

中国観光の発展をどうみるか

爆発的な観光旅行ブームにある中国。その最新状況とこれまでの観光発展の足取りの中から浮かび上がる中国観光の魅力と課題、旅行する膨大な人びとの「観光のまなざし」と、そのまなざしが向けられる少数民族の社会の変容など——多彩なテーマを異色の顔ぶれで語り合う。

吉村久夫（JTBC CHINA 董事
長（代表取締役社長）） × 莫邦富（ジャーナ
リスト） ×

平野 聡（東京大学大学院法学
政治学研究科准教授） × 高山陽子（亜細亜大学国際
関係学部講師） × 司会 砂山幸雄（愛知大学現代
中国学部教授）

砂山「『中国21』は創刊以来十年になります。今回の特集は、各編集委員が自分の専門領域でそれぞれ特集を企画し、責任編集するという従来のやり方とはかなり趣きが異なります。編集委員には観光学を専門とする者はおられません。しかし、近年、中国において経済発展とともに観光が発展している現状を眺めると、それが中国の様々な領域にもたらす影響、あるいは観光の発展の中に現れる新しい現象など、非常に興味深い

問題をたくさん見出すことができると思います。とりわけ北京オリンピックの開催も間近に迫っており、今、中国における観光の発展を考えるとというのはタイムリーなテーマでもあるということで特集を企画した次第です。

観光というのは産業としての側面があり、また同時に文化や政治的な意味を持った側面もあります。この両側面を統一的に論じるというのはなかなか難しいですけれども、今日は、その両側面を一

堂に会して語るのにふさわしい方々にお集まりいただきました。私のほうから紹介をさせていただきますと、まず、JT B 集団中国総代表の吉村久夫さんです。

吉村さんは二〇〇七年八月から JT B CHINA の社長として北京に赴任されていらつしやいますので、中国の旅行業の最新の状況を最もよく把握されています。それらの方の一人ではないかと思

います。それから日本と中国とを股にかけて活

躍されているジャーナリストの莫邦富さんにおいでいただきました。莫さんについてはご紹介する必要もないと思います。私は『朝日新聞』土曜版「be」の莫さんのコラムを愛読していますが、その中で莫さんはよく旅行や旅行業についてお書きになっておられます。

平野聡さんは中国・東アジアの政治外交、とりわけ清代から現代にいたるチベット問題が専門です。最近出版された『大清帝国と中華の混迷』（講談社）というご著書は、明清以降の中国の歴史の概説としてお書きになった本ですが、この中には平野さんの中国や韓国などへの旅行のご体験が、叙述にうまく生かされていると感心しました。特に中には平野さんご自身が撮影された素晴らしい写真がたくさん含まれておりまして、実は大変な旅行マニアでいらつしやるのではないかと拝察します。

また研究者として、もう一人高山陽子さんをお招きいたしました。高山さんは最近『民族の幻影——中国民族観光の行方』（東北大学出版会）という本を出版

されました。これは博士論文をおまとめになったもので、中国の少数民族観光に関する専門書です。この中に最近の中国におけるエスニック観光や、紅色旅遊などに表われている愛国主義教育のもとの観光、ブームといったことについて文化人類学的な観点からの分析がごございます。こうした皆さんによって今回座談会を展開していきたいと思えます。

それでは、まず初めに最近北京から出張で東京にもどられたばかりの吉村さんに、最近の中国観光の現状、特に観光客の現状および趨勢などについてお話しただきたいと思えます。

❖ 中国観光の現状は

吉村 産業としての中国観光という切り口からお話すると、そもそも中国の観光産業・旅行産業の最初の大きな目的あるいはミッションは、やはり海外からいかに多くのお客様に中国に来ていただき、外貨をいかに獲得していくかということでした。その意味で外国人客の誘致に非常に力を入れ、それを中心事業として展

開をしてきたといえます。国もそれを推進してきましたし、各産業も、海外からの旅行客への対応に力を注いできました。日本からもそうですし、欧米からの旅行客も含めて言葉の問題などがありますので、外国語能力を持った優秀な若い人もずいぶん旅行産業に入ってきました。そのため、それなりのポジションを持つた産業として発展してきたわけです。

二〇〇六年でいえば、海外から中国へのお客様は全体として約五〇〇万人、日本からは約三七五万人のお客様が来ています。この数も順調に伸びています。国内旅行にいたっては一三億人を超える、ほぼ一四億に近い。これは延べ人数なので、一人が二回行ったら二人と数えている部分もあると思うんですが、たぶん全国民が一人一回行ったぐらいの国内旅行がされているということで、中国国民の旅行は非常に活発化してきています。私は出張でよく中国の国内便に乗りますが、それもまさしく観光団体だろうと思ね。それもまさしく観光団体だろうと思



吉村久夫[Yoshimura Hisao].....

われる方がたくさん乗っていらつしやいます。中国の国内航空便は決して安くありませんが、経済的にも団体旅行に参加できる方が増えてきたんだらうなと実感できます。

ただやはり、これから大きく伸びていくのは海外旅行だと思います。海外旅行についてはいろいろな統計があつてそれぞれ若干ずれていますが、二〇〇三年に初めて二〇〇〇万人を超えたかと思うと、翌年には一気に四〇%アップの二八〇〇万人になり、昨年二〇〇六年は約三

五〇〇万人と、急激な勢いで伸びています。世界観光機関(UNWTO)の予想によりますと、二〇一〇年には確実に五〇〇〇万を超えるだらう、また二〇二〇年にはざくつと一億を超えるだらうということです。

海外旅行といつても、今の段階では圧倒的に、七割ぐらいが香港・マカオ、あるいは近場のバンコクなどに行つていますが、希望旅行地としてはやはりヨーロッパが、特に異文化を感じる旅行地として人気があります。そのほか、観光目的では今はまだ行けないところですが、

商用を兼ねた旅行ということでアメリカ、ハワイなども今後当然増えて来るでしょうし、日本もショッピングや温泉を含めて、中国では体験できないことが体験できるということで人気です。このように、海外旅行に出かける中国人の数がこれだけ伸びてくると、世界の旅行産業に大きく影響を及ぼすのはまず間違いないだらうと思います。

砂山 まさに非常に急速に発展、拡大しているのが現状ということですね。もち

ろんこれは中国の経済成長が背景にあるわけですが、他方で国家が政策として観光の発展に力を注いだという側面もあったのではないのでしょうか。例えば、ゴールデンウィークをつくつて一週間まるごと休みにするといったようなことが、確か一九九〇年代の末ぐらいからありましたけれども、そういうふうには国家が政策的に観光業を発展させたという側面がかなりあるかと思えます。それから後でお話したいだきたいことですが、各地方が地域経済振興のために観光業に投資したりしているということもぎつとあるのだらうと思います。そう考えますと、中国の経済発展の上で観光業というのは相当大きい比重を持つてきたと考えてよろしいのではないのでしょうか。

莫 私は、投資については最初はむしろ逆だったと思えますよ。

砂山 そうですか。莫 観光業に対して、中国では「無煙工業」という言い方があります。産業を興す場合は、煙を出すので問題が起りません。それに対して、最初、観光業はむしろ



.....莫邦富[Mo Bangfu]

「煙を出さない工業」として、それほどの投資もせずに手軽にやれる産業として興したのだと思いますよ。ですからゴールデンウィークをやるうといった時、実はもう一つはやはり言葉がありました。「假日経済」つまり「休日経済」です。「休日経済」とは、休ませることによって消費させる、そしてそれで国内の市場ニーズを作り出す。都市部の所得の一部を農村とか辺鄙な地域に流れていくようにさせて、その収入になるようにするといった狙いはやはりあったと思います

す。そうした意味からいくと、特に日本と比べてどこが一番違うのかといえますと、中国では最初から観光を産業として位置づけて取り組んでいる姿勢が非常に強いのです。そのため、先ほど吉村さんがおっしゃいましたが、外貨獲得に有効な手段の一つとして常用されてきたわけです。ですから、その逆に、観光関係の統計を見ると、つい最近まで海外に行く中国人についての統計はなかったんです。吉村 今もあまり正確ではないですね。

莫 ええ、正確ではありません。逆に海外から来る旅行者の統計はものすごく丁寧に出ていますね、宿泊数とか。

吉村 しかも地域ごとには。

莫 そう、地域ごとに人数が一桁単位まで出てきているんですよ。中国人の海外旅行はものすごくアバウトな数字なのに。そこからも見られるように、最初中国はむしろ外貨を得る有効な手段としての観光業をやってきたのです。すぐには企業などを誘致できない、かといって経済を発展させないわけにはいかない、そ

んなときの有効なツールとしてやっているので。ですから中国には観光主管官庁があるわけです。

砂山 国家旅遊局ですね。

莫 そうです。しかも海外にもその出先機関があります。この愛知大学東京事務所の入っているビルのすぐ近くにも東京事務所をかまえているわけですね。それにもう一つ、中国にとって観光業が重要なのは、雇用を創出する大きな産業であるということ。先ほど申し上げたように、企業などがあまり進出しないうちでは、どのように就職口を作るのか。

私の経験で相当ショックを覚えたことがあるんです。一九九八年ごろです。雲南省のミャンマーとの国境地帯に行くと、ミャンマー側の国境地帯を見ようと思ったときのことです。運転手さんから、行くならばちよつと早めに出発しましょうよと勧められました。そうしないとラッシュが起ころうというのです。でも山の中ですから、どうみてもラッシュなど起ころはずがないじゃないですか。「疲れているから九時出発でいい」と言

うと、運転手さんも「まあお客さんがいいというなら」とあきらめました。明らかに不満がっていました。次の日、ホテルを出た車はともスモーズに進んだので、ほらこんな山の中でラッシュが起るはずはないだろう、と内心そう思っていたんです。ところがしばらく走って国境に近づくと、本当にラッシュが起きたんです。木材を運ぶトラックと、そして大型観光バスです。もうどこから湧いて来たのかわからないぐらいつと並んでいるんです。その時、私は国内の「假日経済」のすごさをまざまざと見せつけられました。

その後、初めてのゴールデンウィークが実施された一九九九年に、私はちょうど雲南の麗江でNHKのテレビ生中継をやることになっていました。半年前からホテルも全部おさえていたので全く問題ないはずでした。ところが中継日の直後にゴールデンウィークが実施されることが決まったために、私が行ったときにはもうホテルはいっぱい、私たちの予約も全く無視されてしまっていました。よ

りたくさんのお客さんを受けたほうがいいとのことですね。結局、直前までホテルの手配などをやり直しました。生中継ですから人数も多いので、分かれて宿泊したりもしました。そして実際休日になつて一番びっくりしたのは、麗江が人の頭で埋め尽くされたということです。そういうのを見ると、やはり中国の観光業は経済を刺激する効果的なツールになつていてと実感します。中国国内旅行の入場料をみると決して安くはありません。そんなところでデイズニールランド並みの料金をとるのかと思うところがいっぱいあります。

◆ 経済成長と観光

砂山 そういう相対的にはとても高額な旅行に、今は中国の人たちがどんどん出かけていくわけですよ。私が中国に最初に行ったのは一九八二年ですけれども、当時は、観光といったら主として外国人を対象として、先ほど莫さんがおっしゃったような意味での産業としての観光業も、顧客は外国人であつたように思

います。その数年後に、南京に住んでいた中国人の友人が結婚して、新婚旅行は杭州に行ったという話を聞きましたが、ああ中国でも新婚旅行ができるようになったんだと、ある種感慨を覚えたものです。でも同じころ大理に行つたときは、やはり外国人ばかりだった記憶があります。その後、たぶん九〇年代に入つてから観光客の主役は中国人に移つてたでしょう。先ほどのミャンマー国境地帯の膨大な旅行者というのは中国人ですよ。

莫 中国人です。

砂山 ですから、やはりどこかの時点で、外国人中心の観光から中国国内の観光客を主役にするように変わってきたんですよ。

莫 戦後、銀座第一ホテルの支配人がこういうことを言っているんです。銀座第一ホテルはアメリカ進駐軍が接収して利用した施設で、このホテルの利用客が日本人をメインとするようになったら、日本経済はもう完全に回復したといえる。この言葉が私は妙に記憶に残っています。

す。今の中国経済を見ると、まさにそういうことですね。このホテルの主役は誰なのかと、雲南省の話は高山さんのエスニック観光の研究と関連があるんですが、実は最初中国人にとって海外に行くのはビザの面でまだいろいろ難しく、雲南省などのエスニック地域への旅行が一つの疑似海外旅行体験となつたんですね。異国情緒を楽しめる手ごろなコースとして知られているので、所得がある程度向上して心理的余裕が出てくると、こういうものを求めるようになった。これがいわゆる市場ニーズというか、観光市場ニーズとして表れてきたんじゃないかと思えますね。

平野 私は一九九〇年に初めて中国を訪れたのですが、その時点ですでに八〇年代の経済発展の成果がそれなりにあらわされていて、大体そういう動きになってきていたと記憶しています。六四事件などで一部冷え込んだとはいわれていますが、都市部では一泊二日とか二泊三日ぐらいの近場への旅行はよく見られていて、さらに九〇年代に入ると、日本人が



.....平野 聡 [Hirano Satoshi]

中国や韓国あたりにちよつと旅行に行く程度の余裕ができてはじめていました。私が当時訪れたところはいわゆるシルクロード地域です。そのあたりですと、陝西省周辺に住んでいる人の西安観光旅行、あるいは例えば甘肅省の蘭州に住んでいる人の青海省草原観光といった動きがありました。これがさらに九〇年代後半になると、莫先生がおっしゃったように、まだ外国は訪れにくいという状況の中で、雲南や新疆、あるいは内モンゴル、チベットといった地域が注目を集め

るようになります。特に、チベットの場合は九〇年代末になると一気に人気が高まりました。

私も実は莫先生が行かれたビルマ（ミャンマー）との国境地域を一九九八年に訪れたことがあります。その観光業ももとは外国人を最大のターゲットにしていたのかもしれない。しかし、その時点での圧倒的顧客は中国人観光客でした。中国は日本と比べればやはり人間関係が非常に濃密であり、お土産の効用が非常に大きいことは、皆さんもご存知のことと思います。そういう中国社会ならではの事情も、観光業そのものには非常にプラスに働いていると思われる。例えば、雲南の国境地域は玉、玉石が豊富で、それを装飾品として加工販売する店がたくさんあります。私などはあまり興味がなく、そこで大して買い物をしなかったのですが、ガイドをしてくれた人が怒ってしまいました。逆に中国人人はそれだけ大量にお土産を購入していきます。中国人はビルマ（ミャンマー）との国境であれば日帰りノービザで越境が

可能なこともあり、異国情緒を味わう旅として非常に人気があったのを覚えています。

中国の経済発展が、特に都市部においてどういう段階にあるかによって、中国の観光も変化してきているように思えます。九〇年代前半の段階、九〇年代後半の段階、そして二〇〇〇年代に入ると中国の国力の増大、国際的な影響力の拡大とともに、海外を訪れやすい環境が揃いました。まずは近場の海外、そしてさらには遠くの海外というふうに大体五年刻みぐらいで、中国人にとつての観光というものが変化しているような、そういう印象を私は受けています。

吉村 中国の一人当たりのGDPは二〇〇五年で一七〇〇ドル程度ですけれども、よく一〇〇〇ドルを超えると、個人の生活において豊かなものが買える段階に入ってくると言われます。沿岸部ですと、すでに二〇〇〇ドルを超えている地域、さらに三〇〇〇ドルを超えている地域が四・六億人、三五%ぐらいで、この人たちが今、国内旅行も海外旅行も牽引

しているという状況です。
砂山 今年は確か二〇〇〇ドル超えたんですよね。

莫 いや全国平均では二〇〇六年で二〇〇〇ドルを超えています。

平野 上海などはもつと上です。

吉村 上海は六〇〇〇ドルとか七〇〇〇ドルぐらい。

莫 七〇〇〇ドルぐらいですよ。

砂山 所得格差が旅行格差になって、豊かなほうが貧しい南へ旅行に行くというような構造ができていますね。

❖ 中国観光業の抱える問題

砂山 ここでちよつと話題を変えまして、そのように非常に目覚ましく発展している観光業ですけれども、いろいろ問題もあるのではないのでしょうか。昔から中国旅行というと、サービスが悪いといったようなこととか、ホテルの設備があまりよくないとか、いろいろ不満が出たりしたこともあったと思うのですが、最近ではどうなんでしょう。観光のインフラ、あるいは設備の面ではかなり改善

されてきているとも聞いています。しかし、やはり問題点はあるのではないのでしょうか。旅行会社の責任者のお立場から、その点をどのようにとらえていらっしゃいますか。

吉村 サービス産業としてのソフトの部分というのは、例えばホテルでいいますと、早い段階で政府が外国資本を認めるようになって国際ホテルチェーンがかなり進出してきた段階で、民族系というか中国資本のホテルより外国資本のホテルのほうが海外からのお客様のサービス・スタンダードにあつたものを提供できるということ、そちらにお客様が流れ出すということになりました。それに対して手をこまねいてはいられない、そのスタンダードにあつたサービスを提供しないと自分たちのビジネスが落ち込んでくるじゃないかということで、全体のスタンダードが上がつたんですね。まだまだレベルのばらつきはありますけれども、民族系でもかなり国際スタンダードに近づいてきて、産業の発展にとっては大きく寄与してきているとは思っています。

けれども逆に、旅行産業のなかでも、ハードとしての車のようなもの、あるいはソフトとして運転手の運転の仕方といったものも含めて見ますと、最近のほうがガイドやドライバーに対する負担がより大きくなって来ていますね。もう少しヒューマンタッチでお客様に接するというよりは、なんとか自分の仕事をこなさなければならぬという状況で、政府から「誠信旅遊」、お客様を大切にしましょうとか、人格を尊重しましょうとか、そういうキャッチフレーズをテーマとして出してくるようになりました。

莫 吉村さんは非常に社交辞令的におっしゃいましたが、言いにくかったでしょうかと思います。私から言います。

おっしゃったとおり、ホテルについては、正直に言いますと今、日本で国内旅行をするのと比べると、中国国内の旅行でホテルを利用して感じるサービスの満足度は、かなり高くなってきました。むしろ最近怒りを爆発させたところは、ほとんど日本ですね。日本の地方に行く、インターネットが使えないとか、そ

ういった基本的なインフラが整っていないですね。旅館などに行くと、威張っている旅館も相当あります。その意味では中国のホテル業の進歩はかなり大きいと言えます。もう一つ、中国の観光関連サービスのうちで特に褒めておきたいのは、私の日本で使っている財布の中に常時入っているこのカードのことです。このカードは中国のホテル、飛行機、列車などいろいろ予約できるカードで、電話ひとつすればすべてできるようになっています。

平野 北京空港で勧誘に遭遇したことがあります。

莫 どこまで親切にやっているかといえますと、例えばつい最近のことですが、明日珠海に行きますよ、支払いは空港でしますよ、とエアチケットを頼みました。翌朝起きて携帯電話を見るとメッセージが入っているんです。珠海の天気、温度はどれぐらい、そしてご旅行の無事をお祈りしますと。コンピュータの時代になって、確かにやろうと思えば簡単にやれるんですが、こういった細かい

サービスもできるようになってきました。

一方、逆に不満が高まってきたのは、吉村さんが非常に遠慮がちにおっしゃったことですが、中国の旅行社も余裕がなくなってしまうと、サービスの質が落ちていけると、過当競争の中でとにかくお客さんに買物物をさせて、その中から利益を得ようという行動になっていて、適正利益が確保できなくなってしまうと、とにかくお客さんになんとか来てもらって、それから人質にするような、そんなビジネスモデルをやっています。これは非常に大きな問題になっています。

もう一つは、中国に最後に残されているいくつかの国有企業の一つ、航空会社のサービスの悪さですね。時間は守らないし、ディレイ（遅延）したとき、きちんと情報を提供しないし、中国の他の分野の進歩と比べると余計に問題だと思えてしまいます。ですから最も読みたくないう新聞は『中国航空報』という新聞です。いつも自画自賛していて、飛行機に乗ってこれが配られると、また自画自賛かと、非常に皮肉に思えてしまうわけで

すね。

❖ 改善の力ギは

莫 では中国のこういった旅行業界の改善策はどこにあるのか。一つのヒントは、例えば今、JTBさんなどは中国でインバウンド（海外からの旅行客受け入れ）の業務もできるようにしました。こういった外資の「狼」、「虎」などが中国の市場に入ってきたと、それに対抗できるような体質にはなっていないと思います。先ほどのホテルですが、外資系のホテルが入ってくると、それに相当するサービスを提供しないといいお客さんがそちらに流れてしまうわけで、そうしてはじめて、じゃあ頑張りますように一生懸命になってきたんです。私の本の中でも取り上げたことがあります。青島のある国有ホテルは、中国で利用した中で一番満足度の高いホテルです。昼間客室に入ってパソコンを使おうとしたんですが、プラグを差し込むところがなくてスタンドランプのプラグを抜いて利用したんです。するとベッドメイキングを

する人がこれを見て、ちゃんとパソコンが使えるように用意してくれていたんですよ。こういった細かいところまで気を配れるようになってきています。

お昼はそこで食事をしました。中国は北ではジャスミン茶を頼む人が多いのですが、私は南方出身ですから龍井を頼んだんです。そして夜、食事をするときホテルのレストランの人から「お昼と同じ龍井でいいですか」と聞かれて感動しましたよ。覚えてくれているわけですから。ホテルで仕事をしてかなり疲れていたのも、四、五人と一緒に食事するのに、みな野菜しか注文しなかったんです。そしたら店の人が「うちのこの肉はおいしいですよ」と勧めてきました。野菜ばかり注文してはホテルから見ればあまり儲けがないんじゃないかと、その肉を注文しました。しばらく食事する間、やはり肉料理にはみな手をつけませんでした。レストランの責任者がまわってき

わけじゃなく、疲れているのであまり食べたくないんです」と言ったんですよ。そうすると彼女は「これはうちの従業員が勧めた料理です」と。そこは私もさすがにカバーして、「いえ、結構ですよ」と答えました。ところが支払いにいくと、この料理の請求は消されていたんです。こういうことは昔の中国ではとても信じられない。今このホテルは私のことをよく知ってくれていますので、その後のサービスについて私はもう言いません。その時は私のことを全然知らない、ただの普通のお客さんでしたから、こういった素朴な感動を得られたんです。それと比べると中国の航空会社と旅行社のサービスには満足できないところがまだ結構あります。

砂山 外国の旅行社が中国で取り扱えるのはインバウンドですね。アウトバウンドはどうなのでしょうか。

莫 アウトバウンドはまだできません。砂山 実際に、外国からの旅行社の進出が中国国内の旅行社の体質改善につながっているというふうにお考えですか。

吉村 これからじゃないでしょうか。ただ総合的な旅行ビジネスを外資はできません。ホテルはかなり先行して外資が入ってきてそれで発展した経緯があります。今まで、中国国内の市場に対してよりも、海外から受け入れるほうが多かったのです。どちらかというと「待ち」のスタンスでお客様が来ていた。これから中国の人に対して旅行サービスを提供していく上では、まだマーケティングといった概念が非常に薄いので、市場がどんなニーズを持っていて、どういう商品を提供したら満足してもらえるかというデータがない。そんな中で、ややもすると価格競争に入ってしまうわけですね。日本みたいにきれいなパンフレットなどはなくて、新聞の広告でも、「三行広告」と我々は言っているんですけども、行き先と料金しか書いてない。そうすると、内容は全然違うけれども説明されていないから、片や三〇〇〇元、片や六〇〇〇元となれば、当然三〇〇〇〇元のほうにいつてしまふ。

砂山 マーケティングをちゃんとやれる



..... 砂山幸雄 [Sunayama Yukio]

ような環境がないと、問題を解決できないかも知れないですね。

平野 私の印象ですが、莫先生や吉村先生がおっしゃったように、ホテルの基本的なサービスについては昔と比べれば長足の進歩があります。昔はどこへ行っても「泊めさせてやる」という意識で、こちらも恐るおそる「部屋空いていますか」というふうに聞いていたのですが、最近ではどこへ行ってもごく普通に定型化されたサービスが提供されていると感じます。それでもやはり非常に当惑を覚

えるのは、ホテルの宿泊料、つまりサービスに対する対価の問題です。これは一体何について料金をとっているのかという点で、おそらく日本の場合と違うという印象があります。サービスについて、日本の宿も特に地方に行けば問題があるというのは、私も莫先生がおっしゃる通りだと思うのですが、逆に私が中国でホテルに泊まって一つ非常に不安と不満を感じる点もあります。確かに「歓迎光臨」と言ってくれるようになり、表向きサービスが向上したのは非常にうれしいことですが、しかしハード面、特に八〇年代、九〇年代以降に造られた建物については、「発財のための揺銭樹」（金持ちになるための金のなる木）としてつくられたのではないかとしか思えない建物が非常に多いという印象があります。

例えば、前に愛知大学と中国人民大学のシンポジウムで北京へ行かせていただいた際、海淀区の北のはずれにあるホテルに宿泊しましたが、そこもまさに「発財」のための建物であるというのが、ありありとしていました。割引価格で一泊

五百数十元というので、表向きは非常に「漂亮」（きれい）でしたが、細かいところを見てみると、造ったばかりだということに盛大にひびが入っている。そしてホテルの水廻りがとにかく粗雑である。中国のホテル、さらには建造物一般で最も不満なのは、やはり水廻りです。中国の建築業は、地方から出てきた「民工」（出稼ぎ労働者）を低賃金で使つて、様々な建物を猛スピードで作つていくというのが現状ですが、彼らはやはり都市の建築について経験が浅く、職人としての尊敬を受けられる社会でもないので、ひいては彼ら自身も「敬業精神」があまりない。彼らの基準でいろいろ建物をつくつてしまうと、どうしてもそれなりのものしかできない可能性があるように思います。そのところが結局、特にハイド面における中国の経済発展の現状を一つ反映しているように思うんですね。それがこれからの、観光業に限らない中国の国家・社会発展の課題なのではないかと思つていきます。

あと特に航空業についても、サービス

と料金が釣り合わないという印象は強いです。中国の航空業は近年爆発的に乗客が増え、北京空港も今から一〇年前でしたら、田舎の小さな空港だったはずですが、今や日本のODAで造つた新しい建物でも足りなくなつて、巨大な新ターミナルビルを造つている段階です。ですから、そういう点ではやはり圧倒されるのですが、供給よりも需要のほうが旺盛であるためか、サービス業として航空業をみたとき、質的に大きな問題があるように思っています。

特に私が最近憤懣やるかたない気分にしたせられたのは、昨年の夏に中国を訪れた際のことです。このとき搭乗したのは、東京を午前中に出て北京を経由し成都に行く中国国際航空の便で、私は北京で瀋陽行きに乗り換える予定でした。ところが、これが前日の北京空港の大雨の影響で成田に出来ない。結局、成田空港で四時間待たされてやつと乗つたところ、着いた北京空港がまた大雨で、乗り継ぎの瀋陽行きの飛行機が北京空港を出たのが結局夜中の二三時で、瀋陽のホテルに

着いたのが夜中の二時。ですから東京から瀋陽まで二十数時間かかったのですが、途中の北京空港で、これといった案内もなく、中国人旅行者が各航空会社のカウンターに詰め寄つてどなりあつていふという凄惨な雰囲気となつていました。航空会社の案内は日本や諸外国と比べて不十分であることは否めません。それ以前に、そもそも遅れてやつてきた東京発成都行きの飛行機が国際線用の機体ではなく、なんと国内線、特に四川省を拠点としている国内線の小さな飛行機でした。機内誌も中国国際航空の四川支社（？）が発行している中国語の機内誌『西南航空』しか置いていない（これは漢語を読めない日本人客には機内誌サービスを提供するつもりがないことを意味する）。しかも機体もひどく老朽化していて、廃棄する寸前の飛行機がやつとこさやつて来たという感じでした。これが国内線に乗つてみると、逆にもう最新型の機体をふんだんに運航しており、国際線よりも国内線のほうが重要で、日本線などは一切重視に値しない、それが「中国

の特色ある航空サービス」なのかと、ため息混じりに強い不満を持ちました。対価に対しサービスが対応していない部門というものが未だにあつて、それをいかに改善してゆくのかという問題が今後の課題なのではないかと利用者サイドとして思う次第です。

◆ 中国の鉄道

高山 航空会社の話ばかり出ますけれども、一番不便なのは鉄道ではないかと思うのですけれども。鉄道がもう少し使いやすいやすくなれば、外国人も旅行できるかなと。鉄道は乗ってはいけないというのが外国人の間での……。

平野 いや私は大好きです。大変なのは切符を購入して乗るまでで、一度乗ってしまったら夢のように快適、使いやすくなつたと思います。

高山 昔に比べればいいところもありますけど。

砂山 やはり使いにくいですか。

高山 切符が買えないですよ、西部に行く。始発だったら買えるんですけど。



..... 高山陽子 [Takayama Yoko]

ど、途中から乗ろうとするとまず間違はなく席がないし、いつ来るかわからないし。

平野 それでも鉄道部から見ると、航空会社や高速バスが最大のライバルとして台頭していますから、九〇年代初めごろまでと比べれば、特にここ十年、サービスには長足の改善がみられると思います。もちろん服務の質にはばらつきがあり、差が大きいという問題は依然としてあると思います。

砂山 鉄道のチケット、昔は本当に買い

にくかったですよ。

莫 鉄道のチケット自体は今ではかなり買いやすくなりましたが、逆に鉄道に対する不満は高まって来ているのです。何が不満なのか、やや特権階級的に言う、外国人が利用する場合、「軟臥」(一等寝台)、「軟席」(二等席)の昔の快適さがなくなつてしまいました。以前、短距離を軟席で移動するとき、かなり静かな空間が確保できましたが、今はもう騒々しくてしょうがないです。

平野 それはやはり普通の中国人の皆さんが軟臥・軟席の料金を払えるからでしょう。

莫 そう。ですからこれは経済の成長がもたらした当然の結果なので、それを特権階級的に指摘していいのかという問題があります。ただ、この後触れてみたいと思うのですが、中国のソフトパワー、中国人観光客のソフトパワーにも注目しなければなりません。今はハードパワーばかりが注目されています。

平野 それはめざましいです。

莫 どれぐらいの消費力があるのか、何

をどれぐらい買ってしまったか、そんなことばかりです。のちほど細かく話したいのですが、鉄道に限っては、もう一つソフト的な改善の問題があります。コンピュータのオンライン発券がやはり遅れています。昔は私も何度か記者証を見せて無理やり乗車して、車内で発券してもらったことがあります。窓口では全然買

求められなかった。その意味では大きく改善したところはあるんですが、ただ、今を昔と比べて満足するというレベルでは無理ですね。日本の鉄道並みの、日本の新幹線のような快適さが求められています。

砂山 中国は国土が広いですから、もし交通網の整備ということでは投資効率を考えると、やはり鉄道に投資するよりはま

ずは航空網と考えるのでしょうか。莫 民営企業などは長距離バスのほうに目を向けています。

砂山 そういうことになるのかもしれないね。昨日、NHK・BSで関口知宏の中国鉄道の旅の番組を長時間やっていましたが、ああいうのを見るとやはり一

般庶民にとって依然として鉄道というのは非常に重要な交通手段であるということがわかります。しかし、それがまた同時に、外国人観光客にとっては魅力的であるということで、中国の鉄道の旅を見直して乗るといって、そういう企画が将来的にはありうるんじゃないかと思うのですけど。

吉村 当然ありますね。

平野 そうですか。やはり鉄道は一国の経済を象徴し、そして国民統合を象徴するものですから、当然の成り行きとして最近中国でも、鉄道が持つシステムやインボルとしての魅力に目覚めた鉄道マニアが増えつつあります。

砂山 中国にも「鉄ちゃん」「鉄子さん」がいるということですか。

平野 その通りです。中国鉄道ファンのサイトには、最も代表的なものとして海子鐵路網 (<http://www.hasea.com/>) という巨大なサイトがあり、ほかに各大都市を拠点とした掲示板サイトや個人HPがあるなど、ものすごく熱いものが感じられます。今、こういう列車は大いに乗り

で、があつて、味わいがある、そういうことをお互いに伝え合う世界がすでに中国にも現れつつあります。中国の鉄道は今のところ、中国経済を支える大動脈としてやつとのことで切り盛りしている状態ですが、航空機あるいは車との競争がより深刻になってくるのは時間の問題でしょう。すると、今後は鉄道そのものが一層魅力を持たなければならぬ。そして特に列車旅行の楽しさというものを、鉄道部自身が考えていかなければならぬ段階になると思います。

その一方で日本でも、特に青蔵鉄道の開通以来、中国の鉄道に対する注目が高まっていて、さらにNHKの「関口知宏の中国鉄道大紀行」が追い風を吹かせていると思います。最近私が見聞した限りでは、団塊世代向けの様々な雑誌で青蔵鉄道がしばしば特集されていたり、ラジオでも「青蔵鉄道ではいかに特殊な経験ができるか、標高五〇〇〇メートルを酸素供給装置つきの特殊な列車が走る、あオレもそれ乗りたいね——」、そういう会話を放送したりしていました。



チベット鉄道の終着点ラサ駅のプラットホーム（平野氏提供）

世界各地に観光目的の列車があつて、それぞれ様々なセールスポイントを持っている。もちろん中国の鉄道のセールスポイントは、雄大な大地を何日間もかけて走るところにあるかと思ひます。そういう時に、やはり一番の問題は、莫先生がおっしゃったように、軟臥・軟席に乗つても非常に騒々しく、そこに日本人

観光客が乗り合わせるとどういふ印象を持つだろうというところにあるのではないでしようか。それは後で触れる観光と文化の問題にも関わつてくると思ひます。

砂山 例えば、上海―北京間の高速鉄道がつくられたあかつきには、観光のルートとして利用されることになるのでしうか。あるいはやはり飛行機による移動になるのですか。

吉村 乗つて楽しむことが目的というのでしたらそうなると思ひますが、移動手段としてはやはり飛行機のほうが圧倒的です。先ほど、中国の一般の人が乗るようになり騒々しくなつたという莫さんのお話じゃないですけど、今や確かにそういう方たちがチケットを買い取るようになってきて、まさしく青蔵鉄道のチケットなど旅行会社ではほとんど入手できませぬよ。今、そういうツアーを組むのもすごく大変ですね。

砂山 そのチベット行きチケットつて誰が買うんですか。

平野 私も昨年、鉄道が開通したばかりのチベット自治区を訪れましたが、とにかく乗れない。切符が買えないので、ただ見るだけです。これがラサ駅です（と写真を皆に提示）。そしてこれがラサ駅前のデコレーションですけれども、その前で乗客が楽しんでるに記念写真を撮つてゐる。……爆発的な人気であることは間違いないですね。

莫 一九八八年まで中国に高速道路は一口もなかつたんです。その後、中国の高速道路の総延長距離は世界二位になつて、それからもう長いです。

中国の高速鉄道を見るときは、こゝいった視点で見ないといけないのではないでしようか。高速道路ができて中国にどのような変化がもたらされたか。一つは、中国経済の基幹産業である鉄道に対して戦いを挑む、ライバルが出てきたという事です。鉄道のサービスを見ると非常に顕著なところがあります。平行して走る高速道路ができると、その路線のサービスが一気に良くなる。もうこれは鉄則となつてゐます。それからさらに、

高速道路の誕生でどういふ変化がもたらされたかという、長距離バスの発達です。例えば私が上海から南京に行くとき、今は中国の新幹線用車両「動車組」が走っていますが、それが導入されるまではいつも迷っていました。鉄道で行くのか、長距離バスで行くのか。鉄道で行くとすると事前に切符を買ってその時間に合わせていかなければならない。長距離バスだと一五分、二〇分間隔で発車するので、自分の都合に合わせていけばいい。そこに行つてから一五分、二〇分間待てば乗れる。

平野 非常にサービスがいい。

莫 時間もそれほど変わらないし、飲み物とティッシュも渡してくれる。ですから中国に高速鉄道ができる、私はたぶん観光客にも利用できると思います。特に大企業向けの数百人の団体などは、やはり鉄道のほうが運びやすいところがあります。上海から北京への移動を考えると、飛行機で移動する場合にはまず空港まで行かなければならないし、結局北京まで五、六時間はかかってしまうわけで

す。新幹線でも六時間ぐらいで行けます。あとは列車の本数が、日本の新幹線のように一本乗り遅れても次の列車ですぐ行けるようになれば、たぶん今日本の航空会社で起きている現象が中国でも起きます。航空会社は鉄道との競争においてサービスを向上しなければならぬ。

逆に鉄道も航空会社のお客さんをつつ張つてくるためには、それ以上のサービスを打ち出さなければならぬ。

砂山 そうすると、交通のインフラもそういう競争の中でだんだん良くなつていくということですよ、この先。

莫 よくなつてはいくんですが、よくなつていくと同時に走りすぎ、過当競争になつてしまつて、逆にサービスの低下を招いてしまう。こういった繰り返しが中国ではよくあるんです。

砂山 先ほど平野さんから、ホテルのサービスの対価は何かという話がありましたが、サービスがなかなか金額に換算されないという部分があるような気がします。中国の旅行、観光業でも、サービスは金にならないから、ともかくサービ

スが悪くても……。

平野 最低限整えておけば良いということなんでしょ。

吉村 それは昔の日本も同じで、サービスはただみたいなところから、今ではだんだん対価をもらえるというようになつて来ています。

莫 本当ですか。成田空港周辺のホテルに皆さん泊まつて見てくださいよ。対価を考へての営業なのか、でもそうは思えませんよ。

平野 私は成田空港のホテルに泊まつたことはないのですが、あれは泊まらざるを得ないから泊まる人が多い。そうするとホテル業者があぐらをかく。それはやはり日本も中国も変わらないということだと思ひます。

吉村 一定の競争原理が働かないとね。航空会社のスチュワードス(フライトアテンダント)もそうですよね。お客様に満足してもらふというスタンスよりも、自分はこれを配るのが仕事で、あと何が欲しいの——みたいな態度です。そこが変わつていかないと、やはりソフトは充

実してきません。

砂山 あれは昔から変わらないような気がします。

平野 中国の場合、八〇年代に本当にゼロからスタートしたことを考えれば、非常に目覚ましい進歩だと思えます。それでもやはり様々な問題が改めて観光産業の発展あるいはインフラの整備に伴って形を変えて現れてきている。そういう段階だと思えます。

◆地域開発と観光

——三峽下りツアーの場合——

砂山 チベットの話も出てきましたので、ここで地域開発と観光というテーマに移りたいと思います。青蔵鉄道も西部大開発の目玉として全通したわけですし、三峽下りのツアーもある意味で西部大開発の一部になるんでしょうね。私にほどの地域も観光振興を地域開発の柱にすえているような印象がありますけれども、この点でいわゆる「開発と生活」とか「開発と文化」といった問題との絡みで、矛盾も出てきているように思いま

す。高山さんは雲南や四川の少数民族地域を重点的に見てこられました。『地域おこし』あるいは地域開発の一環としての観光というのは実際にどういう役割を果たしているのでしょうか。

高山 雲南省で言えば、雲南省は中国語の通じる外国っていうのが、誰もが感じることだと思えます。南のミャンマーとの国境付近のワ族などは完全に東南アジア系なので、テーマパークにワ族の村と見られるのがありますけど、そういうのを見て「現地部落」だと言ってみたりするわけです。ほかに雲南省ではもう少し北の麗江のナシ族。そのナシ族の一部のモソ人は女系家族で、母系社会を維持していることで人気があったりして、そういうエキゾチックなものが「民族風情」と呼ばれているのかなと思います。

三峽下りというと、三峽ダムができることは重慶にとって非常に大きな意味があったんですが、三峽ダムができると三峽の風景が変わってしまいます。けれども重慶はそれは変わらないと言いつつ続けます。ちょうどそのころにSARSの

問題があって、それと絡めてSARSが治まった頃にまた三峽下りを再開して、「新しい三峽」をアピールしたんです。

砂山 私は九九年に二回目の三峽下りをしたのですが、その時はこれがもう最後とか言っていましたので、これ以降はもうなくなるのかなと思ったら、依然として三峽下りツアーは続いているわけです。

高山 ずっと続いています。

吉村 欧米人はたくさんきてますよ。日本人はほぼゼロに近くなっています。

砂山 なぜ日本人は行かなくなつたのでしょうか。

吉村 このあいだ重慶に行ったときにも現地の観光局や旅行会社の人が言っていました。自分たちは戦略を失敗した。あの時に、もうこれでおしまいです。もう二度と見られませんかとあまりにも強くアピールしてしまつたので、ほとんどの日本人は見られないものだと思います。

砂山 なるほど、逆効果ですね。

莫 日本人は唐詩に対する認識があるの

で、それも関わっていると思います。私も三峽下りは以前もその後も楽しんだことがありますが、やや性質が変わってしまいました。以前の三峽下りは本当に河の急な流れを下っていく楽しさを体験できるような、そういう旅だったのですが、今は豪華船でのクルージングです。かつて船が入れなかった小三峽は、今は逆に水位が上がって入れるようになったのです。夜、それを見させてもらう。かつてのあの雄大な険しい山河というイメージはなくなってしまう、安心して楽しめる、夕食を食べながら夕日を楽しむような、そういう光景になってしまつて。

平野 日本人の多くは、三峽下りイコール三国志や李白とか、そういう古典文学の世界を楽しむために三峽下りをするはずだと思われまふ。それが水没したとなると、それだけでショックで行きたくないという方が多いのではないのでしょうか。

砂山 あの辺の日本人相手の観光ガイドは商売があつたりなわけですか。

高山 そうですね。

莫 私があの豪華船でクルージングした時、一番ショックを覚えたのは、外貨の両替に円がなかったことです。ドル、カナダドル、ユーロなどいろいろ書いてあるんですが、日本円はない。

高山 日本人が行かなくなつたのは、九〇年代後半の三峽下りはものすごくサービスが悪く、いろんなところで三峽下りは最悪だったという話が流れたからですね。

平野 そうだったのですか。

砂山 ちょうど最悪のときに私は行つたんだ。

高山 ちょうど重慶が発展し始めた頃で、とにかくガイドの質が悪かつたらしいです。殴られたとかいう話もあつたので。

砂山 それは観光客が急が増えたからつてこともあるんですか。

高山 もともと重慶というのは貧しいところですよ。西部全体が貧しいところで、ここにとつと人が来るとどう対応してよいかわからない。麗江に限らず、他

の少数民族地域も商売はあまり上手ではないんですね。我々は商売が下手だから自分たちを揶揄しながら、漢族に早くしろと急かされていることがよくあります。

◆民族観光発展の陰で

平野 四川省にも漢族が外からたくさん入っているようですが、一方、チベットでは商売をしているのは四川人という図式が特に目立ちます。先日、NHKスペシャルで、観光業の裏で岐路に立つチベット社会を描く企画がありました（激流中国——チベット・聖地に富を求めて）。四川出身の「老板」（オーナー）が経営しているホテルがあつて、チベット人の若者が雇われているのですが、彼らは貪欲な金儲けには慣れていない。そこで「老板」が、これからは労働点数評価制に改め、働かない従業員は給料を下げると宣言したところ、多くの人が最低クラスになつてしまい、結局「オレやめるわ」と言つてホテルを去つてゆくまでの一部始終を追つていくという番組で

す。

その一方で、「老板」は、「こういうサービスをこういう形で提示すればお金になる」という構想を次から次へと立てていく。その一部のシーンにいたっては、違和感を抜きにしては眺めていられないものがありました。例えば、本来寺院で行うはずの法事を、ホテルまで僧侶を連れてきて開こうとする。そして、特に日本人観光客にはいくらで観覧させるというふうに計算している。それを見ていた私の友人は誰もが「このホテルには泊まらない」と言っていました。四川という土地は、物産はあるけれども貧しいという時代が続いたので、何としてでも商機を見つけ出そうという発想が、中国でも特に強い場所だと思えます。そういう人たちがチベットに乗り込むと、市場経済に馴染んでいたとはいえないチベットの既存社会と、一種の軋轢、あるいは不協和音を起こしてしまいます。こういった状況はおそらく、高山さんが行っているというフィールドでもあると思います。

高山 麗江はそれで警告を受けたんです

よね。麗江古城にもともと住んでいたナシ族は出ていってしまつて、商売をしてるのはみな外から来た人、最近では東北から来た人が多いようです。その人たちが民宿やレストランを経営しているので、ナシ族文化が失われていくと、今年の世界遺産委員会で警告されました。

莫 本場に今の麗江は最悪です。昔の麗江を知っているだけに、麗江への旅行を勧められなくなつてしまつた。

砂山 大体どこでもそんな感じですか。大理などもそうですか。

莫 大理はとうにブームが過ぎ去つてしまいました。ですから中国の観光資源、観光商品の寿命をいかにもたせるかがこれからの大きな課題です。ブームというもの、来るのは早いが持続性はありません。そして擬似エスニック的になつてしまふ可能性があります。雲南省の民族村のたぐいのテーマパークは、私は、極論を言えばどれ一つとしてお勧めしません、全部ぼつたくりの源になつているようなものです。日本でも四国の四万十川

で経験したことがあります。「日本に残された最後の清流」というイメージがあつて、実際に私が行ったとき、そこで網をかけて漁をしている人がいました。ああなるほど、ここには自然が残されているなあと思ひました。ところが私たちが船に乗つて帰ろうとしたら、その船も帰るわけですね。これは演出だと、旅行社のつけたアクセサリー的なサービスだと気づいた瞬間、四万十川に対する憧れとか美しいイメージが粉々になつてしまつた。中国の地域にも同じような問題があるんですね。

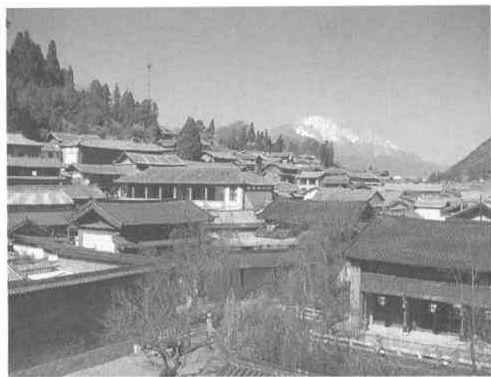
今はもう亡くなつた井上靖さんがおつしやつた言葉ですが、「私が事前に西域、敦煌などを周つてしまえば小説が書けなくなつてしまふ。ですからあえて現場を見ずに小説を書いて、その後、現場を見る」と。中国の多くの観光地にも大きな課題が残されています。このあいだ私は、故宮に対する批判を朝日新聞で取り上げましたが〔朝日新聞〕二〇〇七年九月一日土曜版「be」のコラムEinosaka「China」、故宮へは行くたびに不満が高

まっけて来ます。あれだけの料金をとって
いながら、故宮という場所が本来見せる
べきものを見せていない。

◆ 何を見せるか

砂山 故宮は平野さんのご専門に近いで
しょうから、故宮の展示という点では、
平野さん、いかがですか。

平野 故宮そのものは瀋陽と北京のいず
れも非常に素晴らしい建築だと思いま



世界遺産 麗江古城（高山氏提供）

し、じっくりと時間をかけてみる価値が
ある。それは別に故宮に限らず、中国の
名だたる史跡や景観すべてについて言え
ることです。しかし、そういう素晴らしい
存在を、観光客、見学者に対して、満
足のゆくまでじっくりと見せようという
仕掛けにはなっていない。

まず一つは、観光客を大量に受け入れ
過ぎる、あるいは受け入れ過ぎざるを得
ないという問題です。観光客のバイが莫
大ですから、対応も自ずと混乱したもの
にならざるを得ないということもあるの
でしょう。しかし、それ以上に問題なの
は、先ほど述べた、支払った金額に応じ
て得られるサービスが十分ではないとい
うことと関連しますが、様々なところの
管理を行い、さらにはガイドをするべき
スタッフが、本来の役目を果たさずに、我
が物顔で居直っているという噴飯もの
事態があまりにも多い。例えば、彼ら自
身が呑気におしやべりをしているのはま
だ良い方で、そもそも案内するのが面倒
なので、口笛を吹いてさっさとどこかへ
行けと私を追い払おうとした愚劣な服務

員に遭遇したこともあります。日本でも
そういうところはあるかもしれませ
んが、こちらとしては一定の時間と金額を
かけていく以上、やはりそれなりの印象
や思い出を得て帰りたい。それを満足さ
せる努力、そして仕掛けこそ、ツーリズ
ム成功の最終的な鍵だと思えます。ただ
闇雲に受け入れて、サービスもせずに、
金だけ落とさせて帰らせるということ
は、本来ある観光資源を消費して、後
には何も残らなくなってしまうというこ
とになりはしないかと思えます。

砂山 高山さん、雲南の民族村はどれ一
つとしてお勧めしないという莫邦富さん
のお言葉がありましたけれども、やはり
展示などにはいろいろな問題があるわけ
ですよね。

高山 そうですね。そのままのものを移
築しているとは説明しているのですが、
あれはどうみてもコンクリートなので
——コンクリートじゃないのもあるんで
すが——そのままの形というわけではな
いですね。

莫 あとはやはりソフト的なサービスで

すよ。海南島の民族村では入るのに合計四〇〇元取られるわけです。四〇〇元は六〇〇〇円でしょう。それなのに、入ってからも見るところごとにまた取られるんですよ。少数民族の擬似結婚式とか。無防備なお客さんは知らずに、入場料を払ったからその中のイベントの一つだと思つて楽しんだあと、さらに九〇〇元を払えと言われる。

平野 「乱取費」ですね。

莫 旅行あるいはツーリズムは一体何を商品にしているのか。景色を見せるのも、非日常的な体験をさせるのも、究極的に言えば夢を商品にしているわけですね。思い出を商品にしているわけです。

例えば、三峡下りは確かに往時の面白さがなくなつてしまいました。それでもなぜみんな行くのか。私は実際に行つても、三峡下りに対して批判的な発言はしませんでした。なぜかといいますと、小三峡の近くで船を停めて夕食をとるときに、ちょうど夕日が見えるわけですね。河の上で夕日を見ながら夕食をとる。それはそれなりに絵になります。「大漠孤

煙直に長河落日円かなり」（王維）など、唐詩の文句を思い出しながら楽しむことで、もう一つの夢が実現できたので、それ以上の文句は言わない。

でも、今の少数民族の村のようなところの多くはそうではありません。例えば故宮でも同じです。中国の王朝の舞台でしょう。華やかさと悠久の歴史がそこに宿つているわけです。しかし西太后の部屋を見て、そこにうつつすらと埃がたまつているのを見た瞬間、興奮めになつてしまふわけですよ。入り口にはプラスチックの簾みたいなものが汚く垂らされておいて、無造作に置かれたクーラーの室外機からは水が流れ出ている。こういうことをもう少し工夫すればいいんじゃないのと、つい言いたくなるのです。二〇年前、三〇年前の中国のように、お金があまりなかった時代のことならばまだ理解できるんですよ。今はお金があるはずですよ。あれだけのお客さんが入り、料金をとられているんです。なぜもつときちゃんとやらないのか。そこはやはり中国の観光業界が自分は何を商品と

してお客さんに提供しているのか、まだそれほど理解していないんじゃないかと思えますね。

◆ 日本が考えるべきこと

吉村 中国には学ばされる部分もあります。例えば、今人気の観光地になつて九寨溝。ここ数年で人気が出たところですが、現在は入場制限を行つていて、バスがこの入り口に着くと、乗客は環境に配慮した車に全員乗り換えなければなりません。中にはある程度のところにはトイレも用意されていますし、ごみが落ちるとたぶん一〇分以内には誰かが拾いに來ます。落としたままにはなつていません。ここは世界遺産に登録されていますが、同じ世界遺産に登録された知床では何も考えられていなかったから、ものすごい人が行つた分、ごみが出るやら何やらで破壊されてしまった部分があります。こういうことについては日本も学ぶべきです。新しい観光地だからこそできたことかもしれないですけれど、確かに入場料は高いですが、そういうこと

に使われているのだらうと納得できま
す。

砂山 九寨溝は中国観光で今一番売り出
している場所だそうですけれども、九寨
溝に見習って他のところが改善されてい
くこともあるかもしれませんね。

吉村 ああいう場所は偶然発見されるこ
とがありますけど、まだ発見されていな
いところもたくさんあると思います。

莫 吉村さんの話に関連して、今日の
テーマには入っていませんが、実は今日
絶対に言わせていただこうと思ってい
たことがあるんです。今回の企画は「旅
遊中国」で、中国に焦点をおいているの
ですが、中国を通して逆に日本が考えさ
せられる、あるいは日本が考えるべきと
ころにも是非触れてもらいたいです。

今の知床についてもそうですが、その
ほかに九寨溝がなぜ成功したのかとい
うことも考えて欲しいのです。九寨溝は一
〇年以上にわたって辛抱強く海外に発信
し続けて、それがここ数年でようやく認
知されて、中国観光のシンボルの存在に

なってきたという経緯があります。その
意味で私は、日本の観光地がこれほど力
をいれてアピールしているのだろうか、
アピールをしてもいつまでも古いも
のばかりじゃないか、何か新しい商品と
して提示しているものがあるのかと問い
たいです。

さらにもっと大きく言えば、ヨーロッ
パから中国に行く乗客に利用してもら
うために、日本までの移動区間をただにす
るというサービスを始めた外国の航空会
社があります。それで、ヨーロッパに住
んでいる中国人が中国に一時帰国する
とき、日本で三泊ぐらいして、そして中国
に行くのです。一部の航空会社のこと
はいえ、日本の航空会社はまだそこま
で提供していません。

中国観光を見るとき、私は日本として
はもう一つ、東アジア共同体的な視点で
とらえる必要もあるのではないかと思
います。例えばシルクロードを見にい
く人がいますが、シルクロードの終着点
である京都、奈良も視野に入れると日本
とつてもメリットがあります。中国と日

本を切り離して考えるのではなく、一つ
の市場として、視野をさらに拡大して共
通する価値をとらえ、付加価値を付けた
らどうかと考えています。

砂山 莫さんのご提案、旅行会社のお立
場としてはいかがでしょうか。シルクロ
ードを東西につないで日本にいたるとい
うのは。

吉村 大変興味深いご指摘ですね。さ
すが日本から繋がってはいないん
ですが、私も、シルクロードを北京また
は西安からスタートして、ユーラシア大
陸を横断して、ヨーロッパまで行くバス
旅行があります。一団体が二、三〇人ほ
どですが、毎回ほぼ満席になるんです。
これは何年間も続けたとても成功した例
です。そうした繋がりを見てみたいとい
う需要は必ずあると思いますね。

砂山 終点はイスタンブールあたりです
か。

吉村 そうですね。

◆ 中国観光の魅力は

砂山 ちょっと話は戻りますけれども、



雲南民族村のモソ人のショー（高山氏提供）

先ほど故宮の話が出ましたが、結局、中国の観光の一番の魅力は何かということになるのでしょうか。昔なら、悠久の歴史に触れるという魅力で、故宮や万里の長城、あるいは西安あたりが定番だったわけでしょう。最近では九寨溝。これは手付かずの自然ということですよ。さらに、先ほどの話にあったように、雲南の少数民族地帯も人気がありますし、これ

は外国人観光客だけではなく、国内観光客にとっても、まさに「国内の外国」、国内にいながらにエキゾチシズムを味わえるという魅力によるものではないでしょうか。ここで中国の観光の本当の資源になるものは一体何だろうかという疑問がわくわけです。しかし、莫邦富さんによれば、テーマパークはお勧めできないということですから、特に外国人から見ると中国の新しい観光資源といえますか、見るべきものといったら一体何になるのでしょうか。

高山さんは、本物らしさという観点から言えば少数民族地帯の民族村などは「つくられた文化」だということをご指摘になっていますけれども、そうしたものは観光客に見せるためのものであったとしても、その土地土地にとっては新しい文化として創造されているといえますか、それなりに観光の新しい資源として開発されているという部分もあって、それを評価する声もあると聞いています。実際に、高山さんだったら、もっとこういうものを見せたらいいというものはない

のでしょうか。

高山 先ほどの故宮の話でいうと、余計なものをつけ足しすぎるのが中国の観光地の特徴で、マイナスの発想でいけば、何もしないそのままを見せればいいと思うんですけれども。ついつい余計なものをつくってしまう。もともと家屋があるのにコンクリートでまた別の家屋をつくってみるとか、展示室を別の形でつくってみるとかということをやってしまうので興ざめしてしまうのかなと思います。

砂山 ありのままを見せるというのは、例えば少数民族の人たちにとっては日常生活を見られるということですよ。観光客を呼ぶためにはある程度の数も必要ですし、見せるための工夫もしなくては思ってしまうと、そこで「ありのまま」の間の摩擦やズレが当然起きてくるわけでしょう。

高山 積極的に呼び込もうとするのは幹部などですけれども、それに批判的になるかどうかという意識すら生まれないんだと思います。意識的になるにはある

程度学識がないと、自分たちが見世物になつていくとか文化が商品化されていくという意識を持ってない。それを持つような高学歴の人が少ないのが問題かな。

砂山 実際のところ、例えばモソ人やワ族の人たちというのは、見せられるなかで結局そういう観光資源としての存在でしかなくなつてしまふんですか。このまま行つてしまふと。

高山 難しいですよ。モソ人たちは相当見世物にされているので、やめて欲しいということも言っているのですが、ワ族はもともと人口が少ないこともあって、ワ族自身が何かを主張するということとはあまり聞いたことがありません。テーマパークに出稼ぎに行くのは若い人たちで、二、三年、早ければ一、二年で帰つてきてしまうので、入れ替わりも激しい。ある程度お金が貯まつたら地元で商売をやるという人が多いと思います。砂山 テーマパークは日本でも失敗したところが多いんですけども、中国ではテーマパークブームがまだ続いているんですか。

莫 これは言い切つてもいいですが、テーマパークはたぶん一〇〇%失敗するでしょう。やはり本物らしさと本物との差に原因があると思います。確かに今おつしやつた、少数民族が見世物にさせられているといった感情的な一面もあるんですが、もう一つ大きな問題は、自分の文化に対してどこまで自信を持っているかどうかですね。自信を持っているならば、見世物なつていとは思わないでしょう。

今、中国の沿海部を中心に重慶や成都などにも一部波及して「古鎮」ブームが起きています。あれは町自体が見世物にされているわけですね。なぜ「古鎮」ブームが巻き起こるのか。上海や北京の郊外には、スペイン風の家や、ドイツ風、フランス風の家が建っていますが、これは全部「えせ」ですよ。こういう住宅を買った人たちは、最初は自慢するんです。「おれの家にはカナダ風の何々がある」とか。ところが旅行はどこにいくのかというと、結局、郊外の在来の「古鎮」に行くわけですね。例えば、上海郊



上海郊外の古鎮 朱家角 (平野氏提供)

外の安亭のように自動車産業が入つていくところはドイツ風の建物で統一しているわけですが、誰がそんなところに見学に行くのか。誰も行かないわけですね。逆に郊外の昆山の周荘や朱家角などの「古鎮」が人気になつていっているわけです。七宝という町があります。昔はちつぽけな誰も関心をはらわないとこでした

が、今では多くの人が行くようになった。北宋時代から栄えた町と言われているからです。やはり本物らしさと本物との差は歴然とあるので、豊かになればなるほど本物らしさでは満足できず、本物を求めるようになります。少数民族も生活水準が向上して、太陽エネルギーなども使うようになると、自分たちの文化を再認識する時が来ると思っています。そうすると、たぶんもっと自信をもつて自分たちの生活スタイルを見せることができるようになる。

中国観光の魅力はどこにあるのか。私は、一つは歴史の悠久さ、それと中華文化のユニークさにあると思います。こういう「原汁原味」、本物の味わいというもの、生活水準が向上した後とそれ以前とで同じなのかとなると、微妙に変わってくるでしょう。文化は時代の推移にしたがって変わるところがあるので、それはある程度仕方がないけれど、本物の味わいを最大限に保ちながら、本物らしさではなく本物を体験させるような旅ができるようになると、中国の旅行の面

白さもそこに見出せるのではないかと思えます。

平野 おっしゃるとおりだと思います。しかし、その本物ももしかすると本物ではなくなっている可能性があります。

莫 可能性はあります。

平野 今おっしゃった上海周辺の「古鎮」は、私も九〇年代半ばの、まだ誰も見向きもしない頃に周遊し、朱家角にも行ったことがあります。その当時は数百年の時が積み重なったようなところに、あくまで昔ながらの生活に近いかたちで、人々がそれなりに満足そうに暮らしている。非常に素晴らしいところで、そこをお邪魔しますという感じで写真を撮って歩いたものです。しかし今や、朱家角のみならずどこでも、まず「門票」（入場券）を買わされ、さらには観光客向けに飾り立てた店がずらつと並んでいる。そうになると私は逆に行きたいとは思いません。同じ「観光と生活空間の両立による町並み保存」とは言っても、日本と中国との間には大きな考え方の違いがあるような気がしてなりません。

もちろん、観光業が発展することによって既存のものに対する自信、そして伝統が再発見されるという側面はあると思います。私が昔から歩いているチベットや西北地域を例に申しますと、もともとチベットというところは、仏教文明が繁栄した土地であり、そのことに対する非常に高いプライドがあります。それが近代以降、特に毛沢東時代を中心に否定され、仏教は破壊され、民族問題が深刻になってしまった。しかし、改革開放以降、様子が変わります。そもそも漢民族にも仏教徒が多いですから、彼らもやはりチベット仏教に大きな関心を寄せ始め、寺院を訪れるようになる。そのこと自体は、「やっ」と漢民族もチベット文化の真骨頂を認め始めた」ということで、チベットの人も肯定的にとらえています。

ところが、そのようにして本物が再発見されると、逆に消費されてゆくに連れて、「本物より本物らしく」しようとする様々な変化が加えられていく。しかも、それはツーリズム向けに仕立てられ



ラサの目抜き通り（平野氏提供）

ているものですので、さらに人がどっと押しかける。そうすると、特に地域社会独自のダイナミズムによって長年培われてきた本来のものが変化して、跡形もなくなっています。それは昔から訪れている人だけではなく、そこに暮らしている人たちが痛感し、ある種の価値喪失を引き起こす問題です。

例えば、ラサについて申しますと、今

から一〇年前までは、昔からの聖地としての雰囲気そのまま残っているような街でした。しかしここ数年來、特に中国国内から観光客が押し寄せるようになる、それに合わせて街の変化が激しくなりました。例えば、車の量が劇的に増えて、もともと空気が非常にきれいだったラサも、常に排気ガスの臭気が漂う場所になってしまいました。（写真を示して）これはラサ旧市街の目抜き通りの一つで北京東路というところですが、昔は車もたいして走っていませんでした。しかし、今はこのように交通渋滞で、観光客に埋め尽くされている。おまけに、中国の街であればどこにもあるような看板によって埋め尽くされています。ちょうど自治区成立四〇周年ということで、街の看板をすべてありきたりのプリント看板に改めさせたということです。

要するに、特に観光客向けにまず「漂亮」（きれい）であることを印象づけようとし、さらには自治区成立以来四〇年の偉大な成果がこまでできているということを示すことをデモンストラーションしようとする

るものです。それは、中国各地で地方の党幹部が自分の業績を目に見えるインフラでひけらかそうとする「形象工程」（イメージ・プロジェクト）のようなのだと考えられます。それで、見る人によつては「偉大な祖国はチベット人民のためにここまでしてやったのだ」と満足にふけるかもしれない。しかし、それが逆に観光資源としての、歴史の蓄積としてのチベットという社会を変えることにもなつてしまっている。ですから中国人が、また外国人が中国のさまざまな歴史的遺産を認識し、観光するということは大切なことだと思ふけれども、ディスプレイのされ方、あるいは消費のされ方には大きな問題があるのではないかと思います。

吉村 私は中国の観光の魅力というのは、一つにはとらえられない、逆にまたとらえるべきでもないと思います。やはり多面性というのも中国の大きな魅力だと思ふんです。今まで「本物」かどうかということであるおっしゃいましたが、例えば貴州省のある田舎で、三月に

はものすごい菜の花が一面に、日本で見られないくらいに咲いているところがあるんです。日本人はあまり行きませんが、張家界のようにすごい自然景観があるところもある。そういう自然とか文化とか歴史とか食事とか、かなり多面的がありますよね。それぞれの地域の、場合によつては、ある地域のこの時期の良さとか、そういうものをもつと伝えらるような形にしていく。それは我々の責任でもありますが、そういうものが中国の観光の魅力になっていくんじゃないかという気がします。

❖ 観光の担い手の問題

莫 先ほどいわゆる高学歴の人材が出てくるかどうかという話が出ましたが、今までの中国の都市づくり、そして景観はこれでいいのかというときに、官僚の意思で判断していることがやはり多いですね。商店街がにぎやかになると、地域の責任者として自分が経済をよくしたと評価されやすい。しかしだんだん海外留学経験者や、中国国内でも高等教育を受け

た人たちが幹部になってきて、問題のとらえ方なども微妙に変わってきました。

例を挙げれば、上海の外灘、バンドには今では広告を出してはいけなくなりました。外灘に行くと、ビル正面にも広告は貼ってありません。もう一つ、蘇州でこの間泊まったホテルの前に道路が走っていたんです。「図を書いて示しながら」ここに樹があつて、ここは自転車が走るところで、そしてここは人々が歩く。そこに井戸が一つあります。バスがバス停に止まるときには、その井戸をまわつて入らなければならないんですよ。これはおかしい具合です。普通なら、道路を拡張するときこの井戸を埋めてしまはずです。でもその井戸を残したんですね。それを見て、蘇州はここまで経済発展して、文化の大切さに気づき始めたんだと感心しました。

次に北京に行くと、昔の北京駅のやや差し向かいに国際飯店があります。その国際飯店から北京駅に向かう道路に、二本の樹が突き出ているんです。車道にぼつんと樹が二本立っているわけです。

並木ではありません。つまり道路を拡張したとき、この二本の樹を残したわけでしょう。こういうのを見ると、ようやく中国にも調和した環境づくりとか、今まで培ってきた文化を大切にしようという意識が芽生え始めたということがわかります。

蘇州博物館を見学したとき、文化担当の副市長が案内してくれたんですが、その副市長が悔しそうに言っていたことです。蘇州が再開発を始めたころ、文化を大事にしようという認識がなかったの、古い家を解体するときや地面を掘り起こすとき、大量の文化財を破壊してしまつたんです。今になって博物館をつくつてその展示品を考えたとき、物の少なさに気づいて、管轄している地方の博物館に文化財をちよつと貸してくれと頼みに行くわけです。貸してもらおうというより無理やり奪ってくるわけです。借したらもう返してもらえないことがわかると、それに懲りた地方は貸さなくなる。結局、展示品を貸す借りするという話ではなく、力関係の勝負となつてし

まったのです。これは悲しい結果だと指
摘せざるを得ません。

ではどうするか。私も一時期は、仕方
ない、やはりある程度待つしかないと思
ったものです。でもただ待っているだけ
でいいのかというと、それも無理で
す。皆さんの今回の企画もそうですが、
日本で語るだけで終わってしまうのでは
なく、逆に今度は、海外の人々が中国の観
光業に対してどのような夢を求め、注文
をつけているのかを、きちんと中国側に
何らかの形で伝わるようにしないととい
けません。日本側だけで学者的な満足に終
わるのは、一番意味がないと思います。
砂山 そうですね。確かにここだけの議
論にしてしまうと、おっしゃるとおり
「学者的満足」で終わってしまいそうで
きるので、何らかの形でフィードバックで
きればいいなあと思います。

さきほどからお話をうかがっている
と、やはり中国の人たちも都市の生活の
中で見失われたものを、自然だとか民俗
だとかの中に求めて出かけていくわけ
ですけれども、出かけていくとそこでもう

一回都市の文化に汚染されしまって、ま
た変わってしまう。それでさらに「もつ
と本物を」という形で新しい観光資源を
求めるという構造に今はなっているのか
なと思います。やはりどこかで立ち止
まって、本物は何かということを考え直
す機運が、今現にそういう動きが出てき
ていると思いますけれども、今後そうい
う動きが強まるのかもしれない。

平野 本物に出会ったときに、どのよう
に対応したらよいのか。そもそも観光も
文化ですから、その文化と文化が接触し
たときにやはり敬意を以って接する必要
があり、それでこそはじめて異境という
名の他者に触れた意味も生じると思いま
す。その点、私も少数民族地域と漢民族
地域の両者をあちこち歩いて感じるの
は、こういう観光という行動様式が、毛
沢東時代は非常に難しく、しかも文革は
あらゆるマナーを壊してしまった側面が
あるということです。改革開放の時代に
なって、それを一からやり直そうとする
ときに、例えばある寺院なり何なりを訪
れたときにはどのように振舞ったら良い

のか。そのような基本的なマナーをまだ
身につけていないわけです。一旦失った
ものを一般の人がすぐ身につけることは
難しいですから、まずガイドがそれを身
につけて多くの人に示すのが良いと思
います。

私がチベットで体験したのは全く逆で
す。寺院の中で「導遊」(ガイド)がも
のすごく大きな声で「這是什麼什麼」
(これは何々です)とか言って案内して
いるのですが、それが堂宇の全体にキン
キンに響き渡る声ですので、観光に来て
いる客のほうも「ここは宗教空間だか
ら」と遠慮することを知らずに、やはり
大きな声で話す。せっかくチベット旅行
という海外旅行に匹敵するような異文化
体験に来ているので誰もが気分が大きく
なり、賑やかさに歯止めがかららない。
それを現地の人々は大変な不満に感じる
わけです。例えば、チベット族の人から
聞いた話では、漢族の観光客が来ると
ころでは、絶対にお祈りをしない、逆
に観光客が行ったら急いで祈るのだ
ということです。これはやはり悲しむべ

きことです。胡锦涛政権が唱えているような「中国の調和ある発展」を考える上でも、潜在的に新たな火種となりうる非常に大きな問題なのではないかと思いません。

莫 同じ問題で、たぶん皆さんからは言いにくいと思いますので、あえて私から言わせてもらおうと、中国人観光客の魅力といったら、今のところは経済性にしかないと思います。今、中国人観光客は中国国内を旅行するだけでなく、国境を越えて海外にも旅行に行き始めている。その観光客たちは、自分たちの行動を通して世界の人たちに見せる何ものかを持っているわけです。それが観光客自身のソフトパワー、魅力というものです。残念ながらそれは今のところかなりの場合、合格点以下です。中国人観光客には、マナーの上でも異文化に対しある種の畏怖感を抱き、謙虚に学習しようという意識を持つてもらわないといけないと思います。ただ自分は消費者だ、神様だといった考えで海外に出て行くと、いくらお金を落としても、それに相応する尊

敬と敬意は得られません。だからサービスの対価は何なのかということが問われると同時に、逆に消費者の行動の対価は何なのかということも問われるわけですね。そういう意味から言えば、中国観光業の発達は中国国内の経済、社会、文化

に対して大きな影響を与えるだけでなく、世界全体に対しても、同じように経済、社会、文化の面で、これから一〇年、二〇年、三〇年とますます大きな影響を与えていくんだらうと思います。

砂山 なんだか結論の話にいたった感じがいたします。観光というのは本当に文化接触あるいは文化触変の場だと思えます。観光を通じてゲストの側もホストの側も同時に文化的な体験、異文化体験をするわけです。そういう意味ではこれから中国人の観光客が日本、あるいは世界各地にたくさん行くようになって、莫さんのご指摘のように、それを受け入れる外国人の側が中国人観光客をどのように見るか、どう評価するかということも重要な問題ですし、また逆に、そこで異文化を見聞したり体験したりした中国

人観光客が中国に帰ったときに、その見聞や体験がどのように中国社会に跳ね返り、反映されていくのかということも、とても興味深い問題になるだろうと思います。

◆ 「紅色旅遊」をめぐって

ところで、今日これまでのところで触れていないのが、政治との関わりです。最後のテーマになりますが、この点で特にここ数年さかんになっていく革命聖地をめぐるツアー、「紅色旅遊」について、少しお話しただけだと思います。

莫 「紅色旅遊」は中国政府が愛国主義教育の一環として推し進めたのです。共産党員である以上はこういつた地域を是非見るべきだというので、それから共産党の正当性と原点に立ち戻ろう、あるいは立ち戻らせようとする政治的な意図があります。しかし実際に現場を見てみると、江西省井冈山などにも行ったのですが、旅行に行った人たちがそれから何を得たのかというと、むしろかえって共産

党を見る目線が厳しくなってきたということがあると思います。昔のよさや伝統を共産党自身が忘れたんじゃないか、そういう批判が相当あります。

それと、旅行には旅行した人たちの中国の現状に対する再認識につながっている一面があります。「紅色旅遊」の目的地はほとんどが貧しい地域で、こういった地域は、多少後れた地域の中でもずつと特殊な優遇を受けてきたわけですね。中央政府がいろいろ援助して来たにもかかわらず、なぜ未だにそんなに立ち後れているのか、中国の広大さと問題の根深さを再認識させる現場でもあります。これは中国の旅行全般についても言えるのですが、異文化を楽しむとか、異国情緒的なものを求めるという一面のほかにも、実は私からみればもう一つあります。これこそ共産党が密かに狙っているところだと思いますが、中国の国土全体を人々に中国国民として理解させる過程でもあるということです。

私は一九八五年に日本に来たんですが、あの頃すでにチベットを除いて中国

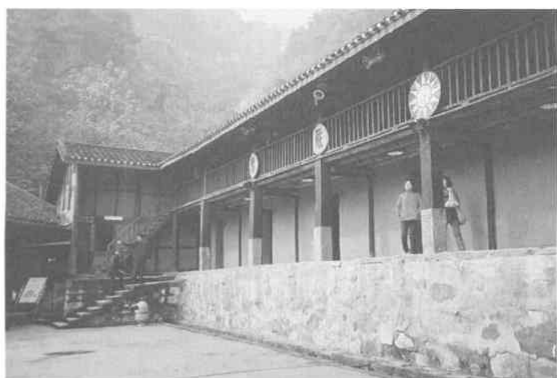
全土を周っていました。当時そんな自分の経験を話すと、他の中国人はみんなびつくりするんです。「お前、一体どういう身分なんだ」「どうしてそんなに周れるんだ」と、いろいろ聞かれました。一つには経済力が必要でしょう。もう一つは中国旅行自体が自由にできる時代ではありませんでしたから。しかし今では、もうかなりの中国人がそういう体験を共有しているわけで、周っただけでは自慢のネタにならなくなってしまいました。大事なのはその旅行を通して何か発見があったのか、得たものがあったのかです。

今までは例えば中国北方出身の人が日本に来てカレイライスを出されて、中国人はカレイライスは食べないと一蹴したりしたわけです。上海などでは昔からカレイリスを食べていたとは知らなかったんですね。また、日本に来た中国人はほとんどが生ものや刺身はダメですというので、日本人もそう思うわけです。でも広東省に行くと、生ものやそれに近いようなものを食べているわけです。む

しろ中国人自身が、自分の住んでいるその国の歴史や文化を、実はそれほど知らない。この国内旅行の発展を通して中国人は中国の現状を、表層的であってもやはり理解するようになったのです。海外旅行に行くとなると、今度は逆に世界の広さと地球は一つであることをやがて理解してくれるだろうと思います。

砂山 そうですね。国内旅行は人の移動を通じて国民統合を高める力をもっているし、海外旅行は人類全体の一体感を強化する力を秘めているかもしれません。「紅色旅遊」について、平野さん、高山さん、いかがですか。

平野 実は私は個人的に、共産党が「紅色旅遊」を唱えるよりもはるか以前からの「紅色旅遊」ファンです。例えば、一九九四年に南昌を訪れています。人民解放軍のルーツである「南昌起義」（一九二七年）の舞台となったところですが、その当時は誰も来ない、本当に誰も。例えば、朱徳がのろしをあげた江西大旅社というホテルがあって、今は記念館になっていますが、そこも見学している人



重慶の白公館（高山氏提供）

は私一人だけでした。

延安も同じく九四年に訪れたのですが、その当時は本当に誰も来なかったものの、その一方で革命聖地だった頃の気風もいくばくか残っていて、延安の人も革命聖地の人民として誇りを持っているように見えました。延安賓館というところに泊まったんですが、服務員の若い女

性が自然に微笑みながら「聖地旅遊はいかがでしたか」と聞いてくれたのを思い出します。別に私は共産党員でも何でもないの言うまでもありませんし、中国革命史自体ももちろん相対化して見ているのですが、「おお、これが革命聖地というものか」という感動めいたものがありました。

しかし、今「紅色旅遊」が政策的に持ち上げられていることによって、逆に本来の精神のようなものはたぶん失われていると思います。延安のような、「紅色旅遊」対象地の中でも大御所的なところはさておき、それ以外にも様々な革命英雄にちなんだテーマパークがあります。

例えば、「雷鋒に学べ」の雷鋒は遼寧省の撫順で亡くなったので、「雷鋒紀念館」というところがあります。しかし、ここは江沢民の個人的な趣味でつくっているようなところで、もう本当に誰も来ない。私一人しか見学している人がいない。他にもこのようなちぐはぐな現状は枚挙に暇がないと思います。愛国主義教育のつもりでやっても十分な効果が

上がっているとは言えない。観光する人は観光本来の論理に乗って動くものだと思います。

砂山 高山さん、いかがですか。

高山 今、「紅色旅遊」として注目されている延安や井岡山、南昌などは、一九二〇年代から三〇年代にかけて中国共産党がまだ美しかったころにイベントがあった場所といえます。毛沢東や朱徳、周恩来が若かったように、共産党もまだ若くて、ドラマや映画に使えるようなエピソードが満載だった時期です。「紅色旅遊」で見せようとしているのは、こうした共産党の始まりの姿のように見えます。だから、雷鋒紀念館のようなものもあります。大半は一九四九年以前のものではないでしょうか。例えば重慶に「歌樂山烈士陵園」という「紅色旅遊」の目的地の一つに数えられるところがあります。一九四九年の重慶解放の際に犠牲になった烈士を祀ったところです。革命で犠牲になった人々を烈士として祀りますが、特に劇的な最期をとげた人が有名な烈士になるような気がします。楊虎

城とか、ハルピンの趙一曼や楊靖宇とか。

歌楽山に限らず、烈士陵園に行く人はほとんどいません。お墓なので行ってもつまらないし、怖いし、行くのも不便だし。本当にここが「紅色旅遊」のスポットになつていゝのかなと思つたんですね。

「紅色旅遊」に興味を持つたきっかけが重慶に歌楽山に行ったことでした。

歌楽山に「白公館」(中美合作所集中營)。抗日戦争中、国民党の特務養成所であると同時に、政治犯の収容所でもあつた」という拷問施設があつて、その奥に「渣滓洞」監獄があつて、その迫力がすごいなあと思つたのがきっかけです。何でもこんなところがあるんだろうかと思つて調べてみると、各地にそんなものが残つていて、誰も振り向きもしなかつたのが、最近になって注目されるようになったのかなつて。それで南昌の八一起義記念館(八月一日に起こつたので、「八一起義」と呼ばれる)も最近新しくなつたので、この前行つてきました。すごくりっぱになつていて、入ると

一面に「八一、八一」と、そこまでやるかというぐらい。

平野 それはやりすぎだ。

高山 そこに気合を感じました。

砂山 革命聖地も本物じゃなくなつてしまつたわけですね。

平野 一三年前は南昌が本格的に経済発展する前ですから、本当に一九二七年当時の鬱屈気そのまま残つていて、逆にそのことに感動を覚えました。「紅色旅遊」が栄えることによつて、逆に当時の事績をしのぶ効果は薄れているのかも知れません。

砂山 最近の報道によると、「紅色旅遊」を利用して幹部が公費で旅行する機会になつていゝという弊害もあると批判されています。「紅色旅遊」は共産党や政府が当初考へていたことと、その実態とがいささかずれてきていて、別の効果を生んでいゝのではないかと私も思つています。

❖ おわりに

砂山 時間がかなり超過してしまいました

たので、そろそろ締めくくらなければなりません。冒頭で吉村さんが世界観光機関による量的な予測を紹介してくださいましたが、今後の中国観光の発展の見通しについて、現場のお立場の実感を含めてもう一度お話しくださいませんか。

吉村 旅行産業そのもので言えば、産業としての発展はこれからだと思います。

ソフト面、特にお客様に対する満足感をいかに高めるかという発想でビジネスをして対価をいただくという部分では、これから外からのいろいろな影響を受けつつ、発展していくべきでしょう。でも、それ以上に市場のほうがかつとスピード感をもつて動いていくと思つています。そういう点で言えば、海外旅行者の数もものすごい勢いで伸びて、そういう人たちのニーズに対して逆に産業が応えきれなくなつて、産業離れになつてしまふ危機感もあるのです、そこをきちつととらえていくべきだと思います。

市場は市場でいろんな批判や見方はありますけれど、日本人も東京オリンピック、大阪万博を経て、海外に出て行く中

で、首からカメラを下げて、ヨーロッパのホテルのロビーでスリッパを穿いていたわけです。そういう人たちがいて、今の日本人の観光があるんですね。今、中国にもそういう要素があることはありますが、まだまだ観光目的では団体でしか行けないという段階です。行動範囲が限られている中でのことです。今後、個人で行けるようになり、やがてニーズが多様化していく中で、いろいろなサービスの商品が出てくれば、お客様のほうでも消費者として成長してくると思います。母数が大きいつ、各国でそういう人たちが増えてくれば、例えばホテルの中で中国の方のオキユパンシー（占有率）が増えれば、他のサービスの面での影響というの、いい意味でも悪い意味でも出てくると思います。いずれにしても、中国の観光産業の発展が世界の観光産業に今後大きく影響してくると思います。

砂山 今日はいろいろ興味深く、かつ勉強になる話をお聞かせいただきました。今回の「旅遊中国」という企画は、冒頭でお話ししましたように私たち『中国

21』編集委員としても、専門研究領域からというより、いわばそれぞれ旅行ファンとしての関心を焦点として立ててみたわけですが、なかなか奥が深いテーマだと感じました。今後、中国を旅行するときには、もっと高い意識をもって見たり聞いたりできると思います。この先何年か後に中国の観光が大きく発展して、中国の内外に大きな影響を与えるようになった段階で、検証の意味でももう一度企画を立てられたらと思います。皆さんどうもありがとうございました。

(二〇〇七年二月一日)

(整理 砂山幸雄)

