



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	交通インフラから観光を考える : フィジー・ラウ諸島を訪ねて
Author(s)	加藤, 寛
Citation	CATS 叢書, 11, 319-325
Issue Date	2017-03-07
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/66660
Type	departmental bulletin paper
File Information	CATS11_42.pdf



交通インフラから観光を考えるーフィジー・ラウ諸島を訪ねて

加藤 寛

北海道大学観光学高等研究センター 研究員／

フィジー国インフラ運輸省（顧問）／JICA 長期専門家

はじめに

筆者は 2016 年 3 月から国際協力機構（JICA）派遣の長期専門家としてフィジー国インフラ運輸省（Ministry of Infrastructure and Transport, 以下 MoIT）にアドバイザーとして勤務している。このたび、観光客がほとんど立寄ることがない同国東側のラウ諸島を訪問する機会を得たので、ここに紹介する。そこには島国の多様な文化とそれらの融合が織りなす人々の生活がある。海外フィールドは観光創造研究の主要なフロンティアのひとつであるとする。

1. フィジー

フィジーは南太平洋を代表するリゾート観光地としての評価がほぼ定着しているといつてよい。人口は約 85 万人、最大の島は首都スバのあるビティレブ島であり、北部に横たわる同国第二の島バヌアレブ島と合わせて、人口の 90%以上がこの 2 島に居住している。観光の中心はビティレブ島の西側に連なっているママヌザ諸島、ヤサワ諸島のリゾートであり、きらめく太陽、コバルトブルーに透きとおる海と白い砂浜が主たる観光資源である。海外からの入込客数は 2016 年には約 755 千人（出典：Fiji Bureau of Statistics,, <http://www.statsfiji.gov.fj/index.php>, downloaded at 28 January 2017）を数える。



(出典: Explore Fiji)

2. ラウ諸島

2016年7月10日から23日まで、ビティレブ島の南東から北東にかけて点在するラウ(Lau)諸島を訪ねる機会を得た。訪問した順に、MOALA 島、TOTOYA 島、MATUKU 島、LAKEBA 島、VANUABALAVU 島、CICIA 島の合計6つの島々である。

ラウ諸島はフィジーの中では最も東側に位置しており、約60の島々から構成され、そのうち半数の30島が有人島といわれている。総人口は約1万人(出典: Fiji Bureau of Statistics, <http://www.statsfiji.gov.fj/census-and-surveys/71-statistics/population-census-and-surveys/197-population-by-province-of-enumeration-fiji-2007-census30>, downloaded at 28 February 2017) である。地勢上 LAKEBA 島がラウ諸島の中心といってよく、首都スバからは真東に167海里(約300km)の位置である。

ビティレブ島とラウ諸島を結ぶ定期海上航路は現状では存在しない。遠隔地であること、人口が少ないこと、産業がほとんどないこと等がその理由であろう。現状の海上交通サービス水準は、元の場所に確実に戻ることができるという現代観光の基本的要件にかけており、また不定期に就航する船舶のサービス水準も快適さからはほど遠い。

筆者は、MoIT が所有する船舶 (Government Shipping Service, 以下 GSS) のひとつに乗船し、6つの島々を効率よく訪問することができた。GSS は民間がカバーしきれない分野 (災害救助や政府物資の運搬等) や時期に、離島住民にサービスを提供するために政府が保有・運行している船舶である。MV ILOILOVATU, 560 トン, 全長 56m, 乗組員 17 名。もとの名前は、進洋丸、宮崎市にある宮崎海洋高等学校の訓練船である。中古をフィジー政府が日本政府の仲介で購入したものである。今回の旅行の全泊を、この MV ILOILOVATU の船上で過ごした。

3. 島生活の概観

訪問した 6 島を概観すると、以下のように模式化できるように思う。

住民の生活空間は村 (village) であり、村の人口は 100 名程度。チーフを中心に村の生活が営まれている (最近では、headman という役職もできたようである)。ひとつの島には約 10 の村があり、島全体を統合するのがハイチーフである。多くの村にはコミュニティホールがあり、そこで村の催事が執り行われる。島民全体が利用する島のコミュニティホールはより規模が大きくなる。

村ごとに小学校がある。隣の村とは縁が薄いことが多く、隣村と共同で小学校をつくることはないという。中学校を持たない島も多く、その場合には小学校を卒業するとスバ等の都会の中学校に進学せざるを得ない。子供は小さなうちから親元を離れざるを得ず、また親にとっては経済的負担も大きい。

医師がいない島も多い。今回の旅行期間中の MATUKU 島寄港中に船内で急患が発生した。MOALA 島から乗り込んでいた医師が、患者を LAKEBA 島の病院まで同行搬送した。村には郵便局があり、手紙やはがきを授受している。また、郵便局には商店が併設しているのが特徴的である。その商店はポストショップと呼ばれており、コメや缶詰・インスタントラーメンなどが売られており、政府の手によって島の住民への流通経路が確保されている。

4. 交通インフラ

(1) 船

それぞれの島にはフランチャイズ船と呼ばれる貨客船が月に 1~2 度寄港し、生活物資等を届けている。

もとより採算にのらない航路であるため、政府が船会社へ赤字補填をしている。船舶の寄港日が定まっている定期航路ではなく、月ごとに入札によって就航船舶と寄港先が決められる。島にわたる日が決まっても、スバに戻る日がいつになるかはわからない。これでは、現代の観光者にとっては交通がないにも等しい。また、島同士の経済的結びつきが弱いと、隣接の島との交通も希薄である。船着場のある村まで移動するためには、各自がボートを調達するしか方法がないのである。

(2) 飛行場

6 島のうち 4 島に飛行場 (Airfield) があり、座席数 10 名未満の小型飛行機が就航している。写真 2 にあるように、滑走路は芝生である。また、滑走路がジャンプ台のように急傾斜している飛行場もあることも確認できた。うまく離着陸できれば問題ないのかもしれないが……。小型飛行機は週に 1 便だけ首都スバの近郊にある空港と結んでいる。したが

って、一度島に降り立つと最短でも7泊しないと迎いの飛行機には乗れない、帰れないということになる。



写真1 Lakeba島の船着き場



写真2 Ciccia島の飛行場

島にはホテルは存在しない。LAKEBA 島にホームステイが2件だけある。筆者はそのうちの1軒に案内していただいた。2年ほど前、JICA関係のプロジェクトに従事した技術者6名が3か月間滞在したことがあるという。その部屋は今でも当時のままで保存されていた。

(3) 消えた道

道がない島もある。

写真3は、村の中心から船着場までの数百メートル区間、人が歩くための道を造ったが、人の手によるメンテナンスが雑草の成長スピードに追いつけず、アッという間にブッシュになり、道が消えてしまった様子を示している。船着場は現在どこの村とも道でつながっておらず、小舟の乗り換え地点としてのみ利用されている。同行してくれた村の青年は、村に一台でも車があれば雑草に負けることはなかった、と残念そうに語っていた。



写真3 消えてしまった道 (Matuku 島)

5. 観光資源

ラウ諸島の自然景観は、フィジー西部のヤサワ諸島にもひけを取らないものがある。ウェールウォッチングのほか、トビウオが優雅に長く海上を飛行する姿、夜間に鳥賊が隊列を組んで餌を求める行動なども船の上から観察することができる。



写真4 ラウ諸島の豚たち



写真5 トンガの建築様式をもつ村

しかしながら、ラウ諸島の観光の魅力は、自然景観よりも人間の営みが織りなす文化的景観であろう。ラウ諸島の村々では、白と黒のまだら模様の豚が親子連れで庭を自由に闊歩している。ここでは、豚が主で人間が従であるかのようだ。親子豚が小学校の校庭まで歩きまわり、音を上げた学校側が校庭の周りに木柵を設置し、豚の闖入を防いでいる。

ラウ諸島はフィジーの東端に位置しトンガに地理的に近い。両者は古くから闘争と交流を繰り返しており、今ではフィジーとトンガの両方の文化が共存している。またその融合を体験することも可能である。ラウ諸島にはトンガ人を祖先に持つ人たちが構成されているコミュニティも多く存在する。トンガの建築様式も見どころのひとつである。トンガの建築様式は丸屋根に特徴づけられる。トンガの建築の内部に入り、天井の骨組みを見上げた時に、その美しさに胸を打たれる思いであった（写真6）。

昔は釘を一本も使わず、植物の繊維でひもを紡ぎ、それで木材を結合し家を建てたとのことである。釘を使っていない建築物を見ることは今では難しくなっており、その技術もなかなか伝承されてないそうである。釘を使っていない古い建築物も年とともに朽ち果て、姿を消しつつある。2016年2月の大型サイクロン・ウィンストンの来襲によって、これら家屋が受けた被害も大きく、修復がなされずに朽ちている事例も多く見受けられた。



写真6 トンガの建築様式にみる天井の骨組み

6. 考察

(1) フィジー観光の多様性－西は自然景観，東は歴史と文化へ

観光はフィジーにとってこれまで最大級の産業であり，これからもフィジーの産業を牽引することが期待されている。フィジーのこれまでの観光は太陽，海，ビーチに依存しており，その場所も国の西側にある海岸又は島嶼に限定されている感がある。今後は観光のアクティビティを多様化すること，空間的にも西側以外の地に拡散転換することが肝要である。

ラウ諸島はフィジーの主島ビティレブ島から遠隔であることから，これまで観光対象と見なされることはほとんどなかったが，隣国の文化も色濃く根付いており，歴史的，文化的観点からは魅力にあふれた土地柄である。今後観光対象として取り上げるべき地域であると考ええる。

(2) 交通インフラと観光インフラ

ラウ諸島の現状の交通インフラは，シビル・ミニマムのレベルに達しているとはとても言い難い。海上交通インフラに限定しても，住民の足の確保ができていない。専門分野の詳細について紙面を使うことは避けたいが，既存施設をとりあげても寿命を過ぎてしまっているものがほとんどである。数の面でも充足していない。

観光は元の場所に戻ることを前提とする行動様式であるが，ラウ諸島では定期航路がないためその前提条件が確保されていない。また，観光インフラのひとつである宿泊施設がラウ諸島では皆無に近い。観光インフラが整備されていない現状においては，ラウ諸島が観光対象とならないことは明白である。

しかしながら，主島ビティレブ島との間を観光客が素早く往復する定期航路がなくとも，ラウ島に観光客用の宿泊施設が整備されていなくとも，ラウ諸島のすぐ傍まで観光客自ら

が宿泊施設ごと移動してくれば、ラウ諸島の観光はすぐにでもスタートできるのである。クルーズ船である。クルーズ船は必ずしも大きな水深を有する着岸施設を必要としない。ビティレブ島西岸リゾートエリアのデナラウ・マリーナの例を持ち出すまでもなく、波穏やかで水深が十分ある広い泊地さえ確保できれば、クルーズ船客はテンドー・ボートに乗り換えて上陸できる。クルーズ船関係者に寄港の可能性について相談するとともに、テンドー・ボート離着陸用の施設整備に取り掛かることを検討すべき時期に来ているように思う。テンドー・ボート用の施設は、住民の足としても、共用が可能である。

(3) 観光創造研究－異文化との接触機会の増大を

いずれの研究分野でも同様であろうが、観光創造研究は異文化との接触による感動や喜びが推進力になっているのではなかろうか。そうであるならば、観光創造研究に従事する者はできるだけ異文化との接触の機会を増大する方向に行動すべきであろうし、院生が異文化と接触する機会をできるだけ多くもてるような教育体制を大学側は構築すべきであると考え。

日常圏を脱却し非日常圏へ移行することが観光行動の原点であり、そこでの出会いの喜びが研究者にとって研究活動のエンジンである。未知の分野は、注意深くあれば、どこにでも存在するのかもしれないが、筆者の場合には見知らぬ外国に身を置くときに、景色だけでなく、聞こえてくる言葉や鼻をくすぐる香料、ターミナルの雑踏のざわめきなどから五感すべてが揺さぶられ、感性が高められるように感じる。フロンティアを求めて海外へ目を転じること、未知なところへわが身を置くこと、時間の軸を現代だけでなく過去に戻すこと、未来へねじを巻くこと、をこれからも続けてまいりたい。