

## 韓国における歴史遺産を活用した観光マーケティング

——聞慶市の古道を事例に——

轟 博 志 \*

### I. はじめに

1988年のソウル・オリンピックを契機に、韓国に対する認知度が世界的に高まった。さらに2002年の日韓ワールドカップ・サッカーによって、韓国はメジャーな観光地としての地位を確立し、現在では毎年400万人の観光客が入国するまでになった<sup>1)</sup>。また、国民所得の向上と週休二日制の浸透は、海外旅行と共に自家用車を利用した国内旅行の活性化をもたらした。

国の内外を問わず韓国の観光マーケティングは、公共部門の主導で行われてきている。ただし、オリンピックから1990年代前半までの観光開発や広報は、政府によって行われていたのに対し、それ以降には自治体主導のものが急増した。これは1995年から地方自治が全面的に施行され、また観光行政を監督する中央官庁<sup>2)</sup>から自治体に対して、資金とノウハウの面で積極的な支援があり、全国各地でリゾート開発、博物館の建設、イベント祝祭の創設などが相次いだことと大きく関連している。自治体は予算編成などの面で一定の自主性を確保し、必要な部門に集中的に投資できるようになった。そのほかに各自自治体は案内所の設置や統一規格による観光案内

ウェブサイトの作成を推進し、観光情報に対する消費者のアクセシビリティは飛躍的に向上した。ワールドカップ以降は政府の「地方の国際化」戦略と軌を一にして、自治体は国際市場の開拓に集中投資を始めている。

観光マーケティング政策の立案に対する需要が増すにつれ、学界でも国内・海外の事例研究が急増している。それらの成果は国公立シンクタンクでの研究を中心とした「政策樹立型」<sup>3)</sup>、行政学や観光学、そして地理学などの大学研究者を中心とした「政策構築型」「事例研究型」<sup>4)</sup>などに大別される。本稿はそのうち「事例研究型」に属すると考えるが、この分野では歴史遺産に着目した研究が寡少であり、重要な歴史遺産のアイテムの内一つに位置づけられる「古道」を事例としたものは皆無である。

そこで本稿では、「古道」を軸として最も積極的な観光マーケティングを展開している、慶尚北道の聞慶市を事例として、自治体主導による、歴史遺産を活用したマーケティングの事例を検討してみたい。研究方法としては、最初にマーケティングのアイテムとなる「古道」の特性について検討し、次に聞慶市がそれをどのように活用しようとしているかを考え、最後にその成功要因について分析する。資料として、李氏朝鮮時代の古文書と古

\* 韓国崇実大学校社会科学大学日本学科専任講師

地図および聞慶市の提供資料を活用した。関係者からの聞き取りとフィールドワークを行ったことは言うまでもない。

## II. 歴史遺産としての古道の価値

### 1. 古道の体系と歴史的経緯

朝鮮半島では、中央集権的な性格の強い歴代の王朝が、政権を維持してきた<sup>5)</sup>。従って統一新羅、高麗、李氏朝鮮などの王朝は、ローマンロードや日本の古代道路のような、首都を中心とした放射状の道路体系を構築していた。このうち高麗以前の古道に関しては、その復原を可能とする史料が断片的にしか残存しておらず、また考古学的な調査も進んでいない<sup>6)</sup>。

一方、李朝時代(1392～1910)の史料としては、地誌を初めとした文献資料や古地図などが一定の量残されており、またごく最近まで実際に使用された区間が多いため、発掘調査等を要さず経路比定が可能な場合が多い。そのため学界の数少ない古道研究においても、その対象時期は李朝時代に大きく偏っている。同様に韓国における古道に関する民間の認識も、ほぼこの李朝時代のものに限定さ



第1図 古道に見られる典型的な峠道。  
(京畿道平沢市振威面の三南大路東幕峠にて筆者撮影)

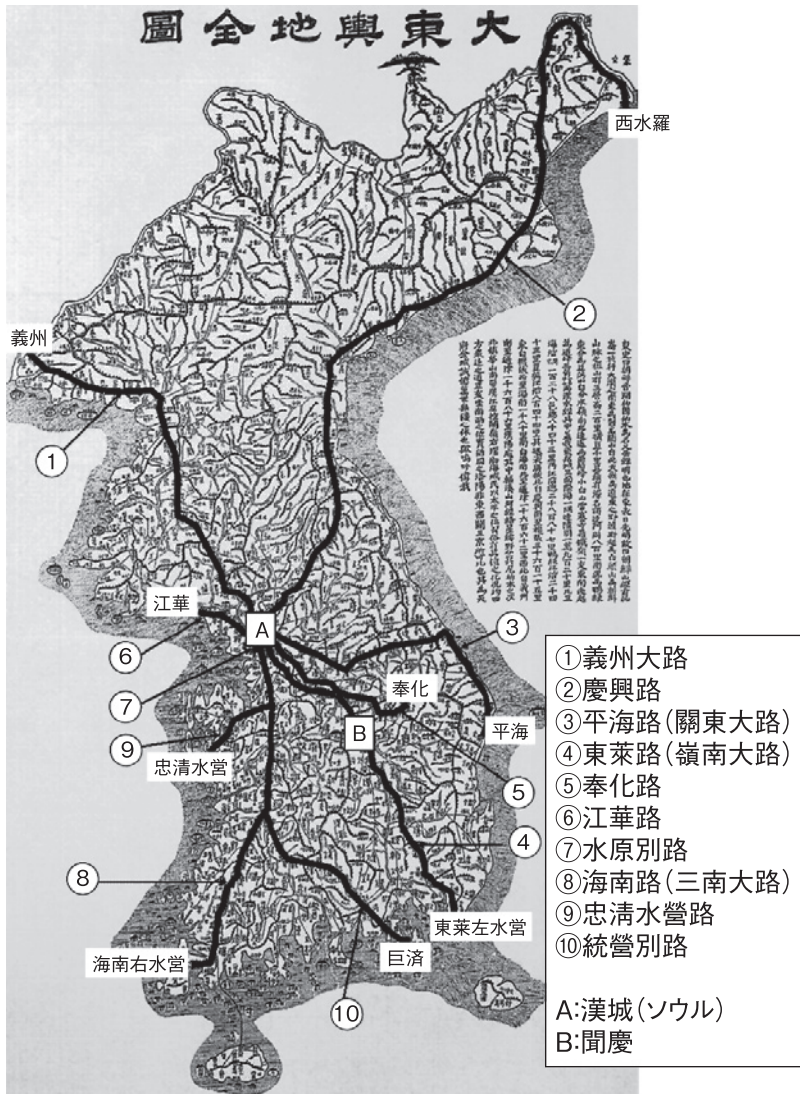
れているのである。

李朝時代までの陸上交通は、ほとんどが徒歩か馬によるものであった。車両はごく一部の区間に供されただけで、道路は物資の大量輸送には適さなかった(第1図)。そのため、年貢米や生活必需品など、大規模な輸送力が必要な貨物は、専ら水路、特に河川水運によって担われた。貨物輸送における道路の役割は、水路が確保できない奥地や渇水期のための、末端の小規模な輸送に限られていた。結局、陸上交通路は旅客の移動をその主目的としたものであった。その中で最も重視されたのが、公務のための移動である。例えば中央官僚の派遣、地方官の交代、軍隊の移動、外国使臣の往来などである<sup>7)</sup>。

従って国家が指定する陸上交通路—いわゆる官道—は、首都と各地方の拠点を最短距離で結ぶことに重点が置かれ、首都を軸とした放射状の路線網が形成された。特に重要な官道は「大路」と呼ばれ、史料によって異なるものの、李朝時代には六ないし十路線の「大路」が存在した<sup>8)</sup>(第2図)。

これらの大路は、城郭都市である首都ソウル<sup>9)</sup>のいずれかの城門に起点を置き、方向別に国土の最遠点を終点とした。終点となる地点は、①隣接国家への渡航の玄関口となる地点、②国防の要地、③その地域の行政拠点の三つに分かれる。起終点間は地理的な障害要因に関係なしに、ほぼ一直線で結ぶ線形になっている。このことは強力な中央集権体制を反映し、また道路が首都と地方を直結することが目的であることを物語っている。

官道の路線を明示した三つの地誌のうち<sup>10)</sup>、『増補文献備考』と『大東地志』にはさらに、多くの分岐線が記されている。これらの目的地



第2図 『大東輿地全圖』(19世紀中葉制作)と官道。  
この地図には山系と水系のほか、『大東地志』に記載された官道が全て描かれている。

は、本線でカバーできない地方の行政中心地(邑治)<sup>11)</sup>であった。李朝時代に存在した、首都を除く332箇所<sup>12)</sup>の邑治を、官道はくまなく網羅していたのである。

前述のように、韓国の古道は可能な限り直線の経路を採ったために、急峻な峠道や渡河地点が連続していた<sup>13)</sup>。20世紀以降に建設

された車道<sup>14)</sup>や鉄道が、地形に順応しながら迂回路線を取っていた事実とは対照的である。そのため、けわしい峠道や渡しなどが多く分布し、それらは紀行文や詩、詩吟などに多く記録された<sup>15)</sup>。また、交通路の機能を支えるための施設が存在した。主な施設には、人馬継ぎ立て等をおこなった駅<sup>16)</sup>、半公営



第3図 復原された聞慶鳥嶺草谷店の酒幕。  
(聞慶市提供)



第4図 聞慶鳥嶺院の外壁。  
内部は復旧に向けた発掘調査中。(聞慶市提供)

の宿泊施設であった院<sup>17)</sup>、民営の宿泊施設兼休憩所であった酒幕<sup>18)</sup>などが存在し、定期市と同地点に立地することも多かった。これらは現在も地域の経済・交通の結節点になっていることが多い(第3、4図)。

## 2. 古道の現状と観光資源化

前節のように、李朝時代を通じて朝鮮半島の基幹陸上交通路であった官道は、日本による支配を経て1960年代に至るまで、道路としての機能を維持してきた。もちろん公務旅行者や長距離の旅行者は鉄道や自動車など近代的な交通手段を利用するようになり、官道としての役割はなくなったが、庶民や行商人などは、バスが大衆化するまで徒歩交通に大きく依存してきた。

そのため、古道の跡を地図上で、または現

地調査によって迎える区間が相当残されている。それらのほとんどは峠道や丘陵地、沢辺の道など、自動車道路のルートと重複しない未開発地か、区画整理の行われなかった集落内の道路などである。一方、街路の整備が行われた都市化地域や、圃場整備が施工された農地などでは、旧路面はほぼ消滅した。しかしそれらも、消滅してからまだ日が浅いことや、古道が機能していた時期を知る人の多くが存命であることから、地籍図を併用した現地踏査とインタビューによって、比較的容易に経路の比定・復原を行い得た。

しかしながら、韓国における古道の存在は、学界にも一般にも大きな関心を引き起こせていないのが現状である。歴史学と地理学を中心に、ごく少数の学者によって古道の研究は続けられてきているが、陸上交通史が一つの研究分野として成立するには程遠い<sup>19)</sup>。また、地形図レベルでの古道復原は近年行われるようになってきているが、地籍図レベルの精密な復原作業は、今後の調査研究活動の進展を待たねばならないであろう。

1990年代の初頭、「文化遺産踏査」が大きなブームになり、それをきっかけとして、国内の歴史遺産に対する一般の関心が大きく高まった。しかしそれは、古刹・石塔・仏像・天然記念物など、古美術的な価値を併せ持つ有形文化財に集中していた。文化的景観などは関心から除外され、同様に古道の歴史遺産としての価値は、ほとんど認識されなかった。その間にも道路の拡幅やニュータウン、リゾート地の開発などで、古道の破壊は進行していった。

今世紀にはいったころから、「古道」に焦点をあてた旅行記やテレビ番組、雑誌の連載な

どが目立ち始めてきた。大学生や社会人の間で「国土大長征」が一つのブームになった。これは集団で、三週間程度をかけて徒歩で国土を縦断するイベントである。従来は国道や海岸線、分水界などをルートとすることが多かったが、近年では古道を選ぶ団体が目立って増えている。前述のようなマスコミを通じて古道の情報に触れる機会が増えたことも、この原因の一つであろう。

古道の存在が認知されるようになると、一部の地方自治体では、古道の部分的復原を始めている。本稿の事例とした聞慶市のほか、江原道江陵市の大関嶺、慶尚北道榮州市の竹嶺、同亀尾市のソウルナドゥリ道<sup>20)</sup>、京畿道果川市の南泰嶺などがある。いずれも自治体もしくは政府の出先機関などが旧街道筋の路面及び周辺を整備し、歴史的意味を付与した上で散策用に供しているものである。ただし、そのほとんどはハードウェアの整備のみに留まり、それも峠道に集中している。歴史観光コースとしての開発や、プレス・マーケティングへの活用までには至っていない。もちろん、歴史遺産の保存という面では一歩前進ではあるが、古道が他の歴史遺産のように、地域のアイデンティティ確立や、地域おこしに活用できていない点は、観光政策の面では惜しまれる。そうした状況の中で「古道」を観光マーケティングの目玉に挙げている唯一の事例が、次章で取り上げる慶尚北道聞慶市である。

### III. 聞慶市の古道復原と観光マーケティング戦略

#### 1. 聞慶市の地理的概観

聞慶市は慶尚北道の北西端に位置し、市庁

所在地である店村地区以外は丘陵地と山地で占められる(第5図)。李朝時代には聞慶県<sup>21)</sup>と呼ばれ、加恩県を属県としていた<sup>22)</sup>。1896年に聞慶郡となり、1914年に尚州郡の旧山陽属県を合併して現在の領域がほぼ画定した。北端部の小さな盆地に位置する聞慶邑が伝統的な中心地(邑治)で、日本統治期(1910～1945)に入ってもここが地域の行政・経済・交通の中心地であった。1924年に朝鮮鉄道慶北線<sup>23)</sup>が聞慶郡の南端である店村まで開通した。店村はそれまで街道沿いの一集落に過ぎなかったが<sup>24)</sup>、鉄道の開通によって郡の表玄関となり、集落の規模が急速に拡大した。解放後の1949年には郡庁が店村に移転し、さらに店村が含まれる地域のみ1986年に市に昇格し、1995年に残りの郡地域を統合して「聞慶市」となった。店村の発展に比べ、聞慶邑は相対的に地位を低めて行き、郡内の一拠点に転落した。1969年には石炭輸送用の鉄道が聞慶邑まで開通したが、既に道路交通が中心の時代となり、中心地の階層序列は変わらなかった<sup>25)</sup>。

山がちの地形で米はほとんど獲れず、古くは林業や山菜・堅果の採集などが主な生業であった。日本統治期に入ると、店村と加恩で無煙炭鉱の開発が始まった。そのための専用鉄道が敷設されるなど、聞慶郡一帯は「石炭の町」となった。軍事独裁政権下(1960～1987)では外貨節約のため、一般家庭においても石炭の使用が奨励され、産業用・家庭用として石炭は重要なエネルギー資源であった。その後1988年のソウルオリンピックを境として、石炭産業は一転して整理の対象となり、聞慶市においても加恩邑の恩城炭鉱を最後に、1994年には全て廃坑となった。





第6図 『鳥嶺鎮山図』(19世紀制作、ソウル大学校奎章閣所蔵)。  
上門が三関門、中門が二関門、下門が一関門にあたる。中門と下門の間の道沿いに交亀亭や草谷店(酒幕)も描かれている。

時に戦車が通行できるように造られた4メートル幅程度の車道が、現在も未舗装のまま残っている。一方、本来の古道は荒れたまま放置されていたので、訪問客の中にはこの車道が古道であると誤認する場合も多かったようである。

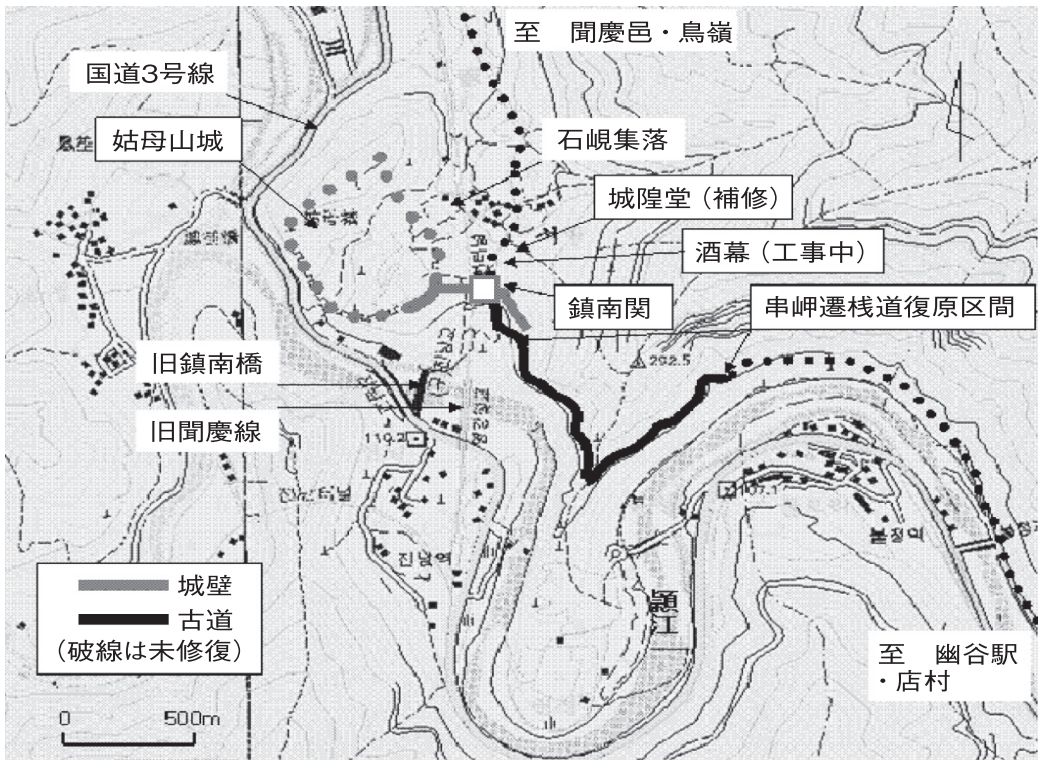
#### 串岬遷栈道

聞慶邑と店村のほぼ中間地点に位置し、「免遷<sup>30)</sup>」とも呼ばれる(第7図)。「栈道」とは中国四川省の「蜀の栈道」のように、断崖の中腹を切り開いて道をつけ、さらに木組みや石組みをして道幅を確保したものである(第8図)。通行の便宜を図る一方、外敵の移

動を制限する役割を果たしており、古くから嶺南大路で一番の隘路とされてきた<sup>31)</sup>。三十年ほど前まで使用されてきたが、その後に廃道となり、路面と傾斜面の崩落が進んでいた。

#### 鎮南関

串岬遷栈道の北端、道がゆるやかになる地点に設置された城壁のある関門である(第9図)。鳥嶺の三関門とともに、首都防衛のための要害であった。関の西側には姑母山城が隣接し、軍勢が常駐できるようになっていた(第10図)。日韓併合後、車両の通行を可能とするため関は撤去され<sup>32)</sup>、山城も荒廃して城内



第7図 鎮南関地区における古道関連遺跡の分布  
(1:25,000 地形図「聞慶」を基図とした。筆者作成)



第8図 串岬遷棧道の路面。  
人馬の足跡で磨かれ、艶が出ているのがわかる。(聞慶市提供)



第9図 復元された鎮南関。  
周辺は遊歩道として整備された。(筆者撮影)





第10図 南側のみ復原された姑母山城。  
鎮南関と石城で繋がっている（筆者撮影）。

は耕地化され、城壁の石は家屋の新築や畑の畔を造るために利用された<sup>33)</sup>。関に隣り合っ  
て酒幕村が位置していたが、遠距離徒歩旅客  
の通行が途絶えてから、無くなってしまった。  
市が復原事業を始めるまではこの一帯は廢墟  
であり、木と草に覆われてかつての景観を想  
像することすら不可能であった。

#### 幽谷駅

聞慶県が慶尚道～首都間の陸上交通の結節  
点であったことは前述の通りだが、その拠点  
となったのが幽谷駅である。周囲の小駅を統  
括する「察訪駅」であり、使臣など公務旅行  
者が宿泊する「館」など、かなり大規模な施  
設を保有していた。現在は拡張した幽谷集落  
に併呑されて跡地は残っていないが、集落内  
にある店村北小学校にある石碑群が、当時の  
繁栄を物語っている。

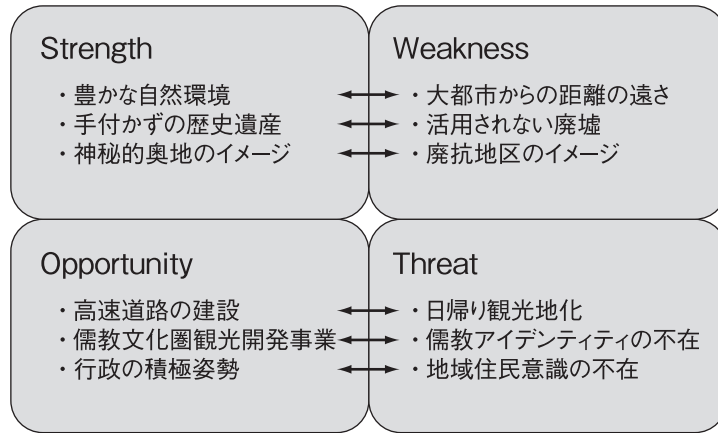
以上のような古道関連の遺跡群は、一箇所  
に固まらずに沿道全域に分布しており、筆者  
の調査では上記のほかにも遺跡として認識さ  
れていない遺構が多くある。また道路である  
特性上、隣接する尚州市と忠清北道槐山郡へ  
も「線」として断続的に続いている。鳥嶺以  
外は聞慶市が復原に着手するまで荒れるに任

され、保存の必要性すら提起されていなかっ  
た。道が文化財であり、観光資源にもなり得  
るという認識が、官民共に存在しなかったの  
である。それが一般化したのは、前述のよう  
に2000年以降のことである<sup>34)</sup>。

## 2. 聞慶の観光マーケティング戦略と古道

聞慶市は「町おこし」のために石炭産業の  
代わりに観光開発を選択した。観光開発自体  
は全国の市郡で行われているのだが、聞慶市  
の場合、①地域の持つアイデンティティに忠  
実に戦略を立て、②長期的な視野で一貫した  
計画を実行し、③単なる観光開発でなくマー  
ケティングの次元に昇華させたことが、成功  
の要因になった。

聞慶市は、体系的かつ長期的な観光マーケ  
ティング政策を樹立することから始めた。そ  
の時重要なアイテムとなったのはまず「石炭」  
と「陶磁器」であり、その上位に「古道」が  
位置づけられた。ほとんどの観光投資事業は  
これらキーワードに収斂するように計画さ  
れ、それら以外のアイテムは付随的な地位、  
あるいは上記と連携させる地位に置いて上下  
関係をはっきりさせた<sup>35)</sup>。セールスポイント  
はそれらのアイテムを大自然の中で体験でき  
ること、マーケティングのターゲットはソウ  
ル首都圏からの行楽客とし、アイテム別に細  
部ターゲットを定めた。また広報のチャンネ  
ルとしてはソウルでは放送局や電車の中つり  
広告、繁華街でのイベント、全国的にはウェ  
ブサイトを活用した。このような戦略はアイ  
テム (item)、セールスポイント (sales  
point)、ターゲット (target)、チャンネル  
(channel) の4文字をとって「IPTC 戦略<sup>36)</sup>」  
と呼ばれた。これを初期に確定していたこと  
は、後に展開した細部施策を体系化し、観光



第 11 図 観光地としての聞慶の SWOT 分析

政策の「ぶれ」をなくす上で重要であった。

またマーケティングの方向性を導き出すための SWOT 分析<sup>37)</sup> においても示されるように (第 11 図)、聞慶市の観光地としての特性は、大都市から離れた山間奥地で、自然と共に歴史遺産を体感できることであると判断できる。聞慶市が古道を観光マーケティングの軸にすえたのは、的確な判断であったといえる。聞慶市内に位置していた複数の炭鉱が閉山した直後から、政府による廃坑地域の振興補助を受け、観光開発を開始した。これらの中には石炭博物館の建設やゴルフ場の整備などが含まれるが、この時点では古道と直接に関連するものはまだ考えられていなかった<sup>38)</sup>。

儒教文化圏観光開発事業は、「忠節の故郷」とのイメージが定着している慶尚北道の北部一帯の 11 市郡を「儒教文化圏」と規定し、「儒教」をキーワードとした観光開発を行うものである。2000 年から 2010 年の間に 1 兆 8,681 億ウォンの国費<sup>39)</sup>・地方費および民間資金を投入し、総計 189 件の開発事業を起こす (第 1 表)。最も事業数が多いのは安東市の 36 件

で、聞慶市はその半分以下の 14 件でしかなく、全体的にも少ないほうに属する。しかしながら、計画予算の規模は 2,403 億ウォンで安東、盈徳に次いで三位である。このことから、他市郡との比較で、いかに聞慶市が開発計画を絞り込み、「ばらまき」を抑えているかがわかる。その絞り込みの軸が、「道」であっ

第 1 表 儒教文化圏観光開発事業による自治体別総事業費 (2000 ~ 2010)

自治体	事業 件数	事業費 (百万ウォン)			
		国費	地方費	民間資本	計
安東市	36	137,031	147,463	201,102	485,596
栄州市	21	33,774	37,779	62,083	133,636
尚州市	20	24,708	29,980	36,200	90,888
<b>聞慶市</b>	<b>14</b>	<b>27,229</b>	<b>32,029</b>	<b>181,081</b>	<b>240,339</b>
義城郡	14	23,902	27,265	23,000	74,167
青松郡	14	27,485	29,485	44,948	101,918
英陽郡	12	27,286	31,695	25,240	84,221
盈徳郡	15	36,755	40,227	214,027	291,009
醴泉郡	15	26,814	28,862	59,040	114,716
奉化郡	13	27,986	25,059	17,515	70,560
蔚珍郡	15	27,769	29,664	123,594	181,027
合計	189	420,739	459,508	987,830	1,868,077

(慶尚北道文化観光局資料による)

第2表 「儒教文化圏観光開発事業」の内訳

事業名	期間(年)	国費	地方費	民間資本	計
①. 聞慶観光ルート開発	2000-2002	75	75	0	150
②. 観光案内センター運営	2000-2005	125	125	0	250
③. 宿泊休養拠点整備	2000-2007	2,872	2,872	104,021	109,765
④. 聞慶鳥嶺儒教文化資源整備	2000-2010	10,867	12,387	0	23,254
⑤. 鎮南橋畔文化遺跡整備	2000-2010	2,050	5,550	0	11,100
⑥. その他文化財補修(5件)	2000-2010	1,870	2,950	0	4,720
⑦. 慶尚監司交印及び到任行次再現	2001-2010	0	2,200	0	2,200
⑧. 加恩総合休養団地開発	2006-2010	3,820	3,820	62,300	69,940
⑨. 鎮南橋畔休養団地開発	2006-2010	2,050	2,050	14,760	18,860
合計	—	27,229	道費 10,308 市費 21,721 合計 32,029	181,081	240,339

単位：百万ウォン

注) 下線は古道の活用が含まれる事業

(聞慶市文化観光課資料による)

た。道を「儒教」と結びつけて、同事業の支援をより多く引き出すために、「科挙の道」の談論を最大限に活用した。儒教文化圏観光開発事業の支援を受けた聞慶市の観光開発事業の内訳は、第2表の通りである。

これらのうち、①の聞慶観光ルート開発、④の聞慶鳥嶺儒教文化資源整備、⑤の鎮南橋畔文化遺跡整備、⑦の慶尚監司交印及び到任行次再現<sup>40)</sup>の4件が、古道の整備に直接関わる計画である。

④の聞慶鳥嶺儒教文化資源整備では、聞慶鳥嶺科挙の道の復原、聞慶鳥嶺モニュメントの製作、ソンビ<sup>41)</sup>公園の造成、儒教文化館の建設などの事業を2004年までに完了した。このうち「科挙の道復原」は、前節で言及した鳥嶺道立公園内の本来の古道を整備するもので、未舗装のまま路盤整備をした後「壯元及第<sup>42)</sup>の道」として一般に開放された。後述の「道の博物館」と合わせて、鳥嶺道立公園を「古道」のテーマパークとする試

みである。「鎮南橋畔文化遺跡整備」では、鎮南関の復原、串岬遷道のうち鎮南関に近い2 km 区間の復原、姑母山城の城壁のうち273 m 区間の復原などが、段階的に施工された。2004年末の時点で事業継続中なのは、鎮南関の横にあった酒幕の再現、姑母山城の南側城壁(570 m)および城門の復原、隣接する古墳群の整備等である。政府の補助はあるものの、一年あたりの予算執行規模が小さいので、部分改修を続けているのである。

この他、儒教文化圏観光開発事業の対象にならない鳥嶺院<sup>43)</sup>の復原、幽谷駅の官衙復原、犬灘の渡し舟の再現などが市の独自事業として計画されている。

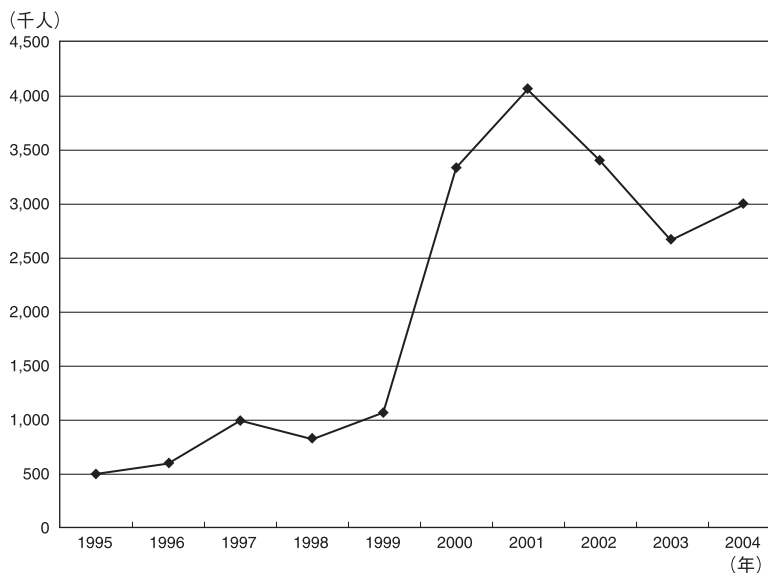
以上のようなハード面の整備と平行して、ソフト面、即ちコンテンツの充実も同時に計画された(第3表)。その核心になるものは、聞慶鳥嶺博物館の全面改装である。同館は鳥嶺に関する博物誌的な内容をこれまで扱ってきており、古道に関する展示はごく一部に過

第3表 嶺南大路「古道文化体験」観光資源開発事業の内訳

地区	事業名	備考
聞慶鳥嶺道立公園	<u>聞慶鳥嶺科挙の道復原</u> 鳥嶺院跡復原 牛車の運行 <u>慶尚監司交印及び到任行次再現</u> 巡邏軍巡回と時報の太鼓打ち 月明かり古道紀行 <u>道の博物館開館</u> 鳥嶺古道まつり開催	慶尚監司（道知事）の交代儀式 関門を守る衛兵の巡回再現 カップルに古道でのロマンスを提供 聞慶鳥嶺博物館の展示内容を変更
鎮南橋畔一带	<u>幽谷駅官衙復原</u> 犬灘の渡しと渡し舟復原 <u>姑母山城復原</u> <u>鎮南関復原</u> <u>串岬遷棧道復原</u> 古道探索コース開発	展示館、馬房、鍛冶場、酒幕など復原     犬灘から姑母山城まで約4 km

下線は儒教文化圏観光開発事業に含まれる事業

(聞慶市文化観光課内部資料による)



第12図 聞慶市の受け入れ観光客数の推移 (聞慶市文化観光課資料による)

ぎなかった。それを2007年までに総費用7,500万ウォンをかけて「道の博物館」に改装する<sup>44)</sup>。没个性的でありきたりな展示から、展示内容を「道」をキーワードにした聞慶鳥嶺の特化戦略に歩調をあわせ、かつ深化させるものである。このほか、「慶尚監司交印及び到任行次再現」や、「聞慶観光ルート開発」なども、ハードウェアの整備結果を十分に活用するための、コンテンツとして機能するよう計画されている。道路を作って周囲の造景を施し、箱物を建てるのが全てであった従来の公共部門主導の観光開発とは、この点で根本的に異なっている。他地域で整備された古道がほとんど観光地化していないのも、聞慶市のようなソフトウェアの不在、ひいては全体的な観光マーケティング戦略の不在によるところが大きいと思われる。

恩城炭鉱が閉山した10年前と比べると、聞慶市の観光客受け入れ数は6倍以上になっている(第12図)。2001年には年間406

第4表 主要観光地における受け入れ観光客の内訳

観光地	観光客数(人)		増加率 (%)
	2003年	2004年	
聞慶鳥嶺道立公園	890,009	806,163	-9
聞慶温泉	562,157	481,568	-14
石炭博物館	242,375	225,741	-6
陶磁器博物館	89,625	293,491	227
雲崗李康季記念館	11,854	13,747	15
観光クレー射撃場	10,314	13,363	29
自然休養林	8,103	10,746	32
青少年修練館	5,384	5,650	4
その他	853,000	1,176,450	37
合計	2,672,821	3,026,919	13

(聞慶市文化観光課資料による)

万人を記録して、これが最近十年間での最高値になっている。これは公営放送の大河ドラマ「王建」のオープンセットが作られたことによる、一時的な現象であり、ブームが去った2003年以降の数字が、純粋な観光需要の増加分と見ることが出来る<sup>45)</sup>。観光客の訪問先としては、鳥嶺道立公園が圧倒的である(第4表)。これは前述のオープンセットが公園内にあることも関係しているが、「科挙の道」のイメージが知られ渡った事によると思われる。

#### IV. おわりに

韓国で地方自治が始まって以降、各自治体ではブームともいえるほど、ブレースマーケティング、特に観光マーケティングの競争を繰り広げている。それはあたかも企業間の生存競争にも似ている。そして10年が過ぎた今、明らかに成功したところとそうでないところが分かれつつあり、各自治体の経済指標にも数字で成否が現れ始めている。成功できなかった自治体の多くは、型どおりの箱物開発を行い、他自治体との差別化がなされないアイテムを掲げ、官民の推進意欲や体系も不備な点が多い。そして何よりも、地元の何が「売り」になるのかを、歴史的・文化的なアイデンティティに立脚して考える視野が欠落し、またそれをマーケティングの次元に昇華させる術を持たない。

以上の点に関して、聞慶市の事例は未完成ではあるが、非常に大きな示唆を与える。それらは以下のようにまとめられる。第一に独自性を発揮できるアイテムを、地域アイデンティティに立脚して確立し、第二に統一コン

セプトの下で、体系的かつ長期的な戦略を樹立し、第三に単なる観光開発ではない「ブレースマーケティング」を実行し、最後にハードウェアの整備と有機的に結合した文化コンテンツを開発したことなどである。

また本論では言及しなかったが、上記のような戦略は、持続可能 (sustainable) でなければならない。韓国では一度開発した後に維持がなされずに荒廃する「使い捨て開発」が横行しているだけに、将来的な維持管理を視野に入れねばならない。いうまでもなく聞慶市の成功は、戦略樹立過程においての成功であり、結果的な成功ではまだない「半分の成功」にとどまっている。

同時に、これまで古道は観光開発によって「壊される」対象であったものが、それを観光開発の中心に据える「守られる」対象に変化した点は、観光マーケティングの質的变化を端的に表しているといえる。

本稿では自治体の政策に焦点を当てたため、市民参加や国の政策などに関しては言及できなかった。また、取り組み上の成功事例のみを取り上げ、失敗事例についても紹介できなかった。これらの点は、別の機会に補完していきたいと考えている。

〔追記〕本稿は2005年2月11日、金沢大学文学部第五回招請講演会（於：同大学サテライトプラザ）で発表した内容を大幅に加筆・修正したものである。講師として招待して下さった同大学地理学教室の神谷浩夫先生、論文作成に多くの助言を下された立命館大学地理学教室の河島一仁先生、編集過程でお世話になった江口信清先生、調査に全面的に協力して下さった韓国・聞慶市役所のアン・テヒョン学芸研究士、同文化観光課のイ・ジョンピル氏、オム・ウォンシク氏に、この場を借りてお礼申し上げます。

## 注

- 1) 2004年の実績で延べ入国者数5,818,138人で、うち71.9%にあたる4,184,992人が観光目的であった（韓国観光公社調べ）。
- 2) 当時は文化体育省、現在は文化観光省。
- 3) 韓国ではほとんどの広域自治体が政策シンクタンクを傘下に持ち、中央省庁も個別政策のために複数の研究所を擁する。殆どの都市マーケティング政策はこれらへの「用役（委託）」により研究・策定されるため、地域別・テーマ別にかんがりの研究成果の蓄積がある。
- 4) 代表的な論文には、以下のようなものがある。多くは事例研究の結果帰納的に理論を導出する形であるが、沈承姫と具東会のみ事例より理論に重きを置いている。
 

沈 承姫「文化観光の大衆化を通じた空間の社会的構成に関する研究」、ソウル大学校博士学位論文、2000、217頁（韓国語）。

李 ジニ「場所マーケティング戦略を通じた中文観光団地の活性化方策に関する研究」、観光学研究 25-2、2001、217～236頁（韓国語）。

李 政勲「空間政策手段としての不動産開発と場所マーケティング戦略：東京大都市圏を事例として」、大韓地理学会誌 37-1、2002、61～74頁（韓国語）。

李 武容「場所マーケティング戦略に関する文化政治論的研究：ソウル弘大地域クラブ文化を事例に」、ソウル大学校博士学位論文、2003（韓国語）。

白 善恵「場所マーケティングにおける場所性的人為的形成」、ソウル大学校博士学位論文、2004（韓国語）。

具 東会「都市文化戦略としての場所マーケティングと生活の質」、地理学研究 38-3、2004、215～226頁（韓国語）。

Yongseok, Shin: Collaboration and power relations among stakeholders in a community festival: The case of the Andong Mask Dance Festival, South Korea, *Ph.D. Thesis, University of Waterloo*, 2004, 237 p.
- 5) 新羅や高麗は純粋な意味での中央集権国家ではないが、地方の豪族たちが中央の強い統制下にあった時期が長かった。
- 6) 徐 栄一『新羅陸上交通路研究』、学研文化社、1999、63～79頁。
- 7) 科挙の通常試験は毎年一回首都で行われたため、応募者は徒歩で上京した。そのため、一般庶民の間では「官道」より「科挙の道」「ソウルに出かける道」と呼称された。
 

双方とも、「首都と直結する道」も意であり、官道の性格を代弁したものであることに変わり

- ない。
- 8) 『道路考』では六大路、『増補文献備考』では九大路、『大東地志』では十大路となっているが、大体の骨格は全て同じである。
- 9) 当時の呼称は「漢城」または「漢陽」であった。ただし口語では「みやこ」の意の一般名詞である「ソウル」も使われた。
- 10) 前掲8) 参照。
- 11) 李朝時代の地方行政組織は、広域には八つの道があり、その中に府・牧・郡・県などの基礎行政単位があった。府・牧・郡・県の官衙所在地を邑または邑治といい、官道とその支線は全ての邑治を経由するようになっていた。
- 12) 『大東地志』が発刊された19世紀中盤の数値で、実際には統廃合を繰り返す、絶えず増減していた。
- 13) 朝鮮半島は全土の約70%が山地である。
- 14) 「新作路」と呼ばれ、韓国統監府及び朝鮮総督府が全国的な路線網を構築した車両通行が可能な道路。
- 15) 聞慶市以外の代表的な事例としては、関東大路の大関嶺、三南大路のカルチュエ(峠)、嶺南大路の洛東津などがある。
- 16) 駅は古代日本の駅と似た構造を取っており、人馬の継ぎ立てと公務旅行者の宿泊などの機能を持っていた。站は早馬や飛脚用の継ぎ立て施設で、軍事的に特化していた。
- 17) 半公営の旅籠。高麗時代から存在したが、朝鮮中期には衰退し、酒幕に取って代わられた。現在も集落名として多くの「院」地名が残る。
- 18) 近世日本の茶屋と木賃宿を併せたような機能を持つ民営の交通施設。多くは道路沿いに立地し、通常の農業集落からは独立していた。現在もごく一部が営業を続けているが、宿泊の機能は失われている。
- 19) 関連する主な先行研究は以下の通り。  
 崔 永俊『嶺南大路』、高麗大学校民族文化研究所、2004、325頁(韓国語、2004年に全面改訂版を発行)。  
 趙 炳魯『韓国駅制史』、韓国馬事会、2002、398頁(韓国語)。  
 金 鍾「朝鮮後期漢江流域の交通路と場市」、高麗大学校博士学位論文、2002、312頁(韓国語)。  
 轟 博志「大東地誌の『東南至平海三大路(関東大路)』の経路比定」、文化歴史地理 14-1、2002、85～108頁(韓国語)。  
 轟 博志『『海行総載』に描かれた朝鮮通信使国内行路の復原』、文化歴史地理 16-1、2004、323-334頁(韓国語)。
- 20) 「ソウルに出かける道」の意。
- 21) 「県」は府牧郡邑のうち最も邑格の低い行政単位。邑格は土地の肥沃度、歴史的経緯、人物の輩出など複合的な要因で決まり、また政治的要因でしばしば変動する。
- 22) 『新增東國輿地勝覽』巻二十九、聞慶県属県条参照。加恩は現在の加恩邑一帯。
- 23) 慶尚道北部の開発を目的に、地元有志と内地の資本が合同して設立した「朝鮮産業鉄道」に端を発する。京釜線金泉駅を起点とし、尚州、店村を経て安東に至る全長106.1kmの路線。
- 24) 「店」は酒幕の別名であり、「店村」という地名は「酒幕が集積した村」という意味の普通名詞でもあった。
- 25) この鉄道(聞慶線)は1995年に列車の運転を中断し、休線状態になっている。
- 26) この地域は峻険であるため、鉄道や高速道路は遥かに南の秋風嶺で背梁山脈を越えていた。このことも、聞慶邑衰退の一因といえよう。
- 27) 次項の説明との整合性を考慮して、この項では「儒教文化圏開発事業」着手前(1999年時点)での保存状態を述べる。
- 28) 鳥嶺(チョリョン)はその訓読みである「セジェ」と混用して呼称され、その基準は一定でないが、本稿では便宜上「鳥嶺」に統一する。
- 29) 高麗時代までは東に隣接する鶏立嶺(ハヌルチュエ)が利用され、鳥嶺は李朝初期に新たに開削された峠である(『新增東國輿地勝覽』巻二十九、聞慶県山川条参照)。
- 30) 兔(ウサギ)に導かれる道という意味で、訓読みをして「トキビリ」とも呼ばれる。
- 31) 『大東地志』巻之九、聞慶県嶺路条。「龍淵東崖上繞峭壁下・深淵歌危隘窄因鑿石爲棧道索紆屈曲(後略)」
- 32) 車両は棧道には入れないので、鎮南橋を架設して南岸へ渡るルートの新設した。現在の国道はここを迂回するルートに変更されている。
- 33) 鎮南関の北側、新院里石集落での聞き取りによる。
- 34) 市当局へ「道」文化の重要性を啓蒙するに当たって、鳥嶺博物館の活動は重要な役割を果たした。特に鳥嶺博物館の編著による『道の上の歴史、峠の文化』(実践文学出版社、2002、342頁)は、特定の地方の古道を「遺産」として照明した画期的な書であった。
- 35) 例えば聞慶温泉および宿泊団地の開発、クレー射撃場、鉄道の廃線を利用したレール自転車コースなど。
- 36) 「IPTC」は本来商品販促に使われる概念であるが、韓国ではシティセールスの方向性を設定する際に広く援用されている。この項は聞慶市文化観光課での聞き取りをもとに、筆者が整理した。
- 37) これも本来企業マーケティング戦略樹立の為

- のツールで、マーケティングを行うアイテムについて長所 (Strength)、短所 (Weakness)、機会 (Opportunity)、脅威 (Thread) を比較検討するもの。
- 38) 趙 アラ「文化媒体の立地と文化観光地の発達：慶北聞慶市を事例に」、ソウル大学校修士学位論文、2002、42～46頁 (韓国語)。
- 39) 内訳は国費 4,207 億ウォン、地方費 4,595 億ウォン、民間資金 9,878 億ウォン。さらに国費は文化観光省費と文化財庁費に、地方費は道費と市郡費に分かれる (数字は慶尚北道庁文化観光局の内部資料による)。
- 40) 鳥嶺の麓、交亀亭で執り行われた慶尚監司 (道知事) の任務交代式。
- 41) 前近代の官職の無い学識者。ここでは科挙を受けに行く人のこと。
- 42) 科挙に主席で合格すること。
- 43) 鳥嶺道立公園の中、上草里にあった院。外壁のみ残っている。
- 44) 具体的には「道のテーマ館」をメインとし、分水界の自然・文化を扱う「白頭大幹館」、聞慶地域の民俗を扱う「歴史民俗館」の構成となる (聞慶鳥嶺博物館が聞慶市に宛てた公文に依る)。
- 45) 国営 KBS テレビによる『太祖王建』で、2000年から2001年にかけて放映された。撮影セットが一般に開放されたことも、聞慶の観光広報に大きな影響を与えたと思われる。