

## ホーチミン市におけるバックパッカーエリアの空間的特徴

大塚直樹\*・丸山宗志\*\*

\*亜細亜大学国際関係学部, \*\*立教大学大学院生

本論文では、ホーチミン市におけるバックパッカーエリアの空間的特徴として以下の3点を指摘した。第1に、かつてのサイゴン駅の沿線地域に位置するバックパッカーエリアには、部分的であれ鉄道駅に関連した業種が立地していた点を旧版地図の分析から示した。第2に、バックパッカーエリアの中核をなす4本の街路は、業種別構成を確認すると、それぞれ独自のパターンをなしている点を示した。第3に、街路別の特徴は、バックパッカーエリアの拡張過程を反映していると推察される点を指摘した。以上から、ホーチミン市におけるバックパッカーエリアは、オルタナティブツーリズムが展開される均質な空間ではなく、街路ごとに特徴をもった都市空間であることを明らかにした。

キーワード：旧版地図・旅行ガイドブック・旧サイゴン駅・バックパッカーエリア・ホーチミン市

### I はじめに

バックパッカーに関する先駆的研究では、バックパッカーは、マストツーリズムへの対抗概念から「カウンターカルチャーとしてのガイドブックや旅行経験者の口コミを利用して情報を収集しつつ旅をする人びと」と定義されている。また、その特徴として、ホテル代を節約しながら長期滞在すること、現地の人びとや他の旅行者との交流を楽しむこと、パッケージツアーではなく個人旅行を好むこと、滞在先の日常生活に対して積極的に興味を持つこと、などがあげられている (Loker-Murphy and Pearce, 1995)。

この研究を経て、Richards and Wilson (2004) や Hannam and Diekmann (2010) が体系的な研究を行った。前者の論集のなかで、Richards and Wilson は、バックパッカーを *global nomad* として捉えた。*global nomad* とは、物理的・文化的な障壁を簡単に乗り越え、常に差異を求めて移動する人びとの特徴を示した概念である。具体的には、バックパッカーはひとたびある場所での経験を消費し終わると、すぐに新しいものを求めて他の場所へ絶えず移動し、そのノマド的な性格

はエンクレーブ間を結ぶ循環的なルート形成およびその整備に寄与していることが指摘された (Richards and Wilson, 2004)。

これに対して、Hannam and Diekmann は、後者の論集のなかでバックパッカーの質的な変化をフラッシュパッカーの出現として捉える視点を提示した。フラッシュパッカーとは、おもに20代後半から30代の旅行者を指し、従来のバックパッカーと比較して年齢層が高いという。また、狭義のバックパッカーとの交流を保ちながらも、高価なバックパックやキャスター付きのケース、ノートパソコンやフラッシュドライブ、携帯電話などを所有して、多様な宿泊先に滞在する点に特徴があるとされる (Hannam and Diekmann, 2010)。以上のような研究は、観光主体としてのバックパッカーやその旅の変遷プロセスを明らかにしてきた。

ベトナムを含めた東南アジアは、こうしたバックパッカーが目指す旅の目的地のひとつにあげられる (Pryer, 1997)。一般的には、主としてリュックサックを背負った旅行者が集う空間が、バックパッカーエンクレーブ (飛び地) と名付けられることが多い。東南アジア地域におけるバックパッ

カーやバックパッカーエンクレーブの研究としては、たとえば、バックパッカーの旅行ルートを検証することで、バックパッカーが観光地の新規開拓に果たす役割について論じたもの (Pryer, 1997)、ローカルかつ多様な体験や交流を求めるバックパッカーの観光行動について明らかにしたもの (Muzaini, 2006) などがあげられる。

また、バックパッカーによる経済効果を分析したものとして、Scheyvens (2002) は、従来閑却されてきたバックパッカーの旅が途上国の経済発展、とくに地域レベルのそれに寄与する可能性を指摘した。よりミクロな研究としては、インドネシアを事例とした Hampton (1998) やタイを事例とした Cohen (2006)、ラオスを事例とした横山 (2009) などがあげられる。これらの研究では、バックパッカーツーリズムのポジティブな経済効果のみならず、当該コミュニティの人びとが必ずしも受益者になっていないこと (Cohen, 2006) や観光開発がもたらす経済格差の問題 (横山, 2009) も指摘されている。

ベトナムにおけるバックパッカー研究では、バックパッカーエンクレーブの形成過程における口コミ空間としてのカフェが旅行産業において重要な役割を果たしていること、そのカフェと地方行政とがミクロな相互関係を築いていることが明らかにされている (Lloyd, 2003; 2006)。

しかしながら、これらの研究では、オルタナティブツーリズムの実践によって形成されたバックパッカーエンクレーブそれ自体がアプリオリに扱われてきた傾向がみられる。これに対して、Wilson and Richards は、バックパッカーエリアの空間的なダイナミズムに着目して、理論上とは異なり現実的なバックパッカーエンクレーブが飛び地空間ではなく、地元の人びととの交流やエンクレーブ内外の透過性といった相互交渉的側面を有することを指摘した (Wilson and Richards,

2008)。

また、バックパッキングを実践する人びとのもつ特徴が、オルタナティブツーリズムの概念と必ずしも整合性をもたない点も指摘されている (Spreitzhofer, 1998)。さらに、タイ・パーイにおけるバックパッカーエンクレーブの事例では、観光開発が進む過程において、地域内でのバックパッカーとそれ以外の外国人個人旅行者との対立関係がみられず、両者の境界線が不明瞭になりつつある点が言及されている (Cohen, 2006)。

そこで本稿では、バックパッカーが集まる空間を動態的な相互交渉の場として捉え、ホーチミン市 (旧・サイゴン) という都市空間における歴史的構築物のひとつとして描写することを試みる<sup>1)</sup>。実際、ホーチミン市のバックパッカーエリアは、同市における観光の中心地域から南西1kmに位置しており (図1)、その北側にはかつて鉄道駅が存在していた。つまり、歴史的にみれば、現在のバックパッカーエリアはかつてのサイゴン (現・ホーチミン市) の都市空間に部分的であれ包摂されていた。さらに近年では、前述したようなフラッシュパッカーと呼ばれる、なかば大衆化したバックパッカーが当該エリアを訪れ、宿泊するケースが散見される。

以上をふまえて、本論文は、ベトナム南部ホーチミン市に形成されたバックパッカーエリアを対象として、その空間的特徴を明らかにすることを目的とする<sup>2)</sup>。

本研究では、対象地域における歴史的背景を考察する手がかりとして、それぞれフランス植民地時代およびベトナム共和国時代に作製された旧版地図を用いた。また、対象地域のバックパッカーエリアとしての形成および変容過程を把握する目的から、旅行ガイドブック『地球の歩き方』による紹介記述を参照し、当該エリアの時系列的な記述について分析した。これらの作業にくわえて、

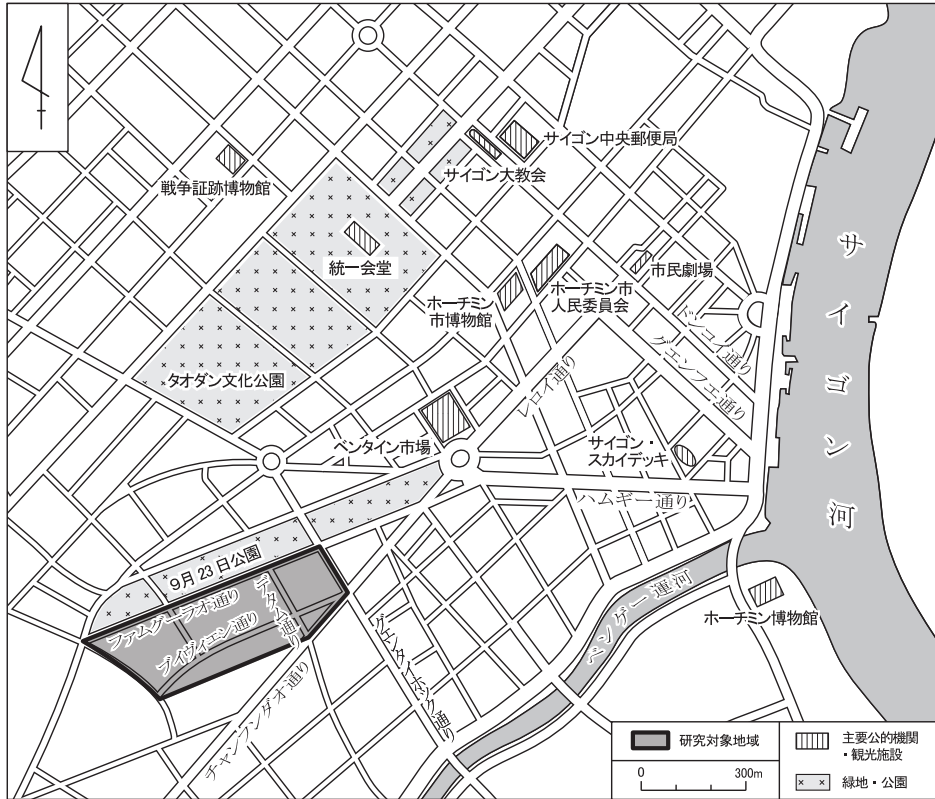


図1 ホーチミン市中心部と研究対象地域の位置

業種構成に着目した現地調査を実施することで、当該エリアにおける現在の空間利用状況を確認すると同時に、現在に至るまでの変遷過程について考察することを試みた。

なお、筆者らは、ホーチミン市街地を対象として、旧サイゴン駅（現・9月23日公園）を中心としたエリアがかつての物流の中心的機能を果たしていたこと<sup>3)</sup>、鉄道駅の立地が現代の都市景観にも部分的に刻み込まれていることを明らかにした（松村・大塚，2012）。また、旧ガーデン城の囲郭地区では、都市機能が連続性を有しており、その特徴が行政機能をもった施設の集積であることを指摘した（大塚ほか，2014）。とくに、旧サイゴン駅を起点としたゲートウェイ的性格がホーチ

ミン市のバックパッカーエリアの形成と関連している可能性を示唆した（松村・大塚，2012）。本稿は、その継続的な論考に位置づけられる。

## II 旧版地図にみるバックパッカーエリア

### 1. フランス植民地時代の旧版地図

ここでは、旧版地図を用いて、対象地域における歴史的背景について検討したい。図2は、フランス植民地時代に作製された1万分の1地図（PLAN DE SAIGON）のうち、現在のバックパッカーエリア周辺を抜き出したものである。図1と比較してみると、ホーチミン市における当該エリアは、植民地時代にも存在したベントイン市場（当時の中央市場）の南西に位置し、ハムギー通

り・レロイ通り・グエンフエ通りが織りなす三角形の一頂点を成していることがわかる。具体的には、ベントイン市場からサイゴン河港へ東に向かう街路がハムギー通り、ベントイン市場から市民劇場へ北東に向かう街路がレロイ通り、ホーチミン市人民委員会とサイゴン河港とを結ぶ街路がグエンフエ通りである。

この3本の街路は、歴史的にはサイゴン河港とベントイン市場とを結び付ける物流の拠点であった。とくにグエンフエ通りとレロイ通りは、かつてはサイゴン河支流の川筋であり、19世紀末にサイゴン河港が開港すると、中央に水路が流れる構造をもつ道路へと改造された。この構造を利用することで水上物流が機能し、街路沿いには多くの商店が立地した（大田，2003）。つまり3本の街路からなる三角地帯は、フランス領インドシナ時代のサイゴンにおける物流のハブとして機能していた。

再び図2に目を転じると、ベントイン市場前のロータリーの南西に、駅舎のような建造物が隣接していることが確認できる。当該敷地には現在、9月23日公園が所在するが、ここにはかつて鉄道駅が立地していた。鉄道駅は当時サイゴン駅と呼ばれ、メコンデルタの主要都市・ミトーとを結ぶサイゴン－ミトー鉄道のターミナル駅としてフランス植民地時代に開設された。その後、サイゴン駅は仏領インドシナ南北を結ぶ鉄道のターミナル駅ともなった。

また、グエンタイホック通りとデタム通りとの間には、相対的に敷地面積が広い建造物が示されている（図2）。この区間に凡例が存在しないことから推測の域を出ないものの、鉄道駅に関連した施設の集積が予想される。同様に、現在のファムグーラオ通りの南側にも敷地面積の広い建造物が散見される。しかし、地区全体としての土地利用は、周囲のエリアと比較して非集約的であった

ことが確認できる。たとえば、現在のブイヴィエン通りに相当する街路は細い実線で描かれており、街路沿線には建造物の存在が確認されない。このことから、とりわけ地区の南西側においては、粗放的な土地利用状況であったことが推察される。

以上から、現在のバックパッカーエリアは、フランス植民地時代当時において、サイゴン河港とベントイン市場を結ぶ三角形の頂点であり、かつベトナム各地への物流拠点であったサイゴン駅の南側に近接していたこと、敷地面積の広い建造物が散見されたものの、全体として非集約的な土地利用であったこと、また、エリアの南西方面では、より粗放的な土地利用状況を呈していたことが確認された。

## 2. ベトナム共和国時代の旧版地図

図3は、ベトナム共和国時代の1万分の1旧版地図（INDOCHINA CITY PLANS : SAIGON）から図2と同一の図幅を抜粋したものである。この地図は1958年に発行され、1961年に再版されている。図2との比較によれば、まず現在のブイヴィエン通りに相当する街路の整備が進んだ点を確認され、街路の整備に応じて、通りの両側に建造物が立地し始めた状況がみてとれる。次に、ファムグーラオ通りの西側、ドークアングアウ通りに直行するエリアまで建造物が確認できるようになったことがあげられる。

また、興味深いのは、図2においてデタム通り西側に散見された建造物が、図3では確認できない点である。さらにファムグーラオ通り・デタム通り・ブイヴィエン通り・ドークアングアウ通りに囲まれたエリアの内側には、図2でみられなかったトーンの使用が認められる。地図中において同様のトーンが施された他の地域から類推すると、この区画では、低湿地帯もしくは少なくとも非都



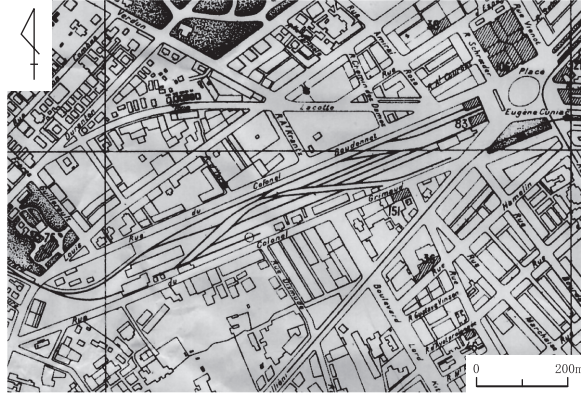


図2 フランス植民地時代におけるバックパッカーエリアとその周辺  
(立教大学アジア地域研究所所蔵旧版地図(1万分の1)より抜粋・加筆)



図3 ベトナム共和国時代におけるバックパッカーエリアとその周辺  
(テキサス大学オースティン校図書館所蔵旧版地図(1万分の1)  
<<http://www.lib.utexas.edu/maps/Vietnam.html>>より抜粋・加筆)

市的な土地利用状況を呈していた可能性が高い。

現在、上記四つの街路に囲まれたエリアは、その内部に多くの路地を含んでおり、稠密な土地利用かつ雑然とした区画をなしている。このことから、当該エリアでは、未使用地を含めた非集約的な土地利用を経て、住宅などの建造物が不法住居化されていった可能性がうかがえる。後述するように、デナム通りの東側と西側にみられる街路景観の差異は、こうした歴史的背景を反映した結果と考えられる。

さらに、1958年は、サイゴンーミトー鉄道が

廃線となった時期と一致している(松村・大塚, 2012)。メコンデルタ方面への路線が廃止されたことで、ホーチミン市の流通ルートが変化し、このエリアが変貌していった可能性もある。以後の当該エリアの状況については、1970年代の近藤紘一のルポルタージュによって紹介されるものの、その詳細は明らかではない<sup>4)</sup>。しかし、少なくともベトナム戦争終結までは北上する鉄道網のターミナル駅としてサイゴン駅が存続したことから、鉄道駅に関連した施設や業種の集積が進んだことが推察される。

以上から、1950年代後半の当該エリアは、鉄道駅を起点としつつ、一方で南側のブイヴィエン通りへ、他方で西側のドークアングア通りへと都市化がゆるやかに進展していったことが確認できる。

### Ⅲ 旅行ガイドブックの記述

#### 1. 分析対象としてのガイドブック

旅行ガイドブックは、アメリカのヒッピー文化に起源をもつとされるバックパッカーが東南アジアに出現するきっかけとなった。その先駆けとして、1973年にはLonely Planet社によるガイドブック *Across Asia on the Cheap* が出版された (Pryer, 1997)。同書は、Lonely Planet社を創設した Tony Wheeler とその妻による個人旅行の記録であり、1975年に再版された。つまり、旅行ガイドブックそれ自体が、パッケージ化されていない旅行、言い換えればバックパッカーツーリズムの産物であったと捉えることもできる。さらに1975年には、同社から *Southeast Asia on a Shoestring*<sup>5)</sup> がオーストラリアにおいて出版され、東南アジアを目的地としたパッケージツアーではない個人旅行の可能性が切り開かれた (Spreitzhofer, 1998)。

日本においては、ダイヤモンド・ビック社刊行の『地球の歩き方』を旅行ガイドブックの先駆けと捉えることができる。山口・山口 (2009) によれば、『地球の歩き方』の原型は、同書の創設者たちが企画した「自由旅行」の参加者に提供された無料特典であったという。「自由旅行」では、パッケージツアーが主流であった当時の日本社会にあって、現地の宿泊・移動等を各個人の裁量に任せた、なかば非パッケージ化された語学研修を主目的とする旅行が提供された。この「自由旅行」の体験記をまとめて、次の旅行説明会で配布された資料が『地球の歩き方』の原点となった (山口・山口, 2009)。

このことから、初期の旅行ガイドブックは、まずは人びとが旅をしたその個人的な記録であり、副次的にこれから旅をする人びとへの水先案内人的な役割を果たしていたことがわかる。換言すれば、旅行ガイドブックは、旅した人びとが現地社会をどのように捉え、解釈していたのかを、部分的であれ反映した産物と措定することもできる。

『地球の歩き方』のベトナム編、つまり書名にベトナムと明記された『地球の歩き方』は、1989年に初めて出版された。ベトナムに関する同社のガイドブックは、当初『地球の歩き方 フロントニア』と題されていたが、1994年に「フロントニア」の語が削られ、『地球の歩き方 ベトナム』<sup>6)</sup>として初版が刊行された。

#### 2. 『地球の歩き方』にみるバックパッカーエリア

表1には、『地球の歩き方』における現在のバックパッカーエリアに関する掲載内容の年代別推移を示した。左列から、出版年・総頁数・ホーチミン市の解説部分におけるバックパッカーエリアの掲載頁数・見出し・掲載地図の数・キーワードとした。キーワードでは、バックパッカーエリアが紹介される際に象徴的と考えうる単語をピックアップした。表1によれば、当該エリアは、『地球の歩き方』1995年版によってはじめて紹介され<sup>7)</sup>、その後、記述内容の変化をともないつつも最新号まで掲載され続けている。

まず、見出しの変化に注目すると、次のような3段階に分けることができる<sup>8)</sup>。それぞれ、「リーズナブルな旅ならファンゲラオ通りをめざせ！」(1995～2000年)、「リーズナブルな旅ならデナム通りを目指せ！」(2001～2007年)、「ベトナム最大のバックパッカーエリア ブイヴィエン通り&デナム通り」(2008～2014年)である。旅行ガイドブックの見出しの変化は、エリア紹介の内

表1 旅行ガイドブックにみるバックパッカーエリアの記述の推移 (1989～2014年)

時期 区分	出版年	総頁数	当該エリア 解説頁数 <sup>2)</sup>	見出し	地図数 (タイトル <sup>3)</sup> )	キーワード <sup>1)</sup>								
						安宿 エリア	庶民の 生活	個人 旅行者	カオサン ロード	物価の 安さ	格安 ツアー	バック パッカー	旅行者に 必要な物 <sup>4)</sup>	便利/ おしゃれ
	1989	158	0											
	1992	155	0											
	1994	232	0											
1	1995	248	2		1(フ)	○	○	○	○	○				
	1996	264	3	リーズナブル	1(フ)	○	○	○	○	○				
	1997	296	4	な旅ならファ	1(フ)	○	○	○	○	○				
	1998	322	4	ンゲラオ通	1(フ)	○	○	○					○	
	2000	341	4	りをめざせ!	1(フ)	○	○	○						○
2	2001	355	4		2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	
	2002	354	4		2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	
	2003	387	5	リーズナブル	2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	
	2004	403	5	な旅ならデタ	2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	
	2005	403	5	ム通りを目指	2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	
	2006	409	5	せ!	2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	○
	2007	409	5		2(フ)(デ)	○	○	○				○	○	○
3	2008	453	2		1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○
	2009	453	2	ベトナム最大	1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○
	2010	453	2	のバックパッ	1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○
	2011	453	2	カーエリア	1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○
	2012	453	2	ブイビエン通	1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○
	2013	453	2	り&デタム通	1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○
	2014	453	2	り	1(ブ・デ)	○	○				○	○	○	○

1) キーワードについては、ガイドブックのホーチミン市の紹介の中で言及がされている場合「○」。

2) BPエリアの解説頁数には、本文のみでなく、地図・写真が紹介されている部分も含む。

3) 地図のタイトルについて、(フ)はファムゲラオ通り、(デ)はデタム通り、(ブ)はブイヴィエン通りが表記されていることをそれぞれ示す。(ブ・デ)は、ブイヴィエン通り・デタム通りが併記されていることを示す。

4) 「旅行者に必要な物」とは、ここでは国際電話、旅行会社、Eメール受信サービス(インターネットカフェ)、両替、土産物店などを含む。

(各年版『地球の歩き方』により作成)

容の変遷ともほぼ一致する。したがって、時期ごとに当該エリアがどのように表現されていたのか、その特徴を確認することができる。

### 1) 第1期(1995～2000年)

まず第1期の紹介では、安さが前面に打ち出されている。具体的な記述をみると、安さを求めて旅行するのであれば、個人で旅行をする必要があり、結果として、パッケージツアーでは体験できないような庶民の生活の一端にも触れること

ができるという論理が展開されている。

ここで特筆すべき点として、以下の3点があげられる。最初に、この時期からすでにカフェがツアーを催行する形態がみられたことである。1995年版には「これらのカフェではいろいろなミニバスツアーも主催している」という記述がみられる。1986年のドイモイ政策以後、人の移動に対する規制が緩和され、段階的に外国人観光客を受け入れるようになった社会的状況を考慮すると、

外国人向けのカフェが早い段階から開かれ、かつ多機能化が進展したことがうかがえる。

次に、1997年版まで、エリアを表現する際にバンコクの安宿街であるカオサンが参照され、「サイゴンのカオサンロード」と紹介されている点である。つまり、この時点においては、カオサンに例えることで、当該エリアのイメージを容易にしていたと考えられる。

最後に、ブイヴィエン通りについての記述である。1995年版では「ブイヴィエン通りを戻ってみよう。こちらはファングーラオ通りのような旅行者向けのカフェなどは少なく、仕立て屋や理髪店、雑貨屋などが並んでいる」とあり、また1996年版では「ブイヴィエン通りを戻ってみよう。こちらは民家や商店の上階を改装した小さなゲストハウスが両側に並んでいる」とされている。ここから、必ずしも（外国人）旅行者向けのエリアではなかったブイヴィエン通りが、少しずつ旅行産業に組み込まれていく状況が想定される。

## 2) 第2期 (2001～2007年)

第2期の紹介では、見出しの変化から類推できるように、バックパッカーエリアの中心がデタム通りに遷移しつつあることがうかがえる。事実、デタム通りの地図が1枚追加されている。紹介内容について第1期と比較してみると、安さという表現が強調されなくなる。第2期のガイドブックでは、個人旅行者向けの安宿エリアであることが紹介されるものの、物価の安さや安いツアーという語句が確認されない。

注目点として、第1に、バックパッカーという単語が2001年版に初めて登場することがあげられる<sup>9)</sup>。2001年版において、当該エリアは「世界じゅうのバック・パッカーが集まって来る安宿街の始まりだ」と紹介されている。用語登場の背景には、1996年に猿岩石の旅企画番組が放映され、無銭旅行のバックパッカーという紹介で大ブーム

になったことがあげられる（山口・山口，2009）。結果として、バックパッカーという単語が一般化し、この語を使用することで当該エリアをより具体的にイメージさせられるようになったのであろう。

第2に、旅行者に必要な物が揃うエリアという表現がみられるようになった点があげられる。つまり、単純に安い旅行ができるだけではなく、旅行に必要な一定水準以上のアメニティを提供できる場所として紹介されるようになったと捉えられる。また、2004年版には「最近欧米人のバックパッカーが集まり始めているのがドークアンダウ通り。まだ静けさも残されているが、ミニホテルやレストランがオープン。細い路地にもゲストハウスがびっしりと建ち並んでいる」とあり、バックパッカーエリアが西に漸進的に拡張してきた状況が推測される。

## 3) 第3期 (2008～2014年)

第3期には紹介方法が一新されている。まず第2期までと比較してガイドブックの総頁数が増加したにもかかわらず、当該エリアの掲載が5ページから2ページへと減少している。同時に当該エリアに関する地図の枚数も1枚に減少している。最大の特徴として、当該エリアがバックパッカー的観光を経験できる場所というニュアンスで表現されるようになった点があげられる。見出しにバックパッカーエリアの表現が使用されているにもかかわらず、個人旅行者という表現が削除される。これにかわってコンビニエンスストアに代表される便利さが強調されるようになり、おしゃれなエリアや格安ツアーが体験できる場所として記述されている。このことから、さまざまなツーリストが訪れる場所として位置づけられるようになったと考えられる。

実際、2008年版には「ホーチミンの中心部からやや離れた立地にあるものの・・・」との記



述が登場する。第3期以前には、高級ホテルの立地する中心部と対照的な安宿エリアとされていたが、この年から中心部との距離感が記述の前面に出てきている。視点を変えると、高級ホテルに宿泊するような人びとが訪れる可能性のあるエリアと想定されるようになったと捉えることもできる。さらに「もうひとつのツーリストティックな場所」という表現からも、バックパッカーエリアが観光スポットとして位置づけられるようになったことが推察される。

また、2008年版には「急増するインド料理店」という小見出しが使われるようになり、2010年版になると、これは「エスニックグルメが集結」という小見出しに変わる。このことから、この時期からさまざまなツーリストの多様なニーズに合わせて、レストランの多国籍化が進展したことがうかがえる。ただし、レストランの多様化／多国籍化の背景にはグローバルな人の移動が活発になってきたことも関係していよう。たとえば、必ずしも観光を目的としない南アジア系の人びとの流入によって、そうした地域のレストランが増加している可能性も十分考えうる。

以上でみてきたように、見出しに登場する街路名は、当該エリアの地理的な拡張過程を想像させる。すなわち、バックパッカーが集う空間として、まずはファムグーラオ通りが注目され、その後はデタム通り、さらにはブイヴィエン通りへとエリアが拡張していくプロセスである。ファムグーラオ通りに関心が集まった背景には、当該街路がかつての鉄道駅に隣接していたことから、乗降客を対象とした業種が集積しており、そうした施設が現在の旅行関連産業に転用されたことが推察される。

#### IV バックパッカーエリアの空間的特徴

##### 1. エリア全体の空間構成

ここでは、現地調査に基づいて、現在のバックパッカーエリアの空間的特徴について検討したい。図4には、ファムグーラオ通り・デタム通り・ブイヴィエン通り・ドークアングダウ通りの4街路に面した建造物の分類別の業種構成を示した。ただし、ファムグーラオ通りについては、街路北側は9月23日公園に面しているため街路南側のみデータを提示した。なお、業種については、原則として建物1階の状況を確認している。また、上層階で機能が分化している建造物については後述する。

まず、エリア内の総数427件の建造物のうち、全体の半数以上（約55%）が飲食店と旅行会社・ホテル（ミニホテルやゲストハウスなどのすべての宿泊施設を含む）によって占められている。ここから、当該エリアが観光に特化した空間であることがみてとれる。飲食店および旅行会社・ホテルの割合は、ほぼ同率の約27%ずつを占める。

次に構成比率が高い分類は、小売店の約17%となっている。この分類には、土産物店のほか、各種買回り品店が含まれる。続いてサービス業が4番目に高く約12%を占める。この分類には、主としてギャラリーやタトゥーショップ、オートバイのレンタル店などが含まれる。さらに生活雑貨店が続き、この分類にはコンビニエンスストアや売店、薬局などが含まれている。これらは、明確に特定できないものの、その多くが旅行者を志向した店舗といえよう。このように、当該エリアにおける観光空間としての特徴が顕著に現れている。

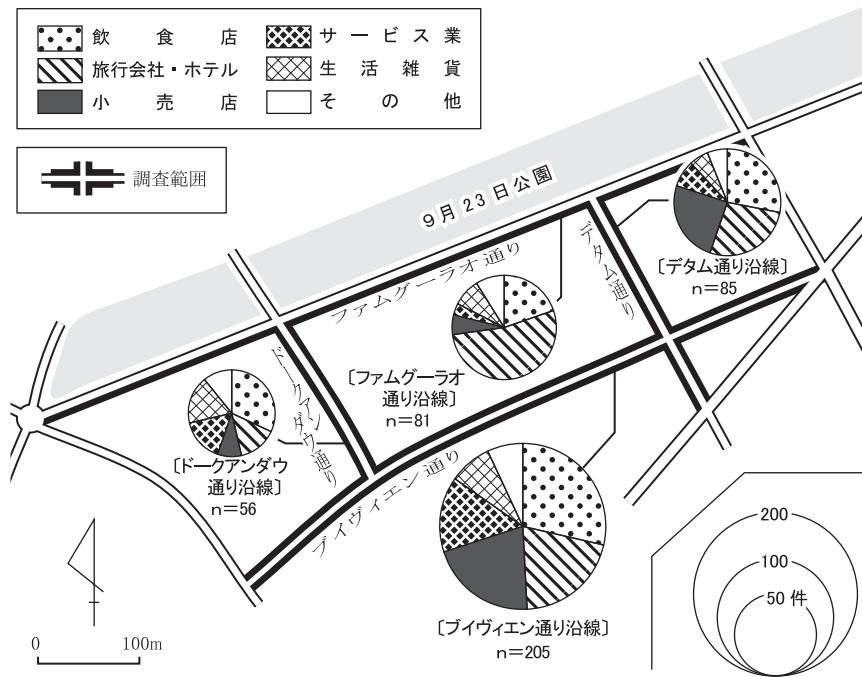


図4 バックパッカーエリアにおける街路別業種構成（2015年）

（現地調査により作成）

## 2. 街路別にみる布置構成の特徴

表2には街路別での業種構成比率を示した。ここから街路ごとの空間的な特徴がみてとれる<sup>10)</sup>。まず、ファミグーラオ通りにおいては、旅行会社・ホテルの割合が高く、これらが沿線店舗の約53%を占めている（図5）。これに飲食店を含めると、街路沿線における占有率は約73%となる。旅行会社・ホテルの内訳についてみてみると、旅行会社が24件立地し、街路における占有率（約30%）は他の街路と比較して卓越している。また、街路沿線における8件のホテルのうち、当該エリアにおいて唯一の大型ホテル（同系列のホテル2件）が立地している点でも特徴を有している。さらに、旅行会社とホテルが併設された建造物が11件立地しており、こうした建造物では、1階に旅行会社の受付とホテルのフロントが併設されて

いるパターンが多い。例外として、ホテルのフロントが2階に置かれる場合もある。

また、前述のように当該エリアにおいてはいち早く市街地化が進展していたファミグーラオ通りでは、まずは外国人観光客が利用するようなカフェが存在し、それらがパッケージツアーに参加しない個人旅行者への口コミ情報を提供する場となっていたとされる（Lloyd, 2006）。このことから、そうしたトラベラーズカフェの一部が専門の旅行会社へと転身し、同時に宿泊施設を併設する一方、当該エリアに集まって来る旅行者を当て込んでホテル業に特化するような人びとが出現してきたことが推察される<sup>11)</sup>。さらに、ファミグーラオ通りは、銀行やオフィスビルを中心として、大規模な敷地面積を必要とする金融業務施設が集積している点にも特徴がある。

表2 街路別業種構成の内訳（2015年）

分類	業種	街路別				エリア全体 n = 427
		ファムグーラオ n = 81	デタム n = 85	プイヴィエン n = 205	ドークアンダウ n = 56	
飲食店	レストラン	8	13	33	4	58
	カフェ	6	8	7	6	27
	酒場	1	2	12	6	21
	食堂	1	1	7	2	11
	小計	16 (19.8)	24 (28.2)	59 (28.8)	18 (32.1)	117 (27.4)
旅行会社 ・ホテル	旅行会社	24	12	12	2	50
	ホテル	8	6	22	1	37
	併設施設 (旅行会社・ホテル)	11	5	8	5	29
	小計	43 (53.1)	23 (27.1)	42 (20.5)	8 (14.3)	116 (27.2)
小売店	買回り品店	3	5	20	0	28
	土産物店	2	9	15	1	27
	テイラー	0	7	8	4	19
	小計	5 (6.2)	21 (24.7)	43 (21.0)	5 (8.9)	74 (17.3)
サービス業	ギャラリー	0	3	14	0	17
	美容関係	1	1	10	5	17
	タトゥーショップ	1	2	2	0	5
	バイクレンタル・ 修理	1	1	0	3	5
	クリーニング店	0	0	4	1	5
	小計	3 (3.7)	7 (8.2)	30 (14.6)	9 (16.1)	49 (11.5)
生活雑貨	コンビニ	4	3	7	3	17
	売店・酒屋	3	1	6	6	16
	薬局	0	1	4	1	6
	小計	7 (8.6)	5 (5.9)	17 (8.3)	10 (17.9)	39 (9.1)
その他	金融業務	6	2	4	1	13
	住居	0	1	7	5	13
	教育	1	0	2	0	3
	行政	0	2	1	0	3
	小計	7 (8.6)	5 (5.9)	14 (6.8)	6 (10.7)	32 (7.5)

1) 各分類の小計（ ）内は、それぞれ各街路における構成比率（％）を示す。エリア内全体のものについては、エリア内での平均構成比率（％）を示す。

（現地調査により作成）



図5 ファムグーラオ通りの街路景観

旧サイゴン駅（9月23日公園）に面して旅行会社が軒を連ねる。これらの店舗はメコンデルタやクチトンネルへの日帰りツアーの催行、ホテル・航空券などの予約手配を行う。

（2014年12月撮影）

次に、デタム通りにおいては、街路別の業種構成比率とエリア全体のそれとが近似している点の特徴としてあげられる。具体的には、飲食店が沿線店舗の約28%を占め、旅行会社・ホテルが約27%を占有する（図6）。旅行会社とホテルの内訳をみると、旅行会社が12件、ホテルが6件、旅行会社とホテルの併設施設が5件立地している。エリア全体の業種構成と比較した場合、テイラー（7件）や土産物店（9件）の構成比率がやや高い。

図7には、エリア全体の占有率とほぼ一致するデタム通りについて、業種別での分布状況を示した。当該エリア内の全長で約210mのデタム通りには、特定の業種が隣接するなどの顕著な特徴が観察されないものの、ファムグーラオ通りに近いエリアでは、旅行会社、ホテル、旅行者向けの飲食店や土産物店などの業種が相対的に多く分布している傾向がみてとれる。また、街路の東西を比較してみると、土産物店、テイラー、各種サービス業などは街路西側に多く立地していることがわかる。さらに店舗の分布形態から、建造物の間口が狭いことが指摘できる。これはベトナム都市部にみられる特徴でもあり、長い奥行きをとまなっ



図6 デタム通り（東側）の街路景観

早くから区画整備が進められた通り東側には、比較的高層のホテル・旅行会社が立ち並び、写真左のCAFE KIM Touristは、カフェを出自とする旅行会社の一例。

（2014年3月撮影）

た短冊状の地割を呈している。デタム通りにおけるそれぞれの建造物の間口は平均して3～5m程度である。

ここで興味深い点として、デタム通りにおいては、街路の東西に景観的な差異が認められることがあげられる。デタム通り東側には、37件の建造物がほぼ等間隔の間口で整然と立地しており、番地は規則正しく付与されている。これに対して西側では、建造物48件の間口は均一ではない。また、街路とほぼ直行する多くの路地が存在し、本来あるべきはずの番地が存在しなかったり、番号付けが不規則になっていたりする<sup>12)</sup>。

こうした街路景観の差異は、前述の旧版地図の読解から一部の説明がなされうる。すなわち、デタム通り東側では、比較的早い段階で区画整備が進められており、すでにフランス植民地時代に建造物を確認できるのに対して、西側はベトナム共和国時代に至るまでほぼ未開発の状態であった点が指摘できる。また、デタム通り西側に張り巡らされた複数の路地には、専有面積が狭い複雑に入り組んだ宅地、ホテル、その他雑多な業種が集積している。したがって、デタム通り以西において



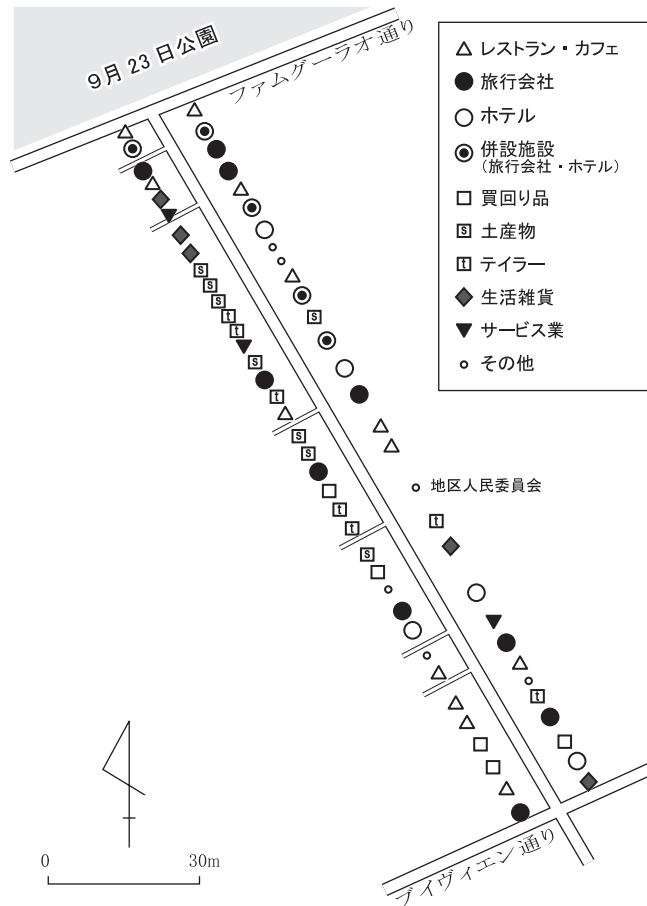


図7 デタム通り沿線における業種分布 (2015年)  
 デタム通りに直行するブイヴィエン通りまでの区間を抜粋して示した。  
 (現地調査により作成)

は、ベトナム戦争以降、宅地化をはじめとする、なかば非計画的な土地利用が進められてきたことが推察される。

ブイヴィエン通りの業種構成比率では、飲食店が沿線の約29%を占め、旅行会社・ホテルは約21%にとどまっている。旅行会社・ホテルの内訳をみると、ファムゲーラオ通り・デタム通りと比較して、ホテルの比重が高くなっていることがわかる。また、ブイヴィエン通りの特徴として、サービス業を営む店舗による構成比率(約15%)が高い点があげられ、バックパッカーエリア全体

の49件のうち、30件がブイヴィエン通り沿線に立地している。内訳は、ギャラリー(14件)、美容関係(10件)、クリーニング店(4件)である(図8)。

最後にドークアングア通りの業種構成比率では、飲食店の比率が高く、沿線店舗の約32%を占めている。特徴的な点としては、他の街路ではレストランなど食事を提供する店舗が多くを占めているのに対して、ドークアングア通りではカフェ・酒場が多いことが指摘できる。具体的には、カフェと酒場がそれぞれ6件ずつ立地している。



図8 ブイヴィエン通りの街路景観

街路沿線には土産物店やレストラン・食堂のほか、美容関係などサービス業が集積する。旅行者のニーズにあわせた幅広いアメニティが提供されている。

(2014年9月撮影)

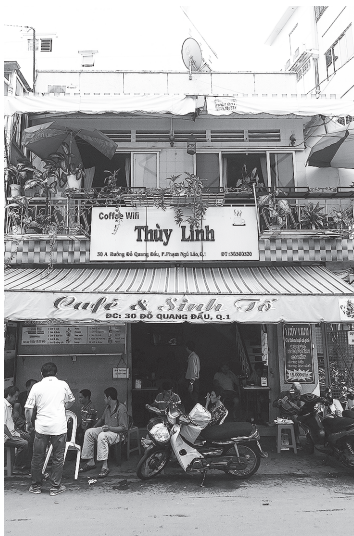


図9 ドークアングアウ通りのカフェ

この街路のカフェは外国人旅行者のみならずバイクで集う地元住民で賑わう。コーヒーやシントー（ベトナムのフルーツシェイク）などソフトドリンクにくわえ、アルコール類が販売される。

(2014年9月撮影)

ドークアングアウ通りにおいて営業されるカフェの特徴は、カフェの業態をとりながら、日中からアルコール類を提供する酒場タイプの店舗が多いこ

とである（図9）。さらに、生活雑貨を扱う店舗が多く、売店・酒屋（6件）、コンビニエンスストア（3件）など、沿線店舗の約18%を占めている。

以上から、調査対象としたバックパッカーエリアは、飲食店や旅行会社・ホテルが業種構成比率の過半を占めるような観光に特化した地域であること、また街路ごとに空間的な特徴があることがわかる。ファムゲーラオ通りには、旅行会社・ホテルが集積し、とくに、エリア全体50件のうち、約半数の24件が立地するなど、旅行会社が卓越している。

デタム通りには、飲食店と旅行会社・ホテルがそれぞれ約28%および約27%を占めており、エリア全体の平均値を示しているという特徴がみられる。また、街路西側における建造物の間口間隔が不均一であること、土産物店やテラーなどの小規模な店舗をはじめとして、街路沿線には多様な業種が分布していることが確認された。

ブイヴィエン通りには、飲食店と旅行会社・ホテルが集積しているものの、エリア全体の平均構成比率と比較すると、旅行会社・ホテルの構成比率が低い。代替するように、サービス業の構成比率が高くなる。また、ブイヴィエン通りには、必ずしも（とくに外国人）旅行者を対象とした施設のみが立地するわけではない。たとえば、飲食店の内訳をみると、ファムゲーラオ通りやデタム通りと比較して、いわゆる大衆的な食堂が多く含まれ、またサービス業に含まれる美容関係の分野でも現地の人が利用するようなタイプの店舗が立地している。

ドークアングアウ通りには、飲食店が集積している。内訳をみると、カフェ・酒場がそれぞれ6件ずつ立地し、これらの店舗を中心として当該街路の飲食店が構成されていることが確認された。なお、カフェの多くでは外国人旅行者に対してコー

ヒーなどのソフトドリンクのみならず、アルコール類が提供される点に特徴がみられる。また、この街路では生活雑貨の構成比率が高く、ローカルなタイプの売店がコンビニエンスストアよりも多く立地している。

## V おわりに

本論文は、ホーチミン市におけるバックパッカーエリアに注目し、その空間的特徴を明らかにすることを目的とした。結果として、以下の点が指摘できる。第1に、既存のバックパッカーエリアは、かつてのサイゴン駅の沿線地域に位置している点である。旧サイゴン駅は、現在の9月23日公園に設置され、現在のベンタイン市場とメコンデルタ方面やベトナム北部とを結節するターミナル駅として機能していた。バックパッカーエリアは、この旧鉄道駅の南西に隣接して位置する。したがって、部分的であれ鉄道駅に関連した業種が立地していたと考える。しかしながら、旧版地図によって当該エリアを確認してもわかるように、ファミグーラオ通りやデタム通り東側など一部の街路を除けば、フランス植民地時代までは集約的な土地利用がみられなかった。

第2に、バックパッカーエリアの中核をなす4本の街路における業種構成を確認すると、それぞれ独自のパターンをなしている点である。旧サイゴン駅に面し、フランス植民地時代から漸進的に市街地化していたファミグーラオ通りでは、旅行者にとって必要な旅の情報を提供する旅行会社が集積している。こうした旅行会社の一部は、カフェから転身した可能性が高い。事実、旅行会社に転身した老舗カフェのひとつであるシンカフェ（現・シンツーリスト）は、現在ではデタム通りに本店を構えているが、旅行ガイドブックによって確認される範囲では、1990年代末までファミグーラオ通りに位置していた。

同様に、相対的に早い段階から区画整備が進んでいたデタム通りでは、旅行会社・ホテルおよび飲食店が集積し、街路の業種の占有率がバックパッカーエリア全体の業種構成比とほぼ一致している。これに対して、ブイヴィエン通りでは、飲食店が卓越するとともに旅行会社の占有率がエリア平均を下回り、かわってサービス業の集積がみられる。ドークアンダウ通りでは、飲食店のうち酒場が多く立地しており、生活雑貨店の占有率が高い。

第3に、こうした街路別の特徴は、バックパッカーエリアの拡張過程を反映していると推察される点である。ガイドブックの記述によれば、当該エリアはファミグーラオ通りを起点として、まずはデタム通りおよびブイヴィエン通りに拡張し、さらにはドークアンダウ通りにまで展開したと想像される。2015年現在の街路ごと業種別特徴は、まずは旅行会社から始まり、その後は小規模なホテルが集積し、さらには旅行者に必要なレストランや土産物店が増加して、最後に酒場が立地する、といった外延的な拡張過程をたどっているようにも捉えうる<sup>13)</sup>。

以上から、ホーチミン市におけるバックパッカーエリアは、オルタナティブツーリズムが展開するエンクレーブ、つまり一枚岩的な均質空間として捉えるのではなく、街路ごとにその歴史的背景を生かしつつ、都市生活のなかで現地の人びとが戦略的に業種を取捨選択してきたプロセスを色濃く反映した都市景観の一端に位置づけられる。同時に、コンビニエンスストアの展開やレストランの多国籍化にみられるように、フラッシュパッカーの出現に呼応するかのように変化し続ける空間としても捉えることができる。

最後に、今後の着眼点として、以下の2点をあげておきたい。まず、バックパッカーエリアの形成過程に関連して、旅行会社・ホテルが併設され

た建造物の具体的な把握である。仮説としては、カフェが転じて旅行会社が展開していくなかで、ほぼ同時並行的にホテル業が発生してきたと捉えうる。しかし、こうした複合的業種形態の成立過程、および旅行会社とホテルの経営実態については個別の聞き取り調査を進める必要がある。

次に、デナム通りおよびブイヴィエン通りに集積している業種であるテイラー、ギャラリー、ランドリーとバックパッカーエリアの形成過程との相関関係である。こうした業種がバックパッカーエリアの拡張とともに台頭してきた業種なのか、または旧サイゴン駅周辺の鉄道駅に関連して成立してきた業種と位置づけられるのか。これらを解明することは、前述したバックパッカーエリアの外延的拡大のプロセスをより実証的に跡づけるためにも必要な作業であり、さらにはベトナム戦争以降、現在に至る当該エリアにおける都市空間の遷移を把握するためにも不可欠であろう。

## 【付記】

本稿の骨子は、2015年度地理空間学会第8回大会（筑波大学）で発表した。本研究で使用した一次データは、主として2014年3月および2014年8月～9月ののべ3週間の現地調査で収集した。なお、2014年8月～9月の調査では、共同研究者として、亜細亜大学平成26年度特別研究助成「社会主義国における観光土産に関する研究：中国とベトナムの比較から」（研究代表者：高山陽子）の一部を用いた。

## 注

- 1) 本研究と類似した視点からの研究として、タイ・バンコクのカオサン通りを対象に分析を行った森・平山（2004）があげられる。
- 2) 本稿では、観光客と表現した場合には、主としてパッケージツアーを利用したマストゥーリストを示し、バックパッカーと表現した場合には、個人で相対的に長期間の節約旅行をする人びとを指す。また旅行者という表現は、必ずしも両者の区別を明確にしていない／できない場合に用いる。たとえば、バックパッカーの用語が定着する以前の1970年代の個人旅行者を指すときやフラッシュパッカーのような人びとを含む場合がそれに該当する。
- 3) 以下、本論では煩雑さを避けるため、現在の地名・街路名に統一して記述する。歴史的地名を用いる場合には、現在の名称の後、括弧内に入れて示す。
- 4) 近藤絃一の著作としては、たとえば『サイゴンのいちばん長い日』文春文庫、1985年[1975、サンケイ新聞社出版局]があげられる。
- 5) 2015年現在で第17版が出版されている。
- 6) 2015年3月現在で改訂第20版が出版されている。
- 7) 『地球の歩き方』は、1994年の出版から現在に至るまで、副題のような形で'94年～'95年版と表記されている。ただし、ここでは煩雑さを避けるため、出版年で記載する。なお、街路名などの表記は、すべて原文ママとした。
- 8) 山口・山口（2009）は、『地球の歩き方』それ自体の変化について、企画・担当者らのインタビューに基づき詳細に分析している。旅行ガイドブック自体の歴史の変遷と個別の記述内容の変化とにどのような相関関係があるのかについて検討することは不可欠であろう。この点は今後の課題としたい。
- 9) ただし1994年版では、エリアとしては紹介されていないが、ホテル案内のページにおいて「ファングーラオ通り周辺には、バックパッカーの味方、安ホテルとゲストハウス・・・」（77ページ）と記載がある。ここでは、ファミグーラオ通り2件、デナム通り1件、ブイヴィエン通り1件の計4件のホテルが紹介されている。当該ページにおけるバックパッカーという表現は、翌年版まで継続し、その後記載されなくなった。
- 10) レストラン、食堂、カフェ、酒場の区別について、本稿ではまず看板などの外観的特徴を確認した後、店内の空間利用から業種を特定した。具体的には、レストランは英語など外国語のメニューを有して多国籍な料理を提供している店舗であるのに対して、食堂は原則メニューなどがなく、主として現地住民向けの店舗を示す。カフェは主にコーヒーやソフトドリンクを提供する喫茶店であるのに対して、酒場は夕方以降に開店してアルコール類を専門に提供している店舗を指す。
- 11) Lloyd（2006）によれば、1980年代末から1990年代初頭にかけて、ファミグーラオ通りには、外国人が宿泊できるホテルが2件しか立地していなかったという。



- 12) ベトナムにおいて、建造物の番地は、一般に街路の左右で分かれており、一方が奇数番号で始まり、他方が偶数番号で始まる。
- 13) ただし、バックパッカーエリアの空間的展開については、文献や聞き取り調査などによる裏付けも必要となろう。この点は稿を改めて論じたい。

## 文 献

- 大田省一 (2003) : ホーチミン市の街区構造と都市形成に関する研究. 日本建築学会大会学術講演梗概集, 213-214.
- 大塚直樹・丸山宗志・松村公明 (2014) : 旧サイゴン圏郭地区における行政機能の変遷と都市景観の特色. 立教大学観光学部紀要, 16, 89-98.
- 松村公明・大塚直樹 (2012) : 外邦国から読む新旧サイゴン駅の立地と都市空間の再編. 立教大学観光学部紀要, 14, 143-158.
- 森 聖太・平山洋介 (2004) : バックパッカー・ブレイスの空間構成とその変容－バンコク, カオサンエリアのケーススタディー. 日本建築学会計画系論文集, 586, 127-133.
- 山口さやか・山口 誠 (2009) : 『「地球の歩き方」の歩き方』新潮社.
- 横山 智 (2009) : 途上国農村におけるバックパッカー・エンクレーブの形成－ラオス・ヴァンヴィエン地区を事例として－. 地理学評論, 80, 591-613.
- Cohen, E. (2006): Pai-a backpacker enclave in transition. *Tourism Recreation Research*, 31(3), 11-27.
- Hampton, M.P. (1998): Backpacker tourism and economic development. *Annals of Tourism Research*, 25, 639-660.
- Hannam, K. and Diekmann, A. eds. (2010): *Beyond backpacker tourism: mobilities and experiences*. Bristol: Channel View Publications.
- Hannam, K. and Diekmann, A. (2010): From backpacking to flashpacking: developments in backpacker tourism research. In *Beyond backpacker tourism: mobilities and experiences*, eds. K. Hannam and A. Diekmann, 1-7. Bristol: Channel View Publications.
- Lloyd, K. (2003): Contesting control in transitional Vietnam: the development and regulation of traveler cafes in Hanoi and Ho Chi Minh City. *Tourism Geographies*, 5, 350-366.
- Lloyd, K. (2006): Catering to the backpacker: the transition of backpacker enclaves in Vietnam. *Tourism Recreation Research*, 31(3), 65-73.
- Loker-Murphy, L. and Pearce, L.P. (1995): Young budget travelers: backpackers in Australia. *Annals of Tourism Research*, 22, 819-843.
- Muzaini, H. (2006): Backpacking Southeast Asia: strategies of “looking local”. *Annals of Tourism Research*, 33, 144-161.
- Pryer, M. (1997): The traveller as a destination pioneer. *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 3, 225-237.
- Richards, G. and Wilson, J. eds. (2004): *The global nomad: backpacker travel in theory and practice*. Clevedon: Channel View Publications.
- Richards, G. and Wilson, J. (2004): Drifting towards the global nomad. In *The global nomad: backpacker travel in theory and practice*. eds. G. Richards and J. Wilson, 3-13. Clevedon: Channel View Publications.
- Scheyvens, R. (2002): Backpacker tourism and third world development. *Annals of Tourism Research*, 29, 144-164.
- Spreitzhofer, G. (1998): Backpacking tourism in South-East Asia. *Annals of Tourism Research*, 25, 979-983.
- Wilson, J. and Richard, G. (2008): Suspending reality: an exploration of enclaves and the backpacker experience. In *Backpacker tourism: concepts and profiles*. eds. K. Hannam and I. Ateljevic, 9-25. Clevedon: Channel View Publications.

### Spatial Characteristics of Backpacker Area in Hochiminh City

OTSUKA Naoki\* and MARUYAMA Motoshi\*\*

\* Faculty of International Relations, Asia University,

\*\* Graduate student, Rikkyo University

The purpose of this study is to analyze the spatial pattern of the backpacker area in Hochiminh City. In summary as follows: Firstly, the backpacker area had been located close to the old Saigon railway station. Secondly, the human landscape of main streets in the backpacker area is respectively characterized by different occupational patterns. Thirdly, each feature of roads in this area has been reflected in the process of urban development in Hochiminh City. In conclusion, the backpacker area in Hochiminh City is not identified with an enclave as a homogeneous space, but with the differential urban space according to each own occupational patterns in the streets.

**Keywords:** old version map, tourist guidebook, old Saigon railway station, backpacker area, Hochiminh City