

東アジアにおける国境地域と観光

千 相 哲

1. はじめに

国際観光において観光流動の世界三大拠点とは、EUを中心としたヨーロッパ、アメリカ・カナダ周辺、そして東アジアと言われる。このなかでも東アジアの観光が今後最も伸びていくと予測されている。欧米の国際観光流動量が大きい背景には域内観光の大きさがある。ヨーロッパ、北アメリカの域内観光流動は、全体に占める割合がそれぞれ80.4%、86.9%(2001年)で東アジア・太平洋地域の79.5%より高い。東アジア・太平洋地域のなかで日本、中国(香港を含む)、韓国、台湾などの東北アジアの域内観光流動は60%と低い水準であるが、今後中国を中心に国際観光流動の増加が予想される。

ヨーロッパ大陸とアメリカ大陸では、国と国を結ぶ近代的ハイウェイが整備され、自動車国境を越えて頻繁に往来している。欧米諸国での長期休暇制度の定着は国際道路交通を盛んにする大きな要因にもなっているが、飛行機では味わえない「旅の体験」を求めて道路の旅は世界各地でますます増加傾向にある(佐藤 1985)。東北アジアのこれらの国々では域内観光流動が大きい地域と違って、国々が陸地続きではないことが大きな障害となっている。

最近、東アジアでは地域間の相互依存関係が深まっていく中で、局地経

済圏が形成され、ビジネス、旅行、レジャー、通勤、買物などそこで生活を営む人々の国境を越えた日常的な往来・交流が広がっている。モノ、カネ、情報などが地球規模で動く時代のグローバリゼーションが国境を越えた人の移動を後押ししている。外国の情報に触れやすくなり、移動手段が多様化し、運賃も格段に安くなったことにもよるが、グローバリゼーションで国家間の経済格差が深まり、労働力需給の不均衡が拡大したことも大きな要因である。これまで国境と観光に関する研究としては、国境地域の同一観光地のライフサイクルの違いを明らかにした研究 (Getz 1992 ; 1993), 国境社会における観光による地域へのインパクト (Kramsch 1994), ドイツ国境を事例に国境を越えての観光レクリエーションのための人々の往来 (浮田 1994), 北アメリカを事例に越境ショッピングの実態 (Timothy and Bulter 1995) を明らかにした研究などがある。これらの研究は欧米を事例としたもので、アジアを事例にした国境と観光についての研究は皆無に等しい。本論文は、東アジア(ここでいう東アジアとは ASEAN, 日本, 韓国, 台湾, 香港, マカオ, 北朝鮮という地域区分をいう) の将来の統合の可能性としての求心力あるいは帰属意識などの問題に触れるのではなく、現在の東アジアにおける国境を取り巻く環境の変化を視野に入れつつ、自然的な動きとしての国境超えの交流を軸にして、そのなかで越境国際観光交流の動向について考察するものである。

2. 国境の観光的様相

観光が今日の成長に至るまでは多くの観光が国の周辺と果てで発生した。Wanhill (1997) は、観光面からみた周辺地域の特性について中心からの距離によるアクセス費用の高さ、地域経済をコントロールする能力の低

さ、GDP と人口密度の低さ、そして第1次、3次産業の構成比の高さをあげている。さらにこれらに加え、中央政府と中心地域の住民の無関心があげられるが、これが逆に周辺地域の観光開発に対する抑止力となり、外部の観光客からみた未開発の魅力にもなっている。

観光の発展の流れを世界的にみると、初期のマス・ツーリズムが成長していた時期には交通、コスト、時間面で有利な都市中心のリゾート開発が中心であったが、1900年代後半からは西洋の旅行者を中心に自然、地域の伝統文化の体験を求める地方、遠隔地への旅行が急増した。日本でも最近エコツーリズムやグリーンツーリズムに対する地域、観光業界の高い関心が見られる。その結果として一部では遠隔、周辺地域のなかでも離島、国境地域の観光開発がここ数年間で大きく行われるようになった。これらの地域は比較的に入人口集中地域からのアクセスが悪く、開発の規模が小さいため、自然、伝統的な地域社会の形態が維持され、それが観光魅力としてアピール源となっている。バトラーの観光地ライフ・サイクルの初期段階で観光客の増加が地域変容をもたらすとされているが、アクセスの不整備、少数の人口、経済基盤の弱さなどの条件不利に加え、国家安全上の政治的な問題が絡んでいる国境地域の場合、一般的な観光地の発展段階に比べ成長スピードが鈍く、観光産業が停滞したままのところもある。そのため、周辺地域の観光は規模が小さく、地域文化、自然資源に依存して成り立っており、国内旅行者より外国人旅行者の誘致に適していると言える。

対立しているあるいは連携が行われていない所の行政と政治的なレベルでの国境はお互いの体制が両立しない状況の象徴にもなる。地域レベルでは、国境が両側の経済システムと開発水準の違いの表象として位置付けられる。あるところでは自治権が個々の国によって硬く守られ、人、物の流れを禁止、あるいは制限するところもある。国境要塞は生態系の全体機能

を破壊し、環境にそぐわない人的ランドスケープが出現するところでもある。しかしこのようなところにおいても行政構造、開発水準の違いは、観光客に両地域のコントラストとしての魅力を提供する。このコントラストが人々に文化、政治、経済の違いがあるところを求め、日常生活圏を離れ、国境を越えさせる動機である(Leimgruber 1989; Ryden 1993)。

国境そのものが観光魅力の対象になっているわけだが、大部分の国境地域の観光は国境を越えた隣接地域で発生する。例えば、ショッピング、ギャンブル、売春、麻薬、国際公園でのレクリエーションなどのような行動および観光魅力が報告されている。中でも越境ショッピングは、欧米の域内観光流動の大きな観光動機であるが、価格、品質の差があり、選択の幅が広くなるというメリットがある。さらに国境に隣接している地域間では、人々の往来によって商品に関する情報が十分あることで潜在購買客の旅行行動につながることもある(Timothy and Bulter 1995)。

3. 交流・連携の場としての国境

東南アジアのインドネシア、マレーシア、インドなどでは民族紛争の表面化と領土紛争が起き、東アジアの朝鮮半島、チベット、北方領土などでは根強い政治対立が顕在化しているが、当の国境地域では交易拠点として活路を探るところも数多くある(図1, 表1)。中国とベトナムの国境は約1,300kmある。1979年の中越戦争で多くの国境の町は大きな被害を受けたが、現在は橋の建設や再開などを通して中国人の往来が多くなっており、ベトナムの国境地域の人たちが国境交易で生計を立てている。2000年の中国との貿易総額は91年の約77倍の約29億ドルで、国境貿易の重要さを物語っている。台湾の離島である金門、馬祖両島と対岸の中国福建省との「小

三通（通信，通商，通航の部分開放）」が2000年に始まった。約8,800人の人口と大陸との最前線にあるため8千人近い軍人が駐屯する馬祖列島にはかつて島民，軍人とも倍以上もいたが，台湾海峡の緊張緩和に従い軍が削減され，軍に頼っていた島民の仕事が減り，台湾本島への島民の流出が止まらない（朝日新聞 2001.12）。そのような状況で大陸との交流の拡大を通じた島の活性化策を探っている。ミャンマーと接する中国雲南省端麗は，

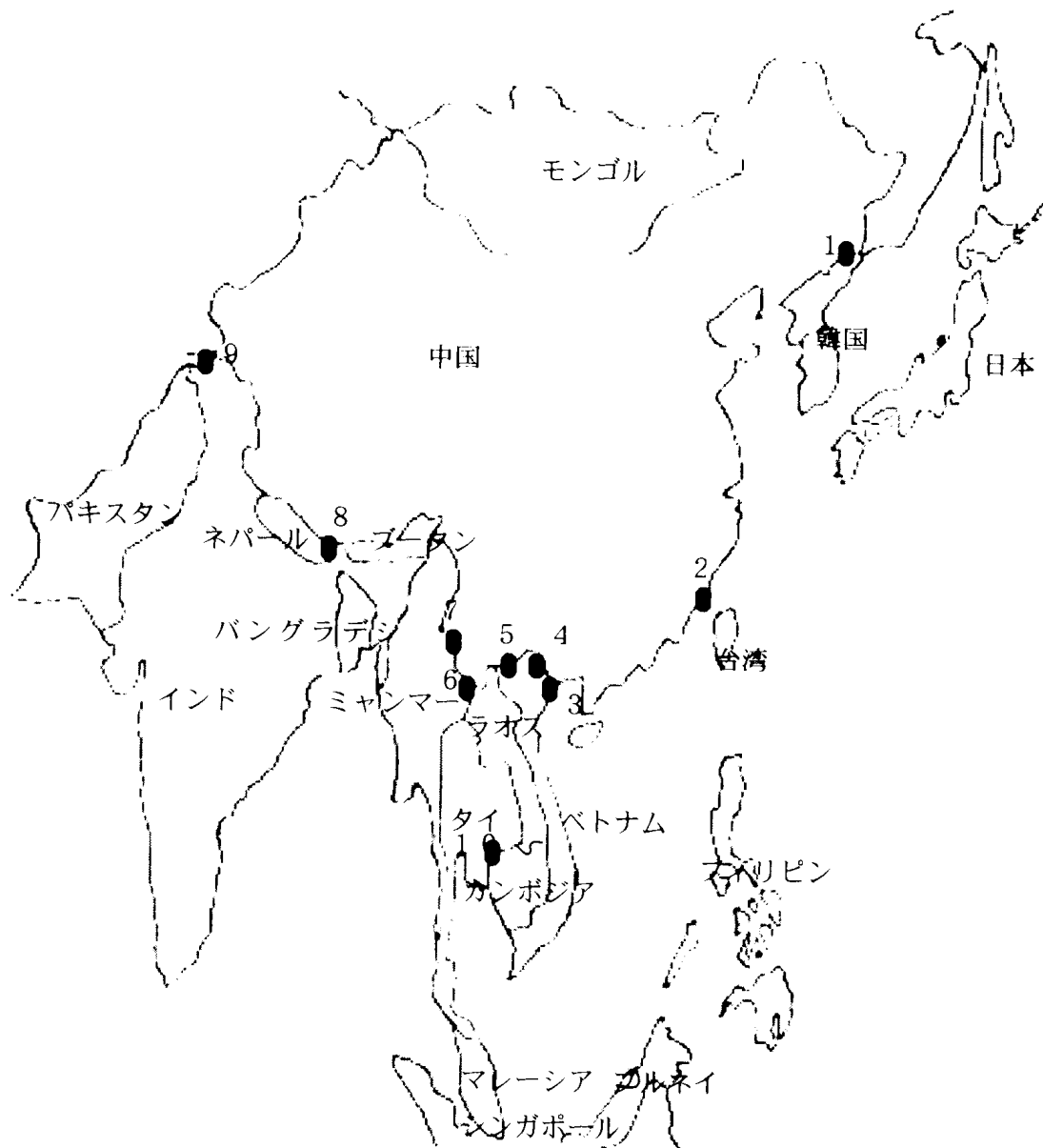


図1 東アジアの国境交流・連携地域

表1 東アジアの国境地域と交流

地図上の番号	関係地域	交流の背景	状況
1	中国図們市と朝鮮民主主義人民共和国	中国側の吉林省延辺朝鮮族自治州の存在	12万6千人の通過客 貨物30万トン (1993年)
2	台湾の離島, 金門島, 馬祖列島と中国のアモイ, 福州	過疎 (台湾側)	交流の拡大で観光や産業の振興を図る
3	中国東興・ベトナムのモンカイ	1994年に国境の川に橋が再建	モンカイにカジノができ, 旧正月には1日1万人が訪れる。 (北京, 上海など遠方からの旅行者が6割を占める) ベトナム各地からのカニ, ロブスターが中国側に流入
4	ベトナムのドンダン, タンタイン, フォモイ・中国憑祥, 山腰	1996年2月に国境鉄道を再開	鉄道再開とは関係なくこれまでの「担ぎ屋」による国境取引が活発。 ラオス側への衣類, 日用・台所用品, おもちゃ, 飲料, 化粧品など中国商品の流入。 開通1ヶ月で104人の旅客が国境を往来 (大半が欧米人)
5	ベトナムのラオカイ・中国雲南省の河口	ラオカイにかつて中国人街があったが, 中越関係の悪化で町はゴーストタウン化, 1991年中越関係が正常化	ベトナムから鉄, 銅, 水産物, お菓子 中国からリンゴ, 化学物質 (貿易額7,000億ドン (97年, 20億3,000万円), 92年は2,030億ドン) 週末には中国からの観光客
6	タイ・ラオス・ミャンマー国境のゴールデントライアングル	メコン川流域	本文参照
7	中国雲南省端麗・ミャンマーのムセ	国境をまたぐ集落	人口110万人の端麗に毎日4-5万人のミャンマー人が往来。 ミャンマーから農産物, 宝石, 木材。(端麗を通過する輸出入額は年間200億円)
8	インド北部の旧王国シッキム州と中国チベット自治区	シルクロード南ルート。 2003年中印首脳会談で貿易再開が合意され40余年ぶりに国境が再開	中印紛争前の活発な交易路復活への期待。 国境が再開される前からシッキムにはネパール経由で中国製の調理器具, 目覚まし時計, 雨傘, 本皮の財布などが流入。
9	中国新疆ウイグル自治区・パキスタンのフンザ, ギルギット地区	シルクロードの地続き	バーター貿易
10	タイ・カンボジア国境のプレアビヒア	クメール帝国 タイとカンボジアの国境紛争の地だったが, 1962年にカンボジア領となり, 1998年から観光客に公開	入り口はタイ側にしかないがみやげ物売るカンボジア人が住み着いている。

国境をまたぐ集落が少なくなく、少数民族が行き交う町である。双方の国境警備官が集落の人々と顔馴染みで、住民たちは手続きもせずに行き来できる。2000年には国境貿易区が置かれ、税の優遇策を設け、加工、観光業などへ海外からの投資を呼びかけるまでに至った(朝日新聞 2001.3)。

前述の国境地域は東アジアのすべてを示したものではない。また、北海道根室市のようなケースもある。国際政治の相互作用によって生じた領土問題によって、現在の根室の立場は、コンサコフへの定期観光便を出航している小樽、定期観光便を出航し、さらに経済協力を結んでいる稚内と違って、根室の場合経済協力も定期観光便などの協定も行政レベルではできないのが現状である。しかし、北方四島とその周辺に居住しているロシア人の根室への上陸船員の数は年間2万人を超え、人口や観光客が減少している根室市において大きな有効需要源となっており、ロシア人に対応できるまちづくりが行われている(千 1998)。

東アジアの国境地域は、緊張・対立の歴史を経て、越境交流への段階に入っている。この越境交流は、政治的な軋轢によって中断された地域の社会的、文化的、経済的つながりが再び復活したとでも言える。実際に東アジアの国境地域での多くの交流は、社会主義国の市場経済化、対外経済関係の拡大の中で発生し、地域の地理的条件、経済状況などによって協力、連携へと発展してきた。そして緩やかではあるがサブリージョナルレベルでの地域連携への発展と相まって経済相互依存関係の深化、人々の交流の広がりを見せている。

4. 局地経済圏の形成と人流

東アジアに、今日、経済緊密化(CER)段階、自由貿易地域(FTA)あ

るいは FTA と投資規制緩和を組み合わせた包括的経済連携 (CEP) など様々な形態で地域経済統合の動きが急速に浮上している。またその組み合わせもサブリージョナル, リージョナルなど様々である。いずれにせよ, 自由ビジネス圏を目指して, 経済連携協定, 投資の自由化を進め, ついで労働, 資本というような生産要素の移動を徐々に自由化していくといったいくつかの段階が想定されているが, サブリージョナルレベルでの局地経済圏が自然に形成され, 小規模ながら生産品, 労働力, 技術, 投資の移動が発生している (NIRA 2001)。

アジア開発銀行などの調べによると, フィリピン, インドネシアからは日本, シンガポール, マレーシアなどに労働者が移動し, ベトナム, ミャンマー, ラオスからタイへ, タイからは日本などへと移動が続いている。すなわち, 国間の経済格差が所得水準の高い国に向かって人流の「玉突き現象」が加速している。1980年代にはアジアでは, アジア太平洋経済協力会議 (APEC), アセアン自由貿易圏 (AFTA) などの地域経済ブロックなどの公的な地域協力が進展する中で, 「成長の三角地帯 (GT) (グロース・トライアングル)」と呼ばれている国境を共有する市場先導型・補完型の局地市場圏が各地で誕生, あるいは構想されてきた (嘉数 1995)。ここでいう三角地帯とは, アジア開発銀行の定義によると, 「政治・経済形態(段階)を異にする三カ国 (地域) 以上の隣接地域が立地を含む生産要素および市場の補完関係を強化しながら, 域内および域外貿易, 投資を促進し, 地域の政治的安定・経済発展を達成する目的で設置された多国籍経済地域」である。現在, 香港—中国華南 (海南省を除く)—台湾を結ぶ「華南 GT」, シンガポール—ジョホール (マレーシア)—リアウ (インドネシア) を含む「シジョリー GT」などが世界的に注目されている。地縁・血縁・業縁に基づくアジア型ネットワーク社会が存在し, またそれを基盤とする自発的

な市場先導型は欧米の政府間の合意形成に基づく形とは違い、国境を共有する地域の経済利益を最優先し、市場が最も早く浸透しやすい隣接地域を抱きこんで進展していくという意味でより現実的にかつ迅速に成長していると考えられる。これは、前述の経済格差による人流をアジア型ネットワークがバックアップしているといえよう（表2）。

国境地域がGT形成によって活気をみせるということは人、物、情報の流れも大きくなるということである。しかし、視点を変えればGTの形成は、あるべきものがあるべきところにあるということである。国境は人為的なものであるが、国境地域の社会、文化は国境を越えて共有しているところも多く、ここではあらゆる面で国境超えの自然発生的な互いの引力が作用している。政治的な要素によって断絶されていた地域では、グローバル化によってボーダレス化が進み、その人力が現象として現れている。この動きの拡大は、交通手段によるインバウンドの到着者数の推移からも読み取ることができる。図2は航空、鉄道、自動車交通、海上交通などの交通手段別のインバウンドの数を1997年から5年間の推移で表したものであるが、東北アジア、東南アジアいずれにおいても越境自動車交通量の増加が目立つ。特に東北アジアの場合、中国を中心とする自動車による域内流動の大幅な増加が続いている。

図3は、東アジアの中でもっとも越境自動車交通の量が顕著に伸びている国の年度別推移である。表2でもみたようにIMS-GT、華南経済圏の構成国の域内流動が大きく増加していることがうかがえる。IMS-GTを除いて、前述の国境交流の地域を含め、社会主義国の市場経済化、対外経済関係の拡大を中心とする経済自由化の進展のなかで経済交流が発生、拡大している。このような傾向は益々拡大していくことが予測できる。

1958年にEECが発足して以来、加盟6ヶ国は関税・数量制通関税の設定

表2 東アジア沿岸部における局地経済圏の交流

局地経済圏	構成国（地域）	相互関係	人流（ビジネス，旅行，レジャー，通勤，買物等）
IMS-GT	シンガポール—マレーシア（ジョホール・バル），インドネシア（バタム島）	シンガポールの製造業の製造ラインをジョホール州，バタム島に移設（進出企業90社，98年9月時点）	○シンガポール，マレーシアからインドネシアへの旅行客数200万人（98年）（94年比40%増加） ○ジョホール・バルからシンガポールへ毎日4万人通勤 ○シンガポールからジョホール・バルへの買物客
華南経済圏	台湾・マカオ・香港—中国（広東省・福建省・海南省・湖南省・江西省・広西壮族自治区）	海外直接投資	○広東省の外国人出入国者数は1億人（98年，85年比3.1倍） ○中国本土で働く香港住民は約10万人（95年）
環黄海経済圏	日本（九州・山口）—韓国（西岸部）—中国（北京市・天津市・遼寧省・河北省・山東省）	海外直接投資	○福岡—大連間の航空旅客数の増加 ○九州—韓国間の交通モードの発達
大メコン圏	カンボジア・ラオス・ミャンマー・タイ・ベトナム・中国雲南省	水力資源（ミャンマー・ラオス・中国雲南省），森林資源（ミャンマー・ラオス），耕作地（カンボジア・ミャンマー），人的資源（ベトナム），工業力（タイ）の相互補完関係	○域内越境旅行客数（98年）：94年の3倍以上 ○タイとラオスとの国境地域での日常的な取引（タイの日用品，ラオスの農産品）
東北アジア経済圏	日本海沿岸部・朝鮮半島の東岸部，中国東北部・極東ロシア	天然資源（極東ロシア）・人的資源（中国東北部）・北朝鮮（天然の良港）・日本と韓国（資本と技術）	○中国・琿春—北朝鮮の国境地点：出入国者数は年間15万人，2年間（97～98年）で2倍増 ○中国・琿春—極東ロシアの国境地点：出入国者数は年間4万人，同期間で7倍増 ○日本の日本海沿岸部と圏内他地域との間で，姉妹・友好都市，学術協定の締結など地方自治体，大学間の交流が進展

注：NIRA・E Asia 研究チーム編（2001）：『東アジア回廊の形成—経済共生の追求』をもとに筆者作成。

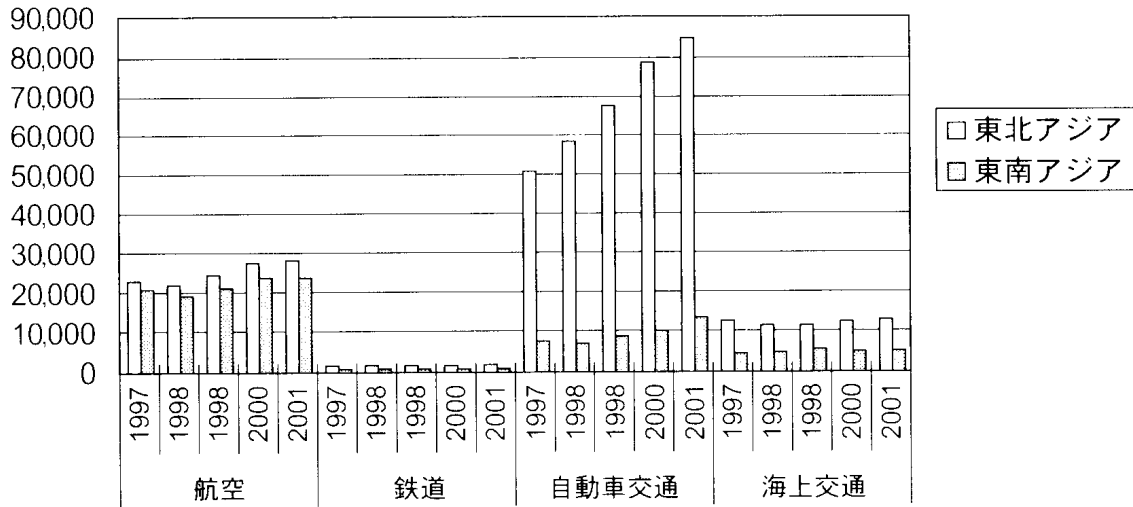


図2 交通手段によるインバウンドの到着者数の推移 (単位：千人)

データ：WTO (2003)

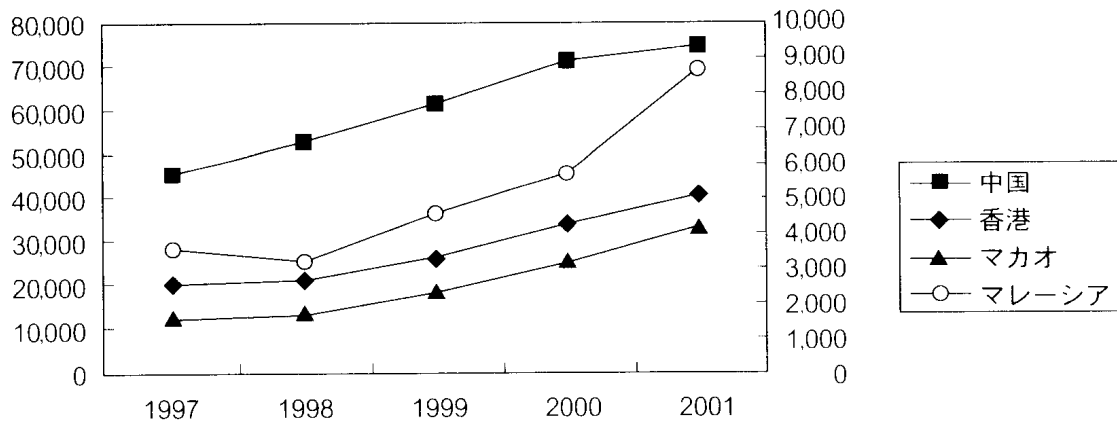


図3 主な国の自動車利用の越境旅行者の年度別推移 (単位：千人)

注：中国は左目盛り，香港，マカオ，マレーシアは右目盛り

データ：WTO(2003)

により、貿易、投資、労働力の分野で経済関係の緊密化を図った。特に独
 仏経済の相互依存は、19世紀末以来、二度の戦争の時期を除いて、徐々に
 形成されてきた関係が復活したという側面があるが、ドイツ資本のフラン
 ス進出は国境地帯で活発に展開され、90年代半ばにはロレーヌ地域全体で
 150社のドイツ系企業が進出し、モーゼル県では雇用の50%がドイツ系企業

によって提供された。国境地帯では労働力の移動も活発で、95年にはロレーヌ地域で2万人の労働者が、またアルザス地域では3万5千人の労働者が、国境を越えてドイツに働きに出かけた(NIRA・EAsia 研究チーム 2001)。こうした「地域経済圏」を基盤とする依存関係が1992年のマーストリヒト条約の発展に結びついた。欧州統合は政治家、官僚の政治的意思によって進められたが、それを受容する土壌が市民の側に存在し、経営者団体、労働組合、農業団体、消費者団体など各種の職業団体間の交流とネットワークが存続したことを見過ごしてはならない。ヨーロッパにおける官民一体の依存関係が形成されるまでは民間企業のイニシアティブが経済関係の推進力であったことを考えれば、東アジアの国境地域間の交流、連携、局地経済圏のなかでの相互補完関係の強化の中から東アジアの文化的基盤の共有が促され、地域土壌として東アジア圏への意識が成熟していく動きとして受け止めることができる。

5. 国境地域の観光—ゴールデン・トライアングルの例

ゴールデンは、麻薬の生産地を意味し、トライアングルは、ミャンマーのシャン高原地帯を中心に北に中国雲南、東にラオス、南にタイとそれぞれ連続しているところを指す。ここに住む山岳民族は、国境など関係なく、移動を繰り返し焼き畑をしながら数少ない現金収入源として阿片ゲシの栽培を行ってきた。阿片ゲシの栽培ができなくなるまで、この地域では、世界の非合法阿片の7割が生産され、別名「黄金の三角地帯」と呼ばれた。

最近、この地域が麻薬栽培から観光地域への転換を図り、観光地として国際的に注目されるようになったが、その背景の一つは、国境地域のもつもう一面の立地条件の良さにある。国境は、国を分け、国家間の断絶をも

たらずが、一方では、国家間の交流の結節点としての役割も秘めている。この三角地帯は、ミャンマー、タイ、ラオスがメコン河によって結ばれており、政治的安定が立地上の優位をいかした経済協力に発展した。二つ目は、ミャンマーが1988年12月にタイ、89年2月に中国、90年1月にインドとの間で国境貿易を認可したことにある。これまでブラックマーケットであった国境地域が公然のマーケット立地地域として認められてから人々の移動が表面化し、閉ざされた国境が開かれたビジネスチャンスの場となった。三つ目は、1991年のカンボジア和平以降、メコン河流域開発が具体化に向かったことである。中国雲南省、ミャンマー、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナムを結ぶメコン河流域の国々を「大メコン圏」と呼んだのは、ADB（アジア開発銀行）がメコン河流域の6カ国を一つの経済圏とみなしたことからである。1991年以降、このメコン河をめぐってアジア開発銀行、日本、アセアンなどがさまざまな枠組みの中で、開発事業を模索している。特に、ADBが指導的役割を果たして始動したメコン河開発構想はアジア地域での平和的相互共存関係の構築を目的とした域内協力・統合の象徴的な計画であるが、東南アジアの隣接する国々が国境を越えて積極的にそれぞれの資源を有効にしかも協調的に利用するという新しいスタイルの政策を取り始めたことに大きな意義がある。

(1) 国境貿易の開設による影響

これまでタイ・ミャンマー間の国境貿易は、ミャンマーからは宝石や家畜、チーク材などが、タイからは織物、プラスチック製品、調味料などがブラックマーケットで取引された。さらに、これらの取引による金額以上に多額な取引が生じる品物として麻葉がある。1960年代からミャンマー領内で少数民族が本業として栽培したケシの実から採集された生阿片

は、各種の武装組織や麻薬取引グループの手に渡り、ほとんどの場合、タイとミャンマー国境付近で密かに精製されてヘロインとなり、タイを経て世界のマフィアの手に届いた。ミャンマー領内の組織は、麻薬の代価として得るタイバーツでタイ製品を大量に仕入れ、ミャンマー国内で取り引きする形となった。麻薬の代価としてのタイ製品の流入はミャンマー経済の自立にマイナス影響を及ぼしたが、国境貿易が国全体の経済に及ぼす影響力が大きいいため、タイもミャンマーも国境貿易を無視することはできなかった。

1976年にタイの繊維業界が極度な不景気に身覆われた事態が起きたが、それはタイの繊維業界にとって、ベトナム解放、そしてカンボジア、ラオスの社会主義政権の誕生によって、国境が厳しくなり、交易が制限されたからにほかならない（高村・毛利 1984）。タイでは少なくとも1970年代に入って、産業界ではこうした国境貿易によって取り引きされる分を含めて生産されるようになり、業種にもよるが国境貿易市場が大きな比重を占めるものも多く出現した。こうした中で、ミャンマーが国境貿易を認可したことは両国の往来の拡大を促し、周辺地域である国境都市が中心地とかわる可能性を高くした。この国境貿易は硬貨（米ドルなど）の介在なしで、基本的にバーター方式であるため、きわめてスムーズに交易量を拡大し、ミャンマーと隣接国との経済補完関係を進展させている。製造業においても、1992年に入って、外資系製造業の参入、民間部門の活性化によって回復を示し、とくに民間部門では、15.3%と高い伸び率を示した。民間部門では、中国、タイとの国境貿易により、部品・原材料の調達が容易になったこと、市場経済移行による国内需要の増加などがその原因と考えられている（財世界経済情報サービス編 1993）。

(2) タイの観光と北部の国境地域

タイは、観光産業に依存度の高い国である。外国人観光客の支出が国の輸出額の10%（2001年）にもものぼる。タイの観光地は、その対象によってバンコク以南のブツェ、パタヤなどの海浜リゾートと、バンコク、アユタヤ、スコタイなどの首都と古都、北部の山岳地域に大きく分けられる。それぞれが海浜リゾート、遺跡観光、文化観光の国際観光地として年間1千万人以上の観光客を集めている。

タイの1997年から2001年の観光政策は、環境と調和した観光開発、雇用増加、公私セクターの協力促進、アセアン・インドチャイナ地域における観光センター、社会開発や住民の生活質の向上、質の高い観光魅力の発掘、タイ人の国内旅行の促進、訪問客の安全確保など8つであった。北部の拠点地域であるチェンライでは、これを受けて観光客の行動範囲の拡大や持続的観光開発、観光センターの促進などを主要政策として取り上げた。タイ北部は森林の伐採、焼き畑などによる自然環境破壊が心配されているが、政府や地域関係者は観光が自然環境を壊さない収入源として役割を果たせると判断した。未開発地域として自然の状態が良好で新たな観光開発をしなくても地元で効果が現れるエコツーリズムに適しているからである。観光センターとしての地位は、タイが地理的にアセアンの中心に位置し、特にチェンライがミャンマー、ラオスへの入り口となる点から東南アジアにおける観光拠点地域として位置付けられているからで政治的にはタイ政府がアセアン地域での経済的先頭の役割を握ろうとする狙いが見られる（図4）。

チェンマイ以北では、タイ、ミャンマー、ラオスにまたがる山岳少数民族の往来が頻繁で、国境貿易が盛んであるため、国境地域でありながら居住者の交流が国境を越えて行われてきた。チェンマイからさらに北の方面

にチェンマイとミャンマー・ラオスとの国境町との中継地域であるチェンライというまちがある。チェンライの観光客数は、1995年が787,204人、96年が924,543人で、このうち外国人観光客はそれぞれ25.7%、26.4%を占めている。宿泊観光客は観光客の62.0%、68.4%で、このうち外国人観光客が占める割合は36.6%、33.3%である。観光地整備が行われていない地域にしては、外国人の割合が高いことが特徴である。宿泊施設は1995年に64軒あったのが96年には61軒に減少したが、客室数においては3,482室から3,596室に増加した。1996年の稼働率をみると、ゲストハウスが27.8%、ホテルが43.5%で、小規模のゲストハウスの稼働率が低い。

(3) 国境の町

ミャンマー・ラオスの国境に面するタイ側の町として遺跡、寺院、滝、山岳少数民族村が数多くあるメサイ、チェンコンがある。バンコクからタイとミャンマーの国境都市メサイ、タイとラオスの国境都市チェンコンへ

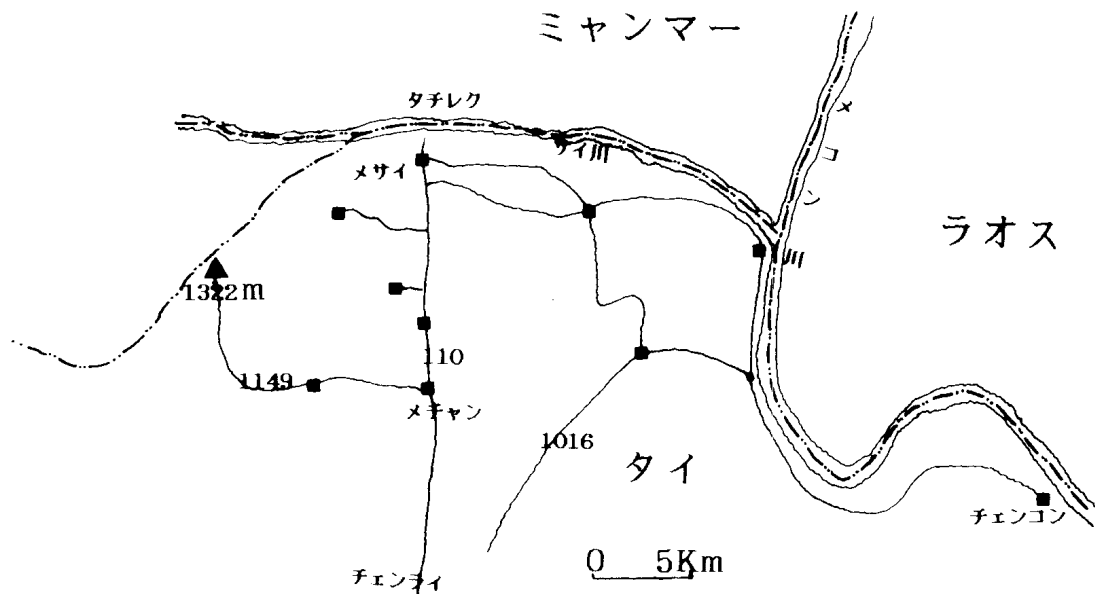


図4 タイの北部

のアクセスは、バンコクからチェンマイまで国内便、バス、鉄道、チェンマイで乗り継ぎのバスになる。主に旅行斡旋を行うチェンライの宿泊施設でトレッキングの観光ツアーに参加する人が多い。

1) メサイとタチレク

タイのチェンライ州にあるメサイとミャンマーのタチレクの間には約35mのコンクリート橋が架けられ、両側にそれぞれタイ・ミャンマーの税関と国境警備隊があり、住民は許可をもらって国境を越えることができる。ここでは以前から国境貿易が行われ、現在は、観光客がメサイからミャンマーへの入国もパスポートさえあればビザなしで入国が可能である。

メサイからタチレクに入る外国人観光客数は、1日平均100人程度ある。1998年4月に現地の国境検問所で国境警備員の協力を得て行った調査によると、4日から4月16日の13日間の越境観光者を居住地域別にみると、ヨーロッパからの観光客が329人、アジアが1,012人、米州が133人、アフリカが5人で、上位の国は、台湾が319人、日本が276人、マレーシアが109人、イギリスが98人、ドイツが60人の順である。越境観光者は国境地域の山岳少数民族の村を目的地とするトレッキングに参加する人が多く、若者がほとんどである。国境地域の地域間の交流が盛んになるにつれ、世界からの若者も観光目的で集まってくるケースが増えてきた。国境地域、山岳少数民族村への観光客を相手に宿泊施設も年々増え、メサイの国境には、ホテルが7軒(333室)、ゲストハウスが7軒(204室)ある。タチレクには、ホテルが1軒とゲストハウスが6軒ある(図5)。

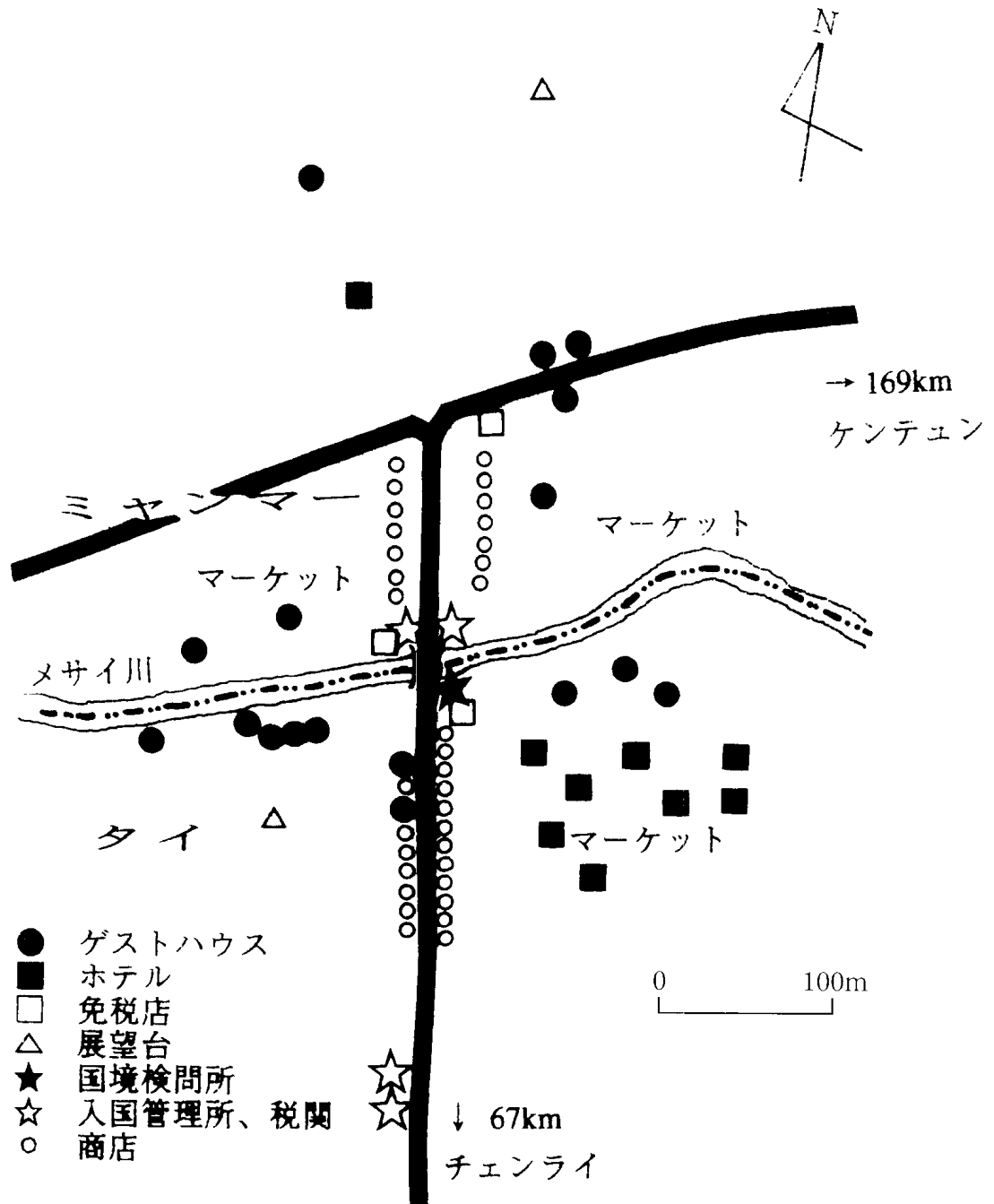


図5 タイとミャンマーの国境—メサイとタチレク

2) チェンコンとハウエサイ

タイのチェンライ州にあるチェンコン市の対岸にはラオスのボケオ州のハウエサイ市がある。それぞれ人口64,000人、43,000人の群都と州都である。メコン河を挟む村にはそれぞれ11,383人と約6,000人が暮らしている。ハウエサイでは、16程度の種族が相互に交わりながら生活を営んでいる。白鳥（1978）によると、北西タイ山地に住むヤオ族の大半は、彼らがチェンカンあるいはチェンコンの地からきたことで、それはラオスからタイ国領内に入ったことを示しているという。

河沿いにはそれぞれ両国の税関があり、橋がない両地域間には、ボートを利用し河を渡っていくが、海をもたないラオスでは、これが輸出入の大切なルートである。ボートで5分もかからない両地域の間では、社会主義化してからは難民たちがこの河を越えてタイに逃げてくる。時として両国間では戦闘も起こり、その度に貿易がストップするという歴史がある。現在は、チェンコンでは毎朝市場が形成され、国境貿易が行われている。

両地域の貿易は、政治の安定が絶対条件であるが、ハウエサイにある5軒の宿泊施設の開業年度をみると、ゲストハウスが1993年と94年、3軒のホテルが96年と97年にオープンしている。チェンコン市内にはホテルが4軒、ゲストハウスが5軒あるが、国境のチェンコン村にはホテルが4軒とゲストハウスが2軒ある。最近では、このルートを利用する観光客も1日平均20人程度いる（図6）。

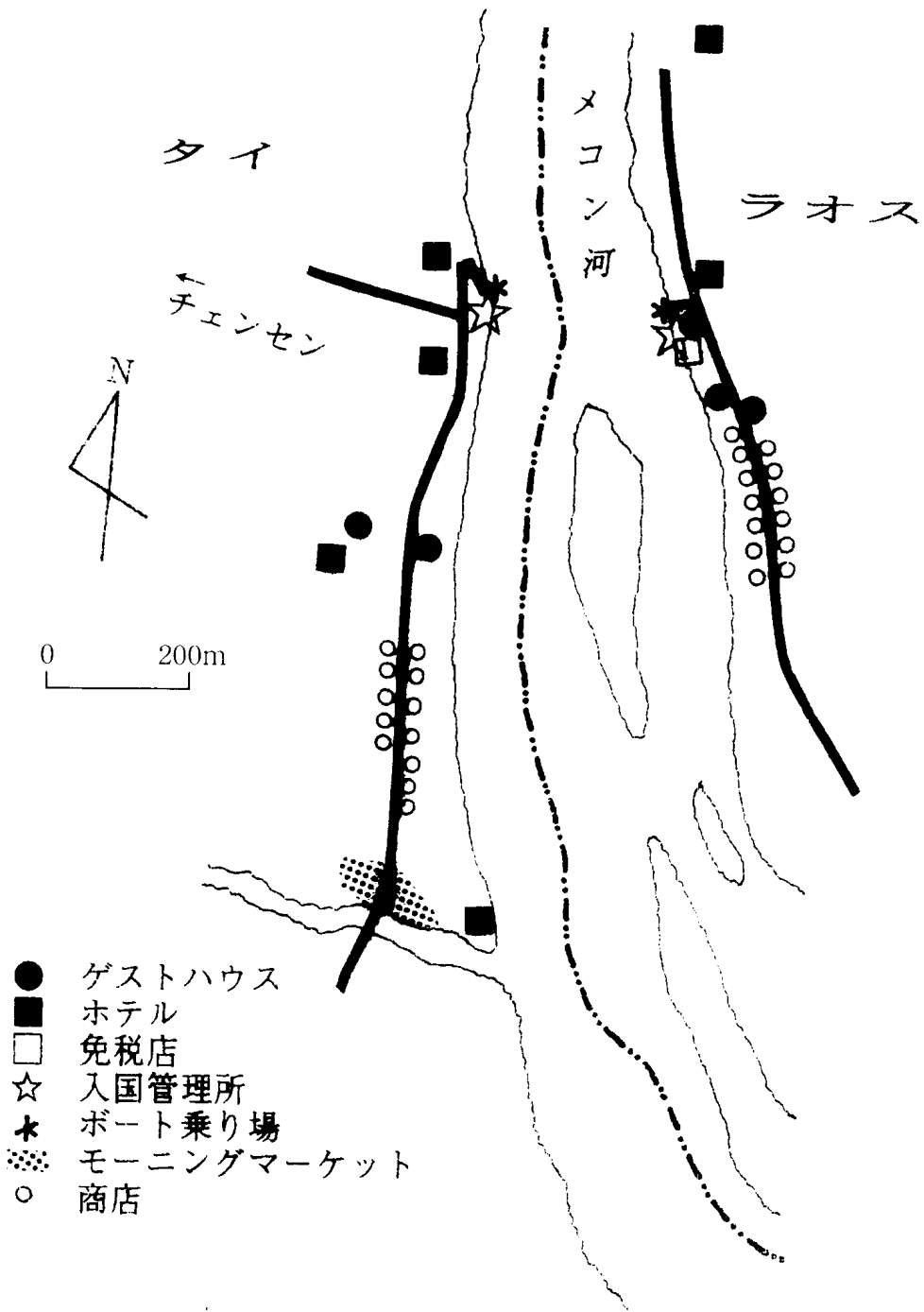


図6 タイとラオスの国境—チェンコンとホウエイサイ

6. 終わりに—国境地域の変貌と連携

国境地域からみる東アジア地域のサブリージョナルレベルでの動きは、多様な経済発展段階にある国・地域が国境を接して共存しており、自発的に形成されているGTが拡大している。地理的範囲の狭い国境を挟んだ地域間の協力は、国家や国際機構の活動のような明快さをもたず、むしろ日常的で地味な性格をもっているため、その全容を把握することは難しいが、東アジアで政治的安定に伴って交流、連携が着実に進行していることは確かである。国境地域は、競争と補完の様相を内包しているところであるが、東アジアで国境を挟んで地域間の競争の兆しが強く現れているところはまだない。それは東南アジアの場合、国境地域のほとんどがまだ開発を行うほどの経済的な力を持っていないからであるが、そのなかで局地的な交流と連携が緩やかに拡大している。国境地域間の交流は、地域の生活、経済発展に寄与しているが、観光客の流動の範囲を越境にまで広げる要素にもなっている。

国境地域は未開発の状態であり、観光は小規模のまま留まっているのが現状であるが、ミャンマーとラオスという外国からのアクセスの面で優位にあるタイ北部の山岳地域への観光流動は、タイから陸路で国境を越えられる今日においては、隣接のミャンマー、ラオスの国境地域にも観光の波を呼び寄せている。これといった基盤産業がないこれらの国境地域の観光は、地域の収入源として大きな役割を果たしている。田畑を耕して自給自足の生活をしてきた少数民族の暮らしが、観光客相手の土産物売りなどへと変化することによって田畑が荒れ始めるケースもある。人口4万人の中国国境に近いタイ族、ザオ族、モン族などの少数民族が多数を占めている

ベトナムのサパ県では、ベトナムの刷新政策で観光旅行者が増えてきた中で、赤い衣装を着たザオ族の若い女性が男性の前で求愛の歌を歌う風習が有名になり観光客のラッシュが絶えなくなった。外国人用ホテルが開業しているが、従業員のはほとんどはハノイなど都市のキン族で、英語が話せない少数民族は働けない。あるいは国境地域の急激な観光地化に伴う環境破壊、外部資本の流入による地力減退、売春、犯罪などの問題も大きい。今後、交流と連携が拡大していくなかで国家間、国境地域間競争も十分予想される。国境地域の社会と観光資源の保護と地域の自立を手助けする東アジアの組織的な取り組みが求められる。そのための先進国の支援と NGO をはじめ当該地域団体の役割が重要である。

参 考 文 献

- 朝日新聞 (2001) 大陸とのパイプに活路探る過疎の島 (朝刊 6 面, 12月29日)
- 朝日新聞 (2001) 国境のアジア (夕刊 1 面, 3月20日)
- 浮田典良 (1994) ドイツの国境, 地理学評論, Vol.67 No.1
- 嘉数 啓 (1995) 『国境を越えるアジア成長の三角地帯』, 東洋経済新報社
- 佐藤 清 (1985) 『国境を越えて発展する道路交通』, 理工図書
- 高村三郎・毛利卓 (1984) 『国境貿易—東南アジア陰の経済—』, 弘文堂, pp.139-143
- 勅世界経済情報サービス編 (1993) 『ARC レポート—ミャンマー—』 pp.10-11
- 白鳥芳郎 (1978) ヤオ族の移動経路と種族史, 白鳥芳郎編『東南アジア山岳民族誌—ヤオ族とその隣接諸種族』, 講談社, pp.67-97
- 千相哲 (1997) 辺境地域間の交流と協力—北海道根室市と北方四島を事例として, 日本観光研究学会全国大会研究発表論文集 No.13
- NIRA・EAsia 研究チーム編著 (2001) 東アジア回廊の形成—経済共生の追求, 日本経済評論社
- Getz, D. (1992) Tourism Planning and Destination Life Cycle, Annals of Tourism Research, Vol.19.
- Getz, D. (1993) Planning for Tourism Business Districts, Annals of Tourism Research, Vol.20.

- Kramsch, O. (1994) Transborder regional planning in the context of binational economic integration: The case of a new border crossing between Mexico and the United States, Girot P. O. (ed.) *The Americas World Boundaries Volume 4*.
- Leimgruber, W. (1989) The perception of boundaries: Barriers or invitation to interaction? *Regio Basiliensis*, 30.
- Timothy, D. J. and Bulter, R. W. (1995) Cross-Border shopping: A North America Perspective, *Annals of Tourism Research*, Vol.22, No.1.
- Ryden, K. C. (1993) *Mapping the invisible Landscape: Folklore, Writing and the Sense of Place*. Iowa City: University of Iowa Press.
- Wanhill, S. (1997) Peripheral area tourism: A European perspective. *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 3.
- WTO (World Tourism Organization) (2003) *Compendium of Tourism Statistics (1997-2001)*, WTO.