

〈Research report in Northeast  
China〉 Landscape transformation of cities and  
sightseeing spots in northeast China : Case study  
of Changchun, Harbin and Changbai Mountain

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-03-23 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 岩動, 志乃夫 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/24016">https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/24016</a>

〈中国東北部調査報告〉

## 中国東北部の都市と観光地の景観変容

—— 長春・ハルビン・長白山を事例として ——

岩 動 志乃夫

東北学院大学教養学部地域構想学科

## I. はじめに

中国における都市研究は古くから行われ、Sit (1985)によれば1949年建国以後の中国の都市化や都市構造の変容パターンは、西側先進国、発展途上国、東欧・ロシアの社会主義国のいずれとも異なる独自性を有する。特に1978年に文化大革命が終焉して以降、中国が経済の急成長を遂げた時期に沿岸地域を中心として都市の発展も促進された。それに対して東北地域の3省では、戦前にロシアや日本による都市の建設が進み、解放後は当時のソ連をモデルとした大型プロジェクト方式のもとで重工業による都市化が促進され、長春やハルビンには鉄鋼、化学等の重厚長大産業の国営企業が集積していった。1978年の改革開放による経済自由化の促進によって沿岸地域には輸出志向型の加工産業が集積していったのに対して、国が管理する重化学工業が多数集積する東北地域の改革は国内でも遅れていたとされる(楊, 2003)。1990年代初期の鄧小平による社会主義市場経済の本格的導入により、近年長春をはじめとする東北地域の諸都市でも企業と都市の関係の再構築、住宅地区の再編・再開発、都市のインフラ整備など都市の内部構造も大きく変容している。

改革開放政策の実施以後、経済成長する中国は、同時に沿岸地域住民の所得の向上に伴って、他地域との経済格差問題が新たに浮上した(平田, 2007)。しかしこの裕福な層の登場により、一方では観光への需要が掘り起こされ、国内各地に観光地やリゾート地が誕生し、とりわけ中国縁辺部の省など低所得地域では観光による現金収入を得

る機会が多くなってきている。藤田(2007)は雲南省の少数民族による観光資源化の促進で、他地域資本による同省の観光開発が進んでいることを指摘し、同様のことは東北部など縁辺部にも共通してみられるとしている。確かに2009年から2013年までの一人あたりGDPの変化率をみると国の平均に対して、新疆ウイグル自治区、雲南省をはじめとする西部地域および東北地域の吉林省などでは観光開発が進んだ結果、一人あたりの所得が向上する一因ともなっている(表1)。

表1 都市・省別にみる人口と1人あたりGDPの割合

	人口(万人)	一人あたり GDP(元) 2013年	2013/2009年 の一人あたり GDPの割合
1 天津市	1413	99607	159.2%
2 北京市	2069	93213	139.2%
3 上海市	2380	90092	130.3%
4 江蘇省	7920	74607	168.6%
5 浙江省	5477	68462	156.2%
6 内モンゴル自治区	2490	67498	169.9%
7 遼寧省	4389	61686	175.5%
8 広東省	10594	58540	148.4%
9 福建省	3748	57856	173.0%
10 山東省	9685	56323	156.9%
11 吉林省	2750	47191	177.4%
12 重慶市	2945	42795	186.7%
13 陝西省	3753	42692	194.5%
14 湖北省	5779	42613	187.9%
15 寧夏回族自治区	647	39420	181.0%
16 河北省	7288	38716	157.5%
17 黒竜江省	3834	37509	167.1%
18 新疆ウイグル自治区	2233	37181	186.4%
19 湖南省	6639	36763	180.0%
20 青海省	573	36510	187.7%
21 海南省	887	35317	183.4%
22 山西省	3611	34813	161.8%
23 河南省	9406	34174	165.9%
24 四川省	8076	32454	187.2%
25 江西省	4504	31771	183.3%
26 安徽省	5988	31684	193.1%
27 広西チワン族自治区	4682	30588	190.6%
28 チベット自治区	308	26068	170.4%
29 雲南省	4659	25083	185.3%
30 甘肅省	2578	24296	183.1%
31 貴州省	3484	22922	208.9%
全国	136072	41908	163.7%

(『中国統計年鑑』2014年より作成)

改革開放政策のもとで中国の都市部では市街地再編が進み、建築物のリニューアル、新たな交通システムの導入等により都市の発展が促進している。一方、農村や山岳地帯でも観光地化による所得や生活水準の向上がもたらされ、都市部、農村部ともに大きく変容している。

筆者は2017年8月27日～9月4日にかけて中国東北地方を訪れた。吉林省の長春、黒竜江省のハルビン、さらに北朝鮮との国境に位置し、近年観光開発が急激に進む吉林省延辺朝鮮族自治州の長白山とその周辺も訪れた（図1）。そこで近年急速に進む都市景観の変容を長春とハルビンを例に取り上げてその現状を指摘するとともに、長白山の観光地化についても開発の一端を景観の変容をもとに明らかにすることを目的とする。そして所得格差問題は中国の沿岸地域と周辺地域の問題だけにとどまらず、周辺地域内でも進行していることを指摘したい。方法は現地での観察、写真撮影、関係者への聞き取りにより進めた。



図1 長春・ハルビン・長白山

## Ⅱ. 中国の経済成長と都市群容

1978年以降の中国は、改革開放政策へと大きく転換し、1989年の天安門事件による一時的な低迷はあったものの、その後の鄧小平による経済の自由化は中国に大きな変容をもたらした。さらに1990年代後半の中国経済は、江沢民が政権の座に就いて以来大きな伸びを示していった。沿岸部の特区に限定されていた外国企業は、特区以外にも

中国企業との企業組織を中心に立地展開が可能になった。農村部でも人民公社の解体後、郷鎮企業の誕生で、農村の自由化が大きく進展した。

しかし沿岸部を中心にした経済の発展は、同時に格差問題を引き起こした。かつてわが国でも高度経済成長期に都市部と農村部とで所得格差が生じ、農村部から都市部への移動が顕著となり、いわゆる沿岸部の太平洋ベルトに資本や人口が集中していった経緯がある。しかしこの時期中国では、都市戸籍と農村戸籍とが制度化されており、農村部から都市部への移住が認められなかった（藤田，2007）。その一方で、農村部から都市部への若・中年労働力による出稼ぎ者の流入<sup>1)</sup>は、両者間の所得格差を助長し、地域間格差を拡大していった。1978年に都市地域就業者は9,514万人（23.7%）、農村地域就業者は3億638万人（76.3%）であったものが、前者が98年に30%台、2007年に40%台を上回るようになっていった（図2）。

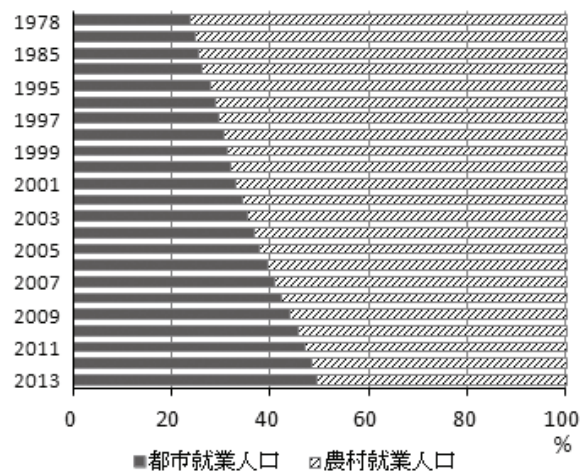


図2 中国の都市と農村における就業人口の割合  
（『中国統計年鑑』2014年より作成）

1990年代に入り、市場経済化の進展と共に都市での急速な労働力需要の高まりは、豊かな生活を求める出稼ぎ者の都市への流入をさらに助長した（早瀬，2007）。2013年には都市地域就業人口は3億8,240万人（49.7%）、農村地域就業人口は3億8,737万人（50.3%）とほぼ拮抗するに至っている。

これまでの中国の都市を人口規模で分類すると、常住人口の規模により「特大都市」、「大都市」、

「中都市」, 「小都市」と4区分であった。近年の急激な経済成長による都市規模の拡大に伴い, 政府はこの区分を変更して, ①「超大都市」が追加された。「超大都市」は人口1,000万人以上とされ, 実態にあった規模として位置づけ, 北京, 上海, 天津, 重慶, 広州, 深圳の6都市が該当する。次に②「特大都市」が500万~1,000万人, ③「大都市」が100万~500万人, ④「中都市」が50万~100万人, ⑤「小都市」が50万人以下とされている<sup>2)</sup>。なお「超大都市」と「特大都市」は人口の総量規制, 増加抑制策が導入される。

現在の中国の地方行政は, 省, 市, 県, 郷鎮の種類に区分され, 管轄地域や規模によって都市の区分がなされている。①直轄市は省や自治区と同格とされ, 北京, 上海, 天津, 重慶の4市が該当する。次に②副省級市は, 管理権限において省並みの権限を有する都市とされ, 日本の政令指定都市に近い機能を有する。現在ハルビン, 長春, 瀋陽, 大連, 南京, 杭州, 寧波, 厦門, 済南, 青島, 武漢, 広州, 深圳, 成都, 西安の15市が該当する。③地区級市は県を管轄する都市で, 現在291市が該当する。④県級市は県と同格とされる都市で現在361市が該当している。

### Ⅲ. 長春市とハルビンの都市化とそれに伴う都市問題

中国の戦後の都市化についてSit (1985) によれば, 西側先進国型, 発展途上国型, 社会主義国型 (主にロシア) のいずれとも異なる独自性を有しており, さらに楊 (2003) は中国東北地域の都市は, 中華社会の伝統的都市の発展とも異なる発展をしてきた経緯に触れ, その要因を辺境の地であることに起因するとしている。発展段階として, ①1958年以前の自然発生的な都市の発展期, ②ロシアや日本による植民地都市の発展期, ③社会主義計画経済に基づく都市の発展期, ④1978年以降の社会主義市場経済の導入による都市の再編期である。④の時期以後, 駒井 (1993) によれば, 吉林省と黒竜江省の省都であり, 人口が集中する長

春とハルビンは, 東北地方を代表する総合工業基地として成長し, 交通結節点に位置することもこの成長を優位にしていると指摘している。

省都であり, これまでも特大都市であった長春とハルビンに次いで, 省内にはそれぞれ吉林, 大慶といった各地域の2次中心都市が配置されている。かつてはロシアがハルビンと大連の建設に関わり, 日露戦争後は日本がそれを引き継ぎ, 瀋陽や長春は戦前・戦中の経営の拠点として発達してきた経緯がある。いずれにせよこれまでの都市機能は工業に集約される総合工業基地であった。しかも交通幹線の交差する結節点にこれらの都市は位置し, 支線との分岐点にはこれ以下の規模の都市が位置していることから, エリアの中心都市であることがわかる。

中国では現在北京や上海を中心として各地へ延びる高速鉄道の開業がめざましい (威, 2014)。2012年には大連とハルビンを結ぶ高速鉄道が開通し, 夏ダイヤに運行される高鉄 (300km/h) が長春とハルビン間約300km弱を1時間10分程度で結んでいる (写真1)。筆者が乗車した平日も瀋陽・長春・ハルビン間でビジネスマンを中心とする乗降客は多く, 今後高速鉄道は隣接する副省級都市群の結びつきをますます強化していくであろう。なお乗車の際に各駅では厳重なX線による手荷物検査を実施しており, わが国の新幹線よりも時間に余裕を持って利用しなければならない。

長春市は1825年に清朝政府が伊通河岸に長春庁を開いたことに起因する。その後1932年には満州国が建国され, その首都として当時先進的な都市計画に基づいた計画整備がなされた。現在でも旧満皇宮博物院や当時の満州国国務院旧址をはじめ, かつての遺構が多く残っている。社会主義市場経済の導入以降, 都市への人口流入制限が緩和され, 長春市やハルビン市でも工業化の進展と共に居住地の開発が急速に進行している。これまで工業用地として確保され, 残っていた郊外の空隙地に近年超高層マンション群の建設がいつそう盛んに行われ (写真2), 人口の郊外への拡大に伴う交通渋滞は大きな課題となっている (写真3)。





写真1 長春西駅に入線する高鉄  
(2017年8月31日筆者撮影)



写真6 ハルビン市内の古い集合住宅の洗濯物干し風景  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真11 モダルンホテル  
(2017年8月31日筆者撮影)



写真2 長春郊外に建設中の超高層マンション  
(2017年8月29日筆者撮影)



写真7 ハルビン市内の古い集合住宅の中庭  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真12 旧万国洋行  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真3 長春市内の交通渋滞  
(2017年8月28日筆者撮影)



写真8 取り壊される古い集合住宅  
(2017年8月31日筆者撮影)



写真13 旧ハルビン一等郵便局  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真4 長春市内の交差点を渡る人々  
(2017年8月28日筆者撮影)



写真9 ハルビン西駅前に建設中の超高層マンション  
(2017年8月31日筆者撮影)



写真14 町並み保存地区の案内板  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真5 長春軌道交通1号線(地下鉄)  
(2017年8月31日筆者撮影)



写真10 旧ハルビン市特別公署  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真15 南頭道街建物の中庭の修復  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真16 修景事業の完成した通り  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真19 長白山西坡展望台から眺望する天池  
(2017年8月29日筆者撮影)



写真22 給仕後に夕食をとる朝鮮系地元従業員  
(2017年8月29日筆者撮影)



写真17 リニューアルされた建物の飲食店  
(2017年9月1日筆者撮影)



写真20 長白瀑布と朝鮮民族衣装レンタル店  
(2017年8月30日筆者撮影)



写真23 大碱坳村の超市経営者家族。右から次女、経営者(母)、長女  
(2017年8月30日筆者撮影)

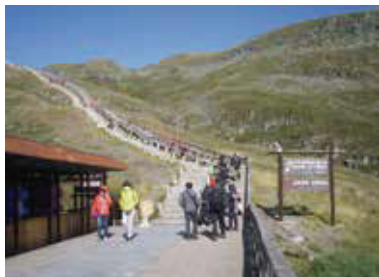


写真18 展望台へと木道階段が続く長白山西坡登山口  
(2017年8月29日筆者撮影)



写真21 レストラン衣家酒家の厨房で手づくりギョーザを作る従業員  
(2017年8月29日筆者撮影)

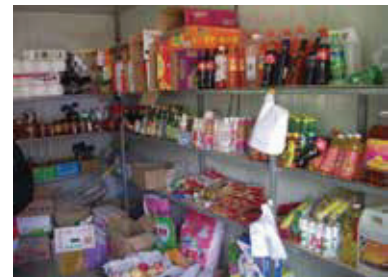


写真24 大碱坳村の超市店内  
(2017年8月30日筆者撮影)

増え続ける居住人口は自動車の交通渋滞を深刻化させるばかりでなく、交通マナーの遵守もなかなか浸透しない状況にある。信号機のある交差点であっても歩行者より車両の進行が優先されるため、歩行者は右左折する車両の通行を待って横断をしなければならないため(写真4)、このシステムに不慣れな旅行者は道路の横断にはかなり勇気が必要である。

この交通渋滞緩和と人の大量移動の定時制確保を目的とした長春軌道交通1号線(地下鉄)<sup>3)</sup>が2017年6月30日に開業した(写真5)。ホームに安全防止柵用の開閉口が設置され、最新のシステムが導入されている。なお各駅では乗車の際に厳重な手荷物検査が実施され、持ち込む手荷物のX線検査は、空港や高速鉄道利用時と同様に実施さ

れている。まだ南北線のみが開業であるため、ただちに交通渋滞の大幅な緩和までとはいかないまでも、今後路線を増やすことで将来的に課題の解決に結びついていくものと思われる。

もう一つ市内交通のタクシー利用システムについて紹介したい。中国ではアプリの利用によるタクシー配車システムが利用者に好評である。このシステムは利用者がスマートフォン等の端末機から登録アプリを使って利用を申し出ると、タクシー会社の配車システムから最も近距離の車両へ申込者の場所と目的地とがマップで示され、短時間で利用者を目的地まで送り届けるシステムである。使用料金は届け出口座やクレジットカードでの自動引き落としになるため、現金の授受は基本的に不要である。もちろん登録制であるため事前



登録が不可欠ではあるが、わが国での本格的導入はまだであるため、筆者は中国でこのシステムを初めて体験した<sup>4)</sup>。同システムの普及によってどの程度交通渋滞の緩和に結びつくかは不明であるが、一定の車両台数で利用回数を増やすことで企業経営者、利用者双方共に経営効率と利便性の向上をもたらすことにはメリットが生まれよう。

#### Ⅳ. 都市再開発に伴う旧システムの再編

柴（1991）は中国の都市地域内部を分析するには「単位」が重要で、この単位とは「工作单位」のことであり、公共機関や事業所を含んでいる<sup>5)</sup>。改革解放後の都市では職場と居住地の同居と分離が大きな問題となった。改革解放直後に農村部から都市に流入してきた住民は、都市生活の経験を欠いていた上、農村家族に依存する伝統も持ち合わせてはいなかった。したがって当時の都市建設には家族、社会、政治的管理を含む空間的枠組みの確立が必要となり、単位は住民全ての活動の空間的統合の場として出現した。楊（2003）による長春市での分析は、都市へ持ち込まれた農村的社会組織でもあったとしている。東北地域の工業都市であった長春やハルビン等の諸都市では近年までこの組織は強固であったため、再開発はなかなか進まなかった。これが1990年代の経済の自由化の波により、市場原理に基づく合理的な都市づくりが始まったとされ、単位社会が一部解体され始めている。つまり株式会社の出現によって、モノやサービスを従来の単位以外で求めるようになり、単位内での倒産や失業が日常化して単位は解体していった。

この単位は生活を共有してきた地域社会であるため、運命共同体でもある単位の解体は地域の再編を進めることになる。ハルビンの中央大街に近接する市街地では、この単位が機能していた頃に建築されたと思われる古い建築物の解体が進んでいるものの、現在でもその名残の旧住宅区域が未だわずかに残っている地区がある。そこには今でも残った住民が庭で洗濯をし、敷地内に洗濯物を干している日常の空間が存在している（写真6）。

さらにその傍らで卵を採取するための鶏の放し飼いの風景が広がっている（写真7）。しかしここでも旧居住区の解体は迫っており、引っ越しの準備のため大量のゴミを搬出する姿も同時に見られた。かつて多くの住民が暮らしていた集合住宅から転居を余儀なくされ、まもなくこの地域から旧来の住宅が消えようとしている（写真8）。

都市部では政府の再開発促進政策のもと、市街地再開発が進み、従来から市街地に居住していた住民は、アパート解体のために居住地を追われ、一部は郊外への移転を余儀なくされている（菅野2011）。都市郊外は市街地拡大や工場新設のために多くの農地が転用され、もともと土地は国の所有とする政府見解により農地を失う農民に不満が拡大していった。中国では土地利用計画は政府の上層で決定されるため、都市的土地利用を大きく拡大させることは難しかった。ゆえに戸建ての建築は通常認められることは少なく、それまでの世帯の共同住宅から転出する住民の資金を収集し、高層マンション群を建設することになるため、内陸の都市でも高層化が急激に進展している（藤田、2007）。山下ら（2002）によれば、ハルビンではそれまで市街地を構成していた低層型の集合住宅や三合院形式の住宅に変わって、7・8階建ての高層集合住宅が急速に普及しているという。さらに現在では都市中心部に近いエリアに10～20階建ての超高層マンションが建設中である（写真9）。もちろん長春やハルビンでもこれら急激に増加するマンション群が全て居住空間として利用されるかは疑わしい。他都市同様、投機の対象になったり、セカンドハウスのような分譲も現れてきており、都市の中に新たな格差が生じてきている。

いずれにせよ単位が機能していた時期までは職住が近接する空間であったため、通勤、通学、通院の際に徒歩や自転車移動でもある程度の秩序が保たれていた。ところが近年住宅の郊外への広がり、前述した急速に普及する自動車利用へのシフトでもあり、既に深刻な交通渋滞を招いている。さらにもっと重要なことは交通マナーを遵守することであろう。

## V. ハルビンの町並み保存

### 1. 中央大街

旧市街地で新旧の再編が進む地区が出現する一方で、古い建築物を修築保存する動きもある。ハルビン市の中央大街は、西洋式建築物が多数現存する地区である（図3）。町並み保存に詳しい孔・福川（2010b）によれば、現在市内随一の繁華街である中央大街は、1898年に南経緯街・新陽広場から松花江沿いのスターリン公園を結ぶ南北1.5kmの通りとして建設された。当時は中国の伝統的な商家が立ち並んでいたという。その後、1900年代に入り河港と鉄道の結節点としてロシアの支配が強まった影響で、西洋式の建築物が増加し、1952年には中央大街と命名された。湿地帯を埋め立てて開発したことから、1924年に花崗岩で敷き詰めた現在の石畳の道路となった。1960年代半ばの文化大革命により歴史的建築物は一部が破壊された。1970年代に入り建設が再開されるものの、無秩序に増築が行われる傾向にあった。

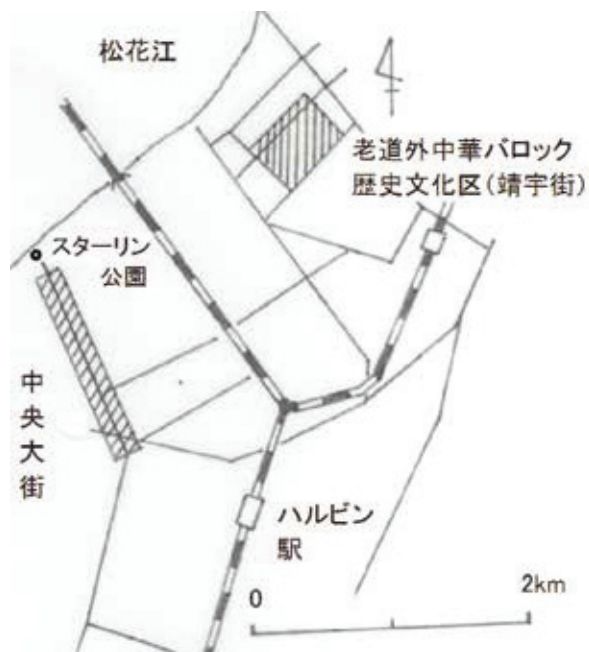


図3 ハルビン市内の町並み保存地区

さらに1980年代に入ると本格的な都市開発が開始され、大規模な改造や再開発の渦中で6割の伝統的な建築物が破壊されたとされる。現在、街路両側にある61棟中歴史的建造物は25、法律による

保護建築は16であり、これ以外は80年代以降に建築された模倣的建築物となっている<sup>6)</sup>。1994年に中国政府よりハルビン市は国家歴史文化名城に指定され、市独自の町並み保存に取り組んでいる。

ここでは孔・福川（2010b）を参考にいくつかの建造物の確認と検証を試みた。保護建造物のうちあまり変化していない建物は、旧ハルビン市特別公署である（写真10）。建築年は1920～30年代と不詳であるが、折衷建築物であり保存されている建物の中で4階建ては最も高くなっている。1980年代に一部を増築改造され得た経緯はあるものの、現在でも明るい色彩で人気を博している。ただし写真10の保護建造物の背後に位置する近代的な高層建築物は、保存地区の借景としてはふさわしくない。

次に増改築を行った時期を古い時期と比較的新しい時期とに区分し、前者を20世紀前半に実施、後者を1980年代に実施として考察する。前者の例として、1906年建築のモダルンホテルがある。アールヌーボー様式の3階建てであったが、南に隣接する2階建てを1913年に3階建てに建て替えて一体化した建物に改造している（写真11）。適切な増築はかえって周りの景観とも調和し、違和感を覚えない落ち着いた建物になっているように思う。保護建造物である2階建ての旧万国洋行は、1922年に建築され、1930年に増築と一部窓の改造が実施された折衷建築物である（写真12）。1階にはショップが入り、コの字型のユニークな建物ゆえ観光客の目を引くものの、客の入りはあまり多くない。

後者の事例は1986年の市による保存街路の決定を受け、町並み保存に関心が高まっていった1980年代の改築である。この時期に階数を増築した旧ハルビン一等郵便局があげられる（写真13）。同建物は1914年の建築で折衷様式の建物があるが、1980年代に2階建てから3階建てに改築し、周りの建物との調和が図られた。増築による違和感を感じさせない周囲との調和が図られ、色彩も落ち着いた建物として評価が高いとされる。

個々の建物に建築様式の多少の違いはあるもの



の、いずれの時代にあっても西洋式建築物の調和が図られており、その点で統一性を感じることができる街路に仕上がっている。石畳の街路も周囲の建物と調和し、落ち着いたたたずまいを醸し出している点がこの街区の最大の魅力となり、町並み保存が進行する中であって、多くの観光客をこの街に引きつけている。

## 2. 老道外中華バロック歴史文化区

ハルビン市にはもう一つ著名な町並み保存地区が存在する。中央大街から北東へ2 kmほど離れた場所に位置する靖宇街、通称老道外中華バロック歴史文化区である(図3)。20世紀初頭満州鉄道の東部の道外と呼称する地区に山東省や河北省出身者が核となり、中国の伝統的な様式と西洋のバロック建築とが融合した建築物を建設し、集積する地区へと成長していった。その特色ある景観を都市再開発の波から守り、保存修景して町並みを進めようとする地区である。これに詳しい孔・福川(2010 a)によれば、ロシア人主導で形成された市内中央大街の建築物とは異なり、同時期に開発されながらも、中国人主導で形成された点に意義が認められるとしている。またその特徴は西洋式をそのまま用いずに、独自のデザインやコンセプトを有することにあるという。

同地区は1997年に伝統的商市歴史文化保存街区に指定された。現在は街角に案内板が設置されるなど、観光客への対応が徐々に進みつつある(写真14)。しかし修復事業は徐々に進んでいるものの、壁やドアなど一部未修正の建物や表側のみ修復され、南頭道街建物の中庭のように遅々として着色作業が遅れ、公開には明らかに未整備であることが伝わってくる場所も見受けられた(写真15)。修復作業が終了した街区は、建物の高さが統一された見事な景観が出現しており、路上には人力車を引くモニュメントも設置され、街路中央には柳の木も植樹されるなど、当時の景観を再現している(写真16)。また同地区にはアクセサリ一店や果物店等の小売店に加え、再生した建物の1階で営む飲食店も多く、訪れた観光客は美しい町

並みが復元された景観を楽しみながら中華料理を堪能することができようになった(写真17)。

## VI. 長白山の観光地化

### 1. 辺境地域の国境観光にみる景観変容

沿岸地域を中心とした経済発展は、所得の向上をもたらし、発展する同地域の都市住民は生活に余裕が生じ、観光への投資が始まった。中国各地に観光地が誕生し、とりわけ低所得地域は観光化戦略によって、沿岸都市地域からの観光客を迎え入れる傾向が明確化してきている。藤田(2007)は新疆ウイグル自治区や雲南省を例に、観光化が進んでいることを指摘し、同時に沿岸地域を中心とした他地域からの資本の進出による開発が主流であることにも触れている。沿岸地域との経済格差が生じ、所得の低い周辺地域からの内発的發展は制約されているといわざるを得ない。

中国東北部の観光開発も進んでおり、特に長白山観光は、1978年の改革開放政策以後に始まった。1992年の中国と韓国との国交正常化により、徐々に韓国からの観光客が増加していった<sup>7)</sup>。その後の中国での観光ブームで国内観光客が増加していった。2006年には長白山保護開発区管理委員会が設立され、ユネスコ世界遺産と世界ジオパークの登録推進が中国政府から発表された(厳, 2016)。

これまで長白山観光の入り口は、北坡山門からがメインルートであった(図4)。そのため現在も二道白河鎮には、多くの高級リゾートホテルやコンドミニアム形式の高級マンションが建ち並び、周囲には各種土産店や飲食店も多数林立して、多くの観光客で賑わっている。しかし2008年に長白山空港が西坡山門まで車で15分という距離の白山市松江河鎮近郊に開港して以降、西坡入り口付近に変化が見られる。同空港は北京や上海、長春などから直行便が就航しており、観光客誘致に弾みをつけた<sup>8)</sup>。西坡山門からは登山口まで専用のジープに乗り換えて向かい、登山口からは木道の階段が天池展望スポットまで続いている。そのため本格的な登山用の装備を必ずしもしなくても気軽に天池展望台へたどり着くことが可能になって



図4 長白山と国境周辺

いる（写真18）。

北朝鮮との国境に近い長白山<sup>9)</sup>は、吉林省東南部縁辺朝鮮族自治州に位置する標高2,744mを誇り、一説によれば清朝を興した満洲族や朝鮮民族の聖地とされる。原生林に覆われた山麓は、野趣あふれる温泉や高山植物の宝庫として知られ、頂上付近には「天池」と称する美しいカルデラ湖がある（写真19）。中国国内はもとより韓国や隣接する北朝鮮からの観光客もみられ、国内外から多くの来訪者がある。韓国や北朝鮮からの観光客が多いのは天池に関する伝説も関係している<sup>10)</sup>。また長白山は中朝の国境を東流する豆満江、西流する鴨緑江、東北平原を北流する松花江の源流でもあり、同山および天池は両国民にとってたいへん魅力的な要素を多分に含んでいるといえよう。また中国国民にとって国境観光は異境空間でもあり、長白瀑布展望所付近には朝鮮民族衣装を身にまとう記念撮影所ができる施設が観光客の人気スポットになっている（写真20）

さて長白山空港の開港によって長白山観光の入り口が新たに西坡山門として開発され、麓には高級山岳リゾートホテルの「長白山天域度假酒店」が2011年に開業した。さらに同ホテルに近接し、著者らが夕食に利用したレストラン「衣家酒家」では数名の朝鮮系地元住民が給仕に従事していた<sup>11)</sup>。ギョーザや野菜炒め等、地元の食材をふんだんに使用した手作りの中華料理が自慢である

（写真21）。山岳リゾートの開発によって地元住民の雇用が促進されたことによる個人所得の向上は、大きな経済効果であり、生活様式の変化でもある。夕食づくりの業務が一段落した後は、別室にて客に提供した内容とほぼ同じ夕食をとることができるため、食事の内容も以前に比べると豊かになってきている（写真22）。

改革開放政策後の観光開発が中国の中心地域と周辺地域の関係を明確化させ、観光開発を通じて支配地域と被支配地域を出現させている。観光開発は政府の政策のもと大手の業者が請け負うのであるが、リゾート開発の対象となる地域の地元住民は、雇用の拡大に伴い、所得の向上はもちろん、食生活が変化していることも確認できた。

## 2. 地方の衰退と消滅する村

最後にリゾート開発に伴い、所得向上が顕著に現れて発展する地域が出現する一方で、同じ吉林省東南部で廃村に追い込まれようとしている一部の地域を紹介する。山岳地方において高ら（2014）が指摘する井幹式民家のような伝統的家屋保護の目的で集落保存の対象となったいくつかの事例を除くと、多くの極小規模集落の一部は廃村の危機に直面している。

改革開放経済の進展は、中国国内の格差社会をもたらしただけに加え、情報化の進展や高速交通網の発展等により、都市の拡大発展と農村や山村の改廃という現状をもたらしただけでなく、西坡山門から北坡山門へ移動する途中に立ち寄った吉林省大碱坳村は、わずか数百人が暮らす村である。山岳リゾートに近いとはいえ、直接リゾート開発の対象にはなっておらず、これまでは林業や山林管理が主業として小さな集落を形成してきた。ところが近年の都市の発展に伴って村外への若年人口の流出が急増し、過疎・高齢化が急速に進んだ。若者の重要な就業先であった山林管理や木材加工業の衰退を招き、かつて使用した木材チップ加工機も無造作に廃棄してあった。これまで耕作地であった畑も現在ではハンノキをはじめとする樹木が、既に数メートルに成長した場所も認められた。した

がって既に10数年程度前から過疎化、高齢化が進展していたことになる。

現在同村には商店が1店存在し、経営者は90代の高齢の女性と60代～70代前半にかけての2人の娘達であった(写真23)。もちろん商店経営はなりわいであり、毎日交代で店番の担当をしている。同時に同店は村人達のコミュニケーションの場も担っている。

販売している商品は、果物、野菜、米、小麦粉といった生鮮野菜類や穀類、さらに飲料、調味料、洗剤、トイレトペーパー等の日用品全般に至る商品を多岐に扱う万屋である(写真24)。しかしやがて近い将来この村は消滅するという。政府の住民移転計画によって、ダムや道路敷設といった他の土地利用への変化が予定されている。中国の経済政策による陽の部分は、確かに豊かなリゾート観光地を地方に実現しているが、一方で格差社会が拡大し、開発が進む地域に近い場所では、消滅寸前の村が存在することも新たな問題であろう。

## Ⅶ. おわりに

改革開放政策以後の中国は経済成長が著しく、最近大きく変貌を始めた中国東北部の都市化と国境付近の観光地化について景観変容の視点から論じてきた。

中国国内で都市地域への人口集中は急激に進んでおり、それに伴う所得格差は徐々に広がりつつある。このような渦中で都市の再編が進む中、都市部では都市規模の拡大とそれに伴う住宅地区の解体や新規マンション群の出現を確認した。街中に新たな居住施設が建設される一方、多くは郊外地域へのマンション群の建設であった。交通渋滞が深刻さを増す中、今後の交通システムや交通マナーの確立や遵守が課題となっている。

一方で大都市の中心部では景観に配慮する施策が実施されており、中国伝統のバロック式の景観保存が進行する地区、東北地方特有の西洋の文化と融合する景観の復元に成功し、多くの観光客を魅了する町並み保存地区も確認できた。しかしそ

の一部借景に町並みの景観を阻害したり、表側街路に比べてその背後は遅々として修復が進まない地区も存在した。今後の対策として借景も含んだ景観保護の実現が重要な課題であろう。

急激な経済成長は都市の発展を促す一方で、発展する沿岸地域に触発される形で周辺地域の観光地化の進展も著しい。域外資本による開発が主導であることはもちろんであるが、リゾート開発される地域の住民所得や食生活等の生活水準は確実に向上している。しかしリゾート開発がめざましい発展を遂げているのに比べ、そこに近接してはいるものの、開発の波から取り残された山村は、廃村の危機にさらされている一部地域も存在した。若年人口の域外への流出に伴う急激な人口減、高齢化、耕作放棄地の蔓延、ひいては廃村の現実化といった危機を迎えているのも実情であり、域内の格差問題も生じていることを確認できた。

なお本稿では触れなかったが、改革開放政策以後の大都市中心商業地でのファッション化に伴う欧米系ブランドショップや専門チェーン店を含む商業地の特性を西側諸国と比較分析することについては今後の課題としたい。

## 謝 辞

今回の調査にあたり、東北師範大学地理科学学院教授の呉正方教授、大学院生の楊岳氏にお世話になりました。記して御礼申し上げます。

## 〈注〉

- 1) この人口の流れを「盲流」ともいう。多くが肉体労働者、下級のサービス業に従事せざるを得ない状況にある。
- 2) 2014年の国务院の発表による。「大都市」と「小都市」はそれぞれ2分され、前者は「Ⅰ型大都市」(人口300万～500万人)・「Ⅱ型大都市」(人口100万～300万人)、後者は「Ⅰ型小都市」(20万～50万人)・「Ⅱ型小都市」(人口20万人以下)となる。
- 3) 同線は北環駅～長春駅～紅咀子駅間16.4kmを結ぶ同市で最初の地下鉄線である。
- 4) 朝日新聞(2017年10月31日付)によれば、わが



- 国でも第一交通産業が、アプリによる配車システムを2018年春より本格的に導入する予定と報じている。
- 5) 柴 (1991) によれば、近隣単位としての「街道」も解放後の中国の都市では重要であるとし、街路に囲まれた比較的広い面積を有し、市の出先機関が置かれる。自治組織の居民委員会も置かれ、これまで住民間の相互扶助や紛争の調停が行われてきたという。
  - 6) 孔・福川 (2010) によれば、表通りの背後に存在する保護地区にも歴史的建造物が50棟あるとされ、うち20棟が保存建築物であるという。
  - 7) 松村 (2009) によれば韓国からの当時の観光ルートは、仁川—丹東—延吉—長白山 (北坡山門) であったという。
  - 8) 長白山空港は2008年8月に開港した。同空港の開港により、北京、上海、長春等から長白山観光に訪れるルートが時間短縮され、それまでの延吉空港を経由するルートから大きく変容しつつある。
  - 9) 同山を北朝鮮では「白頭山」という。山の上部に堆積する火山灰が白色をしていることから命名されたとされる。
  - 10) 天池にまつわる伝説として「天女の三姉妹が水浴びをしていたところ、神の使いのカカサギが赤い実を運んできた。その実を食べた三女は身ごもり、男子を出産した。その子が清朝を興した満洲族の始祖である。」という言い伝えがある。朝鮮民族にもこの山麓を民族のルーツと結びつけた伝説があり、いずれも両民族の建国神話として伝わっている。
  - 11) 松村 (2009) によれば縁辺朝鮮族自治州の人口の60%以上が朝鮮族であるとしている。

#### 〈参考文献〉

1. 威世俊 (2014) : 中国の高速鉄道建設の発展と世界的展開. 千葉商大論叢, 52-1, 355-388.
2. 菅野博貢 (2011) : 中国長春市における不良住宅地区の類型別住宅環境の変化—1997年から2007年に至る10年間の中国・長春市不良住宅地区における居住環境の変容 その2—, 日本建築学会計画系論文集, 76-663, 929-938.
3. 厳潔 (2016) : 中国国境の地域特性からみた長白山観光の変遷に関する研究. 立教観光学研究紀要, 18, 63-64.
4. 高松花・黒田乃生・藤川昌樹 (2014) : 中国長白山麓における井幹式民家集落の現状と保存に関する研究. ランドスケープ研究, 77-5, 689-692.
5. 孔慶権・福川裕一 (2010 a) : ハルビン市靖宇街の中華バロック—そのデザイン原理と町並み保存の課題. デザイン学研究, 57, 4, 67-76.
6. 孔慶権・福川裕一 (2010 b) : ハルビン市中央大街・町並み保存の現状と課題: ファサード復元からの考察. 日本建築学会技術報告集, 16-34, 1129-1134.
7. 駒井正一 (1993) : 中国東北経済区外向型経済化. 経済地理学年報, 39-1, 18-33.
8. 柴彦威 (1991) : 中国都市の内部地域構造 — 蘭州市を例として—. 人文地理, 43, 526-545.
9. 早瀬保子 (2007) : 人口超大国中国の人口事情. 地理, 52-4, 32-37.
10. 平田幹郎 (2007) : 中国の地域格差. 地理, 52-4, 38-45.
11. 藤田佳久 (2007) : 中国の経済発展とそれに伴う地域問題. 地理, 52-4, 21-31.
12. 松村公明 (2009) : 中国吉林省・延辺朝鮮族自治州における国境観光の地域的特性. 立教大学観光学部紀要, 11, 97-104.
13. 山下義行・野口孝博・月館敏英・西村伸也・森下満・池上重康・岡本浩一 (2002) : 大連・ハルビン市における都市集合住宅の空間構成と居住様式 — 中国北方居住様式の近代化に関する研究—. 日本建築学会技術報告集, 16, 213-216.
14. 楊義申 (2003) : 改革開放以降の中国東北部都市の再編—長春市を事例にして—. 広島経済大学経済研究論集, 26-1, 85-113.
15. Sit, V, F, S., ed (1986) : Chinese cities: the growth of the metropolis since 1949, Oxford University Press, 1985, 239p.