

東南アジアの観光開発  
—タイとインドネシアの4地方都市を事例に—

Tourism Developments in Southeast Asia:  
A Consideration through Four Local Cities  
of Indonesia and Thailand

生田 真人\*

要 旨

タイとインドネシアの4つの都市地域（プーケット、チェンマイ、ジョクジャカルタ、バリ島）を事例に、発展途上国の観光開発について検討した。発展途上国の観光開発は、異文化体験型の観光開発とリゾート開発の2つの異なるタイプがある。そしてそれらの観光開発は、先進国の動向にも大きく影響を受けるといふ特別の関係がある。その典型例はバリ島である。バリでは、植民地時代から宗主国によって観光開発が行われてきた。発展途上国のリゾート開発は、先進国住民の余暇活動に依存する部分が多い。そのことは、タイのプーケットの事例から明らかである。それに対して、異文化体験を主とする途上国の都市観光は、当該国民の観光行動によって成り立つ部分もある。また先進国の若者などのいわゆるソフトツーリズムは、発展途上国の都市が主要な対象地域となる。これは、タイのチェンマイやインドネシアのジョクジャカルタにみられた。

観光関連産業は、東南アジアの主要産業である。そこで日本の地域構造論を手掛かりとして、両国の観光関連産業と国土の地域構造の再編について検

---

\*立命館大学文学部教授

討した。観光関連産業は、両国の地域構造の全体を大規模に再編するほど大きな影響力があったわけではない。工業拡大が日本の地域構造全体の再編に与えたインパクトに比べれば、影響力は小さかった。しかし、タイのプーケット他の臨海リゾートの成長やバリ島の成長は、産業拡大や雇用創出などの点で、各国の地域構造にもある程度の影響を与えた。

### Abstract

This paper has studied the development of tourism in developing countries by studying four urban areas, Phuket, Chiang Mai, Jogjakarta, and Bali, in Thailand and Indonesia. The tourism development of developing countries is based on two different types of tourist activities, namely, cultural experiences in the city and recreational activities at beach resorts, etc. Tourists from developed nations also participate in these activities. These developments in the tourism industry have a mutual relationship with not only the economic growth of their own country but also with economic trends of developed nations that have a great influence.

A typical example is the island of Bali in Indonesia. Here, the tourism industry has been developed by the old suzerain from the colonial days. Development of recreational facilities in developing nations has depended greatly on the leisure activities of tourists who are residents of developed nations. Phuket in Thailand is a good example of this. On the other hand, urban tourism of the developing country which is mainly concerned with cultural experience has also been realized partly by sightseeing activities of people in the country that has been increasing with economic growth. Moreover, soft tourism, which includes young backpackers from developed nations, serves as a crucial contributor to growing urban tourism in developing nations. This was noticed in both Chiang Mai in Thailand and

Jogjakarta in Indonesia.

It is true that tourism-related industries are the major contributors to economic growth in Southeast Asian countries. The restructuring of the tourism-related industries as well as regional restructuring in these countries was studied by referring to a regional structure theory of Japan, developed by Japanese economic geographers during a period of high Japanese economic growth. We can say that, based on this theory, tourism-related industries did not necessarily greatly influence the basic regional structure of both Indonesia and Thailand. The impacts on the regional restructuring were rather small as compared to the Japanese regional restructuring process by the manufacturing industries that took place during the high economic growth from the 1950s to 1970s. However, growth of seaside resorts in Thailand and the growth of Bali have had a certain amount of economic influence on regional restructuring with regards to the expansion of the service industry and job creation in both countries.

**キーワード**：リゾート開発、ソフトツーリズム、ハードツーリズム、東南アジア、地域構造、開発政策

**Key words** : resort development, soft tourism, hard tourism, Southeast Asia, regional structure, development policy

## 1. はじめに

人々の観光行動は、余暇を求める諸活動の一種である。余暇とは、毎日同じように続く日常生活からの一時の離脱を求める活動であり、観光行動は多様な余暇活動の中の主要な部分をなしている。余暇活動に対する人々の平均的な欲求水準は、同じ国であっても時代によって異なる。各国の経済状態や

就労状況によって、余暇に対する社会的欲求の水準と内容は異なってくる。そして、余暇活動の中の主要な部分を占める観光行動もまた、社会および経済状態が変化すると、それに連動して異なってくる。1国の経済水準が継続的に上昇すると、各種の観光需要が拡大することは、かなり普遍的な事態である。それは、第二次世界大戦後の先進国のみでなく、現代のアジア諸国に至るまで広く当てはまる。観光需要は、各国の人口1人当たり国民所得が上昇するに従って、拡大する。

ただし、発展途上国の観光開発は、先進国にはない独自のメカニズムがある。先進国と発展途上国という歴史地理的な関係が、世界レベルで複雑な関係をもたらしている。多くの発展途上国は、先進国の植民地としての歴史的経緯がある。そして、先進国の多くが冬季に寒冷で日照時間の短い北半球の高緯度地方に位置し、発展途上国の多くは、逆に赤道付近の熱帯に位置することが多いという地理的な関係がある。発展途上国の観光開発は、かつての宗主国を含む高緯度地方の先進国の人々を吸引することも、重要な目的となっている。熱帯の明るい太陽を求める高緯度地方の人々のリゾート需要は、強いものがある。

この点、日本の冬季の日照時間は西欧諸国とはかなり異なる。日本人の海外観光は欧米志向が強く、太陽を求めるリゾート需要は、それほど強くはない。他の先進国と日本では、臨海リゾートに関する観光行動は異なる。日本人のリゾート需要先は、ハワイに加えて、グアム・サイパンなどの太平洋の島々が主な対象となっている。日本人の東南アジアについての観光行動は、リゾート志向の部分もあるが、異文化体験型の色彩も強い。

イギリスやアメリカ合衆国（以下、アメリカ）の余暇活動拡大の歴史は、日本とは異なる。アメリカの急速な余暇拡大は、第二次世界大戦後まもなくの時期である。他方の日本では、企業の海外進出の拡大と地域の雇用情勢などから、観光開発が政府および自治体の産業政策として拡大してきた。これはバブル経済が崩壊した後の1990年代以降の事態である。産業政策としての

観光開発が、政府主導で展開されてきた。地方自治体は、工業雇用の減少に対応して、観光による雇用創出に努めてきた。こうした社会変化を受けて、文化人類学や社会学、あるいは経済学等の社会科学でも観光に関する研究が拡大している。日本の地理学でも、人口の高齢化と余暇志向を受けて観光地理学が拡大している。英語圏では観光地理学は主要な分野ではないようだが、日本のみならずアジア諸国については、観光現象を多面的に考察することが課題だろう (Gibson 2008)。

東南アジアの観光関連産業は、工業と並ぶ主要産業であり、各国の産業政策の中でも重要視されている。従って、東南アジア各国の地方都市における観光開発を考察する際にも、国家の産業開発戦略の中に位置づけて検討すべきである。また、現代東南アジアの観光を考える場合には、観光の持続可能性を検討することも重要である(テルファー 2011)。これらの課題の中で、小論では前者を中心に検討したい。そこで、タイとインドネシアの4都市をみる時の視点を次のように整理しておきたい。

4都市ともに両国の地方都市であるが、地方都市を全国の中に位置付ける際に、日本の地域構造論を援用したい(矢田・松原 2000、矢田 2003)。地域構造論は、高度経済成長期の国土全体の地域再編を理論的に捉えようとした。それは、日本の急速な経済成長と地域再編を捉える際に適切な理論構成となっている。地域構造論は、実態分析を整理するための概念モデルである。もちろん日本の地域構造と、タイやインドネシアの地域構造は大きく異なる。何より、先進国と発展途上国との工業化の過程と内容が全く異なっている。しかし、ここではその違いを超えてなお、ある特定の地方都市を国民経済の中に位置づける際の、思考の枠組みとして、地域構造論を手掛かりとしながら検討しよう。

## 2. タイとインドネシアの地域構造と観光開発

東南アジアを地理的に区分すると、インドシナ半島部と島嶼部の2つに区分することが出来る(図1)。タイとインドネシアはそれぞれ、半島部と島嶼部を代表する国である。小論はまずタイのプーケットとチェンマイをみて、次にインドネシアのジョクジャカルタとバリ島を検討する。バリ島の全体を1地方都市と表現することには、多少の無理があるが、小論ではこのようにしておきたい。Gehrman(1994)は、インドネシアの観光開発を保養すなわちリゾート関連の開発と、異文化体験型の開発の二通りに区分した。この2つのタイプの観光開発の区分法に従うならば、4都市は保養関連開発のプーケットとバリ島、異文化体験型のチェンマイとジョクジャカルタという区分となるだろう。ただしバリ島は、上記の2つの機能を兼ね備える総合的観光地とみることもできよう。

まず、タイの地域経済と観光開発の概略を整理すると、次のようになる。タイは、欧米諸国の植民地支配を被らず、独立を維持することができた。け

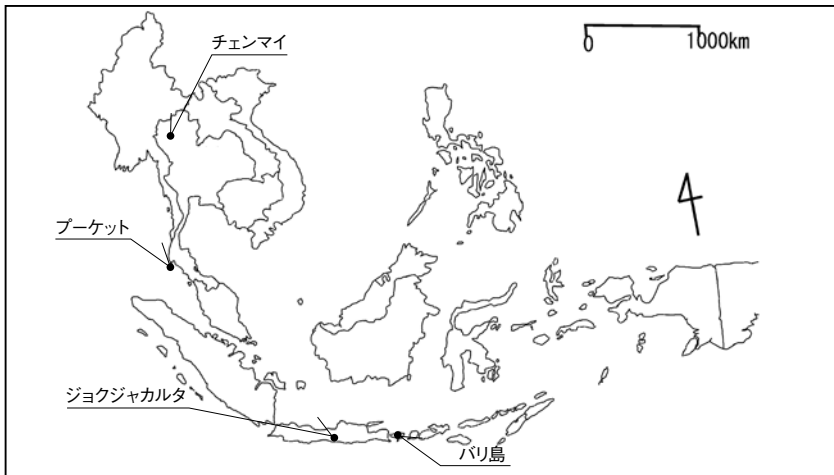


図1 東南アジア概観と4地方都市

れども独立を維持するために、様々な困難があった。独立の維持は容易ではなかった。中国人を導入して広範な権利を認めたり、あるいは国王を中心とする中央集権的な国家体制を構築した。そしてさらに、19世紀以降に本格化した欧米諸国による植民地経済体制の中に組み込まれることによって、ようやく独立を維持できた。タイ王国が、独立を維持できたのは、東南アジア各地の植民地にコメを供給する役割を得たからであった。イギリス植民地のビルマとフランス植民地のカンボジアの間の緩衝国としての位置づけは、政治的な側面をみたものである。コメの供給基地としての役割を担うのは、タイの自国民のみでは十分ではなかった。このため、中国人の貿易商人を用いて精米し、袋詰して貯蔵して、必要な地点まで運送した。ライスビジネスは主に中国人商人が担った。中国人はバンコクで居住権を得て、タイ人女性を妻とすることができた。

第二次世界大戦後も困難は続いた。1960年代にはベトナム戦争が始まり、南ベトナムを支援するアメリカ軍の前線基地が、タイ国内に置かれた。バンコク郊外のパタヤにはベトナム戦争に従軍するアメリカ軍兵士の休養地・保養地が開発された。それは後のリゾート開発の原型をなしたようだ。このアメリカ軍兵士のため開発の経験が、その後のタイのリゾート開発のモデルとなっているように思われる。後にはプーケット島のみならず、サムイ島などの島嶼で多くの臨海リゾートが開発された。

バンコクは、それほど古い歴史を持つ街ではない（生田 2011）。18世紀後半に、現王朝の首都が置かれた。チャオプラヤ川沿いには王宮や仏教寺院などが配置されている。バンコクは、この国の産業経済の中心である。タイには、地方都市があまり成長しておらず、人口や産業経済がバンコクに著しく集中する。産業経済の諸活動は首都圏に集中し、地方との地域間格差が大きい。この傾向は、発展途上国でよく見られるのだが、タイは発展途上国型の都市の分布構造の典型例である。バンコク首都圏がこの国全体の産業経済を引っ張っている。タイの観光にとっても、バンコクは重要な拠点である。政

府は、地方の観光開発を熱心に行ってきたけれども、首都圏が主要な観光拠点であることは変わらない。

タイの地域構造を日本のそれと比べると、タイは首都圏への集中がとりわけ強い。日本の明治期の技術革新は、地方産業の革新と工業拡大にもつながった(中村 2010)。けれども、タイはそのような地域条件はなかった。タイは日本とは大きく異なって、地方における工業の自律的發展がなかった。多国籍企業に依存する工業化は、産業経済の首都圏への極端な集中をもたらした。

タイの地方都市をみるには、タイの地方自治制度の概略を理解しておいた方が良いだろう。タイの地方自治は日本に比べると脆弱なものでしかない。つまり現在も、中央政府の意志が地方自治体に強く働いている。タイの地方自治制度の拡大には、4つの波がある(清水 2011)。第1の地方自治の拡大期は、1930年代である。1935年に人口が集中する都市部で、自治体(テーサーバン)が設置された。第2の波は、第二次世界大戦後の1950年代である。都市化が進んで人口が増加した衛生区に、自治体が設置されるようになった。そして、第3の波が1970年代である。1975年になると、バンコク都知事が住民による選挙によって選出されるようになった。ただし知事公選制は、その直後から1985年までは停止され、選挙による選出ではなく、官選都知事が続いた。

第4の波は1990年代にあった。地方分権推進法が1999年に制定された。この法律によって、国から地方への業務の委譲もある程度は進んだ。しかしその内容は限られたもので、基盤整備、生業促進、生活保障などに限られた。教育省が管轄する学校や保健省が所管する保健所や病院などの管理は、自治体には委譲されていない。

他方のインドネシアが、オランダの植民地となったのは周知の通りである。植民地となっただけではなく、第二次世界大戦が終了した後には、オランダとの間に独立戦争を経験した。独立戦争は5年近くも続いた。この独立戦争



は、後のインドネシア社会に大きな影響を与えた。独立戦争を勝利に導いた軍部が、社会の多くの側面に影響力を持つようになった。軍部の影響力は、この国の大統領の約半数が軍出身者であったという点に明確に表われている。議会にも軍人が一定数を占めているし、軍部と民間企業グループ(財閥)との結びつきも強い。

インドネシアのもう一つの困難は、国民統合が不十分であるという点である。国内が多くの島々によって分断されているのみではなく、それぞれの地域に住む人々の言葉や生活習慣が大きく異なる。宗教上の違いも大きい。インドネシアが支配していた東ティモールが、2002年に独立したことは記憶に新しい。独立に際しては、独立派とインドネシア軍部との間に激しい戦いがあった。国連軍の治安維持活動が必要であった。また、インドネシアの最西端に位置するスマトラ島のアチェー州でも独立運動が続いてきた。アチェーは、インドネシアの中でもイスラム原理主義の強い州である。2004年にはスマトラ島沖の大地震によって、多くの死者が出た。この地域には石油資源があり、石油収入を連邦政府と州政府がどのように分かち合うかという点をめぐって、対立が続いてきた。インドネシアを構成する各地域は、十分には統合されていない。

植民地を支配した宗主国はどこでも同じであるが、独立闘争を恐れ、地元経済の発展を真剣に考えることは無かった。こうした経緯を持つ国が独立した後にはさまざまな困難が残った。インドネシアの地域構造は、ジャワ島などの主要な島毎に産業経済が分断される傾向を示す。ここでもまた、タイと同じように、技術革新から産業再編を経て地域再編に至る過程が、日本とは違っていた。

表1はタイやインドネシアなどの観光関連産業の動向を示している。国内総生産(GDP)に占める観光旅行産業の比率をみると、インドネシアよりもタイの方が、かなり大きい。タイの方が、国の産業経済の中で観光旅行産業に依存する度合いが大きい。ここで観光旅行産業とは、航空会社、ホテル、

レンタカー会社などを含む。ちなみに、東南アジアで最も観光旅行産業に依存している国は、カンボジアである。タイは、カンボジアに次いで GDP に占める観光旅行産業の比率が大きい。東南アジアの中では、マレーシアがタイに続いており、インドネシアは、観光産業にはあまり依存していない。雇用数でみても、国内総生産でみた場合と同様のことが言える。

タイへの年間観光客数は、インドネシアよりも2倍以上多い。2008年から2009年にかけてのタイへの年間客数は、約1,400万人に達している。他方のインドネシアには、630万人程度である。両国への入り込み観光客数に占める地域別比率で最も大きいのは、同じ東南アジア諸国からの観光客である。この傾向は、両国とも同じである。ただし、その観光客の比率が大きいのが

表1 東南アジア主要国の観光旅行産業の経済規模

国	観光旅行産業の GDP				観光旅行産業による雇用			
	観光旅行産業 (直接的経済規模)		観光旅行経済 (直接及び間接的 経済規模)		観光旅行産業 (直接的経済規模)		観光旅行経済 (直接及び間接的 経済規模)	
	金額 (10億米 ドル)	GDPに 占める割 合 (%)	金額 (10億米 ドル)	GDPに 占める割 合 (%)	人数 (千人)	国内雇用 者に占め る割合 (%)	人数 (千人)	国内雇用 者に占め る割合 (%)
インドネシア	12.63	2.3	43.61	8.1	2030.3	1.9	7028.2	6.7
マレーシア	10.45	5.5	26.86	14.1	627.8	5.7	1395.7	12.7
フィリピン	4.71	2.9	11.43	7.0	1096.2	3.1	3082.1	8.7
シンガポール	4.10	2.4	14.23	8.3	60.4	2.1	178.1	6.3
タイ	16.39	6.2	36.45	13.9	1868.9	4.9	3959.3	10.5

注1) 2009年現在の推計値。

- 2) 上記の観光旅行産業には、航空会社、ホテル、レンタカー会社など、従来の観光旅行業者が含まれる。
- 3) 観光旅行経済には、観光旅行業が当該国経済に寄与する最も広い範囲の産業を含む。この中には、上記の注2に加えて以下の広範囲な産業を含む。すなわち、燃料会社、配膳業者、クリーニング業者、会計事務所等。さらに、観光旅行産業に関連する資本投資・政府支出・輸出に関連している製造業、建設業、および政府等。

出所) 日本アセアンセンターのホームページによる。原資料は、世界旅行産業会議(WTTC)ホームページ 参照年月日2011年11月1日。

インドネシアであり、全入り込み観光客数の40%以上に達する。タイの比率は30%以下であり、東南アジア以外の世界の各地域からの観光客が多い。

タイへの観光客の国別比率で、東南アジア以外の国で最も多いのが日本である。日本人は、1999年以降になると年間に100万人から130万人が訪問している。日本に次いで多いのは、イギリス、中国、オーストラリアなどである。他方のインドネシアへの国別観光客数で多いのは、オーストラリアと日本人である。日本人は、インドネシアに1999年以降では年間に約43万人から66万人が訪問している。

東南アジアに旅行する日本人の観光先を国別にみても、とりわけ多いのがタイである。2000年頃までは、シンガポールがタイと並んで多くの日本人を惹きつけていたけれども、シンガポールは2000年代に入って次第に減少した。それに代わって、増加したのがベトナムである。ベトナムは2000年代に入って急増した。インドネシアは近年、若干減少傾向にある。こうした変動の中では、タイへの日本人観光客数は、年間ほぼ100万人を維持している。データは各国の観光関連統計であるが、ビジネス客も一定程度あるようだ。

### 3. タイの地方観光

#### (1) プーケットの歴史とリゾート開発

プーケット島は、タイ本土とは狭い水道で隔てられてはいるが、架橋されて陸路でつながっている。島嶼ではあるが、本土とほぼ一体となっている。この島の地質は、マレー半島西側の錫鉱石の鉱脈に続いており、錫を産出する。錫鉱石は、プーケット島から北側のタイの各地区でも採掘された。古くは16世紀からプーケットで錫が産出されていたようだ。16世紀には、ポルトガル人がこの島を訪れた。またオランダ人も一時期、プーケット島の南部と西部を管理下に置いた。しかし、島の北部と東部はタイの支配下に留まったようだ。イギリス東インド会社のフランシス・ライトもまた、この島をイギ

リスの貿易拠点にしようとした。フランシス・ライトは、マレーシアのマレー半島北部に位置するペナン島とその対岸地域を植民地化した時の中心人物である。彼によって、ペナンはイギリスの植民地となった。そのライトが、ペナンを植民地化する前には、プーケットに関心を持っていた。しかし、ライトの計画は、プーケット島ではなく、ペナン島で実現することになった。

17世紀後半の一時期には、イギリス人に遅れてやってきたフランス人が、プーケット島の錫鉱石に関する支配権を得た。この地域を支配していた当時のタイのナライ王が、オランダ人やイギリス人の影響力の拡大に対抗するために、フランス人を利用したからである。しかし、その支配権は長くは続かず、フランス人もタイから権利をはく奪された。フランス東インド会社は、プーケットの支配権を再奪取しようとしたけれども、失敗した。タイは、植民地化をかわろうじて逃れることができた。多くの国々がこの島に関心を持ったのは、錫鉱石があったからであった。18世紀末には、当時のビルマがプーケットを支配下に置くべく軍隊を派遣した。

19世紀に入って、華人が錫鉱山の労働者として大量に流入してきた。彼らの多くはマレーシアのペナンから来たという。華人の労働力調達組織でもある秘密結社も、この島で拡大したようだ。ペナンやシンガポールには、多くの秘密結社があった。プーケットの中心市であるプーケットタウンの発展は、1860年代であるという。プーケットタウンは、図2に示すようにプーケット島の南東部に位置している。1934年には都心部に華人対象の小学校が開設された。これは現在、プーケット華人の歴史を展示する博物館となっている。

プーケットタウンの中心街には、19世紀中期以降の建物が多く残っている。それは職住が一体となったショップハウスであるが、この街にも居住人口の郊外化の影響があるようだ。中心街を少し外れると、営業している店舗は少なく、空き家が多い。プーケットタウンの人口は、52,796人(2000年)となっている<sup>1)</sup>。プーケットタウンは、プーケット県の県庁所在地でもある。プーケット県の人口は、2007年に約31万4千人となった。しかし、これは登

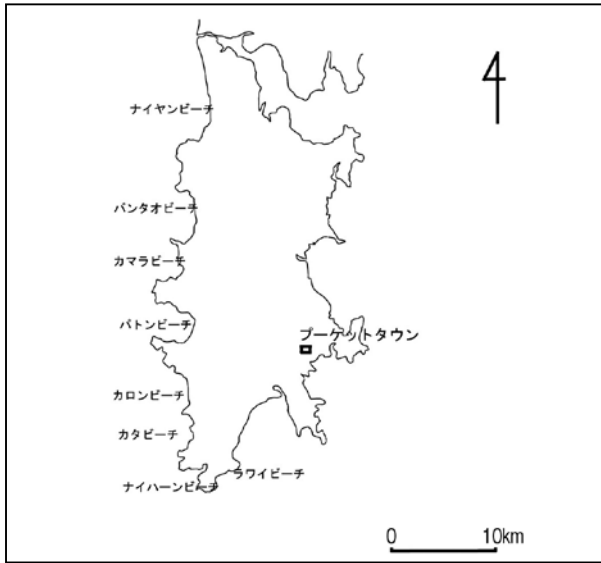


図2 プーケットの中心都市とビーチ

録人口であり、短期労働者等を考慮すると多い時には約50万人やそれ以上になるといふ。タイの各地から短期滞在の労働者を吸引している。島には平地は少なく、ビーチリゾートが開発されている島の西部は丘陵地帯である。島を南北に貫く主要道路は、島の東部を走っている。例えばプーケットタウンからパトンビーチに行くには丘陵部の急な峠を越えて行かねばならない。島の西部臨海地区に多くのビーチが開設された。

プーケットでも、タイの他の地方都市やあるいは日本とも同じように、中心都市の郊外に大規模なショッピングセンターが複数立地した。それらは、バンコクに本部を置く大手小売企業の店舗で、車利用の買い物客で混んでいる。プーケットには、チェンマイにやや遅れて1990年代後半から進出が続いてきた（遠藤 2010）。他方の中心商店街は、多数の店舗が軒を連ねる割には人影が少なく、活気がない。プーケットタウンの動向は、日本の地方都市と

同様である。自動車の普及と人口の郊外化が進行している。もちろん、自動車の普及の程度は日本ほどではなく、モーターバイクも利用されている。多くのバイクタクシーも走っている。しかし、都市の構造変化は、日本もタイも同じように進行している。1980年代中期にプーケットの産業構造は大きく変化した(兪 2008)。地域の総生産に占める工業(錫工業)の比率が低下し、代わってサービス産業が急拡大した。サービス産業の拡大は、ホテルやレストラン等のリゾートビジネスの成長を反映する。また、ゴム産業も盛んなようだ。プーケットの経済を支えるのは観光業とゴム産業という。ゴムのプランテーションも主要産業となっている。

プーケットの発展は、バンコク近郊のパタヤでのリゾート開発と錫工業の動向の2つの要因が考えられる。プーケットの開発に先行して、パタヤでビーチ開発の経験があった。パタヤのビーチ開発は、大きくとらえればインドシナ半島における資本主義と社会主義の対立が関係している。ベトナム戦争が激しかった1960年代に、アメリカ兵の休養や保養のための施設として、パタヤで保養施設が開発された。これらの施設が後に、ビーチリゾートとして発展していった。パタヤの長大な海岸線が、ホテルリゾートとなった。ベトナム戦争の終了とともに、アメリカ人のみならず西欧人を対象とするリゾートとして売り出した。当時は、マレーシアのパナン島などでもリゾート開発が進んだ。これらはいずれも、欧米人を主な対象とするリゾート開発であった。

もう一つの重要な契機が、錫鉱業の衰退である。錫鉱業は、プーケットのみならずマレー半島西岸の各地でも展開した。マレー半島南部の錫開発の方が、プーケットよりもやや先行したようだ。プーケットには、19世紀中期以降に多くの華人労働者が流入した。錫鉱業は資源の枯渇と、1980年代の中期以降の錫価格の低迷のために衰退した。1980年代中期は、世界経済の下降局面に当たっていた。この時期、華人企業家の中には錫鉱業から小売業へ転身するものもあったという。プーケットは、錫工業の衰退に代わる新たな雇用

機会を見出す必要があった。リゾート開発は、衰退する産業に代わる新たな雇用機会を提供した。こうした開発に当たって、地元の企業家や行政機関のみならず、中央政府が重要な役割を果たしただろう。優れた海岸線のあるプーケットの西岸が、ホテルリゾート地帯として発展していった。プーケットへの年間観光客数は、2002年に約400万人あったが、その多くがヨーロッパからの外国人であった。アジア人の比率は高くはなく、2割程度であったという。観光客数は、2000年代中期には年間500万人に達した模様である。

写真1は、プーケットを代表するパトンビーチの小売店舗が立ち並ぶ商店街である。土産物屋、書店、ドラッグストア、食料品店、その他の店舗が狭い歩行者通路に面してびっしりと並ぶ。この商店街は、ビーチの近くで背後にホテル街がせまり、その裏手には写真のように丘陵部がせまっている。商店街には、行商人や露店商人も多い。彼らは、他の東南アジア諸国と同じく、飲食物の販売や土産物の販売など多様である。パトンビーチには海岸沿いのみでなく、内陸側にも複数の商店街が縦横に広がる。店舗は小零細店が多く、スーパーマーケットやレストラン、洗濯屋などが雑多に並んでいる。沿道に



写真1 プーケット・パトンビーチの商店街 (2011年3月、筆者撮影)

は増改築した建物も多い。歩道の道幅は狭く、歩きにくい。街路を行き交う人は、白人で家族連れのリゾート客が多い。リゾート客は実にさまざまで、かなり年配の人もいる。

プーケットの開発は、中央政府とプーケット県が主導した。県当局と中央政府の役割関係については明確ではないが、地方自治の動向からみて中央政府が主導したように思われる。そして、開発地区内には、ホテル・レストラン・小売店舗に加えて各種のサービス関連企業が進出した。この時、進出した企業がプーケットの地元企業かあるいは、バンコクの企業なのか、あるいは外資かという違いは、地域経済にとって大きな意味がある。外国のホテルチェーンが進出すると雇用は増えるけれども、ホテルの利潤は外国に流出する。バンコク資本の企業の場合も、同様である。

パトンビーチには、クルーズ船も多く寄港する。クルーズ船が立ち寄る期間は短いけれども、一定額の地元消費につながるようだ。インドなどからのクルーズ船が来る。そして、寄港に合わせて様々なイベントが企画され、行われている。世界各地からのリゾート客を吸引するためのさまざまなイベントが考えられている。

プーケット島のみならず、近傍のプイプイ島やタイ湾のサムイ島などで、多くのリゾートが開発された。欧米系の企業の投資もあった。これらを総合的にみると、臨海リゾート開発はタイの地域構造に一定の影響を与えたといえるだろう。そして、2004年のスマトラ沖地震と津波の際には、プーケットでも多数の死者が出た。外国人観光客を含む死者の数は、プーケットのみで約250名とも言われた。さらに多くのミャンマー人が死んだという。彼らはビーチ建設のための不法就労者であったために、正確な数字が把握されていない。

## (2) チェンマイ

北部タイの中心都市チェンマイは、中国南部とチャオプラヤ川流域とをつ



なく交易の拠点として、古くから発展してきた。この都市は、農業地帯の中心というよりもむしろ、交易拠点であった。周辺は山岳地帯に囲まれ、都市の立地条件からもみても、交易の拠点となるべき地理的環境にある。チェンマイは、13世紀末に創建されたランナータイ王国の王都となった。ランナータイ王国は、メコン川流域のスコータイ王国にやや遅れて成立した。王都としての歴史経緯と建築物等が、現代の観光資源となった。

遠藤（1996）によると、チェンマイ在住の地方実業家の起源は、チェンマイとバンコクとの間の河川交易に従事した華僑・華人商人にあるという。彼らの事業は19世紀末から20世紀初頭にまで遡る。この間、1933年の立憲君主制移行に伴う制度改革で、チェンマイはチェンマイ県の中の自治体となり、内務省の管轄下におかれた。中央政府が1960年代以降に国家経済社会開発計画を実施すると、地方実業家が成長した。チェンマイの旧市街地では、1966年から69年にかけて再開発が行われた。

地元経済は、1970年代に入るといくつかの企業を中心に急速に展開した。1970年にはバンコクとチェンマイの間に高速道路が開通し、地域経済の再編を促す基盤整備が進展した。そして、中央政府の地方経済社会振興策が実施されると、バンコク資本の地方進出が本格化した。

タイ北部の人口流動からみると、1980年代に入ってチェンマイに人口集中の極ができた（遠藤 1991）。その背景としては、チェンマイ周辺の農業地帯の再編が進行したことがあげられる（木村 1998）。周辺地域の豊かな農家に、土地がますます集中したという。農業の大規模化と商業的経営が進行した。一部は自営業へと展開し、農産物の加工業も1990年代から少しずつ拡大した。上層農は、企業の事務職などへの就業も多くなった。そして他方では、土地を持たない農業労働者層が流動化した。チェンマイから遠隔の地域では農地の外延的拡大が難しくなり、農村からの流出が増加した。チェンマイから30km以上離れたある村では、1990年代末でも村内には安定的な就業は少なかった。ただしこの村のバンコクへの出稼は減り、代わってチェンマイへの

通勤者が増えたという。そのようになった理由は、道路の改善と通勤手段の確保による。

チェンマイの人口は、2005年には15万人を超えた<sup>2)</sup>。チェンマイは、チェンマイ県の県都でもあり、県人口は165万人を超えている。チェンマイから約30km 南方には、北部工業団地という名称の大規模な工業団地がある。工業団地の敷地面積は282haに達し、1985年に完成した。日本の電気・電子関係の企業が多く進出したようだ。日系企業の数、1995年に62社であった(Nethipo 2008)。この工業団地を中心とする北部日系企業連絡協議会の会員企業数は、2005年現在では、37企業となっている<sup>3)</sup>。企業連絡協議会の会員企業数と日系企業の実数とは必ずしも一致するわけではない。しかし、工業が海外に進出しても、経営上の判断から早々に撤退することもあるので、この間に進出企業数の減少があったのかもしれない。

1980年代後半には、バンコクの大手流通業の地方進出が始まった。バンコクの手百百貨店のチェンマイ進出は、1992年のセントラル百貨店の進出が最初であった(遠藤 1998)。セントラルは、地元企業家の企業と合併する形で大規模なショッピングセンター(以下、SC)を出店した。1997年のアジアの金融危機までにスーパー、ディスカウント店などの大規模小売店舗が立地した。チェンマイにも、カルフルー、マクロ、テスコなどの欧州系小売企業が進出した。タイ資本のビッグCも進出したが、ビッグCの約70%はフランス系企業によって保有されている(Isaacs 2009)。これらの企業進出は、域内の消費者の所得水準が上昇したことを反映する。小売店舗は図3と写真2に示すハードン通りに集中した。日本の地方中核都市の郊外幹線道路沿いの店舗群に相当する。チェンマイでも1990年代になると、都市中間層が一定程度成長し、都市政治にも影響を与えるようになった(遠藤 2001)。

1990年代に入ると、政府はバンコクにおける金融資本の発展や銀行業の事業展開に対応しつつ、チェンマイとその周辺の企業の近代化を図った。1995年には、チェンマイで東南アジアスポーツ大会が開催された。大会の実施に

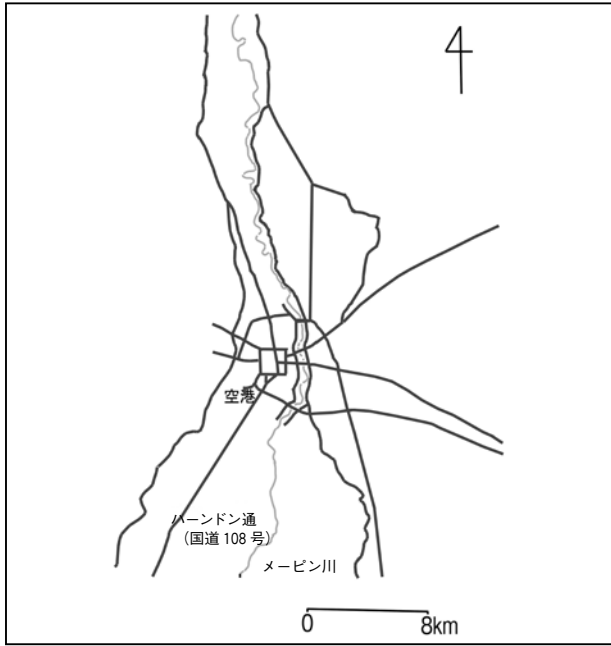


図3 チェンマイの中心市街地と郊外幹線



写真2 チェンマイ郊外のハーンドン通 (2011年3月、筆者撮影)

合わせて市街地開発が進められ、コンドミニウム等が立地した。チェンマイは、タイの政治を大きく変えたタクシン元首相の出身地でもある。タクシン元首相は、中小小売店を保護することを約束して2001年に首相となった。しかし政府は、後に中小店舗を保護するための規制を撤廃した。ヨーロッパ系の小売企業が進出すると、タイの中小スーパーと多数の中小零細店舗も影響を受けた。

チェンマイはこうした成長過程を経たのだが、1970年頃から政府は、この都市を観光拠点として育成してきたことも事実である。当初は外国人のバックパッカーなどのいわゆるソフトツーリズムを拡大しようとした(Gehrmann 1994)。バックパッカーの受け入れ施設としては、比較的小規模なゲストハウスで充分であった。ソフトツーリズムに対して、団体客等を大規模に組織するツアーは、ハードツーリズムと対比的に表現するようである。ハードツーリズムの基盤を整備するよりもむしろ、ソフトツーリズムの基盤整備の方が容易である。1980年代に入ると、チェンマイはバンコクの都市中間層の観光と保養のための拠点としても注目されるようになった。国内の観光需要が拡大してきた。需要拡大に連動するように、1980年代以降のチェンマイでは風俗営業に関わる店舗も拡大した。カラオケバー、マッサージ、その他の施設に周辺山間地域の農村から、女子労働力が就業した。山間地域からの短期の出稼ぎ労働などもかなりあったようだ(Anchalee 1999)。1987年には政府主導の観光キャンペーン(ビジットタイ)が実施され、国際観光客も増加した。

チェンマイは北部タイの中心都市であり、都心部には観光客目当ての土産物屋も多い。周辺の農村地帯で作られたみやげ物などが販売されている。旧都心部は、一部には再開発が進んでいるけれども、古い町並みを残す通りもある。観光資源は都心部に集中している。ランナータイ王国の王都となったチェンマイは、城壁を持つ城郭都市となった。保存されている城壁は、都心部の重要な観光資源のひとつである。ゲストハウスは、城壁の内側に多く集



写真3 チェンマイ都心部 ナイトバザールの準備 (2011年3月、筆者撮影)

中している。チェンマイを拠点とするトレッキングなども盛んのようにである。周辺の少数民族の村を訪ねるツアーや、ボート下りなどもある。ラオスやミャンマーなどの国境を越えるツアーなどがあるようだ。ゲストハウスの集中地区には、ツアーを組織する旅行会社が多い。インターネットカフェやレストラン、洗濯屋などの店舗もある。また城壁とメーピン川の間には多数の大規模ホテルがあり、ナイトバザールも広がる。ナイトバザールは、夜間だけの営業であり、夕方になると屋台が店開きを始める(写真3)。

チェンマイの観光開発は、プーケットの開発戦略と内容が大きく異なる。プーケットは海岸のリゾート開発であったが、山岳地帯の中に位置するチェンマイは内陸の歴史都市の観光開発である。チェンマイは、人口規模ではバンコクに次いでタイ第2位の都市である。しかし、タイ国内の都市群システムから見ると、人口規模で首都バンコクとの格差が大きい。タイ政府にとってもチェンマイの産業振興は、雇用創出と人口吸引の観点からからみて重要であった。産業の振興策は、商工業や観光・サービス関連など多分野に渡っていた。それらが同時並行的に推進されてきたようだ。チェンマイとその周

辺を対象地域とした産業振興策によって、地域経済は拡大した。しかしながら、チェンマイを中心とする地域は、臨海部のリゾートの全体とは違って孤立的であり、タイ全体の地域構造を再編するほどのインパクトはないようにみえる。

### 3. ジャワ島の観光開発

#### (1) ジョクジャカルタ

ジョクジャカルタはジャワ島中部に位置しており、バリに次ぐインドネシア第2の観光地である。その歴史的経緯をまず確認しておきたい。ポロブドールは、発見当初は世界が驚愕したといわれる巨大な仏教遺跡である。シャイレンドラ王国が8世紀に成立し、巨大な仏教遺跡のポロブドールを建設した。仏教遺跡のポロブドールは世界遺産に登録されている。ジョクジャカルタ付近には、8世紀から10世紀にかけて繁栄したヒンドゥー系の古マタラム王国も成立した。この王国が建設したヒンズー寺院のブランバナも後に世界遺産となった。ジョクジャカルタは、これらの世界遺産への観光拠点ともなっている(瀬川2009)。

古マタラム王国は、マジヤパヒト王国崩壊後に成立したマタラム王国とは異なる。13世紀から15世紀にかけての中部ジャワにはマジヤパヒト王国が成立し、後にジョクジャカルタにも近いスラカルタを中心としてマタラム王国が成立する。マタラム王国は、オランダの侵略とバタヴィア建設に対抗するために、軍隊を派遣したけれども、オランダを打ち砕くことはできなかった。その後、18世紀中期に王国は内戦により、ジョクジャカルタの王家とスラカルタの王家に分裂した。オランダ東インド会社は、2つの王家の成立にも深く関与し、ジャワ支配を本格化した。土屋(1983)は、マジヤパヒトの崩壊からジョクジャカルタ王家の成立までの約300年間は、絶えざる戦いの歴史であったという。スラカルタは、ジョクジャカルタの東北約60kmの地点に

ある。この都市はジャワでも最も長いソロ川沿いの盆地にあるために、別名をソロともいう。

その後、20世紀に入ってジャワで反植民地闘争が激化した。オランダからの独立闘争に際して、2つの王家は異なった対応をした。その違いが今日の王家のあり様に大きく影響した。ジョクジャカルタの王家は、反植民地闘争を支援したけれども、スラカルタ王家はオランダに対する従順を守った。こうした経緯から、インドネシアが第二次世界大戦後の独立戦争を経て独立した際に、ジョクジャカルタは共和国内で王権（君主制）が認められる特別州として自治権を獲得した。他方のスラカルタ王家は自治権を失うことになった。スラカルタもまた王宮都市であり、ジョクジャカルタと同じように貴族が居住した。ジャワ島では、14世紀から18世紀にかけて8つの王宮都市が建設されたという。

ジョクジャカルタは、地方分権の上でも注目される。この都市は、上記のスラカルタに次いで地方分権を進める政府方針がよく実現している地方自治体であると、中央政府は評価している。最も評価の高いスラカルタは、低所得層に配慮した政策を展開した。露店商人の営業地点の再配置を適切に行った点が、中央政府から評価された。他方のジョクジャカルタは、都市公園などの公共用地を確保した。インドネシアは、1999年に地方自治法を施行した。同法の施行はインドネシアでは、「ビッグバン」とも表現されるほどの改革であった。内務省が2011年に公表した評価によると、ジョクジャカルタは、スラカルタに次ぐ高い評価を得ている。

ジョクジャカルタの観光開発は、この都市のみではなく、周辺地域も含めて考えるべきである。周辺には、貴重で多様な観光資源がある。ポロブドールはジョクジャカルタの北西にあり、自動車で1時間ほどの距離にある観光地となっている（図4）。遺跡の周辺には、土産物屋が多い。立ち売りのみやげ物売りも多く、彼らは自動車に群がってくる（写真4）。プランバナンは、ジョクジャカルタの東15kmほどの地点にある。インドネシアでも最大級の

ヒンズー寺院遺跡である。付近には他にも多くの寺院があり、寺院群となっている。それらの多くは、10世紀頃の建築といわれる。

ジョクジャカルタ特別州は、観光関連産業が同州の総収入のかなり多くの部分を占めている。特別州の収入の第1位は農業であるが、それに次いで観光業が収入の20%に達している<sup>4)</sup>。インドネシアは1980年代に入ると石油資源がしだいに枯渇し、森林資源からの収入も減少してきた。このため、観光開発をより重視するようになった。インドネシアの観光開発もまた、タイと同じように、トップダウンの開発方式である。1991年には、インドネシア観光年が設定された。この年にジョクジャカルタにも多くの外国人が訪れた。外国人観光客数は観光年の設定以降に増加した。アジアの金融危機の前年の1996年には、年間125万人以上の観光客がジョクジャカルタを訪れた。外国人観光客数は約35万人で、国内観光客は約90万人であった(Hampton 2003)。観光客数の内訳は、国内客の方が海外からの数よりも2倍以上多い。

ジョクジャカルタ特別州の人口は2005年現在で約334万人であり、ジョクジャカルタ市は約43万人である。ジョクジャカルタの中心商店街は、市街地を南北に貫くマリオロボ通である。この通りには、近代的なショッピングセンターばかりでなく、土産物屋、バティックを売る中小店が多い。小売店舗を営んでいるのはインドネシア国籍を得た中国人が多いという。ベチャと呼ばれる人力車も多く、客待ちをしている。

ジョクジャカルタは近年、観光開発に力を入れている。都心のマリオロボ通には、馬車(アンドン)も多く、観光客を待っている。ジョクジャカルタ王国は、舞踊や歌謡、ワヤン、衣装その他の独自の文化的遺産を多く残し、それが観光資源となっている。ジョクジャカルタは、近年では農村観光にも力を入れている。7村ほどの村を指定して、農業体験が出来るようにしている。

王宮の周りに貴族の邸宅があり、君主制を支える貴族が居住する。こうした人々がこの州と都市の支配層である。これらの階層が地元企業家層を形成



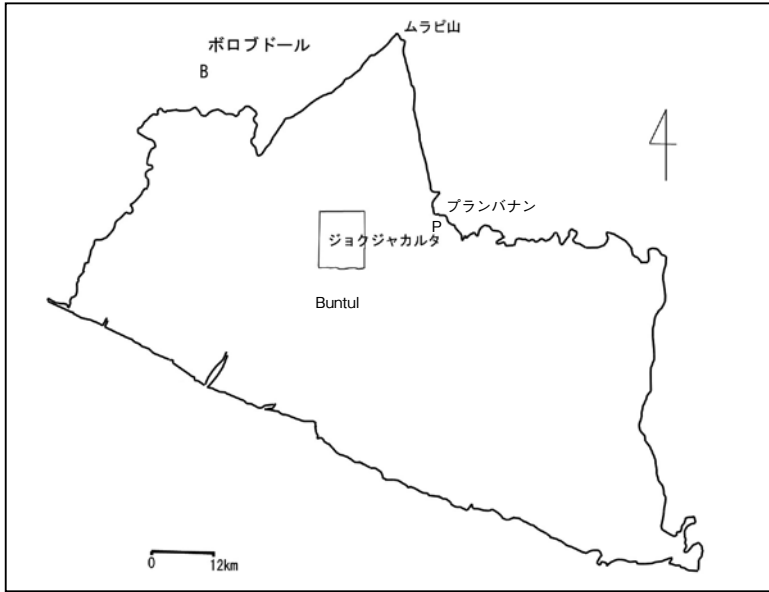


図 4 ジョクジャカルタ特別州と世界遺産



写真 4 ボロブドールの土産物売り (2011年 3月、筆者撮影)

する。観光関連産業の中でも基盤的な機能である宿泊施設は、ゲストハウスから都市型ホテルまでさまざまにある。事実関係の詳細は不明であるが、企業家層はゲストハウスを含む宿泊施設の経営にも関与しているのだろう。ジョクジャカルタ鉄道駅の付近にはバックパッカーのための宿が多く集中しており、ゲストハウスなどが多い (Hampton 2003)。ゲストハウスは、元来はインドネシア人商人が主に利用する商人宿であった。1970年代以降になると、オーストラリア人などの白人の若者達が商人宿に宿泊するようになった。それらがやがてゲストハウスへと転換した。鉄道駅の南側にそうしたホテルが多い。高級ホテルは、市街地の東部から郊外の空港にかけて立地している。市街地の南部にも、中級ホテルが集積している。駅周辺地区に加えて、これら3地区が、ホテルの集中地区となっている。

ジョクジャカルタ特別州の行政組織に観光関連の部局が設置されたのは、1980年代に入ってからであった。そして1990年代に入って、州の観光関連部局が、中小のゲストハウス等のオーナーとの会合を持つようになった。中央政府や州政府は、小零細な観光関連業者に対して、1980年代まではあまり関心を持たなかったようだ。

観光開発には観光資源に加えて、宿泊施設と交通手段の2要素が重要である。ジョクジャカルタには宿泊施設は多様にあるけれども、交通手段が十分ではない。とりわけ、都市内の公共交通が貧弱である。それは市民にとっても公共交通が不十分であることと重なっている。バス交通があるけれども、十分ではない。公共交通の不足は発展途上国の都市に共通する。ジョクジャカルタは、2008年にジャカルタをモデルにしたバス交通システムを導入し、専用のバス駅が造られた。バス駅はガラス張りの小さな建物で、エアコン設備がある。ただしこのバスシステムは、ジャカルタのように専用で独自のバスレーンが道路上に設定されているわけではない。現在、ジョクジャカルタ市内を6路線でカバーしている。

ジョクジャカルタの周辺には、多様な観光資源がある。例えばその北方、

約26キロほどの地点にあるムラピ山は、ジャワ文化の重要なシンボルと考えられてきた。火山は歴史的には、古代ジャワ王国を守護すると信じられてきた。多くの寺院の建物の形態は、ムラピ山の成層の山型を参考にしている。火山地帯であるこの地域は地震も多く、2006年に大規模な地震があった。この地震で、5000人以上に上る多数の死者があった<sup>5)</sup>。手工芸品の生産が盛んな地区（Bantul）の村々は、震災の影響が最も激しかったところだが、この地区はジャワ島で販売される土産物の多くを生産していたという。特別州内には陶器の家内工業も多いが、それらも多数被災した。さらに2010年には、ムラピ山が1870年代以降で最大の噴火をした。130人以上の死者があった。2011年3月にジョクジャカルタを訪れた時には、ボロブドールに向かう道路の沿線にはまだ噴火による被災の跡が残っていた。

ジョクジャカルタはすでに述べたように特別州であり、州とジョクジャカルタ市とは一体的である。君主制を維持しており、地域主義の強い地域である。この州と都市の観光開発が、インドネシア、ことにジャワ島の地域構造の全体にどの程度の影響を与えたかは、明確ではない。しかし、中央政府はジョクジャカルタの観光開発を重視しており、国内観光の拠点としても成長している。また外国人観光客には、ジョクジャカルタの観光がバリ島観光の追加オプションのひとつとして提供されている。これらのことから類推して、ジョクジャカルタの観光関連産業は、ジャワ島の地域構造再編にある程度の影響を与えたといえる。

## （2）バリ開発をめぐる国—地方関係

オランダ船がバリ島に最初に入港したのは、16世紀末であった。その後の19世紀中期にバリ戦争が勃発し、20世紀初頭になってバリはオランダの植民地となった。1906年にオランダ海軍が、デンパサールに近いサヌールの沖合いに錨を下ろした。バリがオランダの統治下に入った後の1920年代から30年代にかけて、西欧から芸術家や知識人等が流入して、サヌールなどに滞在し

始めた。この時、バリの芸術文化が西欧人に「発見」されることになった。バリの独自文化の発見はオランダ植民地時代になされた<sup>6)</sup>。サヌールでは後に開発財団が組織され、村有事業が独自に展開された。開発財団は中央政府の資金に依存するところが大きいけれども、地域に根ざしたボトムアップ型の事業展開がなされた。バリの他地区には外資系のホテルなどが進出して開発が進展したが、サヌールはそうではなかった。

永瀧(1998)によると、オランダ植民地政府はバリ全島を植民地化した後に、バリを観光目的地として売りだそうとした。第一次世界大戦が終了した後の1920年代は、地中海とインド洋をつなぐスエズ運河が開通し、汽船による観光が世界規模で拡大する時期に当たっていた。オランダはバリを保養および観光地として売り出そうとした。デンパサールに、バリホテルがオープンしたのもこの時期であった。1930年代になるとクタ海岸などでも、アメリカ人経営のバンガローがいくつか建設された。早くも1930年代には海外からのリゾート客を対象とした宿泊施設がバリに建設されたようだ。1931年にフランスのパリで開催された国際植民地博覧会では、バリ様式の建築をテーマとするオランダ館が目立っていた。ドイツ人芸術家がバリ人と共に創作したバリ舞踊が、特に注目されたという(伊藤 2002)。

インドネシアは、1969年から75年にかけての第1次の5ヵ年計画において、バリの観光開発を推し進めようとした。スカルノ大統領は、日本の戦争賠償などを基にしてバリの開発を行った。しかし、1960年代はまだ観光基盤の整備が不足しており、政情不安などもあって海外の観光客を引きつけるまでにはならなかった。バリの国際空港が開港したのは1969年であった(桑原1999)。第1次5ヵ年計画は、インドネシアの経済発展にとって国際観光が重要であることを強調した。この計画の中で、バリはインドネシアの観光開発のモデルであり、バリの国際観光を優先的に進めるすることが明記された。

インドネシア政府は、フランスのコンサルタント会社に、バリの観光開発マスタープランの作成を依頼した。この事業には国際連合と世界銀行も支援

した。報告書は1971年に発行されたけれども、バリの開発指針としては十分ではなかったようだ。1974年には、世界銀行がマスタープランの改訂版を公表した。マスタープランの主な開発地は、バリ島南部の半島東側に位置するヌサドアで、そこを大規模に開発する計画であった。西欧人が、数日程度の期間、ビーチで休暇を過ごすことを前提としていた。ヌサドアは貧しい半農半魚の村であったが、中央政府が主導する巨大開発の対象地域となった。

マスタープランの開発計画と世界銀行の修正案との間には、かなりの相違があった。世界銀行の修正案は、1983年に年間54万人の観光客がバリを訪問すると想定した。そしてバリ全体で、4,100室の客室を建設する計画となった。修正されたマスタープランは、今日に至るまでバリの観光開発の基本方針として用いられている。政府はバリ観光開発会社を設立して、開発に取り組んだ。バリ観光開発会社はヌサドアにホテル専門学校を建設し、人材の養成も行った。ヌサドアには1996年現在で12の土地区画の内、10区画に10の高級ホテルが立地する。

開発計画の進展にもなって、マスタープランが想定しなかった事態も発生した。そのひとつが、ソフトツーリズムによる観光客の増加である。マスタープランは、ハードツーリズムによる観光客を想定していた。しかし、リゾート客が増加するとともに、若者のバックパッカーなどが増加した。この増加は、マスタープラン立案者たちの想定外のことであった。この事態に対応して、同じくバリ南部のクタ海岸やウブドなどでの開発が進められた。

やがて中央政府の開発プランと、地元州政府の計画との間の相違が明確になった。バリの行政当局は文化観光という概念を提示して、政府案と対立した。政府案は、バリの中でも一部の開発可能な地域のみを対象としていた。これに対して州政府は、バリ島全体が公平に開発されないことが不満であった。州政府は中央政府の開発方針に反対した。しかし、州政府は中央政府と対等ではなく、従属的關係にあった（今野 2008）。中央政府は大規模開発を担当し、バリ地方政府の役割は、主に中小規模の観光関連事業を推進するこ

とであり、庶民生活と密接に関連する事業に限定されていた。1990年代に入ると、州政府は、独自の小規模な観光開発を州内の全ての県で展開した。今野(2009)は、州政府がバリ島全体を対象として15のリゾート地区を開発する方針であることを紹介している。この間に地方自治法が施行され、地方政府の観光開発に関する役割が変化した。

バリの国際観光客数は、急速に増加した。1970年に約2万人にすぎなかったが、2000年には約141万人となった(間芋谷 2005)。本格的な観光客数の増加は、1980年代に入ってからであるが、この間の増加はマストゥリズムの増加による。1990年代以降になると、サステナブル・ツリズムの考え方も提案されるようになった。この考え方は、世界観光機関(WTO)の2004年大会で合意された。それは、マストゥリズムを否定するものではないという(長野 2007)。

バリへの観光客としては、オーストラリア人と日本人が多い。10月から12月にかけての北半球の冬期になるとロシア人の観光客が多くなる。また、バリにおける観光客の行動は国別の相違もあるようだ。日本人は、豪華な大型ホテルでの宿泊と観光バスによるバックツアーが多い。彼らは観光地を見学し、ビーチでの海水浴に加えてガムラン音楽やケチャダンスなどを楽しむ。そして買い物など盛りだくさんの内容である。バリは日本語が比較的通じるために、リピーターも多いという。これに比べるとフランス人観光客は、現地の建築様式の宿泊などを望むなど、観光客の志向は日本人観光客と違いがある(細田 2003)。

持続可能な観光開発との関連でみると、バリの現状は充分なものではない。30の中小の宿泊施設に対する調査によると、経営者は必ずしも環境保全を重視しているわけではない。そこで行政諸機関の誘導などによって環境保全の取り組みが強化されるように、提案がなされている(Lintang 2009)。

この間のバリ島の就業構造には、観光客数の増加に対応した変化があった。1980年には農林漁業の就業が全体の約半数あったが、2004年には約35%に減

少した。他方で、商業・レストラン・ホテルなどのサービス業に就業する比率が15%から23%へと大きく増加した。建設業への就業が増加し、製造業も約14%へと増加している。バティック工場の工場数も増加しており、バリの観光化と関連するのだろう。工業に関しては、工場廃液の問題も発生している。これらの就業には、一時滞在の労働者が多いことが注目される。一時滞在者は東部ジャワの出身者が多く、不法就労者も多いようだ。

バリ島南部で国際空港にも近いクタ海岸は、オーストラリア人村といわれるほどに、オーストラリア人が多い。海岸は、2011年に訪問した際には、最初に行った1981年とは全く様相が異なっていた。海岸と道路との間には高い壁が設けられ、海岸と市街地が明確に分離されていた。壁は堤防というよりも、海岸の砂を市街地に流入するのを防ぐためのようだ。壁の高さは人の高さよりも高い。海岸の木陰には、ビーチの海水浴客をターゲットにした物売り、飲み物の販売、マッサージ、ネイルケア、パラソル提供、サーフィン提供など多くの人々が、観光客を待ち構える。これらの人々の数はかなりの数に達するようだ。こうした人々も30年前にも確かにいたけれども、これほど多数ではなかった。海岸に隣接する商店街の店舗数も著しく増加した。商店街の街路が、面的に拡大した。街路の拡大にはある程度の計画性はあるが、市場の動向に依存して無秩序に広がっている。

クタ海岸沿いにはレストランやバー、土産物屋、ホテルなどが立ち並んでおり、大規模なSCもできていた。海に面した巨大な商業施設で、土産物店やフードコートも入っている。政府系の土産物店もあるようだ。

バリ島の大規模SCの建設は、多くは21世紀に入ってからである。1990年代までの観光客の買物は、外国人オーナーなどが経営する個人経営のショップであった（今野 2009）。2005年頃から、バリの観光リゾートでもコンビニエンス店が増加してきたという。ジャカルタに拠点を置くインドネシアの企業集団（財閥）が、バリの観光関連産業を支配している。ただし、バリ島の地区によっては地元の小資本から成長した企業が多数を占める場合もある。



写真5 クタ海岸の臨海型SC (2011年3月、筆者撮影)

その典型例が上記のクタ海岸である。これはソフトツーリズムの拡大の結果であり、ゲストハウスも多い。クタ海岸には北米で中級ホテルチェーンを展開する企業のホテルが進出している。モーターバイクやレンタカーなどを貸すサービス業も発達している。庶民の足はまだモーターバイクだ。

中心都市デンパサールの商業集積は、バリ島全域に広がるホテルやレジャー関連産業、その他の産業に必要な商品の供給拠点である (Gehrman 1994)。デンパサールのパサール (中央市場) は巨大な施設である。パサールの中央は駐車場となっており、市場は周辺の建物内にある。中心商店街は、大きなパサールを中心に面的に広がっている。デンパサールも自動車社会で、車の渋滞がひどい。

## 5. 観光開発の推進と両国の地域構造

### (1) 4つの地方都市の動向

タイのプーケットのリゾート開発は、錫資源開発のピークを過ぎてたため



に、新たな産業開発を迫られたことが契機となった。そしてビーチリゾートの開発の可能性を追求したタイ政府の観光開発政策によって、プーケットの開発が推進された。先進国の人々を吸引するビーチリゾート開発が推進された。内陸都市のチェンマイでは、臨海型のリゾート開発はできなかった。しかしこの都市の観光開発にとっても、中央政府の産業振興に関する各種の政策が大きく関与した。道路整備などの基盤の整備に加えて、観光振興が政府主導で展開された。また、金融危機による為替レートの下落が、バックパッカーなどの若者を対象とするいわゆるソフトツーリズムを拡大した。

インドネシアのジョクジャカルタもチェンマイと同じような内陸都市であり、ビーチリゾートの開発はできなかった。ジョクジャカルタの観光開発は、バリ島に比べれば、相対的には州政府独自の政策によるところもあったようだ。ジョクジャカルタは特別州である。インドネシア政府の観光開発は、バリ島を中心としていた。ジョクジャカルタ近郊のボロブドールの仏教遺跡などは世界遺産に登録され、地域の観光開発の契機となった。そこには外国人のみならず、自国民も多く訪れる。インドネシア国民にとっても主要な観光地である。ジョクジャカルタの国際観光にとってソフトツーリズムは大きな効果があった。

バリ島には、植民地期の1930年代から西欧の芸術家等が訪問していたようである。それは、オランダ植民地政府の観光開発が関連しているようだ。インドネシアの独立後には、中央政府が経済開発のモデルケースとして、バリの観光開発を推進した。国際的な協力もあった。バリ島は、リゾート体験と異文化体験の双方を享受できる総合的観光地として、世界的な評価を確立した。中央政府は国際社会の支援を得ながら開発を行ってきた。バリの地方政府は、中央政府と異なる開発の方針を考えた。中央政府と地方政府が、バリ島の開発に関してどのように協調し、対立したかという点についての詳細な検討は十分ではない。概括的に述べると、中央政府と地方政府は、協調的にバリの開発を進めたようである。ただし中央政府の方針と当該の観光地を含

む地方政府の方針が、必ずしも一致するわけではなかった。両政府の間には対立もあった。

さて、冒頭で紹介した日本の地域構造論を手掛かりにして、両国の観光開発を国土再編との関連で検討してみよう。日本の地域再編を検討した地域構造論の理論的な枠組みは、次の通りであった。まず、民間企業の技術革新が産業構造を変える。そして次に産業構造の変革が原因となって、地域構造が再編されるという連関構造を設定した。地域構造論は、再編された日本の地域構造をモデル化して、図示した。図に示された日本の地域構造の編成が理論のポイントであるが、小論は地図的な構成を議論するものではない。地域構造論の理論構成をのみを参考にしよう。

地域構造論の前提は、日本という一国内に自律的な産業連関構造があるという点である。その前提は、日本という先進工業国には当てはまっても、東南アジア諸国には当てはまらない。何より、技術革新が産業構造の再編に繋がるとする自律的な連関構造は、発展途上国にはない。工業に関しては、両国は先進国の多国籍企業に依存して成長しているのであり、産業構造も他律的に再編される。ことに発展途上国の工業は他律的に拡大するのであって、地域構造論が前提とするような自律的な連関構造ではない。

地域構造論は、国民経済の全体的な地理的構造の再編を理解することを目的としていた。東南アジア諸国は、国内産業とはあまり連関構造を持たない先進国の多国籍企業に依存した工業発展の経路を歩んだ。海外から進出する工業に連動して、銀行業や運輸業などのサービス関連産業も、先進国から途上国へと進出した。工業の発展が所得水準の上昇をもたらし、第3次産業などの産業の成長を誘発する際の連関構造も異なる。

しかしながら発展途上国であっても、一般的な意味において1国の産業構造の再編が、その国の地域構造を再編するということは言えるだろう。バンコクやジャカルタなどの首都圏には、多国籍企業が集中し、人口と産業の著しい集中をもたらした。政府は政策によって、地方に工業を誘導しようとし

た。しかし、充分には誘致活動は成功しなかった。特にタイ政府は、工業を地方に誘致するための基盤整備を行った。そして、チェンマイの近郊には大規模な工業団地も創設し、工場を誘致した。タイではある程度の地方分散も行われたけれども、首都圏で中心的に工業が拡大した。つまり、多国籍企業の首都圏への集中によって、従来にもまして首都圏に工業が集中し、他の産業も成長する方向で、タイの地域構造が再編された。首都圏の外縁に工業の拡大地域が広がる構造は、タイと日本で類似する。しかしタイは、日本のように首都圏以外に、大阪圏や名古屋圏などの大規模な地方都市圏がなかった。チェンマイは、日本の大阪圏に匹敵するほどの工業拠点とはならなかった。

インドネシアも首都圏が工業の開発拠点となった。ただこの国では、シンガポールに近接するリアウ群島のバタム島で大規模な工業団地開発が進んだ。また、ジャワ島のスラバヤでも工業団地の開発は進んだ。しかし、インドネシアもまた首都圏を中心とする工業開発が進展した。インドネシアとタイ両国では、日本のような地方工業都市の成長はなかった。

両国の工業と観光業の相対的重要は、日本とは異なる。観光関連業は、2国ともに工業と並ぶ主要産業である。日本の観光業は、工業の海外移転等にもなって次第に重視されるようになったけれども、以前はそれほど重要視されてはいなかった。それに対して、両国の観光業は経済成長のための重要産業であり、国民経済を支える基幹産業のひとつである。

タイのプーケットおよび周辺の島嶼開発、それからインドネシアのバリ島の事例をみると、観光業がタイやインドネシアなど1国全体の地域構造にも一定程度の影響を与えているといえる。インドネシアはバリ島のみであるが、タイについてはプーケット以外にもサムイ島など他の島嶼および臨海リゾートがある。これらの小規模なリゾート群は、総体としてタイの地域構造に影響を与えた。インドネシアのバリ島は、この島のみでタイの臨海リゾート開発の全体に匹敵するような影響を与えた。リゾートでは産業上の連関のみでなく、労働者をも他地域から吸引する。地域経済の発展が域内では完結せず、

国家的規模で経済循環が発生している。

またジョクジャカルタを除く、残りの3都市地域の観光開発にとって、中央政府の果たした役割は大きかった。政府は、各都市地域の開発に深く関係した。ジョクジャカルタは特別州であり、自治の有り様はインドネシアの他州とは事情が異なる。その観光開発にとっても、中央政府は大きな役割を果たしたようだ。ことに国際的レベルでの観光産業の拡大に関しては、域外の市場（消費者の居住地）と域内のホテル等事業者等をつなぐ政府等公的団体の役割が大きい（藪田 2009）。

工業に関してみると、多国籍企業による雇用創出効果はあるけれども、関連産業への波及効果は大きくはない。タイのバンコクでは、地元関連産業も多少拡大しているようだが、ジャカルタはそれほどではない。他方の観光開発の方が波及効果は、大きいといえよう。発展途上国にとっての観光関連産業は、日本の工業にも匹敵するような重要で基幹的な産業である。観光開発は、両国の地域構造の再編に影響を与えている。

ただ、産業を成長させるための政策形成プロセスとその実施の仕方は、日本とタイやインドネシアの国毎に異なる。政策を形成し、そして実施する際の組織構造と制度の双方が異なるからである。制度とは、政治的均衡であると山田（2008）はいう。山田の議論はブルーノ・アマールに基づいているが、国家における政治的均衡の構造が一定の制度を作りだすという。極めて抽象的なレベルで表現すれば、システムとしての制度の性格や特徴が政策の基本構造を規定するといえるだろう。工業と観光の政策上のバランスは、政府の組織上の特徴と制度が影響を与えている。

## 6. おわりに

タイとインドネシアの4つの都市を事例に、発展途上国の都市の観光開発について考えてみた。観光開発には、異文化体験型の観光開発とリゾート開

発型の2つの異なるタイプがある。そして両国の観光開発は、先進国の動向にも大きく影響を受けるという特別の関係がある。特に臨海型のリゾート開発は先進国のリゾート客を主な対象にしていた。発展途上国のリゾート開発は、先進国住民の余暇活動に依存する部分が多い。それに対して、異文化体験を主とする途上国の都市観光は、他方では当該国民の観光行動によって成り立つ部分もある。そこで、先進国との関係に加えて国内経済の成長の影響を含む諸関係の中で、当該の発展途上国の都市観光をどのように位置づけるかという点が主要な論点となる。先進国の若者などのいわゆるソフトツーリズムは、発展途上国の都市が主要な対象地域となる。

小論では4つの地方都市を取り上げた。チェンマイが新興の異文化体験型の都市観光地であった。この都市の観光開発は、中央政府と1997年のアジアの金融危機後の為替レート安による観光開発政策が関係した。インドネシアのジョクジャカルタの観光開発状況は、チェンマイに類似するが、ジョクジャカルタはジャワ島の中でも特別な州である。この都市は、インドネシア国民にとっても観光行動の対象となっている。近くにある大規模な仏教遺跡(ポロブドール)やその他の遺跡が、この都市の観光開発に大きく寄与している。

タイのプーケットは、臨海リゾート開発の典型例である。プーケットはかつて錫開発で発展したが、その後の錫資源の動向とリゾート開発とが関連するようだ。バリ島は、オランダによる植民地時代からリゾートとして開発が進められ、世界的な観光地となった。有形無形の観光資源が豊富にあったことから、リゾートとしてのみでなく、異文化体験型の観光地としても発展した。欧米人による文化的価値創出の効果もあった。バリ島の中心都市はデンパサールだが、その都市観光地としての訴求力はそれほど大きくはない。

観光関連産業は、東南アジアの主要産業である。日本の地域構造論を手掛かりとして、両国の観光関連産業と地域構造の再編について検討した。そして、この産業が各国の地域構造をどの程度再編する契機となったという点を検討した。観光関連産業は、両国の地域構造の全体を大規模に再編するほど

大きな影響力があったわけではない。工業拡大が日本の地域構造全体の再編に与えたインパクトに比べれば、影響力は小さかった。しかし、タイのプーケット他の臨海リゾートの成長やバリ島の成長は、産業拡大や雇用創出などの点で、各国の地域構造の全体にも一定程度の影響を与えた。

## 註

- 1) www.citypopulation.de による。2011年9月2日参照。
- 2) チェンマイの2000年現在の人口は、174,438人。www.citypopulation.de (2011年9月1日参照)
- 3) 在チェンマイ日本国総領事館のHPによる (2011年8月23日参照)
- 4) *The New York Times*, June 6 2006.
- 5) *The New York Times*, June 6, 2006.
- 6) バリ文化の西欧への紹介は後述の通りである。この島には、インドのヒンドゥー教とは大きく異なる祖先崇拝の考え方があり。それは、バリ島全体で2万ないし3万ともいわれる寺の多さにも関係している。各村にはふつう3つの寺があるという(吉川1997)。バリに関する研究はギャーツ以降多面的に展開されているが、水田農業を維持する社会システムについての関心なども続いている(Lansing & Millor 2003)

## 引用論文

- 生田真人(2011)『東南アジアの大都市圏—拡大する地域統合—』古今書院。
- 伊藤俊治(2002)『バリ島芸術をつくった男—ヴァルター・シューピスの魔術的人生—』平凡社新書。
- 今野裕昭(2008)「グローバルリズムとローカル社会—自立と従属の諸相—」吉原直樹編著『グローバルリズムの進展と地域コミュニティの変容』御茶ノ水書房、45-68。
- 今野裕昭(2009)「観光リゾート都市バリの光と影」倉沢愛子・吉原直樹編『変わるバリ・変わらないバリ』勉誠出版、90-105。
- 遠藤 元(1991)「北タイ、チェンマイ市の人口成長とその要因」『経済地理学年報』37(3): 201-224。
- 遠藤 元(1996)「タイにおける地方実業家の事業発展」『アジア経済』37(9): 54-82。
- 遠藤 元(1998)「大手流通資本の地方進出と地方流通企業の組織化—バンコク—地方都市関係の新たな展開」田坂敏雄編大阪市立大学経済研究所監修『アジアの大都市1バンコク』日本評論社、169。
- 遠藤 元(2001)「タイ地方都市における政治グループの支配メカニズム—チェンマイ市

- の事例—」『アジア経済』42(5)：37-63.
- 遠藤 元 (2010)『新興国の流通革命—タイのモザイク状消費市場と多様化する流通—』日本評論社、43.
- 木村茂 (1998)「北タイ農村の就業形態と農村階層構成の変化—チェンマイ県クランドン村の事例—」『地理科学』53(1)：1-26.
- 桑原季雄 (1999)「バリ島におけるリゾートホテルと地域文化」『鹿児島大学法文学部紀要』49：85-108.
- 清水一史他編 (2011)『東南アジア現代政治入門』ミネルヴァ書房、122-123.
- 瀬川真平 (2009)「インドネシアにおける世界遺産の観光」藤巻正巳・江口信清編著『グローバル化とアジアの観光—他者理解の旅へ—』ナカニシヤ出版、132-146.
- 土屋健治 (1983)「ジャカルター中部ジャワにおける〈みやこ〉の成立と展開—」『東南アジア研究』21(1)：17-28.
- テルファー D. J. & R. シャープリー (2011)『発展途上国の観光と開発』古今書院、348.
- 長野由紀子 (2007)「インドネシア・バリ島におけるグローバル・ツーリズム下での移住者の増加と伝統的生活様式の解体—デンパサール近郊プロモガン村の事例—」『山形大学紀要 (社会科学)』37(2)：161-208.
- 中村尚史 (2010)『地方からの産業革命—日本における企業勃興の原動力—』名古屋大学出版会.
- 永渕康之 (1998)『バリ島』講談社現代新書.
- 細田亜津子 (2003)「タナ・トラジャ県における現代ツーリズム動向と今後の課題—日・仏ツーリズム比較研究—」『長崎国際大学論叢』3：83-92.
- 間芋谷 榮 (2005)「バリ島における観光業と寺院システム—観光と社会文化変動に関する研究 (その1) —」『国際関係紀要』15(1)：53-73.
- 矢田俊文・松原宏 (2000)『現代経済地理学—その潮流と地域構造論—』ミネルヴァ書房.
- 矢田俊文 (2003)「戦後日本の経済地理学の潮流」『経済地理学年報』49(5)：395-414.
- 藪田麻実他編著 (2009)『観光の地域ブランディング』学芸出版社.
- 山田鋭夫 (2008)「比較資本主義分析とは何か」『東京経大会誌：経済学』259：107-118. [http://www.tku.ac.jp/kiyou/contents/economics/259/107\\_yamada.pdf](http://www.tku.ac.jp/kiyou/contents/economics/259/107_yamada.pdf) (2011年10月15日参照)
- 俞炳強 (2008)「アジア島嶼地域における産業構造変化と地域発展」『産業総合研究』16：1-18.
- 吉川久雄 (1997)「バリ 析と踊り」京都大学東南アジア研究センター編『事典 東南アジア—風土・生態・環境—』弘文堂、445.
- Anchalee, S. R. (1999) 'Population mobility and the Transformation of a Village Community in Northern Thailand,' *Asia Pacific Viewpoint* 40 (1) : 69-87.
- Gehrman, R. (1994) 'Tourism, Exploitation and Cultural Imperialism: Recent Observations from Indonesia,' *Social Alternatives* 113 (3 & 4) : 12-16.

- Gibson, M. (2008) 'Locating Geographies of Tourism,' *Progress in Human Geography* 32(3) : 407-422.
- Hampton, M. P. (2003) 'Entry Points for Local Tourism in Developing Countries: Evidence from Yogyakarta, Indonesia,' *Geografiska Annaler B* 85(2) : 85-101.
- Isaacs, B. A. (2009) 'Imaging Thailand in European Hypermarkets: New Class-Based Consumption in Chiang Mai's "Cruise Ships"', *The Asia Pacific Journal of Anthropology* 10(4) : 348-363.
- Lansing, J. S., & J. H. Millor (2003) 'Corporation in Balinese Rice Farming', <http://www.santafe.edu/media/workingpapers/03-05-030.pdf>. (2011年9月20日参照)
- Lintang, A. N. T. (2009) *Management of Environment-Friendly Inn in Ubud Tourism Resort*, Graduate School of Gadjah Mada University.
- Nethipo, V. (2008) 'Changing Family Business, Tourism, and Politics,' In Phongpaichit, P. & C. Baker (eds) : *Thai Capital: after the 1997 Crisis*, Silkworm Books, 219.