

北東アジアにおける人的国際交流のすすめ

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

序：地域の人的交流の意義

北東アジアにおいては、国家間或いは個人のレベルでの相互信頼が未だ不十分であることが、経済圏の形成の障害となっておりと言われてきた。第二次大戦直後に発生した冷戦構造の中で生まれた対立関係が世界的に消滅しつつあるとはいえ、南北に分断された朝鮮半島は対立関係が今も継続していることを示している。日中間等では未解決の領土問題もある。また、過去の日本の植民地支配をめぐっても、戦後半世紀を経てなお、被支配下にあった人々の心の傷が完全に癒えるには至っていない。さらに様々な国内的要因もあり、世界の各地で広がっている地域経済統合も、北東アジアでは遅れをとっている。

北東アジアと同じように第二次大戦で戦場となった欧州では、破壊と殺戮を繰り返した国々が、半世紀後には互いの国境の壁を低くしてEUという単一の経済圏を形成し、ユーロという単一貨幣を流通させるまでになった。今後、EU経済圏は中東欧の旧社会主義圏をも呑み込みまんとしている。欧州に比べると、北東アジアにおける地域協力への歩みはあまりにも遅い。

北東アジアに今も残る不信感を払拭する一つの方法は、人的国際交流を進め、人間同士が互いに信頼できるということを発見できるような機会を少しでも多く設けることである。現実には、公的プログラムを通じて姉妹都市交流、学術交流、留学生交流などが推進されてきており、いずれも信頼醸成に大きな効果を上げてきた。人的交流は民間ベースでも始まっている。ビジネス目的や観光目的の旅行による短期間の訪問であっても、親近感と相互理解を生むチャンスとなる。さらに、観光目的の旅行は観光産業という巨大な成長産業の発展に繋がる。

従来、北東アジアの交通問題を取り上げるときは「物流」が中心であった。「物流」に関して多くの研究・調査がされてきたが、観光やビジネスなどの目的で国境を往来する「人流」に関しては関心が薄かったように思われる。なぜそういう傾向にあったかについても後で検討する。しかし、生活にゆとりが生まれると余暇を利用した観光が盛んになる。日本の場合、既に多くの人民が気軽に海外旅行に出かけるようになったが、外人観光客誘致という点では不十分

である。これからは、北東アジア諸国にもゆとりのある生活ができる階層が増加し、観光に繋がる産業は地域の重要な産業に数えられるようになるだろう。

本稿では、北東アジアの「人流」について考察し、観光を中心とした人的国際交流の今後の発展のための方策を探る。

1. 北東アジアにおける人の往来の現状

いったいどのくらいの人々が一年間に北東アジア諸国を相互訪問しているのだろうか。日本、韓国、中国、ロシア、モンゴルの各国とも外国人の入国時にパスポート審査を厳格に行っているため、出身国別入国者数が得られる。しかし、公式データがあるのはあくまで国単位であるため、北東アジアとして定義される一国の一部分、例えばロシア極東とか、中国東北部に関する統計は無い。また、北朝鮮についてはデータが公表されていない。各国の外国人入国者統計¹から北東アジア域内の旅行者数をマトリックスにしたのが(表1)と(図1)である。このデータなどから次のような傾向が分かる。

1) **日本人の渡航**：日本人の海外への総渡航者(1,621.6万人)のうち、約30%が北東アジア諸国へ渡っていることになる。特に韓国及び中国への旅行者が多く、両国への渡航者はともに238万人に上る。大部分が観光目的の旅行者と見られ、航空路を使用するが、日韓・日中フェリー・高速艇²も若干利用されている。日中フェリーの利用者は約1万人で、そのうち半数が日本人と見られている。日韓フェリーの利用客は30万人以上と推定され、そのうち3割程度が日本人と見られる。なお、日本から韓国への渡航にはビザが免除されているという利点がある。一方、日本人のロシアやモンゴルへの旅行者は少ない。

2) **日本への渡航**：海外から日本への総渡航者数は477.2万人で、海外へ渡航する日本人の29%に過ぎない。日本人の海外旅行好きと、日本への外人観光客誘致が進んでいないことを示している。日本を訪れる外国人旅行者のうち約33%が北東アジア諸国からとなってい

¹ 2001年各国統計。ロシアについては2000年統計

² 日韓フェリー・高速艇の運航が行われているのは、大阪～釜山、下関～釜山、小倉～釜山、小倉～蔚山、博多～釜山、対馬～釜山などである。日中フェリーとしては大阪・神戸～上海、神戸～天津、下関～青島などがある。(2002年11月時点)

る。日本を訪れる外国人で一番多いのは韓国人で約113万人、全体の23.8%を占める。第2位は台湾(17%)、第3位はアメリカ(15%)、第4位に中国(8.2%)が続く。ロシアからの旅行者は少ない。日本を訪れる外国人も主に航空路を利用するが、日韓、日中フェリーの利用者も多い。特に、年間30万人以上の利用がある日韓フェリーの利用客の7~8割は韓国人で、小規模ビジネス客(担ぎ屋)が多い。韓国人担ぎ屋は、韓国からアパレル、キムチなどの食品、焼酎などを日本へ運び、帰路は小物電気器具、CD-ROM、胡麻油などの食品を持ち帰っている。

3) **韓国人の渡航**：北東アジア諸国を訪れる韓国人は288万人に上る。このうち約168万人が中国、約113万人が日本を訪れている。日本・中国を訪れる韓国人の多くは観光目的で航空路を利用しているとみられるが、フェリーを利用する旅行者も多い。韓中間フェリーとしては仁川と大連、天津、威海、青島などを結ぶ路線が数多く運航されており、主に担ぎ屋貿易に利用されている。他にも束草とザルビノを結ぶフェリーが就航しており、ロシア・トランジットで吉林省・延辺州と結んでいる。主な利用者は韓国人担ぎ屋、及び延辺・白頭山を目指す韓国人観光客である。中朝国境にそびえる白頭山は朝鮮民族の聖なる山とされ、中国側・北朝鮮側の両方から登ることができるが、韓国人が北朝鮮側から登ることは許されていないために、多くの韓国人が中国側から訪れている。白頭山詣ではソウル~延吉を結ぶ航空路が使われることが多いが、フェリールートは低価格が受けているという。韓国人の北朝鮮への観光としては金剛山観光が注目される。現在は韓国東海岸港湾から客船で行われているが、より便利な陸上ルートの開発が待たれている。韓国人のロシア、モンゴルへの渡航者は少ない。

4) **韓国への渡航**：韓国が受け入れる外国人旅行者は約515万人で、日本が受け入れるのよりも40万人近く多い。この背景には韓国が日本人に対してビザを免除していること、中国人トランジット客に対してもビザを緩和していることなどがある。韓国を訪問する外国人の58.4%は北東アジア諸国の旅行者である。特に日本人観光客が一番多く、238万人に達す。日本人観光客は慶州などの名勝を訪れたり、ソウルや釜山で買い物や食事を楽しむ。大部分の日本人は航空路で韓国に入るが、前述のように、一部、釜山と北九州・下関地区

を往復するフェリーや高速艇が利用されている。

5) **中国**：中国を訪れる総外国人旅行者は1,123万人³、このうち約半数が北東アジア諸国からの渡航者である。一番多いのは日本人238万人(21.2%)で主に純粹観光目的でやってくる。二番目は韓国人168万人(14.9%)で観光目的と担ぎ屋の両方である。そして三番目はロシア人120万人(10.7%)で、大多数が国境を越えて買い物に訪れる担ぎ屋である。例えば2001年に黒龍江省の綏芬河に陸路入国した外国人は延べ82.5万人、吉林省の琿春にロシアから陸路入国した人数は10.8万人に上る。綏芬河ではロシア人向けに市場を設け、担ぎ屋をノービザで受入れ、歓迎している。また、琿春から北朝鮮に入国した旅行者は延べ8万人に上った。大部分が羅津・先鋒を訪れる中国人観光客と見られる。羅津・先鋒には香港資本のカジノホテルもあり、風光明媚な海岸として中国人に人気がある。北東アジア諸国から中国を訪れる数が564万人であるのに対し、北東アジア諸国を訪問する中国人は約143万人で四分の一に過ぎない。これは中国人の日本や韓国などへの海外渡航に自国や受入国の要因による制約が多く、完全に自由化されたという段階に入っていないことによる。

6) **ロシア**：北東アジア諸国を訪れるロシア人は約143万人であるが、北東アジア諸国からロシアを訪れる者は80万人足らずである。中国との人的交流が一番多く、日本や韓国との往来は少ない。中国との往来が盛んなのは国境を跨ぐ担ぎ屋貿易によるものと見られる。他にも、中国人観光客が異文化やギャンブルの機会を求めてウラジオストクなどに大勢詰め掛けている。ロシアを訪問する外国人に占める北東アジアのシェアは3.6%にしかならない。これはロシアがヨーロッパ中心国家であることを示している。ロシア極東だけに限れば、北東アジア諸国との人的交流は盛んである。

7) **モンゴル**：モンゴルはロシア及び中国との陸路による人的交流が強い。モンゴルを訪れる外国人のうち80.9%が北東アジアからで、その大部分は中国人とロシア人である。モンゴル人の旅行先では中国が一番多くロシアが次ぐ。モンゴル人が中国を訪問する場合、及び中国人がモンゴルを訪れるにあたってはビザが免除されるが、国境で招聘状を見せる必要がある。

ここまで見てきたように、この地域の越境旅行者には小規模ビジネス客(担ぎ屋)が多い。

³ 香港、マカオ、台湾からの華人を除く。

ロシア極東から中国へ越境するロシア人のかなりの部分が消費財を買い付けに訪れる担ぎ屋である。ロシアへ商売に行く中国人担ぎ屋もかなりいるとされる。また、韓国人の担ぎ屋はフェリーを利用して日本や中国との間を行き来している。

担ぎ屋というのは欧州、例えばバルト海沿岸地域などには見られない。北東アジアに多いのはなぜだろうか。背景に経済的貧困がある。ロシア極東で聞いた話だが、極東は貧しく良い仕事がないため、少しでも利益になりそうな商売を見つけてやっているというのだ。中口国境では重い袋を担いだロシア人女性担ぎ屋を数多く見かける。担ぎ屋貿易は関税がかからないために、通常の貨物貿易よりも安く仕入れることができる。また、ロシア極東には持ち帰った商品を販売できる市場が存在する。ウラジオストクにも青空市場があって中国製の消費財を並べた屋台が繁盛してい

る。青空市場が盛況ということは、スーパーマーケットやコンビニエンスストアなど消費財の流通チェーンが十分整備されていないということである。

しかし、担ぎ屋貿易のような非効率な輸送方法がいつまでも続くとは思われない。将来ロシア極東に流通チェーンが整備され、輸入関税が低く押えられれば、青空市場は役割を失い、担ぎ屋貿易も縮小するに違いない。北東アジア諸国が豊かになるに従って、担ぎ屋は減少するはずである。それに代わって、より大規模の貿易が行われ、大量の貨物を少数で効率的に輸送するようになるであろう。

2. 北東アジアにおける国際観光開発の可能性

21世紀の北東アジアにおける国際的人流の主力は観光であろう。生活が豊かになるにつれて生活の力点はレジャー・余暇に移る。日本の場合、国民生活に関する政府の調査⁴

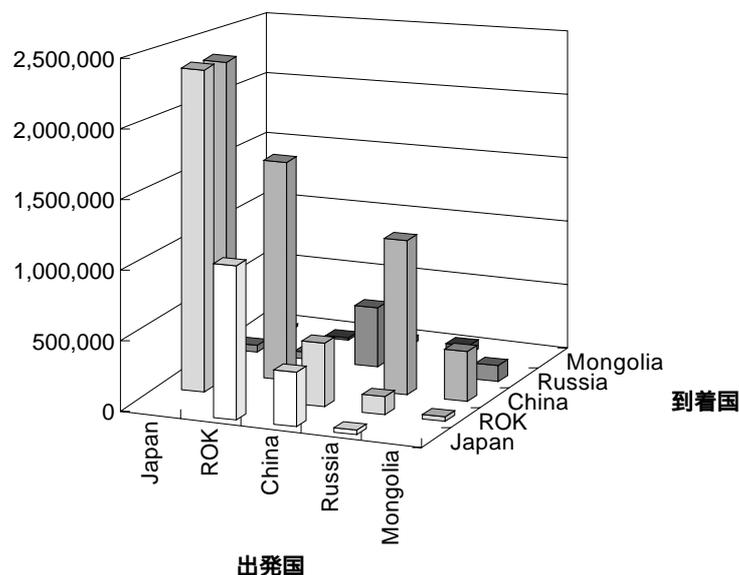
表1 2001年北東アジア諸国の旅客到着人数と出国旅客人数

出発国 \ 到着国	日 本	韓 国	中 国	ロ シ ア	モンゴル	合 計
日 本	-	2,377,321	2,384,500	63,000	11,565	4,836,386
(%)	-	(46.2)	(21.2)	(0.3)	(6.0)	
韓 国	1,133,971	-	1,677,000	61,000	10,098	2,882,069
(%)	(23.8)	-	(14.9)	(0.3)	(5.3)	
中 国	391,384	482,227	-	494,000	67,360	1,434,971
(%)	(8.2)	(9.4)	-	(2.3)	(35.1)	
ロ シ ア	34,771	134,727	1,195,800	-	66,415	1,431,713
(%)	(0.7)	(2.6)	(10.7)	-	(34.6)	
モンゴル	NA	11,614	387,100	135,000	-	533,714
(%)	NA	(0.2)	(3.4)	(0.6)	-	
北 朝 鮮	NA	NA	NA	16,000	-	16,000
北東アジア	1,560,126	3,005,889	5,644,400	769,000	155,438	11,134,853
(%)	(32.7)	(58.4)	(50.3)	(3.6)	(80.9)	
世 界	4,771,555	5,147,204	11,225,000*	21,169,000	192,057	

出典：各国観光統計（2001年版）、ロシアに関しては2000年

*中国への旅行者総数は89,010,000人となっているが、このうちの87%は香港、マカオ、台湾からの華人であるため、華人を除いた外国人の訪問客数を記した。

図1 北東アジア諸国間旅行者数



⁴ 内閣府大臣官房政府広報室「国民生活に関する世論調査」による。国土交通省編「観光白書 - 平成14年版」にまとめられている。

によると、生活の力点が置かれる項目の中で、レジャー・余暇の占める割合は1978年に食生活を超え、1983年には住生活を抜いた。その後もレジャー・余暇は最も力点が置かれている。北東アジア諸国も生活にゆとりができるようになると同様の傾向を見せるに違いない。

では北東アジアにツーリズムが花咲く下地はあるのだろうか。現在ソウルと北京を結ぶ線が大衆観光の北限となっているが、この線を北に押し上げることはできるのだろうか。幾つかの肯定的要因を挙げる。

- 1) 距離的近さ：短期間に安く往復できる、時差や気候差が少ないというのは有利な条件である。多くの日本人に人気のある欧州や北米へ行って来るには少なくとも1週間程度の行程となるが、北東アジアならば2 - 3日の観光旅行が組める。また、日本海を囲む範囲ならば、フェリーや高速艇などによる海上輸送も観光に組み込むことができる。時差ばけに苦しむことも無いし、気候の違いに特別の対応をする必要もあまりない。
- 2) アジアの類似性による親近感：ロシアは別として、日本、中国、朝鮮半島はアジア的文化を共有している。食事にしても箸を使って白いご飯を食べるし、副食や菓子類についても類似性が見られる。精神面でも儒教的思想の影響を受けており、考え方や行動にも似たところがある。モンゴルやブリヤートを訪れると日本人にそっくりの人々が暮らしているのを見てびっくりする。さらに、歴史的にも共有できる史跡が数多く存在する。自分のルーツを求め、発見する人も多いはずだ。
- 3) 豊かな観光資源：北東アジアには観光資源が多数存在する。例えば、自然観光資源としては、ロシアではカムチャッカの火山群、バイカル湖、シベリアンタイガーなどが知られており、ワイルドツアーやエコツーリズムの可能性を有している。モンゴルの大草原、中国大陸各地に多数散在する奇観・景勝地、朝鮮半島の金剛山、白頭山、雪岳山、濟州島なども魅力的である。日本では山岳地帯や海岸沿いの国立公園、国内観光に欠かせない温泉地などが豊富である。これらの自然は世界的にも貴重なものである。文化観光遺産としてもこの地域に独特の史跡が数多く残っており、ユネスコ世界遺産に指定されているものも多数存在する。例えば、北京には万里の長城、故宮といった世界史の舞台が保存されているし、中国の西安や日本の京都・奈良は古都の史跡として貴重なものである。朝鮮半島にも慶州や各地の古代古墳群など、高い歴史的価値を持つ史跡が多数ある。さらにロシア・極東やシベリアには、

ロシアや東西交流の歴史を示す史跡が数多くある。また、日本人にとって興味深いのは中国東北部や朝鮮半島に日本が植民地支配を行った時代の建物・史跡や記念館が数多く見られることである。建物には日本文化の影響を見ることができ、記念館では日本の植民地支配の蛮行を学ばされることになる。旧植民地の旅は真摯に歴史を学ぶ上で貴重な体験である。

- 4) 買い物観光の可能性：北東アジアでは生活水準や賃金が各国間で大きく異なることから、物価も大きな開きがある。価格の低い国ではこの差を利用して買い物客を集めることができる。免税区域などを設ける方法もある。欧州のバルト海沿岸では、物価・物品税の高いフィンランドの人々がフェリーでエストニアを訪れてビールなどの日用品を買い込んでいる姿が見られる。
- 5) 海を巡るクルーズ：日本では熟年層・老年層を中心に豪華客船を利用したクルーズがブームになっている。もっともクルーズ先進国は欧米で、日本もやっと欧米に近づいてきたかという程度である。他の北東アジア諸国でも将来はクルーズが人気になる。北東アジア周辺の海はクルーズに適している。バルト海沿岸の場合、フィンランド、スウェーデン、エストニア、ラトビア、ドイツなどの港湾を結ぶ観光フェリーが就航していて、SILJA LINEなどは一泊から数泊の豪華クルーズ・パッケージを売り出している。クルーズ船の中では劇場、レストラン、免税店街やカジノも設置されている。関係者の話では、最近では日本人観光客の利用が増えているとのことだ。わざわざ欧州まで行かなくても、身近な日本海でクルーズを楽しむのも良いのではないか。
- 6) 台頭する中国市場：巨大な人口を抱え高度経済成長を続ける中国は世界の観光産業注目の的である。欧州でも今後もっとも増加が期待できる外国人観光客は中国人とみて大きな期待をしている。将来、中国人の海外観光旅行に対する規制が緩和され、自由に日本や韓国へ渡航することができるようになると中国人観光客の増加が期待できよう。日本・韓国と中国との人流は現在「一方通行」の傾向があるが、一日も早く「双方向的」交流になることが期待される。

3. 北東アジア地域の人流の障害となる問題点

北東アジアの人流を妨げている大きな要因は殆どどの国に行くにもビザないしは同等の許可証が必要なことである。各国間移動に要するビザについてまとめたのが(表2)である。日本人が韓国へ行く場合だけにノービザの特例措

置が設けられている。また、モンゴルと中国の双方の往来にビザは要らないが国境通過時に招聘状が必要である。それ以外の場合はビザないしは同等の政府許可証が必要である。多くの日本人が韓国を観光に訪れている事実はノービザの特例処置が人流促進に効果的であることを示している。

そのほかにも特別の条件下でビザなし滞在が認められている場合がある。例えば、中国人がトランジットで韓国の空港に立ち寄る場合、ビザなしで韓国に一定時間滞在できる。また、綏芬河など中口国境の中国側の町では、ロシア人の担ぎ屋に対してノービザ滞在を一定の範囲内に限り認めている。

ビザの取得における難易度、手続きの時間や料金も様々である。例えば、韓国人が日本を訪問する場合や、日本人が中国を訪問する場合のビザは比較的簡単に速く取得できる。しかし、中国人の日本訪問は厳しい。まず、中国人が観光目的で日本を訪れることは原則として許されていない。僅かに、北京、上海、広州の住民に限り団体観光旅行が認められている。ビジネス、留学、親族訪問など、その他の目的で日本を訪問することは認められているが、その場合には受け入れ先からの招聘状が必要であり、保証人を見つけないといけない。ビザ取得に長期間かかることもある。

中口間の場合、中国東北部にあるロシア総領事館は瀋陽一箇所であるため、黒龍江省の住民は瀋陽まで出向いてビザを取得する必要がある。同様に、ロシア極東にある中国総領事館はハバロフスクだけであるので、ウラジオストクの住民はハバロフスクまで中国ビザの取得に行かなければならない。似たような例は日口間にもあり、例えばイルクーツクの住民は日本総領事館のあるハバロフスクまで出向いてビザを取るようになってきている。

日本人がロシアへビジネス目的や会議に出席するために行く場合には、受け入れ先の招聘状がモスクワの外務省に送られ、外務省の許可を受けて書類が日本の大使館や総領事館に送付されるという手続きを経る必要があり、手間も時間もコストも負担が大きい。同様に、ロシア人が日本を訪問する場合も招聘状や保証人が必要でビザ発行に数週間を要するのが普通である。

ビザの問題を他地域と比べてみたい。バルト海沿岸ではドイツ、ポーランド、フィンランド、スウェーデン、デンマーク、エストニア、ラトビア、リトアニア、ロシアが観光協力を行っている。この9カ国の中でビザを必要としているのはロシアのみである。他の8カ国+EU諸国間はノービザで自由に移動できる。そのため、バルト海沿岸の観光協力ではロシアは孤児扱いされている。しかしロシアをまったく無視するわけにも行かない。中でもサンクトペテルブルグは豊かな観光資源を有し、観光コースとして人気がある。しかし、ビザが必要な上、出入国に時間がかかることがバルト海沿岸の観光業界で問題となっている。

制度的問題はビザだけでは無い。ビザを取って実際に国境を通過する場合に長時間を要する場合がある。特にロシアへの出入国に関しては、ソ連時代とあまり変わっていないといわれる出入国審査と厳しい税関チェックが待ち受けている。例えば、滞在したホテルで滞在証明書を発行してもらい、出国時に提出する必要がある。もし、友人の家に泊ったなどと言って証明書を持っていないと罰金を払わされることもある。ロシア税関では出入国時に財布の中まで調べられることもある。こっけいなのは、入国時に保有現金額を申告し、出国時に再び申告して滞在中の所持金の変化を調べるというソ連時代からの手続きが現在も踏襲されていることである。今はクレジットカードがロシア国内でも通用するため、現金だけを忠実に記録しても金銭の授受は把握できない時代である。もっともこれらの税関チェックが厳しいのは極東の話で、モスクワへ行くと遥かに緩やかである。一国の中でも地域に寄って違うようである。

ロシア出入国は陸上越境においてとりわけ厳しく、特に入国に長時間を要する。私も様々な陸上ルートでロシアに入国した経験があるが、北朝鮮の豆満江からハサンに抜けるルート、琿春 クラスキノ、綏芬河 グロデコボ、或いはフィンランドからの越境など、いずれも長時間の越境であった。

最近⁵、ウラジオストクから中国黒龍江省へグロデコボ～綏芬河間道路ルートを路線バスで走行した例が報告されている。この場合、グロデコボ税関に到着してから綏芬河

表2 北東アジア諸国におけるビザの必要性

出発国 \ 到着国	日 本	韓 国	中 国	ロ シ ア	モンゴル	北 朝 鮮
日 本	-	ノービザ	ビザ	ビザ	ビザ	政府の許可
韓 国	ビザ	-	ビザ	ビザ	ビザ	政府の許可
中 国	ビザ	ビザ	-	ビザ	招聘状	政府の許可
ロ シ ア	ビザ	ビザ	ビザ	-	ビザ	政府の許可
モンゴル	ビザ	ビザ	招聘状	ビザ	-	政府の許可
北 朝 鮮	両政府の許可	両政府の許可	両政府の許可	両政府の許可	両政府の許可	-

⁵ 2001年9月に行われたERINAの調査例

税関を通過するまでに2時間25分を要している。このうち、グロデコボ税関到着から同税関出発までに2時間かかった。ロシア入国にはさらに多くの時間を要する。緩芬河からグロデコボへ入る場合、4時間50分を要している⁶。この場合、緩芬河税関到着から通過までは30分であったが、グロデコボ税関到着から通過までは4時間10分を要した。いずれの場合もロシア税関通過に長時間を要していることが分かる。ロシア通関に長時間を要した主な理由は、交通量に比べて人員配置・設備が不足していること、及びチェックの厳しさと非効率であろう。中国側の通関手続きが国際基準に従って効率的に行われていることを考えると、中口間で共通の手続き及び施設を整備することにより問題は解決するのではないかと。中口二国間の協調を求めたい。

観光客の宿泊に適したホテルなどの観光基盤も北東アジアでは十分とはいえない。中国の場合、ハルビン、長春、瀋陽、大連などの中国東北の大都市には近年高級ホテルが続々誕生している。しかし、辺境の中小都市へ行くと国際観光客が泊れるような良質のホテルが少ないのが現状である。例えば、図們江開発の中心都市である琿春は国際会議なども度々開催されるが、国際会議参加者を満足させるだけの良質なホテルが不足している。

ロシア極東では、ウラジオストク、ハバロフスクには外国人観光客が泊まれるようなホテルができたが、全般的にはまだ十分とはいえない。さらに、自然観光資源が豊富なイルクーツクやウランウデには良質なホテルがない。ロシア極東にはソ連時代のインツェリストホテルがそのまま営業を続けているようなところも多く、質的に国際スタンダード(印)が得られていないホテルが多い。高いスタンダードを要求する国際観光客を満足させるには近代的ホテルを新たに建てるか、既存のインツェリストホテルを大改装する必要があるだろう。

最近、ラトビアのリガを訪れる機会があり、旧インツェリストホテルを大改装したというホテルに泊った。実は十数年前のソ連時代に私が泊ったことのあるホテルだったが、あまりにも大きく変わって立派になっており、昔泊っ

たホテルであることがなかなか理解できなかった。極東の旧インツェリストホテルも生まれ変わる努力をしてほしい。

交通インフラでは道路、空港、鉄道、いずれも近代化が求められる個所が多い。例えば、北朝鮮の羅津・先鋒には前述の立派なカジノホテルが営業しているが、中国人観光客が利用する中国国境(元汀)～先鋒間の山岳道路が劣悪である。

北東アジア地域で観光客が一番気にするのは安全性である。特にロシアでは、日本人留学生の殺人事件などが度々報道され、危ない国のイメージがある。また、最近ではモスクワで大規模なテロ事件が発生し、安全性に関するイメージは大幅に低下した。観光客誘致には安全の確保が欠かせない。

国際観光客を呼び込むのは地球規模の競争である。多くの日本人観光客は既にハワイや欧州を訪れており、整備された観光ルートを歩き、立派なホテルに宿泊することに慣れている。北東アジアに日本人の一般観光客を誘致するには、彼らの期待を裏切らないような観光基盤を整備することが必要である。

4. 観光受入国としての日本の問題

日本人は外国を旅行することには熱心だが、外国からの旅行者を受け入れる観光事業にはあまり関心を持っていない。日本の国際観光を経済の観点から見ると、不自然な入超状態が続いている。2001年の日本人海外旅行者数1,621.6万人に対して、訪日外国人旅行者数は477.2万人に過ぎない。3.4対1の比率である。国際的に見ると、日本人海外旅行者数は世界で10位であるのに対し、外国人旅行者受け入れ数は35位である。国際旅行支出ランキング⁷でも日本は32,808百万ドルで世界の4位につけているが、国際旅行収入ランキングでは、3,428百万ドルで31位である。この国際旅行収支の赤字の大きさ(29,380百万ドル)は世界第2位である。その他の北東アジア諸国の旅行収支を見るといずれもプラスである(表3)。

外国人旅行者は国際相互理解を進めるのに役立つ効果に加えて国内経済を活性化する効果がある。観光業の発展、

表3 北東アジア主要国の外国人旅行者受入数及び国際旅行収支(1999年)

	外国人旅行者受入数(千人)	収入(百万 ^{ドル})	支出(百万 ^{ドル})	収支(百万 ^{ドル})
日 本	4,438	3,428	32,808	29,380
ロ シ ア	18,493	7,510	7,438	76
韓 国	4,660	6,802	3,975	2,827
中 国	27,047	14,098	10,864	3,234

出典：観光白書

⁶ 2002年2月の調査例。

⁷ 1999年、世界観光機関(WTO)

とりわけ外国人観光客の増加は停滞する日本経済を援護するものとなるであろう。

なぜ日本を訪れる外国人観光客が少ないのか。なぜ日本は外国人観光客誘致に力が入らないのか。一般的には日本の物価高のイメージ、広報・誘致活動の不足、外国語への対応などが指摘されている。これらに加えて、近隣諸国からの旅行者に厳しいビザ制度が日本への渡航の障害となっており、今後の見直しが必要である。

中国では、日本へ行くのがあまりにも厳しいため、比較的簡単にいける東南アジアや欧州への観光が人気を集めているという。中国人観光客には遠くへ行く前にまず日本を訪問していただけるようにすべきでは無いか。訪問を通じて両国関係において課題となってきた相互理解が草の根レベルでも深まるだろう。それと同時に、観光客が日本にもたらす経済効果は計り知れない。

従来、日本では行政においても学術面においても「物流」が重視されてきたのに対し、「人流」は軽視されてきた。北東アジアにおいても同様で、物流研究の国際会議は頻繁に開かれ、研究者も大勢いるが、観光となると稀である。欧州、例えばドイツなどでは国立大学に観光学科が設置されており、卒業生の就職も良いため学生の人気を集めている。それに比べて、日本では一部の私立大学に観光学科があるに過ぎない。日本の「観光」軽視の背景には、遊びを好ましからずものとする古い倫理観の影があるのではないかと思っている。一方で、日本は長年、経済成長・開発至

上主義思想に支配され、工業の血管としての「物流」には多大な関心を払ってきた。しかし、21世紀の日本において、期待される新たな成長産業はもはや工業ではなく、サービス、情報、そして観光といった分野である。観光産業のGDPに占める比率を見ると、日本は2%に過ぎないが、ドイツでは8%に達している。今後の経済成長と雇用の拡大のために、観光産業、とりわけ外国人観光客誘致の強化は欠かせないのである。そのターゲットとして先ず近隣諸国の人々を誘致すべきである。

5. 結語

北東アジアにおける相互信頼の醸成には人流の促進が有効である。今後、北東アジア域内の人流の主流は観光になる。観光産業の発展は心理的効果に加えて、受入国の経済発展に大きな影響を与える。北東アジア地域の観光発展の起爆剤となるのはビザ制度の緩和である。現在、北東アジア域内では、日本人の韓国渡航を除いて、どこへ行くにもビザが必要とされている。ビザが免除されれば、国際観光は拡大し、観光産業も盛んになる。人の国境移動と阻害するものとして、制度的障害が多く、国境通過が迅速に行われるよう改善が望まれる。北東アジアの北部地域に不足しているものとして、観光資源の開発、宿泊施設や交通インフラなどの観光基盤整備が挙げられる。また、日本は外国からの旅行者を受け入れる観光事業に国を挙げて力を入れる必要がある。

Suggestions for International Interpersonal Exchange in Northeast Asia(Summary)

Hisako Tsuji, Senior Researcher, Research Division, ERINA

It has been pointed out that one of the barriers to the formation of the Northeast Asia economic subregion is the fact that mutual trust both between its component states and at the level of individual citizens is still insufficient. One way of eradicating the distrust that remains in the region even now is to promote international interpersonal exchange and create as many opportunities as possible for a mutually trusting relationship to emerge. Hitherto, people have experimented with international exchange through such initiatives as sister city exchanges, academic exchanges and foreign student exchange programs, but there are chances for mutual understanding to be born even from short visits, such as on business or for tourism.

How many of the population of Northeast Asia visit

the other countries of the region over the course of a year? According to official statistics published by the individual countries, about 11 million people travel across borders within the region. The approximate breakdown of this is 4.84 million Japanese, 2.88 million South Koreans, 1.43 million Chinese, 1.43 million Russians and 550,000 Mongolians. The breakdown of destinations is as follows: 1.57 million visiting Japan, 3.01 million visiting the Republic of Korea (ROK), 5.64 million visiting China, 770,000 visiting Russia and 160,000 visiting Mongolia.

In contrast to the 16.22 million Japanese traveling overseas, the number of foreign visitors to Japan does not exceed 4.77 million. This shows that the Japanese are fond of overseas travel and that little progress has been made in

attracting foreign tourists to Japan. A similar trend can be seen within Northeast Asia, with the number of Japanese visiting other countries in the region exceeding threefold the number of other Northeast Asians visiting Japan. 30% of Japanese traveling overseas visit other countries within the region, with the number of visitors to the ROK and China being particularly high, at 2.38 million. 33% of foreign visitors to Japan are from Northeast Asia. South Koreans occupy the largest share of foreign visitors to Japan (1.13 million, 24%), with Taiwan in second place, the USA in third and China in fourth (390,000, 8%).

Of the 2.88 million South Koreans who visit other Northeast Asian countries, 1.68 million visit China and 1.13 million travel to Japan. Reasons why travelers to China are particularly numerous include the fact that tourism in the Mt. Paektu area is flourishing, as well as travel back and forth between China and the ROK by small-scale merchants (peddlers). 58% of foreigners visiting the ROK are from other countries within Northeast Asia, totaling 3.01 million. Of these, 2.38 million are Japanese tourists. This should be seen in the context of the fact that the ROK has waived visa obligations for the Japanese.

11.23 million foreigners visit China, with about half coming from other Northeast Asian countries. The greatest number come from Japan (23.8 million, 21%), followed by the ROK (16.8 million, 15%) and Russia (12 million, 11%). Most of the Russians are peddlers who cross the border to buy goods to sell at home. While the number of travelers from Northeast Asia visiting China is 5.64 million, the number of Chinese traveling to other Northeast Asian countries is barely a quarter of that figure, at 1.43 million. The background to this situation includes the fact that there are many constraints on Chinese visiting Japan and the ROK, arising from various factors in all three countries.

One characteristic of cross-border travelers in this region is that there are many peddlers. Most of the Russians crossing into China from the Russian Far East are peddlers going there to buy commodities to sell at home in Russia. It seems that there are also Chinese peddlers who travel to Russia. In addition, South Korean peddlers use ferries to travel back-and-forth between the ROK and Japan and China. However, it is unlikely that such an inefficient transport method as peddling will continue to be used indefinitely. If the economy of the Russian Far East develops, distribution chains are developed and import tariffs are kept at a low level, business opportunities for peddlers should disappear. In their stead, cargo will be transported efficiently.

The backbone of international interpersonal exchange in Northeast Asia in the 21st century is tourism. The foundations have already been laid to enable tourism to flourish. It is possible to make return journeys to countries within easy reach cheaply and in a short period of time. Another advantageous factor is that there are few differences in terms of time zones and climate. As Japan, China and the Korean Peninsula share a common Asian culture, they are very similar in terms of thoughts and religion, not to mention such aspects of dietary culture, such as eating white rice with chopsticks. In addition, Northeast Asia is rich in nature tourism resources and cultural treasures. Furthermore, there is potential for cruises on deluxe passenger boats on the Japan Sea to be set up, thereby attracting shoppers. In the future, as they become freer to travel overseas, many Chinese are likely to visit Japan and the ROK freely.

There are a number of obstacles impeding travel in Northeast Asia.

The biggest of these is the necessity of visas or a similar permit in order to cross any of the borders in the region. The only exception to this is the visa exemption for Japanese visiting the ROK. The fact that so many Japanese visit the ROK as tourists is proof of the effectiveness of measures to implement visa-free travel. Obtaining visas takes time and money.

In fact, there are times when it takes hours just to cross the border. In particular, immigration procedures for entering and leaving Russia are complicated and one often has to wait a long time. This is especially predominant when making overland border-crossings.

The basic facilities underpinning tourism, such as hotels suitable for accommodating tourists, also cannot be said to be sufficient in Northeast Asia. Moreover, with regard to transport infrastructure, there are many places where modernization is required, on roads and railways, and at airports. These problems are an issue in the area north of an imaginary line drawn from Seoul to Beijing.

The biggest worry for tourists in Northeast Asia is safety. Russia has a particularly bad image in terms of this aspect.

Competition to lure international tourists is taking place on a global scale. Most Japanese tourists have already visited Hawaii and Europe, and are used to following well-developed tourist routes and staying in comfortable hotels. In order for Northeast Asia to attract ordinary tourists, it is necessary to develop basic tourist infrastructure that will not disappoint them.