

III 研究ノート III

アジアの水上交通と地域文化

澤 喜司郎

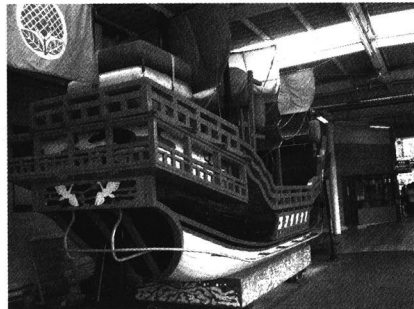
はじめに

旅客や貨物の航空輸送が行われるようになる以前には、船舶が海を越えて国と国、人と人、文化と文化をむすぶ唯一の交通手段であったことはいうまでもない。1492年にコロンブスがアメリカ大陸を発見し、1498年にガマがインド航路を発見して、欧州の毛織物工業を基軸として世界市場の2つの大きな分野が「銀」で結ばれ世界市場が形成されたが、局地的であったにせよ、それ以前にも多くの船舶が大洋を往来し、水上交通ネットワークはすでに形成されていたのである。

たとえば、わが国は630年から894年までの260余年にわたって遣隋使や遣唐使を派遣し、彼らが乗船した遣唐使船は全長30m程度の竜骨のない平底の箱形構造の船で、簡単な帆を装備していたが、横波に弱く無事に往来できる可能性は低いものであったといわれている。4隻で船団を組んだ遣唐使船が辿った航路は、後期には五島列島から東シナ海を横断して中国の蘇州や明州(寧波)に至るといふ南路ルートであった。

また、15世紀の遣明使船による日明貿易はわが国の北山文化や東山文化など室町時代の文化に影響

写真1 朱印船の模型(長崎駅)



を及ぼし、16世紀中頃のポルトガル船の来航や、安南国(現在のベトナム)やスペイン領マニラ、カンボジアなど東南アジア諸国への朱印船の派遣、唐人船やオランダ船の来航はすでに東南アジアでは水上交通ネットワークが形成されていたことを物語っているのである。なお、朱印船は各地で建造され、長崎で建造された船は日本・中国・欧州のデザインを融合したもので、その他は唐船(ジャンク)と呼ばれていた。ジャンクは中国の船舶様式のひとつで、木造帆船のことをいい、中国のジャンクによる海洋交易網は宋代以降に発展し、天津や福建などを中心として東シナ海、南シナ海、インド洋にまで張り巡らされていたのである。

他方、宋代の華北は江南からの食料供給に依存し、その輸送を支えたのが総延長2,500kmの京杭大運河をはじめとする数多くの運河や水路であった。四面を海に囲まれたわが国では河口の港同士を結ぶ海運が発達し、江戸時代には各地で河川改修と運河の開削が行われ、川舟による輸送も発達したが、自動車交通の発達とともに堀や運河は埋め立てられて道路となり、旅客輸送の分野では水上交通は主役の座を自動車に明け渡したのであった。しかし、離島連絡船や渡船、長距離フェリーにみられるように、現在でも地域によっては船舶が人々の大切な足としての役割を果たし、また堀川や湖沼、港湾などでは観光を目的とした多くの遊覧船(観光船)も運航されているのである。

現在のアジアにおいても自動車交通が主役の座を占めているが、それぞれの地域特性に根ざした水上交通も残っている。そこで、本稿では香港、タイ王国、中国(本土)を取り上げ、現在の水上交通の現況をわが国と比較しつつ概観し、その特質について若干の検討を試みたい。なお、本稿で使用した写真は特に断りがない限り筆者が撮影したものである。

写真1 香港のジャンク型観光船



I 香港の水上交通と水上生活者

(1) 高速船と澳門・深圳航路

香港島が島であることから香港では水上交通が発達し、現在、香港国際空港～深圳(福永港)間には「ターボジェット・シーエクスプレス(機場噴射飛航)」というブランド名でターボジェット社によってジェットフォイル(水中翼船)が運航され、また香港島(上環・信徳中心)や九龍(尖沙咀・中港城)からも深圳(福永港)にむけて双胴型高速船が運航されている。このほか、香港国際空港や香港、九龍と蛇口を結ぶ航路や、珠海、中山を結ぶ航路もあり、これらはかつての英国領香港と中国を結んでいた航路である。

香港を訪れる外国人観光客が多く利用する航路が香港と澳門(マカオ)を結ぶ航路で、この航路は香港がイギリス領、澳門がポルトガル領であった1962年に開設され、現在に至っている。香港国際空港～澳門間航路ではターボジェット社によってジェットフォイルと双胴型高速船が運航され、同社はこのほか香港島・九龍(尖沙咀)～澳門間や深圳(福永港)～澳門間でも双胴型高速船を運航し、またファーストフェリー(新渡輪)社も香港島・九龍(尖沙咀)～澳門間で双胴型高速船を運航している。ターボジェット社は香港島～澳門間航路では5～15分間隔で24時間運航し、ファーストフェリー社も昼間には30分間隔で運航している。さらに、同航路では2008年1月から「コタイジェッ

写真1-1-1 高速船(左：新渡輪，右：金光飛航)



ト(金光飛航)」というブランド名でのジェットfoilと双胴型高速船が昼間には30分間隔で運航され、将来的には24時間運航を目指しているといわれている。このように、香港島～澳門間航路はいわゆる「ドル箱」航路となっているのであり、香港～澳門間では「ヘリエクスプレス(空中快線)」というブランド名でヘリコプターも運航されているのである。

そして、香港と澳門を結ぶ航路では外国人観光客の利用者が多く、それは香港国際空港～澳門間航路では便数は少ないものの、香港国際空港に到着した観光客は香港国際空港で入国手続きをせずに、そのままジェットfoilと双胴型高速船に乗り換えて澳門に行くことができるという便利さがあるからである。なお、日本人の場合には澳門への入境は90日以内ならばビザが不要で、そのためわが国の旅行社も香港・澳門をひとつの観光ルートとして扱っているものも多い。さらに、中国本土や台湾、東南アジア各地と澳門国際空港を結ぶ空路も開設されているが、澳門の多くの住民は澳門国際空港ではなく、就航航空会社や便数の多い香港国際空港を利用することが多いといわれ、そのためのアクセス手段にもなっているのである。

他方、中国本土や澳門を結ぶ航路以外でも高速船が運航され、たとえばディスカバリーベイフェリー(愉景灣航運)は香港駐在の外国人が多く住み、ゴルフ場やスポーツ施設のある高級住宅街がある大嶼島の愉景灣と香港島(中環)を結ぶ航路で、双胴型高速船を24時間運航している。このように、ジェットfoilや双胴型高速船の運航はどちらかと言えば、観光客や香港駐在の外国人など富裕層を対象としたものであり、香港市民の足としてはほど遠い存在かもしれない。

写真1-1-2 高速船(愉景灣航運)



(2) スターフェリーとファーストフェリー

ビクトリア湾(維多利亞灣)で隔てられた香港島と九龍の間には、3本の自動車専用海底トンネルのほかに、地下鉄の荃灣線、將軍澳線、機場快線・東涌線共用の3本の鉄道用海底トンネルがあるが、香港島と九龍半島を結ぶ橋梁はない。海底トンネルが完成する以前には、フェリーが香港島と九龍半島を結ぶ唯一の交通手段であったが、海底トンネルが建設された後でも多くのフェリーが運航されていて、その中でもっとも有名なフェリーがスターフェリー(天星小輪)である。

スターフェリーは、1898年に租借が締結された九龍(新九龍および新界地域)と香港島を結ぶ公共交通手段として運航されるようになり、すでに110年の歴史がある。現在では中環(香港島)～尖沙咀(九龍)、中環～紅磡(九龍)、灣仔(香港島)～尖沙咀、灣仔～紅磡の4航路において緑色で丸みのある独特の船型のフェリーが運航され、現在でもこの丸みのある独特な船型は開業当初のものと大きく変わっていない。

フェリーの運賃は安く、運航頻度が高く、中環、灣仔、尖沙咀、紅磡のいずれの発着場も地下鉄や公共バス、路面電車(トラム)など他の交通機関とのアクセスがよいため、観光客はもとより地元の人々によっても利用されているのである。このスターフェリーは、香港島と九龍半島を結ぶ重要な公共交通機関であるとともに、スターフェリーそのものが香港の観光名所(資源)にもなり、フェリーの内装を1920年代の客船風に改装した「輝星輪」によるビクトリア湾周遊ツアーも行われている。なお、開業時に就航した2隻のフェリー(「晨星號」と「夜星號」)に「星」の文字が使われたことから、現在に至ってもフェリーの船名には「星」の文字を入れるという伝統が引き継が

写真1-2-1 スターフェリー

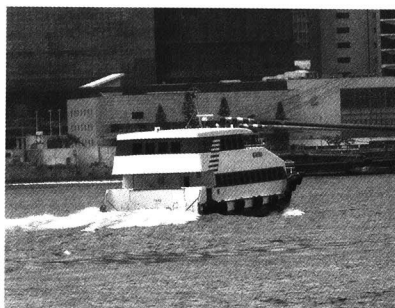


れ、このような伝統を守る姿勢はいかにも英国的といえるのである。また、香港政府は150年前のジャンク船(木造帆船)を復元した「ダックリン号」でビクトリア湾を周遊するツアーを主催している。

他方、スターフェリーの補完的役割を果たしているのが、ファーストフェリーと海佑小輪で、ファーストフェリーは北角(香港島)～九龍城(九龍)、北角～紅磡の2航路でフェリーを運航し、海佑小輪は中環～尖沙咀東部で双胴型高速船を運航し、そのため海佑小輪は「快速小輪」とも呼ばれている。このほか、珊瑚海務が西灣河(香港島)～觀塘(九龍)、富裕小輪が北角～觀塘航路でフェリーを運航し、香港島と九龍を結ぶフェリーは「港内線フェリー」、香港島と離島などを結ぶフェリーは「港外線フェリー」と呼ばれている。

港外線フェリーには、香港島(中環や香港仔など)と離島を結ぶ航路や、九龍と離島を結ぶ航路、新界と大嶼島を結ぶ航路などがあり、中環～珀麗灣(馬灣)や中環～榕樹灣・索罟灣(南丫島)、中環～長洲島・坪洲島、香港仔～索罟灣などの離島航路は観光用航路としての性格をもち、そのため週末だけ運航される航路や週末には運賃が高くなる航路もある。わが国では離島といえば過疎地の代名詞のようにになっているが、居住可能な面積が狭く、人口密度が高く、超高層ビルが林立するという独特の風景を作り出している香港では、自然豊かな離島に人気があるのである。

写真1-2-2 ファーストフェリー(左)と海佑小輪(右)



(3) 水上タクシーと水上生活者

香港発祥の地といわれる香港島南部の香港仔には、深灣に浮かぶ巨大な水上レストラン「ジャンボ・キングダム」(珍寶王國)があり、ここには海鮮レストランのほかにワインショップ、土産物店などがあり、それはひとつの総合観光施設を形成しているのである。

ジャンボ・キングダムは水上にあるため、送迎用のフェリー(わが国でいう渡船)が運航されているが、そのほかにも舢舨と呼ばれる13名乗り(船長を含む)の香港らしい水上タクシーがある。この舢舨は、香港仔避風塘(Aberdeen Typhoon Shelter: 防波堤で囲まれた避難地域)内のみの運航しか許可されていないため、夜はジャンボ・キングダムへの旅客輸送のための水上タクシーとして運航され、昼間は貸切の港内遊覧船や乗合水上バスとして運航されている。しかし、ジャンボ・キングダムへの送迎用フェリーが無料であるため、舢舨の利用客は日本人を除けばそれほど多くはなく、昼間には観光客を見かけると「船に乗らないか」と声をかけてくるおばさんが多いといわれている。なお、舢舨は木造船で、布製やビニール製の幌の屋根がついていて、それがひとつの特徴となっているのである。

そして、舢舨の中には船内にコンロや包丁などの生活用品が置いてあることがあり、それは彼らが船の上で生活しているからで、香港仔ではこのような水上生活者(水上居民、水上人)を見かけることがある。かつて漁業を生活

写真1-3-1 香港仔の舢舨



の糧としていた香港仔の人々は陸上での生活を嫌い、船を仕事場兼住居としていたが、1970年代には屯門や沙田などに大規模公共住宅が建設され、陸に住居を移すようになり、そのため水上生活者の数は減少したといわれているが、現在でも水上生活を続けている人々もいる。ジャンボ・キングダムがなぜ不便な水上にあるのかといえば、かつてそれは水上生活者のための食堂であったからといわれている。なお、中国広東省や福建省、広西チワン族自治区、海南省などにも沿岸地域や河川でジャンクと呼ばれる舢舨より大きめの船で生活する多くの水上生活者や、太湖流域の浙江省呉江市の大長浜村には高齢者を中心に水上生活を続ける漁民もいるといわれているのである。

かつて水上生活者が多かった時代には、船が食料品などを積載して水上生活者の船を訪ねて販売するという光景もみられ、また舢舨を借り切った水上宴会が行われたり、観光客目当てにレストラン船のように料理を提供したりする舢舨もあった。そして、水上生活者が生活するための船はロープなどで固縛されているため移動用の小さな船も使用され、その船が現在の舢舨といわれているのである。

香港政府観光局の日本人向け資料には「アバディーン港には、水上生活者が暮らす多くのジャンクが集まっている。そんな昔ながらの生活と隣り合わせで近代的な高層ビル群が隣接している光景はなんとも劇的だ」「観光客はサンパンと呼ばれる小船に乗り、水上生活者の様子を近くで見学することができる」とある。その一方で、新界のゴールドコーストなどのヨットハーバーには多くの高級クルーザーが係留され、これは香港での所得格差の大きさを表しているといえるのである。

写真1-3-2 水上生活者の船



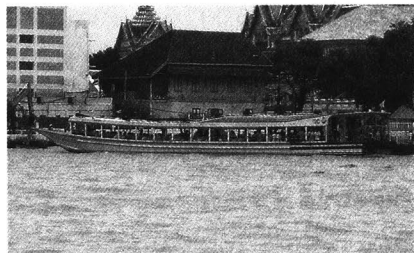
II タイ王国の水上交通と水上マーケット

(1) チャオプラヤー川の水上バスと渡し船

タイ王国の首都バンコクは、チャオプラヤー川下流の豊かなデルタ地帯に位置し、かつては「東洋のベニス」と呼ばれるほど運河が発達し、船が主な交通手段になっていた。バンコクに馬車の通れる道路が初めてできたのは1862年といわれ、このことはバンコクでは水上交通が発達していたことを物語っているのである。

バンコクではチャオプラヤー川が南北に縦断し、チャオプラヤー川は人々の生活や文化の発展に大きく貢献し、人々はこの川のおかげで豊かな暮らしを送り、国家の近代化の門戸もこの川を起点として開かれたといわれている。このチャオプラヤー川では、チャオプラヤー・エクスプレスボート(ルーア・ドゥアン)と呼ばれる高速船が運航され、チャオプラヤー・エクスプレスボートとは水上バスのこといい、それには普通と急行の2種類があり、急行には青旗の急行船(ノンタブリー～サートーン間)、黄旗の急行船(ノンタブリー～ラーチャプラナ)、オレンジ旗の急行船(ノンタブリー～ワット・ラーチャシンコーン間)の3種類があり、青旗の急行船と黄旗の急行船は朝夕のラッシュ時のみの運航となっている。それは、交通渋滞の激しい道路を避けた通勤・通学船として運航されているからである。また、チャオプラヤー川沿いには歴史的に由緒ある多くの建築物が建ち並んでいるため、35か所の船着き場があるチャオプラヤー・エクスプレスボートを利用する観光客も多い。なお、チャオプラヤー・エクスプレスボートの乗降口近くにはお坊さん専用の席や立ちスペースがあり、そこにはいかにもタイ王国という国の文化が感じられるのである。

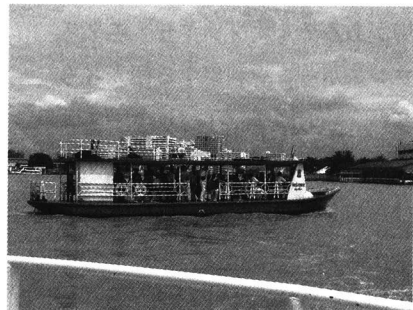
写真2-1-1 チャオプラヤー・エクスプレスボート



また、チャオプラヤー川ではチャオプラヤー・ツーリストボートと呼ばれる遊覧船(観光船)がBTS社によって運航され、英語を話すガイドが船上から見える観光名所の説明をしている。ツーリストボートはチャオプラヤー・エクスプレスボートと同型の船が使用され、船体上部に「ツーリストボート」と書かれた看板が掲げられ、運航ルートはサートーン～ブラ・アティットまでで、途中に主要な船着き場7か所に停船し、チャオプラヤー・エクスプレスボートが停まらない王宮のすぐ裏のマハラジャ棧橋に停まることも売り物になっている。なお、BTS社は1999年12月に開通したスカイトレインと呼ばれる高架式鉄道の2路線(シーロム線とスクムウィット線)を運営する企業で、シーロム線の終点サパーン・タークシン駅(タークシン橋)のそばにサートーン船着き場がある。

他方、チャオプラヤー川には橋も架かっているが、その数は少なく、橋を渡れば遠回りになったり、自動車を利用すれば渋滞に巻き込まれたりするため、多くの渡し船(ルーア・カーム・ファーク)があり、人々の足として定着している。主な航路には、ワット・アルン(暁の寺)を訪れるときに利用されるティアン～ワット・アルンや、ブラチャン～ロットファイ、サバーンブット～その対岸などがあり、渡し船の乗船場の多くはチャオプラヤー・エクスプレスボートの船着き場に隣接している。というのは、チャオプラヤー・エクスプレスボートの船着き場は川の兩岸を使い分けているため、下船した船着き場が目的地の対岸ということもあり、そのような場合に渡し船が利用されるからである。この渡し船にも、チャオプラヤー・エクスプレスボートの同じようにお坊さん専用席がある。

写真2-1-2 渡し船



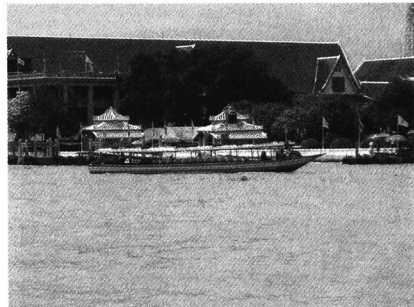
(2) 運河船と乗合船

バンコクはかつて「東洋のベニス」と呼ばれるほど運河が発達し、縦横無尽に流れる運河では多くの運河船が運航されていたが、都市化と自動車交通の発達によって運河は次々に埋め立てられ、道路にされてしまった。現在では、一部の地域とトンブリー側(チャオプラヤー川西岸)に運河の面影が残っている程度で、チャオプラヤー川東岸(バンコク側)の数多くの行き止まりのソイ(小路)がかつて縦横無尽に流れていた運河の名残といわれている。

バンコク側では運河船は廃止されたが、道路交通渋滞を緩和するために10数年前に復活され、トンブリー側では運河船は廃止されることなく運航が続けられている。復活された運河船にはセーンセーブ運河線(パンファー橋〜クロン・タン=運河分岐点〜ワット・シーブンルアン間)、ラートプラオ=タン運河線(プラカノン橋〜クロン・タン=運河分岐点〜サバーン・マイ間)があり、セーンセーブ運河線はペップリ通りとほぼ平行に走り、ペップリ通りやスクンビット通りが渋滞している時には運河船を利用すればバスやタクシーよりも早く目的地に着けるといわれている。ラートプラオ=タン運河線のタン運河沿いには、広い庭付きのタイ式家屋や2階建て、3階建ての洋風の家屋が建ち並び、ほとんどの家屋には専用の棧橋があり、玄関も運河に面し、商店も運河に面しており、行商船(移動販売船)も航行しているのである。

一方、トンブリー側にはバンコク・ノイ運河、ヤイ運河、バーンアエーク運河、モン運河などを運河船が就航している。これらの運河船は、チャオプラヤー・エクスプレスポートと同様に、通勤者の利用が多いが、雨期に増水して水位が上昇すると運休されることがしばしばある。なお、運河を流れる水は生活排水などで汚染され、悪臭がすることもあり、また運河で船

写真2-2-1 運河船

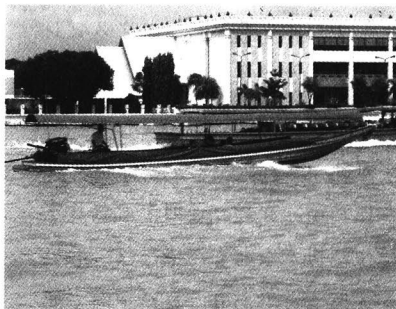


が高速ですれ違う時には水しぶきがかかり、衣服が汚れることもある。そのため、運河を航行する船には水しぶきを遮るように窓ガラスの代わりビニールシートが取り付けられ、水しぶきがかかりそうになればビニールシートをサッと上げるのである。

他方、乗合船(ルーア・ハン・ヤーオ)とはトンブリー側の細い運河の奥深く入っていく船をいい、細長い船体には寺院の屋根瓦を思わせる色のビニール屋根がついている。細長いその船はロングテイル・ボートとも呼ばれ、それはボートには舵がなく、エンジンに直結したスクリュー軸が「長い尻尾」のように船尾から水中に伸び、これを左右に動かして舵を切るからで、爆音とともにかなりの高速度で航行するため高速乗合船とも呼ばれている。主な就航航路にはバーン・ウェック運河行き、バンコク・ノイ運河行き、モン運河行きなどがあり、いずれも乗客で座席が埋まるまで出航しないという運航形態が採られているのである。

このような運航方法は香港の赤のミニバスでもみられ、利用者には不便なように思えるが、この乗合船も人々の大切な足となっていて、主要な交通手段がバスのみでトンブリーでは多くの通勤客や買物客が利用しているのである。ここには、定時性にこだわるわが国と大きな違いがあるが、タイ王国の人々は歩くことを嫌うからこそ成り立つ運航方法ともいえるのである。

写真2-2-2 乗合船

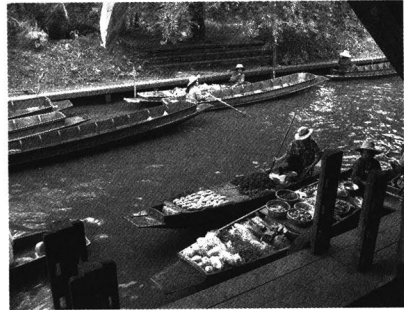


(3) 水上マーケット

バンコクには、ワットサイ水上マーケット、タリンチャン水上マーケット、ダムヌン・サドゥアク水上マーケットの3つ水上マーケットがある。ワットサイ水上マーケットはバンコク市内を流れるダオ・カノン運河沿いで開かれる水上マーケットで、チャオプラヤー川の西側にあるタリンチャイ水上マーケットは週末だけ開かれる水上マーケットで、タリンチャイ水上マーケットでは地元の人々も買物をしているが、ワットサイ水上マーケットは観光客向けである。なお、毎週土日だけ開かれるものにウィークエンド・マーケットがあり、それはバンコクの北にあるチャトゥチャック公園で開かれる巨大な市場である。

かつてバンコクにも多くの運河があったが、都市化と自動車交通の発達によって運河は次々に埋め立てられて道路になるという状況の中で、タイ王国が自国文化の保護と観光客誘致のために1967年にダムヌン・サドゥアク運河に新たに開発した水上マーケットがダムヌン・サドゥアク水上マーケットで、現在ではタイ王国を代表する観光地のひとつに数えられている。ダムヌン・サドゥアク運河は1866年にターチーン川とメークローン川をつなぐために造られた運河で、この運河は海拔がほぼ0mの平地にあり、この地形を利用して農業用や運搬用に造られた細い運河がバーシーチャルーン運河を中心に網の目のように張り巡らされているのである。

写真2-3-1 水上マーケット

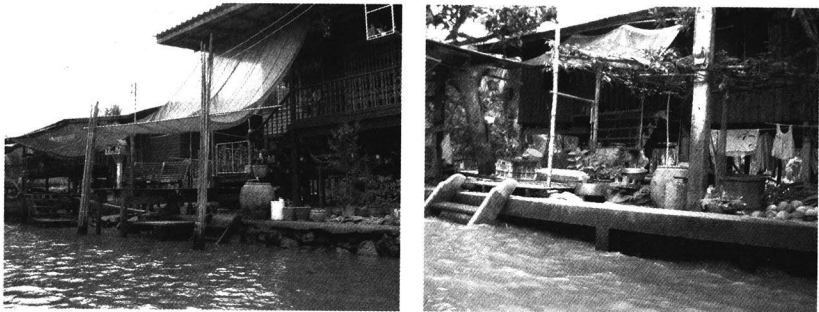


運河が主要な交通路であった頃には民家は運河沿いに建てられ、その運河を使って行商船が各戸を回って物品を販売し、次第に多くの行商船が1か所集まり、住民がそこへ小船で買物に行くようになって水上マーケットができたのである。成立形態的には、水上マーケットも陸上での市(いち)も同じで、タイ王国ではこの水上マーケットにタイ王国の文化があり、それを保護するためにダムヌン・サドゥアク水上マーケットが再開発されたのである。

なお、観光客がダムヌン・サドゥアク水上マーケット行く場合は、水上マーケット近くのバスターミナルでロングテイル・ボートに乗り換え、迷路のような運河を通過して水上マーケットに行くというのが一般的である。なお、混雑する水上マーケット内の水路ではロングテイル・ボートは航行できず、そのため観光客は小さな手漕ぎのボートに乗り換えて多くの行商船で賑わう運河を進み、水上マーケットを観光するというのが一般的なパターンとなっている。

なお、水上マーケットはベトナムのメコン河支流にフォンディエン水上マーケットとカイラン水上マーケットがあり、前者では小型船同士での売り買いが行われ、後者では大型船の周りに小型船が集まり売り買いが行われており、これは本来の水上マーケットの形態を残しているといえるのである。

写真2-3-2 運河沿いの民家



Ⅲ 中国の水上交通と遊覧船

(1) 黄浦江の遊覧船とフェリー

黄浦江は上海市内の中央を流れる川で、上海市街地の下流の呉淞口で長江に合流し、東シナ海へと流れる。黄浦江は外洋や内陸からの船が出入りする交通路であり、上海はこの黄浦江沿岸の港湾都市として成長してきたのである。上海市域は黄浦江によって浦西と浦東に分けられ、浦東はかつては不便な農村であったが、改革開放後には浦東新区という超高層ビル街となり、上海経済を牽引している地区である。とくに、高さ468mの東方明珠テレビ塔や341mの金茂大廈(88階)、472mの上海環球金融中心(100階)は有名である。そして、この浦東と浦西を結んでいるのが全長8,342mの南浦大橋で、このほかにも戸浦大橋や蘇浦大橋などの橋梁や、延安東路隧道や復興東路隧道などのトンネルによって結ばれている。

黄浦江と蘇州河の合流点から南の金陵路までの中山東一路沿いの全長1.1 kmほどの黄浦江西岸が外灘(がいたん)と呼ばれ、ここは租界時代の上海の行政と経済の中心地で、当時の西洋式建築物が立ち並び、上海独特の異国情緒を醸し出している。なお、これらの建築物群は1996年に全国重点文物保护单位に指定された。そして、外灘ではこの古い上海と対岸の浦東新区の新しい上海が凝縮されており、そのため外灘は上海一の観光スポットとなっているのである。

この外灘の観光に一役買っているのが黄浦江遊覧船で、遊覧船は上海風採航運旅遊有限公司や上海浦江遊覧有限公司などによって運航され、1時間コースや3時間コースなどがあり、借切も可能である。遊覧コースには揚子江碼頭を出航し、南下して南浦大橋の下でU

写真3-1-1 外灘

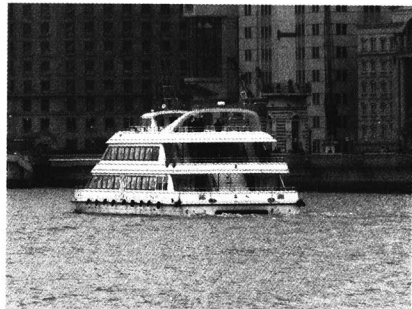


ターンして揚子江碼頭に戻るというものや、廬浦大橋を往復するもの、楊浦大橋を往復するものなどがある。上海浦江遊覧有限公司が運航する「浦江遊覧1号」は龍をモチーフにした豪華な6階建てのクルーズ船で、船内には中華ビュッフェなどのレストランやカフェ、展望台などがあり、個室でのディナークルーズもできる。また、上海長江輪船公司是ガラス張りの大型遊覧船「船長3号」を運航し、アーチ型の独特な外観をもつ同船の最大定員は618名である。

他方、黄浦江を横断して東西を結ぶフェリー(渡輪)が20航路で運航され、自転車やバイクと一緒に乗船することもでき、遊覧船のように観光客相手の豪華な船ではなく、庶民の足として利用されている。というのは、黄浦江に架かる橋梁やトンネルでは歩行者や二輪車の通行が禁止されているからである。フェリーの始発時間は早いものでは4時というものもあれば、周江線や東東線などでは24時間運航されている。なお、2010年の上海万博に向けて22隻の新型フェリーが投入される予定といわれている。また、黄浦江フェリーのほかに、崇明島や長興島、横沙島へ行く高速船や自動車も航送できるフェリーも運航されている。

黄浦江を横断して東西を結ぶ庶民の足としてのフェリーと、黄浦江を航行する豪華な黄浦江遊覧船では利用目的が異なるとはいえ、これは現在の中国の歪んだ社会構造を典型的に表しているのである。上海は中国最大の商業・金融・工業都市で、その人口は重慶に次いで第2位の規模を誇るが、多くの出稼ぎ労働者がいることも周知の事実である。このような富裕な上海市民と出稼ぎ労働者という二分化を黄浦江遊覧船とフェリーが象徴し、このような二分化が現在の中国におけるひとつの文化なのである。

写真3-1-2 黄浦江の遊覧船



(2) 太湖のジャンク型遊覧船と西湖の遊覧船

太湖は江蘇省南部と浙江省北部の境界にある中国で3番目に大きな淡水湖で、その周囲長は約400km、面積は約2,250km²、わが国にある琵琶湖の3倍以上の大きさを誇っているが、平均水深は2mと浅い湖である。太湖は景観の美しさで知られ、中国政府の国家重点風景名勝区に指定されている。また、太湖周辺は古来「魚米の郷」と呼ばれていた中国有数の豊かさを誇る穀倉地帯・淡水漁業地帯で、太湖で豊富に捕れる淡水蟹の多くは上海に出荷され、日本人だけが有り難がる高級料理食材「上海蟹」としてテーブルに並び、また現在では太湖で真珠の生産(養殖)も行われている。

漁業に使用されていた船は、ジャンクと呼ばれる3本マスト(主柱)の帆船型木造船で、それには西洋型帆船にみられる竜骨(船底を船首から船尾に通す構造材)がなく、帆は横方向に多数の割り竹が挿入された一枚の帆全体を帆柱頂部から吊り下げるといった特徴をもっている。ジャンクは中国を代表する船型のひとつで、このジャンク型の漁船を模して建造された3隻の木造帆船(動力機付き)が遊覧船(乗船客定員30名程度)として運航され、この遊覧船では団体での予約に際しては外国人観光客が優先され、遊覧航海の途上でロープを引いて帆を上げる体験もできるようになっている。このほか、太湖の遊覧船にはクルーザー型の豪華な高速遊覧船「飛翔」なども運航され、また太湖には太湖仙島、東洞庭山や西洞庭山など大小約48の島が浮かび、太湖

写真3-2-1 太湖の木造帆船の遊覧船(左)と高速遊覧船(右)



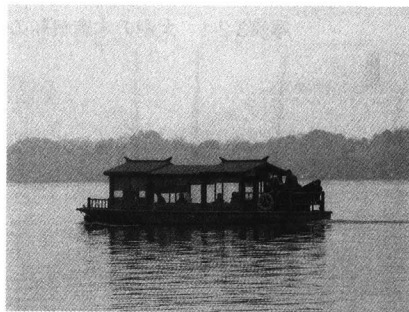
仙島へ渡るための船も運航されているが、これも観光客用である。

他方、浙江省杭州市にある西湖は中国四大美女のひとり、西施(せいし)に譬えられる美しい湖で、古来より多くの漢詩にうたわれた中国屈指の名勝の地である。わが国の福岡市にある大濠公園の池や岐阜市の日中友好庭園内にある池は西湖を模して造られたといわれている。西湖の周囲長は約15km、面積は約5.7km²、太湖と比較すれば小さく、また平均水深は1.8m、最大水深は2.8mの浅い湖で、かつては西湖でも漁業が行われていたが、現在は行われておらず、湖水も灌漑用に使用されていないため観光が唯一の収入源となっているのである。

西湖でもいろいろな種類の遊覧船が運航され、それは太湖のものと比較すれば一般的に小型の船で、動力機付きの船もあれば船頭が1本の櫂で漕ぐ小さな船(乗船客定員4~8名)もある。櫓ではなく櫂で漕ぐ船というのは珍しく、またこの船は構造的には無蓋の船で、簡単なビニールシートの屋根を装備し、応接室にある長椅子風の座席が備えられている。また、わが国でいう屋形船風の船もあるが、わが国の屋形船と異なるところはわが国の屋形船の船室は一般に畳式であるのに対して中国の船では椅子式になっていることである。他方、西湖には西湖三島と呼ばれる三潭印月、湖心亭、阮公があり、西湖最大の景勝地といわれ三潭印月や湖心亭へ渡る船も運航されている。

なお、西湖の遊覧船のなかには伝統的な中国を表現したような形をした船があり、それは「皇室船」と呼ばれる寺院風の屋根のある船で、このような形の建築物は上海にある明時代の庭園「豫園」にあり、そのためこの船は明時代の船の船型を復元したのものかも知れない。

写真3-2-2 西湖の遊覧船



(3) 江南地方の古鎮と運河と遊覧船

江南とは長江の南岸地域全体を表すが、とくに蘇州、無錫、嘉興など長江下流の南岸地域をいう。この江南地方では運河に沿って白壁の家が建ち並び、周荘や同里、烏鎮などの町は「水郷古鎮」と称されている。

周荘は上海市に隣接する境江蘇省昆山市にあり、900年あまりの歴史を有し、かつて江南の水運と商業の要衝として栄えた中世中国の水郷の町である。200年以上も前の古い街並みとアーチ型の石橋、とくに双橋(東西に架かる世徳橋と、世徳橋に直角につながる永安橋)は周荘の代表的な観光資源で、周荘は「中国一の水郷」「典型的な江南水郷」と呼ばれ、双橋のある水路一帯には土産物店が建ち並び、水路をめぐる遊覧船も運航されている。水路そのものはさほど大きくなく、そのため遊覧船も小さな木造の櫓船(乗船客定員5名程度)が使われている。なお、双橋周辺に限らず周荘には現在も多くの水路があり、それらは生活のために使われているものもある。

周荘と同じく古い水郷の町には江蘇省呉江市の同里があり、町と運河と石橋が一体化し、「東洋のミニベニス」と呼ばれ、小さな町には10以上の運河が流れ、多くの観光遊覧船が運航されている。その船型は周荘の櫓船と同じようなものもあるが、それよりもやや大きく、わが国でいう屋形船のような船、さらには「皇室船」と呼ばれる寺院風の屋根のある船外機船もある。同里も呉江市の主要な観光スポットで、「一園・二堂・三橋」(退思園、崇本堂、嘉萌堂、太平橋、吉利橋、長慶橋)も完全に観光地化されているのである。

写真3-3-1 同里の運河遊覧船

浙江省桐郷市にある烏鎮は「千年古鎮」と呼ばれ、京杭大運河と直接に結ぶ唯一の古鎮で、610年に完成した北京の海河から杭州の銭塘江を結ぶ京杭大運河は、海河、黄河、淮河、長江、銭塘江の五大



水系をひとつの水上交通ネットワーク化したものである。

周荘や同里は観光地化されていて本来の風情が失われつつあるといわれているのに対して、烏鎮は「まだまだ昔ながらの風情が色濃く残っている」といわれているが、町を散策する(風景区内に入る)ためには入場料を支払わなければならない、その意味では観光地化されているといえるのである。烏鎮の町は、運河を中心に東側の東大街(東柵景区)と西側の西大街(西柵景区)によって形成され、東柵景区は1999年に整備を終え、西柵景区は2007年に整備を終えて公開されたのだが、烏鎮には昔の風情が残っているといわれるのは、そこには庶民の生活があり、犬の肉を食べさせる店や犬の毛皮を売っている店、新鮮な野菜などを販売する行商船が集まる水上市場があるからであろう。当然、烏鎮の運河でも櫓船の遊覧船(乗船客定員4~8名)が運航されている。

このほかにも、水郷古鎮は蘇州や西塘、紹興、朱家角などにあり、それらの運河でも遊覧船が運航され、紹興では黒い半円形の屋根のある船を船頭が手と足を使って操船する烏篷船と呼ばれる遊覧船がある。かつて運河が主要な交通路であった時代には多くの船が運河を往来したが、自動車交通時代を迎えた現在の中国では運河周辺は観光地化され、運河を往来しているのは観光客を乗せた遊覧船だけである。

写真3-3-2 蘇州の運河遊覧船(左)と烏鎮の運河遊覧船(右)



おわりに

四面を海に囲まれたわが国では古くから水上交通が発達し、船舶は旅客や貨物の輸送における主たる交通機関であったが、とくに旅客輸送においては自動車交通の発達とともに次第に衰退していったのである。しかし、離島連絡船や河川等での渡船として現在でも運航されている船舶はあり、このような状況は香港やバンコク、上海でも同じで、わが国でも一部の離島航路ではジェットフォイルや双胴高速船が運航されているが、これも香港と同じである。また、わが国では東京や横浜、大阪などでは水上バスが運航され、タイ王国でもチャオプラヤー・エクスプレスボートや運河船、乗合船と呼ばれる水上バスが運航されており、かつて「東洋のベニス」と呼ばれていた面影がバンコクには残っているのである。

このように、離島連絡船や河川等での渡船、水上バスは住民の大切な足としての役割を果たしているが、他方でわが国の堀川や河川、湖沼では観光客用に多くの遊覧船(観光船)が運航されている。同じように、香港や中国の太湖や西湖でもさまざまな船型の湖沼遊覧船が運航され、かつてのジャンク船を復元したものもある。また、周荘や同里、烏鎮などの「水郷古鎮」では船頭が櫓で船を操る櫓船や「皇室船」と呼ばれる寺院風の屋根のある船などが遊覧船として運航され、わが国の堀川遊覧船では船頭の高齢化が進み、船外機を付けた船が増えてきているが、周荘や同里、烏鎮などで運航されている遊覧船の多くは櫓船である。

また、香港では水上生活者が多くいた時代には行商船があり、その当時の名残りはいまでは形を変えて総合観光施設となり、それが深灣に浮かぶ巨大な水上レストラン「ジャンボ・キングダム」である。運河の発達したバンコクでは行商船がいまでも健在であるばかりか、自国文化の保護と観光客誘致のために水上マーケットが新たに再開発され、この水上マーケットに相当するのが「ジャンボ・キングダム」である。行商船は道路交通では移動販売車をいい、わが国でもさまざまな移動販売車があるが、中国や韓国にもさまざま

まな移動販売車(路上販売車)がある。つまり、それは生活上の主たる通路が水路なのか道路なのかという違いによるものである。

なお、本稿では紹介していないが、わが国には大型の外洋クルーズ船やレストラン船が運航され、同じように香港や中国にも大型クルーズ船があり、上海では黄浦江遊覧船のなかには豪華なレストラン船もある。しかし、中国では大型クルーズ船やレストラン船は外国から多くの観光客がやってくる都市や富裕な人々が居住する都市にだけ見られるものである。

以上、本稿では香港、タイ王国、中国の水上交通について若干の検討を試みたが、アジアには多くの国があり、取材が済めば、それらの国々における水上交通と地域文化について稿を改めて紹介していきたい。