

新たな時を告げる「おが丸」出港

——小笠原諸島父島における出会いと別れの物語（その1）

河野正治・横田浩一・李婧

父島特有の時間の感覚？

「島時間」という言葉を耳にしたことがある読者の方も少なくないかもしれない。それは、時間に追われてせわしなく生きる現代人にとって、時計やカレンダーで刻まれる標準的な時刻とは異なる時間の流れを経験できるという点で、「島」で過ごす非日常的な時間がいかに魅力的であるのかを指し示すフレーズのひとつである。電車も飛行機もない小笠原諸島の父島にひとたび降り立てば、初めて訪れる観光客であっても、こうした「島時間」なるものを容易に感じられるだろう。2024年3月に父島を初訪問した筆者らも、来島直後には「島時間」をにわかに実感していたように思う。

だが、外部からの訪問客が非日常的で一過的な経験のなかで「島時間」を漠然と感じるのに対して、そこに暮らす住民にとっては、自分たちの日常的で連続的な暮らしのなかにはっきりと切れ目を入れる時間の尺度こそが重要である。他方で、観光の色彩が強い父島では、文化人類学者の山崎真之が指摘するように、島民からもてなされた観光客が島の魅力に気づいて移り住み、観光業に携わるなかで新たな観光客をもてなすようになるという移行——ゲストがホストになるという移住の過程——が繰り返される〔山崎 2020〕。こうした流動性の高さのなかでは、外部の時間と内部の時間という単純な二文法ではなく、むしろ両者の「あわい」にこそ父島の暮らしに根ざした固有の時間感覚が生起しうる。

以下では、そうした父島に特有な時間の感覚を、海域アジア・オセアニア研究の視点から素描したい。

「週」ではなく「航海」で数える——「海域」がつくる暮らしのリズム

筆者らは父島に到着してからほどなくして、「一航海」や「二航海」という言葉を幾度となく耳にした。「一航海」とは、東京湾と父島を結ぶ唯一の交通手段である「おがさわら丸」、通称「おが丸」という貨客船（写真1）が父島の二見港に入港してから次に出港するまでの期間を

指す言葉である。竹芝埠頭から父島に向けて出航する「おが丸」は数日に1便しか運航しない。多くの観光客は竹芝埠頭から「おが丸」に乗り、「一航海」の期間——およそ3日間——を父島で過ごしてから「おが丸」で帰途に着く。入港した「おが丸」で帰船せず、次の船がやってきて停泊期間を島で過ごしてから出航すれば、「二航海」の期間——およそ10日間——を滞在したことになるというわけだ。



写真1 父島の二見港に停泊するおがさわら丸（2024年3月12日、李婧撮影）

今日の父島に向かう一般の交通手段は、東京港竹芝埠頭とのあいだを往復する「おが丸」と、同じ小笠原諸島の母島の沖港とのあいだをつなぐ「ははじま丸」の2つのフェリーによる移動しかない。こうした父島の交通事情のなかでは、「陸域」でも「空域」でもなく、まさに「海域」こそが外部世界との橋渡しをするのだ。

先ほど紹介した「航海」という数え方は、観光客のみならず、父島に暮らす住民にとっても「合理的」な時間の尺度である。「おが丸」は人口2,000人ほどのこの島に、多い時では700人

規模の船客を運ぶ。「おが丸」が入港すると、島の飲食店や旅館は賑わいを見せ、夕暮れ時には満席で入れない食堂も少なくない。「おが丸」は船客だけではなく、コンテナに乗せた物資も島に運ぶ。入港日にはスーパーマーケットの棚にとたんに商品があふれ、「ナイチ（内地）」産や外国産の食料品を求めて長蛇の列ができる。船客には父島住民や公務員などの労働者なども含まれるが、そのほとんどは観光客である。そのため、出港日に多くの観光客が「おが丸」で帰路に着くと、島は一気に静けさを取り戻す。

入港中と出港中で、島の風景は一変する。だからこそ、カレンダー通りの「週」ではなく、「おが丸」の出入港に沿った「航海」で期間を数えるという方法は、生活の理に適っている。父島に暮らす住民にとっても、一時的な訪問者にとっても、島の暮らしのリズムはまさに「海域」によってつくられるのである。

「海域」で紡がれる出会いと別れ

竹芝埠頭から 1,000km も離れた父島でも、春は同じく出会いと別れの季節である。父島に新たに赴任する公務員などの労働者、新たな出会いを楽しみにする住民、進学や就職の都合で故郷を離れる者、去り行く人との別れを惜しむ者など、人びとの入れ替わりをめぐる物語が毎年のように紡がれる。春といえば桜の花を連想する読者の方も多いかもかもしれないが、父島で春の訪れを実感させる植物は、桜の木ではなく、この時期に赤い花をつけるデイゴの木である（写真 2）。



写真 2 ようやく咲き始めたデイゴの赤い花（2024 年 3 月 10 日、河野撮影）

だが、出会いと別れの舞台となるのは、デイゴの木の下ではなく、ここでもまた「おが丸」の入港と出港である。3月は比較的太平洋の波が穏やかなことから「おが丸」の欠航も少なく、ホエールウォッチングの見ごろのシーズンでもあり、大学の春休みなどにも重なることから、多くの観光客が父島を訪れる。加えて、3月下旬の「おが丸」の乗船者には、進学や就職に伴う新年度からのライフコースの大きな変化により、島を去るという決断をする者も少なくない。

「おが丸」出航日には、旅館や観光業のスタッフを含む多くの住民が二見港に集まり、かれらを盛大に見送る。出航 15 分前になると鳴り響く太鼓の音は、見送りの時間が目前に迫ったことを告げる。島に残る住民たちは、フェリーが港を離れその姿が見えなくなるまで、船客に向けて手を大きく振り、ひたすら声をかけ続ける。船客もフェリーのデッキに姿を見せ、住民たちの見送りに手を振って応じる。故郷を離れる者などにはレイ（草花でつくられた首飾り）が贈られ、フェリーの汽笛とともに海に投げ捨てられる。陸から遠ざかる「おが丸」には数隻の小型船が並走し（写真 3）、小型船の乗組員のなかには船から海にダイビングをして最後の見送りをする者もいる。幾重にも折り重なった見送りのパフォーマンスは、互いのつながりを再確認するとともに、別れの時を告げるのである。



写真 3 「おが丸」に並走する小型船（2024 年 3 月 19 日、河野撮影）

これらのパフォーマンスの裏側には、観光客として眺めるだけではわからない、さまざまな

物語が隠れている。もう少し紹介したいところだが、この続きは次号に譲りたい。

*

本エッセイでは「海域」という側面を中心に小笠原諸島父島の暮らしの一断面を描いてきたが、「アジア・オセアニア」という側面についても簡単な補足をしておきたい。

歴史を紐解くならば、戦前の時代には、父島と外部世界をつなぐ「海域」はさらに南方に位置するミクロネシアの島々にも広がっていた。ミクロネシアの島々が南洋群島として日本統治を経験した時代（1914～1945年）には、父島は南洋航路の寄港地となり、たくさんのお嫁ぎ労働者が海を越えてミクロネシアに渡った。南洋踊りや小笠原古謡は、かれらとミクロネシア住民との交流を通じて小笠原諸島に伝播した民俗芸能である。民族音楽学者の小西潤子によると、それらの芸能は、日本語とミクロネシア諸語がごちゃ混ぜになった歌詞に加え、西洋音楽のリズムにミクロネシア固有の音程や音の進行を掛け合わせた混淆的な音楽であり〔小西2019〕、そこには日本とミクロネシアを股にかけた出会いと別れの痕跡が垣間見える。

現代の父島にはミクロネシアに広がる航路はないが、「空域」や「陸域」での移動手段もないため、外部世界との交通路は先述した「海域」のルートに限られる。筆者らとしては、かつてのオセアニアとの文化交流の痕跡も含め、「海域」によってつくられる生活世界がどのような特徴を有するのかという点を今後も深めていきたいと考えている。

付記

本エッセイは、河野が執筆した草稿に、横田・李が加筆・修正を加えたものである。なお、父島での現地滞在は、河野・横田・李の3名の共同で2024年3月9日から2024年に3月19日までの期間にわたって行われ、人間文化研究機構海域アジア・オセアニア研究プロジェクト東京都立大学拠点からの支援によって可能となった。このような機会をくださった東京都立大学拠点のメンバーのみならず、筆者らをあたたかく迎え入れてくださった父島の住民にあらためて感謝申し上げたい。

参考文献

小西潤子 2019「小笠原に伝播した歌——時間と空間を超えたミクロネシアの混淆文化」石森

大知・丹羽典生編『太平洋諸島の歴史を知るための60章——日本とのかかわり』明石書店
pp. 307-311.

山崎真之 2020「商業的歓待と社会的歓待の絡み合い——小笠原移住者と観光をめぐる」『文化人類学』85(1) : 56-72.

(かわの・まさはる 東京都立大学／よこた・こういち 人間文化研究機構・東京都立大学／り・せい 東京都立大学)