

“【タイ】

2024年度 東南アジア・南アジアにおける持続可能な観光の実現に向けた調査



岡田 良子
運輸総合研究所 研究員



重松 依里
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所 前研究員



中村 政照
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所 研究員

1. はじめに

近年、観光分野では、持続可能な観光に向けた取組の重要性に対する理解が進み、各国で様々な取組が推進されているが、一方でオーバーツーリズム、交通渋滞や混雑などの発生、さらに文化資源への影響等、地域により様々な課題や問題に直面している。運輸総合研究所では、持続可能な観光の実現に向けた日ASEANの協力を加速させ、日ASEAN各国における実効性のある取組に資するよう、2022年度にタイ、2023年度にベトナムでシンポジウムを開催した。2024年度には、タイ政府観光スポーツ省 (MOTS) と定期的に観光ワーキンググループを、ベトナム観光開発調査研究所 (ITDR) とは2回目となる観光ワーキングショップを開催し、これらのシンポジウムやワーキンググループ等で得られた議論を行った。その上で、両国内の地方部も含むASEAN地域全体における持続可能な観光への取組の適用の可能性を探ることを目的として、タイ、ベトナム、インドを対象として、デスク調査及びインタビュー調査を実施し、共通主要課題を①地方分散、②環境・文化財の保護と観光の両立、③観光分野における環境への対応、と整理し分析を行った。本稿では、タイの調査結果を紹介する。

2. 調査結果

2.1 観光政策の位置づけ

国内総生産 (GDP) について、タイの2023年のGDP成長率は輸出市場からの需要低迷により2.0%であったが、2024年には民間消費の拡大や観光の回復等により2.5%であった。¹⁾ 観光産業がタイのGDPに占める割合は、コロナ前の2016年から2019年には約20%で推移し、観光はタイ経済において大

きな役割を果たしてきた。その後、コロナの影響により激減したが、2023年は約10%まで回復した。²⁾

訪タイ外国人観光客は2024年に約3,600万人と回復しているものの、過去最高であった2019年の水準 (3,992万人) を約10%下回った。³⁾

タイの観光政策は、都市部と地方部との経済格差を国家的な課題として捉え、国家経済社会開発政策の1つに持続可能な観光地の開発を位置付け、国を挙げて経済政策の一環として取り組み、観光収入を国全体により均等に分配することを目指している。

2.2 持続可能な観光に関する政策

持続可能な観光に関する施策は幅広く、タイ政府観光スポーツ省 (MOTS) を中心に関係省庁が連携し、タイ政府観光スポーツ省観光局 (DOT) と持続可能な観光のための指定地域管理局 (DASTA) が観光地づくりや観光資源開発を、タイ国政府観光庁 (TAT) がマーケティング・プロモーション機能を主に担っている。また、DOTは地域観光資源の開発、DASTAはグローバル・サステナブル・ツーリズム協議会の基準 (GSTC基準) に基づく観光地管理やコミュニティ・ベースド・ツーリズム (CBT) の推進、TATは独自の持続可能な観光の評価プロジェクト「STAR」等の取組を行っている。また、MOTSは民間団体や国際団体とも広く連携している。

持続可能な観光に関する政策と目標は、国家戦略である「第13次国家経済社会開発計画 (2023-2027)」に盛り込まれており、観光政策の具体的な方針は「第3次国家観光開発計画 (2023-2027)」に明記されている。また、関連政策として、持続可能な交通、気候変動に関するマスタープランを有する (図-1)。

「第13次国家経済社会開発計画」では、「持続可能で高品質な

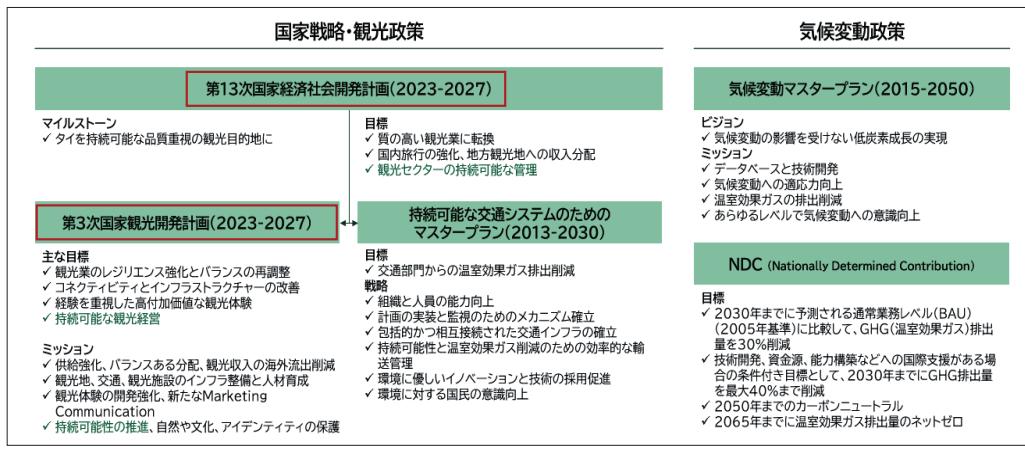


図-1 タイの持続可能な観光に関する政策 (タイ政府国家経済社会開発委員会 (NESDC)、タイ政府観光スポーツ省、タイ政府運輸省、タイ政府天然資源環境省資料を基に筆者作成)

観光地」を目標に掲げ、持続可能な観光経営の奨励や、電気自動車の利用などによるGHG排出量の削減、観光料金の徴収検討、法規制の見直しなどが盛り込まれている。⁴⁾

「第3次国家観光開発計画」では、4つの戦略の一つに「持続可能な観光の推進」を掲げ、テクノロジーの活用による観光地のキャパシティ管理や、文化とアイデンティティの保護や高付加価値化、環境保護の強化などに取り組む方針を掲げている。他の3つの戦略として、「レジリエントツーリズム」、「クオリティツーリズム」、「観光体験の向上」といった、社会、経済、環境面への影響に配慮した持続可能な観光の実現に向けた施策が盛り込まれている（図-2）。⁵⁾

2.3 持続可能な観光に関する主要課題

主要課題である「①地方分散」では、外国人観光客の9割がバンコク都市部やビーチリゾートといった主要観光地に集中している。タイ人観光客は集中の度合いが低いものの5割が主要観光地に集中している（図-3）。それに伴い、バンコクでの慢性的な渋滞、口ケ地でのオーバーツーリズムなどの問題が散見される（図-4）。地方分散を促進するためには地方へのアクセスを円滑にする必要があるが、地方空港のキャパシティ不足、地方都市では公共交通機関が未発達などの課題があり、第2チェンマイ空港の建設、地方都市でのライトレールシステムの開発等の交通インフラ整備が進められている。また、観光客の流入を適切に管理す

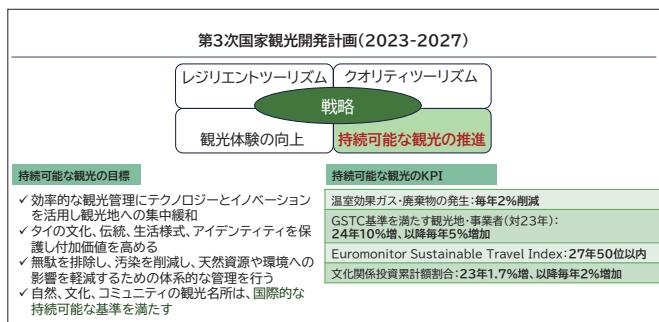


図-2 タイの持続可能な観光に関する政策（タイ政府観光スポーツ省資料を基に筆者作成）

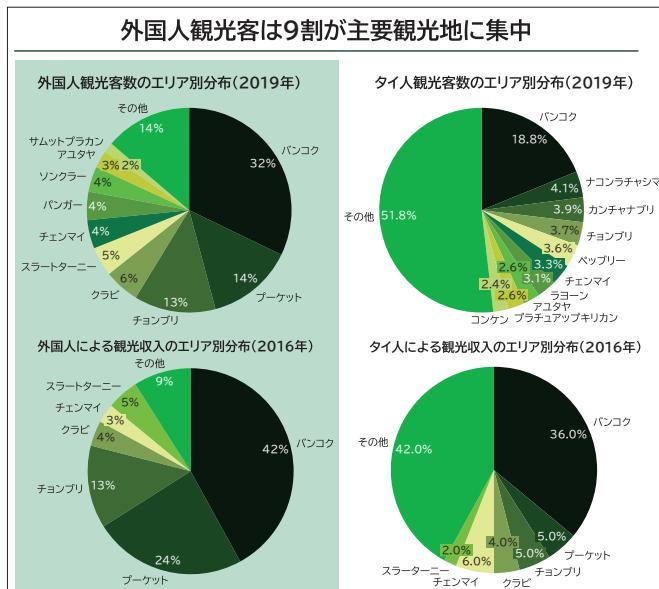


図-3 「地方分散」観光客の分散状況（タイ政府観光スポーツ省資料を基に筆者作成）

るキャパシティ管理や、訪問者数に応じたインフラ整備についての問題認識が高まっている。

「②環境・文化財の保護と観光の両立」では、観光客の増加に伴うごみ問題や海洋プラスチックごみの問題、世界文化遺産登録に伴う観光客の急増を受けた受入体制整備などの課題がある（図-5）。

「③観光分野における環境への対応」では、温室効果ガス(GHG)は年率約2%増加しており、GHG排出量の7割をエネルギー分野が占める。最終エネルギーの消費シェアでは運輸機関が38%を占めており、その削減が課題となっている。他方、観光産業のGHG排出量は総排出量の約12%を占める（図-6）。ホテルやレストランから放出される未処理の排水、観光客の増加

主要観光地への集中に伴う問題

バンコクの慢性的な渋滞

- ✓ バンコクは慢性的な交通渋滞に悩まされている
- ✓ タイ政府と国際協力機構(JICA)などが協力し、「Thailand 4.0を実現するスマート交通戦略」実証実験を実施(2018年6月～2023年6月)

JICA、渋滞対策に4つのアプローチ

- ① 次世代型電動ミニカー
- ② アプリで車を手配するスマート交通
- ③ 車や人の流れ、公共交通機関の状況などのデータでシミュレーション
- ④ 時空間データの見える化

ロケ地でオーバーツーリズム

- ✓ ピピレイ島・マヤ湾では、映画「ビート」公開を契機に生態系破壊やオーバーツーリズムが発生し、3年間にわたって観光客の受入を停止した



環境と観光の両立のための持続可能な観光客受入手法に関する調査業務報告書(国土交通省)より

- ✓ 米国ケーブルテレビ放送局HBOのオリジナルドラマ「ホワイト・ロース/諸事情だらけのリゾート」シーズン3は、2024年にタイで撮影、2025年に放送予定
- ✓ 撮影地はバンコク、ブーケット島、サムイ島などの予定
- ✓ 英ガーディアンは観光客数と自然資源の保護のバランスをどう取るかが課題と指摘(2023年6月1日号)

図-4 「地方分散」観光客の集中事例（JICA、国土交通省、the Guardian資料を基に筆者作成）

観光客の増加によるごみ処理問題

サムイ島のゴミ問題、井戸水の汚染も

＜課題＞

- ✓ タイ南部の人気リゾート、サムイ島のごみ問題は、日本のTVニュースで報じられたことで注目される(2018年)
- ✓ サムイ島ではごみ焼却場が設置して以来、毎日150万個ずつゴミが山積みされていた
- ✓ サムイ島のごみ処分場周辺に住む住民は、ごみの悪臭と井戸水の汚染によって被害を受けているとして、市や県にごみの撤去を求めて裁判を起こす

プラスチックごみによる海洋汚染

海洋プラスチックごみ、年間28万トン

＜課題＞

- ✓ 過ちな廃棄物管理が行われておらず、タイでは河川等を通じて海洋に流れるプラスチックごみは年間約28万トンと推計
- ✓ 海洋プラスチックごみは、生態系を含めた海洋環境の悪化、船舶航行への障害、観光・漁業への悪影響、沿岸域居住環境の悪化等の被害が懸念される

調査

- ✓ JICAは、海洋プラスチックごみによる学術セミナー(センター・オブ・エクセレンス(COE))を設立し、タイのチョンブリー県サマヒップ郡サムーサン地域で調査事業を実施中

JICAによる調査事業

＜課題と目的＞

- ✓ 海洋プラスチック汚染は早急な対策が求められる深刻な環境問題だが、流出経路、分布、海域への現存量などが十分わかっていない。COE設立により、東南アジア海域における海洋プラスチックのモニタリング・管理網を確立する。

図-5 「環境・文化財の保護と観光の両立」環境問題の事例（JICA資料を基に筆者作成）

タイの観光産業の環境コストと環境負荷(2018年)		
コスト	観光産業の環境コスト	TGDPシェア
	2268億3300万バーツ	18.89%
		セクター全体に占めるシェア
環境負荷	水資源の使用量	4.59%
	エネルギー使用量	14.67%
	GHG排出量(CO2換算)	11.76%
	ゴミ・廃棄物発生量	2.77%

*観光産業とは、1)飲食店2)宿泊施設3)自動車による旅客輸送4)航空輸送5)観光商品の販売

図-6 「観光分野における環境への対応」GHGの排出状況（タイ政府観光スポーツ省資料を基に筆者作成）

によるゴミの増加（図-7）は環境に影響を与えている。観光業の持続可能性に関する国際指標は低く、政府は海洋汚染、ゴミ問題、天然資源の破壊などの課題を認識している（図-8）。

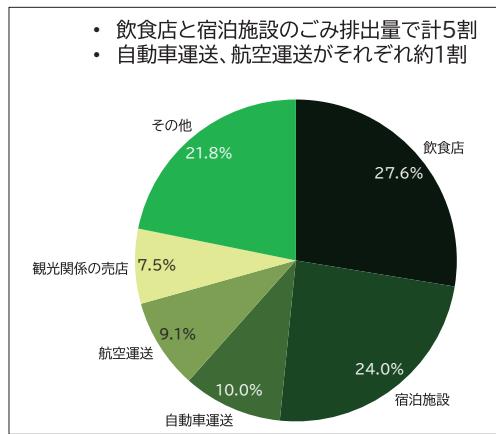


図-7 「観光分野における環境への対応」観光産業分野のゴミの排出割合（タイ政府観光スポーツ省資料を基に筆者作成）



図-8 タイの観光業の持続可能性に関する指標（タイ政府観光スポーツ省資料を基に筆者作成）

2.4 政策や推進体制に関する推奨事項

持続可能な観光の実現のため、政策面では、目標やKPIの検証と改善の循環、幅広いステークホルダー間の連携強化、認証制度の利用促進と認知度アップ等に取り組むことが重要と考える。「①地方分散」を促進するため、国内観光を地方分散のフックにするとともに、適切なキャバシティー管理を行うことが肝要である。「②環境・文化財の保護と観光の両立」の観点では、環境・文化財保護の財源確保や、投資比率を高める取組が必要である。「③観光分野における環境への対応」としては、GHG削減取組指針の策定が望まれる。以上のこと整理すると図-9に示す通りとなる。

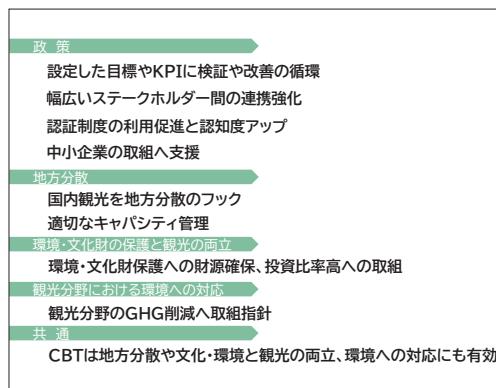


図-9 政策や推進体制に関する推奨事項

2.5 持続可能な観光に関する取組事例

タイ政府は、ローカルな生活様式を体験することで地域ならではの文化や遺産への理解を深める観光形態であるCBTを重視している。CBTは収入の増加によって地域住民の生活の質を向上させるだけでなく、地域社会を強化し文化や伝統の保存を促進することが目的である。具体的には、DASTAはCBTの観光開発基準や持続可能な観光管理基準「STMS」(GSTC認定取得)を設定し、指定地域と共に観光地開発を行い、TATが地域の情報を発信して観光客を呼び込んでいる。このように、DASTAとTATが両輪で取り組んでいる点が優れている。運輸総合研究所では、2024年8月の「第3回日タイ観光ワーキンググループ(WG)」にてCBTの優良事例であるチョンブリー県のタキアンティアコミュニティーを現地調査した。タキアンティアは主に農業に依存しココナツ栽培が盛んに行われている地域である。名産であるココナツを利用した料理教室や工芸品の製作、広大な農場を生かしたスポーツアクティビティの提供、ホームステイなどココナツを生かした観光の取組を地域が主体となって実施している。従業員は主に地域の主婦たちであり、地域で雇用が創出されると同時に利益も直接、地域に入る仕組みとなっている。またココナツの栽培から利用・販売までの好循環を生み、地域資源の保護にもつながっている。2025年にはASEAN COMMUNITY BASED TOURISM STANDARD AWARDを受賞し、ASEANにおいて観光サービスや観光商品が評価された。この地域の取組は、地域と政府関係機関(DOT、DASTA、TAT)が連携して国内外から観光客を呼び込むことに成功した事例であるといえる（共通主要課題①②③対応事例）。



タキアンティアコミュニティーのココナツを利用した料理教室（2024.8第3回日タイ観光WG現地調査にて）



タキアンティアコミュニティーでのココナツを使った染物体験（2024.8第3回日タイ観光WG現地調査にて）

また、タイの国立公園では、一部の公園で入場の際のチケットを電子化しオンライン事前予約システムを導入することにより入場料の収受の透明性を図った（図-10）。国立公園法では、

国立公園、野生動物保護区、植物園への入場時には入場料を收受することが定められており、タイ人と外国人の料金を別々に設定し、運営費用等の財源確保を行っている（図-11）。⁶⁾ ピピ諸島海洋国立公園では、収入を増加させることに成功している。一部の島しょ部では、観光客の受入シーズンを限定することで環境への負担軽減を図っている。将来的に「E-National Park System」の開発により旅行者が関連サービスにアクセスしやすくなることで観光消費を押し上げる効果が期待される（共通主要課題②対応事例）。

最後に、タイ人にとっても人気の観光地の一つであるナーン県では、旧市街において主に夜間と週末にオーバーツーリズムに直面していたところに、旧広場で週末に屋外市場を開設したところ、ゴミの種類や発生量の急増が課題となっている。そこで、リサイクルのためにごみを9種類に分類し、その分別に際して地元の高齢者に報酬付きのボランティアとして参加いただく取組を始めた。廃棄物の分別によって1日のごみが8割程度減少し、リサイクル可能な廃棄物の売上と露店の使用料によって設立された基金を通じてボランティアの報酬を維持し、ボランティアである地元の高齢者の雇用機会の創出にもつながり、好循環を生み出した例であるといえる。2023年には、国際認証団体グリーン・デスタイルネーションズの「世界の持続可能な観光地トップ100選」に選出された（共通主要課題②③対応事例）。



図-10 タイ政府国立公園・野生動物・植物保全局が提供する国立公園電子チケット（出典）カオヤイ国立公園WEB



図-11 カオヤイ国立公園での料金設定（外国人・大人200THB、タイ人・大人40THB）（出典）カオヤイ国立公園WEB



ナーン旧市街で廃棄物管理に取り組む皆様（出典）GSTC WEB (Green Destinations 提供)

2.6 まとめ

タイは、持続可能な観光に向けて、高付加価値な観光産業を目指して基準やガイドラインを策定し、品質の維持・向上に向けた取組をきめ細かく展開する一方で、共通主要課題①に関して主要観光地への旅行者の集中、一部観光地でのオーバーツーリズムの発生、首都圏の慢性的渋滞、地方アクセス整備、インフラ整備、共通主要課題②③に関してキャパシティー管理、海洋プラスチックごみの生態への悪影響、温室効果ガス（GHG）排出量削減、観光客の増加に伴うごみや汚水処理などの課題が見られた。持続可能な形で観光振興を進めるには、社会インフラの整備は重要な要素ではあるが、それらにとらわれることなく、真に地域の成長につながり、訪問者が訪れたくなる魅力ある地域づくりを官民が一体となり、互いに知恵を出し合い連携しながら継続的に取り組んでいくことを期待したい。

3. おわりに

2024年度に引き続き、2025年はタイ、ベトナム、インドの観光当局と継続的に意見交換を行い、持続可能な観光の実現に向けた課題・改善策のさらなる研究調査を進めていく。また、2025年度については、フィリピン、インドネシア、マレーシアを対象として同様の調査を行う。

タイにおいていえば、2025年6月には、北部に位置するタイ第2の都市チェンマイにて、「観光資源を活用した地方都市の持続可能な観光の実現を目指して－ウェルネスツーリズムを例として－」をテーマに、第5回日タイ観光WGを開催し、サンカンペーン温泉、オントイファームの現地調査を踏まえた意見交換を行った（「運輸総研だより」Vol.16 2025秋号P.86～掲載）。今後も持続可能な観光と人的交流促進の実現に向けた考察と議論を深め、本研究・調査が両国の観光の更なる発展に貢献できるよう努めていく。

参考文献

- 1) タイ国家経済社会開発委員会(NESDC)プレスリリース
https://www.nesdc.go.th/nesdb_en/article_attach/article_file_20250217085317.pdf
- 2) 世界旅行ツーリズム協議会(WTTC)
- 3) タイ政府観光スポーツ省(MOTS)観光統計
- 4) タイ政府国家経済社会開発委員会(NESDC)第13次国家経済社会開発計画2023-2027
- 5) タイ政府観光スポーツ省(MOTS)第3次国家観光開発計画2023-2027
- 6) タイ政府国立公園法

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所(AIRO)のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/topics/airo/>

