

沖縄の経済と観光の構造と特質

——2次交通を中心に——

塩 見 英 治 吉 原 圭 佑

Structure and Characteristics of Okinawa's Economy and Tourism: Focusing on Secondary Transportation

Eiji SHIOMI and Keisuke YOSHIHARA

This paper analyzes the structure and characteristics of tourism in Okinawa before the COVID-19 disaster, focusing on secondary transportation. At the same time, we will consider the problems inherent in the economic structure before the COVID-19 disaster and problem of tourism itself, and present solutions to those problems.

Okinawa has achieved high growth through tourism, but the problems are the fragility of the unbalanced industrial structure, the economic structure that is heavily dependent on tourism, and the exogenous conditions due to islands and other geographical conditions.

Most of the visitors to Okinawa stay overnight, but the length of stay is short. The number of tourists entering Okinawa is increasing, and the proportion of foreign tourists is increasing remarkably in recent years.

For Okinawa Prefecture, which aims to become a tourism-oriented prefecture, solving the problem of secondary transportation is an urgent issue. It is characteristic that tourists in Okinawa use more rental cars than other means of transportation. In Okinawa, where tourists use their own rental cars and citizens travel by private car, traffic congestion is heavy in urban areas, tourist spots, and major roads, but public transportation is scarce. In order to reduce chronic congestion and environmental impact, it is conceivable to improve public transportation such as park and ride, strengthen the management system, and limit the quantity by market regulations such as island tax.

Key Words : unbalanced industrial structure, tourism, public transportation, secondary transportation, rental cars, traffic congestion, park and ride, LCC

I はじめに

現在、沖縄県の経済はコロナ禍により窮地に立っている。コロナ禍以前の沖縄県は、観光により高成長を遂げ、従来の本土との格差を縮小してきた。だが、均衡のとれない産業構造の脆弱さと観光に大きく依存している経済構造が、経済全体の危機を深刻化させてき

たといえる。観光自体も問題がないわけではない。市街地や観光地、主要道路におけるピーク時の渋滞は激しい一方で公共交通のアクセスに乏しく、オーバーツーリズム気味である。政治や感染症等のリスクに左右され、安定性に乏しい。離島を中心に、環境への負荷も懸念される。

本稿は、コロナ禍以前の沖縄県の観光の構造と特質を、2次交通に焦点を当て分析する。併せて、コロナ禍以前の経済構造と観光自体に内在する課題と問題点を考察し、少しく、その問題解決策を提示する。

Ⅱ 沖縄の経済と観光

戦後、沖縄県の経済は長く3K（基地、公共事業、観光）に支えられる3K経済であるといわれてきた。経過を辿ると、それぞれが沖縄県の経済に占めるその割合は変動しているが、その中でも、近年では観光産業が著しく伸長しており、インバウンド需要も好調である。このように沖縄を出入りする人的流動は著しく増大している。一方の沖縄県における物的流動、とりわけ、外貨貨物の取扱量は伸び悩んでいる。沖縄の人的流動・物的流動を支えるのは第3次産業であり、また、物流の発展は主に第3次産業の発展に依存している。だが、さらなる発展は、全体の産業の均衡ある発展に依存する。以前から、沖縄県の産業は第3次産業に偏り、第1次・第2次産業が本土に比して弱いことは長く指摘されている。

沖縄県の経済は、長い間、3Kの他に、低所得、低貯蓄、高失業率等の問題に特徴づけられてきたが、最近の観光が主導する高成長で全国平均との経済格差が縮小している。産業については、均衡的発展が大きく制約され、偏在的な体質が強いという問題点が指摘される。依然、自立の確立が課題である。「ザル経済」の特質は後退したが、県外への資金の還流は続いている。主に、観光ホテルや土木建築業にみられる本土資本の参入は続いている。公共事業を担う地元企業は零細規模の企業が多い。公共事業の発注で地元資本によって請負される比率は低く、下請け構造によって受注され、資金は本土の大手建設会社に還流している構図は変わらない（古城、2006）。

沖縄県では、復帰後、3次にわたる沖縄振興開発計画及び沖縄振興計画により、本土に比べて著しく立ち後れていた社会資本の整備や、産業の振興を図るための各種施策が展開されてきた¹⁾。国庫補助金のシステムは変わったが、「沖縄振興一括交付金」といった沖縄の特殊性に基因する事業を対象とする使途の自由度の高い国庫支出金の支出の増加は続

1) 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】（2017）沖縄県庁ホームページ（2020 年 9 月 15 日閲覧）。<https://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/chosei/kikaku/documents/29-kaiteikeikaku.pdf>

いている。しかし、島嶼経済特有の輸送コストの高さなどの不利性から、産業の均衡ある発展は全体として道半ばであり、自立型経済の構築にむけた新たな展開が求められている。

沖縄県の経済にとって最も根本をなす問題は、島嶼性その他の地理的条件による外生的条件である。これによって生じる主たる問題には、生産に有効な面積が限定されることによる「規模の経済性」の発揮の制約や、地理的な隔絶性・分断性による対外的に高い輸送コスト等がある。狭小性に加え、環境面での脆弱性は、経済開発にとってネガティブな要因となる。しかし、一方、東アジア地域のほぼ中央に位置する地理的条件と海洋資源の存在、固有の伝統文化の継承は、開発の方向次第では、プラスにもなりうる外生的条件である。長期的には、島嶼性のマイナス要素に縛られず、他地域とのネットワークの形成に有利な地理的条件、自然的要素、伝統的文化の要素を活かせる産業の育成が課題となる（古城、2006）。2020年現在、東アジア地域のほぼ中央に位置し、他地域とのネットワーク形成に有利な地理的条件を活かし、沖縄県の経済を活性化させている産業として、観光業と国際航空貨物事業が展開されている。

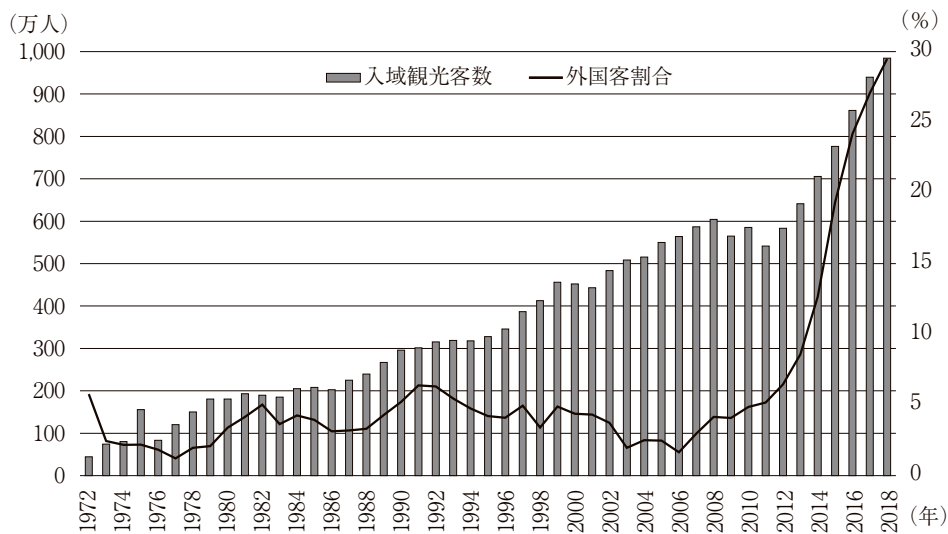
沖縄県は、本土と経済成長が著しい東アジアの中心に位置し、人流・物流面においては国内の他の地域にはみられない地理的条件・大きな優位性を有すること、24時間利用可能な空港と港湾が隣接していること、情報通信関連産業が集積していること、若年労働者が豊富に存在すること及び国際航空貨物事業が推進されていること等数々の優位性を有し、国際物流及び国際観光などの拠点として発展する可能性、自立型経済の構築だけにとどまらず沖縄が今後の日本の成長と東アジアとの交流に貢献する地域として、大きく発展する可能性を内在している²⁾。

観光振興は宿泊事業者や交通事業者等、一部の事業者のみに恩恵があるように思われるが、観光が盛んになることは、確かに、当該地域の産業・経済全体の発展に寄与する。観光の経済的効果は、その突出は均衡ある産業の発展には問題があるが、ともあれ、国民経済効果、地域経済効果、所得創出効果、雇用創出効果、租税効果として認識される。地域内の産業連関が密であればあるほど、観光消費がもたらす経済波及効果は大きくなる（塩見ほか、2017）。

県内の入域観光客数の推移をみると、入域観光客数は順調に増加しており、特に近年の入域観光客数・外国客割合の増加が著しい（図1）。入域観光客数は、東日本大震災のあった2011年度に減少したが、その後、大規模な金融緩和政策などにより円安傾向に転じたことで海外から旅行先として選ばれやすくなったことや東南アジア諸国に対するビザ緩和

2) 前掲注1)。

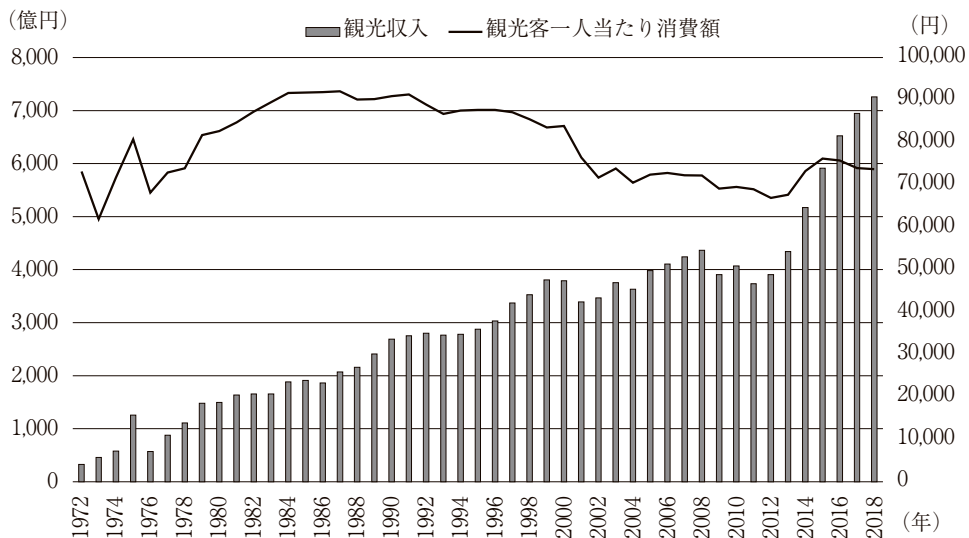
図1 沖縄県における入域観光客数・外国客割合の推移



出所) 沖縄県「観光要覧」(2019)より筆者作成。

効果, LCC を含む直行便の新規就航や既存路線の拡充などを背景に, 2012 年度以降 5 年連続で増加している³⁾。近年の LCC の躍進は, 観光促進の主要な担い手として役割が高

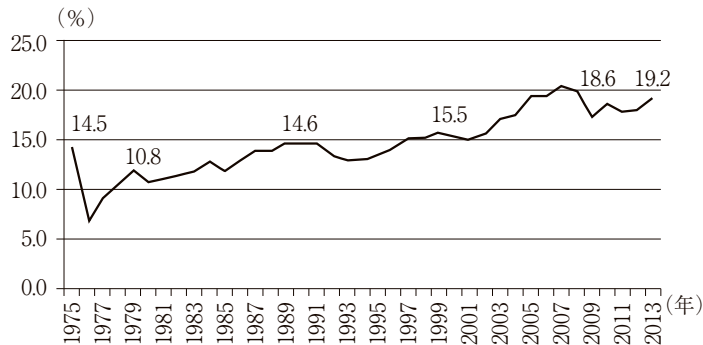
図2 沖縄県における観光収入の推移



注) 1972 年～2005 年は暦年の数値, 2006 年以降は年度の数値。

出所) 沖縄県「観光要覧」(2019)より筆者作成。

図3 沖縄県における観光収入が県外受取に占める割合の推移



注1) 実数はいずれも会計年度。

注2) 「県外から財政への移転」は、「県外から財政への経常移転」、「国庫からの資本取引」の合計。

注3) 推進方法の改定等で、昭和51年から平成13年までの観光収入の数値を遡及修正している。

出所) 第5次沖縄県観光振興基本計画改定版(2017)。

まりつつある（塩見ほか，2017）。

観光収入は、入域観光客数の増加に比例して増加してきた（図2）。景気低迷等の影響を受けた時期もあったものの、2013年度以降は入域観光客数が大幅に増加し、2015年度は過去最高の6,022億円となった。

なお、観光収入が県外受取に占める割合は2013年度において19.2%であり、軍関係受取（9.0%）や石油製品（2.8%）と比較して大きな割合となっている（図3）。

Ⅲ 観光立国と沖縄

日本政府は、以前は観光を産業として重視していなかったが、2000年代初期以降、国をあげて積極的・戦略的に観光の振興に取り組むようになっていく。観光の浮上は、国家政策が大きく影響している。2003年には「観光立国宣言」を行い、2007年に「観光立国推進基本法」を策定し、その法律を受けて「観光立国」を戦略的な国家戦略として位置づけた。2008年には、政策の実をあげるために組織を改変し、その推進機関として国土交通省の中に「観光庁」を設置した。特に、2012年に第2次安倍政権が発足して以降、政府は一貫して日本経済の再生を最優先課題としており、観光政策と農業政策を柱に観光を

3) りゅうぎん総合研究所（2019）「沖縄県内のレンタカー業界の動向について」（2020年1月25日閲覧）。<http://www.ryugin-ri.co.jp/wp-content/uploads/2019/07/1907renntaka-.pdf#page=1>

表1 空路国内客数及びFSC・LCCの推移 (単位: 万人)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度上半期
空路入域者数	659.6	683.3	694.0	369.7
FSC	582.4	612.4	622.5	328.5
LCC	77.2	70.9	71.5	41.1
LCC割合	11.7%	10.4%	10.3%	11.1%
空路入域者数前年度比	5.9%	3.6%	1.6%	6.2%

出所) 沖縄振興開発金融公庫 (2019) より筆者作成。

表2 LCC国内線就航空港におけるLCC利用旅客数

(単位: 万人)

空港	2012年	2013年	2014年	2015年
新千歳	32.9	73.7	86.8	119.1
仙台	-	9.3	13.3	16.2
成田	34.3	114.8	192.9	260.2
中部	-	21.9	26.1	34.9
関西	55.1	135.1	165.0	204.3
広島	-	-	3.2	9.6
高松	-	0.6	10.7	11.9
松山	-	6.3	19.4	21.2
福岡	26.1	66.4	65.3	88.2
大分	-	7.4	10.9	12.3
佐賀	-	-	2.5	5.7
長崎	6.1	7.2	5.5	5.6
熊本	-	-	2.9	18.4
鹿児島	7.8	24.5	29.3	34.0
奄美	-	-	2.1	5.3
那覇	9.1	43.4	56.2	73.6
新石垣	-	3.6	6.8	5.5
合計	171.5	514.3	699.0	926.0

出所) 国土交通省 (2017) より筆者作成

媒体に、地方創生を重要戦略としてきた。2013年からはビザの発給条件を緩和していった(塩見ほか, 2017)。

2015年に発表された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」は、外国人観光客による旅行消費4兆円を目指すという数字目標を掲げたことは評価される⁴⁾。2018年

4) 観光庁「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」2015年。

には訪日客数が以前の目標突破し、「2020年に4,000万人」の目標に迫っている。2018年の訪日客の日本での消費額は4兆5,000億円で、2012年の1兆846億円の約4倍である⁵⁾。当初、東京、京都、大阪を結ぶ「ゴールデンルート」が中心であったが、地方にも訪日客が増えている。ネットワークのWi-Fi環境や交通インフラも一部改善されている。政府のみならず地方自治体、民間団体の官民一体的な取り組みの成果であるが、この増加には前述のように、航空運賃が安いLCCの発展も寄与している（表1・表2）。

一方、一部にオーバーツーリズムや政治等の問題が顕在化するようになっている⁶⁾。鎌倉、京都、沖縄などで、観光地は混雑をきたし、住民との摩擦も生じている。しかし、オーバーツーリズムは、路線バスにおける地域住民の通勤・通学の支障、不動産価格の高騰などの著しい弊害を除き、主観的に評価されるきらいもある。更なる消費の確実な上昇などがみられない場合も多い。また、最近では、訪日客全体の2割強を占める韓国と政治的緊張が高まり、地方航空の国際便において韓国路線は圧倒的な高さを占めていただけに、コロナ禍以前から減便や休止が相次ぎ、韓国からの訪日需要や訪日環境に悪い影響が出ていた。

沖縄県は2015年に「沖縄観光推進ロードマップ」を策定し、観光の推進を図っている⁷⁾。また、台風銀座であるといった沖縄特有の観光危機に対処すべく、「沖縄県観光危機管理基本計画」を2015年に作成している。

この中であって、沖縄の入域観光客数は、前述のように概ね順調に推移している⁸⁾。本章では、それと関連する経過を詳しく述べてみよう。入域観光客数が増加する背景には、誘客キャンペーン、LCCやクルーズ船など路線や航路の拡張、離島観光などの普及がある。入域観光客のうち、図1にあるように外国客の割合は近年急伸している。だが、依然、構成比は低く、外国客誘致の対策の強化が求められる。

上述の観光推進策の成果もあり、沖縄県の2014年度の観光客一人当たり平均消費額は、7万円台に達した。沖縄観光客の消費額の伸びが、一人当たりGDPの伸びと平行であるのは注目される⁹⁾。消費額の増加要因は、「宿泊費」「県内交通費」「飲食費」などであるが費用別では、宿泊費と交通費がともに低下傾向を辿っている。中国人観光客の「土産品・買物費」の比率が、一人当たり消費額とともに突出している¹⁰⁾。この消費額は、

5) 観光局「訪日外客統計の集計・発表」各年版。

6) Edited by Rachel Dodds and Richard W. Butler, *Overtourism*, De Gruyter, 2019., 国連世界観光機関 (UNWTO), 'Overtourism?' 2019., 佐滝剛弘『観光公害』祥伝社, 2019。

7) 沖縄県「沖縄観光ロードマップ」2014年。

8) 沖縄県「入域観光客数」各年版。

9) スカイツアー本社『沖縄観光の現状と未来』2014年, 14頁。

滞在日数によっても左右される。沖縄への外国人来訪客の出自地域は、欧米が少なくアジアが多いことから、滞在日数は平均 3.8 日と短い¹¹⁾。国内では、京都と対照的である。これは 2004 年以降大きな変動はない。国際的には、ハワイの平均 9 日前後と対照的である。このことから、沖縄での滞在日数は、伸びてきてはいるが、著しく大きな伸びとはいえない。短日滞在は、沖縄の特徴である。欧米人の観光客の誘致を行う必要がある。ツアーの割合は、全体で 6 割程度、アジアの中で台湾・韓国は個別手配が多く、アメリカはほとんどが個別手配である¹²⁾。国別でみると、台湾が 3 割方でトップ、次いで 1 割方の韓国、次いで 10% 台の香港、中国と続く¹³⁾。沖縄の最近の入域観光客の伸びは、クルーズ船の拡大、円安、官民あげてのプロモーション活動、航空路線の拡張などが背景をなしている。韓国はアジアナ航空・ジンエアーの増便と韓国 LCC2 社の新規就航、香港はピーチ・アビエーションの新規就航、中国については、新規路線の就航が作用している。沖縄は、日本では訪日観光客の比率が比較的少ないが、多い地域は、航空路の直行便の就航が多い。折からの離島ブームも作用している。国内からの観光客は、東京方面からが半分弱、次いで関西方面からが 2 割弱で、全体で、都市圏からの観光客の比率が高い¹⁴⁾。観光先は、沖縄本島が 8 割、次いで、石垣島及び周辺離島の 2 割弱の順位である。旅行者の満足度は、海の美しさに次いで、歴史的景観、食事、ショッピング・土産品の順に高い¹⁵⁾。沖縄県全体について、やや満足を含め、満足度は高い。これに対し、「外国語対応能力」「Wi-Fi」「両替の利便性」「道路状況」については、満足度が低い。特に「道路状況」については 2 割と低い。なお、県は 2017 年の観光消費にかかる経済波及効果について、1 兆 1,700 億円、付加価値誘発効果 5,746 億円、雇用誘発効果 142,734 人と推定している。旅行・観光消費額が 7,793 億円、直接効果が 6,912 億円、1 次間接波及効果が 3,144 億円、2 次間接波及効果が 1,644 億円と推定している。直接効果では、宿泊業と飲食業が突出しており、1 次効果、2 次効果ともに、金融・保険・不動産が突出している。県外への漏出も、881 億円を推定しているのは注目される¹⁶⁾。第 2 次産業の強化が求められる。

10) 沖縄県文化観光スポーツ部『沖縄観光の現状と課題』2018 年、11 頁。

11) 前掲注 9) 13 頁。

12) 前掲注 9) 10 頁。

13) 沖縄県『第 5 次沖縄県観光振興基本計画改訂版』2017 年、9 頁。

14) 沖縄県『観光要覧』2018 年、10 頁。

15) 沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課『平成 30 年度観光統計実態調査について』2019 年、9 頁。

16) 沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課『平成 29 年度沖縄県における旅行・観光の経済及び効果（推計結果）』2018 年。

だが、一方、沖縄の観光や産業構造にはリスクがある。産業構造上、観光を中心に第3次産業が肥大化している。他県と比べ製造業の比率が少ない。観光の需要は、季節の変動と、為替や政治リスクなど対外的なリスクを伴う。過去にも湾岸戦争や感染症、9.11同時多発テロの際に需要の落ち込みを経験しており、脆弱な産業といえる。最近では、外国人訪日客数の3位を占めていた韓国と日本との政治関係が悪化し、同国からの訪日客が急減している。産業構造上、観光に付随した健康器具や食品の製造の促進が求められる。年間を通じた利用の平準化、ASEAN 諸国を含めた訪日国の拡大に努めるべきであろう。混雑を回避する公共交通の整備拡張も求められる。需要の規模がキャパシティに比べて大きいオーバーツーリズムの兆候もみられる。予め、将来に備えてこれらの点への対応が求められる。

台風などの災害時の対応も必要である。筆者は、調査のために2泊3日の予定で石垣島に行った。突然、熱帯性低気圧が近郊で台風が変わった。さて、予定の当日は帰れない。空港で航空便の空席待ちをしたが、次々と押し寄せる観光客の為に、予定日近くの帰路の航空便はとれない。代理店を通して席が確保されている。従って、5泊延泊する羽目になった。延泊の宿については、空港の案内で宿泊先一覧を渡されるが、電話は混線状態であつながらず、つながっても、旅行代理店が押さえていて、満室と断られる。通信メールだけがつながる。右往左往しているのは高齢者である。通信、ネットの時代を思い知った。台風が本格化したら、空港も閉鎖があり得るという。宿をとれないと死活問題である。高齢者のための緊急時の対応も求められる。台風が多い沖縄では、非常時の対応は重要と思われる。

離島などは、自然の保護が必要になる。維持管理の財源確保や立ち入り観光客の抑制に、入島税の導入や観光客数の抑制などの対策が求められる。西表島は、島全体が国定公園であるだけに、慎重な対応が求められる。多くの観光客はレンタカーを使うため、筆者が行った際には、特別天然記念物のイリオモテヤマネコの轢死事故が少なからず報告されていた。規制の総合的対策が求められる。離島の観光客数はリピーターの増加や離島ブームで増加傾向にあるが¹⁷⁾、自然豊かな沖縄の観光には、管理と保護が必要である。

2016年度の観光ビジョンについて、観光庁は、2030年の来訪外国人数を6,000万人とする目標を立てている。また、成田国際空港の滑走路の増設を予定している。これを受けて、2018年の第5次沖縄観光振興基本計画では、2020年の達成目標を、入域観光客総数1,200万人、うち、外国客数400万人、観光客一人当たり消費額93,000円としている。目標達成に期待したい。同時に、様々な問題への対処にも期待したい。観光需要全体の拡大

17) 前掲注13) 16頁。

にむけて、高齢化の進展を鑑み、産業波及も多いと思われる健康ライフの増進に関連する観光領域の拡大、増えゆく外国人来訪客のための多言語での対応、個人消費の拡大にむけての夜間タイムの伝統芸能を交えたイベント・公演の企画、火事で焼失した首里城を補うディスティネーションの拡大など、工夫が求められる。意識調査では、自然や景観、食事、人々の人情味などに満足度が高い一方、混雑する道路事情や通信事情に対する満足度は低いため道路と公共交通の改善、通信媒体の改善も求められる。来訪需要の旺盛な中国を後背に抱えるなど地理的優位性は強いのでアジアの各方面からの来訪者を拡大し、同時に西洋諸国からの来訪者を増加しなければならない。コンテンツや社会資本などハード面を改善しつつ、情報発信力の向上に努めねばならない。

Ⅳ 戦前の軽便鉄道と戦後のモータリゼーション

先に指摘したように、一連の問題状況の中で、交通問題は深刻である。以下、沖縄の交通事情に焦点を当てて、観光との関連で考察してみよう。戦前は、沖縄でも鉄道は整備されていたが、第二次世界大戦で壊滅したために、戦後の沖縄はモータリゼーション一色となった。

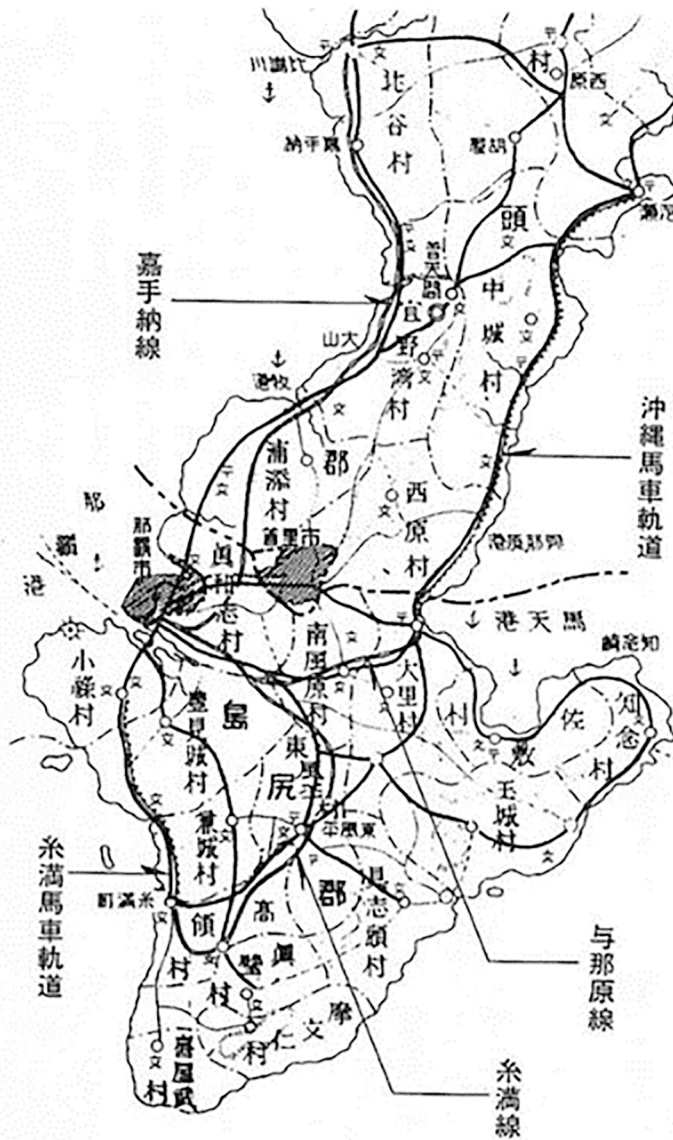
戦前の沖縄では軽便鉄道が運行されていた。正式には「沖縄県営鉄道」と称される。軽便の本来の読み方は「けいべん」であるが、市民からは「けーびん」「けーびんぐわー」と呼ばれ親しまれていた。軽便鉄道とは、鉄道の建設費や維持費を抑制するため、通常の線路幅（軌道軌間）である 1067mm に対し、それ未満の線路幅の鉄道であり、沖縄の軽便鉄道は、762mm の線路幅が用いられた¹⁸⁾。

沖縄県営鉄道の歴史は金城（2012）に詳しい。沖縄県営鉄道は 1914 年に創業し、与那原線（1914 年営業開始）・嘉手納線（同 1922 年）・糸満線（同 1923 年）、それに那覇駅から棧橋にのびる海陸連絡線があり、全延長営業距離は約 48km であった。沖縄県営鉄道の路線を含めた軌道系交通機関の運行図を図 4 に示す。

与那原線は那覇駅（旭町）を起点に東海岸の港与那原に至る約 10 km の路線であり、与那原港に陸揚げされる薪炭材を主とする生産物を那覇へ運ぶ役割を担った。建設に要した 30 万円は全額県債で支弁された。では、なぜ那覇・与那原間に最初に鉄道が敷設されたのか。与那原は沖縄本島東海岸側の近海を航行する山原船の碇泊港であり、沖縄本島の太平洋に面した中部・北部の村や太平洋に浮かぶ離島の物産の集積地であった。与那原に陸

18) 那覇市歴史博物館ホームページ（2020 年 1 月 26 日閲覧） 那覇市内史跡・旧跡詳細（軽便鉄道線路跡）。<http://www.rekishi-archive.city.naha.okinawa.jp/archives/site/%E5%9B%BD%E5%A0%B4%E8%BB%BD%E4%BE%BF%E9%89%84%E9%81%93%E6%A9%8B%E8%84%9A%E8%B7%A1>

図4 沖縄県中南部の軌道系交通機関運行図



出所) 金城 (2012) より引用

揚げされる薪炭材、樽材等の主な消費地是那覇であり、首里であった。反対に、積出しのため与那原に集荷される日用雑貨類は、主として那覇・首里から送り出された。

嘉手納線は、与那原線中の古波蔵駅で岐れ、嘉手納に至る約 22km (古波蔵・嘉手納間) の路線であり、那覇と国頭を結ぶ交通路の一部として貨客の輸送、ことに製糖会社の嘉手

納工場で製造される砂糖の輸送と原料の工場への搬入に当たった。建設に要した約 108 万円は国庫補助、県債・県費で支弁された。

糸満線は、与那原線中の国場駅で岐れ、島尻郡の中央部を通り糸満に至る約 15km（国場・糸満間）の路線であり、建設に要した 63 万円は全額国庫によって支給された。嘉手納線でも糸満線でも、駅の新設や側線の敷設による停留場の停車場への変更（駅の格上げ）の多くが、製糖との関係でなされているのをみるに、県営鉄道と製糖とは深く関わっていたことが理解できる。

昭和初期の沖縄の交通手段を概観すると、自動車、鉄道、電車、馬車、発動機船、山原船があり、人力車は主に那覇・首里を中心にして人員輸送に利用され、貨物運搬の荷馬車は物資の集散する那覇や与那原、大型製糖工場が建設されていた嘉手納に集中していた。時代の進展につれて物資の流通が増大し、大量輸送手段を必要とするようになり、鉄道建設が県議会で取り上げられ、鉄道の開通は県産業の発達にとって重要な役割を果たすものとして期待されるようになった。

沖縄県営鉄道の収入状況を見ると、鉄道の年間収入の中に占める貨物運賃は平均 15.6% であり、それ以外のほとんどを旅客運賃の収入が占めていた。製糖業との関係で資金をつぎこんだ割には、運賃収入の占める割合は少ないようである。

しかし、民営の乗合自動車企業の進出により、鉄道の客が自動車を利用するようになると、収入の約 83% を占める旅客収入を鑑みるに、鉄道経営上、旅客の誘致、確保にも多大な配慮を払わざるを得なかったようである。そこで沖縄県営鉄道は旅客用のガソリン車を採用した。1 日のガソリン車の那覇駅発の状況をみると、与那原線で 17 本中 10 本、嘉手納線で 16 本中 10 本、糸満線で 15 本中 8 本であり、過半をガソリン車が占めていた。

1914 年の営業開始以来、営業収入、利益金、旅客人員、貨物数量はほぼ一貫して増加した。太平洋戦争の勃発により、鉄道沿線に軍需工場が設置されると、ますます輸送量は増加し、日中戦争勃発当時に比べると、1942、1943 年には旅客人員の輸送で 90% 以上の増加であった。1943 年初めにおける沖縄県営鉄道の車両数は、機関車 11 両、ガソリン客車 20 両、貨車 81 両であり、鉄道の従業員数は 302 名であった。しかし、太平洋戦争中の沖縄戦で鉄道が破壊され、1945 年に休止した。

ここからは戦後のモータリゼーションとその問題について述べたい。

1972 年には、名護市を起点とする国道 329 号線が指定された。有料道路は、1975 年、名護市から石川市間での区間を「沖縄自動車道」としての使用がスタートした。その後、経済活動が活発化するに従い交通量も増加、現在に至る全国有数の道路渋滞地域となったのである。この道路渋滞を解消するため、2003 年に第三セクター運営による沖縄都市モノレール「ゆいレール」が開業する。なお、1975－1976 年に開催の沖縄国際海洋博覧会

では、会場内の交通機関として、新交通システムが導入されている。

沖縄県は基幹的公共交通システムである鉄道を有していない唯一の県である。戦後、本土では戦禍を被った鉄道の復旧が進められたが、米軍統治下にあった沖縄では、沖縄戦により壊滅した県営鉄道の復旧は行われなかった。さらに、広大な米軍基地の存在、基地周辺での無秩序な市街地の形成、広域道路網の整備の遅れ及び急激な自動車交通の増大などの歴史的・社会的事情は、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など様々な問題を生じさせている¹⁹⁾。

沖縄に、鉄道を中心とした公共鉄道がなぜ根付かなかったのか。第一に、27年の長い間、統治した米軍（米国）の交通観の影響である。米国国内は広大であるため基幹交通機関は航空輸送であった。陸上の公共交通の整備は希薄であり、2次交通・末端のアクセスの主軸は自家用車である。それ故、面積が狭い沖縄においても、2次交通は自家用車で充分と考える交通観が反映している。欧州が植民地としていた国と対照的である。第二に、沖縄本島は南北に細長く平野部が少ない地形であるため、地価が相対的に高いことである。さらに、沖縄本島には日本全体の7割の米軍基地が集中し、沖縄本島面積の15%をも占める。狭隘な面積故に、物価や所得に比べ地価が高い。このことが、公共交通の用地買収に支障をきたした。第二の点に関連があるが、面積が狭小で米国基地があるが故に、駅舎などの十分な公共交通施設を整備できず、自由な路線設定ができなかった点を挙げることができる。

戦後のモータリゼーションの普及は、上述のように様々な問題を生じさせている。しかし、生産年齢人口の大部分が免許を保有し、自家用車で移動が日常的な沖縄において、公共交通機関であるモノレール単独では渋滞の根本的な解決は難しい。そこで双方のメリットを組み合わせた移動方法であるパーク＆ライドが、モータリゼーションの進行した地域では有効と多くの研究者や行政は唱えてきた。しかし、この施策は、駅やバス停といった交通結節点に駐車場の立地が不可欠であるため、中心市街地など土地利用が高密度で展開している地域ではその運用が難しく、沿線地域の土地利用ならびに駅周辺駐車場の展開状況をみると、沖縄都市モノレールを用いたパーク＆ライドの機能は限定的といわざるを得ない。その要因は、①駅周辺の駐車場台数の絶対的な不足（パーク＆ライド目的での利用可能な駐車場の数は圧倒的に不足）、②モノレール沿線の高密な土地利用の制約である。また、これらの地区では幅員の狭い道路が展開しており、パーク＆ライドのように一定時間内に大量の自動車が駅周辺に流入を促進する結果、新たな交通渋滞の発生が問題になる（上江洲，2008）。しかし、2019年10月に延伸開業したたてこ浦西駅は、

19) 前掲注1)。

沖縄自動車道と浦添西原線バイパスに隣接し、駅周辺にパーク＆ライドの駐車場（約1,000台）が整備された。従来のように中北部から浦添市や那覇市に自家用車やバスで直接流入するのではなく、当駅でモノレールに乗り換える流れが新たに生まれ、パーク＆ライドの成功事例となり、問題となっている道路渋滞の緩和や環境負荷の軽減に効果が出ることを期待したい。

平日の渋滞時の交通速度（混雑時旅行速度）の低下も問題になっている。2014年度調査時に那覇市は時速15.9キロで、全国県庁所在地の中で最も遅かった²⁰⁾。筆者は2019年10月に実際に乗用車にて那覇市中心部を走行し、その現状を実感した。例えば、土産物店や飲食店が立ち並ぶ国際通りは日中であっても渋滞していた。海岸沿いを通行した際は那覇市の奥武山総合運動公園にてイベントがあり、その周辺の道路上（片側2-3車線）では何十台もの乗用車が左側1車線を占有する路上駐車が堂々に行われており、警察による取り締まりも私見の限りではなかった。鉄軌道がないというハード面のみならず、法令遵守意識や警察の取り締まりが弱いというソフト面も、酷い道路渋滞に拍車をかけているのではなかろうか。

近年、沖縄本島の公共交通の抜本的な改善のため、基幹バスシステム、TDM（交通需要マネジメント）施策など様々な施策の一体的な展開が必要であるが、その中で鉄軌道の導入は今後の公共交通改善の政策課題の一つと位置づけられている²¹⁾。

戦後70年余が経過した現在、モノレールの延伸が着々と進められ、2019年10月に首里ーてだこ浦西間が延伸開業した。一方、沖縄本島的那覇と名護を南北に結ぶ鉄軌道の検討がなされている。導入に当たり、初期の投資費用が多額になることから、県は公設民営による「上下分離方式」での事業着手の検討を進めている。筆者は、バリアフリーにかなう低床の高速・低騒音のLRTが望ましいと考えるが、それとて、導入資金の調達が課題となる。

V 観光と2次交通の現状・課題

交通は観光の目的行動を支える派生的な手段であり、近年では観光を含め、本源的な目的・需要としてとらえる向きもある。観光には移動が不可欠であるが故に、観光目的地までの移動を担う交通サービス、交通ビジネスが観光ビジネスの発展に果たす役割は大きい。交通サービスの利便性の向上は、観光地までの、さらに観光地内の観光客の移動を容

20) 琉球新報ホームページ（2020年9月15日閲覧）那覇市の14年度混雑時速度 16.9→15.9キロ（2015年10月23日配信）。<https://ryukyushimpo.jp/news/entry-159129.html>

21) 前掲注1)。

易にし、観光交流、観光需要の増大をもたらす。

交通は1次交通と2次交通に大別される。沖縄県の場合、1次交通は那覇と大阪、東京、札幌等の都市間を結ぶ航空が主体の全国ネットの高速交通ネットワークであり、2次交通は、当該観光地内の移動を担う地域交通ネットワークである。空港には鉄道、バス、タクシー等の地上交通が集積しているが、沖縄県ではレンタカーの利用が多いのが特徴的である。いずれも空港自体がその地域の交通拠点となっていることが多い。空港は航空輸送（1次交通）と地上輸送（2次交通）の結節点としての役割を担っており、沖縄県もその例に漏れない（塩見ほか、2017）。空港に到着した観光客は、空港からレンタカーやバス等の地上交通でそれぞれの目的地に向かうことになるが（逆も然りである）、こうした2次交通の充実が空港利用者や沖縄県訪問客の増加にもつながる。

2次交通の具体例として、沖縄で特徴的なレンタカーを取り上げて、その業界構造を考察してみよう。沖縄滞在中に利用した交通手段（2017年度）では、約6割の観光客がレンタカーを利用しており、夏季の繁忙期には7割にも上るという。一方で、タクシーとモノレールが約4割、観光バスと路線バスが約1割強の利用であり、レンタカーは他交通機関に比して高い²²⁾。

レンタカーを業務で使用する場合も考えられるが、沖縄県内のレンタカーは観光客による利用がメインであることから、観光用途とみなして論を進めたい。

近年、沖縄県外からの観光客（訪日外国人は除く）の旅行形態をみると、個人旅行やフリープラン型のパッケージ旅行が増加している。フリープラン型のパッケージ旅行にはレンタカー付の旅行商品が多く、インターネットの普及によりレンタカーの情報が事前に入手しやすくなり、予約が容易になった。また入域観光客数が増加していること、外国客の交通手段・旅行形態の変化を背景に、沖縄県でのレンタカー利用者は増加している（塩見ほか、2017；りゅうぎん総合研究所、2019）。

沖縄県のレンタカー業界は、事業者数や車両数、県外客へのレンタカー貸渡件数が順調に増えており、入域観光客数の増加がレンタカー需要の増加に寄与していると考えられる。

県内のレンタカー事業者数は、2007年度の290社から2017年度には703社と、10年間で約2.4倍に増加し、レンタカー車両数は、2007年度の20,439台から2017年度には37,327台と、10年間で約1.8倍に増加した。空港周辺にレンタカー会社の9割が立地しているといわれており、空港周辺から多くのレンタカーが発発・帰着している。

22) 沖縄県文化観光スポーツ部観光振興課（2019）「沖縄県における観光2次交通オープンデータ整備に向けた取組」。

国内客へのレンタカー貸渡件数は、2013年度の135万件から2017年度には161万件と、約1.2倍に増加した。一方で、外国客への同貸渡件数は、2013年（1～12月）には29,752件だったが、2017年度には238,552件と約8倍に増加した。国籍別にみると（2017年度）、韓国と台湾がそれぞれ全体の約4割弱を、次いで香港が約2割弱を占める。県内のレンタカー事業者数に占める沖縄県レンタカー協会の会員事業者数は1割にも満たず、会員事業者が保有するレンタカー車両数は県内のレンタカー車両数の約半分であることから、外国客へのレンタカー貸渡件数は実際にはもっと多いとみられる²³⁾。

このように活況を呈する沖縄県のレンタカー事業であるが、レンタカー事業に関する課題として、①レンタカーの貸渡手続きに時間を要していること、②空港・駅周辺の道路渋滞、③価格競争の激化、④従業員の不足、⑤駐車スペースの不足、⑥外国人利用者への対応、といった課題が挙げられる（塩見ほか、2017；りゅうぎん総合研究所、2019）。

観光立県を目指す沖縄県にとって、レンタカーを含め2次交通の課題解決は喫緊の課題となっている。

そこで、筆者は沖縄県文化観光スポーツ部観光振興課にヒアリング調査を行い、2次交通の課題、特に①②への対応策を尋ねた。県としては、①②への対応策として、那覇空港におけるレンタカー営業所までの送迎バスの乗り場の拡充と待機スペースの整備、観光客の分散化等を行っているとのことだった。特に観光シーズンである夏季ピーク期には送迎バス乗り場に次々と利用者が並んで道路に溢れるほどに混雑するオーバーツーリズムの様相を呈している。2016年度沖縄県実態調査結果によると、夏季ピーク期には送迎バス乗り場に470人程度の観光客が滞留した。そのため、送迎バス乗り場の接車帯の延伸が実施されており、接車できる送迎バスは2018年6月時点の最大9台から2019年12月末には20台となった。また、季節ピークを平準化させる施策も行っている。なお、オーバーツーリズムについての認識は、市区町村間で温度差があるという。

県としては、公共交通の利便性向上を図り、観光客に公共交通の利用を促進しなければ、観光客の満足度は向上しないと考え、様々な施策を行っている。沖縄県文化観光スポーツ部観光振興課（2019）によると、公共交通利用促進にむけた取り組みが動き始めており、具体例として、Google Mapでバスによる乗換案内の開始、観光2次交通オープンデータプラットフォーム（Okinawa Transit and Tourism Opendatabed Platform（OTTOP））の整備・公開が挙げられる。特に、欧米圏の観光客は環境に配慮した体験型の観光の割合が高く、アジア圏の観光客と比較してバスを利用する傾向があり、より高い効果が期待さ

23) 前掲注3)。

れる。

海外からの観光客はその国・地域の経済情勢や衛生状態、日本と当該国・地域との政治関係によって、来訪者数が減少するリスクがある。しかし、昨今の厳しい日韓関係をものともせず、沖縄県は韓国に対して沖縄来訪を呼び掛けている。これにより、琉球王朝時代から長きにわたり続く貿易・国際交流拠点という面の包容力ある沖縄県に、ますます多くの人々が魅了され訪れ、相互理解を深めていくであろう。筆者が2019年10月に那覇市の国際通りを訪れた際も、日本人はもとより多くの中国人や韓国人の観光客で賑わっていた。国際通りを賑わせる観光客は、那覇空港や那覇港から必ず何かしらの2次交通を用いて移動してきている。沖縄県の主要産業である観光を支える2次交通の課題を追い続け、解決策を提示する研究に意義があると考ええる。

VI 沖縄の宿泊事情——ホテル事情と民宿

沖縄県への訪問客の特性として、本土から隔絶した離島だけに、他県との周遊が少なく、時間とスケジュールの制約から、宿泊を伴う訪問が多いことが挙げられ、沖縄のホテルは本土からの訪問客と市場条件の動向によって左右されてきた。

戦後の初期は、訪問の目的は、戦災のいえぬ状況から、遺族団の戦跡参拝、ビジネス客、基地内の家族訪問が主で、この状態は1960年代まで続いた。このことから、沖縄への来訪者は宿泊を伴うとはいえ、宿泊は小規模のホテルであった。訪問が観光目的となったのは、1970年代の国際海洋博覧会が契機である（宮城、2010）。先行して開催された大阪万博の成功のノウハウが利用された。移動手段の発達もあって、旅行市場は大衆化した。島内ではモータリゼーションが普及し、島内移動は自家用車が主に使用された。本土からの移動は、大型化した航空機材が使用される。第1次沖縄振興計画でも、初めて観光を主要産業と位置づけた²⁴⁾。宿泊施設の供給量は拡大したが、博覧会後に需要が落ち込み、関係団体は南国の亜熱帯のイメージを展開する「沖縄キャンペーン」を展開した。

1980年代前半は、1970年代の2度のオイルショックにより需要は鈍化するが、「プラザ合意」を契機に円高になると海外渡航者が急増し、政府は、国民的市民の育成、貿易余剰を削減するために、「テンミリオン」計画を導入した。1990年に海外旅行者数は1000万人に達した。沖縄県訪問客数も1980年代後半にピークを迎え、その後落ち込んだものの、1990年に増加に転じる。先を見越し、1980年代初期から宿泊施設を拡張し、沖縄本島西海岸を中心に、リゾートホテルの展開が本格化の兆しをみせる²⁵⁾。リゾートホテルと

24) 沖縄県『第一次沖縄振興計画』1972年。

25) 典型的なものは、全日空系の万座ビーチホテルである。

は、主に立地条件による分類で、余暇を過ごす目的で観光地などのリゾート地に作られたホテルである。こうしたリゾートホテルの開発が本格化したのは、1980年代中期以降である。折からのリゾート法に影響を受けた第3次沖縄振興計画が策定された。航空輸送の一部規制緩和によって旅行の低廉化も進んだ。道路の整備が進み、レンタカーが普及し始める。レンタカーは、荷物の量が多い、移動時間が長い、交通が不便などの場合には有効な交通手段であるが、沖縄の場合、公共交通機関の利用が不便である理由に基づくことが多い。この頃には観光目的の来訪が本格化し、リゾートホテルの他、チェーンの大型ビジネスホテルやシティホテルが建設される。本土へ利益が還流するホテルの立地は、広域に広がる。利益の流出が問題にされ、ザル経済といわれるようになった。1990年代には、航空運賃の自由化と、旅行商品の低廉化が進み、これに伴い、リピーター客が増加し、宿泊施設が全体的に拡張する。

少し前のアメリカの同時多発テロにより需要減の影響を受けたが、2000年代後半以降は、需要は大幅に増加している。リピーターの増加とともに、インターネットの普及もあって、体験旅や個人旅行などが増え、旅行需要が多様化した。レンタカーの成長、ホテルサービスの高級化が目立つようになる。ラグジュアリーホテルの登場である。ラグジュアリーホテルとは、総合施設を備えた高級ホテルであり、料金帯も高い。一方、世界的な旅行ブーム、低廉な料金での需要も高まり、民泊も成長した。民泊は、民家が営む簡易的な宿泊施設であり、ホテルに比べて事業規模は小さく、家族経営の零細が多い。民泊新法による制限はあるが、潜在的に拡大すると予想される。ただし、沖縄では宿泊税が整備されていないこともあって、今のところ大きな伸びはない²⁶⁾。宿泊特化型ホテルも、台湾やインド系統の外資系のホテルも進出して、多様化し、業者間の競争が激しくなっているのがこの時期の特徴である²⁷⁾。1999年と比べ、2008年の那覇市のホテル収容は約1.4倍になっている。

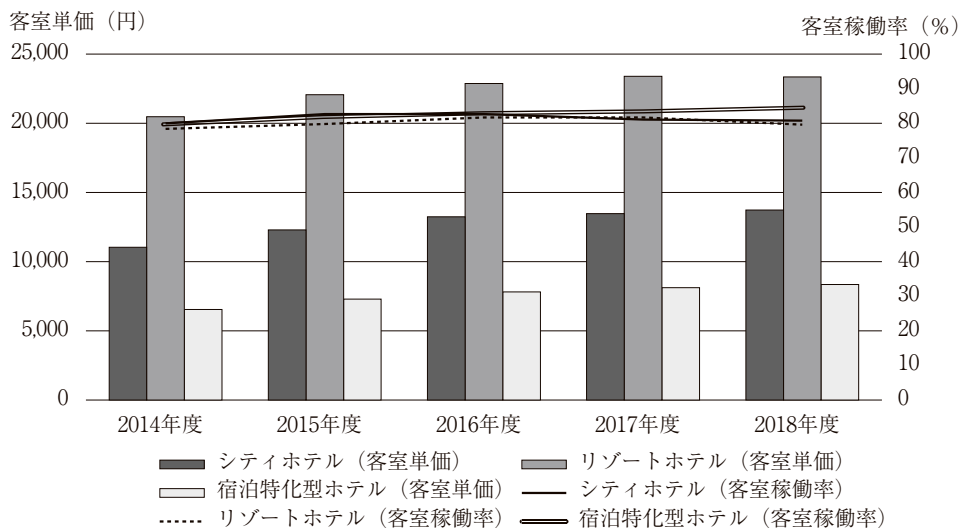
経営状況を見ると、2014年以降、民泊を除き、全ホテルタイプで客室稼働率は概ね8割前後の高水準である(図5)²⁸⁾。平均売上高は右肩上がりである。その構成をみると、シティホテルでは宿泊収入が52.2%、これに料飲収入の38.4%が次ぐ。リゾートホテルでは宿泊収入が60.6%、料飲収入が27.2%、宿泊特化型ホテルでは宿泊収入が90.1%、料飲収入が4.0%となっている。改装費用については、経年劣化対策や客室以外の改装も多

26) 前掲注15), 17頁。

27) マリオット、ヒルトンの参入とヒルトンの退出に次いで、ザ・リッツカールトンが2012年にオープンし、ヒルトンも再進出をした。

28) 沖縄振興開発金融公庫「公庫レポート」No.163, 2019年。

図5 客室稼働率、客室単価、の年次推移（ホテルタイプ別）



注) 客室単価及び消費税を含んでおり、2015年度以降は消費税増税（5%→8%）の影響を受けている。
出所) 沖縄振興開発金融公庫「公庫レポート」No.163（2019年）より筆者作成。

く、1億円以上の改装も年々多くみられるようになっている²⁹⁾。単価は、どのホテルタイプも微増傾向にある。営業費用では、人件費が大きな費目であり、次位は材料費である。さして大きな変動はなく、全体として安定収入を維持している。今後、増収を図るには、ホテル相互の競争の中で差別化を図らなければならない。人手不足に対して、需要増の見込みが強い。賃金上昇もやむを得ないであろう。今後、外国人を含め働きやすい環境の整備、ITを活用した生産性の向上が求められる。

Ⅶ 沖縄観光と環境

沖縄は1年を通じて過ごしやすく、動植物も生育しやすい。亜熱帯の高温多湿であり、離島を多く抱えているので希少種の動植物も多い。

地質構造は、ほぼ列島沿いに走る構造線によって、4つに区分される。本島北部は粘板岩などからなる名護層や砂岩などからなる嘉陽層で構成され、本島中南部は泥岩や珊瑚礁を起源とする琉球石灰岩で構成されている。紺碧の海に囲まれ、風光明媚である。

旅行者満足度の意識調査でも、景観や海の美しさが上位に挙げられている。沖縄はエコツーリズムの典型的な対象地に取り上げられ、最近では離島ツーリズムの典型的な対象地

29) 沖縄振興開発金融公庫「公庫レポート」No.160, 2019年。

となっている。エコツーリズムとは、環境省が「自然環境や歴史文化を対象とし、それらを体験し、学ぶとともに、対象となる地域の自然環境や歴史文化の保全に責任を持つ観光のあり方」と概念づけており（加藤，2019），琉球王朝時代からの文化と自然の融合はその存在意義に価する。自然豊かな島の点在も、離島ツーリズムに適合している。

沖縄の観光客の動向をみると、離島を始め自然・景観地観光の比率が高まっている。概して、観光と環境は関連している。観光に関連した環境問題も深刻になっている。旅行移動に伴う環境汚染、排出物、騒音問題、ゴミ問題、混雑問題、動植物の生息上の危機などである。

こうした環境問題に対して、国際的には1992年、国連環境会議、いわゆる地球サミットがリオデジャネイロで開催された。その後、国連や各国で多様な計画や対策が打ち出されている。基本的な姿勢は「サステナブル」で、次世代に資源の浪費や維持負担をかけない現世代の適正な資源の利用や使用の考え方である。目標項目も、議論され打ち出されたが、後に踏襲される。こうした考え方は、2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」に結実した。SDGsは、2030年までにあらゆる目標に到達することを目指している。大きく、経済、社会、環境に関することを目標としているが、17個の目標に集約され（以下の表3参照）、その具体的ターゲットとして169個の目標を掲げている。観光産業は、第1目標の貧困の解消のほか、ほとんどの目標に関連しているが、沖縄は特に、海の豊かさを守る第14目標と、陸の豊かさを守る第15目標が重要であると考えられる。こうした取り組みは、地球環境の危機の証である。沖縄の環境を悪化させているものに、公共交通が弱体であるが故の自動車公害の増大がある。主要観光地の慢性的渋滞と排ガスの拡散を軽減させるため、公共交通の整備と、規制システムの導入の検討が望まれる。

観光資源をコモンプール、公共財でとらえる考え方もある。社会費用の計測に含めねばならない。観光の誘発効果や波及効果はとらえられても、負の効果は軽視されている。こうした点から、負の効果の計測と費用便益計算が求められる（伊佐，2007；三木，2015）。

概念的には、第5次沖縄振興計画でも、景観の保全、危機対応等はとらえられている³⁰⁾。だが、計数的把握は今後の課題である。特に、離島は医療過疎、雇用の不全などを抱える。保活的な指標で、総合的にとらえねばならない。筆者が、西表島に滞在しているとき、観光客レンタカーによる国の特別天然記念物であるイリオモテヤマネコの轢死が少なからず報告されていた。対策として、管理体制の強化、立ち入り禁止、入島税などの市場的規制による量的制限が考えられる。双方ともにメリットとデメリットがある。経過的には、管理体制の強化が求められるが、条件次第では量的制限に踏み切る必要がある。入

30) 前掲注13) 33-36頁。

表3 SDGsの目標ならびに各目標と沖縄県の現状に関する筆者の意見

SDGsの各目標	SDGsと沖縄県の現状を分析した上での筆者の意見
1 貧困をなくそう	地域振興と本土との格差是正の歴史は古い。長い間、本土との所得格差、最低賃金の低位、厚い貧困層の存在が続いた。沖縄の子供の貧困率は29.9%と特に高い。生活のコストに比べて、所得が低い。生活保護も風聞から申請しにくい環境にある。県民所得が観光に大きく依存していることから、不安定所得であり、底上げが求められる。
2 飢餓をゼロに	飢餓は直接には関係はないが、離島が多く、そこでの島の生存と生活を支えている農業は、サトウキビなどの単一作物が多く、天災等のリスクに弱い。備えが必要である。観光の促進を通じた雇用の達成も求められる。
3 すべての人に健康と福祉を	離島を多く抱えており、施設や人材などが不十分なため沖縄県全体にわたって、医療サービスや福祉サービスの機会が備わっているわけではない。公的補助やITを使った支援が求められる。観光との関連で、医療・食事の改善、健康や保養の施設・環境の整備も求められる。
4 質の高い教育をみんなに	離島において高等教育機関が少ない。教育内容については、特に、持続可能性に結びついた環境・観光教育ならびに情報教育が必要である。観光協会での提供も望まれる。
5 ジェンダー平等を実現しよう	観光領域での雇用では、旅行代理店や航空CA、空港接客業務など、女性の優位性があるが、現場の運転業務や管理業務では女性が少ない。運転業務や管理業務でのIT活用を図ることにより、女性の雇用促進と昇進の促進が必要。
6 安全な水とトイレを世界中に	観光旅行者に対する安全な水の提供とトイレなどの衛生環境の向上が求められる。
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	太陽光や風力等を活用しやすい環境にある。再生可能エネルギーの促進が求められる。また、観光用地との融合と、観光産業領域での再生可能エネルギーの活用が求められる。
8 働きがいも経済成長も	観光に大きく依存しないイノベーションの促進を通じた製造業の促進と均衡のとれた経済発展が求められる。
9 産業と技術革新の基盤をつくろう	既存施設の活用。研究機関と民間企業の融合。バイオなどの開発・促進を。観光に関連した医療ツーリズムと健康・食事産業の革新を。
10 人や国の不平等をなくそう	本土との格差を是正。周辺アジアの諸国の人々との親睦の促進を。観光振興のための多文化主義を。
11 住み続けられるまちづくりを	沖縄は極端な自動車社会である。公共交通の促進と都市のコンパクト化が必要。観光による地価の高騰の抑制も必要。併せて、雇用機会の増進のための産業の振興を。
12 つくる責任 つかう責任	持続可能な責任体制のために必要。観光客の消費用品に伴う責任。
13 気候変動に具体的な対策を	自動車使用の抑制と公共交通の充実が求められる。観光面ではレンタカーと自家用車の使用の抑制。
14 海の豊かさを守ろう	観光客による海洋へのゴミ放棄の禁止、海洋資源保護のための観光客の立ち入り制限。海洋稀少生物の種と量の保護のための大量捕獲の制限。珊瑚礁群の保護。

15 陸の豊かさも守ろう	赤土流出の抑制制限。陸上の生態系の保全。天然記念物等の稀少生物の保護。観光客の入場の量的制限。
16 平和と公正をすべての人に	平和と安全保障のバランス。観光用地の確保。基地の弊害の排除。汚職排除と公正選挙。行政や企業のコンプライアンスとルールの確保。
17 パートナリシップで目標を達成しよう	観光領域で、NPO や公民連携の促進を。

出所) 筆者作成。

島税の徴収も、使途の有効な活用が求められる。

2020 年 8 月現在、コロナ禍により訪日外国人観光客も日本人観光客も激減という前代未聞の深刻な事態になっているが、コロナ禍のできる限りの早い終息を望みたい。

謝辞 ヒアリング調査に御協力頂いた沖縄県文化観光スポーツ部観光振興課に感謝申し上げます。

参考文献

- 伊佐良次 (2007) 「持続可能な観光と沖縄県における観光の産業関連分析」『地域政策研究』第 9 巻第 2・3 合併号。
- 加藤弘治 (2019) 『観光ビジネス未来白書』同友館。
- 上江洲朝彦 (2008) 「沖縄県那覇市におけるパーク＆ライドの課題と可能性」『日本地理学会発表要旨集 2008(0)』90 頁。
- 金城功 (2012) 『近代沖縄の鉄道と海運』株式会社おきなわ文庫。
- 国土交通省 (2017) LCC の事業展開の促進 平成 28 年度政策レビュー結果 (評価書)。
- 塩見英治・堀雅通・島川崇・小島克巳編著 (2017) 『観光交通ビジネス』成山堂書店。
- 古城利明編 (2006) 『リージョンの時代と島の自治 パルト海オーランド島と東シナ海沖縄島の比較研究』中央大学出版部。
- 三木潤一 (2015) 「コモンプール財としての観光資源の管理・運営—日本の地域の取組み事例から—」長峯純一 編著、『関西学院大学産研叢書 (38) 公共インフラと地域振興』中央経済社, 第 15 章, 274-290 頁。
- 宮城博文 (2010) 「沖縄県ホテル業の発展—訪問客の視点を通して—」『社会システム』第 21 号, 2010 年 9 月。
- 与儀博 (2011) 「沖縄の軽便鉄道と製糖の技術史」『一般社団法人日本機械学会講演論文集』39-40 頁。