論　壇

世界自然遺産・小笠原のあるべき観光振興

—エコツーリズム・マネジメントを中心とする諸提案—

Ecotourism Management of Ogasawara Islands

小林　天心*
KOBAYASHI, Tenshin

まえがき

日本における4番目の世界自然遺産として，2011年6月に小笠原諸島が登録され，各方面に話題を提供している。私は東京都の小笠原観光プロデューサーとして，2007年以来5年間にわたり小笠原に10回近く足を運んだ。父島から母島にも足を運び，たくさんの人たちと話をすることができた。1度だけだが硫黄島にも行く機会があり，全島をつぶさに見せてもらった。そして小笠原の事象につきある程度の知見を得たうえで，役割上，これからの小笠原の観光のありかたにつき幅広い提案を行ってきた。

島の観光関係者からはこの夏（2011年8月），「小笠原はミニバブル状態です」という連絡が入っている。6月の世界遺産登録以降，急速に小笠原への訪問者数が跳ね上がり，前年比でざっと倍の観光客が詰めかけている様子だ。この勢いがどこまで続くのか不明だが，関係者はそれぞれの置かれた立場で気をもんでいる。このような「ブーム」にまどわされることなく，しっかりした将来の展望のもとに，手を付けなくてはならない課題もたくさん残されているからだ。

＊本学経営学部教授

小笠原への唯一の交通手段・おがさわら丸（6700トン，全長131メートル）。東京から父島までを25時間半で結ぶ

小笠原への観光客数は，最近十数年，おおきな変化を見せていなかった。年間の釣り客が600～800人，ダイビング客がおよそ3000人，一般観光客は9000～1万1000人（全体では年間およそ1万4000人前後）というレベルで推移してきた。

1980年代末から小笠原は，日本におけるホエールウォッチングに先鞭をつけ，「エコツーリズムによる観光立村」を図ってきている。小笠原がこの恵まれた自然の環境を上手に活用しながら，持続可能な観光地として受け入れ態勢を整え，その持てる魅力を広く内外にアピールしてゆく作業は，これからが本番といっていいだろう。

観光地としての小笠原を考えるとき，重要なポイントは3つある。まずは交通手段，片道25時間半の船便について。2番目は宿泊施設。3番目が滞在中の観光諸活動（あるいは時間の過ごし方）についてである。一口に観光といっても，単なる物見遊山，とにかく皆さんいらっしゃい，という時代ではない。「小笠原の何を，どういう客層に，どのように訴求してゆくのか」，という対象をはっきり限定したマーケティング計画が必要である。他の観光地と比べて小笠原の持てる優位性は何か。小笠原に最もふさわしい観光客とは，どのような人たちなのか。彼らの満足度を最大化させるためには，どのようなサービスや商品が必要なのか。こうした事柄をはっきり理解，認識したうえで，方向性を決め，村の人たちや関係者が協力して，エコツーリズムによる観光立村への努力を継続しなくてはならない。

父島の二見港埠頭。おがさわら丸の入港を多くの島の人たちが出迎える

2008年度，小笠原村の予算はざっと38億5000万円。そのうち自前の税収はわずか11％だった。村としての経済的自立への道のりは遠い。公務員や公共事業に対する依存度は依然圧倒的である。第一次産業の収入レベルは全体の5％程度しかない。こうした状況の中にあって，今後自治体としての小笠原が自立を目指すうえで，ツーリズムが果たさねばならない役割はきわめて高い。観光関係者のみならず，村の住民全体がこのことを明確に理解する必要があり，行政もまた，この認識を徹底したうえに，住民全体をリードしていかなくてはならない。

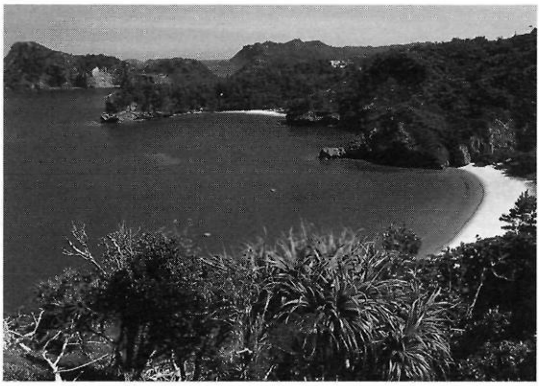
小笠原は，東京から1000kmも離れた小さな諸島でありながら，南方の国境を担う海域を持ち，しかもその排他的経済水域は全日本の26％にも及んでいる。海洋資源としては魚類のみならず，メタンハイドレートや海底の希少金属などの潜在的な可能性もささやかれている。さらに父島から250キロ南の硫黄島も小笠原村に属している。この歴史的な島には温泉があり，エネルギー源としての地熱利用も可能であろう。サブトロピカルな気候は，一年を通じて，新しい農業や花卉栽培の機会だって考えられる。もちろん，世界自然遺産という得がたいブランドも，サステーナブルで自律的な地域経済確立のための，大切な役割を担うことになるだろう。

仮にこうした事柄を基本に，「人口2500人の自治区小笠原」をイメージしてみると面白い。上記のような地政学的特徴を生かし，日本，中国，韓国，台湾，フィリピン，米国，太平洋の島嶼国などとの交流や取引を考える。漁業権はきわめておおきな収入源になりうるだろう。農業の可能性はどうか。硫黄島の「基地」は国際空港としてデビューすることができる。「移民」はどこからどの程度まで受け入れ可能であろうか。世界的に希少価値を持つ観光地として，日本のみならず多くの国や地域からのインバウンドが想定できるに違いない。

小笠原は太平洋戦争をはさむ特異な歴史により，

「特別措置法」などの経済的恩恵を手厚く受けてきた。しかしそれは永遠に続くわけではない。自律的な経済・社会の実現を目指すというのは，これからの地方自治にとっていっそう不可欠な事柄である。そのために残されている手段のうち，最大の可能性を有するのが「観光」であることは言うまでもない。

本稿ではこうした小笠原の特異性を踏まえ，まず小笠原という地域がどんなところなのか，地理や自然を概観し，その特異な歴史を振り返る。そのうえで，上記で触れた観光面における３つの重要なポイントを分析しながら，小笠原の観光立村将来像を考えつつ，いくつかの提案を行ってみたい。



目がさめるような美しさの小港海岸。中山峠から北への眺めだが，南に目を転ずると南島から遥か彼方には母島まで望むことができる

１．小笠原とはどんなところか

さきに述べたとおり，小笠原諸島というのは東京からまっすぐ南，およそ1000kmの太平洋上に浮かんでいる。さらにそこから250km南下すると，硫黄島を中心とする火山列島に至るが，これらの小さな，およそ180の島々が東京都小笠原村を形成している。日本とグアム・サイパンを結ぶラインのほぼ中間に位置するのが硫黄島だといえば，およその地理的概略がつかめるだろう。

村の中心となる父島は24k㎡で千代田区の２倍程度，母島は21k㎡，硫黄島が22k㎡だから，これらを全部合わせても陸地面積は沖縄の５％足らずしかない。しかし小笠原村の全体はこれだけではない。このあたりから1000km東，ハワイ方向に浮かぶ南鳥島と，600km南西のフィリピン方向に浮かぶ沖ノ鳥島，というふたつの孤島もまた小笠原村に含まれている。後者は小さなサンゴ環礁で水面下に沈下しつつあり，目下日本政府はコンクリートを詰め込み，なんとか「島」の形状を保とうと懸命である。ともあれ，こうした地理的な広がりを持つおかげで，小笠原は日本全体の排他的経済水域（EEZ）の26％を抱え込むことになった。

ちなみに全国連加盟国192ヵ国のうち国土面積で日本は第60位だが，EEZではなんと世界６位という大国になる。それというのも，半径200海里（およそ370km）という広さの海域を，こうした小笠原の各島々が独占できているためである。人口2500人足らずの小さな村が，これほどの広い海域を持っているというのは，おそらく世界でも珍しい。

現在は小笠原村の島々のうち，一般の人が住んでいるのは父島（およそ2000人）と母島（およそ450人）のみ。このほかには硫黄島に自衛隊員な

母島の乳房山へのハイキングルート。小笠原名物のタコの木と，南島名物ガイドの茂木さん

どが400人，同じく南鳥島に数十人の自衛隊員が駐屯している。どちらにも一般の人々の入島は，原則的に認められていない。

1）鳥たちの天国だった海洋島

小笠原は大陸と地続きだったことがない海洋島である。およそ5000万年前からの火山活動により諸島が形成され，100万年ほど前に現在の形になった。それまでには今のハワイ諸島並みの大きな列島だった時代もあったとされる。それゆえ，人類がやって来る1830年まで，ここには鳥たちしか住んでいなかった。島では一年中，ウグイスの鳴き声で目が覚める。わずかなコウモリの種類を除き，島には哺乳類も爬虫類も住んでいなかった。今でも蛇などは全く生息していない。肉食獣も皆無である。小笠原にあるすべての動植物は３つのWにより運び込まれた。Wave（波による16%），Wing（翼による68%），Wind（風による16%）である。こうした自然状態による種の増加は2300年に１種という，まことにゆるやかなペースですすみ，小笠原独自の生態系を作り上げてきた。ところが人類がこの地に来はじめて以降，小笠原における動植物はおよそ１年に１種のスピードで増え続けているという。人間の管理を逸脱して野生化したものを侵入種というが，小笠原固有の在来種を，最近200年足らずの間に人間が持ち込んだ侵入種が脅かしているのである。というより小笠原の自然にとっては，人間そのものが最大の侵入種であろう。こうした地理的条件は，ニュージーランドやオーストラリアのロードハウ島などと全く同様である。

2）１年中サブトロピカルな気候条件

小笠原の海開きは１月１日である。この時期の平均気温は地上で21度，海中で23度。暑くもなく寒くもなく，まことに快適である。真夏はもちろん30度台の暑さだが，木陰にいる限り涼しく，東京で感じるような耐えがたい蒸し暑さはない。澄みきった空気，１年をとおしていっぱいの花，常緑樹，息をのむような夕焼け，星空，月のひかり。12月から５月にかけてはザトウクジラが小笠原の海域に回遊してくるし，秋にはマッコウクジラもやってくる。鯨類といえば世界各地でイルカが人気だが，小笠原では１年中イルカと一緒に泳ぐことができる。四季を通して小笠原の気候は心地よい。ただ初夏から秋にかけてのひととき，モンスーンに似たような雨季を感じることがある。

3）小笠原は日本のガラパゴスか

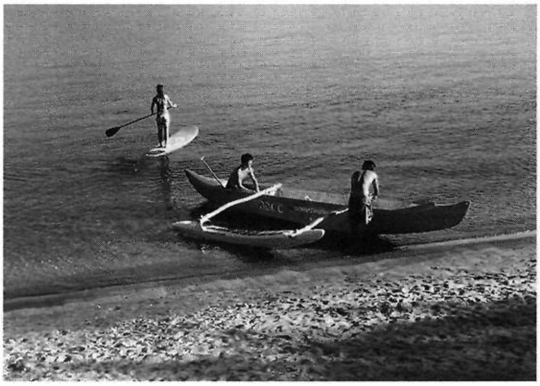
スペイン語で亀のことをガラパゴスという。エクアドルのガラパゴス諸島はゾウガメで有名だが，小笠原もまたアオウミガメなどでよく知られている。ガラパゴスも小笠原も，本土からおよそ1000km離れた絶海の島々，という点もよく似ている。

しかし決定的な違いはその大きさにある。ガラパゴスは200km×300kmという広い海域に120島があり，陸地面積が沖縄の6.5倍ある。ざっと小笠原の130倍もの大きさだ。とくに大きな４島に２万8000人が住み着き，空港が２つある。環境に対する住民圧が大きく，世界遺産としては危機的状況が続いている。しかし外国からの観光客の管理は徹底しており，年間ざっと11万人のツーリストは，１日あたり300～500USドルの観光船で島巡りを行い，一人あたり100ドルの入島税を払う。環境保全分担金としてである。

島のサイズほか諸条件が小笠原とそっくりなのは，オーストラリアのロードハウ島であろう。ここは1982年，オーストラリア最初の世界自然遺産に登録された。シドニーやブリスベンから700kmの沖に浮かぶ孤島。発見され人が住み始めたいきさつも小笠原と同じだ。広さや人口（350人）も小笠原の母島と同程度である。ただしロードハウの場合は島に飛行場があり，32人乗りの小型機が

週20便本土から飛んでくる。運賃は800〜1000ドル，島民割引が20％。島にある中小のホテルは20軒ほど，ベッド数は400，1泊数十ドルの民宿から数百ドルの高級ホテルまでが揃っている。観光客は最低3泊することを求められており，年間の観光客数はおよそ1万4000人。ここでも観光客は1人60ドルの入島税を支払わなくてはならない。航空券に切り込み徴収され，全額が島の環境保全に使われている。

島には観光客用の車は一切なく，歩くかサイクリング，あるいは速度制限30kmという島民の車をヒッチハイクする。島での観光はダイビング，ハイキング，登山（ガイド同行が義務づけられている），遊覧飛行，観光船など。島の産業は農業と観光だから，地理，サイズから環境条件，人口まで，小笠原（とくに母島）とロードハウは，ほとんどうりふたつといっていいくらいよく似ている。



扇浦の朝早く，島の若者たちがカヌーやボードで遊んでいる

2．小笠原の歴史をひもとく

小笠原は大航海時代16世紀の末頃，スペインのメキシコからフィリピンを結んだ航海記録の中に，ロス・ボルカネス（火山列島）として登場する。これが現在の硫黄島などからなる火山列島だとされている。最初の住民も日本人ではない。しかもわずか180年ほど前までは無人島だった。ごくたまの漂着民か，捕鯨船などが立ち寄っていたに過ぎない。それがなぜ，どのようないきさつを経て「小笠原」という名称になり，日本の領土になったのであろうか。

いっぽうで火山列島の北硫黄島からは，戦前に研磨された石斧が出土している。マリアナ方面からの北上か，日本列島からの南下か，かつてここに定着住民がいたのか，興味深いテーマなのだが，これに関する研究は進んでいない。

1）太平洋の捕鯨活動と小笠原

19世紀の太平洋は捕鯨船の時代だった。大西洋や北極海の鯨を捕り尽くした欧米の捕鯨船団は，南米やアフリカの南端を回って，18世紀末から太平洋に進出してくる。当時の記録によれば，アメリカだけでも661隻の捕鯨船が太平洋海域全体で捕鯨活動を行っていたという。これに従事した船員数はおよそ2万人だった。まさに海のゴールドラッシュである。広い太平洋でもとくに多くの捕鯨船が活躍した海域がハワイ，ニュージーランド，そして日本の沖という3ヵ所だった。なかでも日本列島の北から沖縄までと小笠原を結ぶ三角形の海域は，ジャパングラウンドと呼ばれ，捕鯨人気がたいへん高かったとされている。

石油が動燃料として脚光を浴びだすのは19世紀後半である。したがってそれまでは捕鯨が，さながら現在の石油産業に等しい役割を担っていたとみていいだろう。肉をとったのではない。鯨がまとっている分厚い皮下脂肪だけをはぎ取り，煮詰めてその油を樽に詰め，持ち帰ったのである。捕鯨船は母港を出てから3年から5年，帰港することがなかった。当然ながら彼らは新鮮な食料・水，薪炭などを補給しなければならない。1853年，ペリーが4隻の軍艦を率いて日本にやってきたのは，こうしたアメリカの捕鯨船団への補給基地を日本

に求める必要があったからだとされている。ハーマン・メルヴィルによるアメリカ文学上の傑作『白鯨』は，この時代の史実によっている。メルビル自身が太平洋における捕鯨船員だった。

ペリーがやって来る少し前，ジャパングラウンドで捕鯨を行っていた船乗りから，ハワイにいた人々が無人島だった小笠原の話を聞きつける。小笠原に移り住んで，捕鯨船に対する物資の供給を行ったら儲かるに違いない。というのでハワイにいた５人の白人が，20人の太平洋地域の先住民（カナカ人と呼ばれる）を引き連れ，1830年に小笠原にやってきた。これが，無人島だった小笠原に人が住み始めた最初である。

とても豊かな時代だった戦前の小笠原。子供たちが土地でとれたフルーツを抱えている（小笠原ビジターセンター）

太平洋に限らず19世紀までの海の世界は，商船，軍艦，海賊船，捕鯨船などが入り乱れ，おのおのがそれらの性格を併せ持っていた。略奪や交戦，乗っ取りなどが横行していたのである。太平洋海域全般においても海賊行為は日常茶飯事化し，小笠原にも脱走船員，漂流者，避難民，略奪者など，「得体のしれない人々」が漂泊していたようである。

２）日本史の中の小笠原

のちに小笠原と呼ばれる諸島が，日本史に登場するのは1670年のことである。阿波のみかん船がここに漂着，必死の努力の後，奇跡的に生還して江戸に報告した。これを受けた幕府は，1675年に「無人島」の探検を行う。これが延宝巡検である。当時の幕府は小笠原を「ぶにんしま」と命名した。鎖国がタテマエの幕府にあって，これはまたなんというやる気のない命名であろう。

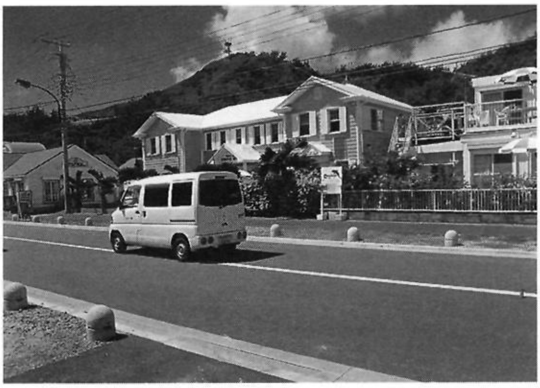
欧米の地図には小笠原がいまだに Bonin Islands と記されていたりする。これは当時長崎にいたオランダ商館の医師ケンペルが「ぶにんしま」をヨーロッパに紹介，以後これがボニン・アイランドとして欧米の地図に記載されるようになったからだという。小笠原という名称は，「家康の家来だった小笠原貞頼が家康の命により1593年に発見命名した」という申し立てを，その子孫が17世紀後半になって幕府に訴え出たといういきさつによっている。ただしこれは無根として処断された。ただ幕末になって日本の周辺が騒がしくなると，幕府はこれを対外的に日本領有の根拠として，しっかり利用したのである。

1839年には無人島に密航を企てたとされる「蛮社の獄」がひき起こされた。開明派に対する言論弾圧事件といっていい。ここでいう無人島というのが小笠原である。これに高野長英や渡辺崋山が引っかかった。

３）ペリーの来航

1853年，ペリーは江戸にやって来る前に沖縄に現れた。その次が小笠原だった。アメリカ海軍用の石炭貯蔵基地をつくるべく，土地の確保を行っている。1860年，咸臨丸でアメリカへ出かけた幕府の派遣団は，1856年に刊行されたペリーの『日本遠征記』(*)を持ち帰った。そこにボニン・アイランドのことが記載されている。これを見た幕府は大急ぎで各国行使に小笠原開拓を通知，同時に咸臨丸に巡検隊をのせて送り，「小笠原はわが国固有の領土」と主張したのである。1861年幕府は「小笠原回収事業」に着手，小花作助やジョン万

次郎などを派遣し，移民も試みたが成功しなかった。



父島二見港からつづくメインストリートには，たくさんの民宿が並んでいる

当時のアメリカは南北戦争で忙しく，イギリスもアヘン戦争で香港を獲得したので，小笠原などにそれほど執着しなかったという事情も，日本にとってさいわいした。やがて日本は1868年に明治維新を迎えた後，1876年に小笠原の領有を世界に向け正式に宣言した。当時の明治政府による調査では，小笠原の住人は14戸71人。内訳はハワイ10人，英領9人，スペイン7人，ドイツ2人，フランスとポルトガル各1人，その他2人，日本人女性が2人，そして小笠原生まれの子供たちが37人だったと記録されている。そのころの太平洋海域に，いかに多くの国や地域の人々が交じり合っていたかが覗えて面白い。もちろん当時はパスポートなどまだない。小笠原で話されていた言葉はPacific English，あるいはボニン・クレオールという英語だった。太平洋地域における「英語国際化」の黎明期といっていいだろう。20種近い各地の言葉が混在していたようである。

＊ペリーの『日本遠征記』は，ずっしりとした大著である。皮革張り，A4判の横を少し広げたサイズ全3巻はほとんど百科事典並みの大きさ。発行元は米国議会。総ページ数は1650頁もある。第1巻が航海遠征記，第2巻は学術報告や博物誌，第3巻は天文学観測・水路図。背には「U. STATES JAPAN EXPEDITION」とあり，中をめくると「Narrative of the expedition an American squadron to the China Seas and Japan」というタイトル。写真のように精密な石版画や木版画（場合によりカラーも）およそ150点を掲載，当時の日本やアジアの風物を活写している。ペリーと幕府が交わした12条からなる「約條」複写全文も載せられた。まだカメラが一般化していなかった当時の探検隊には，画家が同行し珍しい動植物や風景，民俗や人物などを詳しく記録したのである。ペリーは1852年11月にアメリカを出発し，ケープタウン，モーリシャス，セイロン，シンガポール，マカオ，ホンコンを経由，沖縄と小笠原に立ち寄ってから53年の7月に江戸にやってきた。そのあといったん香港まで戻り，翌年3月再来日，函館などに足をのばしたのち帰国する。足かけ4年にわたる大航海だった。

4）日本の領土になった小笠原

さて明治9年にようやく日本の一部となった小笠原に，以後内地や八丈島などからの移民が急増する。1880年に開耕地の私有が認められたため，いっそう移民熱が高くなった。学校教育も始まったが，当時の教育は日英の両語で行われ，学校における英語教育は明治末まで続いた。1882（明治15年），政府は住民全員に日本国籍の取得を求め，それを嫌う人々はハワイやグアムに逃れて行った。19世紀末までに，硫黄島などを含めた小笠原の人口は5000人を突破する。ちなみに太平洋戦争前夜1940年の小笠原においては，総人口が7700人，うち帰化人は130人ほどであった。

小笠原の恵まれた気候はサトウキビ産業やバナナ，レモン，オリーブ，オレンジ，ヤシ，季節違いの野菜類など，移民農家にとても豊かな収入をもたらすようになっていった。政府はいっときここに，大がかりなコーヒー・プランテーション経営を目論んだりしたようである。1939年の記録では，農家の平均年収が7773円。当時の警官初任給は月45円，大工日当が2円，総理の月給800円，80坪の文化住宅が東京で1500円などとなっている。小笠原はとても豊かなところだったのだ。

当時の史実をもう少し紹介する。

1891年，硫黄島が正式に日本の領土になった。

1902年，南鳥島が日米協議の上，日本領に。人口59人。島全体を覆い尽くすように生息していた

数百万羽のアホウドリが，羽毛のためにごく短期間に乱獲された。

1920年以降小笠原の「要塞化」がすすむ。第一次世界大戦の結果，パラオやトラックなどの南洋諸島が日本の領土となり，そこへの中継基地として小笠原が重要視されたためだ。

1931年には沖ノ鳥島が小笠原の所管になった。

1940年，英語使用の全面禁止命令，創氏改名命令。

5）小笠原の要塞化と太平洋戦争

太平洋戦争当時，山地が多い父島と母島には40もの砲台がつくられ，陸軍1万3000人，海軍7000人が配備された。平坦な硫黄島となると軍用滑走路が3本，陸軍は1万3700人，海軍は7500人。結果からいうと1945年2月16日から3月26日までの硫黄島における米軍上陸作戦の末，日本軍は1万9900人が戦死（海没を含めると2万4000人），生還できたのはわずか1033人にすぎなかった。ちなみに米軍側の戦死者は6821人と記録されている。父島，母島には上陸作戦はなかった。硫黄島の確保により，米軍は自由に日本全土の空爆が可能になったからである。グアムやサイパンから日本への空爆は，当時の爆撃機の飛行距離が足りなかった。硫黄島の制圧が米軍の至上命令になったのは，このような事情によっている。

父・母両島に多く残されている戦時中の砲台。毎年少しずつ錆びつき，朽ちはててゆく

境浦にある戦争中に魚雷を受け座礁した濱江丸。波に洗われ，毎年姿がちいさくなっている

日本敗戦の前年1944年6月になって日本軍は，米軍との戦闘に足手まといとなるであろう小笠原の一般住民全員を，内地に強制疎開させることに決定。一人あたり3個までの手荷物を持って，3時間以内に港へ集合という強引な命令を下した。ただし7711人の住人（父島諸島に4348人，母島諸島に2109人，硫黄島・火山列島に1254人）のうち，16～45歳の健康な男子のみ825人は，「陸軍大臣命令による義勇隊」として硫黄島に残された。彼らのうち生還したものはたったの8人だったという。99%が亡くなったのである。

6）小笠原の戦後と今日までの経過

1945年に日本が敗退すると米軍は小笠原を占領，父島の民家などすべての建物を破壊撤去の後，基地を設営した。1946年になると帰化人のみ129人33家族が帰島を命ぜられ，米軍の軍属となった。日本語の使用は禁ぜられ，教育も英語に代わった。米軍は父島を沖縄やグアムの後方秘密基地化したうえ，ここに核兵器の備蓄格納まで行ったとされている。

戦後23年が過ぎた1968年，小笠原は日本に返還された。戦前には父島だけでも豊かな農地が600ヘクタール以上あったが，南の自然はあっさりジャングルに戻ってしまった。当時の日本は高度経済成長が始まっており，帰島を許された島民たち

おがさわら丸から硫黄島への上陸。
むこうに見えるのが擂針山である

は，たいへんな苦労の末にようやく立ち上げた内地での生活を捨てるわけにもいかず，帰島を選択した人たちは全体の１割未満，600人ほどに過ぎなかった。2011年現在においても，父島で耕されている農地は戦前の１割でしかない。帰島者たちの大半は，東京都の小笠原支庁，道路・港湾などの工事，住居の建設，電気，通信関係などの公共事業，自衛隊や気象庁，1979年に発足した小笠原村役場，学校の教員といった，公共サービス関係の仕事に従事した。

こういった特異な経過をたどり，小笠原は23年間もの歴史空白期を抱えたまま現在に至っている。戦前からの小笠原住民たちはもはや数少なく，現在ようやく2500人ほどに増えてきた小笠原住民は，

自衛隊のなかに展示されている硫黄島への米軍上陸作戦の様子。左が擂鉢山，下方から米軍の上陸用舟艇群。日本軍は主に地下の塹壕にもぐって迎撃した

その多くが1968年以降の移住者によって占められている。

7）硫黄島の現況

硫黄島にあっては返還後，米軍基地はそのまま日米の共同訓練基地に移行した。生業が成り立ちにくい，活発な火山活動，遺骨・不発弾の未処理などの口実のもとに，日本政府による旧住民の帰還は許されていない。また安全管理，土地所有者や遺族への配慮という理由により，一般の日本人にも非公開が続けられている。ただしアメリカからは墓参や戦跡訪問で相当数の人たちが訪れている模様だ。

遺骨収集は厚生省管理のもとに年数回，旧島民の会，遺族会など30人ほどの規模で行われており，その都度数十柱ずつが回収されている。本格的な回収作業とは程遠い状況が細々と続く。日本に返還後40年以上が過ぎた現在なお，日米安保条約，外務，防衛，厚労省など行政間の壁もあり，戦後処理は終わっていないのである。2010年の時点でも，１万1000柱余りの遺骨が未回収である。しかし各種の慰霊塔は全土に見られる。ここを訪れた政治家たちが勝手に建てた記念碑はとくに目立っている。これにかけられたであろう手間ひまを考えると，思いは複雑である。硫黄島が日本に返還されてから半世紀近く，その間ずっと自衛隊員数100人が駐屯してきた。国のために亡くなった方々の遺骨回収作業に自衛隊が少しでも動員されていたら，回収作業はとっくに完了させられたはずである。それがなぜ遺族と厚生省（現厚労省）の片手間仕事に任されたままになってきたのか。２万人もの日本人が南の島に朽ち果て，政治のはざまに打ち捨てられ，都合のいい時にだけ「英霊」扱いをされている。ここからの日本の戦後は，どのように眺められているのであろう。

小笠原の人口は最初の100年ほどで300倍になった。小笠原の「国語」は，ボニン・クレオール英

戦時中からの戦車の残骸。硫黄島には
あちこちに剥き出しの戦跡

硫黄島は擂鉢山以外，ほとんどフラットである。
湾に見えるのは戦後米軍がつくった埠頭の残骸

語以降，日英両語，日本語，英語，そして1968年以降の日本語と，１世紀半の間に５回も変化している。これまた世界史史上にも珍しい現象といえるだろう。

というわけで良くも悪くも，現在の小笠原における社会や文化は，その伝統文化の断絶によって象徴的に表れているといえそうである。三代たたないと江戸っ子ではないという表現がある。小笠原の住民たちはほとんどがまだ一代目である。二代目はこれからオトナになる。本当の意味で小笠原の郷土文化が根付き，育つには，これからまだ半世紀ほどが必要になるのかもしれない。

硫黄島のあちこちに見られるむきだしの硫黄原。
あちこちから湯気が吹き出し，匂いもきつい

3．小笠原への船の旅

さて，観光地としての小笠原の特徴を表す第一のポイントは，片道船で25時間半かかる，という点にある。おがさわら丸の定員は1043人。全長131ｍ，6700ｔ。これが唯一の交通手段であり，貨物も運ぶ。しかも便数は６日に１便しかない。往復船中で１泊ずつ必要だから，小笠原への旅行は現地３泊，６日間というパターンが最短である。まずこの時間的制約が，小笠原への客層を自動的に選択している。小笠原への旅行が１航海６日間の場合，旅行日数のうちの船内時間比率が40％にもなり，船内時間のあり方・過ごし方は，旅行全体の満足度におおきく影響する。小笠原滞在中の満足度が完全であっても，それがそのまま旅行全体の満足度には直結しない。

船酔いという避けがたい状態はさておき，「観光船」としてのおがさわら丸の現状と今後を見てみよう。おがさわら丸は東海汽船の子会社である小笠原開運が運航している。もちろん独占路線である。

ちなみに小笠原への空路はない。緊急時には，硫黄島から自衛隊がヘリコプターを飛ばし基地まで搬送，そこからまた自衛隊機で都内に運ぶ。ざ

っと10時間所要だが，救急搬送費は請求されない。

1）生活航路から快適航路へ

基本的に現在のおがさわら丸は貨客船であり，小笠原に暮らす人たちにとっての生命線，生活航路としての重責を担っている。しかし一方で，全乗客に占める島民の比率は人数ベースで15％ほどであり，今後の小笠原海運のよりよい経営を目指すうえからも，観光船としての，より満足度の高い，快適な，船内設備とサービスの提供は不可欠である。

小笠原海運はその経営の軸足を，はっきりと「観光市場」に移しなおし，マーケティング計画を組み立てなおすべきである。さもなければ，独占路線でありながら，みすみす利益の高い顧客層をのがし，企業評価を下げながら，将来的な可能性を狭めてゆくという，マイナス・スパイラルに落ち込んでゆくことになるであろう。

小笠原にとっても小笠原海運にとっても，この航路が観光市場からの支持を得ることなくして，その将来を描くことができないという点を指摘しておきたい。

2）プライバシー空間の確保

1人ひとつのベッド，2人部屋，あるいは家族単位，小グループでの一部屋利用という，プライバシー確保の原則をはっきりさせる必要がある。現状での予約条件は定員の約8割分が「平土間ごろ寝」，1等客室といえども，混雑時には他人と相部屋になってしまう。「都市ホテルにシングルで予約したつもりが，見ず知らずの人とツインにさせられた」というに等しい状況が，「生活航路」という名目のもとに容認されている。しかし，これでは「観光航路」としてのビジネスは成立しない。さらに，生活航路なら快適でなくてもいい，というような時代ではない。

サービスや快適性は二の次でもとにかく安くという需要のために，現行の価格帯はある程度残すにしろ，全体的な客室設備と船内サービスは「快適な観光仕様」に変えなくてはならない。

おがさわら丸の2等船室。毛布と枕で1人分のスペース，ところどころに洗面器

3）パブリックスペースについて

船内にゆったり過ごせる，あるいは船旅気分を味わえるスペースがほとんどない。そしていつ乗ってもカフェテリアのメニューは単一，味もたいしたことはない。せめて観光客を前提とした品揃え，サービス，雰囲気，価格的な多様性が必要である。レストランのほか，バーの設備を備えた，24時間営業の広いカフェ・ラウンジがぜひとも欲しいところである。さらに今なおキャビン内における喫煙が許されているなどは，早急に変えられなければならないだろう。

4）航空路開設に備えて

小笠原への航空路開設というのは，日本返還当時からの小笠原住民の夢だった。しかし小さな島に空港の建設というのは環境負荷が多すぎるし，景観上の問題も少なくない。都会からの遠隔地という立地条件を評価するゆえに，移住を選んできた人たちもいる。世界遺産地域という小笠原に対する高い評価は，空港建設でくつがえってしまうかもしれない。環境に対する低負荷の空路をというなら，滑走路の不要な「水上飛行艇」の導入は

考えられないだろうか。いずれにせよ，空路はあくまで緊急かつ必要最小限のレベルにおける座席数とし，一般の観光需要運送は海路によるという住み分けが理想的かと思われる。ところが航空便ができるとなると，かなりの観光需要が空路にシフトし，「航空便が確保できない限り小笠原には行かない」という客層が現れるであろう。「船便しかないのであればいざ知らず，空路があるのに無理して不快な，時間がかかる船で行くことはない」という，つまり「小笠原へは航空便が取れたら行けばいい」という買い控えが発生する。それゆえ，もしおがさわら丸が現状のサービスを改善できないまま航空路が実現した場合，おがさわら丸の船客数は激減するという可能性が無いではない。

これに対し，「小笠原への船旅は快適で楽しい」という評価をあらかじめ確立しておければ，その心配はない。「小笠原へは25時間の快適な船旅で行く」。それでなくては小笠原旅行の価値が半減する。そんな常識を確立しておく必要がある。

5）小笠原の「生命線」に関する責任

2005年，小笠原への最新型高速客船の就航が，船が完成したにもかかわらず，直前に就航中止・空中分解した。片道25時間が17時間に，3割以上も短縮されるはずだった。原油価格が急騰したせいである。島民の中にはそれを前提とした投資を実行した人たちもいる。一説に130億円が無駄になったとされているが，国や都の小笠原に対する責任が消えたわけではない。島民の期待と失望もまた想像するに余りある。それだけに小笠原海運に対する東京都の行政指導責任はおおきく，小笠原海運の赤字補填も都が行うという図式になっている。

将来的なビジョンにもとづいた観光立村に対する「おがさわら丸・小笠原海運」の経営を望ましい方向へ指導・監督する立場の東京都が，この問題に手をつけることなく放置することは，小笠原観光の将来を阻害する「不作為責任」につながる。船会社に対する行政の監督任務は，単に赤字を出させないというより，時代の要請に応じたより良いサービスにもとづく健全経営と，あわせて将来的に小笠原をひとつの理想的な観光地として育てる方向に，村とも協力しながら導くことである。

島で見られる交通標識には内地で見られないものも多い

船内設備の改善に要する初期投資を含め，サービス態勢の見直しなど，小笠原海運に対する勧告や指導を行うこと。これが観光地小笠原の将来とブランド構築の成否を左右する。小笠原の価値の半分が，小笠原海運によって握られているといっても過言ではない。

海運関係者の話では，「新おがさわら丸」建造という可能性が語られてもいるようである。現行船の耐用年数がそう長くはない。ぜひとも質の高い「観光船」に軸を据えたうえで，いっぽう村の生活路線も十分配慮したバランスを実現させたい。

4．宿泊施設の現状と将来に向けた改善

民宿を中心とする父島およそ50軒，母島15軒の宿泊施設は，新しい時代の観光需要に対応するべく用意されてきたものではない。まず出張公務員，公共事業従事者のための宿泊施設として用意され，

それが少しずつ釣り客やダイビング客，観光客にも使用され，今に至るという経緯がある。とくに父島に古くからある民宿や母島においては，現在もなおこの傾向は顕著であり，宿泊料金の設定自体が，公務員の出張用宿泊費規定を強く意識したり，横並び意識のもとに決められたりもしている。

このため当然のことながら，通常観光用宿泊施設に要求される，ゆとりや開放感，窓からの眺望，くつろげるスペース，快適性，といった諸要因は等閑視され，手ごろな価格や街中における便利なロケーションの方が優先されてきた。これは家族経済の範囲内という投下可能資本上の制約からみても，あたりまえのなりゆきであった。

しかしここ数年，すこしずつ一般観光客，とくに中高年の観光需要が高くなりつつあり，各種観光市場調査においても，団塊世代以上のシニア需要に対する期待度は相当な高さにある。そしてこの市場はまぎれもなく，予算や旅行先の決定権のほぼ８割が女性によってリードされている。この女性たちに共通しているのは，体力気力共に元気であり，自然志向が強く，洗練されたゆったり感や，おいしいものを求めていることである。このような市場特性は，そのまま小笠原が持つ優位性に多く重なっている。

ただし小笠原における宿泊施設だけは，こうした市場が求めるものとはマッチしていない。民宿におけるソフト面のサービスや食事の提供に関しては，とくにその価格との対比において，かなり高い評価を受けているものの，いかんせん各施設の立地条件や眺望，広さやゆとり感においては，内外の他の観光地とはとても比較にならないほど劣位にある。

したがって今後，とくに「小笠原に一番望ましい観光客層」を対象とするマーケティング活動の展開にあたっては，上記を強く意識した新たな宿泊施設への投資，なかんずく，眺望重視のリロケーションやゆとりある設計，また行政による，それを可能ならしむる土地の整備や提供と，それへの住民の合意形成が絶対的な条件となるであろう。

１）宿泊施設用土地の整備とリース

小笠原においては，現在のところ新しい宿泊施設用に自由に活用できる土地がきわめて限定されている。また，その取得にかかる費用も割高であり，さらに，新しい建物の建設費用たるや，内地におけるそれの２～３倍は覚悟せねばならない。つまり，将来に向けての設備投資機会にも費用対効果上にも２重３重の制約がかかっており，新規投資意欲が大きく阻害されている。強制疎開により生じた，おおくの地主不在地がある。小笠原は米軍に占領されたまま，戦後の「農地解放」と無縁に現在に至ったという特殊地域でもある。

これらを打開するための措置として，まず公的所有地のリースを提案する。一区画300坪程度をユニットとし，島内から海の眺望の良い土地，海岸べり，あるいは森の中など，観光用の宿泊施設にふさわしい立地条件の土地を行政側が用意し，一定条件の下に30年・50年などの長期リース契約のもとに貸し出す。契約更改の条件もまた決めておく。

村有地，都有地，国有地国有林，場合によっては不在地主の土地活用など，観光立村計画にもとづく「土地リース用特別措置法」を行政側が用意したい。誘致リース料金はあくまで名目上程度とし，借り側の資本が建物に集中投下できるようにする。

こうした新規投資へのインセンティブを行政が用意することができれば，住民に対する観光投資の重要性への理解を広げるきっかけにもなるであろう。このような区画を，数年にわたり数箇所ずつ提供するなどにより，町中の高い土地を売却して新施設に再投資するという，観光施設の構造改革促進を行政側がリードすることができる。

同時にこれには，本土資本などによる大型投資

を規制する条件を付与しておくこと。あくまで地元住民自身による自律的な新規投資を誘導するとともに，世界遺産地域としての環境調和型宿泊施設であり，一定規模以下のスケールのものとすることである。

島の人々に愛されている「南洋踊り」は，現在東京都の無形文化財。戦前にパラオの方から移入された

2）宿泊施設の将来的選択肢

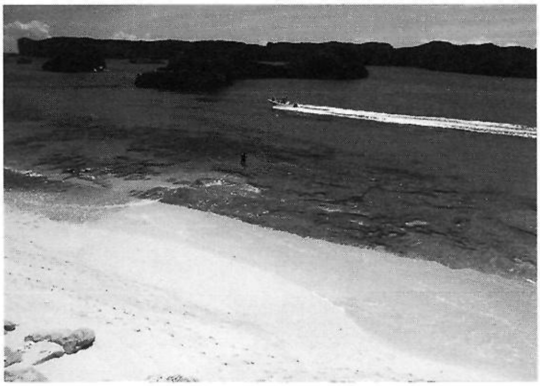
観光客を前提として見る限り，現行小笠原の宿泊施設は年平均の稼働率にしてみると，おがさわら丸の運行スケジュールと連動しているから，繁忙期でも週に3泊しか埋まらないことが多い。これについてはあとのほうで詳しく述べる。つまりどんなに効率よい経営を目指しても，年平均50%の稼働率は不可能に近い。であれば，食事などは抜きに考え，宿泊料金を現行の3分の1にでも下げ，長期滞在用アパートへの転用を考えたほうが，かける手間ひまと年間収入からしても合理的だという判断が成り立つ。

このような点も踏まえ，小笠原の現行民宿の将来的なあり方を見るなら，次のような選択肢が見えてくる。つまり，今までの成り行き上による宿泊施設のあり方から，新しい国際的なインバウンド観光市場までを視野に入れたうえでの，観光立村政策に沿った新規投資の必要性である。またそれに沿った行政の具体的な支援策が必要とされている，というところを指摘したい。

制度面における上記1）のような支援策であれば，予算面における行政の負担は少なくて済み，これによるリターンはかなりおおきい。以上のような分析から，現行民宿群が今後とるべきオプションを列記すると，およそ次のようになる。

① 観光用への新規投資，移転（上記のような形をとる）
② 業務用，あるいは長期滞在用アパート・コンドミニアムへの特化
③ 低価格志向市場特化（出張者，学生，釣り・ダイビング客など）
④ 後継者不在などによる自然的な廃業

たとえ小規模な民宿であっても，これからの観光市場において営業してゆく場合には，その営業方針をはっきり確定してかかるべきである。自然淘汰を待つべきではない。内地から見た遠隔地小笠原とはいえ，であるからこそ，今後は他の内外の観光地との競争をはっきり意識する必要がある。また，唯我独尊的な「泊めてやる」意識の山小屋，釣り・ダイビング宿，スキー宿等々は，すべからく市場からの退場を余儀なくされているし，ひいては観光地としての衰退さえ招いているところが，あちこちに見られている。



おそらく父島で一番うつくしいジニービーチ。ボートのむこうに浮んでいるのが南島である

3）公共施設から観光用宿泊施設への転用

村の経済を収入ベースでみると，公務員による

ものが29％で圧倒的比率を占めている。２位が建設業の22％，３位が商業13％，４位にようやく観光９％が登場する。しかし前にも述べたとおり，このなかで将来的におおきく伸ばせる可能性がある分野は，観光しかないといっていい。島１番２番の大企業はといえば，ここでは村や都の役場であり，自衛隊の基地職員，国の役所の出先，学校の先生たち公務員の比率もまた，圧倒的である。

こうした状況にあって公務員住宅や教員住宅の中には，島で一番の眺望を誇るロケーションを広々と占有しているところがある。宿泊施設としてみるなら，一般観光客のほとんどが町中の眺望のない宿に泊まることを余儀なくされるなか，大半の村人も羨む公務員住宅が特待の場所を提供されている。あるいは，気象庁の建物や，自衛隊の駐屯地が，ハワイにたとえるならホノルル・ワイキキビーチのど真ん中を占有するに等しい，大村海岸ビーチフロントの，一番いいところに建てられている。こうしたことは小笠原が持つ戦後史の経緯からすれば，やむをえなかったことであろう。

しかしながら今や小笠原は，新しい観光の時代を迎えつつある。小さな小笠原村が持てる観光資源の最大有効活用を考えてみると，もはや歴史的な経緯を離れ，村としては今後の観光立村政策上，上記のような公的施設の観光面への有効活用・転用まで視野に入れるべきではないかと思われる。

展望絶佳の教員住宅は，ホテルに転用する。代替の施設は上記２)-②を活用，そのための改造など投資返済にはホテルの売り上げから充当してゆけばよい。このホテルの経営や従業員については，島民から手を挙げてもらえば新規雇用が発生する。

さらに長期的な視点からは，上記気象台や自衛隊施設を，島内の代替地に移転させ，大村海岸地域全体の最も望ましい観光地域形成計画を，専門家の手を借りながら考えるということも必要であろう。現在海岸通などを中心として，電柱の埋設作業が進展しつつある。

町並み景観にとどまらず観光地としても，小笠原の全体計画の中核に，訪れた人あるいは住民自身にとって，ゆったりくつろげる木陰の散歩道や木製のベンチ，カフェテリア，洗練された賑わいの創出，などをおくことを考慮したい。特措法による社会環境の整備も，徹底的な観光立村計画にもとづいた方向への見直しが必要であろう。そこまで踏み込んだ行政のイニシアティブと，住民の積極的な参画を期待する。

４）ロングステイ村あるいはシニア健康村

これも上記１）とよく似た手法である。ネーミングはさておき，リタイア後の中高年が健康面で望ましい環境と，経済的な合理性の両面から，外国までわざわざ出かけ居住地を探したりしている。小笠原の気候や自然環境からするなら，ロングステイ用の滞在地としてはここが最適な候補地であることに疑いの余地はない。だいいち日本語でいい。

このような需要に対し，村が土地をリースで提供する。売ったり買ったりする必要など，さらさらない。場合によっては村として，健康維持，花粉症対策用，免疫などメディカルツーリズムの施設を開発・誘致が考えられてもよいであろう。小笠原全体からすれば，土地がないのではなく，有効活用がなされていないだけの話である。売買をベースにしないで，あくまでリースを基本に，島が持つ資産の有効活用を最大限に考えたい。

島における建設業者に，環境再生型の，あるいは以上述べたような観光地としての持続可能な環境整備への事業計画提案を，村の方から求めてみるのも，彼らに新しい視点を提供するきっかけとなるのではないか。

5．小笠原旅行の対象市場と旅行日数

小笠原への旅行については先のとおり，現状はおがさわら丸の運行スケジュールに合わせた「6日間」が一般的である。これを2航海通しの小笠原滞在9泊10日，つごう旅行日数は12日間という日程を，平均モデルにしたい。修学旅行は別として，大学などの教育目的旅行や，中高年の旅行を考える場合，小笠原の優位性を前面に出して考えれば，6日間のみでの販売を考える必要などないばかりか，ぜひとも12日間を基本に考えなくてはならない理由が多くある。

言を重ねているように，小笠原は普通のマスツーリズムを前提とした旅行先・観光地ではない。月間平均わずか1000人余り，25時間半かけ船で行かなくてはならない，希少な，よそとの安易な比較を許さない観光地なのである。世界自然遺産はもとより，エコツーリズムによる村おこしもまた重要な旗印である。このような路線における観光開発，ブランド構築に関しては，それに沿った商品開発やサービスのあり方，市場へのアピール，旅行産業各社への販売協力要請など，すべてを連動させたうえでバランスよく行われなくてはならない。

これについては内地側の観光業者や海運に任せるのではなく，村のサイドからの，自律的マーケティング計画が不可欠であり，これに対する村の住民の理解，観光産業従事者全体の協力，観光課や観光協会・ツアーデスクのイニシアティブは改めて言うまでもない。なかでも商品構成上最も重要な点がこの「12日間」である。

1）エコツーリズムの健全な育成

現行おがさわら丸の運行は，年間わずか60回ほどである。これによる宿泊機関の稼働率はどんな

自然保護区になっている南島には1日100人しか上陸できないが，カヌーツアーで自然のブリッジをくぐり抜けてくれば，これはまた別の感動である

に忙しいシーズンでも50%，年間180泊分にしかならない。しかもピークはGW，夏休み，正月期に集中するから，前述のとおり年平均にならしてしまえば，一部屋あたり70泊から100泊がいいところとなってしまう。しかもこれは父島のケースであって，母島について見るなら，観光客前提の宿泊産業・観光産業は成立の余地がない。世界にもまれなすばらしい自然環境に恵まれた小笠原も，おがさわら丸の6日間航海を旅行商品の前面に出して販売し続ける限り，母島はおろか父島においてさえ，観光業は成立しにくいのである。つまり観光立村というスローガン自体が，現実性なきものに等しいということになる。

短期間のツアーを売るなといっているのではない。標準型を12日間とする。小笠原滞在を9泊とすることにより，稼働率50%という変則は解消する。同時に，母島への複数日宿泊滞在の旅客の流れが，恒常的に発生する。

また，小笠原旅行経験者の多くが，その魅力として真っ先に指摘する「ゆったりした時間の流れ」というものさえ，小笠原滞在3泊4日の日程では十分に味わうことができない。常に忙しく，朝早くからナイトツアーまで引き回される。観光業者が用意するツアーもまた，盛りだくさんではあるものの，底の浅い，「お子様ランチ」的なセ

ットメニューになってしまっている。

本来であれば，たとえばイルカをテーマとしたもの，クジラをテーマとしたもの，南島をテーマとしたもの，兄島瀬戸をテーマとしたものなど，周到な時間と準備と解説により，それぞれを単一の商品として提供しうるし，ビジネスとしての機会や収益も，顧客の満足度も，ずっと高いものにできる可能性がある。それぞれのガイドや業者が，独自内容のツアーと解説により，その質的な競争を高めることができる。にもかかわらず現状は，各業者が競い合って，「見た目にはあれもこれもの詰め込み形」，エコツーリズムから見ても質の薄い画一的な，小笠原の資産を減価させるばかりの，安売り競争を招いてしまっている側面がなくはない。

ゆったりした小笠原滞在９泊10日が前提なら，各観光業者とも，陸上における新しい観光コース開発ともども，満足度の高い，高収益な，独自性の高い観光コースの競い合いを誘発しあえるようになれるであろう。

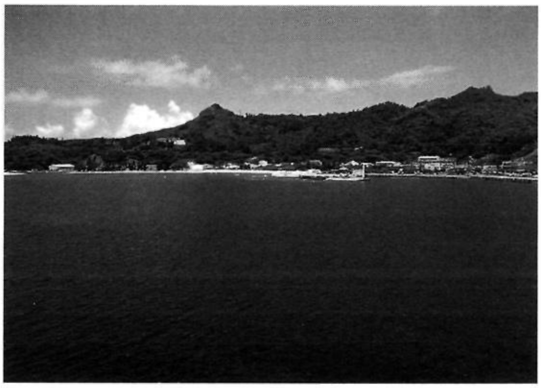
ただし小笠原在住者のうちからは，現行おがさわら丸の運行スケジュールにあわせた，３泊働いて３泊休めるという「ゆったり感」こそ，小笠原に暮らすおおきなメリットであるという声がきかれることも，事実である。

２）天候リスクの分散

おなじく小笠原滞在３泊４日では，ときに雨天や悪天候によって，観光的には何もできないまま滞在が終わってしまうという危険性がままある。よしんば１日あるいは２日が雨や強風だったとしても，顧客の満足度は大きく低下するし，関係者は基本的に「下を向いて」いるしかないのが現状である。悪天候に対応する過ごし方の示唆はできても，客の期待には対応できない。しかしこれが９泊10日の滞在であれば，この不安もリスクもほとんど解消する。クジラやイルカといった自然の生き物の可視確率もまた同様である。

さらに客の立場からすれば，６日間の日程で天気が悪かったからといって，そうおいそれとは出直してくるわけにはいかない。天候だから仕方がないとアタマでは理解しても，６日間も使って雨あるいは風でたいしたこともできなかったとなれば，まして往復の船でも揺れた日には，彼らによるプラス宣伝など決して期待することはできない。無駄遣いだったという喪失感もまた，おおきな時間のロスとあいまって増大する。

付け加えておくと，日本から25時間かけていく旅行先は，アフリカか，南米である。そこまで現地３泊のみの日程で行くのは，テレビ番組のタレントかビジネス出張以外にはいないだろう。この意味からすれば，小笠原はたんなる国内旅行の目的地ではない，という認識を常識とする必要がある。25時間の空の旅は苦痛である。それに比べれば，寝てゆける小笠原の25時間はどういうこともない，という説得もまた可能だ。



二見湾沖合いから父島中央部の眺め

３）船内時間比率の低下

先にも述べたとおり，12日間の旅行であれば，６日間に比べておがさわら丸船内の時間は相対的に低下する（40%→17%）。つまり船酔いリスクも，旅行日数全体のなかで低下させられることになるから，旅行の満足度に対するマイナス要因を

軽減させせられる。

4）顧客満足の最大化は収益の最大化

旅行先における消費時間と消費金額はパラレルに増加する。それと共に小笠原では，その地域特性・顧客特性によって顧客の満足度もまた，比例して高くなる。時間の流れ，自然体験，人々との交流……，すべてが，時間をたっぷりかけることにより，手ごたえ十分なレベルへと上がってゆく。

内外の旅行市場全体の中でごくわずかな部分であっても，そのことをよく理解してくれる客層が小笠原を訪れ，そして十分満足してさえくれれば，あとは自動的な「顧客連鎖」が発生する。小笠原の距離が，時間が，自然が，環境が，人々が，小笠原にとって一番望ましい顧客を自動選択するのである。小笠原にとって大切なことは，単に入込み観光客数が増えることではない。滞在日数が増えることであり，消費金額が増えることなのである。単なる人数増のマーケティングではなく，満足度向上のマーケティングが必要だ。

以上のように，デスティネーション小笠原のブランド構築，様々なマーケティング上の諸問題に全面的に対応できる絶対的要件が，メインとなる旅行日数を6日間から12日間以上へと転換させてゆくことであり，またそれにもとづいたプロダクトやサービスの見直しである。それらのすべてはまた，品質による満足度最大化への競争でなくてはならず，低価格競争という手段だけは絶対に用いられてはならない。

6．世界遺産地域としてのブランド構築

ツーリズムは生き残りをかけた熾烈な地域間競争の時代である。各地域はその持てる自然や文化の資産を最大活用しながら，よそとの差別化を主張しなくてはならない。価格競争の先は闇である。顧客の評価に裏打ちされたブランドイメージの確立が，地域にとっての死命を制する。こうした意味からすれば，世界自然遺産というブランドが小笠原にもたらすであろう「付加価値」は破格である。太平洋上に浮かぶ小さな島嶼地域というポジショニング自体が，すでに小笠原に，他にないユニークな自然や歴史文化をもたらしてはいるが，それに加えての世界遺産は文字通り鬼に金棒である。

しかしながら世界遺産登録はゴールではない。地域としての環境整備への努力継続に終わりはない。エネルギー，水，二酸化炭素排出量，生態系や自然保護など各方面へのビジョンと住民参加，法的整備を含めて，世界自然遺産登録はひとつの通過点に過ぎない。登録は終わりではなく新たなスタートである。このことをしっかりと認識したうえでの小笠原の地域おこし計画が，そのブランド構築に直結する。

1）環境保全分担金という名目の入島税

島民を除く小笠原への来訪者から，そのつど1人3000～5000円の入島税をお支払いいただく。持続可能な観光地経営のために，訪問者たちにもそれなりの協力を要請しなくてはならない。エコロジーと小笠原の世界遺産について，十分な説明を行うことにより彼らの理解は十分に得られるであろう。小笠原への訪問そのものが，ある種の環境教育を提供できるに違いない。もはや「自然はタダではない」のである。

これをもとに，次項のボニンバス（公共交通機関）の新システム導入，外来種の除去作業，固有種の保護，植林，海岸清掃，太陽光発電の促進，あるいはそれら諸活動に携わるNPO支援等々を行い，世界遺産にふさわしい地域づくりを進めるとともに，全国にさきがけた「小笠原モデル」を広くアピールしたい。

父島島内唯一の公共交通機関ボニンバス。
１日自由券は大人700円，子供350円

２）ボニンバスの新システム

エコカー仕様の小型マイクロバスを複数台父母両島に導入，早朝から夜まで利便性高く運行し，島民と来訪者すべてが常時無料で利用できるようにする。できれば車メーカーのスポンサー支援を仰ぐ。環境対応型コミュニティの公共交通システムとして，格好のPR材料にすることができる。これにより，小笠原カントリーコードにうたう「なるべく車を使わない社会」を実現させたい。バイクやレンタカーは電動自転車やサイクリングへの切り替えを誘導する。島民と観光客ともにボニンバスの活用による環境への貢献を促し，小笠原のブランド価値を高める。

３）小笠原ツアーデスクの役割強化

いまや客は待っていてやってくる時代ではなく，出向いて取りにいかなくてはならない。しかし，小笠原の販売促進活動は個々の事業者では難しい。代表してツアーデスクが，マーケティング計画に沿って内地におけるセールス，プロモーション活動を行う。個々の事業者は，直接あるいは間接的にその恩恵を受け取る。近い将来，事業者からのコミッションあるいは売り上げからの一定の歩合によるなど，経済的にもツアーデスクが独立した小笠原のインバウンド・オペレーターとして，対外的販促から手配・精算までを行えるようになるのが理想である。現行ツアーデスクの強化策として，父島母島観光協会，ホエールウォッチング協会等々が一体化した「株式会社小笠原観光公社」を立ち上げ，最終的には村からの財政支援をなくする。村の観光課からも，その業務と人員の大半を公社に移行する。

４）小笠原マラソンの導入

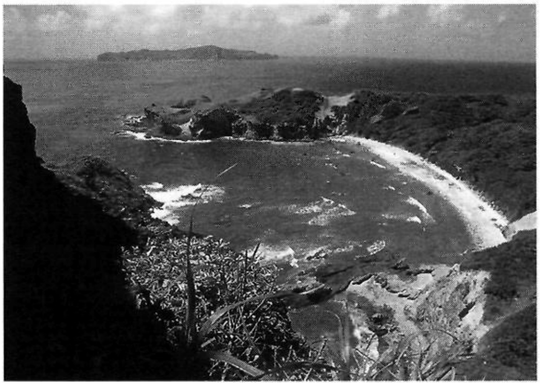
2010年度の東京マラソンには，３万5000人の出走者に対し，応募は９倍の31万人だった。関連イベントの参加者も50万人，大会支援のボランティアたちは全国から9500人が自弁で参加した。ランナーのエントリー料は１万円である。全国各地で行われているマラソン大会は一説に1600といわれている。３年前からJTBが仕掛けた徳島マラソンは，5000人の出走枠に対し申し込みが２倍。県外からの参加者が40％を超えている。ランナーたちは海外へもどんどん出かける。ニューヨーク，ボストン，シドニー，フランクフルト，マカオ，バンクーバーそのほか挙げればきりがない。

小笠原もぜひ「小笠原マラソン」の導入を図ってはどうだろう。たとえ初年度は島外からの参加者が100人でもいい。小さく生み，大きく育てる。「いつか小笠原に」と，ぼんやり考えていた人たちに，いいきっかけとなる。今すぐ，思い切って来島してもらえる機会を提供する。

マラソン参加のリピート率は高い。オフシーズンの年間イベントに，確実に育て上げることができるだろう。小笠原マラソンの形式は父島と母島15kmずつ，２日間にわたる合計タイムで順位を決めてもいい。さらに健康志向の高い元気な中高年には，「小笠原ウォーキング」といったイベントも考えられるであろう。

単なる観光ではなく，こうしたスポーツ体験を通じたインタラクティブな旅行の提案は，マーケティングのしかたもやりやすいうえ，効率もかな

り高い。しかもマラソンやウォーキングであれば，環境に対する負荷も少ない。島民たちにとっても楽しみなイベントになるだろうし，いろいろな形の交流がみられるようになるだろう。



母島の小富士付近から南崎の眺望

7．地域間競争に勝ち抜くための協力

小笠原における観光関連業者は，それぞれが小笠原のブランド力・競争力強化のために協力しあわなくてはならない。目先のパイを奪い合うのではなく，パイ全体のクオリティーとボリュームをアップさせるために，何をなすべきか，何をなさざるべきかを考えるべきである。自然の恵みを享受するだけではなく，持続的利用のための貢献をしない限り，自然遺産地域としての価値は下がり，地域間競争からも脱落を余儀なくされるであろう。自動的に市場が拡大した時代は過ぎた。やってきた観光客をこなしていれば何とか商売なった時代は終わったのである。よそとの地域間競争を常に意識しながら，同時に，個々のサービス・クオリティーを上げるという競争の相乗効果により，小笠原全体のブランド力を強化することができる。

何度もいうが，小笠原のブランド力は「観光客の数」ではない。あくまでその希少性であり，高い満足度とそれに見合った収益性におかれるべきである。12日間のお客１人は，６日間のお客３人分の収益性を上回る。観光客のむやみな人数増は，環境に対する負荷（マイナス・インパクト）を増大させてしまう。小笠原が観光立村政策の基本にエコツーリズムをうたう理由もそこにある。

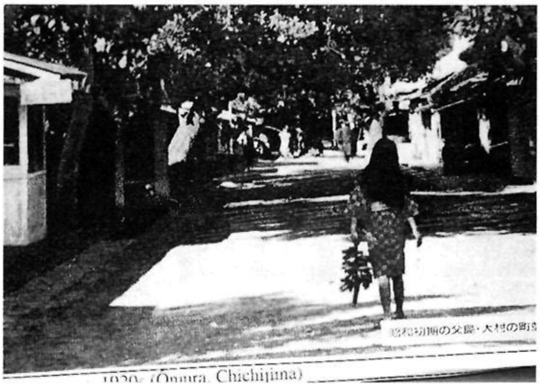
1）国際観光市場へのアプローチ

世界遺産というラベルは自動的に「世界的な観光価値」を表してくれる。したがって，小笠原のプロモーションは日本のみならず，同時に世界のトップレベルの観光市場を視野に入れておかなくてはならない。日本に住む外国人は220万人，そしてその向こうには大きな海外市場がつながっている。観光庁は日本観光局（JNTO）を通じ，インバウンド観光の促進に力を入れ始めた。小笠原は自力で海外まで打って出なくても，JNTO との協力体制をしっかり築くことにより，対外的 PR をある程度は肩代わりしてもらえる。もちろん英文による自前のホームページ等は，早急に魅力あるものを構築しなくてはならない。東京都もまた，オリンピック誘致とともに，対外的な観光 PR を加速させている。このような動きに対して，積極的に協力を働きかけてゆく努力もまた，ツアーデスクの重要な役目である。

2）ロードハウ島に学ぶ

小笠原がロードハウ島から学ぶことは多い。土地利用のしかた，住民の合意形成に至る手順，制度設定，予算管理や執行の組織，環境保全基準の設定，環境保全分担金の使い方，Reuse・Reduce・Recycle・Refuse の具体的諸活動について他。たとえば土地の利用は使用権によるリースのみ。１区画はおよそ300坪，建物の高さ，屋根の斜度，壁面の色使い，周囲の植生など，全体環境の統一やバランスに配慮した細かな規制がある。ゾーニング，認可制度，環境規約など，基本的には住民による委員会があり，そこで決められたことは守

らなければならない。入島税（環境保全分担金）の導入ひとつにしても，もし小笠原がそれに成功したら，全国各地の観光地経営に及ぼす影響は大きい。「小笠原モデル」を各地に先駆け確立することがそのまま，小笠原ブランドの強化に直結する。



昭和初期の大村海岸通り，現在のメインストリート。道の両側にタマナの大樹が生い茂り，緑のトンネルをつくっていた。バナナの房を下げて少女が歩いている（小笠原ビジターセンター）

むすびにかえて

1988年のホエールウォッチング開始以後，小笠原への観光客は数年のうちに年間１万人を超えた。しかしそのあと10年以上も，はかばかしい伸びを欠いてきた理由は，来訪者の満足度が不十分だからである。小笠原体験者の中で，プラス宣伝とマイナス宣伝が拮抗しているため，望ましいプラスの顧客連鎖が発生していない。ハード面におけるマイナス要因はふたつ，この報告書に述べた「船」と「宿」にある。ソフト面では短い旅行日数による不十分な旅行の満足度であろう。観光客は小笠原を，よそとの比較において客観的に評価する。現状の小笠原への旅行諸条件によって，良くも悪くもスクリーン＝選抜された客層が目下のおよそ１万4000人なのである。小笠原の自然環境などに対する評価は極めて高い。しかし残念ながら，これらの諸要素が高い評価を減価させ，おそらくトップクラスの客のすくい取りを難しくしているのである。

膨大な観光市場の前では，小笠原への距離とか時間は決してマイナス要因ではない。むしろそれが，小笠原を魅力あるデスティネーションに見せている。時間，金額，船旅，自然，宿泊，食事，観光要素などそれぞれが客層を選び抜く。だから小笠原の観光マーケティングはやりやすい。わずか年間２～３万人の中長期目標でよい。その人数の中で，小笠原にとって最も望ましい客層を，選び取っていけばいいのである。何百万人ものマーケティングをまねる必要もなければ，羨む必要もない。限定供給品の価値を上げることに専念すればいいのである。25時間の船旅は，心理的解放区である。だから船旅に対する期待も大きい。

今まではすべて成り行きまかせだったため，通年こんなにすばらしい気候に恵まれた小笠原に，観光客のオンシーズンとオフシーズンができてしまった。今後の意図的なマーケティングでは，これを消しこんでいかなくてはならない。基本的に，日本の旅行業者の手によるマスツーリズムは，「安く大量に」という価値観ひとつで動かされている。あくまで最大公約数が幅を利かせている。しかし小笠原は最小公倍数に焦点を合わせ，お客を選ぶことができる。当稿で繰り返し述べてきたのは，なりゆきまかせのマスツーリズムとはっきり一線を画し，小笠原にとって最も望ましい市場を想定し，そこに計画的なアプローチをしようということである。小笠原にとって最も望ましいお客とは，小笠原を最も楽しんでもらえるお客のことである。最も満足して，そのことを周囲に語ってくれる人のことである。ここに，期せずしての顧客連鎖が発生する。

年間２～３万人のお客に，なるべくシーズンの偏りなく，少しでも長く滞在してもらう。まさし

父島二見港から出港するおがさわら丸を見送る舟群。「帰ってこいよー！」という叫び声がいつまでも追っかけてくる。小笠原ならではの別れのシーン

く日本の海外旅行市場の0.01％ほど，毎年小笠原への客数が増えてくれれば十分である。安・近・短などという価値観はハナから捨ててかからねばならない。現行の諸条件のもとにある1万4000人に加え，諸条件を変えることにより，今まで光の当たっていなかったアップグレードの市場に焦点をシフトする。はっきり言って，市場はそこにある。そのことを細かく述べてきた。

1830年，小笠原に「正体不明の人たち」が定住を始めた。1878年から1968年にかけわずか90年の間に，小笠原の「国語」は5回も変わった。1944年から24年間，全住民退去に近い空白の歴史があった。沖縄の陰に隠れた小笠原の歴史は，本土の住民に知られていないことだらけである。硫黄島の戦後処理ひとつとっても，「知られざる戦後史」が横たわっている。聟島，父島，母島，硫黄島各列島に加え，南鳥島，沖ノ鳥島という広大な海洋島海域の広がりは，その自然のみならず歴史的な興味も尽きない。

いまようやく，小笠原のあたらしい歴史が始まろうとしている。それは世界遺産とエコツーリズムによる「観光の時代」である。このことを村や住民全員が理解し，高い目標とプライドのもとに，世界に向け自ら発信してゆく。待っていては何もやってこないし，力を合わせて自らの力で働きかけてゆく以外にない。恵まれた諸条件を十分に生かし，長く親しんだ「与えられる立場」から，「自力で勝ち取る立場」へ，軸足と発想を変える時である。

参考文献

石原俊（2007）『近代日本と小笠原諸島』平凡社。
小笠原戦友会（1969）『小笠原兵団の最後』原書房。
小花作助（2007）『小笠原島要録』小笠原諸島史研究会。
倉田洋二（1993）『小笠原』アボック社出版局。
田畑道夫（1993）『小笠原島ゆかりの人々』小笠原村教育委員会。
ダニエル・ロング（2006）『小笠原学ことはじめ』南方新社。
辻友衛（1995）『小笠原諸島歴史日記』近代文芸社。
東京都小笠原村（1995）『小笠原諸島強制疎開から50周年記念誌』強制疎開から50周年の集い実行委員会。
東京都小笠原村（2007）『小笠原歴史探訪ガイドブック』小笠原村産業観光課。
東京農大小笠原100の素顔編集委員会（2004）『小笠原100の素顔』東京農大出版会。
待島亮（2003）『小笠原戦跡一覧』創英社・三省堂書店。
山下渉登（2004）『捕鯨』法政大学出版局。
ロバート・エルドリッジ（2008）『硫黄島と小笠原をめぐる日米関係』南方新社。

（受付2011年10月22日　受理2012年2月29日）