

交流文化

立教大学観光学部編集

2010. volume 10

交流文化

交流文化 10 ©2010
立教大学観光学部

ISBN 978-4-9902598-4-6

10

特集 乗り物とその世界



特集・乗り物とその世界

立教大学観光学部

特集

02 乗り物とその世界

04 「鉄」の世界

鉄道ブームと観光による鉄道の再発見
松村公明

12 シクロとセロイ

観光化する乗り物・消えゆく乗り物
大塚直樹

18 トランスナショナル空間としての 空港のための覚え書き

大橋健一

26 「交流文化」フィールドノート⑩ 調査報告

世界遺産「麗江古城」
「長崎さるく」
社国慶研究室

32 アジアにおけるヨットの伝播と受容

佐藤大祐

38 読書案内

『鉄道旅行の歴史』
『東南アジアの三輪車』

40 最近の講演会から 角田光代氏トークセッション「旅と小説」

43 在外研究通信06 バンコク通勤事情 稲垣勉



立教大学観光学部

観光学科 / 交流文化学科

立教大学観光学部は観光学科と交流文化学科の2学科体制です。フィールドを世界に広げ、リアリティに満ちた学びの場を提供するオンリーワンの観光教育を目指します。



立教大学観光学部
〒352-8558
埼玉県新座市北野1-2-26
TEL 048-471-7375

学部の紹介や入学案内については

<http://www.tr.rikkyo.ac.jp>



陸海空のさまざまな交通機関は、観光を成立させる重要なインフラストラクチャーのひとつである。これらを抜きにして観光を論じることはできない。しかし、それらを単なる移動の手段や機能としてのみとらえるのではなく、人々にとっての意味や経験といった視点からとらえ直してみると、そこには狭い意味での観光を超えた多様な交流のかたちを読み取ることができる。本号では、乗り物とその世界がもつ多様な意味の広がりを探ってみたい。

[特集]

乗り物と世界

「鉄」の世界

鉄道ブームと観光による鉄道の再発見
文・写真 松村公明

日本全国の鉄道網が縮小を続けているなか、
廃線跡をたどる旅や人気列車の復活運転イベントが人気となっている。
2009年4月26日に開業した門司港レトロ観光線「潮風号」の事例を通して、
旅する人のための鉄道——観光鉄道としての再発見の試みを紹介する。

pen
with New Attitude
6月15日 800円

デザイン、時刻表、駅弁、模型…ほか
鉄道は楽しい。
やっぱり、

新作時計、欲しいのはこれだ?

踏切、鉄橋、ガード下
TVアニメ化!!

鉄子の部屋

鉄道が怖いじゃない貴女におくる、女子カアップのヒント集

わたし、ちょっと旅に出ます

子鉄 & ママ鉄の電車ウォッチングガイド

子供と一緒に安心・楽しい電車ウォッチング

BRUTUS
列車で行こう、どこまでも。
ニッポン鉄道の旅。

踏切みやげ

鉄道ファン・踏切ファン必読!

女子と鉄道

酒井順子
茶道、華道、鉄道!
女子にも乗れる鉄道入門

女子と鉄道

恋する鉄道。
乗り鉄・撮り鉄・鉄鉄——
みんな大好き!

鉄子の旅写真日記
矢野直美

おんなひとりの鉄道旅
矢野直美
おすすめ全国40路線
いってらっしゃい、
鉄子の旅へ!

鉄道乙女のちいさな旅
横見浩彦 責任編集

乗り鉄必見!! 横見浩
掲載路線の見どころ

九州の主要都市を結ぶ重要幹線
鹿児島本線
香椎線

クロニクル鹿児島本線
九州の大動脈として
基幹を担った歴史

日本鉄道旅行地図帳
全線全駅全路線
12号 九州
今尾恵介

日本初ありそうでなかった
正縮尺の鉄道地図

将軍様の鉄道
北朝鮮鉄道事情

明全がに!

鉄道絶景の旅
4冊 580円

美しいラベ
富田
道東と道央
石碇

九州沖縄

鉄道旅
出かけ
路線変更の理由、時
乗り換える名所、車窓

「用事がなければどこへも行つてはいけな
いと云うわけではない。なんにも用事がなけれ
れど、汽車に乗って大阪へ行つて来ようと思
う」。内田百閒著「特別阿房列車」のあまり
にも有名な一節は、六〇年を経た今でも、私
たちを列車の旅へと誘つてくれる。

「百閒ならずとも「乗りに行く」ことを旅行
の目的とする人々、現代風に言えば「乗り
鉄」は昔からいる。鉄道ファン天国日本では、
「撮り鉄」「音鉄（録り鉄）」「収集鉄」「模型鉄」
「車両鉄」「駅鉄」「時刻表鉄」「駅弁鉄」「呑
み鉄」などなど、カテゴリーを挙げればきり
がない。鉄道ファンの分類の一例を紹介した
『現代用語の基礎知識二〇〇六』の「魅惑の鉄
ワールド」によれば、「乗り鉄」は「列車に
乗ることが好きで、種々の車両を乗り比べた
り、さまざまな路線を乗り回ったりすること
を趣味とする」とされている。「乗り回る」
の表現にはつい好感を覚えてしまうが、これ
は宮脇俊三著「終着駅は始発駅」にも通じる。
列車が終着駅に着くと、そこは次に乗り継ぐ
列車の始発駅となり、その列車が終着駅に着
くと……（以降、繰り返し）。だからこそ鉄道

に姿を消した。

このようなことから、旅の計画や周遊ルー
トの自由度は大幅に失われ、「乗り回る」た
めにはやむを得ず「効率的な移動」を強いら
れることも増えてきた。確かに「効率的な移
動」を支える新幹線網の拡大は興味深いこと
とはいえ、近年に開業した新幹線はそのス
ピードと引き替えに、旅する人から車窓風景
を奪い去ってしまった。たとえば、二〇〇二
年に延伸開業した東北新幹線（盛岡―八戸
間）では全区間の七三%が、二〇〇四年に部

ファンの中には、新幹線で目的地に到着した
途端に砂を嘔むような気持ちを抱く人さえ
いるであろう。

このような「鉄」の世界は最近、鉄道旅行
に姿を変えて、従来の旅行雑誌に迫りつつあ
る。「日本鉄道旅行地図帳」（新潮社、二〇〇八
年）全十二号）や、分冊百科と呼ばれる「週刊
鉄道絶景の旅」（集英社、二〇〇九年）全四〇巻、
「週刊朝日百科 歴史でめぐる鉄道全路線」朝
日新聞出版（二〇〇九年）全五〇巻などである。
二〇〇九年には、非鉄系のライフスタイル誌で
も、鉄道の世界を探索する特集号が組まれた
「注1」。菊池直恵による「鉄子の旅」（二〇〇二
年）ビッグコミックスピリッツ、酒井順子著「女
子と鉄道」（二〇〇六年）光文社に象徴されるよ
うに、女性に向けた鉄道旅行の魅力もまた発
信されている。JTB時刻表に連載中の矢野
直美「ダイヤに輝く鉄おとめ」では、鉄道現
場の最前線で働く女性が紹介される一方、子
どもに付き添って「でんしゃ」を見に行く母
親に向けて、トレインビュースポットを紹介
したガイドブックまで刊行されている「注2」。

2 鉄道ブームと地域鉄道

鉄道ブームともいえる明るい話題の陰で、
分開業した九州新幹線（新八代―鹿児島中央
間）では全区間の六九%がトンネル区間と
なっており、実際に乗ってみると、東京メト
ロの車窓風景の方がよほど変化に富んだも
のであることがわかる。これらのことから皮
肉にも、廃線跡をたどる旅や人気列車の復活
運転イベントは、ますます充実したものにな
るに違いない。

3 トロッコ列車の果たす役割とは

関門鉄道トンネルからブルートレインの
汽笛が消えて間もない二〇〇九年四月二六
日、関門海峡を望む北九州市門司区の門司
港レトロ地区に平成筑豊鉄道「門司港レト
ロ観光線」（愛称「やまぎんレトロライン」）
が開業した。公募によって「潮風号」と命名
されたトロッコ列車一編成が、JR門司港
駅に隣接する「九州鉄道記念館駅」―九州
最北端の鉄道駅となる「関門海峡めかり駅」
間を一日に一三往復する。観光目的の鉄道で
あるため、二〇〇九年は四月―一月の土日
祝日に加え、ゴールデンウィークと夏休み
期間中には毎日運転された。北九州市は当初、
二〇〇九年の利用者を一〇万人と見込んで
いたが、一月二二日に二〇万人を突破した

日本全国の鉄道網は着実に縮小を続けてい
る。国土交通省鉄道局によれば、二〇〇九年
度から二〇〇九年度までの一〇年間に、日本
全国で三三路線、六三・四六kmの鉄軌道（鉄
道と軌道）が廃止された。廃止路線長順に上
位5位までを挙げると、最長は北海道ちほ
く高原鉄道（池田―北見）の一四〇・〇km、次
いで、のと鉄道七尾線（穴水―輪島）と能登線
（穴水―蛸島）の八一・四km、高千穂鉄道（延岡
―高千穂）五〇・〇km、JR可部線（可部―三股
峡）四六・二km、島原鉄道（島原外港―加津佐）
三五・三kmの順となる。いかに魅惑的な鉄道
路線であっても、大都市圏から遠隔な地域鉄
道は、日常的な需要の点からみて厳しい経営
に追い込まれていることを改めて知らされ
る。このことは主要幹線の看板列車にも当て
はまる。東海道本線・山陽本線を下り、関
門トンネルをくぐって九州各都市を結んだ
伝統のブルートレイン群は、この一〇年だ
けでも二〇〇〇年に「あさかぜ」（東京―博多、
二〇〇五年に「さくら」（東京―長崎）と「彗星」
（新大阪―南宮崎）、二〇〇八年に「なは・あか
つき」（京都―熊本・長崎）と廃止の一途をたどり、
ついに二〇〇九年三月一三日、「富士・はや
ぶさ」（東京―大分・熊本）の廃止によって完全

と発表した。

門司港レトロ観光線の鉄道事業の特色と
しては、次の三つが挙げられる。①鉄道事業
法による「特定目的鉄道」、すなわち観光鉄
道として日本で最初の開業例となったこと。
②二〇〇五年より休止されていた貨物線の
一部を旅客線に転用、すなわち廃線の再利用
が成されたこと。③車両もまた、南阿蘇鉄道
（立野―高森）のディーゼル機関車二両と、島
原鉄道（諫早―島原外港）のトロッコ客車二両
を購入・改装の上、再利用していることが挙
げられる。これらの点が評価され、二〇〇九
年一〇月には第八回日本鉄道賞の特別表彰
〈廃線文化観光賞〉を受賞した。

北九州市は、門司港レトロ観光線の位置づ
けとして次の三点を挙げている。①鉄道と港
で栄えた門司港の歴史を物語る貴重な地域
の資源である貨物線を活用し、魅力ある列車
を運行することにより、新たな観光資源を創
出する。②門司港レトロ地区と和布刈地区の
回遊性の向上を図ることにより、観光客の滞
在時間の長期化を図る。③関門海峡を挟ん
で対岸に位置する下関市との間に観光客の
新たな回遊ルートを形成する。一九九五年
にグラントオープンした門司港レトロ地区



JR門司港駅の重厚なプラットホーム



1 九州鉄道記念館駅に到着する「潮風号」 2 関門海峡めぐり駅に停車中の「潮風号」 両端に機関車が連結されているため、折り返しは容易である。 3 関門海峡めぐり駅前に広がる関門海峡と下関市の火の山 4 「潮風号」の車窓から望む第二船だまりと関門橋 5 関門海峡めぐり駅の賑わい 6 関門海峡クローバーきっぷ

は、「衰退する門司港の活性化」を事業コンセプトに、関門連絡船による九州の玄関口として、また大陸との貿易で栄えた当時の街並みを、七年の歳月をかけ再生したものである。一九一四年に建設されたJR門司港駅（一九八八年に国の重要文化財に指定）を結節点として、第一船だまり付近には旧大阪商船、旧門司三井倶楽部、旧門司税関などの建物群が修復され、さらに門司港ホテル（一九九八年）、門司港レトロ展望室（一九九九年）、海峽プラザ（一九九九年）、関門海峡ミュージアム（二〇〇三年）、九州鉄道記念館（二〇〇三年）といった観光施設の整備がはかられた。

一方、和布刈神社や関門人道トンネル口は、九州最北端に位置し、海峽の幅が最も狭まる早瀬の瀬戸に臨むものの、これまでは第一船だまりに滞留する観光客流動を十分に誘引することができなかった。全長七八〇mの関門人道トンネルをくぐった対岸の下関市には、旧港の名残りをとどめる唐戸地区、源平合戦にまつわる壇ノ浦や赤間神宮、城下町長府、リトル釜山と呼ばれる長門市場など、門司港レトロ地区とは性格の異なる観光資源がある。

バス、サンデンバス、関門連絡船の4つの交通機関を乗り継いで、再び門司港へと戻る周遊切符「クローバーきっぷ」が、九〇〇円という廉価で発売された。これにより、潮風号の終着駅・関門海峡めぐり駅から、和布刈神社や和布刈第二展望台を周遊したのち、関門人道トンネルを経て、下関側のみならず、川公園・赤間神宮・唐戸地区から門司港へと回遊することが可能となった。唐戸地区のしものせき水族館「海響館」の開業（二〇〇一年）以降、関門連絡船で門司港・唐戸間（所要五分）を往復する観光客の流動は定着したが、「クローバーきっぷ」には、回遊ルート確立への夢が込められている。同時に、門司港レトロ観光線より内陸側（東側）に位置する門司旧市街へ「潮風号」の乗客を誘導し、清滝界限から錦町、栄町をめぐる街歩きルートのさらなる充実が期待が寄せられている。

4 観光鉄道による再発見

世界では、地域的枠組みの再編にともなう鉄道復権の時代が到来しており、ShinkansenやTGV（仏）の技術と成果がその推進力となっている。同時に日本では、新幹線網の拡大の陰で置き去りにされてきた在来線を、旅する人の鉄道として再発見する試みがみられる。上述のとおり、日本でみられる最近の鉄道ブームは、これらの動きと深い関係にある。

門司港レトロ観光線「潮風号」は、日本一最高速度が遅く（二五km/h）、日本一区間が短く（二・二km）、日本一機関車が小さい（二〇t）という。こんなささやかなトロッコ列車とそれを取り巻く人々の活動は、関門海峡を跨ぐ都市観光のみならず、鉄道と地域、鉄道と観光を考える上で、貴重なフィールドとして選定されることであろう。

注

（一）やっぱり、鉄道は楽しい『Pa』二〇〇九年六月一五日号、「列車で行こう、どこまでも、ニッポン鉄道の旅」『BRUNUS』二〇〇九年八月一日号。
（二）ママ鉄同好会・榎澤明子（二〇〇九）『子鉄&ママ鉄の電車ウッチングガイド「東京版」』榎出版社。



ハノイの街中で隊列を組むシクロ (写真提供：鈴木浩太郎)

シクロとセロイ

観光化する乗り物・消えゆく乗り物

文・写真 大塚直樹

「ベトナム観光の代名詞」といわれるシクロは、客車を運転席の前に付けた営業用三輪車である。ベトナム南部には、客車を運転席の後ろに付けたセロイという二輪車もある。シクロは観光化に対応できたのに、セロイはできなかった。その違いは何だったのか。



「どこへ行くんだ？(シクロに) 乗らないか？ 街中を案内するよ」

ベトナム南部最大の都市、ホーチミン市のペンタイン市場周辺やバックパッカー街ともいわれるファンゲラオ・デナム通り周辺を歩いていると、必ずといってよいほど、シクロの運転手から声をかけられる。シクロとは、『ベトナム語大辞典』によれば、「三輪車。足でこぐタイプと動力タイプがある」と定義される。したがって、「観光」客を乗せるシクロは、「所定」の料金を徴収して客を運ぶ営業用「三輪車」と位置づけてもよいだろう。また客引きの際には、英語・日本語・フランス語・中国語（ときにはベトナム語）などの言語が用いられる。

ここでは、ベトナム観光という文脈のなかで言及される機会の多い乗り物、シクロを題材としてみよう。なお、筆者はベトナム中部を研究対象地域としている。以下の記述は、主としてそのフィールド調査時の見聞に基づいている。

シクロとその印象

一九九五年に『シクロ』（原題はCyclo）という映画がフランス在住のベトナム人監督によって製作・公開された（この作品は一九九五

年度ヴェネチア国際映画祭で金獅子賞（グランプリ）を獲得）。映画には、「シクロ」、「詩人」、「姉」という人物が登場する。そのなかで「シクロ」は、文字通りシクロに乗って生計を立てる労働者であり、同時に低所得階層の象徴としても描かれている（『真下一九九六・五・六』。事実、ホーチミン市のシクロ運転手の出自は、従軍経験者などの低所得者が多く指摘されている『井川一九九六・十二、渡辺二〇〇三』）。

また、実際にホーチミン市やミトー（後述）のシクロ運転手の服装や仲間内での言葉づかいを見聞きしていると、相対的に収入が少なく、教育水準が高くないであろうことが看取される。「シクロ運転手＝低所得者層の職業」というのが第一の印象といってもよいだろう。ただし、現金収入を得る手段（つまり、シクロ）を所有ないし保有しているという点で、シクロの運転手は、必ずしも最下層の職業とはいえない。

第二の印象として、「日常生活の足としてのシクロ」が挙げられる。たとえば、一九七〇年代にはシクロが「庶民」の足として活躍していた。当時のサイゴンの様子を描いたルポルタージュには、日常的な交通手段としてシクロが頻繁に登場する（『近藤一九八五』）。

最後に、第三のイメージとして、「観光客を主たる営業対象とするシクロ」が挙げられる。ガイドブックや旅行会社のインターネットのサイトなどに掲載されているツアーをみると、都市観光で「シクロに乗ること」が一つの目的になっていることが十分うかがえる。実際にハノイでは、五つの会社が三八八台のシクロを管理・配車しているという（『Economy, 12/10/2009 (web版)』）。

これに対して、ベトナムの行政当局の間では、シクロが都市交通の阻害要因としても認識されている。たとえば、ホーチミン市やハノイなどの都市中心部では、シクロの乗り入れ禁止区域が設定されている。さらにハノイでは、シクロによる交通渋滞の悪化や交通違反が目立つことから、市当局がシクロの規制ないし管理強化を目論んでいるという。現時点で結論は出ていないようだが、シクロ禁止論、シクロの台数削減論、観光用シクロの維持論という三つの論点が提示されている（『Economy, 12/10/2009 (web版)』）。

日本でも、かつて、特に第二次世界大戦以降、輪タクと呼ばれる三輪タクシーが普及した時期があり、似たような状況がみられた。この輪タクは、ハイヤーやタクシー、オート

バイの普及によって交通事情が悪化するなかで、走行速度が遅いため交通渋滞の元凶の一つとされ、次第に姿を消していったという〔安原ほか編著二〇〇八・五〕。

しかし、シクロはベトナムの観光産業のなかで、今なお中心的な役割を演じ続けている。なぜ、シクロは都市開発・整備の「邪魔者」にされつつも、現存しているのだろうか。以下ではベトナム南部のもう一つの代表的な乗り物であるセロイと比較しつつ、その要因を検討してみよう。

シクロ事始め

手元に一冊の写真集がある。『アジア写真集 第十巻 インドシナ写真集』(二〇〇八年、大空社)である。ここには、一九四二年に『仏領印度支那写真集(大阪商船株式会社)』として出版された写真が再録されている。一九四二年出版の底本には、「日本軍がフランス領インドシナに進駐したものの、当該地域に関する基礎情報が少なく、それを補うべく出版した」との出版社側の意図が述べられている。

つまり、同写真集の写真は、一九四〇年九月の日本軍による北部仏印進駐から一九四二年までに撮影されたと考えられる。この「イ

での行き帰り、荷物の運搬などにシクロが利用される。料金は事前交渉に基づき、相場価格から大きく逸脱することはない。

最後のタイプのシクロは減少する傾向にある。しかし、ホーチミン市の南西約八〇キロメートルに位置するミトーでは、今なお(c)タイプのシクロが積極的に利用されている。その理由として、ミトーでは都市化があまり進んでいないこと、シクロと観光が直接的に連関していないこと、が挙げられる。

前者については、ホーチミン市に近接しているというミトーの立地が都市化の進展を阻害している。ミトーは、ホーチミン市の都市

ンドシナ写真集』をみると、フランス植民地時代のプロノンペンにシクロの姿が映っている。したがって、同じくフランスの植民地支配下にあったサイゴン(現在のホーチミン市)やハノイにも、この時期と前後してシクロが存在していたと仮定できる。

また、一九五五年に出版された『世界文化地理体系 第九巻 東南アジア』には、サイゴン中央劇場(現在のホーチミン市劇場)の前を走るシクロの写真が掲載されている〔今西ほか監修一九五五・一九二〕。こうしてみると、ベトナムにおけるシクロは、少なくとも五〇年以上の歴史を有すると考えてよいだろう。

シクロは、その語源がフランス語の *cyclo* にさかのぼるといわれる。さらに、*cyclo* という単語はそのまま英語としても利用されている。『ランダムハウス英語辞典第二版』(小学館)では、*cyclo* が「(東南アジアの)三輪タクシー、輪タク」と定義されている。続けて同辞典には「フランス語の *cyclo-pousse* に由来する。*cyclo* は *cyclo* (モーターまたはペダルをつけた二輪または三輪車)を表す連結形、これに *pousse* (*pousse-pousse* 「人力車」の短縮形と思われる)が合成された単語」との旨が記されている。つまり、*cyclo-pousse* が省略され、*cyclo* となり、

圏内、衛星都市のような位置づけにあり、多くの都市機能を同市に依存している。その結果、都市開発が積極的に実施されていない。したがって、都市化の過程で発生するシクロによる交通渋滞の悪化など、マイナス要因が働きにくい。この「都市化の遅れ」が(c)タイプのシクロが残存する要因になっている。

後者については、ミトーは、ホーチミン市発のメコンデルタツアーの中継地となっており、観光(産業)との接点をもっている。しかし、メコンデルタツアーでは、日帰りプランがその大半を占め、ツアー客がミトーに宿泊する機会が非常に少ない。したがって、旅

その音が *cylo* というベトナム語表記に用いられるようになったと考えられる。

シクロの今

現在、シクロはその利用形態によって大きく三つのタイプに分類される。(a) 旅行会社やホテルと契約して観光客を乗せるシクロ、(b) 「流し」で観光客を乗せるシクロ、(c) 「庶民」の足としてのシクロ、である。客層が主として観光客という面では(a)と(b)が共通し、料金支払い方法という面では(b)と(c)が類似している。

(a)は、旅行会社や大型ホテルなどで予約できる。こういったシクロは、原則として定額料金で、隊列を組んで走行する。また、前述のように市内観光の一部にシクロでの移動が含まれている場合が多い。筆者はこうしたシクロの団をホイアン、ブンタウ、ホーチミン市の各都市で確認した。(b)は本文冒頭で紹介したようなシクロのタイプである。料金は事前交渉制となる。ここで「所定の料金」の「所定」とは、あくまで当事者間で合意に達した料金を指す。したがって、必ずしもそれが相場価格と一致するとは限らない。(c)では、現地住民が主たる客で、学校や市場ま

行者がミトー市内を観光することはほとんどなく、「観光客⇨収入源」という図式が成り立っていないようである。実際に、筆者(つまり、外国人ないし観光客)がミトーの街中を歩いていてもシクロ運転手から客引きされることは希である。また、ホーチミン市など一部の都市のシクロでは、(b)と(c)を明確に区分することが難しい。

乗り物の文化圏——シクロとセロイ

シクロと一言でいっても、さまざまな形態がみられる。客席が前に付いた三輪車という共通点を基本として、大きくハノイタイプとサ



1 観光客を乗せるシクロ(ホイアン) 2 市場前で待ち(ホーチミン) 3 エンジン付きシクロ(チヨロン) 4 自転車を運搬中(チヨロン)

イゴンタイプに分けられる「水野一九五五・二二二六、西村一九九七・五六六」。両者を比較すると、客席の位置（高さ）、前後の車輪の大きさ、車幅（客席の幅）、警笛の有無などに違いがみられるという。サイゴンタイプは、「客席の位置が高い、前後の車輪が同じ大きさ、車幅が狭い、警笛がない」という特徴をもつ。筆者がこれまで確認したなかでは、ブンタウ、ホーチミン市、ミトーがサイゴンタイプのシクロ、ホイアンがハノイタイプのシクロであった。

このシクロは、ミトーの南、ティエン川を越えると全く見かけなくなる。筆者は一九九九年に初めてベトナムを訪問したが、それから現在に至るまでティエン川以南でシクロを目撃していない。シクロの代わりに、ティエン川以南域ではセロイという乗り物が人・物の運搬に使われている。セロイは、二輪の客車を運転席の後ろに付けたタイプの乗り物で、主として自転車やオートバイでけん引する（人力車を、人の代わりに自転車やオートバイで引く）と考えるのとわかりやすい。

オートバイと自転車のセロイでは、けん引する客車の形態が異なる。オートバイタイプの客車は、人が乗ることを重視しているのに対して、自転車タイプの客車は、どちら

第一に、その分布である。シクロは、ハノイ・ホーチミン市というベトナムの二大都市を含む領域に分布している。多くの旅行者がこの二つの都市を拠点として観光する。ゲストがあつての観光であり、より多くのゲストが滞在する地域で使用されるシクロのほうが注目を集めるのは当然であろう。逆にセロイは、観光客の目にはとまりにくい。

第二に、乗り物の速度である。時間・空間の圧縮といわれる現代社会のなかで、「スピードが出ない」という特徴が旅行者の興味をひく。シクロを「速度が遅い、ノスタルジックな乗り物」と位置づけることもできる。実際に、オートバイよりも自転車程度のスピードのほうが街中の散策市内観光には適している。また、自転車タイプのセロイもあるが、こちらは先述のように荷物運搬に特化した客車を使用しており、経験的にも乗りにくい。

第三に、乗り物の型式という点が指摘できる。シクロは、客席が前についていることか

かといえば、荷物運搬に比重を置いた設計にみえる。管見ではあるが、オートバイタイプのセロイは、ティエン川以南の地域でもカントーにしか存在しない。これに対して、自転車タイプのセロイは、カントーでは観察できず、ロンセン、チャウドック、ヴィンロンなどの町で確認できた。ただし、かつては、カントーでも自転車タイプのセロイが利用されていた様子が写真で紹介されている（前川一九九二・一〇九）。したがって、カントーでは、自転車タイプのセロイがオートバイタイプのものに淘汰されていったと考えてよいだろう。以上から、車体の細かな違いがあるものの、シクロとセロイでベトナムを「線引き」すると、ティエン川を境界として南北に乗り物の文化圏を設定することができる。

観光化するシクロ・消えゆくセロイ

二〇〇九年八月、六年ぶりにカントーを訪れた。省から中央直轄市への昇格、カントー橋の建設などによりインフラ整備が進んで、町が大きく変わっているだろうことは予想していた。実際、幹線道路が拡張され、新しいホテルやスーパーマーケットが建設されていた。そのなかでも筆者は、セロイが街中を走っ

から見晴らしもよく、観光には向いている。「前に客席があるため、交通事故の際にケガをしやすい」、「前に客が乗り、後ろに運転手が座るとい位置関係から、植民地主義的乗り物」というイメージが相対的に強い」などともいわれるが、観光という面では運転席と客席の位置関係がメリットとなっている。

以上のような特徴をもっていたため、シクロは観光に適応できたといえよう。これに対してカントーのセロイは、都市化の過程で「排除」され、観光のコンテクストでも脚光を浴

ていないことに非常に強い衝撃を受けた。カントーという町の景観の一部であり、調査の行き帰りに利用したり、友人と一緒に九名ほどで乗車して街中を走ったり、（事前交渉制の）料金をめぐる運転手と言ひ争いになったり、など筆者にとつてカントーでの滞在経験とセロイとは深いつながりがあった。

カントーに着いた日の午後、友人と食事をしてセロイの話を聞いた。正確な日付は定かではないものの、セロイの使用が禁止されたという。理由は「危険な乗り物であること、（渋滞などを引き起こし）都市化の阻害要因になること」などであったという。筆者が「どうしても見たい」というと、友人は苦笑しながら「夜になれば見られるよ」と教えてくれた。事実、警察が積極的に取り締まらない夜になると、数こそ少ないものの、セロイが走っていた。いまだに需要があるということであろう。しかし、消えゆく方向へ進んでいることは間違いない。

都市化の過程で、従来利用されていた乗り物が「近代」という枠組みにあてはまらないという理由で行政当局によって「排除」されようとしている点では、シクロとセロイは同じようなケースといえる。相違点の一つ

びなかつたため、消えつつある。また、当然のことであるが、シクロという乗り物に「どこかノスタルジック」、「ベトナムの都市観光の代名詞」などのイメージを、刷り込み、ツアーのオプションに組み込んでいった旅行会社の戦略も忘れてはならない。

個人的には、初めて長期滞在した地の乗り物であり、思い出も多いセロイのほうが好きである。シクロのように観光や、それとは別の社会文化的な文脈のなかで、セロイが「復権」する日が来るだろうか。



2009年夏の夜、セロイの「残映」(カントー)

引用文献
井川一久(1996)「いま現在のベトナム」『シネ・フロント(特集シクロ)』21巻7号(237)、10-13頁。
今西錦司ほか監修(1955)『世界文化地理体系 第9巻 東南アジア』平凡社。
近藤絨一(1985)『サイゴンのいちばん長い日』文春文庫。
西村昌也(1997)「シクロとホンダ」『月刊しにか(特集ベトナム小百科)』8巻8号、56-57頁。
前川健一(1999)『東南アジアの三輪車』旅行人。
真下圭二(1996)『作品分析「シクロ」』『シネ・フロント(特集シクロ)』21巻7号(237)、4-9頁。
水野あきら(1995)『ベトナム横丁喧嘩録』アリアドネ企画。
安原敬裕・澤喜司郎・上羽博人編著(2008)『交通と乗り物文化——人力車からジェットコースターまで』成山堂書店。
渡辺弘之(2003)「シクロ——ベトナムにおける下層就業層の形成過程」『新潟県立看護短期大学紀要』9巻、13-33頁。
写真集・新聞
『アジア写真集 第10巻 インドシナ写真集』2008、大空社
『『仏領印度支那写真集』1942、大阪商船株式会社。
"Hà Nội se không còn xích lô?" Thu hai, 12/10/2009, VnEconomy
[http://vneconomy.vn/20091012095657410POC19]

トランスナショナル空間としての 空港のための覚え書き

文・写真 大橋健一

昨今盛り上がりみせる空港をめぐる話題の多くは、グローバル競争の中でいかに効率と機能性の高いインフラとしての空港を作り出すかという点に集中している。しかし、移動する主体としてのわれわれにとって空港とはいかなる意味をもつ空間なのか。空港という空間を通して移動を加速化させる現代社会のありようを考える。

今、私はこの文章を出張のために乗った航空機の座席でパソコンを使って書いている。このように書くとか特別なことをしているように思われるかもしれないが、航空機を利用して移動する人々の間でこのような光景は、もはや一般的なものとなっている。それが証拠に、今日、航空機の出発・離陸時、そして到着・着陸時には、必ず「航空機の計器に影響を与える恐れがあるため、パソコン等電子機器の電源をお切りになり、ご使用をお控えください」とのアナウンスが流れる。

ジャンボジェット機の就航以来、航空機を利用した移動そのものは、決して特別なものではなく、むしろ当たり前だ。さらに近年のローコスト・エアラインの登場、エアバスA380といった超大型旅客機の開発と導入などによって、航空機による移動は、すでに、そしてこれまで以上にわれわれが移動をする際に利用する乗り物の中で重要性を増している。それにとりまわって、航空機を利用した移動の結節点である空港という空間もまた、われわれにとって必ずしも特別なものではなく、なってきた。空港は、もはやあくまでも移動のための通過点にすぎず、特段の意味のある空間ではなくなったということであろうか。しかし、空港という空間がもつ意味をよ



1 バンコク=スワンナブーム国際空港にて 2,3,4 通過と滞留の間にある空港という空間 5 グローバル金融企業の広告のついたボーディングブリッジ 6 「エア・サイド」の免税品店

よく考えてみると、加速度的に移動を繰り返す今日のわれわれにとって、実は、これまで以上に、そしてこれまでとは異なる形で特別な意味をもつようになってきたのではないかととも思われるのだ。他方で、今日の空港はさらに別の形へも進化し続けており、中には、移動のための通過点どころか、たとえば、中部国際空港セントレアのように、それ自体がショッピングモール化、テーマパーク化する状況さえ出現している。空港が、航空機に乗るために向かう場所ではなく、それじたいが集客施設にさえなっているものさえ登場しはじめたのである。その意味では、空港は以前とは全く異なった意味において、また「特別な」場所となっているのかもしれない。

空港とはいかなる空間なのか

先頃、日米間の航空協議で航空自由化（オーブンスカイ）協定を締結することが実質合意されたとの報道に接した。羽田空港の新滑走路建設と成田空港との国際航空路線設定枠組みの再編成、関西国際空港の位置づけの見直し、さらには日本航空の経営再建問題等々、このところ空港や空の乗り物をめぐる話題がさかんに社会を賑わせている。この背景には、当

然のことながら、グローバル化の進展によって激しさを増す熾烈な経済の国際競争という事情が大きく関係しているだろう。空港や航空産業をめぐる戦略は、この競争にいかにか参画し、そこでいかに有利なポジションを獲得しうるかという問題に深く関わっている。

しかし、ここで考えてみたい移動者としてのわれわれにとって空港がもつ意味を考える作業とは、上述のような文脈に直接的に則つたものではない。むしろ、ここで考えてみたのは、グローバル化する社会背景という点では深く関連しつつも、移動する主体としてのわれわれは、この空港という空間においていかなる経験をしているのか、空港という空間においてわれわれはいかなる存在なのか、移動が加速化する現代社会において空港とはいかなる空間なのかという問題である。先ほど進化し続ける空港の姿にも若干触れたが、以下では移動、とりわけ国境を越える移動の結節点としての空港という、そのより基本的な性格についての中心的に考えてみたい。それは、空港の意味を考える作業が、単に空港という場の性格を明らかにするのみならず、グローバル化する世界において観光をはじめとする多様な形で移動を織り込みながら生き

ることを余儀なくされている現代社会のわれわれを取り巻く状況を考えるきっかけともなるのではないかと考えるからだ。

通過と滞留

ステイヴン・スピルバーグの監督作品に『ターミナル (The Terminal)』(二〇〇四年)という映画がある。これは、ニューヨークに向かうため航空機に乗って出発した直後、主人公の母国で政権崩壊が発生し、パスポートが無効状態になり、アメリカ入国に必要なビザも取り消されてしまったため、本人はニューヨークのジョン・F・ケネディ空港に到着したもののアメリカに入国できず、また母国にも戻れない状態になり、空港のトランジットエリアで「生活」することを余儀なくされた人物を描いた作品である。同様の物語は、フランスのフィリップ・リオリ監督の作品『パリ空港の人々 (Tombes du ciel)』(一九九三年)でも扱われている。航空機による移動の途中、パスポートを盗まれたため、到着したパリのシャルルド・ゴール空港内に足止めされトランジット・エリアから出られなくなってしまう人物の物語だ(この作品は実際に身分証を紛失したためパリの空港のトランジット・エリアか

ら出られず、そこで長期間生活をしている難民の実話に基づいているとも言われている)。

物理的には、ニューヨークやパリに存在しているながらも、法的にはニューヨークやパリに存在することにはならないという宙づり状態にある空間が空港のトランジット・エリアということになる。グローバル化の進展にもなつて加速度的に移動の頻度を高めている今日のわれわれにとって、このようなトラブルが発生しない限り、ボーダーレスの感覚の中、移動はスムーズに行われれば行われる程、以前に比べボーダー(国境)に対する感覚は希薄化しており、その意味で空港は単なる移動の通過点でしかないという感覚も生まれる。しかし、上記の映画の物語は、グローバル化、ボーダーレス化が叫ばれる今日においてもなお空港には厳然とした法的なボーダーが存在すると同時に、他方、空港内のトランジット・エリアはどこにも属さない場所でもあるという状況を示唆している。そして、そこに「滞留」という形で関わりを持つことになった人々の存在を描いたのがこれらの作品であったということだ。

空港の「場所」性をめぐって

「どこにも属さない場所」としての空港をめぐ

ぐつては、空港が物理的にはある地理的位置を持ちながら、社会的には、その地理的位置に関する歴史・文化・社会的な意味との関係「性を持たない空間、すなわち「非場所」(Non-Place)」としての性格を持つていることを物語っていると言えるかもしれない。

しかし、空港を単にそのようなまわめて抽象的な空間としてのみ捉えてしまうのはやや早計ではないかとも考えられる。空港に関する考察を単に文字通り「通過」してしまうのではなく、具体的な経験に基づきながら改めて意識的に行ってみると、実はそこがいくつかの異なる領域が複雑に入り込みながら構成されている空間であることに気づく。

おそらく最も一般的なものは、「エア・サイド」と呼ばれるトランジット・エリア、出発ゲート、待合室などがある領域と、「ランド・サイド」と呼ばれるチェックイン・カウンターや到着ホールなどがある領域から構成されるという理解であろう。また、法的な観点からも空港は、複数の異なる法律や条約、規則などが重なり合いつつ、さまざまな法的なボーダーによって複雑に重複しつつ区分される諸領域によって構成されている。保安検査、出入国管理、検疫はもちろんのこと、上級ク

ラス利用者専用のチェックイン・カウンター、優先検査レーン、優先搭乗口、待合室なども存在する。これらによって包摂と排除が、複雑に展開している空間が空港だといえよう。そして、上述の「エア・サイド」には、多くの免税品店が存在する。空港の免税品店のみが免税による商品購入の場ではなくなっているが、空港での「免税」という言葉の響きには、そこが同じ空港の建物の中にありながら、そして、まだその土地を飛び立っていないにもかかわらず、搭乗手続きをしている時とは、全く異なった意味の領域に存在しているという感覚や経験をわれわれにもたらす。

さらに、今回の出張の最中、いくつかの空港でのトランジット中に気づいたことであるが、空港は、ある土地への到着地点と出発地点という相反する性格を共に備えた場所であると同時に、トランジットという形でその土地をバイパスする通過地点でもある。これらの性格が混在しているからかもしれないが、トランジット・エリアには、一方で、その空港の存在する土地に関わる「ローカル」な文化的表象、他方で、グローバル・マーケットで活発に事業展開する企業が提供する商品やサービスに関する「グローバル」な広告の双

方が混在しながら複雑な意味空間が構成されている。

例えば、韓国のソウル仁川国際空港には、トランジット客のために韓国の「伝統文化」体験を無料で提供するコーナーが設けられていた。また、タイのバンコクスワンナプーム国際空港には、タイを表象する巨大な神像や伝統家屋を模したパビリオン等が各所に設けられていた。空港は一種の文化的ナショナルイズムの展示場といった趣であった。他方、トランジット・エリアには、国際的に高い知名度を誇るブランド品を扱う免税品店が軒を並べ、グローバル企業の広告がさまざまな場所に掲出されていた。空港は、グローバルな商業活動のための展示・舞台装置でもあるのだ。最も印象深かったのは、あるグローバル金融企業がボーディング・ブリッジに大きく掲出していた広告に書かれていた「The world's local bank」というキャッチコピーである。世界のさまざまな場所との関わりを持ちつつ移動を繰り返す、あるいは、移動を繰り返しながらも場所との関わりを持ち続けている今日のわれわれへ向けられたメッセージという意味で、このコピーはきわめて象徴的なものを感じられた。

トランスナショナル空間としての空港

グローバル化が要請する熾烈な国際競争のプレッシャーの中で、いかに効率性と機能性を高めたインフラストラクチャーとしての空港を作り出すか。

昨今の空港をめぐる話題の論点の多くは、この点に集中している。しかし、空港という空間の意味を別の観点から考えてみると、そこにはわれわれが生きる現代社会の特徴が浮かび上がってくる。

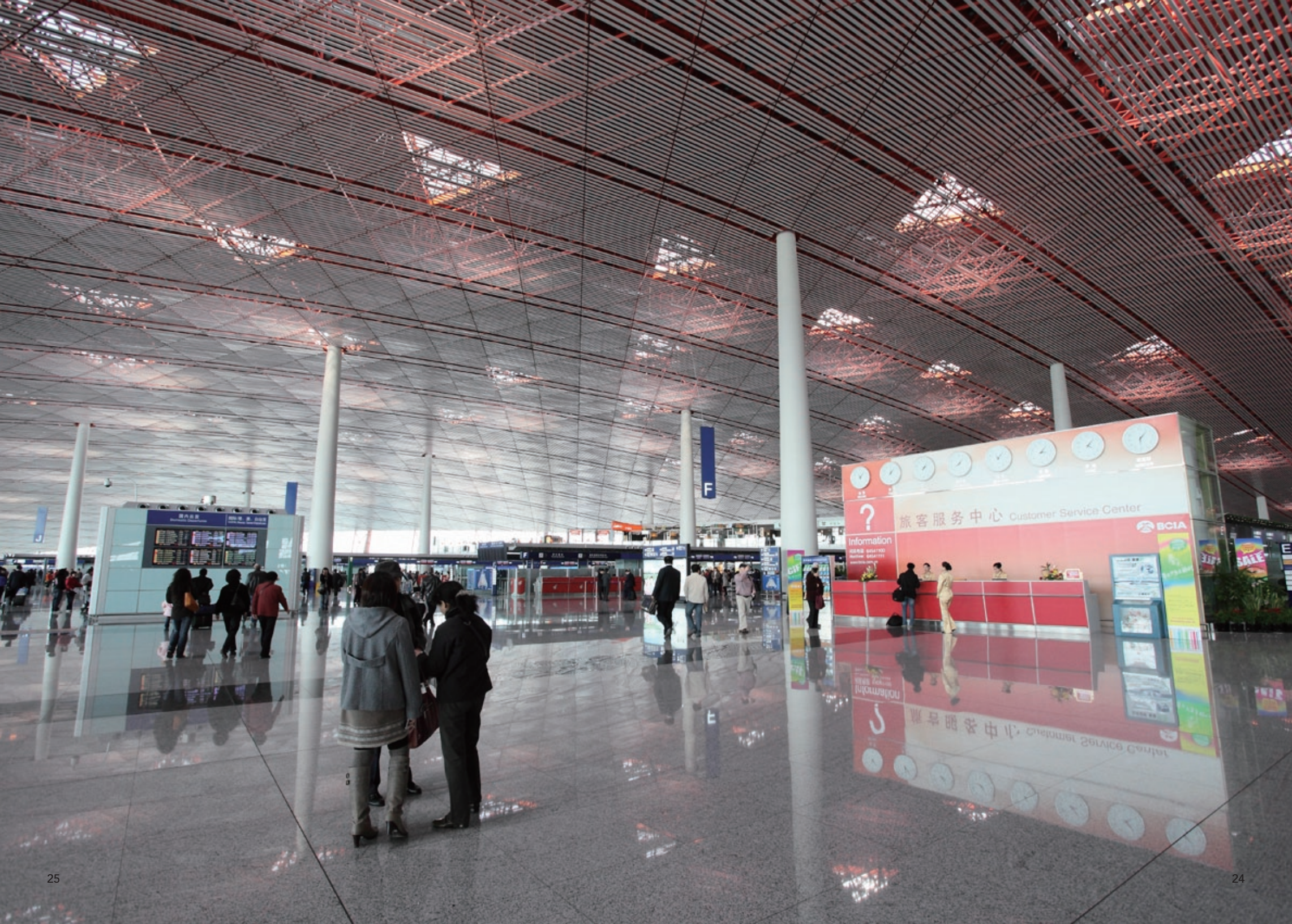
空港は、単なるインフラストラクチャーとその運営という問題をはるかに越えた存在である。移動によって大きく特徴づけられる現代社会における空港とは、グローバル、ナショナル、リージョンナル、ローカルといったさまざまなレベルの領域が複雑に交錯し、それらが交差するトランスナショナルあるいはトランスローカルな空間、すなわち、さまざまな意味での境界が重層化すると共に、越境的な場所なのである。それは、確実に現代を生きるわれわれを象徴する重要な場所のひとつに違いない。

参考文献

R. Bittner, W. H. Schenroich, K. Vochter (Hg.) Transnationale Räume. Berlin: Jovis Verlag GmbH, 2007.



ソウル仁川国際空港のトランジットエリアにある「韓国伝統文化体験センター」では、伝統音楽のパフォーマンスが定期的に行われている。



本ゼミでは毎年の恒例行事として海外調査を実施している。海外で調査を実施することの最大の目的は、海外の観光地を通して学生の見聞を広げることである。言葉や習慣など数多くの不自由を感じられる海外で、さまざまな困難を克服して調査することは、学生にとって成長していく過程において不可欠の刺激と考えている。二〇〇八年一〇月末から一月の頭にかけて、世界遺産「麗江古城」（中国雲南省）にて旧市街の商業化について調査を行った。木造住宅と幅狭い迷路状の石畳み路地でナシ族の風情が溢れる旧市街地は、一九九七年に世界遺産に登録されて以来、観光化と観光開発が進み、住宅として使われてきたが民家が店舗または民宿として転用されてきた。二〇数名の学生が一〇〇〇余軒の店舗を対象として、各自が担当する五〇余軒の店舗を住所で探し出し、経営内容と家屋の利用状況について調査した。言葉さえ通じない環境で、インタビューは不可能であるため、調査はすべて学生の観察力に任せる。観察で問題を発見し、さらにその問題を解いていくことによって、学生の観察力と思考力を鍛えることになった。

学生の観察力と思考力を鍛えるために 杜国慶

海外調査の機会を利用し、ゼミ生に現地の人々と触れ合う機会を提供することも重大な意義をもつ。麗江古城では、現地師範学校の英語クラスの大学生と懇談会を開催した。言葉の壁でどれだけ話が弾むか心配していたが、やはり若者同士には片言の英語と漢字の筆談だけで会話が盛り上がった。海外調査は文化交流の場でもあったと実感した。

二〇〇九年、三年ゼミの現地調査は国内で実施した。現地で長崎市役所観光課の方に市の観光開発について説明を受け、「長崎さるく」の散策コースにも参加し、長崎の観光について実際に体験した。多種多様な観光資源が存在する長崎市を対象に、ゼミ生が自主的に関心をもつテーマを提起してグループを組んで調査した。調査内容は今まで勉強してきた観光学の知識を活かしたもので、異国情緒と食文化、五島列島の巡礼などの観光資源のみならず、観光のバリアフリーなど観光施設と政策にも及んだ。特に、バリアフリー調査班は、実践的に車いすを利用して「長崎さるく」コースを廻って検証した。問題意識をもち、現地で知識を再確認しながら新しいものを発見することも、本ゼミ現地調査の狙いであろう。

調査報告

世界遺産「麗江古城」

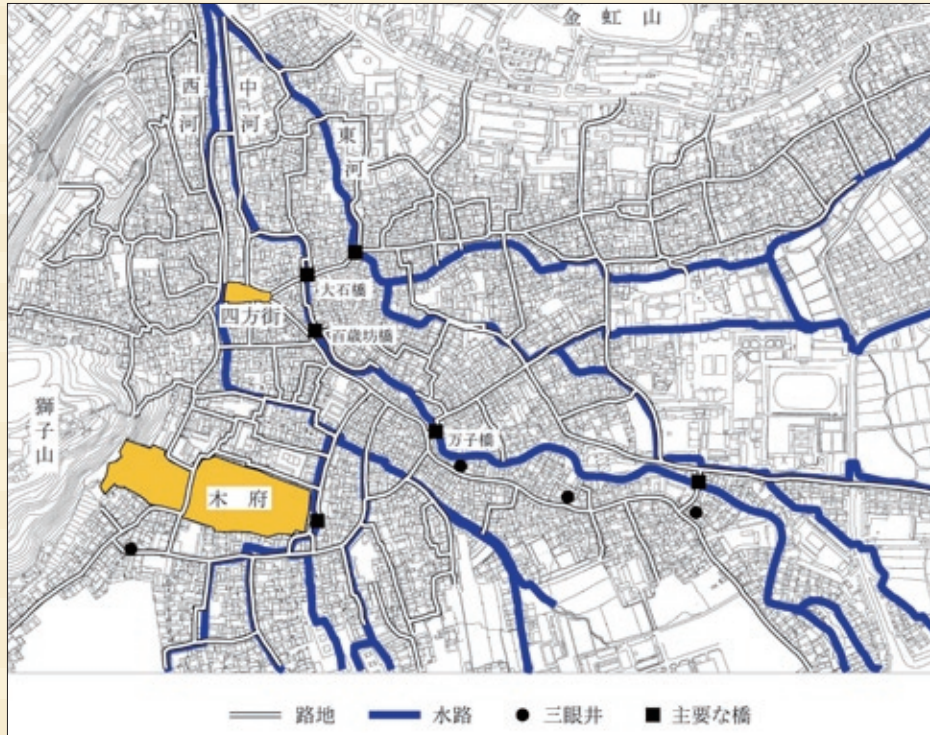
「長崎さるく」

杜国慶研究室



field work





麗江古城の水路与路地の分布



1 商業化が進み、店舗林立の麗江古城 2 玉龍雪山が見える麗江古城 3 麗江古城内にて 4 現地大学生との懇談会

世界遺産 「麗江古城」 (中国雲南省)

旧市街の商業化についての調査を行う

日程

2008年10月30日～11月5日

- 10月30日 昆明泊
成田発～昆明着
- 10月31日 麗江泊
世界地質公園石林見学
- 11月1日 麗江泊
麗江古城見学・調査
- 11月2日 麗江泊
午前 虎跳峡観光開発見学
午後 拉市海周辺観光開発見学、
乗馬体験
夜 麗江市中学校 奨学金授与式
- 11月3日 麗江泊
玉龍雪山周辺観光開発見学
- 11月4日 昆明泊
午前 麗江発 昆明着
午後 雲南大学民族博物館見学
- 11月5日
昆明発～成田着 空港解散

初めて町並みを見たときの衝撃

思い出に残っているのは、合宿三日目の麗江古城散策です。朝凍えるような寒さの中歩きだして、初めて町並みを見たときの衝撃をよく覚えています。石畳の道、瓦屋根の家並み、赤提灯や東巴文字、民族衣装を着た人たちが歩いていました。午前中に杜先生に案内されて古城内を歩き回り、午後からの古城調査のために、道を覚えようと必死でした。町並みに見とれて写真を撮ってばかりいたため、あまり覚えられず、午後は調査時間いっぱいまでかかってしまいました。一人で調査を開始して、やっと自分の担当の巷を見つけたものの、五年前まであったお店とはほとんど変わっていて大変でした。(百溪道亨)

迷路のような麗江古城

初めてのゼミ合宿で、行く前には色々不安でした。しかし実際に行ってみると毎日がとても充実していて、あっという間の七日間でした。麗江古城の第一印象は、映画「千と千尋の神隠し」のようだなというものでした。古城内は本当に迷路のようで、自分がどこにいるのかいまいち把握できていない状態ながらも歩いていて楽しかったです。調査の時には一人で行動しなければならぬということ、担当区域にたどり着けるのかという不安がありました。途中で偶然先輩に会い、少し手伝ってもらいましたがやはりわからず、その後も必死に何人も中国人の方に聞いたりして探しました。(佐藤綾香)

観光によって地域が変わる

今回の合宿で心に残ったことは、現地へ行くこと。実際思っていたものと異なるということです。私は麗江古城の五一街について興味を持ち、調べていました。そこが観光開発のあまり進んでいない地域であるとされてきたからです。しかし、実際に五一街へ行くことと観光客を相手にした土産品を売る店が並び、他の通りと比べると少ないものの観光客が多く歩いていました。観光によって地域がこれほどまで変わるのだと感じたのです。また、空間利用調査でも、古城の変化を感じました。調査してみると多くの店が変わっていて、新たに開店している店が多くありました。新たに開店した店のほとんどが土産店でした。(澁谷和樹)



1 バリアフリーの検証調査風景 2 「長崎さるく」コースを体験する 3 長崎市役所観光課職員の説明を聞く 4 グラバー園 5 ゼミの調査報告集 6 長崎は坂が多い

長崎の異国情緒を どこに感じるか

異国班として長崎の異国情緒をどのようなところに感じるのか調査をしました。調査はオランダ坂、東山手地区、大浦天主堂、グラバー園、眼鏡橋など。前もった知識が異国を感じさせる要因になっているのではないかと思いました。例えば、オランダ坂は一見普通の坂にしか見えませんが、しかし、知識をもって坂を見ると、異国を感じるのではないか。一番印象に残ったのは東山手地区にある地球館です。東山手洋風住宅の一棟で、様々な外国人の方が料理を提供したり、英会話教室をひらいたりという国際交流の場となっています。洋館をうまく生かした使い方、観光客を呼ぶことができるかと思いました。(大道奈保子)

車椅子利用の 観光者への利便性

長崎原爆資料館、爆心地公園、平和公園の三つの長崎原爆投下に関する観光コース(以後、「平和コース」と略する)における車椅子利用の観光者への利便性を検証した。実際に学生が車椅子に乗り平和コースを観光することにより検証を試みた。結果、評価すべき点として、各施設内での車椅子の移動は大変配慮されていて不便は感じられなかった。問題点としては、他の施設に移動する際に困難な箇所があったこと。例えば、施設間の道が急斜のため安全に移動することが出来なかった。また、所々階段しか無い箇所があった。同伴者がいるかどうかで、バリアフリーの定義も変わるのではないかと思った。(蜂巣修生)

遺産の保存と 観光化の矛盾

二〇〇七年、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」はUNESCOの世界遺産暫定リストに登録され、長崎県は今後の正式登録へ向けて様々な取り組みを行っています。関連遺産は周辺の離島にも分布しており、このような歴史的遺産は、長崎の離島を訪れる観光客に対して、島の自然景観やアクティビティに偏りがちな他の離島観光との差別化に影響を与えると考えられます。教会群を利用した観光活動については、正式に世界遺産登録がされれば、その影響は必ずしも良いものばかりではないと考えられます。ヘリテージツーリズムの持つ、遺産を「保存する」側面と観光化の矛盾を感じました。(三嶋千晶)

2009年度 「長崎さるく」 散策コース体験

バリアフリー検証調査を
実施する

日程

2009年9月14日～16日

9月14日 移動・見学

- 午前 羽田発長崎到着後
ホテルへ移動
中華街見学
- 午後 長崎市役所観光課訪問
「さるく」観光コース体験

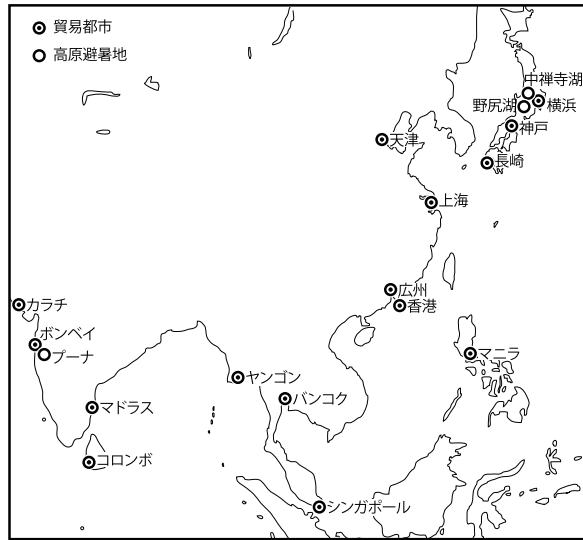
9月15日 グループ別調査

- グループ1 バリアフリー観光
- グループ2 食文化
- グループ3 異国情調
- グループ4 五島の教会
- 夜 ホテルにて報告会

9月16日 見学・移動

- 午前 長崎発佐世保着
九十九島クルージング
- 午後 四ヶ町商店街見学・
佐世保バーガー体験
石岳動植物園、
石岳展望台散策
- 夜 長崎発羽田着

図1 ヨットクラブ等が確認されたモンスーンアジアの貿易都市と高原避暑地



このように、モンスーンアジアの貿易都市は、近代思想や近代産業とともに、英米の植民地統制やキリスト教化の道具として、世界中に伝播したという側面を持つ（ゲットマン一九九七）。特にイギリスにおいては、エリート養成の場であったパ

インド以東のモンスーンアジアで最も早くヨットクラブが結成された場所は、インドのボンベイ（ムンバイ）とシンガポールだった。なかでもボンベイは、一七世紀半ば以来イギリスの一大植民地だったインドにおいて、イギリス東インド会社の海上貿易・海上警備の

モンスーンアジアの貿易都市へ

の伝播のプロセスを探っている（図一・図二）。

危険」な3Kの世界である。

このような格式や享楽の一方で、苦闘や激務という相反するものを具有する特徴は、近代スポーツに共通するものだろう。使われる用具やルール、競技場などが世界的に統一された規則によって厳格に規定されている近代スポーツは、近代思想や近代産業とともに、英米の植民地統制やキリスト教化の道具として、世界中に伝播したという側面を持つ（ゲットマン一九九七）。特にイギリスにおいては、エリート養成の場であったパ

ブリックスクールにおいて、植民地を統治するためのリーダー的な人格形成に役立つものとして、ラグビーや漕艇などのスポーツが重視された。ヨットが中産階級に普及し始めたのも、植民地貿易により商人などが富を蓄え、艇が耐浪性を向上させるとともに小型化した一九世紀半ばのことである。

それでは、ヨットは具体的にいつ、どのようにして、我が国がアジアに入ってきたのだろうか。また、アジアの人々はどうしてヨットを受け入れたのだろうか。スポーツにはほぼ共通することだが、ヨットがある地域に導入され、隻数が増えていくと、その地域を単位としてヨットクラブが結成される。そこで、まずはヨットクラブの結成を追いかけることで、モンスーンアジアにおけるヨットの伝播のプロセスを探っている（図一・図二）。

「ヨット」と言うと、お金持ちが船上でグラスを片手に談笑している、優雅な世界を思い浮かべる人が多いのではないだろうか。そうしたイメージは当たっている部分もあるが、間違っている部分も大きい。確かに、ヨットはオランダで生まれた一七世紀以降ある時期

ヨットの世界

までは、ヨーロッパ王侯貴族のみが愛好するスポーツだった。しかし、ヨットの船上でひとたび嵐が来れば、強烈な船酔いに襲われる。そんな中でも船長の命令一下、操船のために自らを鼓舞して起き上がり、大波が襲う船上でズブ濡れになりながら帆を降ろし、激しく揺れる船内では両手両足で体を支えながら海図を読むのである。まさに、「きつい・汚い・



1936年頃の湘南ヨット倶楽部のレース。左端は西園寺八郎氏のヨット（出典：大村 1995）

アジアにおけるヨットの伝播と受容

× 佐藤大祐

オランダで生まれたヨットは、いつ、どのようにしてアジアや日本に入ってきたのだろうか。またアジアの人々はどのようにしてヨットを受け入れたのだろうか。19世紀以降にアジア各地で結成されたヨットクラブを通して伝播と受容のプロセスを探る。

拠点的な都市だった。Bombay Yacht Clubが
一八四六年に設立されたのも、イギリス人と
彼らの行政・産業の集積があつたためであ
る。さらに、綿紡績工場が盛んだつたボンベ
イは、一八六〇年代に北米の南北戦争の影響
で飛躍的に発展する。そのため、ボンベイの
奥座敷である高原避暑地ブーナ（ブネー）でも、
一八六八年にローイング（漕艇）クラブが設立
されている。なお、「図2」にはローイング
クラブも同時に示してある。ヨット愛好家は
当初ローイングクラブに所属している場合が
多く、愛好家が増えるとヨットクラブとして
独立するからである。

その後、カラチやコロombo、ヤンゴンなど
のインド周辺部でも、一九世紀後半にヨット
クラブが結成されている。ボンベイを拠点と
して、そこから人や交易品とともにヨットが
周辺部へ相次いで伝播していったのだろう。

シンガポールでは、モンズーンアジア初の
Singapore Yacht Clubが一八二六年に設立され
ている。シンガポールは一八二四年にイギリ
スの植民地となり、マレー半島などの産品や
中国との中継貿易を原動力に急速に発展した。
海上交通の要衝であることから、多くの船舶
が行き交っており、それらの船が余暇に転用

されたのだろう。というのも、当時貿易に用
いられた大型帆船に付属の救命ボートは、マ
ストを立てて帆走もできたからである。そし
て、シンガポールを經由して、ヨットは東南
アジアや東アジアへ伝播していくことになる。
シンガポールと同様に、香港では一八四二
年にイギリスによって清朝から割譲され
て以降、Victoria Regatta Clubが設立され、

一八七二年に初出のHong Kong Yacht Clubは
一時活動を休止するも、一八九〇年にRoyal
Hong Kong Yacht Clubへと活動が引き継がれ
ている。同じく上海でも、一八四三年のイギ
リスによる土地の租借を経、Shanghai Yacht
Clubが一八七七年に現れる。以上みてきた貿
易都市のヨットクラブで主導的な立場にいた
のは、居留する欧米人の中でも外交官や商社員、
商館・工場などの経営者だった。これらの職
種の欧米人が増加したのは、彼らがアジアの
植民地化の推進役を果たしていたためである。

一方、タイのバンコクでは、一八九一年
にBangkok Rowing Clubが、一八九六年に
Bangkok Sailing Clubが結成されている。興
味深いのは、これらのクラブの会員の中に、
いずれもイギリス人のタイ王国財務省・法務
省アドバイザーや鉱山局の鉱山技師がいるこ

とである。彼らは、言わば「お雇い外国人」
と思われる。タイは日本と同様に欧米列強に
よる植民地化を免れたが、お雇い外国人を政
府機関に受け入れることで近代化を達成しよ
うと試みていた。そのようなお雇い外国人も
ヨットを導入したわけである。

日本への到来

日本で初めてヨットが記録にあらわれた
のは、長崎発刊の新聞The Nagasaki Shipping
List and Advertiserであり、救命ボートや和船
を使ったレース開催の記事（一八六二年九月）
である。長崎に次ぐ貿易拠点として一八五九
年に開港された横浜にヨットが現れたのは、
一八七〇年頃のことだった。そして一八八六
年春、横浜において九隻が参加するヨット
レースが開催され、この参加者によって同
年、横浜ヨットクラブ（Yokohama Yacht Club）
が結成された。クラブ結成から二三年後の
一九〇九年の会員数は一五一名であり、所属
艇はクルーザーヨットが二二隻、ラーク型と
呼ばれるデインギーヨットが二七隻だった。

都市間の交流

このように、ヨットは主としてイギリスか
ヨットクラブ会員でジャーデン・マセソン
社支店長のH・ケズウィックなど、東京と横
浜の外国人社会の上層部から構成されていた
ことを示している。

男体山ヨットクラブ（Manasan Yacht Club）

がイギリス公使C・M・マクドナルドを会長
として結成されたのは、一九〇六年のこと
である。このクラブは、中禅寺湖畔の欧米諸国
大使館別荘や個人別荘に滞在する外国人の
みから構成された。会長には、在任期間の最
も長い大使・公使が就任した。クラブの運営
やパーティーなどは各大使館持ち回りで行われ、
夏の間は毎週のようにヨットレースとパー
ティーが催されていた。このように、ヨットク
ラブは高原避暑地における社交の舞台として
機能していた。

さらに中禅寺湖で注目すべきは、一九二四
年に結成された東京アングリング・エンド・
カンツリー倶楽部の存在である。このクラブ
の会員は皇族を筆頭に、イギリスやドイツな
どの駐日大使、華族や財閥当主などの日本人
あわせて五〇名に達し、養殖したブルックト
ラウトなどを湯川に放流し、溪流でフライ
フィッシングを楽しんだ（福田一九九九）。中
禅寺湖畔に建てられたクラブハウスでは本格



1899年の中禅寺湖でのレース（出典：ダヌタン 1992）

ス公使アーネスト・サトウは一八九五年九月、
中禅寺湖で「朝、グートシュミット（駐日
イッ公使）のボートに乗って私が新しく家を
建てている砥沢まで十二分かかって漕ぐ。午
後、菖蒲の浜までヨットで」行った（サトウ

一九八九）。このように、
ヨットはすでに一九九〇
年代半ばには中禅寺湖
に持ち込まれていた。

その四年後一八九九
年八月になると、ベル
ギー公使夫人E・M・ダ
ヌタンは「今日はヨット
レースの初日である。私
のヨット、アドミラル号
をヘンリー・ケズウィック
氏が操り、私は舵手の
役を務めた。九隻のヨッ
トがレースに参加した。

……現場に到着してみ

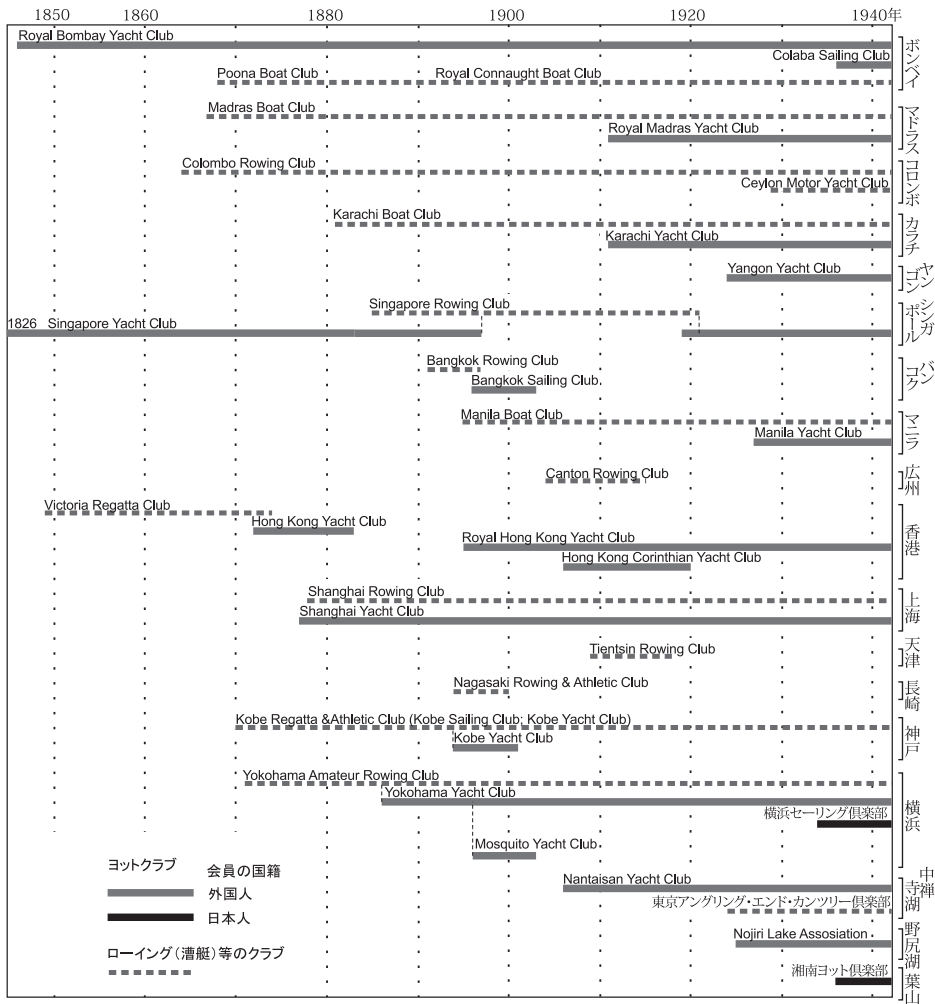
て、転覆したヨットはドイツ公使ライデン伯
爵のヨットだと分った」（ダヌタン一九九二）
と記録している。この記録は、レースが開催
されるまでにヨットが増えたことととも
に、そこへ集う人々が外交官をはじめ、横浜

ポートの都市の外国人居留地から代表
選手が選ばれ、同一規格の艇を借
りてレースが実施された。軍隊隊
が演奏し、パーティーが開催される
など、華やかな催しだったことを
想像させる。また、Royal Hong
Kong Yacht ClubやCanton Rowing
ClubやManila Boat Clubが
インターポートルレースを行って
いた記録もある。こうしたインター
ポートルレースを生起させた貿易都
市間の活発な経済活動と人的交流
が、モンズーンアジアの各都市に
ヨットを拡散させた原動力になっ
たのだろう。

高原避暑地での交流

さらに、ヨットは海にとどまらず内陸の高
原避暑地にも拡散していった。駐日イギリ

図2 モンスーンアジアにおけるヨットクラブの設立
 (『Japan Directory』、『Chronicle and Directory for China and Japan』などにより作成)



参考文献
 大村泰敏 1995.『ヨットの思い出』舵社。
 グットマン, A. 著, 谷川 稔・石井昌幸・池田恵子・石井芳枝訳 1997.
 『スポーツと帝国—近代スポーツと文化帝国主義』昭和堂。
 サトウ, E. 著, 長岡祥三訳 1989.『アーネスト・サトウ公使日記 I』新人物往来社。
 佐藤大祐2003.『明治・大正期におけるヨットの伝播と受容基盤』
 『地理学評論』76: 599-615。
 ダヌタン, E. M. 著, 長岡祥三訳 1992.『ベルギー公使夫人の明治日記』中央公論社。
 (d'Anethan, E. M. 1912. *Fourteen years of diplomatic life in Japan*. New York: McBride, Nast & Co.)
 福田和美 1999.『日光鱗釣紳士物語』山と溪谷社。

的な和洋食が用意され、東京とは異なる打ち解けたムードの国際交流がなされた。このようにして彼らは、ヨットやフライフィッシングといったスポーツを潤滑油として、クラブを拠点に社交を繰り広げていた。

海岸リゾート地での受容

ここで特筆すべきは、東京アングリング・エンド・カンツリー倶楽部の理事を務めた西園寺八郎と松平慶民である。なぜなら、彼らは一九二八年頃に湘南海岸でヨットを所有し、湘南ヨット倶楽部結成の中心人物となるからである(大村一九九五)。彼らが湘南ヨット倶楽部を結成したことで、ヨットクラブを社交の場とする避暑生活様式が中禅寺湖から湘南海岸に伝播したわけである。

以上のように、ヨットは大企業駐在員や商館経営者、外交官、お雇い外国人などの欧米人によってモンスーンアジアに導入された。彼らは貿易や統治・産業活動などを通じて、アジアの植民地化と近代化を牽引していたためである。日本でのヨットは、そのような欧米人から華族・財界人などの日本人へ階層性を有して伝播した。これは日本の近代化に伴って、日本での経済的主導権が欧米人

から日本人へ移ったことを反映したものである。そして、このような受け皿の変化に伴って、ヨットは外国人居留地から高原避暑地に伝播し、昭和初期の海岸リゾートにおいて日本人が受容したのである。その他のアジア諸国においても、時期はずれだろうが日本での伝播と受容にみられた階層性は共通していると考えられる。

現代の湘南で

石原慎太郎の小説『太陽の季節』(一九五五



2001年湘南でのレース

年)とその映画化(一九五六年)によって、湘南とヨットが若者の間で脚光を浴び、湘南には一九六〇年代から七〇年代にかけてマリナーが数多く建設された。さらには近年、漁港や河川を改修して、自分のボートを安価に係留保管できるマリナーも日本中で増えつつあり、多くの会社員や学生もヨットセーリングを楽しんでいる。私も学生時代にヨットに乗るようになり、ほぼ毎週末に湘南に出向き、日帰りで練習・レースに参加していた。海上での困難を苦闘しながら乗り越え、難解な操船の仕組みを覚えながらレースに勝つ喜びを味わった。加えて、伊豆諸島やハワイなどで波長の長い波に乗るクルージングの醍醐味を味わい、ヨットの魅力に取り付かれた。

冬の穏やかに晴れた日、湘南では紺青の相模湾越しに白雪をまとった富士山が姿を現す。北西の季節風が程よく吹く海上は、風を動力とするヨットにとって、夏以上に絶好のコンディションだ。クリアに見える富士山に向かって舵を切るのは、すこぶる気持ちの良いものだ。あの富士はヨットをもたらし先人たちが見た富士である。この海は時空を超えて世界へ繋がっている。

読書案内

本郷の特集テーマに関連する本の中から選んだのは、
鉄道とアジアの三輪車の歴史を解説する二冊。



鉄道旅行の歴史 19世紀における 空間と時間の工業化

ヴォルフガング・シヴェルブシユ著
加藤二郎訳(一九八二)
法政大学出版局(本体三二〇〇円十税)



東南アジアの三輪車

前川健一著(一九九九)
旅行人(本体一七〇〇円十税)

鉄

道は徒歩や馬車などよりも格段に速く便利、しかも安全な移動・輸送手段だ。現代では毎朝の通勤、週末の遠出、連休の旅行というように、ごく当たり前の存在になっている。

とはいえ本書によると、このテクノロジーが新たに登場した一九世紀初期、人間の時間や空間の認識の仕方そのものにも変化が生じたのだという。

そのころ鉄道の機能を表現するために用いられた言葉に「空間と

時間の抹殺」がある。鉄道によって、ある距離を移動するための所要時間が格段に縮まった。逆にいえばそれは、ある一定の時間内で移動できる距離が長くなったということでもある。

かつての旅行者はたとえばパリからオルレアンへ、それなりの時間をかけて多様な場所・道を通過しながら移動していった。けれども鉄道旅行は全くの短時間で済むし、旅行者はただ密室内に居ればよい。そして窓からの景色は見てもなくともどちらでもいい映像

のようなものである。こうしてパリとオルレアンとの「空間と時間」は消され、両都市は隣接したのも同然となるのである。

この空間の議論をさらに発展させたのが「パノラマ的知覚」だと言える。鉄道以前、旅行者と旅行者が見る知覚対象(景色など)はいわば同じ空間に属していた。道を曲がったり坂を登ったりして移動することはその空間が徐々に変化していくことであった。それに対し鉄道旅行では、列車という猛烈な速度で直線的に移動する空間があり、旅行者はその中に留まったままである。鉄道の「速度と数学的な直線性」によって、空間は車内と外部に二分されることになる。そして旅行者は外の景色を「動く舞台装置」、パノラマのように観るのである。

こうした議論は、鉄道誕生から久しい時が過ぎた現代に生きる我々にとっても示唆に富むものとなっている。筆者は鉄道によって、たとえば地方それぞれの時刻のよ

うな、土地土地の特性も消失する

と言う。「標準時間」の制定、すなわち各地の時刻の画一化が鉄道の導入と対をなしていたことは明治日本にも言えることだ。そのほか、「空間と時間の抹殺」という言葉からは、毛色は異なるとはいえ、ポストモダン的な空間・時間の議論が思い出される。本書は、鉄道というテクノロジーの登場が、数世紀に渡り展開し続けるグローバル化のステージの一つであり、またモダンとポストモダンを分ける印しにも通じる大きな出来事だったということを再確認させてくれるのだ。

となれば、旅客機の普及はグローバル化の中でどのような意味を持つたのだろうか——そう考えがふくらむのも自然なことであろう。このように本書は、新たな技術革新のインパクトを多様な角度から論じるだけでなく、現代の観光旅行を省みるヒントも与えられる好著だと言える。

(岩田晋典)

本

書は、著者が一九七三年にインドでリキシャに乗って以来、一九九九年まで二六年間にわたって、三輪車を探し求めてアジア各地を旅し、資料を集め、分析した集大成の書といえる。本書には、(東南アジアの)三輪車がどこで誕生し、どう活躍し、その役割を終えた(かもしれない)今、どこへ向かおうとしているのか、が記されている。ここでは章ごとにその概要を紹介してみよう。

本書は、プロローグとエピロー

出現の礎を築いていったという。

第二章では、東南アジア各地の三輪自転車の普及状況と三輪車の出自が問われている。東南アジア各地の三輪車は、座席の位置が前横・後など地域ごとに独特の型式をもっており、また異なる名称で呼ばれることが、本章では紹介されている。第三章では、日本の三輪自転車の歴史の展開が詳述された上で、第二次世界大戦後から二〇世紀末までの東南アジア各地の自動車事情が示されている。三輪自転車と同様に、三輪自動車は、東南アジア各地でさまざまな型式や呼称があり、その一つの原型が日本から輸出された自動車に求められるという。

そしてエピローグにおいて、タイのトウクトウクの将来が予想されている。著者は、トウクトウクがバンコクでは時代遅れの乗り物になっていく可能性が高く、「タイの大都市と外国が、もしかするとトウクトウクが生き残れる土地かもしれない」と指摘して、本書を

終えている。

グのほか、三章(「人力車の時代」、「三輪自転車の時代」、「三輪自動車の時代」)で構成される。第一章では、人力車の誕生、東南アジア各地の人力車事情、人力車の呼び名などが解説される。人力車は、明治初期の日本で、営業用に大量生産され、中国や東南アジアへも輸出されるようになる。人力車は、輸出先において少しずつ形や名前を変えて現地化されていく。東南アジアの人力車は、一九二〇年代〜三〇年代初めにピークを迎えた。こうした人力車の普及が三輪車の

最後に、紹介者が興味をもった点について挙げてみよう。まず、モノの技術革新とその伝播の違いである。確かに、現代の科学技術のなかで、乗り物は「人力車→自転車→自動車」という進歩の過程を経てきた。しかし、それがどのような経路・順序で伝播していくのかは全く別の問題である。日本と比較したときの、アジアにおける固定電話と携帯電話の普及率の違いがそのよい例であろう。本書は三輪車に関する地域間の歴史を詳述することでそれを示している。また、本書で三輪車の歴史を学ぶことで、日本と東南アジアのどちらが「進み(＝先進国)」、どちらが「遅れている(＝途上国)」のかが「遅れている(＝途上国)」のかわりという問題が、時間・空間的状况に依存した表現でしかないことが鮮明にわかる。

以上のように、本書は東南アジアの交通の特色とその歴史を学ぶための必読書といえよう。

(大塚直樹)

角田光代氏トークセッション「旅と小説」

二〇〇九年度立教大学連続公開シンポジウム《未来の声を聴こう》の一環として、世界中を旅し、そこでの交流・体験を作品として発表されている作家の角田光代氏をお招きし、観光学部主催のトークセッション「旅と小説」が行われました。

二四歳の時、ボーイフレンドと二カ月タイを旅して、カルチャーショックを受けました。パッケージ旅行では得られないものがあると知り、翌年、タイからマレーシアを一人旅して、それから完全に旅にとりつかれました。

人間は「こんなにも違うんだ」

お金が無かったため、ほとんどバックパッカー方式でした。歴史や地理の知識も無いので、どこで何をしたらいいのか分からず、ただ興味の向くまま漫然と歩き回っていたのですが、次第に自分が何を見たいのかが分かってきました。それは、名所旧跡ではなく、人々の暮らしそのものでした。そして、人間は「こんなにも違うんだ」

ということに、非常に驚きました。私はそれまで、人は皆同じだと教わってきたからです。今思えば、それは、人間は平等だという意味だったのでしょうか、私はそれを取り違えていて、同じ人間だからこの国の人とでも分かり合えると思う節があったのです。ところが、世界には寒い国、暖かい国、砂漠の国、緑の国があって、それぞれ暮らしも違う、感じ方も違う、常識も違います。

同時に「こんなにも同じ」ということも分かってきました。お腹が空けば食べるし、夜になれば眠る。面白ければ笑うし、ムカつけば怒る。違いに目を凝らせば凝らすほど、共通点が見えてきました。生活のほとんどを小説の執筆に割き、趣

土地や暮らしに触れる旅

確かにバックパッカーはハプニングが多いんです。知らない土地を自分の足で歩き、自分の手でバスを止め、お金の払い方も分からず、間違えては怒られやり直して……。しかし、そんなふうに自分の手と足と耳と

角田光代氏
村上和夫（本学観光学部教授）
中西裕二（本学観光学部教授）
ラナワカ・チャトウシカ
（本学大学院観光学研究科博士課程前期課程2年次）
寺田郁
（本学大学院観光学研究科博士課程後期課程2年次）

二〇〇九年二月五日
池袋キャンパス 五号館五二二教室



新しい旅の愉しさを創り出す方法

村上和夫（観光学部）

立教大学の観光教育は、1946年に始まりましたので60年を超える歴史を有しています。当初は、ホテル産業や旅行産業そして観光地で活躍する産業人の育成を目的としていました。ところが1980年代頃から、旅行をパッケージで買うのではなく旅行者が自分たちで創り楽しむようになり、旅行者の行動や旅の仕方、あるいはそれを支える観光地づくりについて教える必要がなくなりました。最初は、エコツーリズムや観光を通じた文化の楽しみ方、あるいは観光地の変化の方向などを研究し教えていたのですが、さらに時代がかわって今は旅をする人の視点から教えることがとても大切となり、新しい旅の愉しさを創り出す

方法を研究し教える必要がなくなりました。ことに、1990年代半ばからは、女性が社会ばかりか旅の主役にもなってきたことから、旅行の経験を自分の生活に取り込むことへの関心がたかまってきています。そんな思いから、「旅と小説」をテーマに選びました。誰もが旅をする時代、自分が主人公になって、思い描いた舞台を旅し、その体験を帰ってから人に語り伝えることは人々、ことに女性にとって大切な生活術になっています。旅の経験をベースに女性を主人公にした小説や紀行文を綴っていらっしゃる角田光代先生に、本学部の一歩先をいく、旅のご経験をお話しいただこうと思います。



最近の観光学部講演会

| 開催日 | 講演者 | 演題 |
|---------------|---|---|
| 2009 10/19 | Dr. Luiza Bialasiewicz Department of Geography Royal Holloway, University of London | Women in the Academy: New Opportunities and Old Challenges |
| 10/21 | Professor Claudio Minca Department of Geography, Royal Holloway, University of London | Becoming an Academic: A Tale of Sea, Land and Travel |
| 2010 2/20 | 観光庁「若年層アウトバウンド促進事業」 連携シンポジウム | 旅行嫌い世代の登場:国内(うち)にこもる私たち? |



角田光代氏

1967年生。神奈川県横浜市出身。
早稲田大学第一文学部文芸専修課程卒業。

受賞歴

- 1990年 第9回海燕新人文学賞(『幸福な遊戯』)
- 1996年 第18回野間文芸新人賞(『まどろむ夜のUFO』)
- 1997年 第13回坪田謙治文学賞(『ぼくはきみのおにいさん』)
- 1999年 第46回産経児童出版文化賞フジテレビ賞(『キッドナップ・ツアー』)
- 2000年 第22回路傍の石文学賞(『キッドナップ・ツアー』)
- 2003年 第3回婦人公論文芸賞(『空中庭園』)
- 2005年 第132回直木三十五賞(『対岸の彼女』)
- 2006年 第32回川端康成文学賞(『ロック母』)
- 2007年 第2回中央公論文芸賞(『八日目の蟬』)

角田氏は、旅行エッセイにおいても多くの作品を発表されている。
『これからは歩くのだ』理論社 2000年
『恋愛旅人』求龍堂 2001年
『あしたはドロマテを歩こうイタリア・アルプス・トレッキング』岩波書店 2004年
『いつも旅のなか』アクセスパブリッシング 2005年

目を全部使うことで、むき出しになったその土地や暮らしに触れられるのです。五感を全開にしてへばりつく旅行者だからこそ分かる、生活者が気づかない「本質」がそれぞれの土地にあると思います。いつまでも新鮮なまま、私たちの記憶に残る旅行記があるとすれば、そうした「本質」とらえて書かれたものではないでしょうか。しかし私自身を含め、現在、これを書ける

人はなかなかいません。だから、五〇年後の読者が、「あ、私が旅しているのは、この本のこの場所だ」と思っていただけのような紀行文が書けたらいいなと思っています。※角田氏を囲んでの本学教員や学生との間で行われたトークセッションの様子は、立教大学ホームページの連続公開シンポジウム「未来の声を聴こう」に掲載されています。

在外研究通信 06

Bangkok

バンコク通勤事情

稲垣勉(観光学部)



2009年9月より1年間、在外研究でタイ・バンコクのタマサート大学に滞在する稲垣勉教授の現地報告は、かの地を象徴するチャオプラヤ川の船通勤からの風景。

バンコクを象徴する乗り物はいえ、多くの人はトゥクトゥクと答えるに違いない。かつてサムロー(三輪)と呼ばれたオート三輪は、タクシメーター(メーター制タクシー)がごく一般的になった現在でも、タクシーには積みきれない山のような荷物を積んで、あるいは物珍しげな観光客を乗せてバンコクの街を走り回っている。しかし新規の営業免許は交付されなくなり、数も以前よりは少なくなつた。一昔前は渋滞を尻目に、スイスイと自動車の横をすり抜けて行く姿が印象的だったが、現在ではタクシメーターのカロラーの群

に囲まれていささか肩身が狭そうに見える。

東京より移動は効率的

タイに詳しい人はトゥクトゥクに加えて、バンコクの乗り物としてモタサイ・ラプチャイと答えるかも知れない。モタサイ・ラプチャイは二輪車の同乗サービスであり、日本人の間ではモタサイまたはバイクと呼びられている。主要なバスの停留所、高架鉄道であるBTSの駅近くには、必ずと言って良いほどそろいのベストを着たバイクタクシーのたまり場があり、二〇〜三〇パーセントほどのわず

な料金で、細い路地の奥まで人々を運んでいる。

ソントウはピックアップトラックを改造した小型バスである。荷台に向かい合うように二列のベンチシートが配置されている。乗り合いバス型のソントウは、バスほど時刻表通りには運行されない。反面途中の乗り降りは自由、ちよつとルートからはずれていても交渉成立なら寄り道してくれる。満員になるまで出発しないソントウの呼び込みは、タイの風物詩と言えよう。バンコクではほとんど見られないといわれるソントウだが、見る事が出来ないのはサヤームやシーロムなど中心

部だけで、ちょっと郊外に行けば市場の脇で客待ちする色とりどりのソントウの団を今でも見ることが出来る。

たしかにバンコクは、ミャンマー、ラオス、ベトナムのように、裏庭でオートバイを切断し、溶接して作り出される怪しげな乗り物たち、いわばブリコラージュ（器用仕事）車の宝庫ではない。しかし大動脈の地下鉄 MRT、高架



棧橋を離れようとする通勤船 僧侶から観光客までさまざまな人であふれている

られている。バンコク庶民の中で暮らす。これにも惹かれた。しかし兩岸を結ぶ橋は数少なく、しかも混雑している。トンブリに住めば、日本からの訪問客が自力でわが家に到達することはほぼ不可能であろう。空港からも遠い。タイに滞在する理由のひとつは、長く続けてきた東南アジア、主としてメコン流域での観光化の実地調査を継続的に行うことである。大学院授業の合間を縫って、かなりの出張が予定されている。空港から遠いことは致命的である。



上 サンセーブ運河の通勤船 運河の水運は数が少なくなっているが、いまだに人々の足として通勤や買い物に使われている。下 ター・プラチャン棧橋とワラン・ワラン棧橋を結ぶ渡し船 バンコク側とトンブリ側を結ぶ渡し船は買い物や通勤の地元民の足として欠かせない

鉄道 BTS から、毛細血管であるモタサイまで、様々なレベルでいろいろな乗り物、交通機関が組み合わされて効率的な交通体系が構成され、人々のモビリティを支えている。これらの交通機関を使いこなせば、東京より効率的に移動できるかも知れない。

どこに住むか

九月中旬から一年間、客員教授としてバンコクのサマサート大学に赴任することになった。まず問題になったのは、どこに住むかである。タマサート大学はいくつかのキャンパスを擁している。主なものはラッタナコーシン島の王宮に隣接するタープラチャン・キャンパス、ドンムアン旧空港の先に立地する新設のランシット・キャンパスである。ランシット・キャンパスでは主として学部教育が行われ、大学発祥の地であるタープラチャン・キャンパスは主として大学院教育で利用されている。担当が大学院ということもあって、研究室はタープラチャン・キャンパスに決まった。しかし王宮隣という位置は、外国人にとって微妙な立地である。周辺は王宮、国立博物館、大規模寺院や公官庁が建ち並んでおり、正面は政治集会やデモで有名な王宮前広場である。

いかに渋滞を回避するか

結局、様々な要因を勘案して、スワナブリー空港からの高速出口に近い、都心の真ん中に居を定めた。自宅から研究室までの実質距離は七 km あまりである。しかしバンコク中央駅（フアランポーン）に続く国鉄線路より西側、つまり王宮側には高速道路、BTS、地下鉄などの新しい交通システムは一切整備されていない。王宮付近の環境に配慮し、意図して新交通システムを整備しなかったと言われている。このため付近の交通

周辺には外国人用のアパートなど、ほとんど見あたらない地域である。北に十数分歩けば、バックパッカーの聖地カオサン通りがある。カオサン通りにはごく安価なゲストハウスが林立している。とはいえ、もうカオサン通りで「沈没」する歳でもない。ちなみに「沈没」とはバックパッカーが、ひとつの場所に何をするでもなく長期滞在することを意味する一種のスラングである。日本社会への不適合から帰国できなくなった若者がバンコクにはかなり暮らしていると聞われている。

一方で駐在員の多くは BTS に沿ったスクンウィット通りのプロンボン、トンロー、エカマイなどに居住している。いわば日本村で暮らす駐在員とその家族の「生態」も、カオサンに沈没する若者同様、研究対象として面白いに違いない。しかしスクンウィットはいささか大学から距離がある。渋滞の激しいバンコクでは、わずかな距離の差が、大きな通勤時間の差としてはね返ってくる。駐在員のように自家用車のお迎えの無い身としては、スクンウィット住まいも現実的ではない。

タマサート大学からチャオプラヤ側をさんだ対岸、トンブリ地区は庶民の町として知られる。宮前まで走っている。しかし乗車時間は30分弱とはいえ、頻度は一時間に一本、しかも断続的な渋滞の遅れが累積し、運行は全くあてにならない。タクシーは道さえ空いていれば20分ほどの道のりだが、所要時間は渋滞の状況次第、反タクシン派の大規模集会が王宮前広場で開催された日は、周辺の道路が渋滞でまったく動かなくなり一時間二〇分も掛かった。通勤時間の分散の大きさは、日本からやって来た者にとって相当なストレスになる。約束や授業の時は、どう時間を見込めばよいか分からない。

船通勤は大成功

その結果、安定的な通勤手段として、BTS とチャオプラヤ川を行き来する通船を乗り継ぐことにした。距離的には四角形の三辺を移動するという迂回経路であり、しかもチャオプラヤ川は大きく蛇行している。しかし高架鉄道 BTS は定時運行し、通船も規則正しく運航していて渋滞とは無縁である。BTS に十数分、船に二〇分ほどで、待ち時間と徒歩を合わせても、ドア・トゥ・ドアで一時間ほど見れば確実に到着する。バンコクを移動するとき、確実さは何ものにも代え難

い利点と言えよう。

結果として船通勤は大成功であった。川風に吹かれながらの通勤は快適である。船のスピード、ゆつくりしたローリングの周期は都会生活からスローダウンさせてくれる効果を持っているように思われる。それ以上に収穫だったのは、BTSからの乗り換え駅サフーン・タークシン（地元ではサトーンと呼ばれている）からタマサートまでの川沿いの通勤が、バンコクの歴史を遡り、都市構造を再確認させてくれる機会だったことだ。また日々観光客を観察するチャンスも提供してくれる。

バンコクは一名「東洋のベニス」と呼ばれている。バンコクは海上に作られた人工都市ではない。しかし自然の河川と多くの運河が組み合わされて、きわめて高度な水運が発達していた。この意味で船はバンコクを象徴するもう一つの交通機関である。現在運河の多くはかつての機能を失っているが、チャオプラヤ川本流の通船はいまだに人々の生活を支えている。チャオプラヤ川の通船の主体は、チャオプラヤ・エクスプレス・ボートという企業によって運行されている。ガイドブックを見ると普通の通勤船、快速船、観光船にそれぞれが立ち寄る棧橋が異なり、過度に複雑

に思える。しかし現地での印象は全く異なる。通船が接岸しない棧橋は渡し船で通船が立ち寄る他の棧橋と結ばれている。前述の地上交通同様、動脈から毛細血管までの水運が体系的に構築されていると言えよう。

通船からの風景

サトーンからタマサート大学にほど近いタープラチャン棧橋までの行程は、わずか二〇分ほどとはいえず、現国王につながるチャクリー朝の歴史をさかのぼる道行きである。歴史的に最初に開けたのはチャオプラヤ川対岸のトンブリであり、現在のバンコク側はチャクリー朝の初代ラーマ一世が王宮をラッタナコーシン島に開いてから市街として発達し始めた。この時代バンコク周辺は、主要な交易路であったチャオプラヤ川を押さえる戦略拠点であり、マレーの傭兵なども駐屯していたと言われる。現在でも川沿いにはいくつかのモスクを眺めることが出来る。また砲台の遺跡なども残り、現在でも海軍司令部はトンブリ側に置かれている。

態であろう。すでに杭をコンクリートでかためビル化したところも見られる。一方で昔ながらの木の杭、木造建築も多く、かなりの家は川からのアクセスを可能にする小さな船係りを備えている。そして綺麗とは言えないチャオプラヤ川で水浴する人々、水遊びする子供達もいて、水辺の民タイの伝統的な生活を見ることが出来る。

りを内堀、外堀状態の人工の運河で囲んだ区画がラッタナコーシン島である。王宮を始め、王室寺院であるワット・プラケオ、官庁、公的施設が立地している。タマサート大学もこの中にある。わずか二〇分の船旅だが、王権の中心から、西欧人との接触の場所まで、意図して構造的に配置したバンコクの都市構造を垣間見ることが出来る。

リエンテン、つまりオリエンタルホテル（マンダリンオリエンタル）である。タイで最初の西歐ホテルであり、アジアでももっとも早い近代ホテルの一つであろう。このあたりはポルトガル大使館、フランス大使館、カソリック教会、タイ最初の銀行（現在のサイアム商業銀行）、税関跡などタイが西欧と触れあうことで生じた歴史的遺産の宝庫である。見事なコロニアル建築も多く、目を楽しませてくれる。さらに上流に進むと家並みが雑然とし出す。ラーチャウオン棧橋はヤワラートと言われる中華街の棧橋である。バンコクは街全体が中華街といってもよいほど、華人の影響を受けたところだが、ヤワラートはその中でも特に華人的色彩の色濃い街である。ラッタナコーシン島に居住したいいわゆる宮廷華人とは異なり、潮州系などの人々は王宮の外側のヤワラートに居住し商業や交易に携わった。目抜き通りをはじめビル化が著しいものの、いまでも脇道にはいると一階を店舗、二階を住居にした細長い町家、いわゆるシヨップハウスの町並みを見ることが出来る。

ラーチャウオン棧橋の手前から、川に張り出して建てられた杭上家屋の群れが始まる。多くは違法増築のスクワッター（不法占拠）状の専用棧橋マハラー棧橋まで行くことが出来る。もし歩きたくなければ、対岸のワンラン棧橋まで行き渡し船に乗り換えて研究室至近のタープラチャン棧橋まで行くことも可能だ。

運河巡りのすすめ

チャオプラヤ川散策はまだまだ終わりではない。タマサート大学の対岸、マヒドン大学付属のシリラーヂ病院の脇からバンコク・ノイ運河が続いている。運河をたどるには、小さな通船に乗り換えるか、水上タクシーとでも言うべきロングテールボートをチャーターする

上 ホテルの送迎船と交錯する渡し船 チャオプラヤ川にはタグボートに曳かれた貨物船、ダイナクルーズの観光船、送迎ボートなど様々な船が行き交っている 中 小雨の中をサトーン棧橋に向かう通勤船 朝夕は満員となる通勤船も昼間の船内はのんびりとしている 下 タマサート大学構内からチャオプラヤ川を望む

必要がある。しかし運河巡りはより身近にタイの水辺生活を見る機会を提供してくれる。本流をさかのぼれば、アユタヤに行くことも可能だ。川を巡る旅は地上を移動しているだけでは見えてこないバンコクの姿をみる絶好の機会である。雨季も終わり、涼しさが増している。川風に吹かれながらの通勤はますます快適さを増している。



2010年度 立教大学観光研究所 公開講座

立教大学観光研究所では、以下の2つの
観光産業の入門的公開講座を実施しています。
学生はもちろん、社会人など広く受講者を受け入れています。

旅行業講座

「国内旅行業務取扱管理者試験」
「総合旅行業務取扱管理者試験」
のための準備講座
(2010年4月開講7月修了)

「旅行業講座」は、毎年10月に全国で行われる国家試験「総合旅行業務取扱管理者試験」とそれに先立ち9月に行われる「国内旅行業務取扱管理者試験」のための準備講座です。旅行業界とその業務に関心を持つ人たちが受講しています。旅行業に必要な専門的、かつ実地的な知識を一流の講師陣が、実務経験のない人にもわかりやすく講義します。講義内容では、旅行業法から海外・国内観光資源、旅行実務などの幅広い内容を扱います。

ホスピタリティ・マネジメント講座

宿泊・外食産業の理論と経営、最新動向を学ぶ
(2010年9月末開講12月修了)

ホテル・旅館業・外食産業を中心とするサービス産業は、今日「ホスピタリティ産業」と呼ばれています。「ホスピタリティ・マネジメント講座」では、ホスピタリティ産業の基本理念から、マネジメントの基礎理論、マーケティング、人事、営業企画、法律、最新の業界動向といった幅広い内容まで、業界の第一線の実務家を講師に招いて講義を行います。

講座に関する問い合わせは

立教大学観光研究所事務局
(池袋キャンパスミツチエル館)

〒171-8501
東京都豊島区西池袋3-34-1
TEL 03-3985-2577 FAX 03-3985-0279
Email: kanken@grp.rikkyo.ne.jp
<http://www.rikkyo.ac.jp/research/laboratory/IT/>



次号予告

2010年9月刊行予定

特集

旅の記録

交流文化

10

2010年3月10日発行

発行人 豊田由貴夫
編集人 大橋健一

デザイン 望月昭秀、戸田寛
印刷 こだま印刷株式会社

問い合わせ先

立教大学観光学部

〒352-8558 埼玉県新座市北野 1-2-26

TEL 048-471-7375

<http://www.rikkyo.ac.jp/tourism>

*本誌掲載記事の無断転載を禁じます。

©2010 Rikkyo University, College of Tourism. Printed in Japan.
ISBN 978-4-9902598-4-6

筆者紹介 (50音順)

稲垣勉 (いながき・つとむ)

観光学部教授
観光消費論、文化研究専攻。1973年立教大学社会学部観光学科卒業、同大学院社会学研究科修士課程修了。1987年より本学勤務。1994～95年ヴァージニア工科大学客員教授、2000～01年ハワイ大学客員教授。主著に『観光産業の知識』、『ホテル産業のリエンジニアリング戦略—環境・コミュニティ・表現・スタイル・場所性—』(以上単著)、*Japanese Tourists* (共編) など。

大塚直樹 (おおつか・なおき)

観光学部プログラムコーディネーター
立教大学大学院文学研究科地理学専攻博士課程後期課程満期退学。2009年4月より現職。専門領域は人文地理学・東南アジア地域研究。ベトナム中南部が主なフィールド。主著に *Agrarian Transformation and Areal Differentiation in Globalizing Southeast Asia* (共著) などがある。

大橋健一 (おおはし・けんいち)

観光学部教授
都市人類学・都市社会学及び観光文化論専攻。1984年立教大学社会学部社会学科卒業。同大学院社会学研究科博士課程前期課程修了。主要著作に『都市エスニシティの社会学』、『香港社会の人類学』、『アジア都市文化学の可能性』、『観光のまなざし』の転回、『観光文化学』(以上共著) など。

佐藤大祐 (さとう・だいすけ)

観光学部准教授
1974年宮崎県生まれ。筑波大学大学院地球科学研究科修了。博士(理学)。2009年4月より現職。専門は観光地理学。沿岸域や高原避暑地を中心に研究。主な著書・論文に『観光の地域調査—集客圏・客層・行動を調べる』、『地域調査とははじめ』ナカニシヤ出版2007年、『相模湾・東京湾におけるマリナーの立地と海域利用』『地理学評論』2001年など。

松村公明 (まつむら・こうめい)

観光学部教授
1986年慶應義塾大学文学部史学科卒業、1993年筑波大学大学院博士課程地球科学研究科単位取得満期退学、秋田大学教育文化学部助教授を経て、2006年4月より現職。専門は都市地理学・観光地理学。主な著書・論文に『日本の地誌4 東北』朝倉書店(分担)、『仙台市における宿泊機能の立地特性』『地学雑誌』、『中国吉林省・延边朝鮮族自治州における国境観光の地域的特色』『立教大学観光学部紀要』など。