

タイ東部における観光ダイビング産業の発展

—南部と差別化された〈棲み分け〉の構造—

宮城学院女子大学現代ビジネス学部 市野澤 潤 平

金沢星稜大学人文学部 小 河 久 志

1. はじめに

タイの国際インバウンド観光開発は、外貨獲得のための国策として、第二次大戦以降、拡大の一途を辿ってきた。亜熱帯性の温暖な気候と長大な海岸に恵まれたタイでは、ベトナム戦争に従軍した米兵の保養地となったタイ湾東岸のパッターヤーを皮切りに、1970年代から80年代にかけては南部アンダマン海沿岸のプーケット島、そしてタイ湾南西域に浮かぶサムイ島において、大規模な海浜リゾート開発が押し進められた。これらの国際的に著名な沿岸部のリゾートエリアは、ビーチに隣接する後背地に多くの宿泊施設と飲食・娯楽施設を擁して多種多様な楽しみを提供する複合型の観光地として、今日に至るまで繁栄を謳歌している。

タイの沿岸域においては、浜辺や海を舞台とするさまざまな観光活動が人気を集めている。タイにおける大規模海浜リゾート開発の多くは、増大する観光需要を素早く吸収する一方で、環境保護や景観に十分配慮した都市計画を伴わずに、民間の旺盛な投資意欲に任せて無秩序に進行してきた (Uthoff 1997)。結果として、ビーチ・エリアに「盛り場」(市野澤 2014) が立地しているが如き相相を呈することになったが、そのような都市的・人工的な娯楽の場と地理的に隣接する形で、人間の管理が及ばない原生自然を資源とする自然立脚型観光も、数多く実施されている (Kontogeorgopoulos 2004)。観光ダイビング (recreational diving) は、そうした観光産業集積地の近隣で展開される自然立脚型観光の一例である。

第三章で詳述するが、観光ダイビングの舞台として望まれるのは、都市化や環境破壊からは懸け離れた、美しく豊かな原生自然である。タイにおいて、その条件に最も当てはまるのは、都市開発が進んだ首都バンコクや工業地帯であるタイ東部 (パッターヤーを含むタイ湾東岸) ではなく、タイ国内では地理的には辺境に位置すると言って良い、南部のアンダマン海 (プーケット島やピーピー島を含む) やタイ湾南西域 (サムイ島や「フルムーン・パーティ」で有名なパンガン島を含む) である。ゆえに南部のふたつの海域が、タイにおける観光ダイビングの舞台として高い評価を受け、国際的にも名高く、多くの観光ダイバーを集めてきた。しかし近年、タイにおける観光ダイビング市場が拡大する中で、ダイビング観光の場としては一義的な魅力に欠けるタイ東部の沿岸においても、ダイビング産業が発展しつつある。本稿は、近年のタイにおいてタイ東部がダイビング・ツーリストを集めるようになってきた理由を、中心的なダイビング観光地である南部との違いを念頭に置きながら、整理し報告する。

本稿が依拠する主たる調査は、市野澤と小河により2013年2月8～15日および2014年3月21～30日に実施された。特に出典を明記していない資料写真は、その際に撮影したものである。また本稿は、補足的な事実関係情報をタイのダイビング・スポットを紹介する複数のウェブサイトから得ているが、それらの最終閲覧は全て2018年5月である。

2. タイにおけるダイビング産業の概観

タイにおける観光ダイビングの歴史は、1970年代までさかのぼる。その黎明期には、欧米人を中心とした外国人の先駆的なツアーリストや在住者が、自身の娯楽としてダイビングを行なうにとどまっていたものが、他の外国人ツアーリストからの需要があることを受けて、次第に商業化していったようである。筆者が現地で証言を得られた限りでは、1980年代には外国人経営によるダイビング・ショップがパッターヤーやプーケットに複数存在しており、そのなかには日本人経営によるものもあった。2017年現在では、定員数十名の大型ダイビング専用船を複数所有する規模のショップから、インターネットを活用して営業を行なう個人のフリーランサーまで、大小様々の業者が数百のオーダーで存在している（行政などによる包括的な統計がないので、正式な数は不明）。

タイにおける観光ダイビングの需要は、20世紀はその大部分が外国人（観光客および一部の在住者）によって占められていたが、21世紀に入ってタイ人市場が急成長している。加えてアジア各国やロシアなど経済新興国からのツアーリストも増大しているため、タイの観光ダイビング市場は全体として拡大の一途を辿っている。タイ国内の沿岸域で観光ダイビングが盛んなエリアは、先述したように粗々3つに大別できる。すなわち、プーケット島と海洋国立公園のシミラン諸島を擁する南部マレー半島西岸のアンダマン海、マレー半島を挟んで反対側のタイ湾南西部に浮かぶサムイ島と近隣のタオ島、そしてバンコクから陸路で日帰り圏内に入る、パッターヤーやラヨーンなどのタイ湾東岸エリアである。近年では、需要の拡大を受けて新たなダイビング・ポイントの開発が進み、サムイ島・タオ島へ向かうフェリーの出発港となるチェンポンをはじめとするマレー半島東岸（タイ湾の南西側）や、ラヨーンよりもさらに東のカンボジア方面に連なるタイ最東部の海岸線一帯においても、ダイビング・サービスを提供する業者が登場してきている。また、バンコクで営業するダイビング・ショップまたは個人のダイビング・インストラクター/ガイドが開催するツアーも、これらの新興地域を視野に入れるようになってきている。

タイ南部のマレー半島を挟んだふたつのエリア、すなわちアンダマン海とタイ湾南西部の複数の離島は、青い海と白い砂浜に彩られた美しい海を売りにするマリナー・リゾート開発が進められたエリアであり、そこで展開されるダイビング・ツーリズムでは、透明度の高い海中環境とリーフ（サンゴ礁）に息づく豊かな生態系が、最大の魅力となっている。近年、観光インフラ開発の中心であるプーケット島などでビーチ・エリアの水質悪化が進み、観光ダイビングに必ずしも適した自然環境とは言えなくなってきているが、それでもプーケットを起点として近隣の離島などに足を伸ばせば良好な水中景観が楽しめるため、同地を訪れるツアーリストの増加傾向を追い風に、観光ダイビング・ビジネスも拡大の一途を辿ってきた。特に、タイ領アンダマン海北方には海洋国立公園に指定されているシミラン諸島・スリン諸島海域があり、オーバーナイト・クルーズでそこまで足を伸ばせば、世界のベスト

ト・ダイビング・ポイントの一つに数えられる水中の壮観を堪能できる。タオ島を中心とするタイ湾南西部エリアでは、水質の透明度では平均してアンダマン海に一步後れを取るものの、生物相は非常に厚く、魚の群れに圧倒されるようなダイビングを楽しむことが出来る。総じて、これら南部の海域には、ダイビング雑誌のカラグラビアやテレビのドキュメンタリーで描写される通りの美しく豊かな水中環境があり、そこでは、一般的な観光ダイバーが求めるイメージに沿うダイビング体験が提供されている。

一方、タイ湾東部の沿岸域では早くから工業開発が進み、チョンブリー県やラヨーン県に複数の大規模工業団地が建設されてきた。ゆえにこの沿岸域では南部以上に、海の水質悪化が進んでいる。タイ最大の海浜リゾート地であるパッタヤーは、地理的にはレムチャバン港（チョンブリー県）とマーブタープット港（ラヨーン県）というふたつの大きな工業港に挟まれた立地であって、観光ダイビングという観点からすると、その近辺の水質や海中生物相は良好で豊かとは言い難い。しかし近年、パッタヤーはもちろん、必ずしも海浜観光地としては著名ではなかったラヨーン県、そしてバンコクを起点に考えるとさらに遠方となるチャンタブリー県やカンボジア国境近くのトラート県に至るまで、ダイビング観光地としての開発が始まっている。

透明度の高い美しい海と豊かな生物相を観光資源として求めるダイビング・ツーリズムの文脈において、タイ東部の沿岸は南部に比べて明らかに魅力を欠くと思われるが、その不利にもかかわらず同地を訪れるダイバー数は増大してきている（公的な統計などはないので、現地関係者の所感を総合したところによる）。続く第三章と第四章でタイ湾東岸のダイビング・ビジネスの現状を概観した上で、第五章では、同地にダイビング産業が一定の規模で成立し、さらなる拡大を続けている状況要因を整理する。

3. マリン・ワイルドライフ・ツーリズムとしての観光ダイビングと環境問題

観光ダイビングは、海中に潜ってサンゴ礁やリーフの生態系を觀賞するという、野生生物観光（wildlife tourism）としての側面を強くもつ。ほとんどのダイビング・ツーリストにとって、海棲生物との出会いはダイビングの楽しみの中核に位置付けられるものであり、それがゆえに、手つかずの原生自然が残る生物相の豊かな海域（ただし一般的には海岸線からほど近いエリアに限定される）が、観光ダイビングの目的地/舞台として高く評価される。水中に滞在するというスクーバ・ダイビング活動の性質上、海水の透明度も、ダイバーの満足度に大きく影響する。海水の汚染が進んで良好な水中視界が望めなければ、海棲生物を見ることも、その写真を撮ることも満足にできないからだ（それ以前に、水質汚染が進んだ海域では、生物相も衰滅している場合が多い）。水質汚染から免れて海水の透明度が高く、質量共に豊かな生物相に恵まれている海域が、観光ダイビングの舞台として称揚されるのは、世界中に共通する傾向である。

観光ダイビングの魅力には様々な側面があるが（圓田 2010）、海棲生物をみるのが、一般的なダイビング客の興味の中心にあることは、間違いない。海浜リゾートとして開発が進み、ホテルや商業施設が砂浜沿いに建ち並ぶようになったアンダマン海のプーケット西岸では、かつての良好な水質

が失われ、生物相も貧弱になったというのが、現地のダイビング業界における共通認識である。ゆえに、今日ではプーケット本島の沿岸では観光ダイビングが実施されることはあまりなく、日帰りであれば片道1〜3時間を掛けて、近海の離島まで足を伸ばすツアーが主流となっている。タイ湾側のサムイ島も海浜リゾートとしての開発が進んで多数の観光客を呼び寄せているが、この海域で開催されるダイビング・ツアーの多くは、サムイ島よりも近隣のタオ島周辺のポイントを目的地とすることが多い。タオ島周辺海域のほうが生物相が豊かだと考えられているためである。つまり、プーケット島とサムイ島、いずれに場合についても、多数の観光客が滞在する大規模海浜リゾート至近の海ではなく、そこを起点として、海棲生物との出会いを高いクオリティで楽しめる海域に遠征することで、ダイバー客のニーズを満たす観光ダイビング産業が成り立っている。

プーケットの場合は、本島から離島へと遠征するツアーを組むために30〜50名の客を乗せることが出来る大型のダイビング専用船が使用されているが、その建造費や燃料代などのコストが上乗せされるため、ツアーの単価は比較的高額となる。一方、サムイ島の近隣にあってタオ島は、ダイビングのみを目標とする客を取り込む、ダイビングに特化した観光地として成り立っている。観光客へのダイビング・ツアーの販売価格も遥かに安い。タオ島は、海そのものの魅力に加えて、プーケットに比べての圧倒的な価格競争力を武器として、若者やバックパッカー客を数多く引き寄せている（タオ島のいくつかのダイビング・ショップは、バンコクのバックパッカー街として有名なカオサン通りに窓口店舗を開いている）。

タイ南部のダイビング観光地は、観光客が滞在する場所での海中環境の貧弱化が進んでいても、そこを起点に遠出するツアーを組むことで、観光ダイバーたちのニーズに応えることが出来ている。しかし、タイ湾東部の海域では、いささか状況が異なる。プーケットやサムイ島を規模的には上回る巨大海浜リゾートのパッターヤーは、多数のダイビング・ショップを擁して、毎日数百人規模の観光ダイバーたちを日帰りツアーに送り出している。パッターヤー・ビーチは、深刻な水質汚染から、ダイビングには全く不適だとみなされているため、日帰りツアーはパッターヤー・シティ沿岸（またはパッターヤー湾内）ではなく、沖合のサック島、ラーン島、パーイ島などに遠出して行われている。しかしそれらの島々の沿岸も、海中環境はタイ南部のダイビング観光地と比較すると、著しく貧弱である。タイ湾東部で観光ダイビングが行なわれている他のエリア、すなわちサメサン、ラヨーン東部、チャーン島などについても、パッターヤー・シティ沿岸ほどではないが水質の悪化が進み、ダイバーたちにとっての観光資源となる海中の自然は必ずしも豊かとは言えない。

タイにおいては今日、海洋汚染が重大な問題として取り上げられるようになってきている。タイでは、汚水処理や下水のシステムの構築が遅れ、都市の生活排水や工業地域からの排水などが、十分に処理されずに河川に排出されてきた歴史がある。特にバンコク周辺での水質汚染は顕著なものとなり、バンコク中心部を流れてタイ湾に注ぐチャオプラヤー川に代表される河川、埋め立てが進んだとは言え未だにバンコク市内および郊外に張り巡らされている運河、そして地下水など、生活用水の水質劣化が問題となっている。残念ながら、生活用水汚染への問題意識は高まってきたが、汚水処理と下水のインフラストラクチャーの整備は一朝一夕にはいかないため、十分に状況が改善されたとは言えない現状がある。そして、バンコクにおける水質汚染と根を同じくする問題が、パッターヤー、プー

ケット（特にパトン・ビーチ）、サムイ島などの重点開発された海浜リゾートにおいても見られるのである。

先に述べたように、これらは政府の主導によって宿泊・商業施設の建設を中心とする観光開発が推し進められたエリアである。つまり、プーケット島とサムイ島の場合には特に顕著だが、いずれも観光開発が始まる以前は人口過疎エリアであり、従前から下水や汚水処理にかかわるインフラストラクチャーがほぼ皆無と良い状態であった。観光開発が進むにつれて、観光客および観光業従事者の急激な人口流入が生じた。結果として生活排水も急増したわけだが、その急速な人口増加に比例するだけの規模の下水・汚水処理インフラ整備が全く追いつかないまま、今日に至っている。さらに、バンコクに近いタイ湾東部は、元々工業化が進んでいた地域であったことから、観光業にかかわる生活排水がビーチ周辺に流入した影響にとどまらない、広域での水質悪化が見られるのである。

観光ダイビングの文脈において望まれない海中環境の悪化とは、微少ゴミやプランクトンなどの有機浮遊物の増大から来る海水の透明度の悪化、それと同時並行的に生じるサンゴの死滅およびサンゴ礁の縮小、海棲生物の質的・量的な減少などである。プーケット島では、観光開発が最も進んだパトン・ビーチを筆頭に、本島西岸の観光地での水質汚染が進行している。筆者の経験からしても、パトン・ビーチでは、ホテルやレストランから排出される汚水が道路沿いのドブ川に流れ込んでいる様子を、あちこちで見かけた。そのドブ川は、途中で何らの汚水処理を施されることもなく、ビーチ（の両端の観光客が少ないエリア）に流れ込んでいる。観光業に従事する現地住民たちは、その事実をよく知っているため、彼らと話をすると、「自分はビーチでは泳がない」といった発言を頻繁に耳にすることになる（筆者自身、かつて調査で2年ほどパトンに在住したが、そのビーチで泳いだことは一度もない）。近年では、パトン以外のビーチでも、水質汚染が懸念されるようになってきた。2014年4月には、プーケットのカロン・ビーチで謎の黒い水が大量に砂浜から海へと流れ出て観光客の不安を誘ったが（Global News Asia 2014）、これも原因をたどれば未処理の生活排水に辿り着くと思われる。さらに、プーケット本島からダイビング専用船で1.5～3時間の距離に点在する、ラチャ島やピーピー島などの離島でも、透明度の悪化と海棲生物の減少が始まっているというのが、現地のダイビング・ガイドたちが多かれ少なかれ抱いている感想である。事実、ピーピー島のマヤ湾では、観光客の増大がもたらす環境破壊が問題視されて、2018年の6月から9月まで、一切の観光客の立ち入りを禁ずる閉鎖措置がとられることになった（AFPBB 2018）。

タイ湾東部のパッターヤでは、プーケットに先駆けて水質汚染が進行してきた。タイの官民における環境保護意識の高まりから、かつてに比べて幾分の改善が見られるとはされるものの、2016年の時点でも、パッターヤ・ビーチの水質は海水浴に不適とされるほど、水質汚染の問題は深刻である。一般に、パッターヤにある程度なじみがある（特にリピーターの）観光客たちは、パッターヤについては、海水に浸かるための場所ではなく、ビーチに面した街での飲み食いや各種の娯楽アクティビティを楽しむ場所だとみなしている。筆者の調査経験からしても、近隣の離島への日帰りダイビング・ツアーから戻ってくる途中で、そこはかたく悪臭が漂ってくることで、パッターヤの栈橋が近づいてきたと分かったほどである。パッターヤ近海は遠浅で、レムチャバン港に出入りするタンカーなどの大型船が砂を巻き上げながらひっきりなしに行き来することもあり、仮に生活・工業排水の流入を

減らしても、近海の水質の大幅改善は見込めない（タイの日系ダイビング・ショップの社長談）。近年、水質汚染を緩和するために排水への規制が強化されたが、何十年もかけて開発が進んできたパッタヤー・シティおよび工業地帯の規模を考えれば、今後パッタヤーおよびその近郊が、タイ南部のような自然美を売りにするダイビング観光地に衣替えすることは、到底望めないだろう。

4. 東部の事例

本章は、タイ東部を代表する海浜リゾートであるパッタヤーを中心に、近年そこから地理的に拡大する形でダイビング・ツーリズムの受け皿として集客数を増している、サメサン、ラヨン東部、チャーノン島を補足的に取り上げて、タイ東部の観光ダイビングの概要を描き出す。

①パッタヤー

パッタヤー（phatthaya）は、バンコクから南東に約 150 km 離れたチョンブリー県の西海岸に位置する町である。バンコクから車で約 2 時間とアクセス至便なこの町は、1960年代に米軍が保養地として使用したことを契機に観光開発が進んだ。マリンスポーツのみならずショッピングやナイトライフなどさまざまなアクティビティを楽しめるパッタヤーは今日、タイ有数の観光地として国内外から多くの観光客を受け入れている【写真 1, 2】。

パッタヤーは、タイ東部のダイビング・ビジネスの草分けである。パッタヤーでは1960年代から宿泊・飲食・ショッピング・娯楽産業が複合的に規模を拡大し、圧倒的な集客力をもつ巨大なビーチ「盛り場」へと成長した。今日、年間延べ900万人におよぶ外国人観光客がパッタヤーを訪れるとされるが、それだけ多数の人間が海浜観光地を訪れるなかには、観光ダイビングへの需要も当然のごとくに存在する。パッタヤーにおける観光ダイビング・ビジネスは、同地におけるダイビング観光



写真1 パッタヤー・ビーチ沿いにホテル、飲食店、商店、各種娯楽施設を擁する繁華街が成立している。



写真2 パッターヤ・ビーチ沖には観光船や輸送船など様々な船が航行している。

資源の豊かさに立脚してではなく、外国人観光客市場の破格な規模が内包する多様性のひとつとして誕生し、発展してきた。パッターヤで観光ダイビングが始まった時期は定かではないが、恐らく1970年代までさかのぼることができる。黎明期からのパッターヤの観光ダイビング産業を牽引してきたのは欧米人であったが、近年では、ダイビング・ショップの経営者としても客としても、日本人を含むアジア系の外国人やタイ人の参入が目立っている。

パッターヤのダイビング・ポイントは本土から離れた沖合にある【図1】。上述したように、パッターヤ沿岸のビーチ・エリアは、観光ダイビングには不適な場所とみなされている。観光ダイバーの多くは、パッターヤやジョムティエン・ビーチの栈橋から船に乗ってダイビング・ポイントに移動する【写真3、写真4】。パッターヤ周辺の海水温は27～30度と年中ダイビングすることができるが、南部と比べて透明度は低い。透明度があがる乾季（11～3月）がダイビングに最も適した時期である¹。パッターヤでできるダイビングは、サンゴ礁や砂地などの自然の海底に潜るコーラル・ダイビング（coral diving）と、主に沈船などの人工物を目的物として潜るレック²・ダイビング（wreck diving）である。パッターヤのコーラル・ダイビングのポイントは、水深3～15mにあり海底は砂地になっている。このため、初級者であっても大半のポイントを潜ることができる。主なコーラル・ダイビングのポイントは、沖合にあるサック島（ko sak）やラーン島（ko lan）、リン島（ko ling）、クルンバーダーン島（ko klung badan）、マーンウィチャイ島（ko manwichai）といった島の周囲にある。パッターヤ周辺におけるレック・ダイビングの主なポイント³は、パーイ島（ko phai）近くに沈む Khram⁴ やサック島近くにある Kut⁵ などである【写真5】。それらの沈船は、深度30mまたはそ

¹ それでも10mほどと決してよいとはいえない。雨季（5～10月）には、バンコクとパッターヤの間を流れるパンパコーン川の濁った水の影響で乾季の半分近くまで落ちる。

² 沈船は、観光ダイビングに使用できるだけでなく漁業的価値のある海棲生物の産卵、生息場所になるなど多面的な機能を有している。

³ 東部をはじめとするタイのレック・ダイビングのスポットについては、Thai Wreck Diverのウェブサイト（<http://www.thaiwreckdiver.com>）に詳しい。

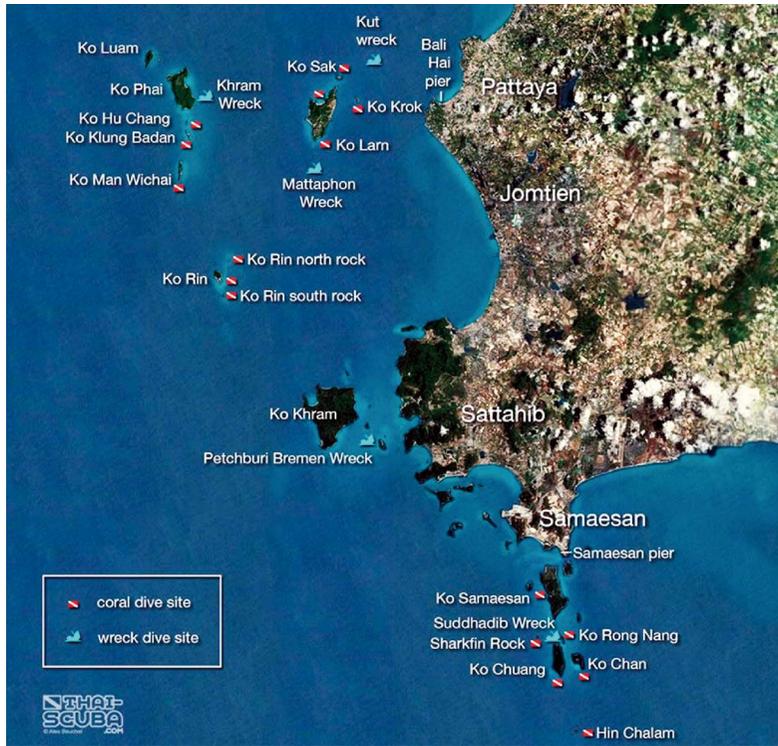


図1 パッタヤーとサメサン周辺の主なダイビング・ポイント (Thai-Scuba 2018b)



写真3 パッタヤー・ビーチの観光栈橋。ここにダイビング船が発着する。

⁴ 海棲生物の産卵場としてタイ海軍が2003年1月30日に沈めた軍艦。現在タイ海軍がダイビング・ポイントとして管理している。船底まで約30m、船の最上部まで約15mの深さがある (Jomtien Dive Center 2018)。

⁵ タイ国王の在位60年を記念して人工漁礁と海棲生物の産卵場としてタイ海軍が2006年9月17日に沈めた軍艦。Khrumと同様に現在、タイ海軍がダイビング・ポイントとして管理している。船底まで約30m、船の最上部まで約10mの深さがある (Thai Wreck Diver 2018c)。



写真4 棧橋付近の様子。大量のゴミが捨てられており、環境悪化が懸念される。

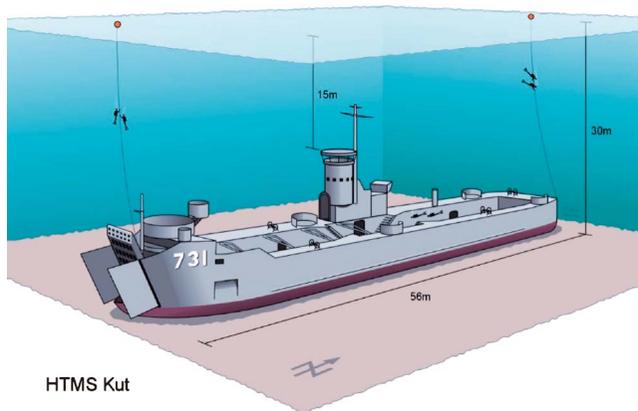


写真5 沈船 Kut (Thai Wreck Diver 2018c)

れ以上の海底に横たわっているため、甲板部分でさえも 20 m 内外の深さにあり、安全上の理由から中級者以上のダイバーしか潜ることができない。深さに加えて、時間帯にもよるが一般に潮流が強く、水中の透明度も悪いことが多いのも、初心者の参加が推奨されない大きな理由である。

プーケット近海を含むアンダマン海域やタオ島周辺に比較すると、上記の離島エリアを含めて、パッター近海の中環境は、観光ダイビングという観点からみて明らかに貧弱である。海水の透明度は悪く、アンダマン海では水中の見通し距離が 20 m から 30 m あるのが珍しくないのに対して、パタヤの近海では 10 m を切るのが常態である。2~3 m 程度のこともざらで、ひどい場合には自分のすぐとなり泳ぐダイバーの姿を目視できないことさえある。観光ダイビングでの観察対象となる水棲生物相も質量ともに決して豊かとは言えず、特に砂地では底生の魚類と甲殻類を時折見かける程度にすぎない。水質悪化のため、サンゴ礁はあまり発達しておらず、日帰りダイビング・ツアーが日常的に訪れるパッター周辺の離島のなかではもっとも遠方にあるリン島などの浅場に、散在している

のみである。30 m 以深まで造礁サンゴが発達しているアングマン海域とは異なり、パッターヤ周辺では比較的浅い水深でしかサンゴを見ることができない。また結果としてその種類も限定される。したがって、パッターヤ近海（とりわけサック島やパーイ島など）においては、コーラル・ダイビングとはいってもサンゴ礁の生態系を楽しむことはできず、多くは遠浅の砂地を延々と這うようにして泳ぐことになる。

パッターヤを訪れるダイビング・ツーリストは、かつては西欧や北米、オーストラリアからやってくるダイビング愛好者が多かったが、近年ではロシア、中国、東南アジアの経済新興国からの団体客が、最大のマーケットを形成している。それらの団体客については、ダイビング愛好者というよりは、南国海浜リゾートを満喫するための一要素として、多くの場合はつまみ食的にダイビングもするに過ぎないようだ。彼らはダイビングを主目的としてパッターヤにやってくるわけではなく、一般のダイビング・ツーリストほどには、観光資源としての海中環境の質にはうるさくない。ともかくダイビングをした、という非日常の経験を持ち帰れることができればそれでよいという程度の関与度である。こうしたニーズに応える（そして数多い団体ツーリストを効率よくさばく）ため、近年のパッターヤでは、ロシア人や中国人を専門に受け入れるダイビング・ショップが登場している。ダイビング愛好者と言えるツーリストとしては、欧米人に加えて日本人も少なからずいるのに加えて、近年ではタイ人の比重が激増し、2010年代に至って欧米人と日本人を圧倒する数的ボリュームとなっている。これらのダイビング愛好者たちは、タイ人はもちろん欧米人や日本人の場合であっても、バンコク在住者がその多くの部分を占めている。ロシア人や中国人のほとんどが国際インバウンド・ツーリストであるのとは対照的である。後述するように、パッターヤ以外の国際的な知名度を欠くタイ湾東部のダイビング市場は、主に外国からではなくバンコクからのツーリストによって形成されている。

②サメサン

サメサン (samaesan) は、バンコクから南東に約 180 km、パッターヤから南に約 50 km のところに位置するタイ湾に面した港町である【写真 6】。バンコクから車で約 3 時間、パッターヤからは約 1 時間かかる。サメサンの沖合には、大小さまざまな島が点在しており、それらの一部が観光ダイビングのスポットとなっている。サメサンの小さな港にある栈橋は本来漁業の水揚げのために建設されたものである。現在もその主たる使用者は漁業者であり、ダイビング業者による利用は、漁船の出航や水揚げ作業の合間を縫っての間歇的なものにとどまっている。漁業が盛んなサメサンで観光ダイビングが始まったのは2010年代に入ってからである。ただし、現時点でサメサンにダイビング・ショップは存在しない。サメサンの港を拠点とするダイビング関連事業者は、漁船の一部を改造してダイビング用のタンクを積めるようにした船の持ち主のみで、そのビジネスは基本的に、バンコクやパッターヤのダイビング・ショップが開催するツアー客を乗せること、またはそれらのツアーに貸し切りで船を提供することに限定される。サメサンを訪れるダイバーのほとんど全てが、バンコクやパッターヤのショップでツアーに参加し、サメサンの漁港に停泊してあるダイビング船に乗ってダイビングサイトに赴く【写真 7】。サメサンでのダイビング・ツアーは、パッターヤのように複数事業者によって恒常的に開催されているわけではなく、良好な海況が見込まれる限定された季節に、各ショ



写真6 サメサンの棧橋に停泊する漁船。サメサンの主たる生業は漁業である。



写真7 サメサンの棧橋。漁船とともにダイビング船も発着する。

ップが一定の参加希望者を集めることができたときのみ、開催される。バンコク在住者以外のツアー参加者は、ほとんどいないのが実情である。

サメサンでもパッタヤー同様、コーラル・ダイビングとともにレック・ダイビングも楽しむことができる。サメサンの主なダイビング・ポイントは、コーラル・ダイビングはサメサン島 (ko samae-san) やジュアン島 (ko cuang)、ジャーン島 (ko can)、ローンナン島 (ko rongnang) の周り、レック・ダイビングは爆撃により1945年6月1日に沈没した輸送船 Suddhadi⁶【写真8】と、サメサン

⁶ 別名 Hardeep。サメサン島とジュアン島のあいだに位置する。船底まで約26 m、船の最上部まで約16 mの深さがある (Thai Wreck Diver 2018a)。

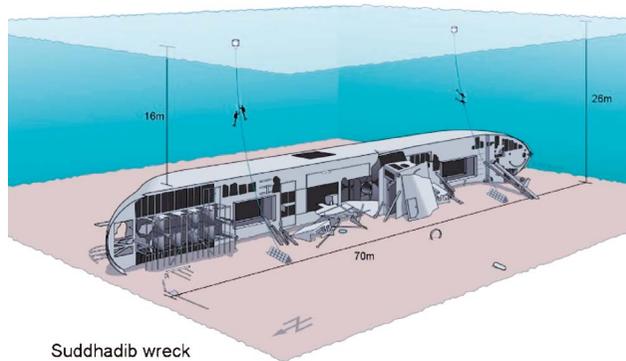


写真8 沈船 Suddhadi (Hardeep) (Thai Wreck Diver 2018a)

西部にあるクラーム島 (ko khram) 近くに沈む輸送船 Petchburi Bremen⁷ 等がある【図1】。サメサンでのレック・ダイブは、パッタヤー近海の深場にある沈船でのダイビングに比べると、比較的浅い深度や見通しの良さなどの点から、初心者にも参加しやすい。

サメサンで観光ダイビング開発が始まった要因としては、パッタヤー周辺の海域の環境が開発の進展等により悪化したことがあげられる。また、近年の観光ダイバーの増加と、それにとまう新たなダイビング・スポット開発への需要の高まりも無視できない。サメサンは、パッタヤーよりは幾分なりとも透明度が高く、海棲生物の種類も多い。また、隠れ根をはじめパッタヤーにはあまり見られない海底地形も存在する。加えて、パッタヤーと比べてダイバーの数が少なく静かな点や、水上バイクやスピードボートの往来がほとんどないので安全という点も、サメサンの特徴として指摘できる。海浜/海洋観光地としてのサメサンは、少なくとも現状はほぼダイビング客に特化している。普段はパッタヤーでダイビングをしている者たちは、ツアー参加者募集のタイミングが合えば、パッタヤーよりは海中環境に恵まれたサメサンに遠征するのを厭わない。

③ラヨン東部

ラヨン (rayong) は、バンコクから南東に 200 km ほど離れたところに位置する港町である。ラヨンから東に約 40 km 離れたバーンペーの 6.5 km 沖合に浮かぶサメット島 (ko samet) と、同じくラヨンから東に 65 km ほど離れたメーピム (mae phim) が、ラヨンにおける観光ダイビングの中心となっている。バンコクからサメット島、メーピムまでの移動時間が早くても 3 時間強、そして 4 時間以上かかるのも珍しくないことを踏まえると、ラヨン東部がバンコクから日帰りダイビングができる最東端といえる。ラヨンでは 2000 年代から試験的にダイビング・ツアー開催が始められ、2010 年頃からバンコクやパッタヤーのショップに新たなダイビング・スポットとして積極的に売り込みがなされるようになった。現在では、複数のダイビング事業者がラヨンのビーチ・エリアに店を構えるに至っている。

⁷ バンコクから中国のスイトウ (汕頭) に向けて米を輸送中の 1920 年に沈没。船底まで約 24 m、船の最上部まで約 10 m の深さがある (Thai Wreck Diver 2018d)。



図2 ラヨーン周辺の主なダイビング・ポイント (Thai-Scuba 2018c)

ラヨーン東部の沖合には、大小さまざまな島が点在しており、それらの一部が観光ダイビングの目的地的となっている。パッタヤーやサメサンと同様に、ラヨーン東部の沖合で行われる観光ダイビングは、コーラル・ダイビングとレック・ダイビングである。コーラル・ダイビングは主にサメット島やタル島 (ko thalu)、マンクラン島 (ko man klang) の周囲で行われ、レックとしてはマンノーク島 (ko man nok) の南に沈む Phetra⁸がある【図2】。ラヨーン周辺の砂浜はサンゴ・貝殻由来ではなく、主に礫質で白くないため、タイのビーチとしては美的魅力に欠ける。したがって海浜リゾートとして開発するには、景観という観点から不利がある。しかしダイバーは一般に、砂浜の白さよりも海中における透明度や生物相の豊かさを重視する。ラヨーン近海は、海棲生物の住処となる岩礁に恵まれ、一般的に魅力的なダイビング・ポイントとみなされる、水面に顔を出していない隠れ根も多い。そして生息している生き物の種類は、パッタヤーとは微妙に異なるという。海況にもよるが、透明度がプーケット並みによいこともある。こうした点は、ダイビング観光地としての、パッタヤーに抗する優位性をもたらすだろう。砂浜の色にかかわらず観光客を集めることができるという意味で、観光ダイビングは今後のラヨーン地域における観光コンテンツのひとつとして期待がかけられている。

14の砂浜を有するサメット島は、外国人観光客だけでなくバンコク在住のタイ人も多く訪れるタイ東部屈指のリゾート島である。1981年に近隣の11の島等とともにカーオ・レーム・ヤーとサメッ

⁸ パッタヤー沖に沈む Mattaphon と同型のタイ軍の軍艦。2012年10月23日に沈められた。船底まで約 22 m の深さがある (Thai-Scuba 2018d)。



写真9 メーピムの様子。ビーチ沿いの道路脇に飲食店や宿泊施設が並んでいる。

ト群島国立公園に指定されたことが、サメット島の観光化の契機とされる (Koh Samet Ferry and Speedboat Timetables 2018)。サメット島で観光ダイビングが始められたのはいつのことか定かではないが、サメット島やタル島、ジャン島 (ko can) といった国立公園内にある島々の周囲が観光ダイビングに利用されている。現在、サメット島にある2軒のダイビングショップ (PADI 認定) が、上記スポットでのダイビング・ツアーを運営している (Explore Koh Samet 2018)。

メーピムは、タイ湾に面した東部に長さ6 kmにおよぶ砂浜が続く海浜リゾートである【写真9】。メーピムの沖合に、タル島やマンクラン島、沈船 Phetra といったダイビング・ポイントがある。メーピムで観光ダイビングが始まったのは2010年代である。現在、同地には2軒のダイビング・ショップがあり、上記のポイントを周るツアーを提供している。

ラヨン東部では、タル島北東部のサンド・テラス (sand terrace) と呼ばれる場所に elephant ear sponge (海綿の一種) の群生がある。タイ国内の他の地域では見ることのできない光景である。また、ラヨン東部でのダイビング・ツアーの目的地としては最南端に位置する岩礁の hin alhambra と hin ploeng は、日によってはタイ東部有数の海中環境になるという (Thai-Scuba 2018c)。ただし、海況の問題もあって、実際にそこを訪れるダイビング・ツアーが組まれることは滅多にない。

筆者が話を聞いたバンコクのダイビング・ショップ従業員の経験談からすると、ラヨンのダイビングは、楽しみの内容的にも、往復にかかる時間・労力という意味からも、バンコクからパッタヤーへのツアーの延長線上にあるという。つまり、週末を利用して、または少し無理をすれば日帰りでも行くことができる気軽なダイビング・スポットである。片道2時間弱で、しかもダイビング以外の

娯楽や飲食店も充実しているパッタヤーとは異なり、ラヨーンへの日帰りまたは1泊2日のツアーは、往復の長時間移動とダイビングのみが構成要素となる、いわゆる「弾丸ツアー」である。しかし、海況次第でパッタヤーに比べて相当良質な水中環境が期待できるため、多少の無理はあってもラヨーンまで足を伸ばしたいというニーズは確実にあるという。ただし、通常の週末ではない特別な長期休みとなると、バンコク在住者のほとんどが、ラヨーンは選ばずにアンダマン海やタオ島まで出向くことになる（3連休程度であれば、後述するチャーン島に行く場合もある）。ダイビング・ツーリストにとってラヨーンはあくまでも、週末に行くパッタヤーの代替の域にとどまっている。

ラヨーンの中環境は、海況に恵まれればブーケット圏にも比肩し得る透明度と海棲生物相を見せてくれるが、運が悪いとパッタヤーで潜ると大差ない結果になるという。良いときと悪いときの振り幅が大きいために、ダイビング事業者としてはツアーを組み合わせづら。パッタヤーよりも長時間の移動を要する上に、海から戻った後に夜の繁華街を楽しむなどの追加の魅力要素が、ラヨーンには欠落している。こうした不安要因を抱えているために、バンコクやパッタヤーのショップはラヨーンを主要商品とはしていないが、パッタヤーを代替する選択肢としては確実に認知度を得ており、ラヨーンを訪れるダイバーは増加している。

④チャーン島

チャーン島 (ko chang) は、バンコクから南東に約 350 km 離れたカンボジアとの国境近くにある島である。1982年にチャーン島とその周囲にある52の島がチャーン島群国立公園（海洋公園）に指定されて以降、観光開発が急速に進んでいる。

パッタヤーやサメサン、ラヨーン東部と同様に、チャーン島とその周辺で行われる観光ダイビングも、コーラル・ダイビングとレック・ダイビングである。ダイビング・ポイントは、チャーン島の南部に集中している。コーラル・ダイビングの主なサイトは、チャーン島やマーク島 (ko mak)、クワット島 (ko kud) の周囲、レック・ダイビングは全長117メートルと観光ダイビングができる沈船としてはタイ最大級の Chang⁹【写真10】や2013年にダイビング用としてチャーン島南側に沈められた T11などがある【図3】(DD Divers 2018)。

チャーン島にある最古参のダイビング・ショップのオーナーの話によると、チャーン島で観光ダイビングが始まったのは2000年頃のこと、年を追うごとに観光ダイバーやダイビング事業者の数が増えているという。チャーン島にあるダイビング・ショップは、南部のバーン・バオ (bang bao) に集中しており、ダイビング船の大半がこのバーン・バオにある棧橋から出港する【写真11】。チャーン島を基点とするダイビング・ツアー（日帰り）の多くは、島の南部にある hin luk bat や hin rap といった隠れ根と、巨大な沈船 Chang を巡るという。また、チャーン島の南に位置するマーク島やクワット島にもダイビング・ショップがあり、各島の周囲にあるダイビング・ポイントを回るツアーを組んでいる。両島で観光ダイビングが始まったのは、ここ10年ほどのことで、チャーン島を訪れ

⁹ タイ軍の軍艦。2012年11月22日にダイビングサイトとして、チャーン島の南西側に沈められた。船底まで約 32 m、船の最上部まで水深 3 m の深さがある。全てのレベルのダイバーがアクセスできる沈船である (Thai Wreck Diver 2018b)。



写真10 観光ダイビング用に沈められる前の軍艦 Chang (iamKohChang 2018)



図3 チャーン島周辺の主なダイビング・ポイント (Thai-Scuba 2018a)



写真11 パーン・パオの棧橋。ここにダイビング船が発着する。

る観光ダイバーの増加が背景にあるという。

チャーン島のダイビング・ポイントは、タイ東部のなかでは海棲生物の数と種類に恵まれ、海中の透明度が高い。ラヨンほどの海況による海中環境のぶれもないようである。こうした条件の良さについては、パッタヤーやサメサンと比べて都市部からの距離があることに加えて、チャーン島の周辺には海洋環境に悪影響を与える工場や港湾施設等が少ないことや、ダイビング・ポイントが比較的沖合にあることなどが、少なからず関わっていると考えられる。

チャーン島はバンコクから車とフェリーで6時間ほど、マーク島とクート島に至ってはチャーン島から更に船で南下しなければならず、パッタヤーやサメサンと比べて遙か遠方にある。このため、バンコクから日帰りするのは難しい。バンコクからチャーン島を訪れるダイバーの大半は、2泊3日程度の泊りがけのツアーに参加する。近年、バンコクにあるダイビング・ショップは、チャーン島へのツアーを熱心に開催するようになってきている。プーケットやタオ島は、ダイビング・ツーリズムの目的地としてはより魅力的であり需要も大きい。古くから観光開発が進んで現地に数多くのダイビング・ショップがあるため、バンコクからの観光客は、バンコク発のツアーに参加しなくても、単独で現地を訪れて気軽にそこのショップを利用することができる。ダイビング経験を積んだ者ほど、その傾向は強くなる。対して後進の観光地であるチャーン島は、パッタヤーやプーケットに比べれば観光客の受け入れ体制はまだまだ発展途上である。空路の使用が一般的であるプーケットやタオ島と異なり、チャーン島へは陸路で往復するしかないが、都市部の路線バス並みに発着本数があるパッタヤー行きに比べて、自力でチャーン島へのバスを手配するのは面倒だし不確実性も高い。こうした条件により、バンコクのショップにとってはマーケティングの観点から、自社で開催するバンコク発着のツアーの有望な目的地であるとみなされている。バンコクから安価に陸路で往復できること（プーケットにも陸路で行けなくはないが、片道10時間以上かかるため現実的ではない）、そしてタイで最大級の沈船があること。このふたつの特徴が、2泊程度の短期の泊まりがけで訪れる目的地という、タイのダイビング市場におけるチャーン島の生存ニッチを存立させている。

5. タイ湾東岸の誘客要因

本章では、ダイバーが南部と比べて透明度が低く海棲生物の種類も少ない東部を訪れる理由はなにか、東部の誘客要因を南部との比較を通して検討する。

まず指摘したいのが、バンコクからのアクセスの良さである。バンコクから車で2時間弱で行けるパッタヤー、およびそこから1時間圏内にあるサメサンとラヨーンでは日帰りダイビングをすることができる。バンコクから車で6時間ほどかかるチェーン島で日帰りダイビングをするのは難しいが、週末を使えば余裕をもってダイビングを楽しむことができる。いずれにせよ、バンコクから東部への移動距離は、南部の観光ダイビングの中心地であるプーケット（約840 km）やタオ島・サムイ島（約760 km）の半分以下である。仮にプーケットやサムイ島を陸路（プラス海路）で訪れるとするなら、移動だけで2日を費やさなければならない。

ダイビング・ツーリズムに特有の考慮点として、ダイビング直後の航空機利用の制限がある。東部への移動手段は車だが、バンコクから距離がある南部へは、充実した空路に行くことになる。スクーバ・ダイビングにおいては、身体に大きな水圧が掛かる深い潜水中にダイバーの体組織に溶け込む形で取り込まれていた窒素が、急な浮上に伴って血管内に気泡化して出てきてしまうために生じる痛みやしびれなどの症状、すなわち減圧症の予防に努めなければならない。空路で移動している間（航空機の客室内）は、1気圧を下回る低圧状況に身を置くことになるため、減圧症が誘発される可能性が高まる。その危険を回避するために、ダイビングを終えて浮上した後、最低18時間（多くの場合は安全を期して24時間）は、飛行機の利用を控えなければならないとされている。このため、プーケットやサムイ島でダイビングを楽しんだ後にバンコクに帰ろうとする観光客は、ダイビングを終えたその日の夕方に飛行機に乗ることはできず、現地で1泊することを余儀なくされる。

東部でのダイビングは、南部におけるそれと比べて移動に費やす時間と費用が圧倒的に少なく、さらには減圧症という観点からの身体的危険も小さい。このため東部に出かけるのであれば、限られた時間と資金を有効に使って旅程を組むことができる。東部では最もバンコクから遠いチェーン島であっても、通常の週末を利用した「2泊2日」のツアーの2日をダイビングに充てる旅程が組めるが（金曜夜にバンコク発、土日に潜って日曜夜にバンコク着）、同じ金土日のスケジュールで南部へ行くとしたら中1日しか潜れない。パッタヤー、サメサン、ラヨーンであれば、（弾丸ツアー的にはなるが）1泊2日のスケジュールで2日間ともに潜ることが可能だし（初日早朝にバンコク発、2日目の夜にバンコク着）、日帰りも視野に入る。移動時間が少ない分、ダイビングに充てる時間を多く取れるのである。こうした、思い立ったらすぐその週末に行けるような「お手軽感」が、東部がダイバーを惹きよせる最大の要因と考えられる。

加えて、タイ湾東部の海には、南部に比べて自然環境として貧弱だと言われつつも、ダイバーの多様なニーズに応えられるだけのキャパシティの広さがあるという事実も、無視できない。筆者が話を聞いたダイビング・ショップの店員が、「（南部と比べて透明度は低いと前置きした上で）東部ではどのレベルのダイバーも楽しむことができる」と語ったように、初級者から上級者に至る多様なダイバーのレベルに応じたダイビング・スポットが東部には存在する。例えば、遠浅のビーチで体験ダイ

ビングをする者や、夜の娯楽も充実したパッタヤーに滞在して初級ライセンス取得講習を受けている者、チャーン島で年に数回のダイビングを楽しむ中級者、強烈な潮の流れをものともせず深場で沈船ダイビングをする上級者など、様々なダイバーに筆者は出会った。

また、上述した環境から、東部を「ダイビングの練習の場」と位置付けるダイバーも多く見られた。たとえば、筆者が同行したバンコクの日系ショップ主催のダイビング・ツアー（バンコク～チャーン島往復、2泊3日）に参加していた日本人ダイバー（女性、20代、バンコク在住）は、ダイビングは今回のチャーン島をはじめ主に東部で行っていると述べた上で、「それ（東部でのダイビング：筆者注）は年に1、2回南部で行うダイビングのための練習だ」、と述べた。また、長らくダイビングをやめていたという別の参加者（男性、40代、バンコク在住）は、「これからパッタヤーなどの近場で少しずつ練習して、近いうちにシミランあたりに潜りに行きたい」と述べた。東部でのダイビングを「練習」、南部でのダイビングを「本番」と見なすこうした認識からは、東部と南部がダイビング観光地として補完的な関係にあることを看取できる。

筆者が主たる調査対象としたバンコクの日系ダイビング・ショップは、その顧客のほとんどが日本人であり、なおかつバンコクまたは周辺エリアの在住者（バンコクで仕事を持って働いている者またその配偶者）が8割程度を占めていた。大半が日本ではダイビング経験が無く、バンコクに住むようになってから、週末に無理なく出来る習い事としてダイビングを始めている。日系企業駐在員のあいだでは、日本にいるときより遥かに安く手軽にできる娯楽としてダイビングはゴルフと並ぶ人気だ、という話も聞かれた。初心者向けの講習を終えていわゆる「ダイビング・ライセンス」を取得した後は、平均的には3ヶ月に一度、熱心な者は月に一度以上のペースで、パッタヤーをはじめとする東部の日帰りツアーに参加する（一方で、なかにはライセンスを取った時点で止めてしまう者もいる）。そのようにダイビングを趣味として継続するようになった者たちは、遅かれ早かれ南部（さらにはタイ国外）へと飛び出していくが、その前の「練習」だと称してパッタヤーに通うのである。

プーケットやサムイ島でのダイビング・ツアーに参加するには、ある程度のまとまった休暇を取ることが必要になる。また、航空機移動とリゾート地での宿泊を伴うツアーは、金銭的な負担も大きくなる。ゆえに、そうしたツアーには頻繁には行けないし、行けた暁には十分に楽しみたいという思いが強くなる。初心者ダイバーが何ヶ月間も全くダイビングをしなければ、基本的な水中スキルや器材の使い方なども忘れてしまい、いざプーケットを訪れたときに余裕を持って水中を楽しめない。それが、プランクを長くしないために東部で潜っておこうという動機につながる。タイ湾東部でのダイビングを「練習」だと捉える意識は、自前の潜水器材や水中カメラを買いそろえると一層強くなる。プーケットやシミランに遠征する「本番」の前に、新しい器材に慣れておきたい、水中カメラで上手く撮影する技術を身につけておきたい、といった物言いは、日本人のみならずタイ人ダイバーにも共通した、定番の語りとなっている。

ひるがえって、観光ダイビングにおける魅力的な資源という観点からすると、東部のダイビング・スポットには一定の「固有性」がある。南部の海よりも透明度が悪く、海棲生物の生息数と多様性についても見劣りするの確かなのだが、南部にはない東部に特有の見物がひとつならずあるのだ。

具体的に言えば、南部では珍しい海棲生物の存在。筆者は、こうした生物を目当てに東部を訪れる

何人かのダイバーに会ったが、彼らはほぼ例外なく海中撮影の愛好家であった。パッタヤー近海のサック島やパーイ島のダイビング・ポイントは、高低差がほとんどない砂地が広がるのみで生物相も貧弱なため、色とりどりの熱帯魚が舞い踊るといった情景からはほど遠い。しかし、水底を注意深く観察すると、砂地に溶け込むような色をした底生の魚類、ヤリテングをあちこちに見かける。ヤリテングは、羽を広げて這うようにゆっくりと水底を移動する全長10 cm内外の魚で、アンダマン海域には近縁種が生息しているものの、目撃頻度は少ない。また、アンダマン海域では珍重されて、1匹見つかると多くのダイバーが群がるようにして撮影する被写体であるタツノオトシゴも、サック島のビーチでは何匹も簡単に見つけることが出来る¹⁰。こうした南部では希少だが東部では珍しくない生物を撮影するために、パッタヤーなどのダイビング・スポットを好んで訪れるダイバーもいる（必ずしもそれが唯一の主要目的ではないにせよ）。

タイ湾東岸で繰り返し潜るダイバーたちには、そのような限定された目的意識を持ち、独特な楽しみ方をしている者が一定数いる。彼らは各地のツアーに数多く参加した経験がある観光ダイビングのベテランで、多くは水中撮影に意欲を燃やし、ヤリテングなど海中の小さな被写体を美しく撮ることに多大な時間と労力を費やす。生物相が貧弱な東部の海でも小さな魚や甲殻類などをめざとく見つけ、撮影に凝って楽しむ。タイ湾東部を訪れるダイバーのなかでは、そうした者たちは必ずしも多数派とは言えないが（あるショップの従業員は、「感覚的には100人に5人ぐらい」と表現した）、高頻度で繰り返しやってくるため、ダイビング・ショップの売り上げへの貢献という意味では、比較的大きな比重を占める。のみならず、バンコク在住のダイビング愛好者のなかで一種のロールモデルの役割を果たし、海中でガイドに頼らず自ら海棲生物を見つけ出すこと、そのディテールの観察を楽しむこと、水中撮影で構図やピントにこだわった一枚を苦勞してもものにするなどなどの楽しみを、初心者ダイバーに伝えていく。それが結果的に、初心者ダイバーにおける水中スキルや写真撮影の「練習」への意識の強化にもつながる。

タイ湾東部のもう一つの大きな固有性は、数多くの大型の沈船がダイビング・ポイントとして点在していることだ。先述したように、観光ダイビングの目的物とされている沈船は、パッタヤー、サメサン、ラヨン、チャーン島のいずれにも存在していた¹¹。その数や種類の多さ、そして一隻の大きさを考えると、現在のところ東部のレック・ダイビング資源は南部を遥かに凌駕するクオリティを持つと言って良い。とりわけ、チャーン島の南西沖に沈む Chang は、タイ最大でありながら初級ダイバーでも容易にアクセスできる沈船である。ある日本人ダイバーが、チャーン島を訪れた理由として「初級のライセンスを取ったばかりの私でも近くで見られる沈船があるから」と述べるとおり、沈船は東部にダイバーを集める要因の一つになっている。

レック・ダイビングというジャンルが確立していることから伺えるように、沈船は観光ダイビングにおける重要な対象資源である。天然の海底地形ではあり得ない複雑な形状はそれ自体が素晴らし

¹⁰ ただし、アンダマン海域のダイビングで主に見られるタイガーテール・シーホースが多くの場合鮮やかな黄色をしているのに対し、パタヤのそれは地味な灰褐色である。

¹¹ タイ国内のダイビング・スポットの詳細な情報を掲載する Thai-Scuba.com が取り上げている15隻の沈船のうち7隻が東部にある (Thai-Scuba 2018d)。

い見物だし、海中で時を経ればソフトコーラルに覆われて小さな水棲生物たちの格好の隠れ家になる。魚礁と全く同等の機能を果たすことから、その周囲には様々な魚が群れを成す。ときには、船の来歴を話したり聞いたりして歴史に思いを馳せるのも、楽しみのひとつとなるだろう。水中環境の魅力に比較的乏しいタイ湾東部では、観光資源としての沈船の価値比重は、極めて大きいものとなっている。沈船に潜れば確実に一定の質量の海棲生物に出会えるのみならず、特にパッターヤのような変化に乏しい砂地ポイントが多いエリアでは、沈船の存在自体が重要なアクセントとなる。パッターヤ近辺の極端に遠浅の海では、20~30 mの深度になる海域は岸から遠く離れた無味乾燥とした環境になってしまうが、そこに沈船があることで、サック島やパーイ島沿岸の砂地では望めない深さで、大きな群れをつくる魚たちと出会う。他のエリアにおいても、沈船の恩恵により、海況が芳しくないときでも一定以上のクオリティのダイビング体験を担保できている。

南部の海域にもレック・ダイビングの対象となっている沈船はあるが、特定海域におけるダイビング資源の目玉として扱われるケースは少ない。プーケット近海に沈む大型フェリーであるキング・クルーザー（全長 85 m、1997年に海難事故で沈没）はその数少ないひとつである。カオラック沖にある朽ちかけた輸送船であるブンスーン・レック（1985年に沈没）には、シミラン諸島を訪れたクルーズ船が帰港間際に立ち寄ることがあるものの、そのツアーの主役はあくまでも海洋国立公園の自然環境である。いずれの場合も、不幸な事故によって沈没した船が、後年になって結果的にダイビング・ポイントとして利用されるようになったものだ。

対して、タイ湾東部の沿岸域にある数多くの沈船のうち、現在レック・ダイビング資源として活用されている船の過半が、意図的にその位置に沈められたものだ。その目的は、漁業資源増大に寄与する魚礁を作るといったことから、特に2000年代になってからは、観光ダイビングの資源に供する意味合いが強まっている。第四章でタイ湾東岸エリアの沈船は一通り紹介したが、現在パッターヤ近海の主要なダイビング・ポイントとなっている Khram（全長 62 m）は2003年、Kut（全長 56 m）は2006年、そして Matthapon（全長 36 m）は2012年に、それぞれ人為的に沈められた。ラヨンではやはり2012年に、Mattahapon と同型船の Phetra（全長 36 m）が、水没させられている。チャーン島近海の全長 100 m を超える巨大な Chang が海中に没したのも、2012年である。同海域ではさらに T11（全長 30 m）が、2013年に明確にダイビング資源化する目的で沈められた。パッターヤでは、Khram と Kut を沈没させた当時は、観光ダイビングによる経済効果が強く期待された訳ではなかったが（バンコクのショップ・オーナー談）、現在では近隣エリアでも最も人気の高いダイビング観光資源として、多くのツーリストを集めるようになった。そうした結果に鑑み、また近年になってタイ湾東部へ訪れるダイバーが増加していることも受けて、新たな観光ダイビング・ポイントを創出する意図を含んで、パッターヤ以東のエリアで2012年以降に複数の船が沈められたのである。

6. おわりに

本稿では、タイの観光ダイビング産業におけるタイ湾東岸エリアの位置づけと、自然資源という点では南部に比して不利がある同エリアの誘客要因について、検討した。ダイビング観光地の価値を規定する要因はひとつではなく、状況に応じて異なる仕方でも複数の要因が組み合わさって機能してい

る。その結果として、ダイビング観光地としてのタイ東部は、南部との対比において独特の意味を持つ場所となっている。タイに限らず、観光ダイビング産業についてその魅力や価値を考える場合、ある地域のみを切り出して単独で考えるのではなく、他地域との関係性のなかで考えることが不可欠である。

第五章での整理から、タイの観光ダイビング市場が、特に首都バンコク在住者からの需要に着目して考えると、ダイバーの目当てとなる海中環境に恵まれているがバンコクから遠いために時間的にも金銭的にも高コストな南部と、自然資源という面ではいささか見劣りするが近くて陸路で往復できるために低コストな東部とに、大きく二分して捉えられることが、鮮明となった。そしてバンコク在住の多くのダイバーにとって、前者が長期の休暇など特別の機会に満を持して大きな期待を胸に訪れる、言わばハレの場である一方、後者はより手軽な形で通常の週末などにダイビング・スキルや機材使用を「練習」する場として、明らかに違った目的意識において弁別的に捉えられ、また異なる仕方でも利用される傾向があった。南部と東部のダイビング観光地は、必ずしも同一の需要を食い合うのではなく、ダイビング・ツアーとしての「本番」の場と、普段使いの「練習」の場という形で、ある程度の〈棲み分け〉が成立しているのである。自然環境資源に劣る東部が近年ダイバー受け入れを増やしている背景には、基本的にはタイ人をはじめとするダイビング人口の増大があるが、南部と正面から競合せず、異なる性格の目的地として〈棲み分け〉できていることも、その重要な理由のひとつだと考えるべきだろう。のみならず、タイ東部が手軽な「練習」の場としてあることが、繰り返しダイビング・ツアーに参加する愛好家の育成につながり、それは結果として南部の市場の拡充にも寄与する好循環をもたらしつつあるのではないだろうか。

東部が南部との〈棲み分け〉に成功したのは、地理的要因に加えて、観光ダイビングという文脈における南部とは異なる価値の創造（換言すれば新たな市場ニーズの創出）がある程度できているからでもある。ただ単に、近いが低劣なダイビング・スポットというだけでは、潜在的なダイビング需要の増大を受け止めることはできなかったかもしれない。2010年代になって、レック・ダイビングに供することを意図して大型の船が立て続けに沈められているのは、その象徴的な出来事であると言える。沈船を増やすことによって、観光ダイビングの対象としては不利な条件にある水中の自然環境を拡充する。変化を付けて景観の見応えを高め、海中で出会える海棲生物を質量ともに増強する。沈船はもちろん人工物であるのだが、ダイバーたちは自分たちの興味関心に沿わない形での自然の改変を「自然破壊」として批判的に捉える一方で、結果としてより良いダイビング体験につながるような改変は歓迎する傾向にある（市野澤 2009）。ゆえに魚礁として機能する沈船も、人工物の投入というよりは自然を豊かにする工夫として好意的に受け止める。このような、あるがままの（マクロな環境破壊などの外的要因に影響されるがままの）自然に頼り切りでいるのではなく、自然資源の人為的・人工的な増強が図られていることが、ダイビング観光地としての東部の価値を高めている。

さらに、とりわけパッターのリピーターである水中写真愛好家たちのように、ダイビングにおける興味関心のある特定の方向に彫琢することで、必ずしも豊かではない自然を有効に活用して楽しみを生み出すことが可能になる。美しい海中写真を撮ろうとする情熱を、そのままの素材として美しい自然を求めることから、撮影の技術的な工夫によって自然を美しくレンズに捉えることへと振り向け

れば、パッターの海も格好の撮影対象となる。ヤリテングやタツノオトシゴに着目するなど、他には無いパッターならではの独自性を見つけようと意識することは、ダイビング観光地としてのパッターの魅力を見つけ出すことと同義である。このように、ある意味で些細なことに楽しみを見出すことに長けた「パッター・ダイバー」たちは、自らを観光ダイビングの上級者と位置づけ、「パッターを楽しめれば、世界のどこで潜っても楽しめる、怖いものはない」と笑い合い、仲間意識を強める。そうした笑いを生み出すポジティブな感情の発露は、単なる「練習」の場としてではない、ダイビング観光地パッターに特有の価値の創出なのだと思えることもできるだろう——「パッターの素人」には理解できないかも知れないが。

観光活動は多様な意味を持ち得るがために、およそどの観光地にとっても、一般的で典型的な競合観光地とは少し異なる形でニッチ的な価値を創出できる可能性が、常に潜在している。本稿で描いたタイ東部の場合は、その立地を生かしてダイビングの「練習」の場となるとともに、南部にはないささやかだが独自の魅力を複数の文脈から創り出すことで、アンダマン海やタオ島との〈棲み分け〉がなされていた。観光ダイビングは、主要な観光資源として原生自然（特に海棲生物）の価値を称揚するワイルドライフ・ツーリズムであるが、そこでは原生自然に頼りきりではなく、人間による物理的な自然の増強によって、そして意味論的な文脈においても、新たな価値の創造が可能である。それは、原生自然の収奪のみによらずに、持続可能な観光実践にも通じる形で観光客の増加をもたらす、ひとつのアプローチであるかも知れない。

参考文献

- AFPBB (2018) 「映画『ザ・ビーチ』の浜辺、6月から閉鎖：観光客殺到で環境被害 タイ」
<http://www.afpbb.com/articles/-/3169287>
- Global News Asia (2014) 「タイのプーケットビーチで謎の黒い水：観光客が遊泳に不安を訴える」
<http://www.globalnewsasia.com/article.php?id=303&&country=2&&p=2>
- DD Divers (2018) <https://www.bbdivers-koh-chang.com/diving-snorkeling/dive-sites>
- Explore Koh Samet (2018) <http://www.explorekohsamet.com/things-to-do/koh-samet-diving>
- iamKohChang (2018)
<https://iamkohchang.com/activities/on-the-water/htms-chang-thailands-newest-wreck-dive.html>
- 市野澤潤平 (2009) 「楽しみとしての〈自然〉保護：インド洋津波後のタイ南部アンダマン海におけるサンゴ修復ボランティア」『文化人類学研究』10: 102-131.
- 市野澤潤平 (2014) 「盛り場」国立民族学博物館 (編) 『世界民族百科事典』丸善、pp. 248-249.
- Jomtien Dive Center (2018) <http://jomtiendivecenter.com/htms-khram-wreck-dive>
- Koh Samet Ferry and Speedboat Timetables (2018) <https://kohsametferries.com/koh-samet-history>
- Thai-Scuba (2018a) http://Thai-Scuba.com/wp/project/ko_chang
- Thai-Scuba (2018b) <http://Thai-Scuba.com/wp/project/pattaya>
- Thai-Scuba (2018c) <http://Thai-Scuba.com/wp/project/rayong>
- Thai-Scuba (2018d) <http://Thai-Scuba.com/wp/project/wrecks>
- Thai Wreck Diver (2018a) http://www.thaiwreckdiver.com/hardeep_wreck.htm
- Thai Wreck Diver (2018b) <http://www.thaiwreckdiver.com/htms-chang-lst-2-uss-lincoln-county-lst-898.htm>
- Thai Wreck Diver (2018c) <http://www.thaiwreckdiver.com/kut.htm>
- Thai Wreck Diver (2018d) http://www.thaiwreckdiver.com/petchburi_bremen.htm
- Kontogeorgopoulos, N. (2004) Ecotourism and mass tourism in Southern Thailand: Spatial interdependence, structural connections, and staged authenticity, *GeoJournal*, 61: 1-11.

圓田浩二 (2010) 「現代社会におけるスクーバ・ダイビングの存在意義：制度化される体験と存在論的安心」『沖縄大学人文学部紀要』12: 83-94.

Uthoff, D. (1997) Out of the tin crisis into the tourism boom: The transformation of the tropical island of Phuket by international tourism, *Applied geography and development*, 49: 7-31.

本稿のもととなった筆者による2013年2月と2014年3月の現地調査は、総合地球環境学研究所の研究プロジェクト「東南アジア沿岸域におけるエリアレイパビリティーの向上」(2009～2016年度)の研究資金によって実施された。