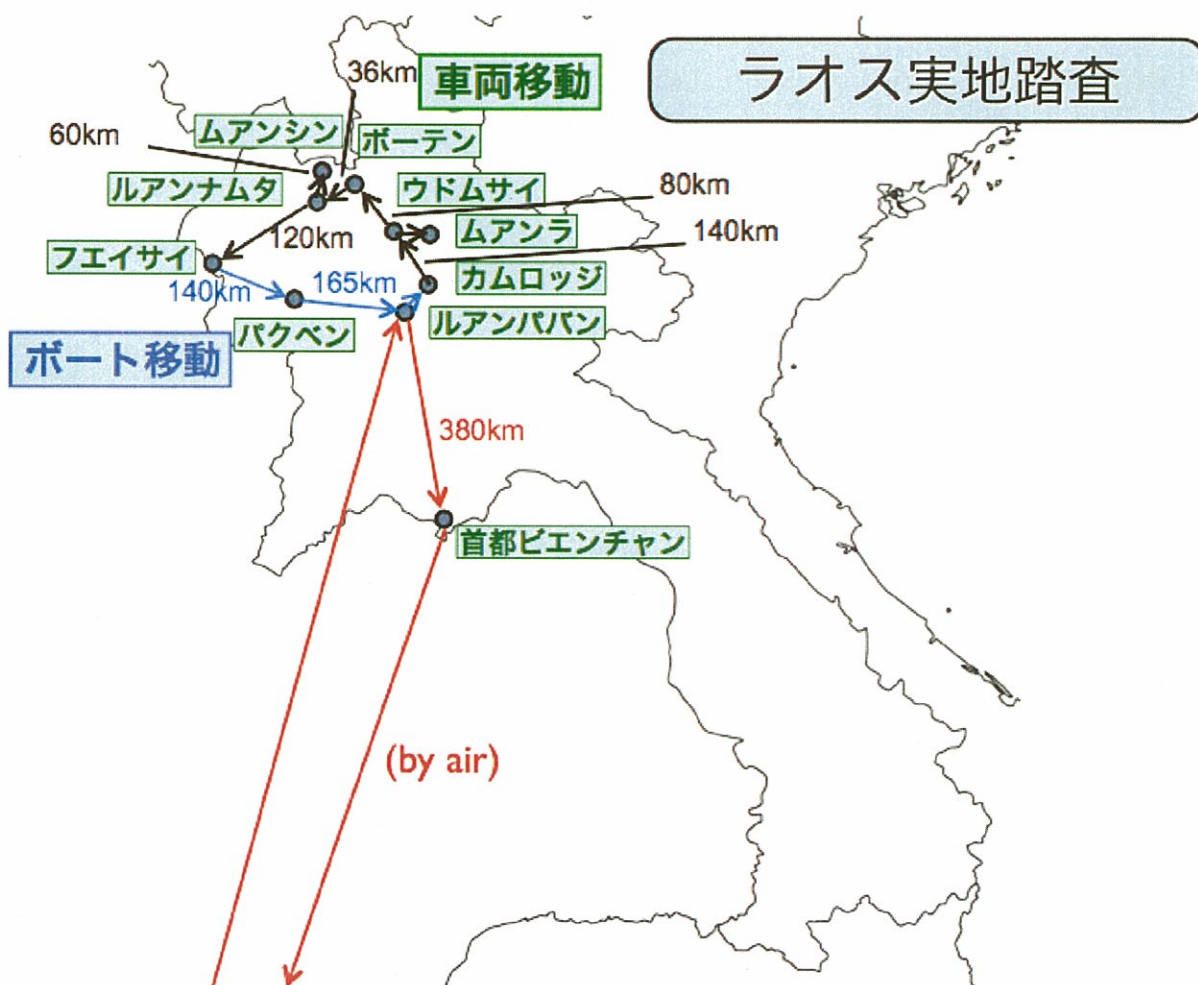


*下記は CLMV レポートの抜粋で、各国のモデル日程と総論のみとなります。ご興味のある方は CLMV レポートを送付致しますので日本アセアンセンター観光交流部までお問い合わせ下さい。

<ラオス>



北部のモデル日程の提案

ここではあくまでラオス北部という、今回視察したエリアに限って、以下3通りの提案を行う。町全体がエコ・ミュージアムといっているルアンパバンには、3連泊位するのがゆったりできていい。しかし、あえて①は3泊目にカムロッジを組み合わせた。このユニットにラオス南部を組み合わせるのは無理がない。②はメコン河クルーズに焦点を当てている。これだけで北部ラオスを完結させられる。③は②にムアンラ温泉のエコ・リゾートを加えたコースだが、これだけで日本からは10日間の日程が必要。

(1) ルアンパバン滞在とエコロッジ3泊4日コース

1日目ルアンパバン着、ルアンパバン泊 2日目ルアンパバン滞在、市内観光他。ルアンパバン泊 3日目ルアンパバンからカムロッジへのクルーズ、カムロッジ泊 4日目ルアンパバンへもどり、ルアンパバン発

(2) メコン河クルーズ5泊6日コース

1日目ルアンパバン着、泊。2日目ルアンパバン滞在、市内観光など。3日目空路ルアンナムタまたはフェイサイへ、フェイサイ泊。4日目メコン河クルーズ、パクベン泊。5日目クルーズでルアンパバン帰着。6日目ルアンパバン発。

*3日目の空路便にはかなりの制約がある。空路ウドムサイに移動と言う経路もあるが、ウドムサイ/ルアンナムタ/フェイサイは地上移動に最低7~8時間必要。

*フェイサイには最高でも2つ星クラスホテルしかない。

(3) メコン河クルーズとエコ・リゾート7泊8日コース

1日目・2日目ルアンパバン泊。3日目空路ウドムサイへ移動。ムアンラ・リゾート泊。4日目ムアンラ・リゾート滞在。5日目フェイサイへ地上移動、フェイサイ泊。6日目メコン河クルーズ、パクベン泊。7日目クルーズでルアンパバン帰着、泊。8日目ルアンパバン発。

*ムアンラ温泉リゾートでの2泊により、行程にゆとりを持たせた。5日目の地上移動部分がきついで、途中の休憩、立ち寄り観光をうまく配分したい。

ラオス・ツーリズムへの提言

(1) メコン河の環境保全

ヘロドトスは「エジプトはナイルの賜物である」と言った。それにたとえるなら、インドシナはメコンの賜物だし、おそらくラオスにとって、メコンがもたらしてくれている恵みは、もっと大きいかもしれない。この河はラオスの人々の暮らしの生命線であり、文字通りの大動脈である。ラオスのツーリズムもまたこの河抜きには成立しない。ルアンサイ・クルーズひとつとっても、その魅力は群を抜いている。この流域の自然、人々の暮らし、景観の保全、そして流れそのものを美しく保つ努力が必要である。ダム問題やゴミ・汚水処理問題に関し、つねに各流域国との協力が求められるし、各々の流域環境保全への一層の注意と教育もまた重要である。水質に関しては流域の漁獲もさることながら、人々の健康にも直結する。すでに目につく範囲だけでも、相当量のプラスチック廃棄物が出ている。もちろん、クリーンでないところには観光客もやっては来ないであろう。

(2) 数を追わないマーケティング

都市部を除いては、人数の伸びを最重要視するマスツーリズムではなく、ツーリスト1人当たりの「滞在日数と消費金額」を最重要視する戦略が望ましい。四方を山に囲まれているラオスの自然と、農業を中心としたこの国のあり方そのものを、じっくり見せ、体験活動に結びつける観光形態を求めていくべきである。世界遺産のルアンパバンはそれへの導入部としてふさわしい。エコ・カルチャーという方向性がラオスにとっては理想的かと思われる。そのためにもっと本腰を入れたエコツアー開発への努力が望まれる。もう1点は、雨季の望ましい旅行商品は何かと言う点に関し、「お宝探し」が必要ではないか。

(3) 良質な宿泊施設と道路、空路

ルアンパバンから出ると、快適で洗練されたロッジやホテルが、まだ十分とは言いきくい。ラオス国内には自然の温泉も何箇所かあると聞いている。規模は小さくても、後背地に魅力的な自然を持つところを中心に、あるいは起点となる地方都市などに、せめて4つ星クラスの、周辺環境とマッチしたアコモデーション開発、あるいはそれへの投資促進策、さらにはマーケティング活動支援も含めた開発計画をすすめる必要がある。とくに欧米のエコツーリストたちは、「幸せに過ごせる時間」を重要視しているし、日本の観光客にも同じような傾向が見られ始めている。従来のマスツーリズム依存型の旅行業・観光業者の意見・アドバイスからは、距離をおく必要もあるだろう。

次に、あらためて指摘する必要はないかもしれないが、今回ドライブしてみた道路では、13N号線のPakmong—Oudomxai—Houaytamのあいだは大変な苦痛を強いられた。路面はデコボコ過ぎて危険に感じられた部分も多い。おそらくこの路線の重要度からすれば近い将来舗装がなされるものと確信するが、平均時速20キロ程度でしか走れない道路では時間もかかりすぎる。急な山道でカーブも多い。大型車両の交通量も決して少なくない。さらに雨季ともなれば一層危険度が高くなると予想される。なるべく早急な善処を望みたい。

さらに空路に関しても、せめてルアンパバン—フエイサイは、小型機で良いから定期便化が考えられないだろうか。メコン河クルーズは今後とも高い評価が得られる国際レベルの、しかもきわめて手ごろな観光素材である。しかしビエンチャンあるいはルアンパバンといったゲートウェイからの空路によるアクセスがあまりにも悪いし、陸路をとった場合においても、道路状況の悪さに加えて途中にこれと言った観光素材の開発もなされていない。ここが解決されると、日本からのツアーも相当期待できるものかと思われる。あるいはいっそのこと、フエイサイ/ルアンパバン間のメコン河クルーズツアーに、ルアンパバンからの空路も含めたパッケージ化が考えられてもいいだろう。価格的にも、十分魅力ある商品になるものと確信する。

(4) 自然景観と農業

自然と農業は不可分であり、どちらかが荒れるともう一方も同じ道をたどる。近年の焼き畑農業の問題点は、焼き畑農業そのものにあるのではないということは、前述したとおりである。大きな矛盾を抱えていることは理解できるが、ツーリズムの視点からしても、皆伐・皆焼の山肌をえんえんと見せられるのは、はなはだ魅力的とはいえない。農業・環境・生活・文化など、すべてが一体となったいいバランスのうえに、初めて観光が成立する、という視点も考慮する必要がある。

ラオスの総論

癒しの国である。熱帯モンスーンの地域にあるのだが、カンボジアなどと比べ標高が高いせいもあって、旅行が快適だ。農薬などを使わない野菜のおいしさは特筆に値する。市場ではあらゆる種類の野草が売られている。おばちゃん達が何時の間にも山道を担ぎ下ろしたものである。どこの村へ行っても、杭上家屋の下では豚や鶏が遊んでいる。小さな子供たちは思わず抱きしめてやりたいほど可愛い。

ラオスを囲む国々の人口は先ず中国・雲南省だけで4500万人、ミャンマーが5400万人、ベトナムが8600万人、タイが6300万人と、ラオスよりひと桁大きい。海がないとはいえ人柄が何となくおっとりしているように感じられるのは、山ばかりの過疎国であると同時に、まだまだ農民が圧倒的に多いという理由によるものかと思われる。大国に囲まれながら、ひっそり心豊かに暮らせるならブータンに似ているのかもしれない。ただ市場経済の急激な進展が、これ以上山々の緑を減らす事のないように祈るばかりである。

そのためにエコツーリズムが期待されてもいるのだが、これは本文でも述べたように住民の理解と協力が不可欠であり、相当なエネルギーと時間を必要とする。おそらくは農業指導と同じような根気の要る仕事になるであろう。理念を口で唱えるだけではどうにもならない。この国の行政機構がどれだけ本腰を入れて取り組むかにかかっている。あるいは社会主義という政治体制が、意外に早くそれを可能にしてくれるだろうか。

現地オペレーターの間でも触れたが、こうした面からも人材教育から手をつけていかざるを得ない。持続的な観光開発には即効性の特効薬がない。少ない人口と、緑の山岳自然と、農業という民俗・生活・文化を活用するため、最後の提言で述べたとおり、多少のインフラに対する投資が必要とされている。