

Title	国際観光地「宮古島」のための二つの挑戦：下地島空港 国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船 拠点整備事業
Author(s)	圓田, 浩二
Citation	沖縄大学法経学部紀要(30): 1-10
Issue Date	2019-03
URL	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12001/23969">http://hdl.handle.net/20.500.12001/23969</a>
Rights	沖縄大学法経学部

【論文】

## 国際観光地「宮古島」のための二つの挑戦

－下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船拠点整備事業－

Two challenges for international tourist spot “Miyakojima”

－ Shimochimajima International Passenger Terminal Improvement Project and Hirara Port International Cruise Ship Base Improvement Project －

圓田 浩二<sup>\*1</sup>

Koji MARUTA

専門分野：社会学

キーワード：宮古島、国際観光、海外LCC路線、クルーズ船、旅客ターミナル

**Keywords** : Miyakojima, international tourism, international LCC route, cruise ship, passenger terminal

### 要約

本稿では宮古島の国際観光地化問題について取り上げる。現在、宮古島では、海外LCC路線を呼び込もうとしている下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業、大型クルーズ船が接岸でき、クルーズ船の寄港を増加させようとする平良港国際クルーズ船拠点整備事業が進んでいる。この二つの事業について、関係者から詳しく話を聞き、この二つの事業の目的と開業時の見込みから、宮古島の国際観光地化が成功するのかどうかを検討する。そして、観光客200万人時代を想定する宮古島の将来の姿とその問題点を考察する。

### Abstract

In this paper, we will discuss international tourism in Miyakojima. Currently, there is an International Passenger Terminal Improvement Project in Shimochimajima, which is about to attract overseas LCC flights to Miyakojima. There is also a project to improve the base of Hirara Port International Cruise Ships which will make it possible for large cruise ships to be berthed and to increase the port's ability to receive cruise ships. Regarding these two projects, we will listen closely to the stakeholders, and we will examine whether Miyakojima will succeed as an international tourist destination, based on the goals of these two projects and the prospect of the island opening up. Then, we will consider the future of Miyakojima in the era of 2 million tourists and the possible problems.

## 1. 国際観光地「宮古島」への挑戦

現在、日本国全体で抱える問題として、超少子高齢化問題がある。「2015年時点 1億2,709万人の人口は、2053年に1億人を割り、2065年には8,808万人となる」[「日本の将来推計人口」国立社会保障・人口問題研究所 2017 p.9]。今後日本国はこの50年の間に人口の3割を失うと推測されている。

さらに、15歳から49歳の間に、平均して、一人の女性が一生の間に何人の子供を産むかを示す指標である合計特殊出生率は2015年時点で1.44となり、人口減少の原因となっている。また、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」において日本の平均年齢は2018年で47.4歳となり、世界一の高さを誇る。世界の平均年齢が28.2才[世界統計格付センター]なので、日本国民がいかにも高齢化しているのか、そして付随する問題として、日本国とその社会が少子化と若い働き手不足の問題を抱えているのがわかる。

現在、世界一のメガ人口都市圏で今後も人口微増が見込まれる東京・横浜都市圏（2018年3,805万人）は日本各地の地域（地方）から若くて優秀な労働力を集めていくことになる。大幅な人口減少が見込まれる日本国において、東京・横浜都市圏のような巨大都市圏に人口が地方から吸い上げられて、地方は衰退せざる終えない状況が容易に推測できる。

本稿で取り上げる沖縄県にある宮古島とその周囲の島々は、超少子高齢化問題にともなう地域の衰退と過疎化に対して、国際観光地化による地域経済と社会の活性化によって、この問題を克服しようとしている。宮古島は、世界的な観光ブームを受けて、東アジアや東南アジアからの航空路線の誘致やクルーズ船の寄港増加のための施策を打ち出している。具体的には、下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船拠点整備事業である。両方とも、現在工事が進んでいる。下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業は2019年3月30日に開港を迎え、平良港国際クルーズ船拠点整備事業はバース（船舶の係留施設）と旅客ターミナルが2020年4月に完成し、その運用が始まる。今後人口的に減少していこう国内観光客に頼らずに、現在ある観光業を存続させ、拡大させることに、その目的がある。

本稿では、この二つの事業を詳細に見ていくことで、事業の内容とその問題点を取り上げ、宮古島の国際観光地化の成否を探る。方法は、筆者が行った宮古島でのフィールドワークと、二つの事業の担当責任者へのインタビューである。

## 2. 宮古島の国際観光地化

宮古島は気候的に亜熱帯海岸性に属し、1981年から2010年までの平均で見ると、年間の平均気温は気象庁の観測では23.6度[気温と雨量の統計のページ]、一番暑い7月の平均気温が28.7度、一番寒い1月の平均気温が18.0度である。海水浴やシュノーケリングなどのマリレジャーが4月から10月まで楽しめる。ちなみに、年平均で、湿度80%、降水量2,200mmとなる。

「宮古島は沖縄本島から南西約300km、東京から2,000km、北緯24度～25度、東経125度～126度を結ぶ網目の中に位置する宮古諸島（宮古島、池間島、来間島、伊良部島、下地島、大神島、多良間島、水納島）の中の主島です。人口は約55,000人、総面積は164平方kmで沖縄本島の13分の1です。人口の大部分は平良港を中心とした平良地区に集中しています」[株式会社たけしゅう 宮古島ねっと <http://www.miyakozima.net/gaiyo/gaiyo.php>]と書かれているように、

平良地区を除けば、のどかで緑の風景が広がる、凹凸のない、平らな島である。天然の観光資源（ビーチや珊瑚礁など）を生かしたオンシーズンのマリントゥリズムだけでなく、オフシーズンには冬場の暖かさを生かしたゴルフや各種スポーツイベントで盛り上がるスポーツツーリズムの島でもある。代表的なイベントは、1985年から続く全日本宮古島トライアスロン大会が有名である。

宮古島の入域観光客数は、2014年まで40万を超えるか超えないかであったが、2015年度（2015年4月から2016年3月まで）に51.3万人、2016年度に70.3万人、2017年度に98.8万人、2018年は10月時点において79.1万人で、2017年度ベースで約29.4万人以上の数字が見込まれるので110から120万人の入域観光客数が見込まれる。

近年における宮古島の観光客増は、航空会社のJALとANAが国内主要4空港（羽田空港、関西空港、中部空港、福岡空港）からの直行便を運行したことと、東アジア（中国大陸、香港、台湾など）から寄港する大型クルーズ船から降りた外国人観光客の増加に起因する。クルーズ船からは、2017年度には約36.4万人が宮古島に降り立っている。これは2017年度の入域観光客数の約37%にあたる。宮古島の観光客増に、外国人観光客数が大きく寄与していることがわかる。来航したクルーズ船は147隻〔宮古毎日新聞 2018.4.12〕で、大きな船になると、一度に4,500人が宮古島に上陸することになる。2017年7月12日に寄港したゲンティン・ドリーム号（15万トン）は、乗客4,449人を乗せていた。

このクラスの船になると、港の岸壁に接岸することはできず、沖合に停泊して、テンドーボート（船と港を行き来するのに使われる小型船）で乗客を輸送することになる。現在臨時で利用している下崎地区はもともと砂・砂利・鉄くず・アスファルトなどを移出・移入していた場所で、風が強いときは砂埃が舞い、ダンプカーなどの車両の乗り入れも多い場所である。

また、クルーズ船は昼間に停泊し、夜に移動するので、夜に宮古島の宿泊施設を利用することはない。下船した乗客の目的は観光と食事、ショッピングである。しかし、滞在時間が限られ、短い滞在時間だと4時間などの場合もあり、クルーズ船からの外国人観光客は宮古島でそれほど多くの消費をするわけではない。

現在の宮古島におけるクルーズ船観光は以上のような問題を抱えている。次節では、下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船拠点整備事業とを見ることで、国際観光地を目指す宮古島の試みを考察してみよう。

### 3. 空と海からの海外観光客誘致事業

宮古島は琉球弧の一部で、文字通り離島である。そのため、観光客を含め外部の人は、空路か海路で宮古島に入ることになる。現在、宮古島では、空路と海路からの新たな入域観光客を獲得しようとして、その整備事業を行っている。それぞれの整備事業について詳しく見てみよう。それぞれ1時間程度の話をうかがった。下地島エアポートマネジメント株式会社のAさん、沖縄総合事務局平良港湾事務所のBさんとCさん、観光協会のDさんにはお忙しいところ時間を取っていただき、この場を借りて、お礼を申し上げておきたい。

#### 3-1. 下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業

2018年11月29日に、下地島エアポートマネジメント株式会社を訪れ、航空営業部A氏に資料を

参照しながら、約1時間話をうかがった。

下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業は、三菱地所が子会社として「下地島エアポートマネジメント株式会社」を作り、下地島空港旅客ターミナルビルを、2017年10月11日に着工、現在建設している。うたい文句は「空港から、リゾート、はじまる」である。

2019年3月30日には国内LCC会社のJetstarジャパンが成田空港－下地島空港間（A320型機、180席）に就航する予定である。成田空港を経由して外国人観光客が



画像1 下地島空港と旅客ターミナル完成予想図

利用してくれることを期待している。香港、韓国、台湾などの海外の航空会社とも協議中であり、1日1便のLCC就航で、搭乗率75%で年間5万人、年間約39億円の観光消費額を予想している。つまり、1日5便のLCCが海外から来るようになれば、年間約200億円の経済効果が期待できる。2021年には約30万人、2025年には約57万人（1日6往復）を目標としている。他にもプライベートジェット機の相当数の到来の需要を想定している。参考としたのが、タイのサムイ島で、年間350機のプライベートジェットが2015年に飛来していた。

下地島空港は、今は伊良部大橋によって宮古島と陸続きとなったが、以前は離島である伊良部島に隣接する下地島に1979年に建てられた空港である。この空港では、航空会社のJALとANAがパイロットの育成するための訓練を行っていた。フル・フライトシュミレーター（模擬飛行装置）の発達や、航空機の自動運転化によって、実地訓練を下地島空港で行う必要性がなくなり、JALが2012年、ANAが2014年に飛行訓練を中止している。ほとんど使われることがなくなった

（2015年と2016年に十数名程度の利用があった）下地島空港を再活用しようと、空港を管理している沖縄県が2014年度に事業者を公募し、三菱地所が選定された。三菱地所はこの空港への旅客ターミナル建設を提案した。その提案では2018年5月に開業予定であった（工事は大幅に遅れたことになる）。宮古空港は大手航空会社のJALとANAが1日各20便を就航させておりキャパ的には限界となっているので、下地島空港の国内LCC便と海外LCC便での利用は宮古空港と競合することはない。

以前離島でフェリーでの行き来が必要であったが、宮古島と伊良部島が橋でつながったことにより、宮古空港や市街地である平良地区に、車を運転しておよそ30分で行き来できるようになった。これからの観光需要に大きな伸びしろがあることと、動線が確保されたことも、大手企業である三菱地所が手を上げた理由ではないだろうか。

総事業費について、A氏に尋ねてみたが、「二桁億円」とだけ教えてもらった。やはり、企業秘密と言うことで、明確な回答を得ることができなかった。補助金は国から沖縄振興特別推進市町村交付金事業（一括交付金）の中から宮古島市が「下地島空港および周辺用地の利活用」目的で2017年度当初予算から5億円の補助金 [宮古毎日新聞 2017.3.1]、経産省資源エネルギー庁から使うエネルギーと発電するエネルギーがほぼ同じになるネット・ゼロ・エネルギー・ビル実証事業（ZEB）から1億4,700万円の補助金を得ている。

下地島空港国際線旅客ターミナルの特徴は地上1階建てで、木材建築のシンプルな構造をもっていることである。敷地面積31,580平米に対して施設面積は13,840平米で、緑に囲まれ、自然の光や風を取り込める空港施設で、リゾート感を演出している。また動線は、搭乗手続きー保安検査場ーフードコート\*2&ラウンジー国内線/国際線出発ゲートと、利用者にわかりやすい構造となっている。また建物の特徴として、CLTの活用とZEBの利用を謳っている。

CLTはクロス・ラミネーティッド・ティンバーの略で、木材を用いた構造用集成材である。エコの取り組みとして、挽き板を直行するように接着しているのが特徴である。快適な室内環境を保ちながら、高断熱化で直射日光を遮蔽でき、太陽光などの自然再生可能エネルギー利用を用いた、省エネルギー性能の高い建物の新築・改築等を行う建築を目指している。林野庁から補助金を受けて、このCLTを空港ターミナルとして全国で初めて、屋根の構造材として使った。その量は1棟当たりでの使用量としては日本一となる[宮古毎日新聞 2017.10.12]。ZEBは太陽光発電等により自然再生可能エネルギーを創ることで、年間で消費する建築物のエネルギー量を大幅に削減することのできる建築物（一戸建てなどではない）である。下地島空港旅客ターミナル施設では68%の一次エネルギーを減らす計画である。

2019年3月30日開業予定の下地島空港は雇用を100名以上生み出すと言う。すでに、下地島や伊良部島では、海岸部に、ホテルやヴィラ、コテージの建設が随所で見られ、空港の開業に期待している人々も多い。

下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業の問題点は空港の開業時間が8時から19時30分までであることにある。例えば、羽田や成田では海外便が夜間に出発し、朝に目的地に到着するように運航されている。長時間のフライト中は睡眠し、現地に朝方に到着し、観光やビジネスを行う。現在の空港の営業時間では海外便と言っても、近隣東アジア（台湾、香港、中国大陸沿岸部、韓国など）から飛行時間1時間から3時間程度の航空便しか呼び込めず、経済発展の著しい東南アジアや南アジア、富裕層の多い中東やヨーロッパ、北アメリカ大陸からの航空便を呼び込めない可能性がある。キーコンセプト「空港から、リゾート、はじまる」は富裕層をターゲットにしたものだが、これがうまくいかない可能性がある。今後の海外航空路線の呼び込みと運航が成功するかどうかにかかっている。

### 3-2. 平良港国際クルーズ船拠点整備事業

2018年11月30日に、沖縄総合事務局平良港湾事務局を訪れ、工務課部BさんとCさんとに資料を参照しながら、約1時間話をうかがった。

平良港国際クルーズ船拠点整備事業は、2016年10月7日に「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書」募集が開始され、宮古島市とカーニバル社が応募した。カーニバル社（カーニバル・コーポレーション&PLC）は、現時点（2018年末）で、世界



画像2 クルーズ岸壁完成予想図

最大のクルーズ客船の運航会社であり、10のクルーズ船ブランドをもち、アメリカ合衆国のマイアミとロンドンに拠点を置いている。宮古島市とカーニバル社との関係は、宮古島市長をカーニバル社の副社長が2016年以前に表敬訪問したことから始まっている。2019年1月31日に、官民連携による国際クルーズ拠点に平良港が選定され、同年9月30日に平良港国際クルーズ船拠点整備事業の起工式が行われた。

総事業費は92億円で、港湾整備事業費が85億円、カーニバル社がそのうち7億円を支出し、宮古島市が事業費の5-10%を負担する。カーニバル社は7億円で旅客ターミナル建設を行う。事業の中心は、22万トン級のクルーズ船が接岸できる長さ1.2キロに及ぶ岸壁と臨港道路の建設<sup>\*3</sup>にある。2020年4月にバースと旅客ターミナルの共用開始する予定である。2020年にはカーニバル社が190回、他社が60回、合計250回のクルーズ船の寄港、計60万の外国人観光客の下船を予測している。

上で紹介したゲンティン・ドリーム号（15万トン）クラスの船になると、岸壁に接岸できず、沖合に停泊して、テンドーボートを使って、ピストン輸送で乗客を上陸させねばならない。この時間が長い場合2、3時間かかることもあり、乗下船で5、6時間かかり、そのため宮古島の滞在時間も短くなる。平良港国際クルーズ船拠点整備事業はこの問題を克服し、より大きなクルーズ船とその乗客を受け入れることを可能にする。また、地形の平らな宮古島は、冬期の季節風（北東の風）の影響を受けやすく、操船をしやすくするためにも、岸壁の向きを変更する必要がある。

工事の進捗率は、2018年11月30日時点で、約50%と聞いた。2018年10月に「宮古島クルーズ船誘致・受入環境整備連絡協議会」を、もともとあった「宮古島クルーズ船誘致連絡協議会」を改名して、設立し、協議会への沖縄総合事務局運輸部の参加、作業部会（陸上交通部とCIQ等部会）を設置した。CIQとは、税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）の頭文字を取ったもので、その機関や施設を指す場合もある。国境を越えた人や物の移動、つまり海路や空路からの出入国と物流において必要であるとされる手続きである。平良港では旅客ターミナルでのCIQ施設の設置を考えている。このように、宮古島とその周辺の島々を巻き込んだ平良港国際クルーズ船拠点整備事業であり、宮古島市が力を注いでいることがわかる。

また、この事業は官民連携による国際クルーズ船拠点の形成であり、平良港以外に、横浜港（横浜市）、清水港（静岡県）、佐世保港（佐世保市）、八代港（熊本県）、本部港（沖縄県）が存在する。日本国が指定した港湾において、民間資本による受け入れ施設整備を促す事業である。「世界やアジアで半分のシェアをもつ」[沖縄総合事務局平良港湾事務局「平良港 概要資料」2018年11月 添付資料] カーニバル社が連携できたことは完成後のクルーズ船来港数の増加も期待できる。2026年には310回の寄港を目標としている。

さらに、宮古島市はみなとまち宮古再生プロジェクト検討委員会を立ち上げ、観光客150-200万人時代の到来に対応して、「まちづくりゾーニング」を長期構想で検討している。この案では、将来的に、平良港周辺を3つのゾーン「緑地・海洋レクリエーションゾーン」、「交流拠点ゾーン（賑わい関連）」、「交流拠点ゾーン（クルーズ関連等）」に分ける構想である。このように、平良港国際クルーズ船拠点整備事業にともなって、他の事業も動き出している。

課題としては次のような問題がある。現在クルーズ船1隻あたり係船料として、1トンあたり岸壁3円、沖合2円を徴収しており、ゲンティン・ドリーム号（15万トン）クラスの船になると

沖合停泊で30万円になり、平良港国際クルーズ船拠点整備事業が完成すれば岸壁の係船となり、45万円の収入となる。しかし、現在建設中の岸壁は長さ1.2キロあり、カーニバル社が建設予定の旅客ターミナルまで、クルーズ船の乗客を、シャトルバスで、1.2キロ以上の距離を運ばなければならない。この費用をどのように負担するかという問題も解決されていない。

また、クルーズ船観光客は、宮古島の場合一人15,000円を使っているが、那覇の場合一人28,000円を使っているという調査結果もあり、島内ツアーの開拓や決済手段の改良など、観光消費額を引き上げる余地がある。

最後に、2018年11月30日時点で、カーニバル社が建設する旅客ターミナルの場所が当初予定した場所ではなく、臨港道路が陸地につながる地点に建設したいという意向が強く、交渉が難航している。観光協会のDさんに話を聞いたところ、当初は、新バースから少し離れたところに、宮古島市が土地と人を提供するので旅客ターミナルを作ることで合意していたが、カーニバル社はバースのすぐそばに建設したいと言う要望が出ている。できれば、クルーズ船から旅客ターミナルまでの動線を短くしたいというのが、カーニバル社の意向のようだ。そのため、旅客ターミナルの建設はまだ行われていない。この問題は解決可能な問題（カーニバル社が手を引くということはない）であるが、下船からシャトルバスでの移動、旅客ターミナルでのCIQ手続き、そして観光となると、できれば、その動線（移動距離）は短い方が良いだろう。

### 3-3. 相乗効果

下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船拠点整備事業は開業が近づきつつある。事業計画書にあった下地島空港57万人、平良港国際クルーズ船ターミナル60万人が実現すれば、「フライ&クルーズ」といった、クルーズ船で宮古島にやってきて、一週間滞在して、下地島空港からLCCで日本国内や海外に移動する。その逆もしかりで、海外からLCCでやってきて、平良港から、日本国内の各地へのクルーズ船で観光するという形もあり得る。要するに、外国人観光客の移動に関する選択肢が増えることになるので、相乗効果が期待できるだろう。

### 4. 今後の課題

3節で見たように、下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船拠点整備事業との二つの整備事業を資料とその関係者のインタビューから見てきた。宮古島の国際観光地化は、この二つの事業の進捗状況（下地島空港国際線旅客ターミナルの開業は当初2018年5月であった）を見る限り、成功するだろう。2019年の3月30日の下地島空港国内線の就航と海外LCC路線の呼び込み、2020年4月の平良港国際クルーズ船ターミナルの開業で、その何年後かには観光客150-200万人時代を想定しなければならない状況になっている。事業計画書にあった下地島空港57万人、平良港国際クルーズ船ターミナル60万人が実現すれば、上の数字は決して難しい達成目標ではない。

この二つの事業がほぼ同時期に完成するのは、偶然であったようだ。筆者は、当初誰か「絵を描いた人がいるのではないか？」と勘ぐっていたが、そのような人物や企業は存在しなかったようだ。そして、ほぼ同時期に空路と海路の整備事業が行われ、開業することは、宮古島にとってタイミングが良いことであった。それも、宮古島の地理的な優位性と、マリンツーリズムに關す



る観光資源が豊かで、アジアを代表する「ビーチリゾート」になり得る可能性があるからである。三菱地所もカーニバル社もこのことを念頭においての、投資と事業展開であった。

それゆえ、今後の課題は次の二点に集約されると筆者は考える。一つ目は受け入れ問題である。もう一つは観光資源の保護と持続の問題である。それぞれ見てみよう。

受け入れ問題は着々と大型ホテルなどの建設が進んでいる宿泊施設のことでなく、観光客を受け入れる地域住民の問題である。観光協会のDさんに尋ねたところ、宮古島市が次の観光計画を作成中で、住民へのアンケート調査を行った。その結果、観光振興に対して、宮古島の島民の約半分が反対していることがわかった。騒音、レンタカーによる交通事故などの治安の問題と交通、買い物に対するストレスの問題を重要視しているようだ。拙稿「沖縄県宮古島におけるクルーズ船観光の現状と地域社会の変容」でも述べたが、地域住民の中には2015年から始まった観光客増加と国際観光化に対応できずにいる。ただし、筆者がインタビューしてみたところ、飲食店や小売業者には大きなビジネスチャンスととらえる者もいる。この問題をどうするかである。

例えば、「宮古島くるりんバス」は2018年4月2日から9月28日まで運行していた乗り合いタクシーである。区間は宮古島空港から平良港までで、市街地の平良地区の各所を巡回するもので、一律500円で利用できた。そのチラシには「観光客の急増で、タクシーなどの二次交通手段が不足しています。観光のお客様には空港と中心街を結ぶ便利な移動手段として、地元のお客様には、手軽に利用できる生活の足としてご活用ください」とある。しかし、周知が徹底せず、利用者も少なく、継続事業とはならなかった。このように、行政が観光客増加の問題を把握してその対策を行っているが、住民はそれを知らないという問題があった。このように、行政と地域住民との間に観光客増加に対する理解度の違いとその温度差が現れている。

この問題に対しては、海外の離島観光地のように、ゾーニングを行うことで、対応していくしかないを考える。観光客と地域住民のゾーニング分けには、自然経過的なものと人工的（政策的）なものがある。自然経過的なものは、市街地やビーチ周辺の商業施設や宿泊施設に観光客が集まり、地価や不動産の賃貸料金が上がり、そこに住んでいた地域住民は価格の高騰に耐えきれず土地や家屋を売り払い、そこから離れて暮らすという、時間のかかる自然的な流れである。人工的（政策的）なものは、行政



画像3 グアムのビーチの海水汚染  
2014.6.22 筆者撮影



画像4 台湾・澎湖諸島 山水ビーチ  
サンゴではなく砂のビーチ 2018.11.3 筆者撮影

が積極的にゾーニングを推し進めるものである。優遇税制や補助金制度を使って、人為的にゾーニングを進めていく。宮古島の場合、沿岸部を観光客が利用し、内陸部に地元住民が暮らすという形になるのではないだろうか。

観光資源の保護と持続の問題は、沖縄本島や、アメリカ合衆国のグアム島（画像3）、マレーシアのランカウイ島、台湾の澎湖諸島（画像4）で筆者が見てきたように、ビーチリゾートの衰退につながる。2018年に45歳の宮古島で育った人に話を聞いたところ、子供の頃にはビーチで遊び、ウニを捕って食べていたという。現在ではウニは姿を消し、人による海の生態系への影響は少なからずある。一昔の前の沖縄本島（沖縄海洋 国際博覧会が始まる1975年以前）は天然ビーチが沿岸部を各所にあったが、今は本島のビーチのほとんどが人工ビーチで、サンゴもなく水質もよくない。沖縄本島に来た観光客は「手つかずの天然ビーチ」で遊びたいければ、日帰りなら慶良間諸島（渡嘉敷島や座間味島など）に行かねばならない。

宮古島の天然観光資源であるビーチや珊瑚礁は、今後の観光客増によってオーバーユースを避けることはできず、資源の価値が損なわれていくだろう。そのためには、保全費用として、目的税の導入が考えられる。例えば環境税として観光客一人あたり1日滞在で100円を徴収する。100万人の観光客が平均3日滞在すると想定しても、3億円の収入が見込まれる。下水の処理や美化活動に当てる。宮古島には、地元住民や観光客が利用していないビーチも数多くあり、与那覇前浜ビーチや砂山ビーチなどに観光客が集中しない工夫も必要になってくるだろう。

下地島空港国際線旅客ターミナル整備事業と平良港国際クルーズ船拠点整備事業との二つの整備事業によって、外国人観光客の増加は急増し、宮古島の国際観光地化は加速度的に進んでいくだろう。観光客150-200万人時代を想定して、宿泊施設の確保や決済手段の改良のみならず、地域住民の理解を得て、観光資源の開発と保全、上下水道の整備と確保（宮古島の水資源は地下ダムによる地下水の貯蓄に頼っている）に努めていかねばならないだろう。

## 謝辞

本研究は、文部科学省による科学研究費助成事業、課題番号17K02151、「沖縄・宮古島におけるマリンツーリズムに関する観光社会学的研究」による研究成果の一部である。

\*<sup>1</sup> 沖縄大学 法経学部 教授。

\*<sup>2</sup> フードコートは食事とカフェ・バーの店を開く予定である。沖縄UDSに業務を委託する。

\*<sup>3</sup> 施工の流れは、泊地（水深10m）、岸壁（水深10m）、臨港道路（約1.2km）となる。旅客ターミナルの建設はカーニバル社の施工となる。

## 文献

- 青木康容 2012 「八重山諸島における離島振興事業」 杉本久未子・藤井和佐編 『変貌する沖縄離島社会—八重山にみる地域「自治」—』 ナカニシヤ出版 pp.162-175  
 MacCannel, Dean (2012), *The Tourist*, University of California Press. [安村克己ほか訳 (2012) 『ザ・ツーリスト—高度近代社会の構造分析—』 学文社]

- 圓田浩二 2006 「沖縄への本土移住者たちー「ダイビングの島」の発展と変容ー」 三浦耕吉郎 編『構造的差別のソシオグラフィ』世界思想社 pp.274-299
- 圓田浩二 2007 「海洋観光資源の保全の試みに対する社会学的考察ー座間味村におけるダイビング・ポイントの利用と保全を事例としてー」『沖縄大学人文学部紀要第10号』 pp.65-76
- 圓田浩二 2011 「排除と共生ー座間味村のダイビング・ショップ問題ー」『沖縄大学人文学部紀要第13号』 pp.41-51
- 圓田浩二 2017 「沖縄県竹富島におけるリゾート開発と環境保全に関する社会学的研究」『沖縄大学法経学部紀要第26号』 pp.1-10
- 圓田浩二 2018 「沖縄県宮古島におけるクルーズ船観光の現状と地域社会の変容」『沖縄大学法経学部紀要第28号』 pp.25-38
- Urry, John & Larsen, Jonas, 2011=2014, *The Tourist Gaze3.0*, Sage Publications : 加太宏邦訳『観光のまなざしー現代社会におけるレジャーと旅行ー』 法政大学出版局

#### 参照ウェブページ

- 株式会社たけしょう 宮古島ねっと <http://www.miyakozima.net/gaiyo/gaiyo.php> (2018.12.20 閲覧)
- 気温と雨量の統計のページ 「沖縄県 宮古島の気温、降水量、観測所情報」 <https://weather.time-j.net/Stations/JP/miyakojima> (2018.12.20 閲覧)
- 宮古島市 「宮古島市の入域観光客数」 <http://www.city.miyakojima.lg.jp/gyosei/toukei/kankouyaku.html> (2018.12.20 閲覧)
- 宮古毎日新聞 2017.3.1 「下地島空港 開発補助に5億円」 <http://www.miyakomainichi.com/2017/03/97585/> (2018.12.20 閲覧)
- 宮古毎日新聞 2017.10.12 「下地島空港 国内外エアライン誘致／三菱地所」 <http://www.miyakomainichi.com/2017/10/102780/> (2018.12.20 参照)
- 宮古毎日新聞 2018.4.12 「年間寄港回数は147回／17年度クルーズ船実績」 <http://www.miyakomainichi.com/2018/04/108302/> (2018.12.20 閲覧)
- 宮古毎日新聞 2018.9.30 「平良港国際クルーズ拠点整備事業 起工式の開催」 <http://www.miyakomainichi.com/2017/10/102555/> (2018.12.20 閲覧)
- 沖縄総合事務局平良港湾事務局 2018.11 「平良港 概要資料 添付資料」 (2018.12.20 参照)
- 世界統計格付センター 「世界・中央年齢ランキング (WHO版)」 <http://top10.sakura.ne.jp/WHO-WHS9-88.html> (2018.12.20 参照)