

グレイシャー・ベイにおけるフーナ・トーテム・ コーポレーションの観光開発について

奥田郁夫

本論文では、南東アラスカのグレイシャー・ベイ Glacier Bay にあるフーナ・トーテム・コーポレーション Huna Totem Corporation (HTC) の観光開発について分析している。HTC は「1971 年アラスカ先住民の請求にもとづく継承的不動産設定法 Alaska Native Claims Settlement Act」によって設立されたコミュニティ会社である。本研究によって、つぎのような点が明らかになった；HTC は、2004 年に大型クルーズ船の寄港地となることによって、観光事業に参入した。そして、今日順調に発展をみ、年間に平均で 13 万人ほどがフーナ・コミュニティを訪れている。この観光事業によって、シーズン中（5 月～9 月）に年々 100 人ほどの雇用を創出している。2015 年には、大型クルーズ船着岸用の浮棧橋が建設されて、2016 年のシーズンには供用される予定である。これによって、旅客は小型船に乗り換えて上陸する必要がなくなり、利便性が高まる。HTC はフーナ・コミュニティ出身者、かつ／または先住民のひとつの雇用を積極的に進めている。しかしながら、フーナ・コミュニティの人口は、2000 年の 860 人から、2011 年には 753 人へと減少し、人口の減少に歯止めがかかっているとはいえない現状にある。

キーワード: 南東アラスカ, 先住民企業, 観光開発, グレイシャー・ベイ

1. はじめに

フーナ・トーテム・コーポレーション Huna Totem Corporation (以下、HTC) は、「1971 年 アラスカ先住民の請求にもとづく継承的不動産設定法 Alaska Native Claims Settlement Act of 1971; ANCSA」にもとづいて 1973 年に設立された先住民のひとつのコミュニティ会社である。この株式会社は、フーナ・コミュニティ Hoonah community (人口 753 人；2011 年) を基盤としており、住民の多くは Hoonah Tlingit と呼ばれるトリングット族である。

ANCSA of 1971 にもとづいて 1979 年から本格化した土地(森林)配分によって、1980 年代には、HTC も木材生産に新規参入することになった。しかしながら、この企業活動は失敗に終わった。その経緯については、奥田 (2015) を参照していただきたい。

このフーナ・コミュニティは、世界的な氷河観光地グレイシャー・ベイ国立公園 Glacier Bay National Park の南に隣接している。グレイシャー・ベイにみられる地形は、海岸氷河 tidewater glaciers と呼ばれるもので、氷河が直接海面に崩落する。その氷河の姿が観光資源となっている。

本稿では、HTC が失敗に終わった木材生産から撤退したのち、どのような経緯を経てグレイシャー・ベイ国立公園を対象とした大型クルーズ船の寄港地となったか、また、その発足 (2004 年) から 10 年が経過しつつあるが、その成果はどのようなものか、その詳細を明らかにする。

以下、2. では 1990 年代後半以降の観光開発の経緯を、さらに 3. では観光開発とそのコミュニティへの経済上の影響を中心に考

察する。

HTCによる観光開発の歴史に関する先行研究としては、Cervený (2007)があるが、この研究が終了した2005年以降の事実関係について検証するために、HTCの株主向けニュースレター（引用文献中のSUおよびHTH）を用いた。

2. 1990年代後半以降2004年に至る観光開発の経緯

南東アラスカのコミュニティは島々に分散していて、相互に道路でつながることがない。ありうる交通機関は、船（フェリー：マリン・ハイウェイと呼ばれている）か、水上離発着可能な軽飛行機である。規模の小さな空港がある場合もある。日本でいう「離島」である。フーナ・コミュニティも、そのひとつである。

南東アラスカの産業といえば、漁業と金goldを中心とした鉱山業、そして1950年代からの木材生産があった。しかしながら、1990年代の終わり頃から木材生産が衰退し始め、2000年代に入る頃には、フーナ・コミュニティには雇用を支える基盤的な産業がなくなりつつあった(Cervený, 2007: p.1)。

以上のような背景があり、新たな雇用の創出は喫緊の課題であった。そのため、HTCは観光業への新規参入を企図することになった。主たる観光資源は、グレイシャー・ベイ国立公園に隣接している、という立地条件にあった。その名の示すとおり、世界でも有数の海岸氷河地形と、ラッコ sea otter や南東アラスカで夏期を過ごすザトウクジラ humpback whale などを見ることができる。かつ、オヒョウ halibut やサケ類の釣りも可能である。また陸上では、ヒグマ brown bear やオグロジカ black-tailed deer などの野生動物を見たり、狩りをしたりすることもできる。

さらに、観光開発の当初から、先住民の文化を伝えることに主眼をおいた大型クルーズ船の寄港地開発が目論まれた。その詳細については3.で述べるが、従来の大型クルーズ船の寄港地開発においては重視されてこなかった企画であった。かつ、HTC以前の寄港地としての受け入れ体制は、大型クルーズ船運行会社や自治体によって形成されてきたが、このHTCによる寄港地の開発

は、アラスカにおける私企業による初めての試みであった。

また、地元雇用と先住民雇用の重視もHTCの一貫した経営方針である。具体的な開発の経過をみておきたい。

HTCが寄港地として最終的に選んだのは、1912年にサケの缶詰工場 Hoonah Packing Company Cannery が開かれたアイシー・ストレイト・ポイント Icy Strait Point であった。幾度か持ち主の手を替えてきたが、HTCは1996年にこれを入手した。2001年には観光事業開始の式典が開催され、翌2002年には、ポイント・ソフィア開発会社 Point Sophia Development Company (PSDC) という、HTCとコマ・セールズ Koma Sales という会社による合弁会社が立ち上げられた。ただし、PSDCは、2004年にHTCが多数持株会社となると同時期に、寄港地の名称と同じアイシー・ストレイト・ポイントと名称変更された（以下、企業名についてはISPと略記する）(Cervený, 2007: p.70; ISP, 2015)。

2003年には、HTCは元プリンセス・クルーズ Princess Cruises の管理職であった人物(Donald J. Rosenberger)を役員に迎えた。この役員への尽力もあって、PSDCはロイヤル・カリビアン Royal Caribbean Corporation との間に、5年間の契約を獲得し、2004年には33隻の旅客船がアイシー・ストレイト・ポイントに寄港することになった（表2.の数値とは少し差があるが、その詳細は不明である）。この年、フーナ市（行政上はcityとされている；以下、行政に関する記述に限り、この表記を用いる）は、寄港地開発プロジェクトを支持し、かつクルーズ船が着岸できる桟橋建設に関する連邦政府助成金を追求することになった。さらに、HTCとフーナ・インディアン協会 Hoonah Indian Association との間には、訪問客向けの文化資源の管理と文化的プログラムの開発に関する協定が結ばれた。

1999年当時のフーナ・コミュニティのようすが分かるデータがある。たとえば「1999年には、住民のおよそ12%が公的補助によって所得を補足していたが、全アラスカ州の平均は8.7%であった。また、貧困レベル以下のフーナ・コミュニティの世帯は、全州平均の6.7%に対して、14%であった」（Cervený, 2007: p.20)。

2004年5月26日には、セレブリティ・クルーズ・ライン Celebrity Cruise Line のマーキュリーMercury（乗客数 1,800）が、初めての寄港を果たした。新たな雇用機会の誕生であった(Cervený, 2007: p.71).

3. 2004年初寄港以降の観光開発とコミュニティへの

経済上の影響

(1) 10年の経過

表 1. にみるように 2000年にジュノーJuneau(州都)を訪れたクルーズ船旅客数は 64 万人であったものが、2007年には 100 万人を越えた。景気の変動に左右されながらも、近年も年間 100 万人に近い数字で推移している。

これらのひとつとは、シアトルやバンクーバーなどから乗船し、南東アラスカを周遊する。日本でいう「パッケージ旅行」客である。旅程は数日のものから 7 日間程度のものが多い。クルーズ船の寄港地は、船会社が決めるが、客がどの寄港地に立ち寄りたい

表 1. ジュノーへの客船による訪問者数の推移；

2000-2013	
2000年	640,000
2005	948,226
2008	1,030,100
2010	876,000
2013	980,000 ¹⁾

資料：JEDC, 2012: p 51 による。

1) 「推計値」である。

かによって、いずれのパッケージに申し込むか、が決まることになる。グレイシャー・ベイに立ち入ることができる船舶数には、国立公園局が決めた上限があるので、グレイシャー・ベイを訪れたければ、そのような旅程の便を選ぶ必要がある。

たとえば、これらのクルーズ船でジュノーに着いたひとつとは、町中の土産物店で買い物をしたり、時間が許せば、ホェール・ワッチングやメンデンホール氷河 Mendenhall Glacier（内陸氷河）な

表 2. アイシー・ストレイト・ポイント ISP への寄港客船数・訪問者数および ISP での雇用者数の推移

年	寄港客船数 ¹⁾	訪問者数	雇用者数
2004	32	-	100
2005	36	-	-
2006	71	130,000	125
2007	80	160,000	119 ³⁾
2008	58	128,000	-
2009	69	134,000	more than 100
2010	64	130,625	more than 100
2010	73	-	more than 100
2012	63	-	approximately 100
2013	69 ²⁾	-	approximately 100
2014	-	-	approximately 100
10 years total (2004-2013)	615	1,348,032	-

資料：各年の SU および HTH による。

- 1) 「寄港客船数」は、ISP (2015)による。
- 2) 「-」は、資料を欠くものである。
- 3) フーナ・コミュニティ居住者についての数値である。

どを見に行くオプションツアーに参加することになる。

このようなツアー形態では、HTC が寄港地開発の際に掲げた「伝統文化の普及(啓蒙)」という条件が満たされることは難しい。

つぎに、表 2. をみてみたい。表 2. は、2004 年以降にアイシー・ストレイト・ポイントを訪れた寄港客船数、およその訪問者数および年々の観光関連の季節雇用者数である。

これによると、クルーズ船の寄港数はアメリカ国内の景気に左右されながらも、年に 60 隻から 70 隻ほどとなっている。年間訪問者数の推移は、データを欠く年が多いが、平均値でみると年間 13 万人あまり、となっている。

この訪問客を迎えて、年におよそ 100 人ほどが ISP に雇用されている。雇用期間は、クルーズ観光の始まる 5 月初旬頃から、シーズンの終わる 9 月初旬頃までの、およそ 4 ヶ月間である。コミュニティの人口は、2011 年に 753 人であった。

たとえば、2011 年には、100 人ほどの季節雇用者に対して、ISP は総額 220 万ドルを給与として支払っている。ISP には 10 人前後の通年雇用者がいるもようだが、試みに、この総額を 100 人で除すと、1 人当たり 2 万 2 千ドルになる。ISP には多様な職種があるため、この数値は参考までのものである(HTH, July 2011: p.3).

この給与総額 220 万ドルを含む ISP の収入の内訳については、財務資料が入手できていないため、詳細は不明である。ただし、収入はアイシー・ストレイト・ポイントにおける飲食などとクルーズ船運行会社との契約によるポート・チャージ(港費; 一般的には、入出港にともなう諸費用であるが、ISP の場合には、客船とアイシー・ストレイト・ポイント間の旅客送迎費用も含む)などである。

また、雇用の特性であるが、これも多少の変動はあるが、2006 年を例にとると「フーナ・コミュニティからの地元雇用率が 90% で、アラスカ先住民の雇用率は 86% であった(ただし、最大雇用者数 122 人についての数値である; 引用者)」(HTH, October 2006: p.1).

さらに、この観光業によるフーナ市の財政収入への寄与が 110 万ドルあり、これは市収入全体の 30% である、という(HTH, July 2011: p.3).

この 110 万ドルは、アラスカ州政府からの税の移転によるものである。同州では、2007 財政年度から「商業旅客船消費税 Commercial Passenger Vessel Excise Tax」が徴収されており、そのうちから各寄港地に旅客 1 人あたり 5 ドルが配分されている。

制度変更がおこなわれた 2012 財政年度以降の消費税額は、原則的に乗客 1 人あたり 34.5 ドルである(ただし、ジュノーとケチカン Ketchikan 寄港旅客に対しては 49.5 ドル(HTT, June 2010: p.3)).

そして、上記のフーナ市への配分総額は、2012 財政年度には 63 万 6 千ドルへと減少している(DCCED, 2014: p.3).

また、市の財政収支の資料も入手できていないため、その詳細も不明であるが、2009 年 ISP からの売上税収入は、32 万 7 千ドルであった(HTH, September 2009: p.1).

以上の雇用への貢献以外にも、HTC は ANCSA of 1971 にもとづく基金を有しており、投資会社を通じた投資活動をおこない、収益の機会としている。観光業とは直接関係しないが、これも参考までに記しておきたい。HTC は、フーナ・コミュニティを中心とした先住民のひとびとを株主として設立された。1 人当たりの株式保有数は 100 (固定) であり、基金からの収益は、この株式保有数に比例して配分されるので、1 人当たり配当額に差はない。

具体的な配当額であるが、2002 年の配当総額が 70 万 6 千ドルで、2014 年は 112 万 3 千ドルであった。この配当額も景気変動に大きく左右されざるをえないが、2014 年でみると、株主 1 人当たりおよそ 1,965 ドルであった(SU, January 2003: p.1; HTH, March 2015: p.11).

(2) 文化の継承を図りつつ「自文化の発信」に努めるツーリズム

HTC は寄港地開発が本格化する以前から、「先住民文化の継承とその発信」に積極的に努めてきた。たとえば、1999 年には「フーナ・トーテム・コーポレーションとホランド・アメリカ・ライン Holland America Line は、グレイシャー・ベイに入るすべての客船にフーナ・トリンギット・文化伝承ガイド Huna Tlingit Cultural Heritage Guide を乗船させることによって、乗客の経験値を高めるという検討を始めた。まもなく、合意がえられ契約が交わされた。そして、2000 年に、今日アラスカ先住民の声 Alaska Native Voice として知られるものが誕生した」(HTH, December 2013: p.6).

このような試みは、その後も継続され、船上だけではなく、コミュニティの対岸にあるグレイシャー・ベイ・ロッジ Glacier Bay Lodge (グレイシャー・ベイ国立公園内の宿泊施設; 国立公園局の所有で、管理は外部に委託される) や客船が寄港するようになったアイシー・ストレイト・ポイントにおいてもおこなわれるようになった。

船上での仕事は、具体的には「プログラムの2人 (James Jack, Sr. と Carolyn Martin) は、2004年の1年間で92日のプレゼンテーションをおこなう」というもので、「2005年には111日を予定している」(SU, July 2005: p.1).

これらの「語り部」のプレゼンテーションは、過去何世紀にもわたって暮らし続けたグレイシャー・ベイがフーナ・トリンギット族にとってもつ文化的重要性や伝承について語られる部分 (半時間ほど) とその後の小グループの乗客とのディスカッションや質疑応答からなっている(HTH, October 2006: p.2).

「語り部」と呼ぶべきひとびとがこの仕事を担当しているが、HTCはこの人材育成にも努めている。

(3) 経営について

大型クルーズ船の寄港地となり、寄港地であり続けるということとは、その寄港地が他にはない魅力を備え、その魅力をたえず磨き続けなければならない、ということである。氷河地形と豊かな野生動物を含めた自然条件にも恵まれ、ISPは2004年の開業以来10年を経た。この間の経営上の努力についても、記しておきたい。

開業以前の2003年には、どのような観光事業をおこなうのか、について、あまり具体的であった、とはいいいにくい。

たとえば、当時のHTC議長 chairman であったアルバート・ディック Albert Dick は「われわれは、南東アラスカのどこでもみることのできるというわけではない独自のアラスカ先住民体験を提供する」「フーナは文化、歴史、野生および美しさに富んでいる」「訪問客は、1930年代に引き戻され、缶詰製造工程の歴史をみることになる。また、観光客は、ウィルダネス (野生) へのツアー、釣り、サケのグリルや買い物を楽しむことができる」としていた。この時点では、具体的な観光事業の内容がすべて確立されていた、とは考えにくい(SU, June 2003: 2).

ただし、この時点でもひとつだけ明確なことがあった。2004年当時のCEO・ワイソッキ Wysocki は、つぎのように述べていた:

「われわれの訪問客は、フーナとアラスカ先住民に関する独自の視点を求めている」「かれらはアラスカ先住民と話がしたいのであって、カリフォルニア州から来た (アルバートの; 引用者) 大学生と話したいわけではない。かれらは、われわれの歴史、文化、生活様式やならわしについての一次情報を欲するであろう」(SU, April 2004: p.1). このような判断が、その後も経営方針として貫かれてきている。

2005年には、観光事業として「12以上の陸上の小旅行 (海岸での; 引用者) 海釣りから氷河の飛行機による遊覧観光まで、また、リノベーションを終えた缶詰工場から先住民のひとびとによる舞踏演技や物語りまで」が挙げられている(SU, April 2005: p.1).

つまり、観光開発に関する経営上の一貫した姿勢があり、それはジュノーやその他の都市型寄港地にはない、民族性に依拠したものが基本となっている、ということである。同時に、他の観光地との競合上、多様な訪問客の必要性にも応じなければならない。そのために、新規の娯楽施設の導入も図られてきている。

たとえば、2007年には、あらたにジップ・ライダー Zip Rider と呼ばれる、木材搬送用のワイヤーのようなものを滑車で滑り降りる施設がアイシー・ストレイト・ポイントの山側斜面に設置された。落差1,300フィート (およそ390m)、飛行行程5,330フィート (約1,600m)、最大速度時速60マイル (ほぼ100km) である(HTH, February 2007: p.1).

また、経営上の努力は、収益の機会を増やすためのさまざまな取り組みにもみられる。たとえば、2011年には、ジップ・ライダーの着地点にある記念写真売り場において、即時渡しの写真にしたところ、60%のひとが申し込むようになった、という。また、この着地点に新規の酒と料理を両方だすことのできるグリルを兼ねたバー Bar & Grill も開業した(HTH, July 2011: p.1).

以上のような努力の成果もみられる。たとえば、2007年にはISPはアメリカ合衆国商工会議所から小企業活動ブルーリボン賞 Blue Ribbon Small Business Award に選定された。

2008年には、「よりよき世界への旅」賞 "Travel to a Better World"

award (旅行業協会 Travel Industry Association とナショナル・ジオグラフィック・トラベラー誌主催) も受賞している。受賞の理由は「ISP が固有の文化またはコミュニティの持続可能性に努力している」というものであった(HTH, May 2007: p.1; HTH, December 2008: p.1).

さらに、2007年にはアラスカ州政府・商務省の旅行業助言支援プログラム Tourism Mentorship Assistance Program に参加することになり、先住民企業のアスナ地域会社 Athna Native Regional Corporation が観光業に新規参入するのを支援することになった(HTH, February 2007: p.3).

しかしながら、これらの成果は一日にして得られるものではなく、日々の努力の積み重ねが、そのような成果の背後にはある。新たなスタッフ教育もそのひとつで、2011年には、ISPの接客スタッフは、トリンギット語で自己紹介をすることができるよう訓練された。その他、伝統的な織物技術や、伝承されてきている物語りの教育を受けているものもいる(HTH, September 2011: p.1).

HTCによる観光開発が順調であることの一端は、大型クルーズ船が接岸できる浮き栈橋が、2015年秋に完成予定であることから分かる。総工費は、2,370万ドルである。さきにフーナ市が、連邦政府助成金を求めていくという意思表示をした、と書いた。その成果が、アラスカ州政府からフーナ市への助成金 1,440万ドルであり、この助成金も建設に用いられる。総工費の残額はHTCが拠出することになった。本施設の最終的な持ち分は、出資比率に応じて、市側 65%対 HTC 35%ほどになる、という。ただし、HTCの最終的な出資額は不明である(HTH, March 2015: p.1; HTH, September 2015: p.3).

この浮き栈橋建設費用のうち、アラスカ州政府からフーナ市への助成金 1,440万ドルは、商業旅客船消費税の導入にともなって新設された「商業旅客消費税関連立法府助成金 CPV-Related Legislative Grants」を原資としている(DCCED, 2014: p.6).

この栈橋が完成し供用が開始される2016年5月からは、従来のように、沖合に停泊したクルーズ船とアイシー・ストレイト・ポイントとの間を中小型船で往復して訪問客を誘導する必要がなくなる。

4. おわりに

本稿で明らかになったことは、以下の点である。

まず、フーナ・トーテム会社が2004年に開始した大型クルーズ船寄港地開発は、10年を経て安定期に入りつつある。年々の受け入れ旅客数はおよそ13万人にのぼり、この運営によって年に100人ほどの地元雇用が生まれている。その平均賃金は2万2千ドル(5月初旬から9月初旬までの4ヶ月)である。

また、この観光業によるフーナ市の財政収入への寄与が2012財政年度に63万6千ドルあった。

2015年秋には、大型クルーズ船が着船可能な新たな浮き栈橋が完成し、2016年のシーズンから供用開始となる予定である。

以上の観光開発では、トリンギット族の伝統・文化を活かした観光客への対応が熱心に取り組まれている。かつ、コミュニティ、およびトリンギット族のひとつの優先的な雇用が図られている。

しかしながら、フーナ・コミュニティの人口は、2000年に860人であったものが、2005年・818人、2010年・760人、2011年・753人へと、この10年ほどで100人以上減少している(JEDC, 2012: p.25).

この10年余り組みまれてきた観光開発が成功し、安定期に入った、といってよい状況があるにもかかわらず、残念ながら、コミュニティの人口減少に歯止めはかかっていない現状がある。

最後に、以上のような観光開発が進められる中でコミュニティはどのように変容しつつあるのか、などに関する検証は、今後の課題としておきたい。

引用文献

奥田郁夫(2015)「1980年代南東アラスカ・先住民企業の木材生産と持続可能な森林管理」『農林業問題研究』51(1), 56-61.

Cervený, L. K. (2007) Sociocultural Effects of Tourism in Hoonah, Alaska, USDA, FS, Pacific Northwest Research Station, General Technical Report, PNW-GTR-734.

http://www.fs.fed.us/pnw/pubs/pnw_gtr734.pdf

[Accessed December 19, 2012]

Department of Commerce, Community, and Economic Development

(2014) (DCCED) Commercial Passenger Vessel Excise Tax: Community Needs, Priorities, Shared Revenue, and Expenditures. (<https://www.commerce.alaska.gov/web/Porals/6/TourismResearch/00%20CPV%20Report%20FINAL.pdf>)

[Accessed November 2, 2015].

Huna Totem Corporation, Shareholder Update (SU), January 2002 – November 2005.

Huna Totem Corporation, Huna Totem Headlines (HTH), February 2006 – March 2015. (以上の2件;

<http://www.hunatotem.com/shareholder-relations/newsletter>

[Accessed December 19, 2012 and August 7, 2015(ただし, December, 2012 以降の HTH)].

Icy Strait Point (ISP) Our History

(<http://www.icystraitpoint.com/AboutUs/History>)

[Accessed August 7, 2015].

Juneau Economic Development Council (2012) (JEDC) The 2012 Juneau & Southeast Alaska Economic Indicators, 51.