

中国の「一帯一路」と観光政策

シルクロード観光における日韓観光客誘致の可能性

林 イラン イム 慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科

In 2013, China suggested the 'One Belt, One Road' initiative which consists of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. This study conducted a SWOT analysis examining the strategy of the Chinese government to attract Japanese and Korean tourists in the Silk Road tourism. The analysis implicated four possible points to better attract tourists from Japan and Korea. Local governments in China should cooperate with local governments of Japan and Korea to develop tourism products that utilize storytelling concepts. In addition, the Chinese government should strengthen connectivity between Japan, Korea and China with the theme of Silk Road culture and build partnerships beyond the political and diplomatic conflict between the nations. The Chinese government may also promote the Silk Road tourism by investing in infrastructure to organize a transportation network for both Korean and Japanese local governments. Furthermore, the Chinese government should strengthen the network from an economic point of view and reduce threat elements. From these points, utilizing international organizations joined by local governments in Japan, Korea and China is the most effective way in order to conduct the SWOT strategies aforementioned.

キーワード：一帯一路、観光政策、シルクロード観光、SWOT分析、日韓観光客

Keyword : Japanese and Korean tourists, 'One Belt, One Road' initiative, Silk road tourism, SWOT analysis, Tourism policy

1. はじめに

1-1 研究の背景と目的

2013年、中国は「一帯一路」構想を打ち出した。「一帯一路」構想は東西間の交易路として繁盛した中国のシルクロードを、現代版に置き換えた経済戦略と呼ばれている。そのルートは中国西部から中央アジア、中東を経てヨーロッパにつながる陸路と南シナ海やインド洋を経てアフリカへ至る海路の大きく2つのルートから成る。長期的で膨大なプロジェクトである「一帯一路」の推進には、多国間の協力が求められる。習近平主席は2017年5月に開催された「一帯一路」国際協力サミットフォーラムにて、「平和協力、開放的包摂、相互学習・相互参考、互惠・ウィンウィン」というシルクロード精神を提起した¹。シルクロード精神の鍵は交流や協力にある。多民族、多宗教、多文化で形成された古代シルクロードが平和的協力と共同発展を築いてきたように、

「一帯一路」の実現には、周辺国との交流や協力が不可欠であることを示唆する²。中国政府は「一帯一路」の推進を念頭に、沿線国との相互理解を深めるため、文化・観光分野での交流の活性化を促進している。2015年3月に発表された「一帯一路」戦略では、国家間観光協力の強化や観光規模の拡大、相互の観光プロモーションの推進に関する内容が含まれている³。「一帯一路」の推進は今後も観光産業に大きな影響を及ぼすと予想される。

中国国家観光局の統計によると、2015年中国を訪れた外国人は2598万5400人であった⁴。その中、韓国人が444万人で、全体の訪問者のうち17%を占め、1位を記録した。次いで、日本人が250万人、アメリカ人が209万人であった。韓国人と日本人はここ数年間、中国訪問の1位と2位とを占めており、中国のインバウンド観光市場において主要なマーケットだと言える。中国はユネスコ世界遺産登録数

がアジア第1位、世界第2位であり、日韓の多くの観光客は中国の自然や歴史、文化に魅力を感じており、今後のシルクロード観光においても重要なターゲットになり得るとみられる。

本研究では、「一帯一路」におけるシルクロード観光の重要性を明らかにし、日本人と韓国人の観光客を中心に中国のシルクロード観光の発展に向けた戦略の提示を試みる。戦略の模索のために、SWOT分析を用いる。SWOT分析は内部環境の強みや弱みを分析し、外部環境の機会と脅威を把握した上に、それをもとに戦略方法を提案する手法である。SWOT分析から得られた戦略は中国の「一帯一路」構想における観光政策の推進に一定の示唆を与えることができると考えられる。

1-2 先行研究の動向と本研究の位置づけ

中国の「一帯一路」に関する先行研究は、戦略の概要及び推進状況を紹介します。今後の行方を展望した研究（Huang, 2016；伊藤, 2015；江原, 2015；浜田, 2017）や、経済及び外交の側面からその含意を分析した研究（関, 2016；江原, 2017；三船, 2015；篠田, 2017；杜, 2016）などがある。方法論としては2次データを基にした文献研究が中心であり、実務用の報告資料の内容が多い。シルクロードに関しては考古学的な側面から、文明交流やその道から生まれた歴史、文化、宗教などに関する貴重な成果が数多くみられる（王, 2002；岡内, 2008；児島, 2005；長澤, 2002；津金, 2004；樋口, 1986；林, 2009）。しかし、中国の「一帯一路」と観光分野に焦点を当てた研究は必ずしも十分とは言い難い。特に、日韓の観光客は中国のインバウンド観光市場で最も重要な位置を占めているにも関わらず、「一帯一路」と日韓の観光客の誘致に関する分析はほとんどみられない。

本研究は、既存研究が不足している段階で行われる探索的な研究（exploratory study）であり、2次データを用いた分析を行う。本研究の結果は今後の実証研究を行う上で、基礎的な資料が提供できるという点で意義がある。

2. 中国の「一帯一路」とシルクロード観光

2-1 中国の「一帯一路」

2013年9月、習近平国家主席は、カザフスタンのナザルバエフ大学の演説の際、初めて「シルクロード経済ベルト」（一帯）の構想を言及した。同年10月のインドネシアの国会での演説では、「21世紀海上シルクロード」（一路）の建設を提案した。その後、2014年11月、北京で開かれたアジア太平洋経済協力会議（APEC）首脳会議で両者を合わせた「一帯一路」構想を正式に発表した。

「一帯一路」は陸路と海路を含み、大きく5つのルートから成る（図-1）。陸路

図-1 「一帯一路」構想のルート



（出所）「Legislative council of Hong Kong special administrative region of the people's republic of China」のホームページ⁵

は、①中国から中央アジア、ロシア、ヨーロッパに至るルート、②中国から中央アジアや西アジアを経て、ペルシア湾、地中海に至るルート、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至るルートに分けられる。海路は、①中国の沿海港から南シナ海を通り、インド洋へ、更に欧州まで続くルート、②中国の沿海港から南シナ海を経て南太平洋に至るルートから成る。

2015年3月のボアオアジアフォーラムでは「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」を発表し、「一帯一路」の推進に向けた5つの主要内容（五通）を示した。それは、政策交流の拡大により、地域協力システムの基盤を構築する「政策協調」、沿線国との道路や港湾、エネルギーなどのインフラネットワークを構築する「インフラの連結」、貿易や投資の円滑化を図り、規制障壁の撤廃などを通じた自由な貿易環境を推進する「交易の円滑化」、アジアインフラ投資銀行（AIIB）・ブリティッシュ開発銀行（BRICS）などの国際投資銀行の設立と貨幣交換・決算システムなどを含む「金融協力」、文化・観光・教育などの民間交流の拡大を推進する「民心の相互疎通」を骨子としている。

「一帯一路」は中国が大々的に展開する対外戦略である。そこには、中華民族の復興を目標とする中国の夢を完成することや古代シルクロードの復元を通し、ユーラシアの中心国家として浮上しよう

とする文化的な戦略も内包している（イチャンウ, 2017）。

2017年10月24日に開幕した第19回中国共産党大会を皮切りに習近平国家主席の2期目が始動した。大会では、習近平国家主席が強い中国を標榜するなど、中国が主導する世界秩序を作っていこうとする意図がうかがえ、今後「一帯一路」戦略がより加速すると予想される。

一部では、中国の「一帯一路」を巡ってアジアの覇権を強化し、「中国の夢」を実現するものとして牽制する動きもみられる。こうした中、習近平国家主席は、2015年ボアオアジアフォーラムにおける演説で、アジアの運命共同体の構築を強調し、「一帯一路」は中国だけの独奏ではなく、合唱であると述べた。

中国政府は「一帯一路」の推進には、沿線国における地域及び民間の同意や支持はもちろん、他の周辺国からの理解や協力が重要であることを認識している。そのようなことから、「一帯一路」の推進に向けた主要内容のうち、「民心の相互疎通」が最も重要な意味を持つと考えられる。中国は「民心の相互疎通」を拡大するために、文化・観光・教育・医療・科学技術などの多方面における民間部門での協力を推進している。特に、シルクロード沿線国とのビザ免除及び簡素化の政策により、沿線国への中国人観光客は大幅に増加し、シルクロードを訪れる外国人観光客も急増している。

このような方針は中国の「一帯一路」が人的、物的交流の拡大を通じたソフトパワーの強化戦略としても推進されていることを示唆する（イチャンウ, 2017）。ソフトパワーの強化のためには文化・観光の側面から北東アジア地域との連携や協力が必要であると考えられる。国家間の関係が硬直しているほど、民間及び地方政府間の交流を増大することで、それを補完することが重要だと言える。そのためにも、「一帯一路」におけるシルクロード観光を通じた国家間の文化交流協力はとても重要な意義を持つ。また、「一帯一路」の推進において、日本と韓国と

の連携は中国にとって長期的な課題となるが、観光分野での交流を通してその可能性を模索することができると考えられる。

2-2 シルクロード観光

シルクロードは中央アジアを横断し、中国とヨーロッパをつなぐ古代交易路を指す。シルクロードという名称は1877年にドイツの地理学者リヒトホーフエンが、この交易路の主な交易品がシルクであったことに着案し、名付けたものであり、主に中央アジアのオアシスを經由するオアシスロードを指す。シルクロードを通して中国の絹や陶磁器をはじめ、東西間の様々な政治、経済、宗教、文化交流の道が開かれた。シルクロードには「草原の道」、「オアシスの道」、「海の道」の3つのルートがある。「草原の道」は、ユーラシア大陸のステップ(草原)地帯に沿って形成された遊牧民らの交易路であった。そのルートは中国から北上し、ゴビ砂漠を通り、モンゴルの草原、アラル海やカスピ海を経て、黒海を横断する道である。「オアシスの道」は中央アジアの砂漠地帯にあるオアシス都市を横断する道であり、東西交易の主要な通路であった。中国古都の長安から西に進み、蘭州で黄河を渡り、敦煌に続く。敦煌からはタリム盆地のタクラマカン砂漠を起点に西域南道、天山南路、天山北路の3つのルートがある。西域南道はタクラマカン砂漠の南端に位置するオアシス都市を繋ぐルートであり、チャルクリクやホータン、ヤルカンドを経てパミール高原に到着するオアシスの道の中では最も古いルートである。天山南路は天山山脈の南麓に沿ってカラシャールやクチャ、アクス、カシュガルなどを經由し、パミール高原に達する。天山北路は敦煌から少し北上し、ハミヤトルファンを通り、ウルムチ、ウス、イリ川流域を経てアルマトイ、タラスに至り、サマルカンドやブハラなどに達する。「海の道」は中国の華南地方から東南アジア地域を経て、インドへ、さらにペルシア湾や紅海に至る海上

ルートであった。

2000年の歴史が生き残っているシルクロードには豊富な歴史文化遺産、文明交流の跡が至る所に散在している。20世紀に入り、世界各国からシルクロードを訪れる観光客が増え、中国政府は観光客の受け入れ態勢を整備する一方、多国間の協力を通してシルクロード観光をプロモーションしている。シルクロードには秦王朝の兵馬俑をはじめ、砂漠地帯にあるオアシス都市の敦煌、万里の長城の最西端に位置し、シルクロード交通の要所であった嘉峪関、中国小説「西遊記」に登場する火焰山で有名なトルファン、シルクロードの真珠と呼ばれるカシュガルなど観光客を惹きつける多様な見物や歴史・民族的伝統がある。

東西を結ぶユーラシア大陸の道の歴史的・考古学的な意義を踏まえ、1994年10月に世界観光機関(WTO)とユネスコ(UNESCO)の共同で「シルクロード・プロジェクト」の会議がウズベキスタンのサマルカンドで開催され、中国や日本を含めた19ヶ国が参加した。1996年6月には中国・西安にて「WTOシルクロード・フォーラム」が開かれた他、翌年の1997年1月には「奈良・シルクロード・トラベル・フォーラム」が開催され、シルクロード観光の円滑化に向けた国際協力が行われた。2010年からは、国連世界観光機関(UNWTO)による「シルクロード・アクションプラン」が策定されており、加盟国である33ヶ国がUNWTOシルクロード・プログラムに参加している。2014年6月には、中国がカザフスタン、キルギスと共同で申請していた計33に及ぶシルクロード遺跡などがユネスコの世界文化遺産に登録され、中国の「一帯一路」と連携した観光プロモーションがより活発化すると予想される。

3. 分析方法

これまで中国の「一帯一路」に関する先行研究は、主に経済及び外交分野で行われており、観光政策の観点から日本人と韓国人観光客を誘致するための戦略を

模索する研究はほとんどない。「一帯一路」は多くの国々に跨る長期的なプロジェクトであり、特定のマーケットにおける観光客の誘致戦略を考えるにはSWOT分析が有用である。

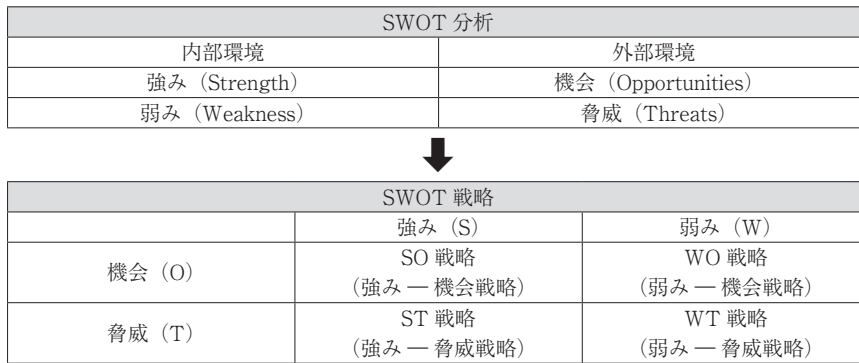
SWOT分析は組織内部の強み(Strength)と弱み(Weakness)を分析し、さらに外部環境の脅威要因(Threats)と機会(Opportunities)を分析する。そこで、強みを活かし、機会を活用する。また、脅威を減少し、弱みを克服する方法を模索することで組織の設定した目標の達成に向けた戦略を策定する。国家の政策環境は複雑であり、多様な要素を考慮しなければならない。SWOT分析を用いることで政策環境を巡る多様な要因を理解し、その対応策を模索できる。

本研究では、シルクロード観光における日韓の観光客誘致の可能性をより詳しく捉えるためにSWOT分析を行った後、SWOT戦略を導出した。本研究における分析の枠組みを〈図-2〉に示す。

まず、日韓の観光客誘致におけるシルクロード観光の持つ強み及び弱み、そして外部環境である機会及び脅威を分析した。その次に、強みと弱み、そして外部環境の機会と脅威を区分したマトリックスを作り、SWOT戦略を導出した。SO戦略(強み—機会戦略)は強みを機会に活用する戦略であり、ST戦略(強み—脅威戦略)は強みを活かし、脅威への対応策を探る戦略である。WO戦略(弱み—機会戦略)は弱みを補完し、機会を活かす、あるいは機会として活かさない弱みは無視する戦略である。WT戦略(弱み—脅威戦略)は弱みを補完し脅威を回避する、あるいは弱みと脅威を回避する戦略である。

シルクロード観光における日韓の観光客誘致の可能性を探るに当たり、日本と韓国が同様の状況であるとは言い難いが、共通する部分を中心に述べ、異なる部分については比較を加えながら分析していくことにする。

図-2 本研究における分析の枠組み



4. 日韓観光客誘致におけるシルクロード観光の SWOT 分析

本章では、日韓の観光客誘致におけるシルクロード観光の特徴を、強み (Strength) と弱み (Weakness)、機会 (Opportunities) と脅威要因 (Threats) の4つの要素から分析していく。

4-1 強み

まず、シルクロード観光の強みは、日韓の観光客を誘引する豊富な歴史文化資源にある。古代の思想や文学、美術、建築、服飾などの多くの文化がシルクロードを通して仏教と共に、韓国や日本へ伝わってきた。新羅の古都であった韓国・慶州、日本の古都であった奈良では西域・北方遺物、遺跡の痕跡が多くみられる。このような文化交流の歴史は日本人や韓国人にアピールできるシルクロード観光の強みだと言える。

シルクロードの歴史や文化を秘めている地域では、歴史資源を活かした観光客の受け入れ体制を整備してきた。「一带一路」の出発点でもある中国の西部は東部沿海地区に比べ、経済的に遅れた地域であった。2000年代に入り、西部大開発プロジェクトが推進されると共に、陝西省、寧夏回族自治区、甘粛省、青海省、新疆ウイグル自治区などはシルクロード経済ベルトの核心区域となった。現在、「一带一路」に該当する陸路や海路にある自治体はシルクロード観光の活性化に向け、様々な取り組みを行っている。東西文化が行き来するシルクロードの交差点として栄えた甘粛省・敦煌は世界遺産である莫高窟、鳴沙山と月牙泉などのシルク

ロードの歴史遺跡を観光資源化し、21世紀の新・シルクロードの開拓に力を注いでいる。敦煌は既に2000年代以降から、道路や鉄道建設などの交通基盤施設を整備し、日本人と韓国人観光客のために、案内板の整備作業も行っていった。とりわけ、日本は敦煌にとって最も重要な観光市場の一つであり、毎年多くの日本人が敦煌を訪れている。一定の年齢層以上の日本人にとっては、映画「敦煌」やNHK特集番組「シルクロード」に代表されるように、シルクロード地域に対する憧れを持つ人が多い。一方、中国訪問客の1位である韓国人のシルクロード観光は日本人と比べ活発ではないものの⁶、最近では、中国の「一带一路」推進により、自治体や旅行会社の関心が寄せられている。

シルクロード観光における中央政府の取り組みも注目に値する。中国国家観光局は2015年を「中国シルクロード観光年」として定め、2016年及び2017年もシルクロードをテーマにした国際的なイベントを開催している。中国は改革開放以降、政策決定・執行における中央の権限と影響力が地方に分散する傾向がみられるものの、中央集権的な統治体制を維持している。中央政府レベルでのシルクロード観光開発への高い認識や積極的な取り組みは今後、日韓の観光客の誘致を図る際にも強みとして働くと考えられる。

4-2 弱み

シルクロード観光は国境を越えた膨大な地域を含んでいる。中国国内からつな

ぐ交通ネットワークはもちろん、中国とシルクロード沿線国との連結、さらに、日本や韓国からの直行便の増便や移動の便さを図ることは、シルクロード観光開発に重要な要素となるがそこには時間がかかりそうだ。近年、海外旅行のパターンはパッケージツアーから、個人旅行及び自由旅行に変わりつつあり、シルクロード観光地の移動の利便性を向上させることは急務であるが、シルクロード沿線国と観光地をつなぐ交通インフラの現況は、観光地開発における弱みとなる。シルクロード観光地では、高速鉄道の開通や道路の整備など既に交通インフラの整備が進んでいるところもあるが、「一带一路」計画におけるインフラ強化のプロジェクトはまだ始まったばかりであり、観光地間の格差が存在する。また、高速道路の建設や港湾インフラの整備の際には、現地社会への影響や地域の都市計画との関係性を踏まえて進めなければならない。

交通インフラの構築と共に弱みとして挙げられるのは、シルクロード観光に対する韓国人観光客の認知度の不足である。韓国人は中国を訪れる観光客の1位であるが、シルクロード観光への認知度は日本より低いとみられる。中国国家観光局による、外国人が多く訪問する中国の観光地は香港、上海、北京、マカオ、広州、深セン、三亜などであった⁷。韓国人が訪問する中国国内の観光地の公式的な統計はみられないが、韓国の旅行会社であるモードツアーの調査によると、韓国人が最も好む中国の観光地は張家界であり、その次に北京や上海が続いている⁸。張家界観光局によると、2015年に張家界を訪れた韓国人は27万人で、海外観光客で2位を占めた台湾（5万人）より5倍も多かった。韓国人は海外旅行地を選択する際に、「旅行地の知名度」を最も優先するため（文化体育観光部、2017）、シルクロード観光の認知度を向上することは、今後の課題である。

4-3 機会

続いて、日韓の観光客誘致の可能性がうかがえるシルクロード観光の機会要素について述べる。まず、シルクロードの歴史と関係の深い日韓自治体の高い関心である。日本の古都であった奈良県・奈良市や韓国の新羅王朝の都であった慶尙北道・慶州市が挙げられる。日本では1980年代のシルクロード・ブームを受け、1988年奈良市で開催された「なら・シルクロード博覧会」には、682万人が訪れた⁹。また、シルクロードの多くの宝物を保管している東大寺の正倉院では年に1回、その一部を一般に公開する「正倉院展」を開催しているが、2017年には69回を迎え、毎年多くの見学者を集めている。最近でも、奈良市は国連世界観光機関が推進する「シルクロード・プロジェクト」会議と連携し、「シルクロードの東の終着地奈良」をテーマとしたPR活動を行うなどシルクロードを用いたインバウンド戦略に取り組んでいる¹⁰。

一方、韓国の自治体は中国が「一带一路」構想を打ち出してから、シルクロード観光への関心が高まってきている。慶尙北道は2013年1月に道知事の主導の下、シルクロード・プロジェクトの推進本部を設置した。本部は、新シルクロードの中心都市を目指し、Korea・シルクロード研究及びシルクロード国家との国際協力、「世界シルクロード大学連盟」の創立など様々な施策を実施している。慶州市も「2015シルクロード慶州」や「2017シルクロードコリアーイラン文化祭」などの国際的なイベントを開催している。慶尙北道・慶州市以外にも、済州特別自治道が海上シルクロードと連携した海洋観光の活性化を図っており、2016年に開催したボアオアジアフォーラムでは、道知事が海上シルクロード観光商品の共同開発を提案したこともある。このようなシルクロード観光に対する日韓自治体の高い関心は今後の観光客誘致に大きな機会となる。

シルクロード観光は海路を含んでいるが、北東アジアにおけるクルーズ観光市

場の成長は日韓クルーズ観光客誘致の機会となる。CLIA（2017）によれば、2016年のクルーズ・デスティネーションの1位は日本（1,526回入港）、2位が中国（850回入港）、3位が韓国（745回入港）であり、アジアのクルーズ観光市場の成長は日中韓が主導している¹¹。また、2016年の日本人のクルーズ人口は、過去最多の24万8000人で、前年より12.4%増加した¹²。「一带一路」の推進計画には、「21世紀海上シルクロード」におけるクルーズ観光の共同推進に関する内容が含まれている。日韓におけるクルーズ需要の増加は、「一带一路」の海上ルートと連携した観光客誘致の可能性を示唆する。

4-4 脅威

シルクロード観光における脅威要素は、国際関係の不確実性にある。中国の「一带一路」に関する韓国と日本の対応をみても。韓国は2013年10月、朴槿恵（パク・クネ）元大統領が、ユーラシア大陸を一つの経済共同体に結び、北朝鮮への開放を誘導することで、新たな経済・社会的付加価値の創出や平和基盤の構築を目指す「ユーラシア・イニシアチブ」構想を提示した。しかし、北朝鮮と韓国の南北関係の対立により、具体的な活動は実施されなかった。中国の「一带一路」構想の発表後、「一带一路」とユーラシア・イニシアチブを連携させる方法などが模索されたが、高高度防衛ミサイル（THAAD）問題による中・韓関係の一時的な悪化により、多くの成果は得られなかった。しかし、2017年5月10日に、文在寅（ムン・ジェイン）大統領が就任し、14日に開かれた中国の「一带一路」国際協力首脳フォーラムに韓国代表団を派遣し、韓国の「一带一路」への対応が新たな局面を迎えている。同年6月16日、韓国の済州島で開催された第2回 AIB 年次総会において、韓国の経済副首相は AIB を全面的に支持し、AIB の事業準備特別基金として中国に次ぐ金額となる800万ドル（約8億7800万円）を拠出することを明らかにした。文大統領は「韓国と北

朝鮮間の鉄道が繋がれば新シルクロードが完成する」と言い、「一带一路」構想における朝鮮半島の平和の重要性を述べるなど、これから「一带一路」に対する韓国での議論が深まっていくとみられる。

一方、日本は中国主導の「一带一路」や AIB に最も慎重なスタンスをとっていたが、2017年6月東京都内での講演で、安倍首相は「一带一路」への条件付き協力を初めて表明し、経済的な実利の側面から協力姿勢の変化が現れた。しかし、日米同盟の強化や日米の「インド太平洋」構想が浮上しており、今後の成り行きが注目されている。

このような日・中・韓を取り巻く政治・外交の不安定性は日韓の観光客誘致の脅威として作用する。

国際関係の不確実性と共に考えられる外部環境の脅威要素は、シルクロード沿線国におけるテロの可能性である。「一带一路」沿線は、国際テロ活動の最も頻繁な地区であり（科学技術振興機構・中国総合研究交流センター、2016）、観光地における治安の悪化は観光客誘致に大きく影響されるため、対策が求められる¹³。

以上、ここまでシルクロード観光における日韓の観光客誘致の SWOT 分析を行ってきた。強みとしては、観光客を誘引する歴史の深い文化観光資源や観光開発に対する中国政府の高い認識が挙げられた。弱みとしては、国境を跨る膨大な観光地を繋ぐ交通ネットワークの構築や韓国人観光客の認知度の不足が指摘された。シルクロード観光を促進する機会要素では、シルクロードの歴史と関わり合いの深い日韓の自治体の高い関心やクルーズ観光市場の成長が挙げられた。一方、脅威要素は「一带一路」の推進に影響を与える政治・外交関係やテロの危険性が指摘された。SWOT 分析のみではシルクロード観光を取り巻くすべての要素を含むことは難しいものの、分析の結果から SWOT 戦略を導出し、政策の方向性を探ることができると考えられる。

5. 結論：SWOT 戦略の提示

近年、グローバル化が急速に進展し、それに伴い、国境の持つ意味が希薄化しつつある。国家関係は単一経済圏形成の動きが活発となり、以前から EU（欧州連合）や ASEAN（東南アジア諸国連合）といった地域共同体は注目を浴びてきた。

こうした中、2013年、中国は「一带一路」構想を打ち出した。中国はシルクロード沿線国との相互インフラの連結、政策の交流及び交易の円滑化、金融協力を拡大しており、文化・観光・教育などの民間部門での交流活性化を推進している。シルクロード沿線国とのビザ簡素化により、2016年に中国を訪問した沿線国出身の観光客は300万人で、前年比50%の増加であった¹⁴。今後も「一带一路」構想によるシルクロード文化は観光産業に大きな影響を及ぼすと予想される。

ここ数年、韓国人と日本人は中国のインバウンド観光市場において重要な位置を占めていた。しかし、中国の「一带一路」における観光政策はシルクロード沿線国との交流や協力を中心に行われてきた。シルクロード観光には日本人と韓国人にもアピールできる魅力のある文化歴史資源が豊富であり、今後、日韓との観光協力を進めることで、シルクロード観光をより活性化することができると考えられる。

このような背景を踏まえ、本研究は、「一带一路」におけるシルクロード観光の重要性を認識するとともに、シルクロード観光における SWOT 分析を行い、日韓の観光客の誘致に向けた方策の提示を試みた。ここからは SWOT 要素の分析結果を踏まえ、SWOT 戦略を示していく。

まず、強みを活かし、機会を掴む SO 戦略について述べる。シルクロード観光の強みは歴史に富む観光資源や観光開発に向けた中国政府の高い認識であった。また機会は日韓の自治体の関心やクルーズ観光市場の成長であった。そこで、中国の地方政府は中央政府からの支援を基

に日韓の自治体と協力し、陸路及び海路シルクロードにおけるストーリーテリング観光商品を開発することができる。シルクロードには日本と韓国との文化交流の歴史が含まれている。シルクロード観光は単純に目で見て楽しむことよりも宗教、文明、人間の移動の歴史など学習を伴う様々なストーリーが内在している。シルクロードの終着地に関する議論よりは、文明交流の過程として、各地域の特徴と遺物の連続性を含んだストーリーを作り、観光客の好奇心や想像力を刺激する様々な観光ルートを商品化していくことが望ましい。

次に、強みを活かし、脅威に対応する ST 戦略について述べる。シルクロード観光の脅威となる要素は国際関係の不確実性やテロの危険性などがあつた。シルクロード観光の強みを活かし、脅威を避けるためには、シルクロード文化をテーマに日・中・韓間の連結性をより強化し、国家間の政治・外交的な葛藤を越えたパートナーシップを構築することが必要である。アジア諸国において国家の障壁は高いものの、シルクロード観光の推進においては、文化共同体として同質性を強調する方向で進むことが望ましい。特に、「一带一路」における観光政策の方針を、中国のソフトパワーを強化する文化戦略として位置づけることが有効であると考えられる。「一带一路」の基調は解放と包容であり、シルクロード沿線国に集中した交流だけでなく、文化交流の面から日本や韓国からの支持や同調を得ることで、その意味を実現することができると思われる。また、観光地におけるテロ脅威に関しては、観光交流による平和的な雰囲気は助長すると共に治安や警備をより強化していくことが求められる。

続いて、弱みを補強し、機会を掴むための WO 戦略について述べる。シルクロード観光の弱みは交通ネットワークの構築や韓国人観光客の認知度の不足であった。機会は日韓の自治体の関心やクルーズ観光市場の成長であった。交通インフラの構築には整備状況に沿った中・

長期的な計画及び投資誘致が必要である。そこで、自治体間の交流を媒介に陸路と海路におけるインフラ開発の投資誘致を行うことも日韓の関心や認知度の向上に寄与すると考えられる。2017年11月に「一带一路」の関連プロジェクトを発掘する UN の協力組織である SICO（The Silk Road International Cultural & Economic Cooperation Communication Organization）の北東アジアセンターが韓国・京畿道（キョンキド）の平沢（ピョンテク）港近隣に開設されることが決まった。平沢港は中国の山東半島との海路でのアクセスがとても良好であり、中国の港湾都市とも交流を行っている。京畿道は平沢港と「一带一路」を連携した港湾・物流ネットワークを構築し、長期的にはシルクロードの北東アジアにおける関門都市になることを目指している。

このように、韓国の自治体では、「一带一路」と連携した地域の経済活性化を図る動きがみられる。その動きを機会として捉え、自治体と連携した港湾のネットワークを構築することで海上シルクロードの観光プロモーションにもつなげることができると考えられる。

次に、弱みを補完し、脅威を避ける WT 戦略について述べる。弱みは、交通インフラや韓国人の認知度の不足であった。脅威は日中韓の国際関係といった予測し兼ねる外部環境であった。弱みを補完し、脅威をできるだけ避けるためには、経済的な観点からネットワークをより強化することが重要だと考えられる。日韓の企業からシルクロード観光開発におけるインフラ整備に関する投資を誘致し、経済的な連携を強化することで、実利を追求することに繋がる。上記の WO 戦略でも自治体を媒介としたインフラ誘致に関して言及したが、国家レベルでの経済協力と民間レベルでの経済協力の2つのアプローチを取ることで、相互補完可能な仕組みを構築していくことが望ましい。

以上のことから、SWOT戦略の具体化に向けては、日・中・韓を跨って設立された自治体間の協力機構を活用すること

が最も有効であると考えられる。例えば、奈良県は2009年「東アジア地方政府会合」の設立を提唱した。設立目的は、奈良とゆかりの深い日本、中国、韓国の地方政府を中心とする東アジアの地方政府が集い、抱える課題について、お互いに報告・議論しながら、相互の理解を深めることである。会員地方政府は日本・奈良県、韓国・慶州市、中国・敦煌市などシルクロード文化交流の主要都市が含まれている。その他にも2004年日中韓の自治体間で形成された「東アジア経済交流推進機構」など、2000年代以降、東アジア地域では自治体間の国際的な連携・ネットワークが増えつつある¹⁵。自治体間での国際ネットワークの特徴は自治体が主体となり、国際社会に向けて地域の観光資源を広報し、地域のブランドを発信していくことである。活動内容は、定期的な会議を通して観光政策に関する情報を交換すること、観光博覧会などで、共同で観光プロモーションを行うこと、ファームトリップの企画や観光交易博覧会の開催などがある。中国の自治体はこのような場を通して、日韓の自治体と連携し、観光客誘致の可能性を模索することができる。具体的には、定例会議を通して観光商品の開発に必要な観光需要を調査すること、観光交易・商談会で自治体や地域の企業からインフラ開発に必要な投資誘致を模索すること、観光博覧会でシルクロード観光を積極的に広報すること、シルクロードの文化、歴史に関する講演会や研究調査を行うこと、シルクロード観光地でのテロや危機状況に対する対応策を共同で模索することなどが挙げられる。国際観光客の誘致のためには、国際協力が必ず伴う。「一带一路」は中国政府がリーダーシップを発揮し、トップダウン型で推進しているが、観光分野では、自治体への自律性を拡大し、自治体間の協力を通して地域の実情に沿った戦略を策定していくことが考えられる。

日本や韓国の古代文化はシルクロードの延長線から生成されたものである。日・中・韓はシルクロード沿線国からの文化

伝来を通して同質的な価値を形成してきた。中国はその「同質性」の価値をシルクロード観光から見出し、誘致策を模索することができると考えられる。

最後に、本研究は「一带一路」における観光分野での今後の在り方を提言した研究として意義を持つ。しかし、2次データを基にした研究者の主観的な評価を行い、分析結果の一般化に欠けていると言える。今後は、シルクロード観光を取り巻く日中韓の具体的な事例や実証調査を行い、より具体的な課題や方策を提示する研究が必要である。

参考文献

- ・イチャンウ [이찬우] (2017) 「中国の文化政策とソフトパワーの形成：一带一路政策の文化戦略を中心に」[중국의 문화정책과 소프트파워의 형성 - 일대일로 정책의 문화전략을 중심으로] 『人文論叢』 [인문논총] (43) : 119-141.
- ・伊藤亜聖 (2015) 「中国「一带一路」の構想と実態：グランドデザインか寄せ集めか?」 『東亜』 (579) : 30-40.
- ・江原規由 (2015) 「21世紀海上シルクロード建設の意義とアジア太平洋地域の共同発展」 『国際貿易と投資』 (99) : 51-60.
- ・_____ (2017) 「一带一路経済と巷経済：中国経済の表と裏」 『国際貿易と投資』 29 (2) : 123-136.
- ・王鉞 (2002) 『シルクロード全史』 中央公論新社
- ・岡内三眞編 (2008) 『シルクロードの考古』 早稲田大学文学学術院：トランスアート [発売]
- ・科学技術振興機構・中国総合研究交流センター (2016) 『中国「一带一路」構想および交通インフラ計画について』
- ・児島建次郎編 (2005) 『シルクロードのロマンと文明の興亡』 雄山閣
- ・篠田邦彦 (2017) 「中国の「一带一路」構想の現状と日本としての経済交流のあり方について」 『日中経協ジャーナル』 (282) : 18-21.

- ・関志雄 (2016) 「中国の周辺外交の軸としての「一带一路」構想：「中国版マールシャル・プラン」に向けて。」 『世界経済評論 = World economic review』 60 (2) : 21-26.
- ・杜穎 (2016) 「「一带一路」戦略における黒龍江省の対日経済貿易協力推進の可能性」 『Erina report』 130 : 36-45.
- ・津金幹彦 (2004) 『シルクロードの民族と文化』 文芸社
- ・長澤和俊編 (2002) 『シルクロードを知る事典』 東京堂出版
- ・浜田和幸 (2017) 「中国の「中国の進める現代版シルクロード「一带一路」戦略の行方」 『産業新潮』 66 (6) : 22-24.
- ・林俊雄 (2009) 『遊牧国家の誕生』 山川出版社
- ・樋口隆康 (1986) 『シルクロード考古学』 法蔵館
- ・文化体育観光部 [문화체육관광부] (2017) 『2016国民海外旅行の実態調査』 [2016 국민해외여행실태조사]
- ・三船恵美 (2015) 「「一带一路」で仕掛ける「中国の夢」への外交戦略：中国西方外交の射程」 『外交 = Diplomacy』 34 : 36-43.
- ・Cruise Lines International Association (2017) “Asia Cruise Trends 2016 Report”
- ・Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*. 40 : 314-321.

脚注

- ¹ 「人民網 (日本語版)」を参照 (最終閲覧日2017年11月17日)。
<http://j.people.com.cn/n3/2017/0515/c207985-9215714.html>
- ² 「中国網 (日本語版)」を参照 (最終閲覧日2017年11月17日)。
http://japanese.china.org.cn/jp/txt/2014-11/18/content_34118447.htm
- ³ 「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設を推し進め

るビジョンと行動」による。「理論中国（日本語版）」を参照（最終閲覧日2017年11月17日）。

http://jp.theorychina.org/xsqy_2477/201504/t20150416_321486.shtml

⁴ 「Travel China Guide website」を参照（最終閲覧日2017年6月13日）。

<https://www.travelchinaguide.com/tourism/2015statistics/inbound.htm>

⁵ 以下の URL を参照（最終閲覧日2017年6月15日）。

<http://www.legco.gov.hk/research-publications/english/essentials-1415ise12-one-belt-one-road.htm>

⁶ 古い数値であるが、2006年、敦煌を訪れた韓国人観光客は約8000人、日本人観光客は約8万人であった。「朝鮮日報」を参照（最終閲覧日2017年6月15日）。

http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2007/07/13/2007071300088.html

⁷ 「Travel China Guide website」を参照（最終閲覧日2017年11月20日）。

<https://www.travelchinaguide.com/tourism/>

⁸ モードツアーの調査を参照（最終閲覧日2017年11月20日）。

<http://www.modetour.com/Board/Footer/News/ReportView.aspx?mloc=180601&idx=10171>

一方、日本人観光客が好む中国の観光地に関する公式的な統計は見つからないが、中国のポータルサイト・今日頭条の記事によると、日本人が選んだ中国の10大観光地は、北京と瀋陽の故宮、万里の長城、北京から杭州までを結ぶ京杭大運河、チベットのポタラ宮、雲南省麗江、シルクロード、土楼、兵馬俑、周口店の北京原人遺跡、北京市の頤和園の10カ所だったと言う。以下の URL を参照。

<http://www.recordchina.co.jp/b155108-s0-c60.html>（最終閲覧日2017年6月15日）

⁹ 「ウィキペディア・アジア」を参照（最

終閲覧日2017年11月18日）。

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%81%AA%E3%82%89%E3%83%BB%E3%82%B7%E3%83%AB%E3%82%AF%E3%83%AD%E3%83%BC%E3%83%89%E5%8D%9A%E8%A6%A7%E4%BC%9A>

¹⁰ 奈良市観光経済部『平成23年度主な事業の要求状況』に基づく（最終閲覧日2017年11月18日）。

<http://www.city.nara.lg.jp/www/contents/1293414178089/files/kanko.pdf>

¹¹ Cruise Lines International Association による「Asia Cruise Trends 2016」を参照（最終閲覧日2017年11月18日）。

<https://www.cruising.org/about-the-industry/research/asia-cruise-trends-2016>

¹² 国土交通省が発表した「2016年の我が国のクルーズ等の動向」による（最終閲覧日2017年11月18日）。

http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000220.html

¹³ 2017年5月、シルクロード経済回廊の建設が進んでいるパキスタンで中国人2人がISに殺害された。これに関して殺害された2人が、韓国人が現地での宣教のために建てた語学院に所属していたということが報道され、中国内では反韓感情が起こった。

¹⁴ 「NEWSPIM」を参照（最終閲覧日2017年6月15日）。

<http://www.newspim.com/news/view/20170516000197>

¹⁵ 他にも、1996年設立された「北東アジア地域自治体連合」（NEAR）、2002年設立された「アジア太平洋都市観光振興機構」（TPO）、2012年設立された「世界観光都市連合」（WTCF）などがある。

【本稿は所定の査読制度による審査を経たものである。】