

第7章

ラオスのツーリズムの現状と課題

-ASEAN経済共同体発足とその影響-

JICA-ASEAN 連携ラオスパイロットプロジェクト
観光振興コンポーネント業務調整員兼観光開発専門家
木下 俊和

はじめに

1990年に、ラオスを訪れた旅行者の数はわずか1万4千人¹であったが、近年大きく増加し2015年には約468万人²が訪れた。多くの外国人の訪問は、ラオスの社会や経済に大きな影響を与えるだろう。世界のツーリズムの拡大は、多くの国々にツーリズム産業の経済効果をもたらし、また、その効果に期待してツーリズム開発を推進する国も多い。近年のラオスの旅行者数の増加は、ラオス政府にそうしたツーリズムがもたらす経済効果に期待を持たせている。

ラオスは、内陸国であり5つの国と国境を共有しており、また、4つの国とは、ASEAN共同体（ASEAN Community: AC）の加盟国として協力関係にあり、それら周辺国の社会や経済の影響を受け易い環境にあると言ってよいだろう。そして、それらの国々との関係は、協力関係でもあり競合者としての関係でもあるという点で重要である。

2015年末、ASEAN経済共同体（ASEAN Economic Community: AEC）が発足した。AECは、ASEANがAC創設を合意して以来、徐々にその準備を進めてきたものであり、AEC発足に伴う加盟国に対する直接的な影響はそう大きくはないだろう。しかし、ASEAN加盟国のなかでも後発加盟国であるCLMV4カ国にとって、ACまたは、AECの協力関係はそれぞれの国の開発を進める上で重要なテーマであることは間違いないだろう³。ASEAN加盟国間の協力は重要であるし、特にツーリズムにおいて、AECが標榜する「ASEAN as A Single Tourism Destination（一つの観光目的地としてのASEAN）」は、インドシナ半島の真ん中に位置するラオスにとって、また、航空便の路線数が限定的であるラオスにとって、旅行者誘致を行う上で重要なことである。

本稿は、こうした背景の中でラオスのツーリズムの現状と課題について統計データを基に考察を行うとともに、AECの中でのツーリズム開発協力においてラオスツーリズムが今後発展する上で取り組まねばならない課題を明らかにし、それらに対する提言を行うことを目的とする。

第1節 ラオスのツーリズムの現状

1. ラオス情報文化観光省の組織

ラオスの観光部門について所管している行政省庁は、情報文化観光省（Ministry of Information, Culture and Tourism: MICT）である。MICTは、旧ラオス政府観光庁（Laos National Tourism Authority: LNTA）が旧情報文化省（Ministry of Information and Culture）に2011年に統合され現在に至っている⁴。観光局（Tourism Department）は、4つの部門に分かれており、観光開発局（Tourism Development Department: 以下開発局とする）、観光管理局（Tourism

¹ ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版

² ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版

³ Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnamの頭文字。

⁴ MICTは、情報局、文化局、観光局の3局で構成され、大臣の下、各局に副大臣が置かれている。

Management Department：以下管理局とする）、観光マーケティング局（Tourism Marketing Department：以下マーケティング局とする）、そして、観光トレーニングセンター（Tourism Training Center：以下トレーニングセンターとする）で構成されている⁵。

中央省庁であるMICTの他に首都ヴィエンチャンおよび全国17県に観光局が置かれ、さらに郡には、郡観光事務所が置かれている⁶。MICTが全国を管轄するが、地方における観光部門の開発、ビジネス、マーケティング、また人材育成については、県観光局が主導しており、それらをMICTが監督していると言って良いだろう。

2. ラオスの旅行法

ラオスの旅行に関する法律は、2005年に改訂された旅行法による。本旅行法は、全10章79条から構成されており、第1章第1条に定められているように、「この旅行法は、観光の規則、基準、活動、管理を定め、文化、歴史、自然を活かした持続可能な観光産業発展を通じて経済発展に貢献すること、諸外国との国際協力関係、友好関係、相互理解を深めることを目的とする」と国家管理の下、ラオスの自然、歴史、文化を守り、適切な観光開発および観光運営が実施されるよう観光関連用語についての定義づけを行ったものといえるだろう。そこに見て取れるのは、ラオスの観光を発展させるための国家管理の法律とあってよいだろう。

3. 2015年のラオスツーリズム

(1) 2015年の受入旅行者数の概要

MICTは、ラオスの観光に関する統計をラオスツーリズム統計（Statistical Tourism in Laos）として公表している⁷。統計を担当しているのは、開発局観光分析部にある統計チームであり、県観光局が調査したデータを集計し公表している。統計チームによると、ラオスの観光統計については、国連の関連機関である世界観光機関（United Nations World Tourism Organization: UNWTO）が採用している統計規則に則って集計しているとのことである⁸。本稿におけるラオスツーリズムに関する統計データは、すべてツーリズム統計2015年版から引用した。

2015年のラオスを訪れた旅行者数（表1）は468万4千429人で、うちアジア・大洋州地域からの旅行者の数が、436万7千480人と全旅行者数の93.2%を占めていた。さらにこの数字を絞り込むと、ASEAN加盟国からの旅行者数が、358万8千538人で、全旅行者数の76.6%を占めており、タイからの旅行者が232万1千352人、ベトナムからの旅行者が118万7千954人となっており、全旅行者数の75%がこれら2カ国からの旅行者で占められている。ラオスは、インドシ

⁵ ここに示した各部局の英語名は、MICTが公式に認める名称であるが、日本語表記については筆者が直訳したものである。なお、ここに示した組織概要は2016年7月現在のものである。

開発局は、国内観光地の開発に関する監督と県観光局の開発について指導を行っている。また、ラオスの観光統計の集計と公表についての責任部局でもある。管理局は、旅行会社やレストラン、その他の観光関連施設等ビジネスに関わる管理監督部局であり、外国人団体ツアーの届け出に関する管理や、各ビジネス関連企業の事業が適正に行われているかなどについて管理している。マーケティング局は、ラオスツーリズムの国内外におけるマーケティング活動について主管しており、宣伝媒体の作成やウェブサイトの管理、観光地の調査の実施などを行っている。また、国外で開催される観光博などへの出展を行っている。トレーニングセンターは、ラオスのツーリズム人材育成のための研修等を行うと共に、ラオスの民間の旅行者者に所属するガイドに対するライセンスの発給に係る研修を行っている。

⁶ 県観光局は、Provincial Information, Culture and Tourism Department: PICTDと英語表記される。また、郡観光事務所は、District Information, Culture and Tourism Office: DICTOと表記される。

⁷ 「ラオスツーリズム統計」の英語名がその時々で変更されているため、本稿においては、「ツーリズム統計」という名称で統一し、年次で区別する。

⁸ 旅行・観光サテライトアカウント（Tourism Satellite Account: TSA）は、SNA（System of National Account）のサテライトアカウントのひとつで、UNWTOが国際基準『TSA Recommended Methodological Framework 2008』（TSA：RMF08）を示したもので、現在ツーリズム統計において多くの国々が採用している。

ナ半島の中央に位置する内陸国であり、5カ国と国境を接しているため、それら国境を有している国々からの人の往来が頻繁になることが想定される。さらにメコン川架橋やラオス国内の道路状況の改善によって陸路移動が容易になったことはラオス国内外の往来を促すという点で重要なことである。また、ラオスとタイ、またはベトナムとの歴史的な近接性が、1990年代から2000年代のラオスの経済発展にともなって結びつきを強くし、経済的な交流が人の往来に大きく影響を与えていると考えられる。

ASEAN加盟国以外の地域からの旅行者についてみると、非ASEANアジア・大洋州地域からの旅行者数が、約77万8千人、ヨーロッパからの旅行者が約21万7千人、米国やカナダ他南北アメリカ地域からの訪問者数が約8万9千人、そしてその他のアフリカや中東地域からが約1万1千人となっている。国別では、中国からの旅行者の増加が著しい。2015年の中国からの旅行者数は約51万人で、2011年と比較して、約3倍に増加している。近年ラオスと中国の間では、貿易取引や外国直接投資などの経済的関係性が強まっており、その影響で中国からラオスへの旅行者が増加していると考えられる。その他の国々では、韓国から約16万5千人、米国から6万2千人、フランスからの5万5千人と続く。ラオスへの訪問者の多い国上位10カ国でラオスへの旅行者総数の95.1%を占めていることになる。

表1 国・地域別到着者数 (2015年)

国名	旅行者数 (人)	総旅行者数に占める割合 (%)
総旅行者数	4,684,429	100.0
アジア・大洋州計	4,367,480	93.2
ASEAN計	3,588,538	76.6
ブルネイ	865	0.0
カンボジア	20,625	0.4
インドネシア	6,019	0.2
マレーシア	24,095	0.5
ミャンマー	2,661	0.1
フィリピン	16,709	0.4
シンガポール	8,258	0.2
タイ	2,321,352	49.6
ベトナム	1,187,954	25.4
非ASEANアジア・大洋州	778,942	16.6
ヨーロッパ計	217,307	4.6
アメリカ計	88,987	1.9
アフリカ・中東計	10,655	0.2

出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 5、12頁より筆者和訳作成

(2) 国際旅行者と地域旅行者の分類

ラオスの旅行者統計では、旅行者を「国際旅行者 (International Tourist)」と「地域旅行者、または域内旅行者 (Regional Tourist)」とに分類したものがあり、その統計を表2に示した⁹。

2015年の国際旅行者の数は、64万3千62人で全旅行者の13.7%であった。一方、国境を共有する国々からの訪問者である地域旅行者数は、404万1千357人で、全体の86.3%を占めていた。地域旅行者はさらにボーダーパス利用者とパスポート利用者とに分類され、前者は146万2千951人で地域旅行者のうち36.2%、後者が257万8千416人で63.8%であった。地域旅行者のうちボーダーパスまたは、日帰りとされている旅行者の平均滞在日数は2日とされており、日常の

⁹ Regional Touristは、ラオスと国境を接するタイ、ベトナム、中国、カンボジアからの旅行者を指しており、ラオスに入国する際、パスポートを利用する者と、二国間で取り決められた滞在日数に制限のあるボーダーパスを利用して入国する場合とがある。

仕事や買い物、運送トラックの運転手などが多いと想定され、陸路または、渡し船による越境が考えられる。パスポート利用者の場合は、観光、およびその他のビジネス関連の訪問者と想定され、陸路や空路による越境または、渡航が想定される。

表2 ラオスの旅行者統計の分類（国際旅行者・地域旅行者）2015年

種別・国	ボーダーパス		ボーダーパス利用 または、日帰り	パスポート利 用	旅行者計	全旅行者に占め る割合(%)
	日帰り	宿泊				
全旅行者数	-	-	-	-	4,684,429	100
国際旅行者	-	-	-	643,062	643,062	13.7
地域旅行者	1,141,102	321,849	1,462,951	2,578,416	4,041,357	86.3
タイ	906,620	255,713	1,162,333	1,159,019	2,321,352	49.6
ベトナム	98,983	28,918	126,901	1,061,053	1,187,954	25.4
中国	132,519	37,377	169,896	341,540	511,436	10.9
カンボジア	2,980	841	3,821	16,804	20,625	0.4

注：タイおよびカンボジアからの旅行者はボーダーパス利用、ベトナムおよび中国からの旅行者は日帰り旅行者として発表されている。

出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 3、11頁より筆者和訳作成。

表3 種別旅行者数・滞在日数・消費額および旅行収入2015年

種別	旅行者数(人)	平均滞在日数 (日)	1日1人当たりの平 均消費額(米ドル)	旅行収入(米ドル)
国際旅行者	643,062	7.5	76.5	368,956,823
地域旅行者	4,041,367	1~3	12.0~52.0	356,408,858

出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 4、11頁より筆者和訳作成。

表3は、前出の国際旅行者と地域旅行者別にみた平均滞在日数、旅行者の消費額、旅行収入についてまとめたものである。国際旅行者の場合、平均滞在日数が7.5日で、1日1人当たりの平均消費額が76.5米ドルとなっており、直接的な旅行収入は約3億6千900万米ドルと推定されている。一方、地域旅行者の場合、平均滞在日数は、1日から3日、1日1人当たりの平均消費額も12米ドルから52米ドルと推定されており、その直接的な旅行収入は、総額約3億5千600万米ドルと推定されている。ラオスの現在の旅行者受入状況において、地域旅行者と呼ばれる近隣国からの旅行者は、滞在日数や1人当たりの消費額は、国際旅行者のそれらと比較してそれほど大きな額ではないが、その旅行者数が多いことから、直接的な旅行収入は国際旅行者と同様に極めて大きなウェートを占めていることがわかる。

ところで、MICTの開発局は、毎年国内の主要なチェックポイント、つまり出入国地などで国際旅行者に限ってのインタビューによる調査を行っている。年によって、サンプル数は異なるようであるが、おおよそ2000から3000程度のサンプルを集めているようである。調査項目は、入国の際のルート（陸路、空路）、性別、年齢、旅行者の職業、目的、宿泊施設の種類、同伴者、訪問回数、ラオスに関する情報の入手方法、関心事、訪問した（またはする予定の）県、今回の旅行における他の国への訪問の有無、滞在日数、消費額である。ここでは、調査項目中から旅行者の訪問目的について触れておきたい。表4は目的別の旅行者の割合について2010年から2015年までの結果をまとめた。最も割合が大きいのは休暇であった。つまり、純粋に観光旅行者として訪問したというもので、2015年で見ると全体の91.1%を占めている。次いで、ビジネス目的が3.5%、公用や会議、セミナー等が2.4%となっている。国際旅行者の多くは、観光目的であることが明らかである。2015年の統計から推計すると、国際旅行者64万2千62人のうち、約59万人は観光目的であったと推定される。このように、ラオスを訪れる旅行者のうち、国境を接していない国や地域から訪れる旅行者のほとんどは観光目的であり、ラオスツーリズムにとって重要な顧客であることは言うまでもないだろう。ただし、ここで

留意すべきは、ラオスを訪れる国際旅行者数は、全旅行者の13.7%にすぎず、今後この国際旅行者の割合を高めていくことが、ラオスにおいてツーリズムが、より経済効果の大きな産業として、エネルギーや鉱工業と並び優先分野と捉えられるために必要なことである。

表4 訪問目的別の旅行者の割合

目的	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2010年～2015年の平均値
ビジネス	8.0	3.6	2.7	7.0	4.6	3.5	4.9
休暇	79.0	83.4	74.9	83.6	89.6	91.1	83.6
家族訪問	2.0	10.0	9.4	5.5	2.1	1.4	5.1
公用、会議、セミナー等	10.0	1.3	4.8	1.7	1.6	2.4	3.6
その他	1.0	1.7	8.2	2.1	2.1	1.6	2.8

出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 1、6頁を基に筆者作成。

(3) 入国ポイント別の旅行者数

ラオスは、5カ国と国境を共有する内陸国である。外国人がラオスに到着する地点、つまり入国管理所（チェックポイント：Check Point）は、国内4カ所に存在する国際空港と全国に点在する21カ所の国境地点となる。

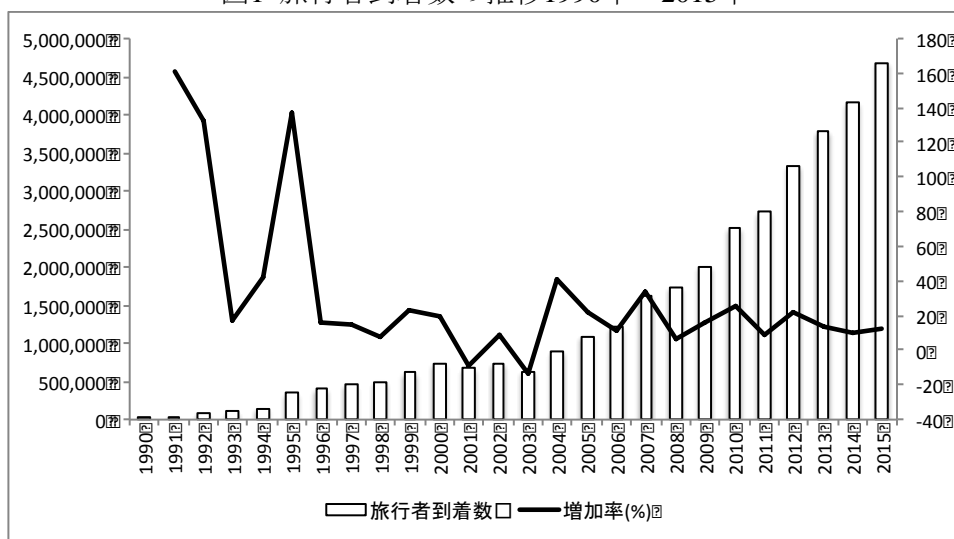
一般的に入国者数が多い地点は、首都の国際空港や著名な観光地に近接する国際空港などが想定される。ラオスにおいても4カ所の国際空港が、首都および世界遺産の存在するルアンパバーン、チャンパサック、そしてラオス中部に位置するサワンナケートにある。2015年にそれらの国際空港から入国した旅行者の数は、約52万人であった。最も航空便数の多い首都ヴィエンチャンのワッタイ国際空港で約39万人であった。ラオスの2015年の受入旅行者数のうち国際空港を入国地点としたのは11.1%にすぎず、残りの約400万人以上の旅行者はその他のチェックポイントから陸路で入国したこととなる。空港以外のチェックポイントからの入国では、首都ヴィエンチャンとタイ・ノンカイ県とを結ぶ第一友好橋から約122万人が入国している。次に多いのが、ラオス最大の人口を有し、近年経済特別区の設置や国道9号線の完全舗装化などから人の往来が増加しているサワンナケート県にある第二友好橋で約79万人が入国している。2011年にカムアン県とタイ・ナコンパノム県とに架けられた第三友好橋からは約12万人となっており、メコン川に架けられた友好橋からの入国者が多くなっている。また、その他には、ボリカムサイ県のナムパオやカムアン県のナパオ、サワンナケート県のダンサワンなどベトナムとのチェックポイントや北部の中国と国境を有するルアンナムターのポーテンなどのチェックポイントからの入国が増加してきている。内陸国であるラオスにとって、交通インフラが整備されることは、ツーリズム産業だけでなく、産業全体にとっても利益をもたらすこととなる。例えば、サワンナケートを通過する国道9号線と第2友好橋は、ベトナムからラオス、そしてタイへと伸びるインドシナ半島の中央部を横断する東西回廊として、地域の経済発展に重要な意味があり、今後さらに道路網の整備が進められるだろう。ラオスの弱点である交通インフラが改善されていくことは、ラオスの産業を活性化させ人の往来を促すことにもなる。

(4) ラオスツーリズムの拡大とその背景

ここまでの、2015年現在の統計データを中心にラオスツーリズムを見てきたが、ここで、1990年から2015年までの旅行者到着者数の推移（図1）をみることによって、ラオスツーリズムの成長について考察してみる。現在公表されているラオスの到着旅行者数で最も古い統計は1990年で、この年のラオスを訪れた旅行者の数は、1万4千400人と記録されている。ラオスを訪れた旅行者の数は、その後1993年に10万人を越え、ラオスがASEANに加盟した1997年には約46万人となり、2005年に初めて1百万人を越えた。ラオスを訪れる旅行者の数は、2004年以降2015年までの間、毎年増加を続け、2012年に3百万人、2014年には4百万人を越え、2015年には468万人を越えた。特に2005年から2015年までの旅行者の年平均増加率は14.1%で、近年

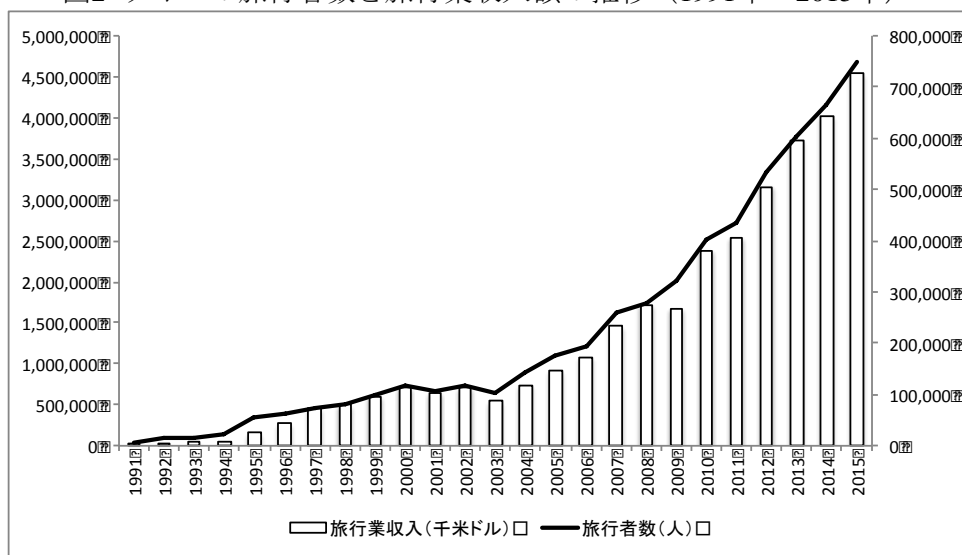
のラオスを訪れる旅行者の増加傾向は著しいものがある¹⁰。また、旅行者の増加は旅行収入の増加（図2）と直結しており、1990年に225万米ドルであった旅行収入は、2000年には1億米ドルを超え、2006年に約1億7千万米ドル、そして、2015年には7億2千5百万米ドルにまで増加し、その間の平均増加率は18.0%であった¹¹。そして、図3に示すように旅行収入のGDPに占める割合は、1990年にはわずか0.23%であったが、旅行者数が10万人を越えた1993年以降その割合は大きくなり始め、ASEANに加盟した1997年に大きく拡大した。それ以後、GDPに占める割合は増減しているが5.0%～6.0%を占めており、2015年は5.9%となっている。

図1 旅行者到着数の推移1990年～2015年



出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 1、6頁を基に筆者作成。

図2 ラオスの旅行者数と旅行業収入額の推移（1991年～2015年）



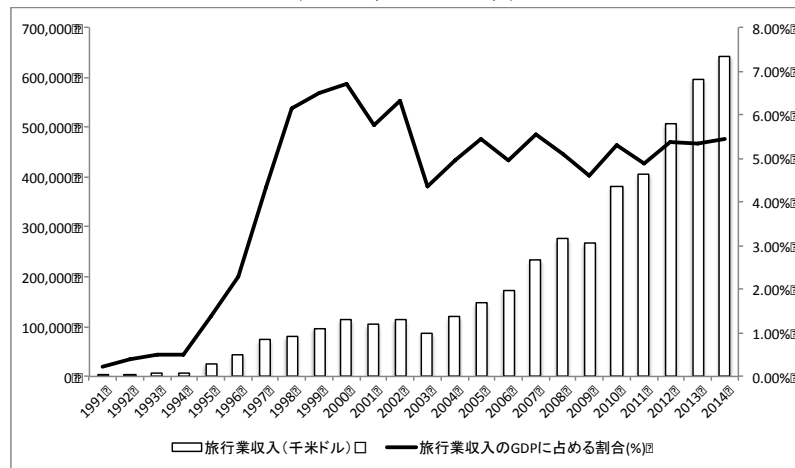
出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 4、11頁より筆者和訳作成。

¹⁰ 2005年から2015年までの各年の旅行者数より年増加率を算出、それらの増加率を幾何平均して算出。なお、単純平均した場合15.9%であった。

¹¹ ラオスツーリズム統計2015に公表されている年旅行業収入額から年増加率を求め、単純平均して算出した。ここでは、2008年から2009年にかけて旅行業収入がマイナスとなっているため単純平均した。

ラオスを訪れる旅行者数が年々増加することによって、ツーリズム産業もまた拡大してきたことが伺われる。2003年の宿泊施設数887軒、部屋数1万2千289部屋（旅行者数約64万人）に対して、2015年には、施設数2,449軒、部屋数4万8千386部屋（旅行者数約468万人）へとそれぞれ約3倍、約4倍と拡大している¹²。また、年々施設1軒あたりの平均客室数が増加していることから、宿泊施設の大型化が推察され、2003年当時と比較すると、それだけラオスの旅行者を受け入れる許容数が拡大しているということである。

図3 ラオスの旅行業収入とそのGDPに占める割合の推移
(1991年～2015年)



出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 4、11頁、世界銀行データベース、世界開発指標、GDPデータを基に筆者が算出作成。

これらの統計データによる考察を受けて、ラオスのツーリズムと経済産業についての関連性について検討してみたい。まず、1990年代以降ラオスを訪れる旅行者が増加したのは、1986年にラオスが新経済メカニズム導入、つまり市場経済化を始め、対外的な開放政策に転換したことにより、約10年間の閉鎖的な国際社会との関係性に大きな変化が生じたからである。開放政策は、旧西側諸国との交流を復活させ、開発援助の流入によってインフラ整備や人的資源の育成を促し、また、外国直接投資（FDI）の流入は工業化を促した。1997年にASEAN加盟を果たしたラオスにとって、アジア通貨危機は痛手ではあったが、2006年以降のラオス経済は急成長していくこととなった。国際関係の深まりは、人の往来をも促し、特に国境を接する国々との交流が活発化したものと考えられる。また、外国からの訪問者の増加は、観光インフラの増設とその改善を促し、旅行者の受入許容数が拡大してきたことも重要なことである。また、訪問者の増加が、ラオスに対する認知度を高め、ニューヨーク・タイムズやヨーロッパの旅行雑誌などのメディアに取り上げられるようになり、また、ヨーロッパ観光貿易会議（European Council on Tourism and Trade: ECTT）の世界ベスト観光目的地（World's Best Tourist Destination）に選ばれたことなどが、知名度向上を決定づけたものと考えられる。このように、ラオスのツーリズム産業を発展させるための様々な条件が整ってきたことが、近年のラオスへの訪問者数の増加と、経済効果を生み出している。

以上の統計データと考察から、ラオスを訪れる旅行者数は1990年代に増加し始め、その最大の理由と考えられるのはラオスの国際社会との繋がり拡大であり、旅行者が増加するにつれ、宿泊施設やその他の観光関連産業もまた発展し、旅行者数が10万人を越えた頃からラオス経済への貢献度も高まってきた。そして、特に最近5年間の旅行者数と旅行業収入の増加は著しく、ラオス政府はツーリズム産業のラオス経済への貢献に期待するようになっている。2011年にLNTAがMICTに統合という形ではあるが、実質的に省に昇格したこともその現れであろう。

¹² ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 1、6頁

第2節 ASEANツーリズムの協力体制とラオスツーリズムへの影響

1. ASEANツーリズムの現状

ASEAN事務局より入手した2008年と2014年のASEAN加盟国の旅行者到着者数とその増加倍率、および2014年の旅行収入を表5にまとめた。2014年の旅行者数は約1億3百万人で、2008年の旅行者数が約6千5百万人であったので、約6年間で1.6倍となった¹³。最も多く旅行者を受け入れているのはマレーシアで約2千7百万人、次いでタイの約2千4百万人、そして、シンガポールの約1千5百万人であった。特に注目したいのが、ASEAN加盟国のうち後発加盟国であるカンボジア、ラオス、ベトナム、そしてミャンマーの旅行者数の増加である。2014年の4カ国の合計旅行者数は約1千9百万人、ASEAN全体の約18.9%を占めるまでに増加し、2008年のその2.1倍に増加している。

旅行収入については、2014年の受取額で見ると最も収入額の大きいのはマレーシアで約198億米ドル、次いでシンガポールの約152億米ドル、そして、インドネシアの約111億米ドル、ベトナムの約110億米ドルであった。一方、最も少なかったのがブルネイの約2億2千万米ドル、次いでラオスの6億4千万米ドルであった。ラオスとほぼ同数の旅行者を受け入れているカンボジアの旅行収入額は27億米ドルとなっており、ラオスはその4分の1ほどであった。また、ラオスよりも旅行者数の少ないミャンマーの旅行収入額は17億米ドルであった。単純に推察するならば、カンボジアやミャンマーの旅行者1人当たりの消費額が、ラオスのそれよりも大きくなっているということである。その理由はいくつか考えられるが、例えば、滞在費（宿泊費、食費、その他）が高い、消費を促す環境（遊興施設等）がより多く存在する、滞在日数が長いなどである。いずれにしても、ラオスの観光産業は他の国の観光産業に比較して収入が少なくなっている点は、今後のラオスの課題として考慮が必要であろう。

表5 ASEAN加盟国の到着旅行者数とその増加倍率（2008年・2014年）

No.	国名	2008 (千人)	2014年 (千人)	旅行者増加数の倍率 2008/2014(倍)	2014の旅行収入 (百万米ドル)
1	ブルネイ	226	2,517	11.1	223
2	カンボジア	2,126	4,503	2.1	2,736
3	インドネシア	6,429	9,435	1.5	11,166
4	ラオス	2,005	4,159	2.1	641
5	マレーシア	22,053	27,437	1.2	19,808
6	ミャンマー	661	3,081	4.7	1,790
7	フィリピン	3,139	4,833	1.5	4,838
8	シンガポール	10,117	15,095	1.5	17,660
9	タイ	14,598	24,810	1.7	5,647
10	ベトナム	4,254	7,874	1.9	11,000
	ASEAN合計	65,606	103,745	1.6	75,509

注：統計期間は、各国各年の1月～12月である。但し、ブルネイのみ1月～8月の統計。

出所：2008年の旅行者数は、ASEAN Tourism Statistics Database (compiled from data submissions, publications/ reports, and/ or websites of national tourism organizations/ agencies. 06 Aug. 2013) より、2014年の旅行者数はASEAN Secretariat, ASEAN加盟国からの報告に基づく統計資料を基に筆者作成。

ここまで、ASEANのツーリズムを旅行者数と旅行収入額について現状をみてきたが、ツーリズム産業は、旅行者数の増加が旅行収入と直結しており、増加傾向が続くかぎり経済的な

¹³ UNWTOの旅行者数と異なっているのは、集計時期の違いのためと考えられる。

効果も大きくなる傾向があり、その点を踏まえてより経済効果を高めるようなツーリズム開発が求められる。そのため、域内の経済協力機構としてのAECの中で、ツーリズム部門は、域内への旅行者の誘致とそこから得られる経済的効果を最大化し、加盟国が公平に恩恵を受けるといった取り組みを行っていく必要があるだろう。

2. ASEANのツーリズム政策

ASEANのツーリズム部門の最高機関は加盟国のツーリズムの担当大臣で組織されるASEAN観光大臣会議（ASEAN Tourism Ministers）であり、その下にASEAN国家観光機構（ASEAN National Tourism Organizations: ASEAN NTOs）が置かれている。ASEAN NTOsにおいて、開発、マーケティング、人材育成、その他の個別のワーキンググループが設置され、そこで議論された内容が年に2回開催されるASEAN NTOs会議において報告され、さらにASEAN観光大臣会議に提出され決議されることとなっている。それらの各国間の調整業務を行っているのがASEAN事務局（ASEAN Secretariat: ASEC）のインフラストラクチャー局（Infrastructure Division）のツーリズム部（Tourism Unit）である。

AEC創設の目的は、ASEAN地域における単一市場の生産基地とする、競争力のある経済地域を実現し、加盟国の公平な経済発展を促し、グローバル経済へと統合していくことである。ツーリズム分野においても、同様であり「ASEAN as A Single Tourism Destination」というスローガンのもと、加盟10カ国間の協力を促していった。しかし、ツーリズム分野においても道路、電気、水道といったインフラに加え、ホテル、レストラン、観光施設といった観光インフラの面、また、旅行者を受け入れるにあたっての人的資源の面、そして、ツーリズムに関する法律や制度の面でも、加盟国間の開発格差は歴然としており、さらにいえば、国によってその基準も異なっているというのが現実であった。

そうした背景の中、2015年ASEAN NTOsは、フィリピン観光省（Philippine Department of Tourism）を主調整者としてASEAN観光戦略2016-2025（ASEAN Tourism Strategic Plan 2016-2025:ATSP2016/2025）を作成、ASEAN観光大臣会議の承認を経て発行した。ATSP2016/2025概要によると、ポスト2015に向けた「包括的で」、「環境に配慮した」、「知識ベース」の経済成長に向けた、より戦略的なアプローチを構築することを目的としている。そこには、ASEANを「一つの旅行目的地としたマーケティング」、「質的基準」、「人的資源開発」、「連結性」、「投資」、「コミュニティの参加」、「安全と治安」、「自然と文化の保護」などの観点が盛り込まれている。そして、そのビジョンとして以下のように述べられている（ASEAN 2015）。

「ASEANは、2025年までにユニークで多様なASEAN体験を提供することによって質の高い観光目的地となることを目指す。そして、責任ある、持続可能で、包括的かつバランスのとれた観光開発が約束されることで、ASEANの人々の社会経済的幸福に貢献する」(ASEAN 2015)

上述のビジョンを達成するためにこれまでASEANで構築してきたASEANにおけるツーリズムに関する基準を定めたASEAN Tourism Standardや人材開発のための協定であるMRA-TP（Mutual Recognition Arrangement of Tourism Professionals）の実施とアジア開発銀行が実施しているASEAN域内の地域開発プログラムとの連携について述べている。ATSP2016-2025は、ASEANが今後10年間にわたって域内を一つの旅行目的地として、観光開発と旅行者誘致のためのマーケティング、人材育成についての長期的な計画を含み、それらを実行していくためのスケジュールと実行状況のモニタリングと評価について定めている。ASEAN NTOsは、ASECの調整の下で、ATSPの戦略に沿って各項目についてのワーキンググループを組織し、計画、実施、評価を行っていくこととなる。このように、ASEANが足並みを揃えて、基準を作成、実施していこうというものであるが、ASEANが多様性に富んだ地域であり、また加盟国間における開発格差、それは基本的な国家の発展はもとより、観光開発における開発格差も含めて、国によってその状況が異なっているため、全ての加盟国が同様に前述の基準や協定を遵守していくことは困難であることも事実である。

ASEANのツーリズム部門における協力関係は、乱暴な言い方になるが、旅行者が域内のどの国、どの地域を訪れても快適に旅行を続けることができるような観光開発と人材育成を行い、競争力をつけ、一体となった観光目的地となるということをめざすものである。しかし、加盟国間の状況に差異がある以上、容易にその実現をすることは困難であり、故により一層の加盟国間の協力が必須となるだろう。

3. ASEANのラオスツーリズムへの影響

第1節の表1に示したように2015年のラオス訪問者数約468万人のうちASEAN加盟国からの訪問者の数は約359万人で76.6%を占めている。しかし、そのうち351万人は、タイおよびベトナムからの訪問者で、その他のASEAN加盟国8カ国からは約8万人の2.2%にすぎない。表6は、2011年から2015年のラオスを訪問した国別の旅行者数の推移をまとめたものである。ASEAN加盟国からの旅行者数はいずれも増加傾向にあり、域内からの人の往来がラオスの旅行者数の増加に貢献していることは間違いないだろう。しかし、5年間の推移を見てみても、タイ、ベトナムからの旅行者数が一貫して大部分を占めている。タイ、ベトナムからの訪問者数が多い理由は、地理的に国境を接している国同士であることから、歴史的にも人々の往来が多かったこと、さらに第1節でも述べたように道路整備、メコン川架橋による交通インフラの発展がボーダーパスを利用した日常的な仕事や買い物などを目的とした往来者の増加を促したこと、そして、タイ、ベトナムからの外国投資が増加し、それらビジネス目的の人々の往来が頻繁になったことが要因として考えられるだろう。

ASEANのツーリズム政策は、ASEANが一つの巨大なツーリズム目的地となるよう観光インフラの発展を促し、人的資源開発を行い、域内のどの国、地域であっても旅行者が満足を得られるような観光開発を行うというものであるならば、域内からの旅行者数が少ないことは大きな問題ではないのかもしれない。しかし、見方を変えると、AECの単一生産拠点・市場の創設という点を意識するならば、ASEAN諸国の企業やその工場がASEAN域内の各地に点在していても不思議はなく、それにとまって人の往来が生じるはずである。しかし、旅行者数実績値からそうした傾向は弱いといっていよう。ラオスは、タイ、ベトナム以外の加盟国との関係も強化していくべきであり、それによってAECを通じた経済的恩恵を最大化する機会が得られるのではないだろうか。また、ラオスにとって域内外との経済的、文化的な関係性を強めていく余地が大きいと捉えるならば、今後のラオスの経済・社会の発展性は大きくなるだろう。

表6 ラオスのアジア・大洋州地域からの旅行者到着数の推移（2011年～2015年）

国名	2011	2012	2013	2014	2015
合計訪問者数	2,723,564	3,330,072	3,779,490	4,158,719	4,684,429
アジア・大洋州計	2,464,651	3,061,115	3,473,111	3,854,441	4,367,480
ASEAN計	2,191,224	2,712,478	3,041,233	3,224,080	3,588,538
ブルネイ	354	583	582	564	865
カンボジア	7,561	15,140	12,180	15,342	20,625
インドネシア	3,338	4,256	4,888	4,812	6,019
マレーシア	17,702	22,785	26,035	24,312	24,095
ミャンマー	1,765	1,730	1,947	2,157	2,661
フィリピン	11,847	14,281	16,318	15,719	16,709
シンガポール	7,130	10,545	9,685	9,621	8,258
タイ	1,579,941	1,937,612	2,059,434	2,043,761	2,321,352
ヴェトナム	561,586	705,596	910,164	1,108,332	1,187,954

出所：ラオス情報文化観光省、ラオスツーリズム統計2015年版、Table 5、12頁より筆者作成。

第3節 ラオスツーリズムの課題と提言

1. 過去の課題に対する考察

神澤はラオスツーリズムについて(1)航空運輸の脆弱性、(2)広範なインフラ整備の遅れ、(3)観光人材の不足、(4)首都ヴィエンチャンの梃子入れ、(5)メコン流域諸国との連携による観光促進の5つの課題を提起した(神澤 2003)。神澤が提起した課題は、ラオスの旅行者数が50万人を越え、1999年に1回目の観光年を実施した後の頃の状況を踏まえて提起したものであるが、現在のラオスツーリズムの発展にも共通する課題を有しており、これらに対しての考察を試みたい。

まず「航空運輸の脆弱性」についてであるが、これについては2015年現在改善の途上といえるだろう。現在ラオスには首都ヴィエンチャン、ルアンパバーンに加えサワンナケート、パクセの計4カ所の国際空港が開設され、就航航空会社はラオス国営航空を含む11社に、就航先は7カ国12都市と増えている¹⁴。また、ラオス最大の国際空港である首都ヴィエンチャンのワッタイ国際空港は、日本の支援の下で空港拡張事業が行われてきた。とはいえ、ラオスに就航している国際航空路線はいずれも東南アジア県内の短距離路線に止まっており、近隣国の国際空港がヨーロッパや米国、オセアニアなどの長距離路線を持っていることと比較すると依然として脆弱であり、最も経済的効果が大きいと予想される国際旅行者を獲得していくためには重要な課題である。

次に広範な「インフラ整備の遅れ」については、2000年以降大きく改善したといっているのではないだろうか。神澤は、ラオスの観光地の多くが農村地域にあるため、そこまでのアクセス道路が雨季になると通行不能となるなどの道路状況の不備について指摘している。近年のラオスの道路状況についてみると、2000年の道路の総延伸距離は約2万キロメートルであったが、2014年には約4万7千キロメートルに伸びている。舗装率は17.4%に止まっているものの、国道整備が進み、また、タイとの国境となっているメコン川に橋が架けられたことによって陸路による入国が可能となったことは大きな進展であろう。また、神澤は農村地域に存在する観光地へのアクセス道路が雨季になると通行不能となる点について指摘しているが、これについても完全とまではいかないが、主要な観光地については開発援助によるプロジェクトによって改善されつつある。現在も2015年に開始されたアジア開発銀行が進める大メコン川流域プロジェクト(Greater Mekong Sub-region Project: GMS)は、ラオスの複数の県において観光インフラ整備プロジェクトを行っているなど改善が進められている。また、電気の供給事情については飛躍的に改善されており(全国普及率約85%)、北部や南部の遠隔地(約50~60%)を除けば概ね良好な状態が維持されている¹⁵。通信網については、ラオス統計年報2014年版によると、携帯電話のネットワークは全国17県148の郡すべてに行き渡っているとしており、携帯電話の普及率も67.0%と2009年-2014年で29.8%増加しているとされている¹⁶。携帯電話の普及により遠隔地を除けば通信自体に問題はない状態となっている。一方で、医療については改善されているとはいえ、いまだ不安は残っており、ゲストハウスやホームステイを受け入れている村によっては、医療施設までの距離が遠い地域もあり旅行者を受け入れる上で重要な課題である。また、重病の場合、首都ヴィエンチャンでさえ外国人はタイ・ノンカイ県の病院に移送することもあることを鑑みると、医療の問題についてはツーリズムのみならずラオス全体の課題として重要である。ところで、ラオスが受け入れる旅行者数の増加と共に、観光インフラについても整備が進んできたと考えられる。観光インフラには、宿泊施設やレストラン、遊興施設、また観光地施設が想定されるが、年々ホテルやその他の宿泊施設の軒数、客室数、レストランや遊興施設数も増加している点については第1節でも述べ

¹⁴ ラオスに就航している各航空会社のホームページを参照。

¹⁵ Lao Statistics Bureau, 2015, "Lao Population and Housing Census 2015 Provisional Report," Ministry of Planning and Investment, p. 24.

¹⁶ ラオス統計年報、2014、(Lao PDR Statistical Yearbook 2014), p101, およびUNDP, 2015, "Human Development Report 2015." p.264

た。また、第8次国家社会経済開発5カ年計画（Five Year National Socio-Economic Development Plan VIII: NSEDP VIII）のサービス部門の主要な目標に25カ所の観光地開発を挙げている（NSEDP VIII 81-82頁）。旅行者に魅力のある観光地が増加すれば、それにともない、旅行者の滞在日数も増え、旅行収入も増額することを期待しての目標であろう。ツーリズム産業の発展にともない、そこに携わる人材育成も促されるだろう。MICTは、予算の制約がある中で、ツーリズム分野の公務員に対する研修や、民間のツアーオペレーターの観光ガイドに対するライセンスの発給のための2ヶ月間の研修を課すなどしている。しかし、人材の質の向上はやはり大きな課題として残されている点では、今後研鑽されるべき課題であろう。ASEANが作成したMRA-TPと関連のマニュアルは、ASEANの観光分野における格差是正のための基準でもあり、ツーリズムにおけるプロフェッショナルを育成するためにも大いに活用されるべき素材である。また、その他のASEAN基準を参考にラオスツーリズムの質の向上を図ることは、ラオスがツーリズム産業を発展させ、経済効果を最大限にするために必要不可欠なことである。

神澤が4番目に指摘した「首都ヴィエンチャンの梃子入れ」は、当時北部の古都で世界遺産に登録されたルアンパバーンへの旅行者が急増し、特に観光目的の旅行者が首都ヴィエンチャンを素通りしてしまうのではないかという点であった。当時の神澤の指摘は杞憂であったと思わせるほどの発展を見せているのが現在の首都ヴィエンチャンの姿ではなからうか。ラオスのGDPは、2006年以降大きく増大し、ヒト、モノ、カネは首都ヴィエンチャンに集積している。例えば、ラオスでも最も人口の多い県は、サワンナケート県で97万4千人が居住している。次いで人口の多い県が首都ヴィンチャンであり82万8千人である¹⁷。しかし、人口密度で見ると、首都ヴィエンチャンは209人/km²、サワンナケート県は45人/km²となっており首都ヴィエンチャンへの人口集積が認められる¹⁸。また、首都ヴィエンチャンの1人当たりGDP（2006-2010年）は2,148米ドルと国内で最も高く、産業構造を見ても農業19.6%、工業44.7%、サービス業35.6%となっており他の県とは異なる状況となっていることから首都ヴィエンチャンへのヒト、モノ、カネの集積は明らかである¹⁹。ツーリズムにおいても、首都ヴィエンチャンはラオスの中央に位置し、国際線の就航路線が最も多く、第1友好橋によってタイ・ノンカイ県と連結しているため最大の入国ポイントとなっている。また、近年の首都ヴィエンチャン中心街では、明らかに外国人を意識したと思われるレストランやカフェが出店し、また、外国企業の出資による大型のショッピングモール、チェーンホテルの出店など旅行者を惹きつける素材も増えており、旅行者が首都ヴィエンチャンを素通りしてしまうという危惧はないと考えて良いのではないだろうか。

五つ目の「メコン流域諸国との連携」について、MICTおよびPICTDは高い意識を持っており、PICTDは最も近いタイやベトナム、カンボジアなどの最寄りの県観光局と定期的な会議を開催し連携を模索し、イベントの共同開催などを行っている。また、NSEDP VIIIには、ASEANやGMS、またアジア太平洋ツーリズム協会（Pacific Asia Tourism Association: PATA）とウェブサイトを通じた広報における連携の強化について言及しており、メコン流域諸国のみならず、ASEANやアジア太平洋地域との地域連携を意識しているようである。こうした連携は、広報だけではなく、より積極的な相互送客につながるような活動が必要であろう。そのためには、国、県レベルで情報共有を密にし、具体的なアクションプランとスケジュールを作成し実施するレベルにまで発展させなければならないだろう。

ここまで、2003年に神澤が指摘したラオスツーリズムの課題について現在に照らし合わせ考察を行った。神澤が指摘した課題は、ツーリズム開発においていずれも重要かつ基本的な

¹⁷ ラオス統計年報2014（Lao PDR Statistical Yearbook 2014）、22頁

¹⁸ Lao Statistics Bureau, 2015, “Lao Population and Housing Census 2015 Provisional Report,” Ministry of Planning and Investment, p.18.

¹⁹ 首都ヴィエンチャン以外の産業構造の割合は、概ね農業36%~70%、工業14%~39%、サービス業11%~35%となっている。Ministry of Planning and Investment, 2011, “The Seventh Five-Year National Socio-Economic Development Plan（2011-2015）,” Lao PDR, p. 40.

課題であり、現在に通じる課題でもある。そして、それらの課題については、ラオスの経済発展に伴い、徐々に改善がなされてきているが、各論で述べてきたように課題も残っており持続的な開発が行われることが期待される。

次節では、さらに現在のラオスツーリズムの課題とそれらに対する提言を行う。

2. 現在のラオスツーリズムの課題と提言

(1) ラオスツーリズム戦略の策定と課題

MICTでは、2014年以来新たなラオスのツーリズム開発の指針としてラオスツーリズム戦略2016-2020の策定を開始した。ところが、同じ2014年11月に開催された第25回ASEAN首脳会議では、2015年以降のASEAN共同体に関するネピドー宣言が採択され、2016年から2025年の期間において目標とすべきAECの姿を描いたASEAN経済共同体ブループリント2025（ASEAN Economic Community Blueprint 2025: ブループリント2025）が策定されたことにより、MICTが作成中であったラオスツーリズム戦略も2016年から2020年までではなく、2016年から2025年までの長期戦略とすることが決定された。その結果、戦略の作成は大幅に遅れ2016年5月現在完成していない。観光マーケティング局に確認したところ、大枠の案が完成したところで、鋭意作成を進めているとのことであった。AECが発足した現在加盟国との協力関係を含むラオスのツーリズム振興に係る戦略の作成が遅れていることは重要な問題であり、早急に作成されることが期待される。こうした、長期的な戦略とそれに伴う中期的、短期的なアクションプランが作成され、その計画に沿って様々なプログラムを進めていくことはラオスツーリズムのみならず、ADBを始めとするドナーによる開発援助計画にも支障を来すことになりかねない。その点でもMICTは、早急に戦略を取りまとめるべきである。

もう一点ラオスの観光振興戦略に関わることを指摘しておきたい。ラオスは過去にもドナーの協力を得て「ラオスツーリズム戦略2006-2020」や「ラオスエコツーリズム開発戦略2005-2010」といった戦略計画を策定した。また、2010年には、官民連携によるラオス・ツーリズム・マーケティング評議会²⁰が組織され、ラオス・マーケティング戦略計画²¹が策定され共有された。その後、観光年実施にあたりJICAが実施した技術プロジェクトであるラオスパイロットプログラム観光振興コンポーネント²²のサポートもあり、官民連携による観光年実施小委員会が組織され、2012年まで定期的な官民の会合が開催されていたが、2013年以降官民による会合は開催されていない²³。また、それ以後官民連携による持続的なマーケティング活動も行われていない。その最大の要因は、官側の不安定な予算措置にあり、民間を巻き込んだ会合の開催や持続的なマーケティング活動が困難であることが挙げられる。「予算がないからできない」という言葉は、MICT、やPICTD内では公然と聞かれることであり、2011年に旧LNTAが、MICTに統合され現在の形態になって悪化しているようである。予算の確保とその執行は、MICTやPICTDなどの職員の仕事に対するモチベーションを保つためにも是正されるべきことである。

(2) 観光統計データの正確な収集と分析の課題

ラオスの観光統計データは、開発局とPICTDとが協力して調査、情報収集を行い、MICT開発局がとりまとめ、3月から4月頃にラオスツーリズム統計年報として発行、公表している。

開発局は、県観光局の職員に対してデータ収集に関する研修を一年に一度実施し、正確なデ

²⁰ Lao Tourism Marketing Board: LTMB は、マーケティング局、民間旅行者、ラオス観光協会等の代表者等で構成される、ラオスの観光マーケティングについて協議する組織。

²¹ Laos Tourism 2011-2020 Marketing Strategy and Plan.

²² Laos Pilot Program Tourism Promotion Component: LPPTは、2010年10月から2015年10月まで実施され、農業、環境、観光の3分野における技術協力プロジェクトであった。観光振興コンポーネントでは、2012年の観光年における官民連携によるマーケティング振興とコミュニティベースの観光開発における協力を行った。

²³ 官側の認識では、小委員会はあくまで観光年を実施するための委員会であり、観光年終了とともに組織も解散したとの見方がなされている。

ータを収集するための指導を行っているが、収集されたデータの内容の正確性について疑問を持っており、データ収集の質の向上について継続的に指導しているとのことである²⁴。統計データの分析については開発局が行い統計年報に掲載しているとのことであるが、その記述はほとんどない。本来、統計データを基に、旅行者の傾向を分析しマーケティング戦略とアクションプランを立て実施していくべきであるが、この点に関して現状では不十分と言わざるをえない。また、観光マーケティング局にも観光マーケティング調査分析部（Tourism Marketing Research and Analysis Division）が設置され、独自の調査と分析を行っているが、その結果についてラオスツーリズム統計のような形での公表はされていない。ツーリズムに関する調査と分析を行う部署が複数の局に設置されていることは、それぞれの役割の元で調査の視点や内容が異なり、むしろ幅広い情報収集が可能であるため好ましいことである。但し、それぞれの部局で調査、分析した内容を共有し、それら情報を活用して効果的なツーリズム戦略やマーケティング戦略の作成に役立てることが重要である。一般的に考えるならば、両部局の調査分析結果を統合して、ラオスツーリズム年報として公表すべきであろう。

（3）旅行関連の法制度、仕組みづくりの課題

第1節で紹介したようにラオスでは旅行法が定められている。その内容は主に旅行、や観光に関する言葉の定義について定められている。それに対して、日本で定められている旅行業法およびその他の政令は、言葉の定義はもちろんであるが、旅行者の利便性を図り、安全かつ安心して旅行を行うことができること、そして日本の旅行業が健全に発展していくために必要なルールとして定められている。そこには、旅行業者の定義や旅行者に対する保障、收受すべき料金に関する内容、禁止事項など旅行者保護に関する様々な内容が網羅されている。また、旅行業者、運輸機関、宿泊施設などそれぞれが約款を定め旅行者との契約内容を明確に示している。しかし、ラオス旅行法にはそうした旅行者を保護するための具体的な項目は定められていない。そのため、旅行者と旅行サービス提供者との間でトラブルが生じることもある。

例えば、ターケークの例を挙げると、バスターミナルで客待ちをするトゥクトゥク²⁵が、到着した旅行者にたいして不適切な乗車料金を提示している問題が見られる。首都ヴィエンチャンにおいても、ラオス人と外国人とでトゥクトゥクの料金が異なることはラオスの旅行業界ではよく取りざたされる問題であるが、ターケークの例は度を超しており極めて悪質な例が散見される²⁶。また、ルアンパバーンでは、同地で有名な朝の托鉢への参加について、これも過度の料金を要求しているといった事例も散見される²⁷。

ここに挙げた例について対処するためには、現在のラオスにおいて困難な状況があることは承知している。トゥクトゥクの例については、その監督官庁が公共事業運輸省および県公共事業運輸局であり、観光省、観光局で即座に対応できる事案ではないという点である。一方、托鉢の例については、托鉢体験の料金設定が明確ではない点、また、取り締まりはどの官庁で行うのが明確ではないといった点で対応できていないと推察される。

ここまで述べてきた点を踏まえ、ラオスの実情に即した、適切な旅行のルールを制定し旅行者を保護することによって、ラオスの観光産業が健全に発展するための制度と仕組みを作ることが、ラオス経済に貢献できる観光産業が構築できるのではないだろうか。

（4）官民連携の課題

官民連携において重要な問題は、両者間に信頼関係が築かれていないことである。官側は、

²⁴ 2013年、2014年は予算の問題があり調査に関する研修は実施されなかった。

²⁵ ラオスで一般的に利用されている乗合いタクシー。

²⁶ バスターミナルからターケークのゲストハウスが多く位置しているメコン川河畔まで（約3kmの距離）、50万～80万キップ（US1.00=LAK8,045:2014年Asia Development Bank, Key Indicators for Asia and the Pacific.）を請求された。（旅行者からの情報）

²⁷ 托鉢の見学中に参加するよう誘われ、事後に50万キップを請求された。（旅行者からの情報）

不安定な予算とその執行という問題があるため、積極的な官民挙げての開発やマーケティング活動を行うことができないという現実を抱えている。そのため宣伝活動の一環である国内外で開催される観光展やキャンペーンイベントへの出展に際して、官側は、民間企業からの資金援助を期待しており、実際そうした働きかけが行われているようである²⁸。

一方、民間側からは手続の簡素化などの意見が公式または、非公式に表名されているが、一向に改善されないことに対して不満を抱いている。しかし、民間が官に対して抱えている不信感は少し違うところにあるようである。以下に、筆者が2014年に首都ヴィエンチャンに事務所を構える民間の旅行業者にヒアリングを行った際に挙げられた不満をいくつか示す。

実例1 外国からの団体ツアー受入れに際しての観光省への届け出

ツアーオペレーターは、団体ツアーの届け出をする際、観光省の3カ所の窓口へ届け出を提出しなければならない。そのため、限られた人員で運営しているツアーオペレーター側としては、1名の社員を半日の間、届け出のためにとられてしまうため手続きの簡素化を望んでいる。手続が簡素化されるならば、手続に係る費用が高くなっても構わないとまで述べている。しかし、MICTからのそれらの要望や提案に対する返事がない。

実例2 ガイドライセンス取得のための研修義務

外国からの旅行者のガイド業務を行うに当たり、ガイドは必ず観光省が実施する2か月間にわたるガイドトレーニングを受けなければならない。しかし、研修内容は実務的なものではなく、各ツアーオペレーターは自前でガイドを育成しており、これもまた大きな時間のロスであると考えており改善を希望している。

実例3 観光省だからこそその情報共有がなされない

例えば、全国にある国境における出入国情報（手続関連）など、ツアーオペレーターが取得困難な情報や、フェスティバル開催に関する情報など、公的機関であるからこそ迅速に得られる情報が、正確かつタイムリーに供給されることを望んでいる。

このように、様々な不満が民間側から挙げられるが、民間側が最も不満を募らせている問題の核心は、それらに対する改善が見られないことよりも、意見やコメントを官側に伝えた後、それに対する官側のレスポンスがないことにある。個別の手続きに関しては、それぞれ担当部局が検討すべき内容が多く、その場合、部局を横断的に総括する部局または、担当者がいないため、意見を聞くのみにとどまり、その結果放置されていると推察される。こうした両者間の隔たりが、官民連携の妨げになっている点は否めない。今後官民連携を深化させていくためには、両者が歩み寄り双方向的な情報共有を行い、お互いの現状を理解し、活動していくことが求められるだろう。そのための「コミュニケーション」の機会を持つよう両者が働きかけることが重要である。

(5) MICTおよびPICTD内部の課題

ラオスの官公署では、縦割型行政による業務形態がとられており、部局間をまたぐ横断的な業務については、その都度公式なレターを部局間同士で取り交わすこととなっている。そのため、例えば、開発局が得た情報で、マーケティング局にも共有すべき情報であったとしても、その情報がマーケティング局に共有されない場合がある。一例として、開発局が関与した観光地の情報について、マーケティング局が管理するウェブサイト上にアップされていないといった指摘がなされた。このケースに関して、マーケティング局は、ウェブサイト担当部署が確認作業を行い対処したが、そもそも情報が共有されていなかった可能性もある。また、前節で挙げた民間から要請された手続きの簡素化の問題は、観光マネジメント局が管

²⁸ 例えば、2015年4月にハノイで開催された観光展への出展経費はすべてサワンバガス（サワンナケートにあるカジノホテル）が負担し参加した。

轄している業務であるが、仮にこの問題についてマーケティング局が情報を得たとして、マネジメント局に情報共有がなされるかという点も確実ではない。MICTは四つの部局で構成されており、定期的な部局間の情報共有や意見交換のための会議が局長および部長レベルで行われているが、より詳細な情報を日常的に共有できるような連携が必要なのではないだろうか。本来、マーケティングとは製品の生産からその宣伝、流通までの包括的な活動であり、製品が消費者の元に届き、消費者の満足を確認するところまでの作業が必要である。それは、ツーリズムにおいても同様のことであり、各担当部署が協働しなければならない。MICTを想定するならば、各部局間で密な情報共有を行い、ラオスのツーリズム産業が健全に発展し、旅行者の安全と満足を確保し、ラオスの経済に貢献することが重要である。そのためには、部局内、部局間が連携するための内部組織を作り、自由に情報と意見を交換できるような環境を整備すべきである。こうした点で、縦割型行政の弊害が散見されるが、同様の弊害が部局内においても見られる。それは、同所属内で、他のスタッフの業務に関しては関知しないケースが多く、また、積極的に関与しようとする動きはなく、他者の業務に対しては消極的な姿勢が見られる。

例えば、マーケティング局で構築したデータベースの管理について、データベース管理の研修が行われた。複数名のスタッフが研修を受けたが、その後、組織改編のためスタッフの配置換えが行われた。その結果、データベース管理についての引き継ぎは行われず、データベースは情報の蓄積・更新も行われず放置された。また、MICTのウェブサイトやブローシャ作成のためのコンピュータソフトの扱い方に関する研修が行われたが、データベースの件と同様にそれら技能や知識、情報の共有は行われなかった。これらのケースでは、後任としてそれらの業務を担当することとなった職員もまた前任者に対してそうした技術や知識を共有するよう働きかけを行っていないようであった。前任者にやり方を教えてもらうよう促してみても、躊躇しているようであった。その背景にはラオス人特有の性格も関係しているようであり、これを変えるよう働きかけを行うことは容易ではないが、重要な課題であると思われる。

もう一点、MICTの内部的な課題を挙げておきたい。それは研修等に参加した職員が同僚に対して学んだ知識や技術の共有を行っていないという課題である。MICT職員およびPICTD職員は、MICT内で実施される研修や外国ドナーによる様々な研修に参加し、ツーリズムやマーケティング、開発についての知識やスキルを向上させてきた。そのため、研修の実施と、参加を望む声が多く聞かれる。MICTやPICTDの職員の中には、若く、知識、スキルが不十分な者も多いため研修が必要であるとの要望である。しかし、これまで研修に参加した職員は多く、彼らが若い職員たちに学んだことを共有する機会を設けることで研修を有効に活用できるのではないだろうか。しかし、観光省職員は、そうした知識や技術は専門家から直接学ぶことが重要であると考えており、同様の研修実施を要望する風潮がある。研修に参加した職員は、同僚に対して研修内容の共有を行うことで学んだことの復習にもなり、他者に教えるという行為は学んだ内容に対する理解を深めることにもなり有効な機会である。加えて、国内外の研修に参加し、知識や技術を学んだ職員は研修後、学んだことを活かすための仕事に携われるわけではなく、学んだ知識や技術を実践する機会が限られているという問題がある。学んだ知識や技術を、実務の中で活用することが個人の能力を高めることになり、その実践は同僚にも波及するのである。

ここに述べた問題点の根本は、いずれもラオスの行政機関の組織と業務における課題であり、さらに職員の仕事に対する意識についての課題である。これらを是正するには、多大な労力と時間とコストが必要なことであるが、それらが改善されることは、MICTやPICTDがラオスのツーリズムにおいて主導的立場にあることを鑑みれば今後のラオスツーリズムの発展にとって重要なことである。

3. ラオス国家社会経済開発5カ年計画にみるツーリズム目標-結論

NSEDPⅧは、ラオスツーリズムの2020年までに達成すべき目標数値を挙げている。まず、ラオスを訪れる旅行者数を2020年までに600万人とすること（2015年は468万人）、そして、旅

行者の平均滞在日数を10日以上とすること（2015年は国際旅行者で7.5日、地域旅行者が1～3日）、さらに旅行者から受け取る収入を最低でも9億5千3百万米ドル（2015年の旅行収入は国際旅行者と地域旅行者併せて約7億2千5百万米ドル）にするというものである。そのための政策として、25カ所の観光地の開発と一郡一品（One District, One Products: ODOP）²⁹運動の活用、ウェブサイトによる広報活動の強化とASEANやGMS、PATAなどとの地域連携の強化、また、2018年にラオスでは第3回目となる観光年（Lao Visit Year）の実施、さらに国内ツーリズムの振興などを挙げている。

ラオスを訪れる旅行者数が百万人を越えた2005年以降の旅行者数の年平均増加率を算出してみると14.1%であった³⁰。この増加率が維持されるためには、それを受け入れるためのラオスの観光施設（例えば宿泊施設）の収容可能人員が目標旅行者数の数を満たさなければならない。2015年のラオスの宿泊施設（ホテル・ゲストハウス）数は、2,449軒、客室数は48,386室で、客室稼働率は57.0%とされている³¹。単純に考えるならば、客室数には余裕があり、さらに、2005年から2015年までの宿泊施設の年平均増加率は6.7%、客室数の年平均増加率は11.1%となっており増加傾向にあることから受入可能な旅行者の数は増えることも予想される³²。自然災害や人災、感染症の流行、紛争といった負の影響がラオスに及ばないとするならば2020年までの600万人の旅行者受入は困難な目標ではないだろう。

旅行収入については、2015年の旅行者1人当たりの旅行収入が約155米ドルであり、単純に計算すると、2020年に600万人の旅行者がラオスを訪れるとするならば総旅行収入は9億3千万米ドルとなる。また、2005年から2015年の旅行収入の年平均増加率は18.0%であることからさらに旅行収入は増加する可能性もあり、旅行収入についても難しい目標ではないと思われる³³。ここで挙げた数値は厳密な計算によるものではないが、ラオスツーリズムの発展は大きな期待がありそうだ。こうしたツーリズムの発展と経済的貢献を確実にするためには、ラオスのツーリズムが旅行者に魅力的かつ快適な滞在ができるような環境を創り出すこと、そして、旅行者の支出を促すようなサービスの創出と産物の提供が重要な課題となるだろう。しかし、MICTはマーケティング活動を推進する上で予算の制約という問題を抱えている。そのため、国内では民間部門との密な連携が重要となる。また、公的部門だからこそ可能な近隣諸国との連携、特に相互的な送客につながるような連携を、官民双方のレベルで進めていくべきである。そのためには、ラオスのツーリズム関連施設とそこに携わる人的資源の質的量的向上を図ると共に、ASEANツーリズムがめざす一つの地域観光目的地となるよう、開発を進めていかなければならない。

NSEDPⅧで述べられているツーリズムに関する目標を達成するためにも、また、今後ラオスツーリズムがより大きな経済的貢献を果たしていくためにも、現在MICTが策定中のラオスツーリズム戦略2016-2025を一刻も早く完成し、MICTおよびPICTD、さらに民間部門とも共有し、具体的なアクションプランとその実施に繋げなければならない。そのためには、ラオスツーリズムを主導する立場にあるMICTやPICTDは、本稿で取り上げた内部的な課題を解消するとともに、民間部門との連携をより実効的に図っていく必要がある。

²⁹ 大分県の「一村一品運動」を導入したもので、ラオスでは郡単位で一品の特産物を創ることとした。

³⁰ ラオスツーリズム統計年報2015年版、Table1より2005年から2015年までの年間旅行者数のデータを基に年間増加率を算出、さらに年間増加率を幾何平均して算出。

³¹ ラオスツーリズム統計年報2015年版、Table 19、23頁より年間増加率を算出、さらに年間増加率を幾何平均して算出。客室稼働率は、同Table 16、22頁より引用。

³² ラオスツーリズム統計年報2015年版、Table 19、23頁より年間増加率を算出、さらに年間増加率を幾何平均して算出。

³³ ラオスツーリズム統計年報2015年版、Table1より2005年から2015年までの年間旅行収入のデータを基に年間増加率を算出、さらに年間増加率を単純平均して算出（2009年に旅行収入は減少しているため幾何平均は不可であった）。

<参考文献>

- 神澤隆、2003、「観光資源と開発」、(木内行雄、西澤信善、古川久継編、2003、『ラオスの開発と国際協力』、めこん)。
- 藤田昭雄、2013、「ラオスの観光産業の現状と展望」、(鈴木基義編、『変貌するラオスの社会と経済：現状と展望』、JICAラオス事務所)。
- ASEAN Secretariat, 2008, “ASEAN Tourism Standards.”
- ASEAN Secretariat, 2013, “ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Tourism Professionals Handbook.”
- ASEAN Secretariat, 2015, “AEAN Community Based-Tourism Standard.”Lao Statistics Bureau, 2015, “Lao Population and Housing Census 2015 Provisional Report”, Ministry of Planning and Investment.
- Lao Tourism Marketing Board, 2010, “Laos Tourism 2011-2020 Marketing Strategy and Plan.”
- Ministry of Information, Culture and Tourism, 2005, “Lao PDR Tourism Strategy 2006-2020.”
- Ministry of Planning and Investment, “The Seventh Five-Year National Socio-Economic Development Plan (2011-2015) ,” Lao PDR.
- Ministry of Planning and Investment, “Five Year National Socio-Economic Development Plan VII (2011-2015) ,” Lao PDR.
- Ministry of Planning and Investment, “Five Year National Socio-Economic Development Plan VIII (2016-2020) ,” Lao PDR.
- The Law Committee of the National Assembly of Lao PDR, 2005, “Law on Tourism,” the Lao PDR.
- Tourism Development Department, “2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 Statistical Report on Tourism in Laos,” Ministry of Information, Culture and Tourism.
- Tourism Development Department, “2015 Statistical Tourism in Laos,” Ministry of Information, Culture and Tourism.
- 国土交通省ホームページ、観光庁『旅行業法（2011年改訂）』、
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/sangyou/ryokogyoho.html>（2016年8月5日）。
- Bangkok Airways, <http://www.bangkokair.com/eng>（2016年8月5日）
- China Eastern Airline, <http://www.flychinaeastern.com>（2016年8月5日）
- China Southern Airline, <http://www.csair.com/en/>（2016年8月5日）
- Air Asia, <http://www.airasia.com/jp/en/home.page>（2016年8月5日）
- Jin Air, <http://www.jinair.com/Language/ENG/>（2016年8月5日）
- Lao Airlines, <http://www.laoairlines.com>（2016年8月5日）
- Lao Central Airlines, <http://www.flylaocentral.com>（2016年8月5日）
- Thai Airways, <http://www.thaiairways.com>（2016年8月5日）
- Silk Air, http://www.silkair.com/en_UK/sg/home（2016年8月5日）
- Vietnam Airline, <http://www.vietnam-airlines.flyvietnam.com>（2016年8月5日）