

日本の亜熱帯・小笠原が惹きつける魅力

小笠原諸島の自然・文化を守る勇気と観光をロード・ハウに学ぶ

ノンフィクション作家

飯田 辰彦

四半世紀前、私は先代の「おがさわら丸」に乗って、初めて小笠原の地を踏んだ。仕事柄、海外へ出かける機会が多く、長旅には慣れていたので、父島への航海が三〇時間近くかかると聞いても、さほど驚きはしなかった。乗り継ぎも時差もない分、体力の負担も小さく、と高をくくっていたくらいだ。

つらい旅の先にあるからこそ

魅了する小笠原

だが、私は迂闊にも、移動手段が船であることを見くびっていた。東京湾を出たあたりから、通過する低気圧の影響をもちに受け、三五〇トンのおがさわら丸は文字通り木の葉のように波浪に翻弄され続けた。出航して間もなく摂った昼食を最後に、あとはひたすら船室で横になっているしかなかった。少しでも体を起こそうものなら、たちどころに

船酔いが襲いかかってくる。学生時代、しばしば横浜―ナホトカ航路のソ連船を利用したが、その時の苦しい船旅がまざまざとよみがえってきた。

夜中を回ったところ、船のエンジン音がとにかくに穏やかになり、船体の揺れもウソのように収まった。低気圧の帯を抜けたのだ。しばしの熟睡をむさぼったところで、船室の異様な明るさに驚き、跳び起きた。甲板に出れば、快晴の空に目もくらむような太陽光線。船の周囲三六〇度は、全て海。分かりきっていたことだが、現実にもその場（東京から一〇〇〇キロ）に身を置くと、本土との想像以上の落差にたじろぎ、言いようのない興奮を覚えた。一昼夜の船旅が、見事にこのたくらまざるドラマを演出していたのである。

やがて、進路左手に聳島列島のささやかな島影が見えてくる。そのあとに父島列島……。

何もない大海原に、こうした舞台装置が忽然と現れる自然のシナリオは、人知で仕組まれたものではないだけに、いっそう興味が深い。小笠原の魅力は、人それぞれに感じ方が異なると当然だが、私がこの離島に通いつめる第一の理由は、不便の上ない一昼夜の船旅にこそある。逆説的な言い方で恐縮だが、もし小笠原に空港ができていたら、私はここまで孤島通いに入れ込むことはなかっただろう。

小笠原の旅への覚悟

つまり、父島への不便な船旅は旅人（広い意味での観光）にとつて、決してマイナスの動機にはなっていないということである。小笠原に通い始めたころ、船中で知り合う若者たち（私も当時は若かった）には一つの類型があることに気づいた。他の旅先とは異なり、小笠原はいくら旅程に工夫を凝らそうと思っ

でも、最初から渡航手段としてはおがさわら丸しかなく、その運航スケジュールに添った計画しか立てられない。当時も今も、小笠原への旅を実践に移そうとしたら、最短でも五日間が必要となる。それを承知で乗船していく若い旅客たちは、一様にどこか気分的に吹っ切れているように映ったものだ。

事実、船中で親しくなった彼らのなかには、会社を辞めたばかりで、この時とばかりに小笠原を目指す者が少なくなかった。再就職する前に、容易には行けない小笠原への旅を果たそうというわけである。また、有給（休暇）をたっぷりため込んで、その全てを今回の航海に費やそうという熱烈な小笠原信者もかなりいる。こうした「猛者」たちは、航海（五日間）などといったケチな旅程は立てておらず、たいてい二航海、もしくは三航海分も島に滞在する気で小笠原を目指しているのである。

ここまでの覚悟をもって乗船してくる彼らであつてみれば、一昼夜の航海の後に遭遇する「落差」に感激しないはずはない。圧倒的な陽光の明るさ、見渡す限りの水面に隔絶された清々しいまでの孤独感、そして上陸して覚える居たたまれないほどの解放感……。その解放感がよって来るところのものが何であるか、旅人はやがて理解することになる。

島に人が住み始めたのが、ようやく一九世紀半ばというごく浅い歴史と、手つかずに近い瑞々しい島の自然が、人の心を奥底から解きほぐすのだ。琉球弧の島々との決定的な違いがここにある。それかあらぬか、沖縄の島旅を卒業して、さてどこに行こうかと考えあぐねた末に小笠原に来た、という若者がけっこう多い。

小笠原時間へのタイムスリップ

わずか一航海の旅であつても、小笠原が究極の楽園であることは、容易に理解できるはずだ。その証拠に、ここでは日本のどこよりも時間の流れるスピードが極端にのろい。いったんこのペースにはまってしまうと、簡単には元に戻れない。だから、満を持して小笠原にやってくる旅人は、往々にしてこの「小笠原時間」の心地よさに身も心も奪われて、本土に帰る気力がすっかり萎え、結局定住を決め込むという事例が頻繁に見受けられるのである。

裏を返せば、小笠原という土地は、最も日本らしくない風土性を有する場所、ということが出来る。ここへは本土の時間的感覚を持ち込むことは決してできないし、また本土並みの便利さをここで望むことも、これまたで

きない相談だ。こうした緩い時間の流れは、海外のリゾート地ではしごく当たり前のものだが、こと国ごと自転車操業で回っている日本では、じつに稀有なケースといえるだろう。つまり、小笠原の小笠原たるゆえんは、まさにこのノックリと流れる時間にこそあるのである。

独自の生態系が魅せる豊かな自然

こうした独自の時間の流れに加え、小笠原は「海洋島」という成因に由来する特有のファウナ（動物相）（注1）とフロラ（植物相）（注2）で知られている。つまり、固有種の宝庫となっていて、ために小笠原は「東洋のガラパゴス」と異称されるのである。島のフロラについては拙著『東京都ガラパゴス』で詳しく触れたが、一二〇種余りという固有種の数の多さもさることながら、そのつややかなジャングルにひっそりと咲き誇る亜熱帯の花の無垢の美しさは、また例えようがない。白のムニンノボタン、ピンクのハハジマノボタン、深紅のムニンフトモモ……。思い出すだけでも、体が熱くなる。

一方、小笠原にやってくる若者の多くがダイビング目的であることから分かるように、海の魅力も陸（ジャングル）のそれに劣



写真1 亜熱帯特有の植生を見せるロード・ハウの内陸部

らない。サンゴ礁が発達していない代わりに、小笠原の島では陸地に接して急深の海がつか

がっているため、海岸のほんの目と鼻の先のと

ころで、大型の回遊魚に遭遇することができ

る。本格的なダイビングでなくても、シユ

ノーケルひとつで目くるめく水中のワンダー

ランドをのぞくことが可能なのである。

地理的にも、また自然環境の面においても、小笠原が有する独自性をしっかり認識できるならば、今後この貴重な島々が目指すべきツーリズムの方向性は、おのずと明らかになるだろう。昨年のユネスコ世界自然遺産への登

録は一つの通過点にすぎず、小笠原の本当の挑戦はこれから始まるものと考えたい。

小笠原のあり続けてほしい姿

—ロード・ハウ

小笠原のあるべき近未来の姿をイメージする時、私の脳裏で常にダブる風景がある。

それはオーストラリア東海岸、シドニーの北東七〇〇キロのタスマン海に浮かぶ孤島、ロード・ハウのありようである。

この島の成因も小笠原と同じ海底火山起源の海洋島で、人が住み始めた記録も



写真2 リーフの浅海が発達したロード・ハウ島の西海岸

一八三三〜三四年ごろからというから、小笠原の歴史とじつによく似ている。亜熱帯という気象条件も同じだ。一九八二年には、その希少で貴重な動植物の宝庫（やはり固有種が多い）という理由で、小笠原に三〇年も先駆けて世界自然遺産に登録されている。ロード・ハウは二八の島からなる群島で、その主

島であるロード・ハウ島は東西二八キロ、南北二一キロの細長い島。島民は三〇〇人弱、一日に島で宿泊できる観光客数も四〇〇人までと制限されている。ちなみに、島には大型ホテルはない。アパートメント・タイプから高級ロッジまで全部で一七軒。

島には他にもさまざまな規制がある。建物は全て一階建てで、一家族あたりの車保有台数は一台のみと決められている。しかも、島内の運転スピードは車、自転車とも時速二五キロまで。島民は、これら決め事を世界遺産の島を守るための当然のルールと、割り切っている。ロード・ハウでは二一九種の植物が確認されていて、うち七四が固有種といわれている。しかし、ロード・ハウの自然の価値を特徴づけているのは、鳥類の楽園としての群島の存在感だ。じつに二一九種の鳥が棲み、そのうち一四種が島の断崖などで繁殖期を送る海鳥である。中には貴重なロード・ハウの固有種も多い。

自然保全と観光は パラドックスな関係か

群島の固有種として特に有名なのは、飛べない陸鳥、ロード・ハウ・クイナだろう。ニュージーランドのキーウイに似たこの鳥は、



写真3 バードウォッチング・ツアーの名ガイド、クライブ・ウィルソンさん(中央)

一時はイノシシが卵や雛を襲うために二八羽にまで減って、絶滅の危機にさらされた。その後、人工繁殖により雛を七四羽にまで増やすことに成功し、さらに現在では三〇〇羽を越えるまでに回復している。

「これからは、日本人客にもぜひこの島の魅力を知ってほしいと思っているわ。その半面、島のよき伝統、手つかずの自然をずっと守りたいという思いも強い。世界遺産の島の誇りもあるから……」

「バインツリーズ・ホテル」の女性オーナー、ケリー・マックフアーディアンがこう複雑な胸の内を語ったことがあった。島内を歩いてみれば分かることだが、ここは単なるリゾートの島ではなく、古風でさえある民俗社会が現に生きている。同じく浅い歴史の島とはいえ、小笠原にも既に「固有の民俗」と化したかぐわしい孤島の暮らしが根付いている。双方には規模（面積や人口）の違いもあり、同列に語ることでできない部分もあるが、世界



写真4 観光ボートから下りて
トレッキング・コースへ
向かうツアー客

遺産の先輩として、ロード・ハウには小笠原が見習うべき点が多いと考える。

未来の姿を描くために越える波頭

前半でしつこく書いたとおり、小笠原にとっての船旅の意味の大きさが理解できれば、空港（つまり航空路）などないほうがいいに決まっている。こう書くと、島に緊急事態等（例えば重篤の病人）が発生した場合、本土への搬送のためにも空港は必須ではないか、という議論が必ず出てくる。ちょっと待ってほしい。急病人対策なら、医療機関を充実させることで、いくらでも対応はできる。一方、島民や旅人を魅了する、この国には稀有な小笠原の自然や暮らしは、一度壊したら元に戻らない。パインツリーズのケリーが危惧するのも、まさにその点に他ならない。

単純に空港はいけないもの、と言っているのではない。現実にはロード・ハウは既に空港を有している。肝心なことは、船か飛行機かということではなく、その土地のあるべき未来の姿を明確に描けるか否かということなのだ。マスタープランを持ち得るかどうかと言いつてもいいかもしれない。これは日本人が最も苦手とする「作業」であり、そこに民族的な能力の欠如を見るのは、うがち過ぎ

るだろうか。

私は戦前までの「農業の島」としての小笠原を知っている。今また、亜熱帯農業を志す多くの若者がいることも知っている。この奇特な「戦力」の前に壁となって立ちほだかるのが、不在地主の存在だ。諸島のかんりの面積が既に大手企業に買い占められている、と聞く。仮に空港が完成していたら、小笠原はどんな変貌を遂げていただろうか。マスタープランが必要とされるゆえんが、ここにある。

変わらずにあつてほしい小笠原

さて、そろそろ今年も小笠原高気圧がせり出し始める、小笠原のベストシーズンがやって来る。願わくは、長時間の船旅も、極端にのろい時間の流れも、また固有種の植物たちの輝きも、ずっと変わらずにあつてほしい。それを楽しむための覚悟と忍耐は、南海シンドロームに侵されたわれわれ小笠原党信者には、とうにそなわっている。楽園には、楽園に通うための作法があるのである。

(いいだ たつひこ)

(注1)ファウナ(動物相)：特定の地域に生息する動物の種類組成

(注2)フロラ(植物相)：特定の地域に生育する植物の種類組成(いずれも一般財団法人環境情報センターホームページ EIC ネット環境用語集による)