

現在の海岸に沿った道路は整備が悪く、各ビーチへのアクセスが難しい状況である。マングローブ林のほとんどが、すでにリゾート開発の用地取得のために伐採されてきた。もし適切なコントロールがなされなければ、観光開発は、このクラスターにあるビーチの豊かな自然景観をより悪化させてしまう恐れがある。また当クラスターの南側の海岸沿いには多くの伝統的な漁村があり、最近の観光開発によりその生活基盤が崩壊の危機に面している。

(2) 開発戦略

当クラスターの観光開発戦略は以下に示すとおりである。

- 1) レムルアン海浜地区の自然を利用した静溢なりゾート地の創成
- 2) ペブリ県民の余暇活動のための短期滞在型観光地としてのカオサムラン海浜地区の開発
- 3) プクティアン、タウィースクおよびクロンティアン海浜地区の静溢な環境を利用した休暇村の開発
- 4) 各ビーチの案内・道路標識を含む海岸沿い道路の改善

(3) 開発計画

上記の戦略にもとづき当クラスターで開発が必要と考えられるプロジェクトは以下のとおりである。

1) ビーチ環境保全プログラム

最近いくつかの高級ホテルが進出している当クラスター南部にあるビーチで静溢な自然が残されており、かつ伝統的な漁村が点在するビーチを保全するためのプログラムの策定と実施を行なう。保全対象ビーチとして以下のものがある。

- － レムルアンビーチ
- － チャオサムランビーチ
- － プクティアンビーチ

2) 民間による宿泊施設整備目標 (2006年)

既 存	92室
新 規	1,910室
合 計	2,002室

3.2.3 チャームクラスター

(1) 現況と問題点

クラスターの東側は総延長21.6kmにわたる海岸に面しており、この海岸沿いで古くからの落ち着いたビーチリゾートを形成している。中でもチャイハットチャームは5.6kmのビーチで、そのビーチ沿いに公道が走っている。この道路沿いに小規模のホテル、ゲストハウス、商店、レストランがあり、タイ人観光客に利用されている。このため、地元住民のレクリエーションに対応した役割も持ち、大衆的な雰囲気があるビーチである。

チャイハットチャーム南部の海岸沿いでは、最近の大規模リゾート開発に伴い国際観光客の数が増えてきている。ラマ四世のかつての夏の離宮は、この地域にある。これまで開発は国道4号線の東側に限られていたが、現在、ゴルフコースやリゾートコンドミニアムを含む活発な開発がその西側で進められている。

チャイハットチャーム沿いの地区での観光客の増加は、駐車場施設の不足や、交通渋滞、観光客の安全を保证するためのビーチにおけるサービスや施設（ツーリスポリス、救護センター、クリニックなど）、さらに適切なゴミ収集不足による汚染の問題を引き起こしている。観光客に対する施設整備はまだ限られており、特に景観整備は緊急の課題となっている。このクラスターが、一流のビーチリゾートとして国際的に認められるためには、これらの整備は欠かせないものである。

(2) 開発戦略

当クラスターの観光開発戦略を以下に示す。

- 1) 多様化する観光客のニーズに対応した観光施設の整備による、当クラスターへの観光客の誘致の拡大

- 2) 観光客の安全を保障するための観光関連サービスおよび施設の向上
- 3) チャイハットチャーム地区南部のコントロールされた新規観光開発の誘導
- 4) チャーム地区への到着感 (Sense of Arrival) の向上 (ペッカセム道路沿いランドスケープの整備)
- 5) 駐車場およびランドスケープ整備を含むチャイハットチャーム地区の公共ビーチの整備

(3) 開発計画

上記開発戦略にもとづく当クラスターに必要と考えられるプロジェクトを以下に示す。

1) チャーム公共ビーチ整備プロジェクト

当プロジェクトは、チャームビーチへの観光客の利便性を高めるために進入路、駐車場、海浜公園などの整備を行なうものである。

2) チャーム文化レクリエーションセンター

当クラスターの北端の政府所有地を含む375ライ (60ha) の敷地に、チャーム地区センターとして、また国内外観光客を対象とするレクリエーションセンターとしての機能を持つセンターで、かつ当クラスターのみならず調査対象地域での観光客の活動の多様化を図る目的で提案されたもので、以下の開発コンポーネントを含む。

- 文化展示場、みやげ店、レストラン
- 多目的スタジアム、テニスコート
- 室内競技場
- ヘルスセンターなど

3) 民間による宿泊施設整備目標 (2006年)

既 存	2,912室
新 規	3,640室
合 計	6,552室

3.2.4 ホアヒンクラスター

(1) 現況と問題点

ホアヒンは、タイにおいて最も古くからリゾート地としての評価を受けているところであり、ビーチ、海岸沿いにある元宮殿や数々の寺院、フィッシングポートなど、観光ポテンシャルの高いところである。ホアヒンビーチは、現在も利用されている国王の離宮、高級宿泊施設などの集まる穏やかで上品なビーチリゾートである。

ホアヒンビーチのすばらしい眺望を見下ろせる内陸のカオヒンレックファイ丘は、ビーチからわずか数キロのところに位置しており、この丘に建設が予定されている展望台と周辺園地の整備は、このクラスターの観光活動の多様化に有効である。

ホアヒンビーチの南側に位置するタキアップビーチは、フィッシングにとって最適な岩場の海岸である。ここには、高速フェリーポートによるホアヒン、パタヤ間の新しい航路を開設する計画がある。

これらホアヒンビーチとタキアップ丘に対し、重点的な整備と美化計画が必要とされている。またほとんどの公共ビーチでは、アクセスが未整備であったり駐車場施設が不足しており、さらにビーチ以外の観光資源整備が遅れている。

現在、当クラスターで大きな問題となっているビーチの浸蝕について、ホアヒン市は海軍と協力してその解明に努めている。この浸蝕の原因のひとつとして、既存の漁業用栈橋が挙げられていること、また、観光産業に携わる漁民が増え、相対的に漁船の数が減ってきていることも併せ、市当局は10年以内にこの栈橋を移転することを計画している。

(2) 開発戦略

当クラスターの観光開発戦略は以下に示すとおりである。

- 1) 当クラスター内の観光資源の多様化の推進
- 2) 当クラスター内、特にホアヒンビーチの観光客の安全を保障する観光関連のサービスおよび施設の改善

- 3) 当クラスター内、特にホアヒンビーチのコントロールされた観光開発の加速化
- 4) ホアヒン地区への到着感 (Sense of Arrival) の改善 (ペッカセム道路沿いのランドスケープの整備)
- 5) ホアヒンビーチおよびカオタキャブ地区の美化および公共ビーチへのアクセス道路、駐車場の改善

(3) 開発計画

上記の開発戦略のもとに当クラスターで必要と考えられるプロジェクトは以下のとおりである。

1) カオヒンレックファイ丘整備プロジェクト

当クラスターの西側にある丘陵地の中にあり、ホアヒンビーチを一望に見渡せるカオヒンレックファイ丘を新しい観光スポットとして整備し、当クラスターの観光客の活動を多様化させるためのプロジェクトで、以下の開発コンポーネントを持つ。

- 駐車場
- レストラン
- 展望台 (5ヶ所) など

2) クィーンズパーク整備プロジェクト

ホアヒンビーチの北側にある19ライ (3.04ha) の政府所有地を、ビーチの混雑緩和、新しいビーチアクセスの整備を目的とした公共公園として整備するものである。以下にその開発内容を示す。

- 公園ランドスケープ、パビリオン、ダム
- 庭園、パビリオン、インフォメーションセンター、公園事務所
- レクリエーションパーク、駐車場

3) ホアヒン公共ビーチ整備プロジェクト

当プロジェクトはホアヒンビーチの観光客の利便性を高めるとともに、その環境保全に資するためのアクセス道路、駐車場の整備および案内板、標識、ゴミ箱などの設置を行なうプロジェクトである。

4) ホアヒントレードセンター整備プロジェクト

既存の漁業用栈橋の移転跡地を利用してホアヒントレードセンターの建設を行なう。

5) 民間による宿泊施設整備目標（2006年）

既 存	1,310室
新 規	1,966室
合 計	3,276室

3.2.5 プランブリクスター

(1) 現況と問題点

現在、観光開発は、ホアヒンからプランブリ町へと南側に広がってきている。例えば、サイノイビーチでは、ゴルフリゾートが建設中で、プランブリビーチにある新しく開発されているリゾートコンプレックスの施設の一部は、すでに稼働している。しかしながら、このクラスターの北側半分の地区はまだ開発の余地が大いにある。現在、ペッカセム道路からの各観光資源へのアクセス道路の未整備がこの地区の最大の問題である。

当クラスターの海岸の中央には鍾乳洞や石灰岩の崖で有名なサムロイヨット公園がある。バンプーはサムロイヨット公園内の代表的な観光資源であるレムサラビーチやタムプラヤナコーン洞窟などへのゲートウェイとなっている。

この地区にはフィッシングツアーなど、多くの観光ポテンシャルがあり、カオデー運河に沿ったマングローブの沼地での、野鳥や自然観察もそのうちのひとつである。国立公園地区では、美化対策、標示サインや案内板の改良・設置などが観光客の誘致のためにも、早急に実施されることが望まれている。

また、タムプラヤナコーン洞窟、タムサイ洞窟そしてタムケウ洞窟内の歩道整備、照明および案内板の整備と共に、アクセスの改善が必要とされている。タムプラヤナコーン洞窟入口への既存のアプローチは、観光客にとってきびしい登り坂が部分的にあり、改良の必要がある。

(2) 開発戦略

当クラスターの観光開発戦略は以下のとおりである。

- 1) サムロイヨット国立公園の北にあるビーチ沿いの新しい観光宿泊施設のコン
トロールされた整備
- 2) 海浜リゾート地区への道路を含む当地区へのアクセスの改善
- 3) サムロイヨット国立公園内の観光資源へのアクセスの改善

(3) 開発計画

上記の開発戦略にもとづき以下のプロジェクトが当クラスターに必要と考えら
れる。

- 1) サムロイヨット国立公園整備プロジェクト
- 2) プランブリ森林公園整備プロジェクト

これらのプロジェクトは、公園内の観光客の利便性を向上するために以下の
コンポーネントの整備を行なうプロジェクトである。

- アクセス道路および駐車場
- 自然道
- 各種観光施設
- 上水・下水・電気・通信

3) 民間による宿泊施設整備目標（2006年）

既 存	728室
新 規	2,366室
合 計	3,094室

3.2.6 プラチュアップキリカンクラスター

(1) 現況と問題点

当クラスターには西側にすばらしい山なみの連なりがあり、東側にはいくつかの

静かなビーチを有している。中でもプラチュアップ湾は観光資源として高いポテンシャルを持っている。現在でも湾内でのフィッシング、山の中にあるキャンプ場などはタイ人観光客の間で人気が高まってきており、当クラスターの代表的な観光魅力であるといえる。

プラチュアップ湾のビーチで毎週末に地元特産品を販売するナイトバザールは、当クラスターの新しい観光魅力のひとつとなり得るであろう。ただし、そのためにはそれら特産品の品質の改良や種類を増やすこと、さらに売店の数を増やし集積度を高めることなど、より高いアメニティー性を持たせる必要がある。また、現在、アオマナオ湾の王室タイ空軍により運行されている路面観光列車との協調により一層の効果が期待できる。一方、当クラスターの問題点としては、未処理下水の放流によるプラチュアップ市街地に面するビーチの汚染があり、また5時間もかかるバンコクからのアクセスがある。

(2) 開発戦略

当クラスターの観光開発戦略は以下のとおりである。

- 1) 当クラスター内の観光資源の多様化
- 2) ビーチ美化を含む駐車場整備などのビーチの改善
- 3) ビーチの自然環境の保全

(3) 開発計画

上記の観光開発戦略をもとに以下のプロジェクトが当クラスターで提案される。

1) プラチョンクラオ科学公園整備プロジェクト

当クラスターの観光資源の多様化を図るためにワコー地区に建設されるものである。このプロジェクトの目的は、ワコー地区の歴史的に重要な地点の保全と、大衆が天文学やその他の科学知識に、より身近に接することができるようにすることである。開発内容は

- 科学トレーニングセンター
- 天文台
- 海洋科学学校

- キャンプ場
 - ビーチパーク
 - ラマIV世モニュメント
- 2) ファイヤン滝国立公園整備プロジェクト
 - 3) クイブリ国立公園整備プロジェクト
 - 4) バナコーンビーチ国立公園整備プロジェクト

これらの国立公園プロジェクトは公園内の観光客の利便性を向上するために以下のコンポーネントの整備を行なうものである。

- アクセス道路および駐車場
- 自然道
- 各種観光施設
- 上水・下水・電気・通信

5) 民間による宿泊施設整備目標（2006年）

既 存	413室
新 規	1,225室
合 計	1,638室

3.2.7 バンサパンクラスター

(1) 現況と問題点

このクラスターでの開発は、まだそれほどが進んでおらず、美しい湾や島々が未開発のまま残されており、また海水の質もかなり良い。フィッシング競技会がこの地区で行なわれており、観光資源となり得る。現在建設中のバンサパンーバンサパンノイ間のバイパスは、それぞれのビーチの連絡を容易にし、これらビーチの観光ポテンシャルを確実に高めるだろう。しかし、国道4号線からのバンサパン市の中心地まで、またこのバイパスまでのアクセス道路（およそ15km）は改善される必要がある。

バンサパンからタルー島へのアクセスを容易にするための施設（ボンツーン、栈橋など）が整備されれば、観光資源としてのタルー島のポテンシャルは高まるであろう。しかしながら、調査対象地域内ではタルー島はサンゴ礁が残る唯一の島で、その保全に高いプライオリティが与えられるべきである。

このクラスターは、現在宿泊施設が少なく、観光客数はわずかである。また、バンコックからの時間距離を考慮しても観光のポテンシャルは比較的低い。このクラスターでは、観光セクターに対する公共投資よりも、地域開発プログラムの一環としてのインフラ整備が行なわれるべきである。

(2) 開発戦略

当クラスターの観光開発戦略を以下に示す。

- 1) 宿泊施設整備を含むバンサパン町市街地の観光サービス拠点としての機能強化
- 2) ビーチの自然環境の保全

(3) 開発計画

上記の開発戦略にもとづき以下のプロジェクトの実施を提案する。

1) タルー島自然環境保全プロジェクト

調査対象地域内で唯一サンゴ礁およびサンゴ砂のビーチが残っているタルー島の自然環境保全と開発規制の策定と実施

2) 民間による宿泊施設整備（2006年）

既 存	158室
新 規	388室
合 計	546室

3.3 インフラストラクチャ

3.3.1 交通開発計画

(1) 現況と問題点

現在、調査対象地域へのアクセスとして、3種類と交通手段（鉄道、道路、航空）がある。バンコクからホアヒン・チャームまでの所要時間は、鉄道の場合、急行列車で3時間、普通列車で4時間かかり、バスの場合、エアコン付きの公共バスで3時間半、普通のバスで4時間かかっている。また、車でも3時間かかり、飛行機では所要時間は25分である。

バンコクからの観光客の交通手段は現在ではほとんど陸上交通が占め（約99%）、一般車、公共バス、観光バスおよび鉄道がそのシェアを分けあっている。

調査対象地域への鉄道によるアクセスについては、普通列車の場合で4時間もかかること、急行列車は便数が少ないこと、バンコク市内での空港との連絡が悪いこと、軌道敷の地盤が悪く、列車運行回数的大幅増加が不可欠なことなどの問題があり、利用者は年々減少してきている。

調査対象地域への公共バスサービスのレベルも、未だ国際観光客を満足させるに十分なものになっていない。

バンコクとホアヒン・チャーム間の主要幹線道路である国道35号線と国道4号線の拡幅工事と、ホアヒン・チャームからプランブリー区間のバイパス道路建設工事が、1994年までに完了する。また、プランブリーからプラチュアアップキリカン間の拡幅は1996年までの完了する。

これらの道路建設計画により、道路状況が大幅に改良され、調査対象地域への広域アクセスの整備は進むと期待されているが、調査対象地域内の観光地へのアクセスは、ほとんどの道路が低規格道路であるということと、道路整備が遅れていることによって限定されている。

また、現在のホアヒン空港の規模は限られたものであり、わずかに既存のバンコク往復便のみ運行している。

(2) 開発戦略

1) 開発の優先度

交通システムの改善は、大きな輸送能力を持つものから優先的に行なわれるべきである。この改善のための戦略は次のようなものである。

- 陸上輸送として大きな輸送能力を持つ国道4号線の改良を継続し、調査対象地域への陸上交通の最も重要なものとして維持するべきである。
- 鉄道には時間が正確であるという利点があり、また、多人数の輸送サービスを提供できる利点があるため、鉄道システムの抜本的改善には高い優先順位を与えるべきである。
- 公共バスサービスは、鉄道の次にランクされるべき大きな輸送能力を持つ可能性があり、このバス運行システムの改善に関しても、高い優先順位を与えるべきである。
- 陸上交通を補完するものとして、海上交通および航空サービスが考えられるが、短期的には優先度は短い。
- それぞれのクラスターにおける観光資源・施設へのアクセスの改善については、海上交通がもうひとつの手段として考えられるが、今のところ陸上交通に大きく依存する必要がある。

2) 交通機関分担の考え方

今までの調査対象地域への来訪者の利用交通機関分担のデータをもとに、1996年の推計値を表3.3-1に示す。

この推計は、1991年における交通機関分担のデータをもとに、将来に整備されるであろう航空便や海上交通および特別観光列車の導入を考慮に入れて、次のような変化を想定して行なったものである。

- 航空サービスに対する乗用車利用客からの転換
- 海上に対する公共バス利用客からの転換
- 観光列車に対する公共バス利用客からの転換

ただし、調査対象地域への大量の交通輸送が航空または海上交通により分担されることは期待できないため、陸上交通のシェアは、99%という高い割合を持続することを予想している。

表 3.3-1 交通機関分担

Type of Transportation	Modal Share for Cha-Am		Modal Share for Hua Hin	
	1991	1996	1991	1996
Road				
Private Car	48.8	47.3	26.0	23.0
Tour Bus	10.5	10.5	28.5	28.5
Public Bus	27.6	25.5	30.6	26.3
Rail	12.3	13.5	14.0	16.4
Air	0.2	0.5	0.4	0.9
Sea	-	2.2	-	4.3
Others	0.6	0.5	0.5	0.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

source: Figures for 1991 are based on TAT data for 1989

(3) プロジェクト

当調査により提案される具体的なプロジェクトを以下に示す。

調査対象地域へのアクセス

a. バンコクー調査対象地域間観光特別急行列車運行プロジェクト

鉄道による観光客輸送能力を増大させるために、また、特別な観光列車の運行などの新しいサービスが提供出来るように、調査対象地域への列車運行スケジュールを改訂すべきである。

b. バスターミナル整備プロジェクト

バス輸送に関しては、バスサービスの向上を図る必要がある。これには調査対象地域への基幹道路（アクセス）の整備を引き続き行なうことが最も重要である。

それに併行して、バスの台数を増やし、そのメンテナンスレベルを改善し、観光客に適切なサービスを提供するためのバスターミナルの整備が必要となる。このバスターミナルの整備はペプリ、チャアム、ホアヒンの各スラスターに対し行なう。

c. 観光ピア整備プロジェクト

現在、観光を目的とした8路線の海上輸送サービスの開設が申請されているが、これらのプランが港湾局に承認されることになれば、さまざまな趣向を有する観光ポート運航も可能になり、観光目的のピアの建設も必要となる。このピアの整備は、海岸線を持つ全てのクラスターに必要である。

d. 航空サービス整備プロジェクト

航空輸送の需要に対する対応するために、より大型の航空機の発着が可能ないように既存のホアヒン空港のランウェイを延長・拡幅する必要がでてくるが、プラチュアップキリカンによる陸軍基地の滑走路が民間航空の利用に開放されることがひとつの代替案として考えられる。この代替案が実行できれば、調査対象地域南部への直接的アクセスが可能ともなり、その開発を大きく寄与することであろう。

調査対象地域内アクセス

e. ベッカセム道路改良プロジェクト

新しいホアヒン・チャムバイパスとそれに接続する国道4号線は、調査対象地域全体にアクセスする基幹道路として機能する。バイパスに取って代わられる既存の国道の整備は、その意味合いを変え域内のアクセス道路となり、域内交通の向上を図る意味を持つものになる。

f. ペブリ海岸道路整備プロジェクト

レチルアル岬からチャムを結ぶ既存海岸道路を今後のこのビーチ沿いの開発にそなえる。

g. 地域内周回道路整備

当地域内の観光資源・施設を結び、観光客の周遊を容易にするとともに、交通混雑を解消するための周辺道路の整備を行なうプロジェクトとして以下が提案される。

h. 通行不能区間の整備

当地域内の各所にみられる通行不能な箇所を通過可能となるように整備し、地域交通混雑の解消を図るべき地区として以下があげられる。

- ー ペプリ地区
- ー ホアヒン地区
- ー プランプリ地区

調査対象地域内のアクセスの向上と、適切な域内周遊のための道路開発コンセプトを図3.3-1で説明し、以下にその内容を示す。

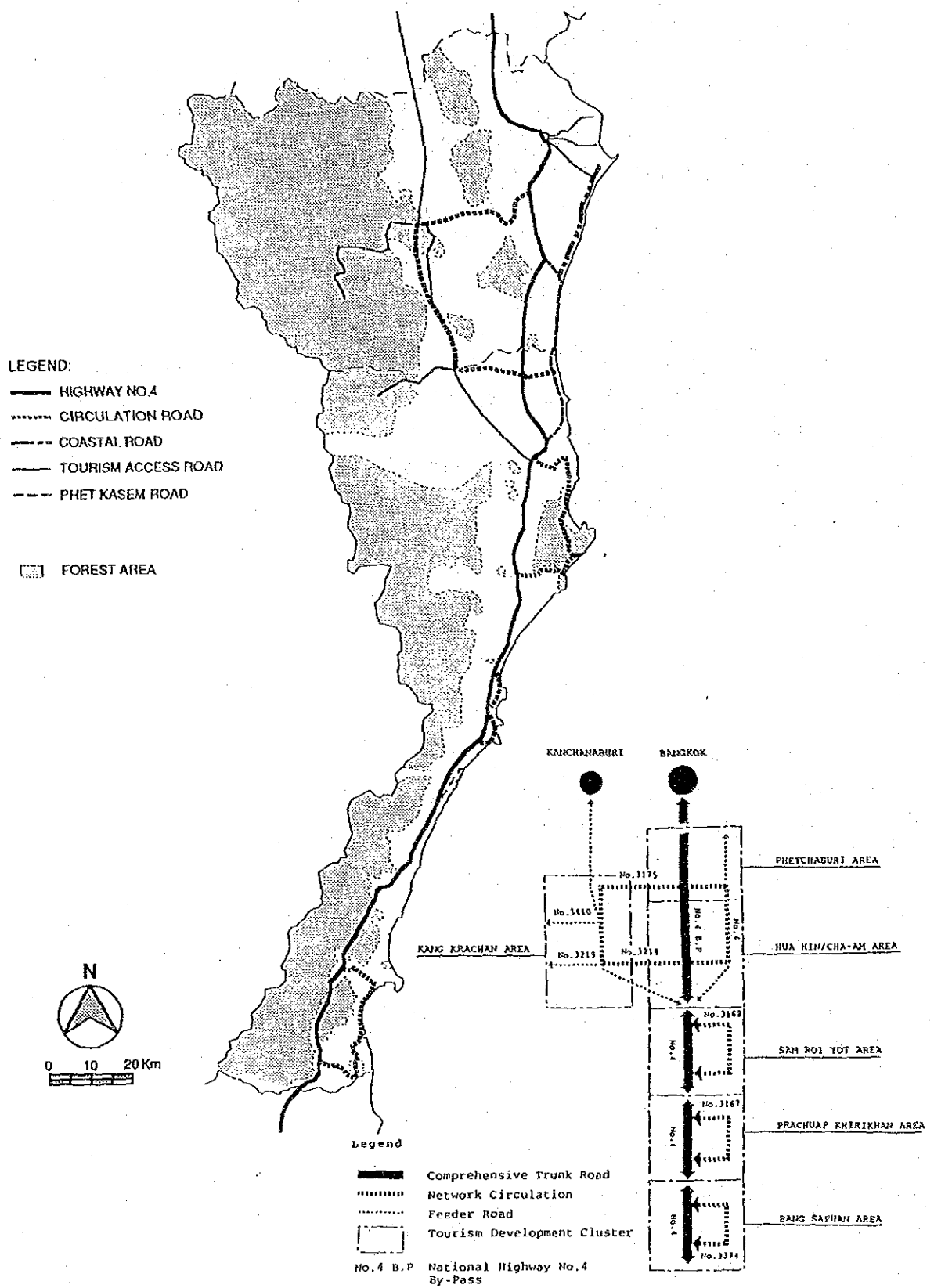


図 3.3-1 道路開発コンセプト

3.3.2 上水道整備計画

(1) 現況と問題点

調査対象地域内の水道事業は、公共事業局（PWD）と地方水道公社（PWA）により分割されて管理されている。また、この地域の上水道水源は王室灌漑局（RID）が建設したダムによるものが大部分である。現在、水源の容量は十分であるが、将来における施設開発に対しての余裕は限定されている。

このように将来の水源の不足に対し、有効な上水利用を図るために、当地域全体をカバーする一元的な広域上水道網システムが考えられるが、上述したような分割された管理体制がその早期実現の妨げとなる可能性がある。

浄水は、必ずしも飲料水の基準に適合しておらず、特に濁度および残留塩素が基準値を満たしていない場合がある。

浄水場は、需要に対応して拡張を重ねてきた施設が多く、運転維持管理を複雑にしている。さらに悪いことにはいくつかの浄水場では、機械設備の老朽化が問題となっている。

既存の配水および給水施設は、その低配水圧および高漏水率（20～30%）が大きな問題点となっている。

(2) 開発戦略

PWAの基本概念に沿った当地域全体をカバーする一元的な広域上水道網システムの整備計画を策定し、現在の多元化した管理下にあるほか、その水道事業（市の水道など）をより効率的に運用すると共に、新規給水区域の拡大を図る。この広域水道網システムの整備は以下の利点を持つ。

- 限られた水源の有効的利用を図る。
- 隣接する水道事業体での重複する取水施設の開発の無駄を避ける。
- 広域水道システムに属する市街地への給水の安定化および均等化を確保する。

(3) 上水需要予測

計画目標年次の西暦2006年における上水需要と、既存施設の能力の検討が行なわれた。上水の需要予測は、2006年の人口予測および観光客のためのホテルの必要部屋数の予測を基にして行なわれた。各々のクラスターで拡張が必要となる上水道施設能力は表3.3-2に示すとおりである。

表 3.3-2 西暦2006年における上水道施設の必要能力

Tourism Cluster	Total Demand in 2006	Existing Capacity	unit: cum/day
			Required Expansion Capacity until 2006
Phetchaburi/Phetchaburi Coast	48,650	17,520	31,130
Cha-Am	22,310	24,000	(1,690) Surplus
Hua Hin	19,980	24,480	(4,500) Surplus
Pranburi	16,780	14,160	2,620
Prachuap Khiri Khan	10,630	15,600	(4,970) Surplus
Bang Saphan	12,710	2,040	10,670
Total	131,060	97,800	33,260

source: Study Team

(4) プロジェクト

a. 市営または町営水道事業の整備

将来、PWAの広域上水道網の一環となることが望まれるが、当面の問題を解決するために、以下の市町村で整備されるプロジェクトである。

- ホアヒン市
- チャアム市
- プランブリ町
- クイブリ町

b. 広域上水道網整備計画

西暦2006年においてその規模が64,000cum/日となる広域上水道システムと整備が、PWAにより計画されている。これは、ベプリおよびタヤンを対象として計画されているものであるが、今後、調査対象地域全域に拡大される必要がある。この広域上水道網整備計画の一環となるプロジェクトとして以下の地区の上水道整備があげられる。

- ベプリバンレムおよびバンラット