

を120室に減らしたり、所有していた船を売却するなど経営の合理化を図り、翌年度は集客が83,390泊と過去最高を記録し、初の黒字に転換したという。なお、最近3年間の集客数の推移は下表のとおりである。

表12 はいむるぶしの集客数推移

年度	集客数	稼働率
1997	83,390泊	75.2%
1998	80,620泊	73.7%
1999	77,363泊	71.7%

「はいむるぶし」資料より作成

1年間を通してみると、7~8月、年末年始、GWには長期滞在型の観光客が多数を占める。そのほかの時期は、高齢者の周遊観光が多い。また、夏期は3割がリピーターで、典型的なパターンは、オープン当時にハネムーンで利用した人が再訪するというものらしい。年間平均泊数は2.7泊。ただし、夏期に限ると3.2泊である。

2) 「はいむるぶし」進出以後の島民の生活

正社員は約60名で、夏期は臨時雇用を含めて100名弱まで増員して対応する。夏期のアルバイトは、マリンレジャーを趣味とした内地の人が多く、従業者は、総務部（業務課・施設客室課）、営業部（営業課・レクリエーション課・ショップ課）、料飲部（調理課・食堂課）に分かれて配属される。

尾方（2000）は、1998年4月時点における従業者の出身地と役職・所属部署との関係を調べている。これによると、課長以上の管理職は9名、正社員32人、アルバイト52人（通年が35人、短期が17人）であり、それぞれに占める小浜島出身者の人数は、0人、4人、11人である。部署ごとの人数は、総務部22名、営業部26名、料飲部36名であり、営業部には小浜島出身者が1名しかいないが、総務部には小浜島出身者10名、石垣島出身者7名と、地元あるいは八重山の出身者が多数を占めている。料飲部では、親会社の社員が勤務することが多いが、料理の仕込みを行なう調理課のアルバイトは、すべて小浜島出身者で占められている。このように専門性の高い部署と接客サービスが中心となる部署には、小浜島出身者がほとんど配属されていない。

さて、「はいむるぶし」に直接雇用される人数だけでなく、間接的な雇用効果にも眼を向けておこう。島内に、ホテルから出される大量の寝具を洗濯しているクリーニング屋がある。これは、もともと「はいむるぶし」の従業員だった人が、ホテル側からの勧めに応じて開業した会社である。また、小浜港からホテルまでの間を送迎するバスは、島内の有力者が設立した地元企業によって運転されている。「はいむるぶし」はこのバス会社に出資するとともに、年間契約を結んでいる。

そのほかの経済的効果としては、「はいむるぶし」が、細崎の漁民が獲った魚介類を優先的に買い取ることを挙げることができる。しかし、細崎の漁民によれば、最近の「はいむるぶし」は高級な魚介類しか買い取らなくなったという。

農産物については、「はいむるぶし」と小浜島との関係は希薄である。ホテルの土産店で、小浜糖業の黒糖が販売されているくらいである。小浜島では、各家庭の庭先でゴーヤ、キュウリ、カボチャ、冬瓜など、さまざまな野菜をつくる人が多いけれども、自給用なのでほとんど出荷することはない。したがって、「はいむるぶし」は農産物を自前でつくろうと、オープン当初からイスラエル農法を導入し、コンピューター管理によるハウス栽培を続けてきた。ところが、5年ほど前に大型台風が襲来して、骨組みもろともビニールハウスが壊れてしまい、ついにイスラエル農法を断念したようだ。

ホテルの開業以降、小浜島民が「はいむるぶし」によって明らかに被害を受けたこととして、園内で飼育していたクジャクが逃げ出して野生化し、農産物に被害が発生したことがある。これは、1985年頃から顕在化したものであり、現在もまだ被害はあるようだが、島の人がクジャク1羽を捕獲したらホテル側が5,000円を支払う約束が交わされ、問題は沈静化している。

さらに付け加えるべき点としては、現在、小浜島の南東部にゴルフ場の開発がすすんでいることを挙げておく。これは、「はいむるぶし」の親会社が計画していたものを、（株）ユニマツリゾートが引き継いだかたちで、2001年の秋口には完成させる予定で工事がすすめられている。ゴルフ場の建設に合わせてコンドミニアムも整備することになっている。竹富町は離島振興になるとしてこの

開発を好意的に受け止めているようだ。当然、細崎の漁民は、海が汚される可能性があるので歓迎していないが、島内も竹富町も開発を促進しているので無理な反対運動をせず、被害が生じた場合の補償契約などを詰めているという。

以上、「はいむるぶし」進出が、小浜島の人々の生活に及ぼした影響についてみた。大型リゾート施設であるのに、あまり大きな影響が現れていないように見える。この点については、「はいむるぶし」が小浜島の人たちの日常生活圏外にあるので、正負どちらの影響も大きくないと診断する人がいる。

安里(1991)は、「はいむるぶし」の敷地内には2つの御嶽があり、これが買収されたことによる島の人たちの精神的なダメージを指摘している。

これは、日常生活圏の外にあっても、島民にとって濃密な意味を持つ空間であれば、本土資本によって買い取られることは、貨幣換算できない価値を損失することになりうるという問題を提起した点で重要である。しかし、聞き取りによると、

敷地内にある2つの御嶽と島民との関係は、買収の前後で大きく変化していないようであった。

2つの御嶽のうちアールムティワンは、島の東部にある御嶽で、かつて御用布を貢納するための航海の安全祈願をしたところである。集落から遠く信仰に不便だったので、集落近くのカホネに遷座したとされる(山城編, 1972: 56)。この御嶽は「はいむるぶし」の敷地内にあるが、買収されてからも、村内集落からいったん砂浜に出て、それから浜づたいに自由に往来することができる。この御嶽には、今でも豊年祭の前に1年に1回だけ氏子たちが通っているという。

他方のカンダカーという御嶽は、名前が「神が高い」を意味するように特別な位置にある御嶽である。島民であっても場所を知らない人が多いそうだ。氏子は、十二支のうち子・寅・午・戌の神年のときだけ、カンダカーへ掃除に行くことがある。しかし氏子の人であっても、最近10数年は行っていないという。

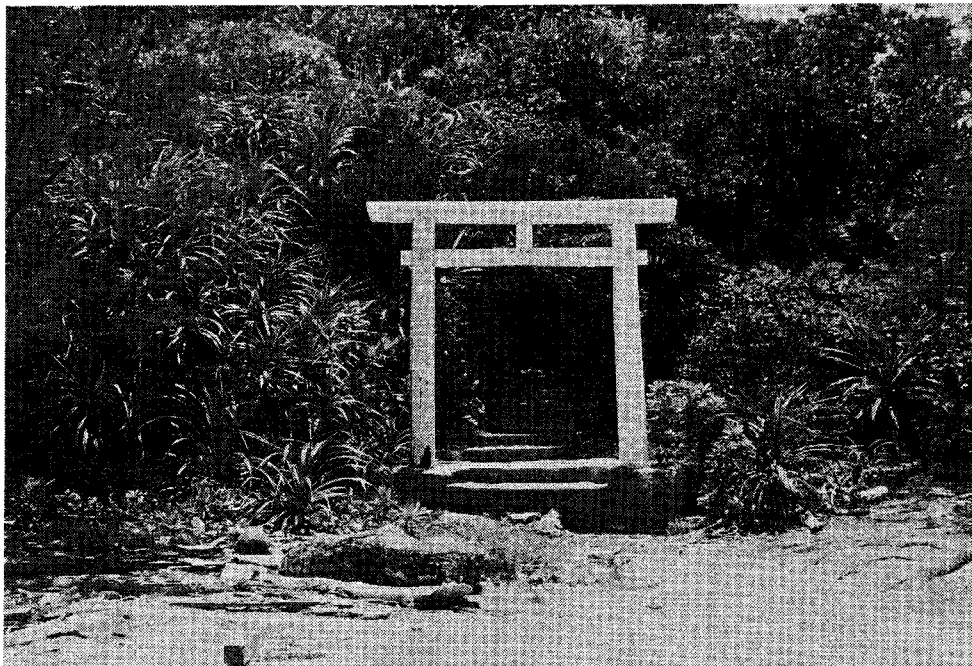


写真9 「はいむるぶし」の敷地内にあるアールムティワン

また、このカンダカーは、干ばつ時に雨乞いをするとき、いくつか御嶽を回って最後に訪れるところであったようだ。だが、天気予報を知ることになって、雨乞いの儀式は行なわれなくなった。

このように、「はいむるぶし」の敷地内にある2つの御嶽は、現在でも手を加えられず保存されており、土地が買収されたことによって、島民が大きな精神的なダメージを負ったとは考えにくい。

3) 地元バス会社の設立

小浜島には、コハマ交通という地元資本によるバス会社がある。この会社は、「はいむるぶし」との関係が密接であり、小浜島の観光の現状を把握するために触れておく必要があるので、ここでその設立の経緯と現状を把握しておく。

コハマ交通が営業を開始したのは1998年で、最近のことである。しかし、島の有力者が、地元で新たな雇用機会を創出したいとバス会社の設立を検討し始めたのは、それよりずっと前のことであった。これは、話として以前から浮かんでは消え、消えては浮かんでいる一大事業とセットで考えられていた。すなわち、小浜島と西表島を架橋する事業である。

この事業は、竹富島と石垣島を架橋する話や、石垣島にある竹富町役場を西表島に移転する話などと同じように、実現されたときに期待される効果が大きいとされる。小浜・西表間架橋については、次のような効果があるという。①西表島西部の玄関口・船浦港が、冬期は時化で週に1日程度しか利用できないため、東部の大原港を利用せざるをえず、石垣島からの時間距離が長くなる。これに対して、架橋が実現されれば、小浜港を利用できるので、時間距離を大きく短縮することができる。②小浜島と西表島とで別々にサトウキビを生産すると、分蜜糖工場をつくって採算がとれるほど多くの量を見込めない。しかし、架橋が実現されれば、両島で生産されるサトウキビを一ヶ所にまとめることが可能で、現在の分蜜糖工場よりも大型で合理的な分蜜糖工場をつくっても採算がとれるようになる。③小浜島は広くないので、西表島と異なり、バス・タクシーなどの車輛サービ

ス事業が成立しない。それでも、架橋が実現されれば、サービス圏の拡大により、車輛事業を展開することが可能になる。

この③を期待して、小浜島におけるバス会社の設立は検討されていたのだ。しかし、コハマ交通が設立されたのは、架橋事業が具体的に進められるようになったからではない。「はいむるぶし」の親会社からの独立とバス事業に対する規制緩和という別の要因が働いたのである。

すでに説明したとおり、1996年から「はいむるぶし」は親会社から独立し、独立採算性を敷くようになった。当然、経営の合理化を図らねばならず、その具体策の一つとして、それまで行っていた小浜港までの送迎サービスを他会社に委託することになった。ちょうどその頃、規制緩和によって、白ナンバーで10人乗りの有償バス事業を行なえるようになったことから、この時期にバス会社を設立しようという機運が高まり、1998年に営業が開始された。

現在、コハマ交通は、「はいむるぶし」利用者の送迎、路線バス、島内観光・貸切送迎の3事業を実施している。「はいむるぶし」利用者の送迎は、ホテルから請け負っているもので、3事業のなかではもっとも安定している。路線バス事業は、小浜港と村内集落と細崎集落を結び、島民の足として利用されており、赤字を覚悟して行なっているサービスである。島内観光・貸切送迎は、今のところ需要は多くないが、今後もっとも期待される事業として位置づけられている。1時間で島内を見て回る観光コースのほか、三線の演奏が付くコースや、「島のオジイのユンタク（お喋り）」を含む2時間コースなども用意して、多様なニーズに応えようとしている。また、細崎で漁師が捕ったばかりの新鮮な魚を食べる「いまゆう」コースの新設も計画している。なお、「いまゆう」とは「今とった魚」を意味する。

ところで、島内の雇用機会拡大に結びつくと期待されたコハマ交通の設立であったが、島出身者はほとんどいない。役員・従業員は8名いるものの、島外出身で会社の寮に住む人が多い。島出身者であっても、石垣島から船で通勤しているという。

V. 八重山諸島におけるツーリズムの問題点

1. 竹富島における問題

竹富島の町並み保存を扱った最近の研究報告によると、島を象徴する赤瓦の町並みは、決して古くからの伝統的な町並みではなく、島の人々によって「創られた伝統」であるという(福田, 1996; 森田, 1997)。これらの研究では、観光にみられる「ホスト-ゲスト」の関係を固定的に捉えず、しなやかに両者の関係を読み取っていかうという近年の学問的潮流が反映されており、ホスト側が「文化の流用」によって自己表象や地域アイデンティティを創出していく過程に焦点が当てられている。

「ホスト-ゲスト」の不均衡な力関係を構造的に把握し、そこで実践される政治を告発するという語り、逆にホスト側の主体性を否定してしまうと批判されて以来、「文化の流用」、「文化の客体化」という概念で観光にみられる諸事象を切ってみせる方法が確立しつつある(山下編, 1996; 太田, 1998)。しかし、竹富島民が赤瓦の町並みを主体的に保存しているという側面にのみ光が当てられているとしたら、それは島が抱える現実の問題を見落とすことになるだろう。以下では、赤瓦の下で現実を生きる人々に目を向け、現在の竹富島における問題点を抽出したい。

1) マニュアル主導型による町並み保存の弊害

竹富島には、伝統的な赤瓦の町並みを保存するために指針となるマニュアルがある。このマニュアルは、町並みの伝統美を把握するために記録された計量データをもとにして作成された。したがって、現在、竹富島で実践されている町並み保存事業は、景観工学的に明らかにされた伝統的町並みの標準型と照合して、それから極力外れないように統制されている。

こうした方法が、もし島外の人々の発想によって進められているならば、伝統を不変的に捉える本質主義に陥っていると批判されるだろう。しかし、竹富島においては、島内3集落から各4名、合計12名によって構成される「竹富島まちなみ保存調整委員会」によって、町並みのコントロールが行なわれているので、通俗的な本質主義批判は成立しない。町並み保存については、島外の学者の影

響が大きいとはいえ、島の人々が主体的に自らを律しているのであれば、こうした取り組みを賞賛こそすれ、批判する道理はないからだ。

ところが、実際に聞き取り調査を実施してみると、現在のマニュアルが厳しすぎるという声が聞こえてくる。たとえば、次男・三男が島に戻りやすいように、初めは安価なトタン葺きの家を造り、落ち着いてから赤瓦に葺き替えられるような現実的な対応を求める声がある。竹富島では、65歳以上の高齢者の占める割合が約34%と高いので、青壮年人口を増やすことが肝要という考えが強く、こうした意見は若い人々から共感を得ているという。町並み保存の先進事例として喧伝される竹富島ではあるが、島の人々の意見は一枚岩ではなく、問題を抱えながらの実践なのだ。

一方、保守的な立場の人の意見はこうである。竹富島に観光客が集まるのは、沖縄の古い伝統的な町並みが残されているからだ。それなのに、現実的な対応策としてトタン葺きを認めてしまうと、自らが抛って立つ基盤を掘り崩してしまう。竹富島が「自立」するためには「自律」が必要だ。

町並み保存に対する現実対応派と保守派の考えを、このように対立図式として描くことは可能であるが、いたずらに対立点を鋭く描き出しても不毛である。双方の目指している目標像はかなり重複しているように見えるからだ。その共通した理想像とは、島が「自立」した状態になることである。そのために、現実対応派は青壮年人口の増加を図ることが重要と考え、町並み保存については現実的な対応を求め、保守派は観光客にとっての魅力が失われないよう厳格な町並み保存が必要と主張する。つまり、視点の置きどころの違いが、意見の相違を生みだしているといえよう。したがって、島が進むべき方向性については認識を共有しているので、手段をすり合わせることは可能であろう。そして、自立に向けての手段としては、マニュアルに町並みを当てはめていく方法には問題があると言わざるを得ない。なぜなら、赤瓦の町並みが「創られた伝統」であるのだとすれば、そこにあったはずの伝統を創り出す契機が、マニュアル主導型の町並み保存には認められないと思うからである。

ゲストから注がれる町並みへの視線を巧みにず

らしつつ伝統を加工していくこと、こうしたしなやかな文化の流用に焦点を当てること、近年の文化研究の成果の一つだった。そして既往研究の中では、その好例として竹富島が取り上げられていたのだ。ホストのしなやかな対応を否定してしまうと、生じるはずのダイナミズムが作動しなくなり、結果としてホスト—ゲストの関係を固定化してしまいかねない。また同時に、主体性を喪失していってしまう可能性もある。現実対応派による不満は、そうした傾向に歯止めをかけて、主体性を回復しようという動きとして現れているのではないか。

とはいえ、町並みが無秩序に改悪されてしまったら、観光客の足が遠のくことは間違いない。竹富島の主産業は観光産業なので、そのような事態を招くことは致命的だ。要は、観光客に対する魅力を損なうことなく、現代の生活スタイルに合った形への軽妙な変化を模索すること、そこに新たな魅力を生みだす源泉があるように思う。そのようにしたとしても、おそらく竹富島は現在の雰囲気

気を継承していくのではないか。そのように確信するのは、島の人々にとって赤瓦の町並みを保存することが、地域アイデンティティを維持することに直結しているようにみえるからである。

竹富島の集落内を歩くと、空き地のところどころに、古い赤瓦が積み重ねられているのを見ることができる。これは、「伝統的な」赤瓦の町並みを保存していくために、石垣島で古い家を解体したときに発生する赤瓦を持ってきて、島内で使うときまで貯蔵しているところなのだ。その気になって探してみると、赤瓦のほかに、家屋の構造材や屋根の下に敷く細いタケ、あるいは井戸を囲う大きな石なども、再利用のために保管しているところを発見するだろう。そこには、竹富島の町並みにおける良質な部分を保持していきたい、誇るべき地域アイデンティティを継承していきたいという気持ちが表現されているようにみえる。このような努力が払われていることから、マニュアルから目を遠ざけても、十分に質の高い町並み保存を継続していけるだろう。

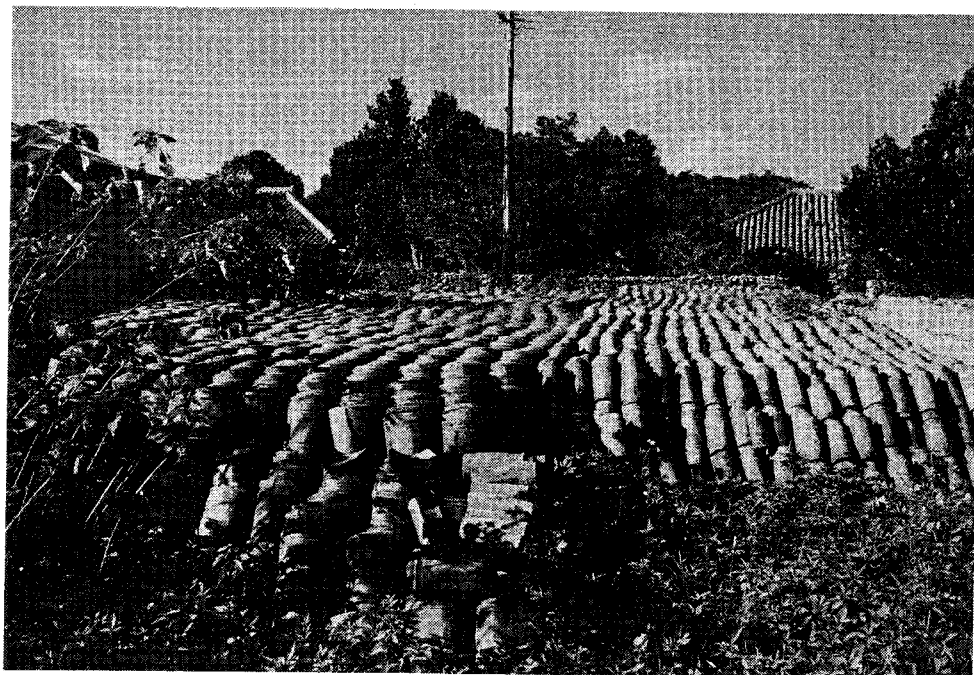


写真 10 空き地に貯蔵されている古い赤瓦

2) 観光事業でイニシアティブを握れない島民

竹富島が観光客で最も賑わうのは冬場である。北海道・東北地方を中心に、避寒のために沖縄離島を巡るバックツアーが人気を博しており、そのツアーメニューのなかで竹富島を訪れる人が大勢いるからだ。しかし、島で観光事業に関わっている人々は、観光シーズンに客が集中する問題を揃って口にする。あまりに短時間に大量の観光客をもてなすことが要求されるので、トラブルが生じているとのことだ。実際、観光客から少なくない苦情が寄せられている。たとえば、時間に急かされてゆっくりと見て回ることができない、トイレに行く時間さえもない、ガイドの言葉遣いが乱暴、バスに置いて行かれた、などなど。こうした問題の根源は、1日に竹富島と西表島、由布島を巡る3島コース（小浜島を含めて4島コースもある）が主流なので、時間をかけて竹富島を案内できないことにある。船が遅れて島に到着しても、決められた出発時刻には桟橋まで送り届けなければならない。観光客は、到着して出発するまでの短時間に、グラスボート、水牛車、バスを次から次へと乗りこなす。あまりに盛りだくさんのメニューであるため、自分がどこの島にいるのかもわからず、竹富島で水牛車に乗って、由布島に居ると思ってしまう客もいるようだ。

このように1日にいくつもの島を訪ね、各島でいくつもの観光スポットを巡るバックツアーが、冬場の八重山観光のスタンダードとなっている。1日に訪れる島の数が多いほど、巡る観光スポットがたくさんあるほど、ますます人気が高くなるらしく、そうした傾向はとどまるどころを知らない。最近の八重山を訪れる観光客の数は増加する一方だ。

たしかに観光客は増えている。しかし、島の人々はすでに現行の観光に限界を感じている。このように招かれざる客が大挙して押し寄せてくる背景には、竹富島の観光事業のイニシアティブを内地のエージェントに握られていることがある。このため、島の人々はエージェントに対してなかなか不満をぶつけることができない。内地のエージェントと島の観光業者との動かしがたい力関係が崩れない限り、問題は解消されないだろう。

そこで最近、竹富島の人々は、エージェントに対抗するための前段階として、自助努力で解決で

きる問題に意欲的に取り組んでいる。その一例が、現在工事が進められている環状道路の建設である。現行の観光事業の問題点として、観光客への十分な対応ができないことのほかに、島民の居住環境の悪化が挙げられる。たとえば、集落に有償バスが頻繁に往来するようになって、集落を縦横に走っている白砂の道路が削られ、雨が降ると凸凹になったり、風が吹くと砂ぼこりが舞ったりするようになったりしたこと、あるいは歩行者の安全な通行が妨げられるようになったことが大きな問題になっている。こうした問題への対応策として、集落を囲むようにぐるり一周する環状道路を設け、集落内への有償バスの進入を原則的に禁止しようとしている。高齢者や障害者など、集落内を歩いて見て回ることが困難な交通弱者はどうするのかなど、まだ細部を詰めなければならないようだが、現状の問題点を克服するための一歩を踏み出している。特筆すべきなのが、この環状道路の計画にあたり、線形、道路構造、修景に至るまで、島の人々が積極的に関与し、納得するまで議論して決めたことである。ここに認められるのは、受身の観光から脱皮しようという前向きな姿勢である。そこに創意工夫が現れており、新たに伝統を創りあげる可能性が秘められているように思う。そして、島の人々が可能な限りの知恵を絞る過程を通じて、内地のエージェントに対抗する力が備えられていくものと期待できる。

3) ギンネムの繁茂による島の歴史・文化の消失

竹富島では、集落を取り囲むようにギンネムが繁茂している。環状道路建設は、密生したギンネム林の伐開を避けられないので、道路工事への観光客の対応は一般に冷ややかだ。青い海、白い砂浜、そしてギンネム林の緑を見て、自然が残っているという印象を抱くらしく、その残された自然を破壊して道路をつくることに不快感を露わにする人が多い。

ところで、竹富島のギンネムは燃料用・飼料用にかつて台湾から持ち込まれたものである。島の人々にとってギンネムは、利用することではじめて価値が生まれる森林であった。そのギンネムが繁茂しているということは、島の人々にとってほとんど価値の無い自然が残されていることを意味