

# クロスボーダーツーリズムの観光実態に関する考察

—形態別ボーダー観光の現状を事例として—

## 三原 義久

### はじめに

わが国は周囲を海で囲まれた島国で、国境を持たないために「国境」に対して特別な感情を抱き、実際にそれを見たいという気持ちがある。国境観光の魅力といえば古くは万里の長城、板門店（韓国と北朝鮮の国境ライン）、かつての東西ベルリン壁などが代表される。

隣国が人為的にラインを引き、政治によって封じ込め、両国の交流を断ち切ることはむしろ隣国の文化の発展状況に関心がつり興味をそそられる。

一般にボーダーツーリズムは、ツアーそのものの目的にはならず、いわばツアーの補完的な形で存在してきた。国境を観る観光やヨーロッパ旅行でしばしば経験する国境を越える観光、シルクロードで数々の遺跡を求めてジグザグ状に移動を重ね国境を何回か通過する旅、最近では国境の近くまで来たのでこの機会に閉鎖的な北朝鮮を一目見よう、あるいは何か確かめようとするツアー客が多く、北朝鮮を取り囲む周辺地域の観光スポットは人気の的になっている。

通常ボーダーツーリズムは、オプションツアーで旅の味付けとして、ツアーの魅力に補完する形で取り扱われてきた。旅行ニーズの多様化にともない、旅行業者は旅行商品の品揃えの必要に直面せざるを得なくなっている。価格訴求をねらった一国のみの滞在および移動を伴う周遊と旅行行程の2極分化が進むなかで、旅行形態も一国滞在型（**Mono Destination**）から数カ国を訪れる周遊型（**Excursion**）へとバリエーションをつける必要性が生じてきている。今日、旅行の多様化が一段と進む中で、パッケージツアーにおいても訪問国数よりもテーマのあるツアーが求められるようになってきている。「シルクロードの旅」、「遺跡を訪ねる旅」、「少数民族

族を訪ねて」、「〇〇探検ツアー」などはその例であり、目的をもった「テーマ性」のある旅は、訪問地での観光対象が明確であるため、訪問地までの過程（道中）は「移動日」と呼ばれ、重要な意味を持っていなかった。ところが行程上通過地の国境に焦点当てるとさまざまな現実が浮かび上がり、もうひとつの観光スポットとして重要な部分を占めることが判明でき、国境が単なる通過地点ではなく、観ること、通過することがツアー客の「心のみやげ」「思索の旅」となり、観光効果が高いことが伺える。

本稿ではクロスボーダーが観光対象としてどのような意味をもつのか、はたして国境を越えることに関して観光効果が存在するのか、その実態について事例をもとに考察する。

### 1. ボーダー（Border）の意味

#### （1）ボーダーの概念、バウンダリーとの異同

ボーダー（**Border**）は、「国と国の境、異なる国家間での境」であって、一般に国家と国家との版図を区画する境界線と説明されている。

ボーダーは、主権国家の空間的管轄権が及ぶ限界面を意味する「国境（**Boundary**）バウンダリー」とは異なり、一国の統制力が及ぶ具体的限界としての“境”であり、その境をはさんで隣接する他の国が統制力を有することとなる。東部から西部へと国家領土を押し広げていった19世紀のアメリカにおいては、ボーダーはそれぞれの時代における勢力の及ぶ限界であり、わが国では“辺境”の言葉をボーダーの略語としていた。

国境（バウンダリー）を具体的に明示するものとしての「ボーダー（国と国との境）」は、自然的地形と国家間の合意によって定められており、河川の場合は下流に

向かう航路の中央線あるいは両岸からの中央線、国境河川上、橋梁では橋の中央地点、山脈の場合は分水嶺、湖水については両岸からの中央線とされているのが一般的である。このことは、河川を境とする場合を別にすると、ボーダーは文字どおり“辺境”であることを示しており、以下に述べる「クロスボーダー（国境を直接越えること）」の対象地点は、訪れるのには困難が伴いやすい場所であることを示唆している。

## (2) クロスボーダーの意味するもの

本稿では「クロスボーダー（Cross Border）」とは「陸路・河川・湖上にある国境地点を、陸上および湖上を徒歩または陸上の交通機関や船舶を利用し、正式な手続きを経て入国通過するもの」と規定する。

もともとボーダーは、観光客往来を管理するものとしてよりも、物資の交易や労働力の送り出し、受け入れとの関係において存在してきた。

それは前述したように地形的条件を土台とした“境”であり、海港、鉄道駅、空港のような国際交通機関に対応して設置された人為的な“国境地点”とは基本的に異なるからである。

さらに、辺境としてのボーダーは歴史的に見ても、不法入国者や不法就労者（Clandestine Movement）の防止、麻薬・武器・ニセ札および密輸全般の流入防止を主たる目的とし、これらの監視、摘発は国境管理者の主要任務であり、国境警備を担当する軍隊あるいは特別警察を有している国も多い。国境警備のための国際協力も行われており、実際にも1999年4月より、中国と国境を接するミャンマー・ベトナム・タイ・ラオス・カンボジアの6カ国は共同して麻薬流入防止のための国連薬物統制計画（UNCDP）に取り組んでいる。

出入国管理に関しては、たとえば法務省入国管理局の「出入国管理規則」によれば、その目的とするところは「わが国社会の健全な発展のためおよび国際協調・国際交流の増進を図るため、外国人の円滑な受け入れとともに好ましくない外国人の排除」とされており、この両者がバランスよく実現されることを出入国管理行政は目指している。

出入国管理行政においては、人的交流の重要性を認識しながらも、不法入国と有害および不健全物品の流入を排除することは、一国の社会秩序を維持するために必要不可欠な処置である。

ボーダーは上記したように監視的役割を担っているが、観光を目的とした一般旅行者入国の窓口であることも事実である。観光客の受け入れは、その国に対する理解を深め、さまざまな形での経済効果と文化効果に結びつく可能性を持っている。

旅行者にとって「ボーダー」の持つ監視的機能を強調すればするほど興味以上に恐怖感が増し、旅行者にとってはマイナス・イメージとなり、“観光への畏縮”(Touristic cringe) につながりやすいのである。

## 2. クロスボーダーツーリズムの特性と諸形態

### (1) クロスボーダーツーリズムの特性

ボーダーの観光対象性に関しては、すでに外国人研究者からも「日本は周囲が海のために“陸の国境”を持たない国であり、それだけに日本人は国境に対する神秘感が強く、実際それを見たいという人も多いとされている」という指摘がある<sup>1)</sup>。1989年以前、西ベルリンでの東ドイツ観光、返還前の香港における香港羅湖より中国本土を覗く（遠望する）観光が実施されていた。最近では、現実の厳しさを垣間見るツアーとして、注目を引いているのが「北朝鮮遠望観光」であろう。北朝鮮遠望観光は韓国側板門店側と中国側では3ヶ所より実施されている。また国境の町そのものが観光対象となっている例としてアメリカとメキシコの境であるサン・ディエゴ（San Diego）があげられる。この町では、メキシコの雰囲気と土産品の購入を通して短時間にメキシコに行ったような擬似観光が楽しめるとして多くの人々を集めている。

ところで、クロスボーダーツーリズムは2つの特性を持っている。一方では国を境にして2カ国の文化を見ること、もう一方は、国境そのものの動き（入国手続きなど）を見ることである。国境が近づくにつれ、辺りの風景が隣国との影響を受け、あたかも青色が徐々に薄れ、だんだん黄色くなっていくようなグラデーション効果が見られる。しかも国境を越えその国に入ると時間経過とともに国境を越えた以前の情景がフェード現象のように少しずつ消えていく。国境を通過する時点がピークで文化対比の思索が始まるピーク点と考えられ「旅の思索」という観点から重要な意味を持つのである。

国境が近づくにつれ、国と国との衝突を避ける意味で緩衝地帯が設けられていることが目につく。あらゆる紛

1) 梁 春香 (1996) 『中国・日本間の国際観光交流過程に関する考察』(前田 勇「現代観光の展開」学文社 p. 166, 167

争の最前線で、クッションとしての役目になっていることが想像される。

クロスボーダーについて別の観点からとらえれば、「国境」を越えるということは、全体から眺めた場合、「人の移動」であり、特徴的なのは出国しても一定時間が経てば、元の国に戻る(移動する)一時的な人の動きととらえることが出来る。旅行者として「人」が国境を越えるということは、旅行者の身体が移動するだけでなく、「カネ、モノ(カメラなど)、情報」も同時に移動することである。

そのような観点からすれば、ボーダーの存在は旅行者にとってカネを使い、その国で買い物をし、異文化に接した興味深い情報を持ち帰る重要な“要所”ともなっている。

## (2) ボーダーツーリズムとクロスボーダーの相違点

本稿でのクロスボーダーの概念は“国境を越えて入国通過すること”である。

したがってクロスボーダーツーリズムとは、クロスボーダーそのものも旅行目的あるいは重要な旅行体験機会とするものであり、このような旅程および内容をもった「主催旅行(パッケージツアー)」を総称して用いるものとする。

それは後に「単純往復型」として類型化した近接国の観光地の短時間往復を除くと、クロスボーダーのために必要な入国ビザの取得は「観光旅行団」としてのみ可能なのが一般的であって、個人取得は不可能あるいは著しく困難であるのが実情である。「国境地点を訪れる旅」や「国境を遠望するツアー」「疑似体験ツアー」などはボーダーツーリズムというべきであって、クロスボーダーには該当しないことになる。

## (3) クロスボーダーツーリズムの諸形態

主催旅行(パッケージツアー)としてのクロスボーダーツーリズムは、どのような目的でボーダーを越えるかによって次のように分類することができる。

### ①単純往復型

このタイプは、ボーダーを超えていく目的が明確であり、目的地は観光対象地あるいは観光地である場合が多い。無査証で出入国できることが多いため、手続きは比較的簡単である。目的が終了すれば出発した国に戻る。

### ②ジグザグ型

このタイプは、少数民族、シルクロード走破などの特定のテーマに沿って移動するものであるが、目的地が点在していること、目的地と次の目的地を結ぶ交通機関(航空機の航路・運行日時、時間)の不便さ、近接する国の治安状態によって特定の方向に向けて効率的に進むことが困難であり、結果としてジグザグ状の移動を余儀なくされる点に特徴がある。

### ③周遊型

複数の国境を越えて移動する観光旅行は、古くからヨーロッパで多く見られ、列車やバスを利用して、「古城めぐり」「国際列車で行く〇〇の旅」などの名称で数カ国歴訪する旅も多い。

クロスボーダーツーリズムとしての周遊型では、南米・アラブ・アフリカ、それぞれの諸国を歴訪タイプ、多くの国と国境を接している中国から隣接する国を訪問するタイプなどがある。国々の文化比較という点では習得する情報は当然多くなり、参加者の好奇心を満足させることになる。

## 3. 形態別事例

### 事例一1 ルンビニ観光(単純往復型)

インド旅行は、年間約79000人(2000年度)<sup>2)</sup>とアジア地域での訪問国ランキングは決して高くはない。インドツアーは訪問する年齢層が高年齢と若年齢と2極分化している。若年層では、バック・パッカーで見られるごとくインド全土を徘徊し、長期間滞在している。一方、高年齢層は釈尊の聖地を訪ねる「仏蹟巡拝ツアー」「インド美術を訪ねるツアー」などが多い。

参考までにこの仏蹟巡拝ツアーとは、広大なインドに点在する釈尊ゆかりの四大仏教聖地すなわち、ルンビニ：生誕の地、ブダガヤ：釈尊成道の地、サルナート：初転法輪の地、クシナガル：涅槃の地を巡拝することであり、四大聖地に加え、ラジギール(王舎城)、サハート・マハート(舎衛城と畜園精舎)、ヴァイシャリ、サンカシャを加えて八大聖地と呼んでいる。四大聖地、八大聖地ともルンビニを除いてすべてインドにあるが、生誕地のルンビニは、ネパール領にあるので国境を越えて巡拝することになる。現在、インドからネパール領に入国するルートは3カ所あるが、いずれも物資を運ぶ交易ルートである。仏蹟巡拝ツアーが利用するの

2) 国際観光振興会(JNTO)「日本の国際観光統計(2001)」

は、ゴラクプールよりノーガル（インド側国境）の遮断機を越え、ルンビニに入る。ノーガルからネパールの国境まで約 27 キロメートル、緩衝地帯になっている田園風景を眺めながらルンビニまでは僅か 8 キロメートルである。

インド側国境では、通常必要な諸書類（パスポート、ビザ、ネームリスト）を準備して手続きを行うのだが、辺境地帯での手続きはこのルートが観光客の往来に欠かせない関所であるため、審査官へのプレゼント（バクシーシー）が長期にわたって習慣になっており、強制とまではいかないが、何らかのまとまった品物が要求される。

団体での荷物検査がほとんどないが、円滑な手続きを進めるためには参加人数に見合ったプレゼントを事前に準備する必要がある。なお、ルンビニで巡拝終了後、再びインドへの入国となり、審査官が交代している場合は、再び新しいプレゼントを準備せねばならない。

このような「工作」で無事通過するのだが、最近一部の観光バスのドライバーが、日本人の観光ツアーがプレゼントによる「ノーチェック」による通過をよいことにドライバー自身が密輸に手を染めているようだ。グループのチェックをスムーズに済ませても、ドライバーの荷物や荷物の総個数がチェックされ、貴重な時間が割かれると聞いている。

一方、ネパール側の出入国は極めて寛大である。

端的に言って、「書類の不備とノープレゼント」はスムーズな入国に大きな支障をきたすが、留意せねばならないのは、年々プレゼントの額と量が増えているようだ。ツアーの添乗員は自分のツアーのみスムーズに行けばそれでよいのだが、だんだんとエスカレートする傾向にある。プレゼントの量は一地域の審査所として単独では消化できる範囲を超えており、現金化するため“闇のルート”に流されるのではとの疑問が消えない。

## 事例-2 シルクロード観光（ジグザグ型）

### ①シルクロード

シルクロードは古代の東西文化の交通路を意味し、古代中国の文化が「絹の道」（注-1、2）を通り、西アジア、ヨーロッパへ伝播され、一方、西の文化も中国へもたらされた。

（注-1）玄奘著「大唐西域記」によれば、玄奘法師のたどった行程で、往路はおおむね下記のようなものである。シルクロードと重なり合う部分を企画・実施されている。

唐（現在の西安）——敦煌——カラコージャ（高昌故城）——クチャ（庫車）——イシククル湖——トクマク——タシケント——アフラシャブ——ブハラ——サマルカンド——シャフリサブス——クンドゥズ——ヒンドウクシ山脈を越え、天竺（印度）の仏蹟各地。

（注-2）シルクロードは、19世紀末、ドイツの地理学者リヒト・ホフェンがその著「支那旅行日記」の中で、中央アジアの交易路をザイデン・ストラーセ（絹の道）と表現し、中国からサマルカンドまでの短い交易路をいう。

もともとシルクロードには3つのルートが存在する。①陸のシルクロードは、中国、パキスタン、インド、アフガニスタン、イラン、イラク、シリア、トルコ、旧ソ連中央部（中央アジア）を通るルート。②草原シルクロード（ステップ路）は、中国、モンゴル、旧ソ連の中央アジア草原地区を通るルート。③海のシルクロードは、南中国海、シンガポール、マラッカ海峡、ベンガル湾、紅海を通過してヨーロッパに入るルートがある。

旅行業者が取り扱うシルクロードは、おもに陸のシルクロードか草原ルート（ステップ路）を利用するか、あるいは両者の混合ルートである。

このルートをたどって訪問することになれば、約 20 日間もかかり、費用も膨大なため、日数を切り詰め航空機やバス（ランドクルーザーなど）を利用して実施されている。シルクロードの魅力は、ルート上にある遺跡や古代都市が高いレベルでわれわれの精神を高揚させてくれることだろう。

現代のシルクロードのルートは、かつて唐時代の三蔵法師玄奘のたどった行程の一部をもとにして企画されている。中央アジアは道路の状況、交通機関の運航日などの制約の中で進まねばならないため、ジグザグ状に走破することが余儀なくされる。

### ②国境通過

本稿表 1 の「形態別ボーダーツーリズムとクロスボーダーツーリズム」の具体例に見られるようにジグザグ型の代表例としてシルクロード観光の実態を検証したい。

シルクロードの代表のひとつ草原路（ステップ路）は、比較的道路状況が良好で走破しやすい点と他のコースと比較して旅行日数が短縮できる点に特徴がある。ただしこのルートはトゥルガルト峠（海拔 3,750 m）とドルン峠（海拔 3,020 m）を通過するので道路の凍結などを考えれば 10 月下旬までが限度であろう。

表1 形態別 クロスボーダーツーリズムの具体例(含むボーダーツーリズム)

タイプ	ツアータイトル	国名	クロスボーダー地点《Θ》	目的
展望型	①3国展望観光 ②北朝鮮眺望観光	オランダ(ファール村) 北朝鮮 〃 〃 〃	ドイツ・ベルギー・オランダ (韓国側)板門店より (中国側)白頭山より (中国側)鴨緑江より (中国側)豆満江より	展望台より3国が展望できる。 閉ざされた北朝鮮の生活実体と現実の厳しさを垣間見る 〃 〃
単純 往復型	①ジョホールバル観光 ②ルンビニ観光 ③モンブラン観光 ④イグアス観光 ⑤リヒテンシュタイン観光	マレーシア インド/ネパール スイス/フランス ブラジル/アルゼンチン パラグアイ オーストリア/リヒテンシュタイン	シンガポール=Θ ジョホールバル デリー=パトナ=Θ スノウリ=ルンビニ ジュネーブ=Θ シャモニ サンパウロ=Θ フォスト・イグアス=プエルト・イグアス オーストリア=Θ バドゥーツ(リヒテンシュタイン)	イスラム文化一瞥と買い物 釈迦生誕の地を訪ねる モンブラン(標高4807 <sup>メートル</sup> )観光 アルゼンチン側・パラグアイ側よりの滝観光 収集家向けの切手の購入 美しい入国ビザの記念スタンプ
ジグザグ型	①シルクロード観光 ②メコン河流域観光 ③フンザと天山南路・北路	中国/キリギスタン/カザフスタン/ウズベキスタン 中国/タイ/ラオス パキスタン/ジャムカシミール/キリギスタン	カシュガル=Θ トウルガルト峠=ビシュケク=Θ アルマトイ=Θ タシケント 昆明=景洪~Θ チエンセン(タイ)~ロフエサ(ラオス) イスラマバード=クンジュラブ峠=タシクルガン=カシュガル=Θ トウルガルト峠=ナリン=イッシクル湖	シルクロード走破(ステップ路) 秘境探訪の旅(麻薬などで知られるゴールドトライアングル地帯) 世界の屋根パミール高原とシルクロードの旅
周遊型	①バルト3国周遊の旅 ②ビクトリア湖とサファリドライブ ③東地中海・古代シルクロードの旅 ④アラビアンナイトの国 ⑤国際列車で行くモンゴルの旅 ⑥国際列車で行く中国高句麗遺跡の旅(注) ⑦山岳少数民族を訪ねる旅	フィンランド/エストニア/ラトビア/リトアニア ジンバブエ/ザンビア/ボツワナ ヨルダン/シリア オマーン/アブダビ首長国/ドバイ 中国/モンゴル 中国/北朝鮮 中国/ベトナム	ヘルシンキ~Θ タリン=Θ リガ=Θ カウナス=ピリニウス ジンバブエ=Θ ザンビア=チョベ国立公園 アンマン=ペトラ=Θ ワディラム= ボスラ=パルミラ マスカット=ブライミ=アルアイン=Θ ドバイ 北京=Θ 二連浩特(エレホト)=ザミンウデ=ウランバートル 北京=集安=Θ 丹東=朝鮮新義州=開城(ケソン) 昆明=Θ 河口=ラオカイ=サバ=フィン	中世の面影を残す旧都市は一見の価値あり、ヨーロッパ指向のリピーター向けビクトリア大瀑布とサバナ地帯をサファリドライブ シルクロードの隊商都市として栄えたパルミラとペトラを訪ねる 中東のベニスと呼ばれるドバイと世界遺産のオマーン“パラス城”を訪ねる 国境(エレホト)で両国の線路幅が異なるため、台車の取替え作業が見もの 中国の集安および朝鮮の徳興里古墳ほか3古墳の高句麗画観賞 中国南部とベトナム山岳民族を訪問 中越間の狭軌鉄道(昆河鉄道)を楽しむ

\*記号 Θ ボーダー地点 =陸路の交通機関(バスなど) =鉄道 ~海路  
(注) 報道などですでにご存知のように日本と北朝鮮の間に国交はなく、日本の大使館の出先機関もないため、「パスポートの紛失等のトラブルや事故に巻き込まれないように」と外務省より注意喚起が出ている。(2002年11月1日現在)

中国側の出国：観光バス、乗用車の通関は諸書類(パスポート、ネームリスト、ビザ)を予め準備しておけば特に問題はない。ただし検査のさいには一般貨物自動車(トラック)と共用レーンを使用するのでトラックの荷物検査で時間がかかる。コースの作成においては充分なゆとりが必要だ。辺境な国境検問所の広場前で多くのレストランが営業しているのを見ても如何に手続きに時間がかかるかを物語っている。

キルギス入国側：旧ソ連の体制が温存されたままのローな手続きには閉口する。入国カードはロシア語のみで記入することになり困難が生じる。しかし、入国カードの記入は建前のみで、とにかく記入(塗りつぶしていれば)すればそれでよい。英文で記入するため、先方もわからず、質問は一切ない。

ここでも形式主義が現存しているようだ。

カザフスタン入国：カザフスタンの入国はかなり厳しい。パスポートの入念なチェックがあり、若干の手土産は必要である。まさしく「関所」というのにふさわしい。

一般に山間部の検問所は都会の空港と異なり、一切のホスピタリティは期待できない。万が一書類不備を指摘されても今さら戻るに戻れず立ち往生が余儀なくされる。建前の法律が先行し、最後は金銭(手数料と呼ぶが、一種の賄賂)で解決しなければならない。事務所の中はそのような雰囲気強く感じられた。

ウズベキスタン出入国：ウズベキスタンの入国は比較的

寛大である。パスポートのチェックのみで終了。ウズベキスタンは、シルクロードの中間地点にあり、シルクロード遺跡としてサマルカンド、ブハラ、ヒバ、シャフリサブスがある。

とりわけサマルカンドは、14世紀～15世紀にチムール帝国の首都として栄えた。「青の都」と呼ばれる紺碧のドームを持つ廟、壮麗なメドレセ（イスラム神学校）、ウズベク天文台など観光スポットとしての魅力は尽きない。

開空よりウズベキスタン航空の直行便就航に伴って、日本人の観光客が急増したと聞いている。サマルカンドは、単独で訪問するのではなく、シルクロードの一環として訪問することに意義があるようだ。

一般的に言えることは、中央アジア諸国はカザフスタン・キルギスタン・ウズベキスタン・トルクメニスタンのいずれかのビザがあれば他の国において72時間以内の滞在は可能との報告を受けていた。しかし、この規約は末端の辺鄙な山間部の国境まで情報が浸透されていなく、あるいは知っていて知らないふりをしているのかもしれないが、なんらかの見返りを期待する不遜な態度が露骨に出てくるので注意を要する。このような問題でしばしばトラブルが起きている。結局は何らかの手数料、金銭を媒介として解決をはかることになる。

クロスボーダーにとって、中央アジアでは権威主義がはびこり、困難と障害の多い国であり、スムーズな手続きには体制の変化も含めてまだまだ時間がかかりそうである。

### 事例ー3 バルト3国（エストニア・ラトビア・リトアニア）

バルト3国は、近年もうひとつのヨーロッパとして脚光を浴びてきている。1991年ソ連邦より分離独立し、3国の首都にある歴史的街並みがいずれも世界遺産に登録され、“色濃く残る中世の街”としての存在を誇っている。近代化を急ぐ新市街と歴史遺産を残す旧市街が交錯するコントラストがひとつの魅力であり、北欧（ノルウェー・スウェーデン・デンマーク）の観光からこの地へ軸足を移す観光客も目立ってきた。

バルト三国は地理的に見て、いろいろなアプローチするルートがある。北からはヘルシンキやストックホルムよりフェリーでエストニアのタリンへ、東からはロシアのサンクトペテルブルグよりバスでタリンへ、南側から

はポーランドのワルシャワよりバスにてリトアニアに入国する方法などがある。日本よりバルト3国を訪問するためにはフィンランドのヘルシンキから航路でバルト3国の一つエストニアのタリンに入るのがもっとも便利なルートである。

ヘルシンキ／タリン入国：ヘルシンキより対岸のエストニアのタリンまで海路85キロメートル高速艇で約1時間30分。フェリースケジュールによれば、1日33便運行している。入国手続きはすべてタリンの棧橋のパスポートコントロールで行われる。

フィンランドとエストニアの物価の差（フィンランドの平均60%）が大きく、スカンジナビア半島からの買い物客に人気がある。船内では免税売店にもかなりのスペースをさいており、商品の品揃えも豊富だ。

エストニア／ラトビア入国：ラトビア入国の国境では、簡単な荷物検査があり、団体の場合は全員のパスポートを回収し、審査官に提出する。観光バスと観光目的の乗用車は一般のトラックと区別され、専用のレーンを利用する。トラックは、難民の流入を水際で阻止するためであろうか荷台を開け、徹底した検査を行っているのが見受けられる。観光団体のパスポートは事務所に持っていかれ、どのようなチェックがなされているのかもわからない。

ソ連旅行時代に経験した旧ソ連邦以来の頑迷な秘密主義の一端を彷彿させるようだ。

ラトビア国境通過以後、市街地までの一直線の国道を走行して気づくことは、対向する車すべてのヘッドランプが点灯されていることである。市街地に入るに従い、バイク（オートバイ）が一切走っていない。法律でバイク乗車が禁止されている模様で、旧市街に騒音はなく、静かで落ち着いた雰囲気醸し出している。

わが国でも、最近日中の車のヘッドライト点灯問題が話題になっているが、なかなか徹底までには至らぬようである。一部には“すべての車のヘッドライトを点灯すれば、目が慣れてしまい目立たなくなるのでは”と「合成の誤謬」<sup>3)</sup>を主張する立場の人もいるらしいが、リガの町並みで経験する限り、むしろ「安全」に対する神経が研ぎ澄まされて慎重になるようだ。

このような状況の変化を目の当たりにすることで、隣接する国との文化の対比を考えることになり、クロスボ

3) 「合成の誤謬」とはもともと経済用語で、個々人としては合理的な行動であっても、多くの人がその行動をとると、好ましくない結果が生じることを言う。

ーダーの観光効果ということができる。

バルト3国は、2004年欧州連合(EU)加盟することになっている。文字通りヨーロッパはひとつになり、国境のバリアがいつそう低くなりそうで、国境の入国も簡単になっていくものと予想される。

ラトビア/リトアニア入国：ラトビアよりリトアニア入国は、観光団体の場合、バスの中に審査官が乗ってきて、一人ずつパスポートの顔写真とのチェックが行われるのみで荷物検査など一切ない。

トラック類と通過レーンが分かれているため、比較的にスムーズに通過できる。

リトアニア通過後目につくのは道路の舗装状況が良くないことである。エストニアやラトビアで見られた田畑風景も荒れるに任せ放題である。未開墾の土地が多く、同じバルト3国でも文化・経済の面で少しずつ異なっているのがわかる。

リトアニアへは、ワルシャワ(ポーランド)からバスおよび車で入国する場合は問題ないが、列車で入国する場合、シェシュトカイで乗り換えすることになる。特に夜行列車を利用する場合は、途中でベラルーシを通過することになり、ベラルーシのトランジットビザが必要になるので注意が必要だ。国境でビザの取得が出来るが、ビザと列車の関連性がまったくなく、同一列車に乗車することは不可能で翌日の列車となる。

#### 4. クロスボーダーツーリズムの阻害要因

すでに事例で述べたように、クロスボーダーツーリズムの企画・実施における制約は、一般旅行者のクロスボーダーに対する警戒と制限、安全性の確保、現地語による手続きの必要度などの理由から、中央アジア、東南アジアに多く見受けられる。これらの地域へのパッケージツアーは、大手業者においては、熟練添乗員(ツアーコンダクター)の確保の問題、集客の困難さ、現地の情報不足などの要因により、商品化が困難であり、遠のく傾向にあり特殊ツアーとして、一部の専門特化した旅行業者がこの分野を掌握する傾向が顕著である。

一般に「クロスボーダー」を不可欠な条件とするツアーの企画においては、“ボーダー問題そのもの”が最も重要な部分を占めており、クロスボーダーツーリズム成立の鍵を握っている。ボーダー問題として整理すれば次の4点を指摘することができる。

表2 クロスボーダーツーリズムの阻害要因

制度的要因	空路による入国と陸路による入国では「審査基準」において微妙な“ズレ”があること。
(係官などの)人的要因	入国審査官による入国書類のアラ探しなどによって、間接的にチップが要求される場合がある。さらに特権誇示、執拗な手荷物検査などのいわゆる“関所感覚”で対応する場合が多いこと。
時間的要因	空路で到着のように入国手続きが一時期集中型と異なり、審査側に十分な時間があるため、スローテンポで審査されやすいこと。
地理的要因	“関所”としての国境点は、その多くが山間部、峠、河口など辺鄙な場所に設けられているため、事前の情報の入手ができず、通過するまで不安を抱かざるを得ないこと。

#### ま と め

クロスボーダーツーリズムは、個人旅行(ITツアー)や主催旅行(パッケージツアー)において、それ自体ツアーの「テーマ」にはなり得ない。ヨーロッパでは国が異なっても、ヨーロッパ共同体(EU)でまとまっており、実体はすでにボーダーレスとなっている。一方、東ヨーロッパ、中央アジア、東南アジア、中南米ではボーダーを境として、文化の違いを具体的に体験することができる。

とりわけ政治体制が異なる隣接国では、双方の国益を守るため、出入国審査は当然厳しくなる。最近、国際社会で注目される「北朝鮮観光」は国の閉鎖性によって、内側が見えないだけに「中を覗いてみたい」と好奇心を満たすツアーとして人気を呼んでいる。文字通り「緊張」を観光の資源とし、「売り物」に仕立て上げるあたりはさすが商売上手の中国とも言えそうだ。

すでに述べたように、ボーダーには2つの側面がある。第1には、すでに述べた事例のように国境そのものの実態を経験し、ボーダーでの審査の手続きを通して機能そのものを見ること。第2には、隣接国の文化の比較を見ることによって思索の作用が始まることである。

民俗学者・宮元常一は日本各地を歩いて、最後の旅は中国であったが、彼の父親は「旅の10か条」を説いた。その中で、「汽車に乗ったら窓から外をよく見よ」だった。田や畑に何が植えられているのか、育ちが良いか悪いか、家は大きいか小さいか…。それが宮元民俗学の基本となり、原点になった<sup>4)</sup>。旅するものにとって示唆に富んだ教訓と考えられ、観光を通して「思索の効

果」が体感できる。

エリック・リードは、「現代の旅人の精神は、比較により形成され、比較によって存続する。本質的に比較に基づく精神である」<sup>5)</sup>と述べている。

文化の差異を見出すことを期待しながらも、同一性を見出し無力感を体験するのも「ボーダー」の旅である。参加者が旅を意味あるものにするためには、他の旅行以上に遭遇した状況を感知し、自らの体験を充実したもの

とする感性が必要となる。そのことについて前田は、“感光力を高めること”と表現しており、「平素から人間や文化に対する興味、関心が積み重なって感光力は生成される」<sup>6)</sup>と説明している。

「感性と思索」これこそ観光を通して求められる「観光効果」であり、その体験こそ重要な意味を持っているとすることができる。

#### 参考文献

- エリック・リード著・伊藤 誓訳 (1993) 『旅の思想史』法制出版局  
 芹田健太郎著 (2002) 『日本の領土』中央叢書  
 武田 稜・村井吉啓・吉岡 淳編 (1994) 『国境の人びと』古今書院  
 桑原靖夫著 (1993) 『国境を越える労働者』岩波新書  
 玄奘著・水谷真成訳 (1971) 『大唐西域記』中国古典文学大系 平凡社  
 都沢賢一郎著 (1992) 『国境』丸善ライブラリー  
 国際観光振興会 (JNTO) 『日本の国際観光統計 (2001)』  
 前田 勇著 (1995) 『観光とサービスの心理学』学文社  
 三原義久 (1999) 『クロスボーダーツーリズムに関する研究』日本観光学会  
 三原義久・前田 勇 (2000) 『クロスボーダーツーリズムのイメージ分析に関する研究』日本観光研究学会  
 Essential City Guides 『Latvian Riviera』  
 Essential City Guides 『Kaunas Klaipeda』  
 Essential City Guides 『Tallin』  
 Essential City Guides (2002) Jaksto spaustuve, kaisiadorys

4) コラム「産経抄」(2001年6月15日号)産経新聞

5) エリック・リード (1993) 『旅の思想史』p. 374

6) 前田 勇 (1978) 『観光概論』学文社 p. 145