

2025年度インターゼミ サービス・エンターテインメント班

多角的に捉えた地域活性化
～沖縄の過去・現在・未来～

大学院生：正岡涼

学部生：井上慶太郎、吉川侑希、吉川莉里、笹岡宗史、
芦名瑞紀、白木俊輔、西田慧、久保裕睦、小林沙紀

指導教員：バートル、大竹英理子、宮本純至

目次

- 第1章 はじめに
 - 第1節 研究の背景と目的
 - 第2節 先行研究の整理と本研究の位置づけ
- 第2章 沖縄の現状
 - 第1節 沖縄の歴史
 - 第2節 沖縄の基地問題
 - 第3節 沖縄経済の統計と特性
- 第3章 沖縄経済課題
 - 第1節 観光業の抱える課題
 - 第2節 物流の抱える課題
 - 第3節 北部経済の抱える課題
- 第4章 既存研究の論理的枠組み
 - 第1節 持続可能な沖縄経済を捉えるための分析指標
 - 第2節 観光と産業連関の分析視点
 - 第3節 本研究における分析枠組み
- 第5章 観光産業と持続可能な地域経済
 - 第1節 過去の観光振興施策の効果検証 — 成果と限界の分析 —
 - 第2節 観光振興策の成果と残された限界
 - 第3節 観光偏重による脆弱性と構造的課題
 - 第4節 スポーツツーリズムと地域活性化
 - 第5節 JUNGLIA OKINAWA の観光施策
 - 第6節 沖縄本島南部、離島の観光状況
- 第6章 ハブ機能と広域連携の可能性
 - 第1節 ハブ機能整備による将来予測
 - 第2節 マクロ視点のハブ機能の分析
 - 第3節 沖縄における共同売店と地域活性化
- 第7章 北部「地域内経済循環モデル」の構想
 - 第1節 北部振興をめぐる構造的課題の再整理
 - 第2節 北部「地域内経済循環モデル」の構想
 - 第3節 北部振興に関する政策的提言
- 第8章 持続可能な沖縄経済に向けた提言
 - 第1節 観光課題に対する提言
 - 第2節 ハブ課題に対する提言
 - 第3節 国際拠点による情報発信の課題と提言
 - 第4節 教育・観光人材育成、情報発信などの展望

第9章 結論と今後の課題

第1節 研究の総括 — 観光・ハブ機能・北部、それを下支えする人材育成の四者接続

第2節 今後の課題

参考文献

第1章 はじめに

1-1. 研究の背景と目的

沖縄県の1人当たり県民所得は、内閣府が取りまとめた県民経済計算に基づく統計において、27年連続で全国最下位となっている（日本銀行那覇支店、2018）。一方で、沖縄県の入域観光客数はCOVID-19による落ち込みを経た後、2024年度に966万8,800人と、対前年比17.4%の増加を示し、過去3番目の水準となるなど、パンデミック後も観光業の拡大・回復傾向が継続している（沖縄県、2025）。

本研究では、観光業の拡大が続いている沖縄県に焦点を当て、持続可能で自立的な経済構造へ移行の方法論を考察し、政策的提言を行うことを目的とする。沖縄では観光産業が県内総生産の大部分を占め、地域経済を支える主要な柱となっているが、その成長が必ずしも所得水準や雇用の安定につながっていない点が課題とされている（内閣府沖縄振興局、2023）。この背景には、観光収益の域外流出や産業間連携の弱さなど、域内経済循環率の低さが関係していると考えられる（日本銀行那覇支店、2018）。本研究で沖縄を取り上げる理由は二点ある。第一に、沖縄は歴史的・地理的・制度的に本土とは異なる発展過程をたどっており、戦後の基地経済や復帰後の振興策、そして観光産業の急速な拡大など、複合的な経済構造の変化を経験してきた点で分析価値が高い。第二に、近年は観光需要の質的变化や人口動態の変化、物価上昇など、経済環境が大きく転換する局面にあり、成長の持続性と地域の自立性を改めて問い直す時期にあると考えられる。これらの視点から、本研究では、沖縄の観光依存型経済をめぐる構造的課題を整理したうえで、域内経済循環の強化を通じた持続可能な地域経済モデルの構築に向けた方向性と、観光・物流・北部振興・人材育成をいかに構造的に接続すべきかを明らかにすることを目的とする。

1-2 先行研究の整理と本研究の位置づけ

沖縄経済の課題および発展可能性を分析した先行研究は多岐にわたり、観光産業、運輸業、製造業、農林水産業など、特定産業を対象とした研究は豊富に蓄積されてきた。しかし、その多くは産業別の個別分析にとどまっている。例えば、沖縄総合事務局（2020）は、沖縄における運輸・物流産業を対象に、島嶼地域特有の輸送構造や物流コストの高さについて分析しており、物流条件が企業活動や産業立地に与える制約の大きさを明らかにしている。他にも、日本銀行那覇支店（2018）は、沖縄県の製造業を中心とした産業構造について分析を行っており、製造業の付加価値比率が全国と比較して低水準にとどまっていることが、県民所得の低さと密接に関連していることを指摘している。しかし、沖縄経済全体の構造的特徴や、複数産業が相互に関連する中での持続可能な成長可能性を総合的に論じた研究は依然として限られている。

実際、沖縄経済の発展を阻害してきた要因は、観光依存、地域間格差、雇用構造の脆弱性、基地依存、産業多角化の遅れなど、複合的で相互依存的な構造から成り立っている。したがって、特定産業のみを分析するアプローチでは、沖縄経済の持続可能性を十分に説明し得ない。こうした問題意識から、本研究は産業を横断する「経済構造」そのものを分析単位とし、観光・物流・国際拠点・北部振興・人材育成という複数領域を総合的に捉えることで、沖縄経済の構造的課題と変革可能性を示すことを目的とする。なお、本研究は観光需要の量的拡大や短期的経済効果の最大化を目的とするものではなく、構造的な域内経済循環の改善に焦点を当てる。

1-2-1 持続可能性の概念枠組みに関する研究

まず、本研究が依拠する「持続可能性」概念について整理する。持続可能性研究では、環境・経済・社会の三領域を統合的に捉える必要性が繰り返し指摘されてきた。特に矢口（2010）は、持続可能性を「三つの側面の均衡した定常的状态」と定義し、環境的持続可能性を前提とし、経済的持続可能性を手段とし、社会的持続可能性を最終目的とする階層構造を提示している。この定義は、本研究が沖縄経済を検討する際の基礎的概念枠組みとなる。

一方で、岡田（2023）はサプライチェーン・マネジメントの研究から、三側面モデルを「実装」するためには、制度、管理会計、技術戦略といったマネジメント体系の統合が不可欠であると指摘する。すなわち、理念的に提示される「持続可能性」を実際の政策・組織・地域運営に落とし込むためには、制度設計と運用管理の統合が必要であり、本研究の視点とも整合する。

本研究は、矢口概念モデルと岡田の管理統合モデルの双方を参照しつつ、沖縄における経済的持続可能性を「制度・管理・地域経済循環の三層構造」の中で捉え直すことを試みる。

1-2-2 沖縄経済の持続可能性に関する先行研究の整理

沖縄に特有の構造的課題を定量的に把握した研究としては、産業連関表を用いた分析が挙げられる。伊佐（2015）は観光産業を中心に波及効果を測定するとともに、産業間関連の脆弱性を指摘し、観光依存構造が持続可能性を損なう要因となることを明らかにした。また、沖縄県（2019）による「経済循環構造把握調査」では、観光消費を「来訪者数×消費単価×県内調達率」の三要素モデルで捉え、収益が県外資本へ流出するリーケージの大きさを定量的に示した。これは域内経済循環率を政策目標として位置づけ、持続可能な地域経済の構築に必要な具体的アプローチを提示した点に意義がある。加えて、宮城

（2018）は成長会計手法により、沖縄の生産性・所得格差と制度要因の関連性を明らかにし、制度の改革が持続的成長の基盤となることを論じた。さらに、Tanaka（2022）は沖縄

の環境配慮型観光制度（CUA 制度）を分析し、ガバナンスや認証制度を通じた「実装型持続可能性」の枠組みを提示している。

地域レベルの多層的評価としては、宮国（2023）が SDGs および GSTC を活用し、環境・社会・経済・制度という四層構造で北部地域の持続可能性を可視化した点が特徴的である。

1-2-3 本研究の位置づけ：経済循環 × 制度 × 地域産業を統合する新たな視角

本研究は、以上の先行研究を踏まえつつ、次の三点で独自の視点で論考を行なう。

(1) 産業横断的アプローチ

従来研究は産業別分析が中心であったのに対し、本研究は観光・物流・国政拠点・北部振興・人材育成という複数産業の連関を捉えることで、沖縄経済の構造的課題を包括的に検討する。

(2) 「地域内経済循環」と「制度設計」の統合視点

沖縄県（2019）が指摘した域内経済循環率と、岡田（2023）が提示した制度・管理・戦略の統合モデルを接続し、持続可能性を「循環を高める制度の運用」として再定義する。

(3) 北部地域のフィールドワークを通じた実証的示唆

共同売店の文化資源化、ジャングリア沖縄の地産地消モデル、物流拠点形成の可能性など、現場観察を通じて得られた知見を基礎に、従来の理論枠組みに地域固有性を接続する。

以上により、本研究は「持続可能性を理念ではなく構造としてとらえ、沖縄経済の再設計を試みる研究」として位置づけられる。とりわけ、観光依存からの脱却ではなく、「観光×物流×情報発信拠点×人材育成」の相互補完的成長モデルを提起する点に本研究の貢献がある。

第2章 沖縄の現状

2-1. 沖縄の歴史

旧石器時代から戦後復帰までの沖縄の歴史的展開を概観する。沖縄の歴史的経緯は、本研究が検討する基地による経済への影響や観光依存型経済といった現代的課題の背景をなすものであり、沖縄の持続可能な経済構造を論じるうえで不可欠の前提である。

2-1-1 時代の夜明けと王国の始まり

沖縄の歴史はととても長く、ルーツも南の沖縄から北までもつながっていると考えられている。沖縄には約3万2千年前から人が住んでいたとされている。

人々は、土器を持たなかった旧石器時代から約 7,000 年前後になると土器を持ち始める。その土器は九州の縄文土器とよく似ていて南下してきた九州の人々によって持ち込まれたと考えられている。現代では約 3 万 2 千年前の山下洞人や約 1 万 8,000 年前の港川人などの化石人骨が発見されている。

新石器時代や貝塚時代などの時は流れ、グスク時代へ移り変わると狩猟採集をする生活から農耕社会に移行するにあたり人口が増加しそれに伴い、集落ごとによる争いが増加したことで 12 世紀頃からアヂ（按司）と呼ばれる支配者が登場し外間(1986)によると、グスクとよばれる聖域を取り込んだ城を築城して、土地を守り拡大していくための激しい戦いにのぞむことになり、このような勢力争いの中から、「アヂの中のアヂ」あるいは「世の王」とよばれる政治的権力者が出現してくると述べられている。

14 世紀の初めの頃には北山、中山、南山の 3 勢力に分かれて経済圏を築いていた。しかし、15 世紀に入って台頭してきた佐敷の豪族尚志紹、尚巴志父子により三山は滅ぼされ 1429 年に統一王朝が誕生した。琉球王国は東アジアと東南アジアを繋ぐ貿易国家だったが、日本国家、特に薩摩が干渉するようになり、ついに 1609 年に薩摩に武力で侵略された。

薩摩は武力で侵略したものの中国との冊封体制を保ち外見上は独立国家として琉球王国を位置づけていたのである。江戸期の琉球の位置付けは日中両属という形の独立国であった。寺島(2025)によると江戸時代の琉球の位置付けは微妙であり、「日中両属という形の独立国」であったと述べられている。正式な国交は結ばれなかった背景には、明から清への王朝交替の混乱、鄭成功の支援中国と日本は表面的には国交を行っていなかったが、要請、外交儀礼の煩わしさがあり、幕府は「政経分離」の立場を選んでいる。

日中両属という特殊な位置に置かれつつも、東アジア・東南アジアを結ぶ中継貿易国家として機能しており、歴史的にハブ機能としての役割を果たしてきたといえる。

日本は、長崎口、対馬口、薩摩口、松前口といった「四つの口」という多様な流入口で交流を行っていた。このように琉球王国は日本とアジア諸国を繋ぎ歴史的役割を果たしたのである。1609 年 4 月尚寧王の琉球王国は、幕府の薩摩の軍勢に敗れて降伏した。敗因として、琉球王国は刀狩で武器を捨てた「平和と守礼の国」であったからだと考える。

2-1-2 日本への編入と悲劇の始まり

明治政府が中央政府による統制を行う近代国家に生まれ変わろうとする際に琉球も対象になった。明治 4(1871)年に台湾に出兵して中国との交渉の「日清互換條款」で日本の領事だと認めさせついでに、明治 4(1871)年に明治政府が本土の廃藩置県を行ったのち明治 5(1872)年から明治 12(1879)年にかけて琉球処分を実施したことから正式に日本の領事となり名称も琉球王国から沖縄県へと変更されたのである。この急な変更について寺島(2025)によると、「曲がりなりにも独立国であったものが、明治になって唐突に琉球藩とされ、さらに琉球藩から沖縄県にされる経緯を考えれば、「琉球処分」が幕藩体制下の藩

や士族体制を失うだけではなく、「国を失う」衝撃だったことに気付かされる。」と述べられている。

太平洋戦争の終わりである昭和 19(1944)年、日本政府が沖縄に航空基地を建設する予定を立てて沖縄守備隊を設置した。昭和 20(1945)年の春航空基地が完成したが、日本政府は余力がなく航空機を送ることはできず、沖縄守備隊は持久戦に持ち込み地下陣地や主力部隊を中部の丘陵地帯に配置した。沖縄市役所(2005)によると南西諸島を本土として守りぬくことではなく、出血消耗によって米軍を沖縄に釘付けし、国体護持・本土決戦に備えることでありました、と述べられている。また寺島(2025)でも沖縄は本土決戦のための「捨石」とされ、集団自決を含む日本人の 24 万 4 千人（正規軍 6 万 6 千・人、防衛隊 2 万 8 千人、戦闘協力者 5 万 5 千人、住民 9 万 5 千人）が犠牲になった。県民の 4 人に 1 人、米軍も 1 万・3 千人の屍を積み上げたと述べられている。

アメリカ軍は、日本に攻め込む足がかりとして昭和 20(1945)年 3 月 23 日から空襲を開始し、3 日後の 26 日にはついに慶良間諸島へと上陸し、すでに用意されていた日付のない米軍海軍軍政布告「米軍占領下の南西諸島及其近海居住民に告ぐ(検眼の停止)」「ミニッツ布告」が発令し、日本の行政権が止まり、米軍政府が設立されその後、陸上戦の戦地となった。横澤(2015)によると昭和 20(1945)年 3 月 26 日、米軍の慶良間諸島上陸によって始まった沖縄戦は、9 月 7 日、すでに破滅していた沖縄守備隊（第 32 軍）に代わり南西諸島守備軍代表が降伏文書に調印することで正式に終結した、と述べられている。調印の 2 日前に東京湾上のミズリー号で連合国と日本の降伏調印がなぜ別々で行われた理由としては、沖縄守備隊が台湾に置かれた第 10 方面軍の所属であり、屋久島と口之島の間北緯 30 度線で分離された「外地」の部隊だったからである。沖縄戦での戦死者は沖縄県出身軍人軍属、他都道府県出身兵、一般兵、米軍などを含めて累計で約 20 万余りの命が失われ、米国側約 1 万人に対して日本側は約 19 万人、そのうち沖縄県出身の戦没者数は計 12 万人であり沖縄県民に遺族でない者はいないといわれている。しかし、正確な一般住民の戦死者数には戦災や飢餓、戦前のマラリアなどで亡くなった人は含まれておらずそれらを含めると約 15 万名が沖縄県民だけで亡くなっている。

2-1-3 戦後

調印同日に米軍は沖縄上陸を開始し、上陸と同時に米軍海軍軍政布告第 1 号を出した。これにより日本の行政権の停止と沖縄における米軍政府の設立が宣言されて順次群生が開始された。民間の収容所も建設され厳しく市民の移動や生活が管理された。

横澤(2015)によると、昭和 22(1947)年 5 月 5 日 GHQ による日本の民主化を目の当たりにした本土の者が沖縄建設懇談会を開催したことをきっかけに沖縄民主同盟（6月15日結成）、沖縄人民党（7月20日結成）、社会党（10月20日結成）と政党結成が続き、沖縄民政府への批判や知事公選要求というかたちで間接的に米軍の統治政策への抵抗が開始されると述

べられている。抵抗が開始されたことによって県民全体で大規模な反対運動が行われ、のちに「島ぐるみ闘争」へと発展したのである。

第二次世界大戦終結に伴う琉球列島（沖縄）の米軍統治は、まず軍事的な降伏文書調印に基づく占領統治が行われ、次にサンフランシスコ平和条約に基づく施政権分離が行われ、それによって沖縄県はアメリカ政府から沖縄は日本から切り離され、昭和 47(1972)年 5 月 15 日の日本復帰までの 27 年間統治されていた。

昭和 47(1972)年 1 月 7 日に、サン・クレメンズでの日米首脳会議で沖縄返還協定が行われ、同年の 5 月 15 日に沖縄の日本への返還が実現した。返還の際、日本政府は「核抜き・本土並み」というスローガンを掲げ、非核三原則を守るため沖縄から核を処分することと経済、社会、行政などの様々な面で本土と同等に引き上げるためにこのスローガンを掲げ、また日米の間でいくつかの取り決めを交わした。まず、沖縄米軍基地は安保条約による制約を受けるが、基地は「自由使用」を認めることである。次に新たな経済負担として、米軍が支払うべき軍用地の原状回復補償金 400 万ドル（当時の為替レートで約 12 億円、1 ドル＝308 円換算）の肩代わりと、VOA（アメリカの声・放送局）の国外移転費 1,600 万ドル（約 49 億円）の負担、返還協定で約束された 3 億 2,000 万ドル（約 985 億円）とは別に基地移転費などとして約 2 億ドルの負担があった。日本政府は、基地機能の維持と引き換えに財政負担を引き受けたのである。

2-1-4 平和を掲げて

沖縄には戦争を次世代に伝えるための施設がいくつかあり代表的な施設としてひめゆり学徒隊の体験を伝える目的で設立された、ひめゆり平和祈念資料館と歴史的教訓を正しく次世代に伝えるための沖縄平和資料館がある。

ひめゆり平和祈念資料館は平成元(1989)年 6 月 23 日に沖縄戦の体験と平和の重要性を後世に伝えるための教育を行うために設立された。ひめゆり平和祈念資料館では、動画や画像、実際に使われていた物が展示され文章などでは伝わらないような戦争の悲惨さを伝えている。敷地内には、沖縄戦で亡くなった沖縄師範学校女子部・沖縄県立第一高等女学校の生徒や教師たちを弔うための慰霊碑や海外に戦争の悲惨さや平和の大切さを発信する平和教育のための施設もある。沖縄平和祈念資料館(2025)によると「日本軍は兵力不足を補うため、沖縄県民を「根こそぎ動員」し、中等学校や師範学校などの 10 代の生徒まで戦場に動員された。那覇市安里にあった「沖縄師範学校女子部」と「沖縄県立第一高等女学校」からも、生徒・教師 240 人が看護要員として動員され、そのうち 136 人が死亡した。2 校の愛称が「ひめゆり」であったことから、戦後、彼女たちは「ひめゆり学徒隊」と呼ばれるようになりました。」と記述されている。同じく沖縄平和祈念資料館(2025)によると学徒隊として学校から動員された生徒のほかに、兵隊として入隊した生徒、自宅近くの部隊に動員された生徒、家族と避難中に命を落とした生徒もいる。あわせて約 2,000 人以上の生

徒が沖縄戦で亡くなったとも述べられている。女子学生は主に看護活動、男子学生は砲爆撃の中、部隊の物資運びや伝令、橋の補修、電話線の修復などを行い、その中でも米軍戦車への自爆攻撃を命じられた生徒もいたのである。

沖縄平和祈念資料館は昭和 50(1975)年 6 月 11 日にひめゆり平和祈念資料館と同じく戦争で亡くなった人々を弔い、次世代に平和教育を行うために設立された。平和資料館が作られた経緯は沖縄県平和祈念資料館が戦争の犠牲になった多くの霊を弔い、沖縄戦の歴史的教訓を正しく次代に伝え、全世界の多くの人々に沖縄のこころを訴え、もって恒久平和の樹立に寄与するために設立されたと、沖縄県営平和記念公園(2020)で述べられていることから平和資料館は戦死者などの命を落とした人々を追悼するだけではなく、次世代へ戦争の悲惨さなどを伝えて二度と悲惨な状況を引き起こさないように学べる教育的施設であり、命の尊さを感じさせるような施設なのである。沖縄は地理的役割を活かし様々な国、特にアジア諸国と関係を築き重要視されている。表 1 のように昭和 20(1945)年から昭和 47(1972)年の歴史的出来事による時代区分を見てもわかるように沖縄は数十年の間世界的な悲劇の現場になってしまったが、戦後 80 年を迎える令和 7(2025)年現在では、本土への復帰を経て、独自の文化と歴史を歩みながらも、米軍基地問題や地域ごとの経済格差からどのように地域活性化するかなどの課題に直面しながら前進しているのである。沖縄が抱える課題は、歴史的経緯と複雑に絡み合っていることから歴史を深く理解することで、これらの課題の根本を捉え課題解決の足がかりになると考えられる。

時代	時代区分	出来事
1945-1951	米軍による軍政開始の時代	降伏文書に調印したことで沖縄戦が終結し、アメリカによる統治が開始された。
1952-1972	アメリカによる統治の時代	日本本土とは異なる経済構造が敷かれ基地依存の輸入型経済という環境になってしまった。
1972-	本土への復帰と沖縄問題	昭和47(1972)年1月7日に、サン・クレメンスでの日米首脳会議で沖縄返還協定が行われ、同年の5月15日に沖縄の日本への返還が実現した。けれども、基地問題や、経済振興などが現在の課題になっている

表 1 沖縄の歴史概要 出典 外間守善. (1986). 『沖縄の歴史と文化』. 中央公論新社を元に筆者作成

2-2 沖縄の基地問題

沖縄の地域活性化を考える上で、米軍基地の極端な偏在は、経済、土地利用、社会構造のすべてに影響を及ぼす構造的な前提条件となっていると考える。

2-2-1 「捨て石」としての歴史的経緯

日本の歴史において、沖縄は常に「本土」の利益のために利用されてきた。岡本喜八監督の映画のセリフ「沖縄は本土のためにある」に象徴されるように、沖縄は本土防衛のための「捨て石」として扱われてきた。その最も悲惨な例が沖縄戦である。日本国内で唯一の地上戦の舞台となり、当時の県民の約4分の1という甚大な犠牲を強いられた。戦後、日本がサンフランシスコ講和条約によって主権を回復した際も、沖縄は同条約第三条に基づき、米国による軍事支配下（施政権下）に切り離された。この間、「本土」が憲法九条のもとで「平和」を享受したと語られる一方で、沖縄は米軍の「軍事植民地」として、米兵による犯罪や事故、さらにはベトナム戦争への出撃拠点となるなど、常に戦争と隣り合わせの状況に置かれた。この事実は、「本土」の戦後日本の平和が、沖縄という「犠牲のシステム」の上に成り立ってきたことを示している。

2-2-2 復帰後の「戦後ゼロ年」の継続と過重負担

昭和47(1972)年の沖縄の日本復帰は、沖縄の人々が平和憲法のもとで軍事植民地状態から解放されるという強い希望を伴っていたが、現実とはそうではなかった。米軍基地の多くはそのまま維持され、現在に至るまで、日本国土面積のわずか0.6%に過ぎない沖縄県に、在日米軍専用施設の約74%が集中するという異常な過重負担が継続している。この復帰後の状況は、沖縄の基地問題が憲法九条と日米安保条約の「セット」の中で、本土側の平和を担保するための犠牲として固定化されたことを意味する。このため、沖縄では、未だに戦後が終焉していないという意味で「戦後ゼロ年」にあるという厳しい認識がある。

2-2-3 現状の核心、辺野古問題と「県外移設」の要求

沖縄の基地問題の現状は、平成7(1995)年の米兵による少女暴行事件を契機に表面化した、米海兵隊普天間飛行場の返還問題に集約される。日米両政府は普天間飛行場の返還に合意したが、その条件を名護市辺野古への代替施設建設（事実上の新基地建設）とした。これに対し、沖縄県は知事選挙や国政選挙で「県内移設反対」の明確な民意を繰り返し示しており、その要求は「県外移設」という形で具体化されている。この「県外移設」要求は、単に基地をどこかに移してほしいという要望ではなく、基地負担の異常な不平等を解消し、安保を必要とする「本土」が応分の負担を引き受けるべきだという、沖縄からの政治的な問いかけである。作家の目取真俊氏や故・大田昌秀知事の言動に見られるように、かつては「他人に苦しみを移したくない」という「沖縄の優しさ」から移設要求が控えられる傾向もあった。しかし、鳩山政権による「県外移設」公約の事実上の裏切りなど、

「本土」の政府と国民が沖縄の基地問題に無関心であることが明らかになるにつれて、「本土」に基地を引き取らせ、対等な人間同士の関係を築きたいという、植民地主義からの「自己解放」の意志として、この要求は確固たるものになってきている。

沖縄県は日本の国土面積の約 0.6%にすぎないが、在日米軍専用施設の約 74%（高橋、2015、p48）が集中している。この圧倒的な偏在は、単純な地理的要因ではなく、戦後の日米安全保障体制の維持において、「本土」の利益を優先し続けた結果として固定化されてきた。現在の基地集中は、米軍の作戦上の都合だけでなく、日本の政治的・社会的な事情によって意図的に作り上げられた。

2-2-4 海兵隊の「本土」からの移駐

第二次世界大戦後、米軍基地は日本「本土」にも多数存在し、昭和 26(1951)年当時は本土が沖縄に対して基地面積の比率で 9 対 1 と圧倒していた（高橋、2015、p. 50）。しかし、1950 年代に「本土」各地（砂川、内灘など）で反基地運動が激化すると、日米両政府はこれらが反米感情に転化することを避ける必要性を認識した（高橋、2015、p. 51）。結果として、昭和 32(1957)年までに第三海兵師団などの部隊は「本土」から沖縄へと移駐した。これは、当時の米国側の証言でも「日本国民との摩擦・衝突を減らせるから」という「政治的な理由」が優先された措置であった（高橋、2015、p. 52）。沖縄は、「本土」の平和な社会を維持するための「隔離の場所」として位置づけられた。

沖縄が日本に復帰した後も、日本政府の意向が偏在を維持させた。1970 年代に米国が沖縄の海兵隊を本国に統合する案を検討した際、日本政府はアジアにおける機動戦力の必要性などを理由に沖縄駐留の継続を強く要請し、撤退を阻止した（高橋、2015、pp. 54-55）。また、近年においても、米国が打診した在沖海兵隊の一部を山口県岩国基地へ移転する案を、「本土」の自治体の反対を理由に日本政府が即座に拒否している（高橋、2015、pp. 58-59）。

これらの経緯は、基地偏在が軍事的な必然性ではなく、「本土」の政治的安定を最優先する日本側の政治的選択の結果であることを示している。当時の森本敏防衛相（2012 年）の言葉にも、「軍事的には沖縄でなくても良いが、政治的に考えると、沖縄がつまり最適の地域である」という認識が示されている（高橋、2015、p64）。米軍基地の偏在構造は、沖縄が持続的な地域活性化を達成する上で、以下の深刻な制約となっている。広大な基地が県土の多くを占有することで、自由な開発や都市計画が著しく制限される。特に、県経済や都市の中心部に近接する普天間飛行場のような基地の存在は、周辺地域の土地利用を歪め、経済成長の核となるべき地域の発展を停滞させている。

地域活性化の土台となるべき住民の生活の安全と平穏が恒常的に脅かされている。米軍機による騒音問題や、事件・事故の発生リスク（高橋、2015、p. 57）は、住民の生活環境を悪化させ、地域社会の安定性を損なう要因である。住民の反基地運動は、「安保」や

「イデオロギー」ではなく、「基地のない沖縄でただ静かで平穏な生活を送りたいため」の切実な願いに基づいている（高橋、2015、p. 110）。「本土」国民の圧倒的多数（約8割）が日米安保条約を支持しているにもかかわらず（高橋、2015、p. 80）、基地の移設に対しては「総論賛成、各論反対」の姿勢をとり、自らの地域への受け入れを拒否している（高橋、2015、p. 75）。この構造は、安全保障上の利益を享受する「本土」が、そのリスクと負担を沖縄に押しつけ続けるという根本的な不平等を生み出しており（高橋、2015 p. 85）、沖縄の自立的な活性化を考える上で日本の構造的な責任が問われることになる。

2-2-5 沖縄県による見解

沖縄県の経済は、1972年の本土復帰直後から基地に大きく依存する状況が続いてきたが、最近になって状況が少し変化している。沖縄県によると、令和元(2019)年度の「米軍基地関連収入」は、軍雇用所得が約540億円、軍用地料が約881億円、米軍などへの財・サービスの提供が約1,127億円、その他が約163億円の合計で約2,712億円となっている。だが、県民総所得に占める割合は、復帰時の15.5%から5.5%へと大幅に低下し「米軍基地関連収入」の動向が嘗てのように県経済を大きく左右する存在ではなくなっている。そもそも基地は、経済活動を主な目的とした施設ではないため、沖縄県の経済規模を拡大させる潜在力に乏しく、また土地利用にひずみをもたらすなど、不効率な土地利用をしていることが問題として指摘されている。一方、米軍基地は県の総面積の15%を占めているため、沖縄県は基地経済に依存していると思われるが、県民総所得の割合が低下していることから考えると大きな経済効果は見込めないと見える。しかし、米軍基地で働いている県民がいることは事実であり、基地を撤廃する際にはそういった方々への再就職支援が必要となることはいうまでもない。

2-3 沖縄経済の統計と特性

沖縄県の人口は約147万人、県内総生産（GDP）は約4.5兆円規模となっており、近年は緩やかでありながら安定した拡大傾向が続いている。県経済を牽引する最大の要因は観光関連需要であり、年間の観光客数やインバウンド客、免税店利用者を合わせると1,000万人規模に達する。観光消費の増加は宿泊・飲食・交通・レジャーなど幅広い分野の需要を押し上げ、県内経済に対して極めて大きな波及効果をもたらしている。

加えて、観光関連イベントとして定着したプロ野球春季キャンプは、令和7(2025)年には約224億円（前年比約46億円増）の経済効果を生み出し、過去最高を記録した。また、現在進行中の大型観光開発事業「ジャングリア」では、15年間で約6.8兆円の経済波及効果が見込まれており、長期的に地域経済を下支えする重要なプロジェクトとして地域社会から期待されている。

一方で、沖縄経済には複数の構造的課題が存在する。代表的なものとして、企業利益が県外へ流出しやすい「ザル経済」、県内の南北格差の拡大、高度な観光人材の確保難、そ

して観光産業の成長と地域の魅力維持をいかに両立するかといった課題が挙げられる。これらは長年沖縄が抱える構造的問題であり、今後の政策対応が重要となる。

沖縄経済は、その歴史的背景から観光業に強く依存する産業構造を形成してきた。第三次産業が県内総生産の約80%を占める一方で、第一次産業（2.1%）や第二次産業（15.7%）の割合は全国平均を下回っており、産業構造の偏りが顕著である。この偏重構造により、観光で得た収益が地域内で循環しにくく、県外企業主導の開発が多いことから、収益が域外へ流出しやすい「ザル経済」が生じている。

農業（第一次産業）では、サトウキビやパイナップルが主要作物であるものの、台風による被害、担い手不足、高齢化の進行などにより生産基盤は脆弱で、生産規模も全国的に小さい。製造業（第二次産業）の面では、沖縄が本土から約1,500km離れた島嶼県であるため、原材料や製品輸送に海上・航空輸送を必要とし、物流コストが高い。これにより、大量生産・大量出荷型の産業には不向きであり、工業インフラや技術人材の不足も重なって産業基盤が形成されにくい状況が続いている。これらの構造は、地元産業の発展を阻害し、外部依存を強める要因となり、経済の自立性を弱めている。

沖縄が観光業に依存する理由には、立地条件をはじめとした複数の要因が挙げられる。内閣府沖縄振興局「沖縄21世紀ビジョン基本計画」（2012、pp.12-13）によると、第一に、沖縄はアジアの中心ともいえる位置にあり、4時間以内の飛行圏内に日本本土約1.3億人、中国約13億人、ASEAN約6億人が存在する合計20億人規模の巨大市場に接している。この地理的優位性は国際観光の拠点として発展する上で極めて大きな強みである。第二に、琉球王国から受け継がれる独自の伝統文化、アメリカ統治下で育まれた文化、温暖な気候、美しい海など多彩な観光資源が年間1,000万人以上の観光客を引き寄せる基盤となっている。第三に、2000年代後半以降のLCCの参入、那覇空港の拡張、自治体や企業による積極的なプロモーションが観光客の増加を後押しし、特にアジア圏からのインバウンド需要拡大が観光関連消費を押し上げた。第四に、農業・製造業が地理的条件から発展しにくく、観光以外の基幹産業が育ちにくいことが観光依存をさらに強める要因となっている。

沖縄振興予算と依存構造について見ると、昭和47(1972)年の日本復帰以降、国は沖縄振興予算を通じて道路、港湾、空港などの社会基盤整備や産業育成、雇用創出を支援してきた。また、米軍基地関連収入も地域経済を一定程度支えており、基地雇用や補助金、地料収入などが地域経済に影響を与えている。しかし、沖縄経済は依然として基地、公共工事、観光収入に依存する「3K経済」から脱却できておらず、長年の構造的課題として依存体質の改善が求められている。

観光産業の課題としては、第一に慢性的な人材不足が挙げられ、インバウンド増加に伴う多言語対応やサービス高度化に対応できる人材が不足している。第二に、観光プランの

均質化が進み、地域の特色や魅力が十分に活かされないケースが増えている。第三に、観光開発と住民生活の乖離が問題となり、住民意見の反映不足から摩擦が生じる場面がみられる。第四に、観光集中地域では自然環境や文化資源への負荷が大きく、長期的な観光地としての魅力が損なわれるリスクも存在する。

総括すると、沖縄経済は基地、観光収入、公共工事に依存する「3K 経済」構造の下で発展してきたが、農業や製造業といった基幹産業が十分に育たず、経済の自立性が弱いという課題を抱えている。観光産業は豊富なポテンシャルを持ちながらも、人材不足や地域間格差、環境負荷の増大などの問題を内包している。将来的には、IT 産業、医療・福祉産業、地域資源型の新産業などを育成し、産業の多角化と自立的発展を進めることが求められる。沖縄経済が持続的かつ自立した発展を実現するためには、観光依存・財政依存・基地依存からの脱却と、新たな産業基盤の構築が不可欠である。

第3章 沖縄経済課題

3-1 観光業の抱える課題

沖縄の経済にとって観光業は重要な産業であるといえる。沖縄県「経済循環の構造把握調査分析報告書」(2019)によると、産業別の付加価値誘発効果(以下、GDP)を示す産業構成比では、第1次産業:1.9% 第2次産業:20.0% 第3次産業:78.1%と観光業を含むサービス業が多くを占めている。また、沖縄県「I 沖縄観光の概要」資料(観光統計・波及効果報告)には、第三次産業のうちの観光業のみのGDPは、沖縄県「I 沖縄観光の概要」資料(観光統計・波及効果報告)(2019)によると、5,890億円と記載されている。また、「I 沖縄観光の概要」には観光業と県内総生産の比率も分析しており、「これは令和元年度の県内総生産(4.6兆円)の12.7%に相当する」と記されており、現状の沖縄経済の成長の重点となる産業であることは明確である。

一方、沖縄県の県内総生産が観光業に過度に依存している現状は、長期的にみて持続可能な経済発展を阻害する要因となる可能性も留意する必要がある。実際に、畑・川端・藤井(2023)は、観光依存経済の脆弱性を指摘し、「オーバーツーリズムとコロナ禍は互いに相乗効果を持ちながら、地域経済に負の影響をもたらした」としている。同研究が示すように、観光業はその性質上、人の移動を前提とするサービス産業であるため、感染症の流行や国際的な移動制限、自然災害、為替変動など外部ショックに対して極めて脆弱である。したがって、第一次・第二次産業と比較しても、第三次産業、とりわけ観光業は外的要因による経済変動リスクが高く、結果として地域経済の持続可能性を低下させる可能性が高いと考えられる。また、同論文では沖縄のオーバーツーリズムの問題点にも触れ、「インバウンド需要に起因する不動産バブルが地域経済に大きな混乱をもたらした」(畑、川端、藤井、2023、p245)と指摘している。実際に那覇市の公示地価はコロナ禍前である

2016年～2020年まで安定的に年間4%成長をしていたが、コロナ禍中である2020年と2021年は0.4%上昇とほぼ横ばいであった。その後コロナ禍後である2022年から2025年現在に至るまでは4%～6.3%上昇と年々上昇率を高めていることから、観光業に下支えされている沖縄県では観光需要と地価の上昇に一定の因果関係があることが推察される。地価の上昇と地域経済の混乱の因果関係については、同論文の複数のヒアリング調査にて、高い地価を払ってでも出店数を増やす大手の会社が地域経済に参入する事により、大手より数の経済で製品の提供価格が高くなる地元中小企業が撤退を余儀なくされるという現象が起きているという事例が記されている。また、観光業で得た利益は地域社会の経済成長に繋がらないという点ではリーケージ現象も構造的な問題として指摘される。「観光便益が地域社会や住民に還元されない現象は、すでに観光学の分野では『リーケージ』として指摘されてきた。すなわち、観光から得られる収益が、観光地の外に流出してしまう構造的問題である。」（崔、2022、p. 17）。また、同論文にはリーケージ現象の原因として、旅行サービスの提供主体が「大手旅行会社中心の構造」となっている点や、「地域参加の欠如」を挙げている。大手旅行会社中心の構造である数値的根拠は同論文内では明示されているデータを特定することは難しかったが、沖縄県の報告書の中で「来沖回数が少ない場合は約8割が団体旅行かパッケージ旅行やフリープラン等のツアーを利用して訪れている。」と言及されている。沖縄以外の外部資本の介入が多いほど、地元経済への波及効果（経済循環率）が低くなり、沖縄の沖縄らしさを形づくる地元企業の成長を阻害するという結果になりかねないという課題がある。

また、沖縄県の風土由来の観光業の課題もある。オフシーズンの来沖者数の低さであり、その現象から発生する「雇用の不安定さ」である。沖縄県発行資料でも、「沖縄県の季節性はピーク期（7・8月）とオフ期（12・1月）が特定の時期に固まっていることが特徴。

（中略）オフピーク差の影響もあり、宿泊・飲食部門の常勤雇用比率、労働生産性、賃金は低い状況にある。」と指摘をしている。沖縄県が調査をした令和元（2019）年のデータであるが、沖縄県への入域観光客数はピーク時の8月と比較し、オフピーク時の1月は約70～75%程度に落ち込んでいる。この現象は観光者が夏の旅行として訪れる傾向にある南の島である特性上避けられない現象であるとも解釈することは可能である。しかし、図1の通り、他の南の島であるハワイと比較するとピークとオフピーク時の分散が少ない点を特徴として挙げるができる。ピークの分散が少ないことは、企業側が従業員を通年雇用するモチベーションを減少させることに繋がる傾向を誘引している可能性が高い。実際に図2の示す通り、沖縄県同調査では、沖縄県：常勤44.5%パート55.5%ハワイ州：常勤72.9%/パート27.1%と、南の島であり、ピーク時とオフピーク時がある沖縄とハワイとを比較しても、28.4ポイントも沖縄の通年雇用である常勤従業員の比率は低い。

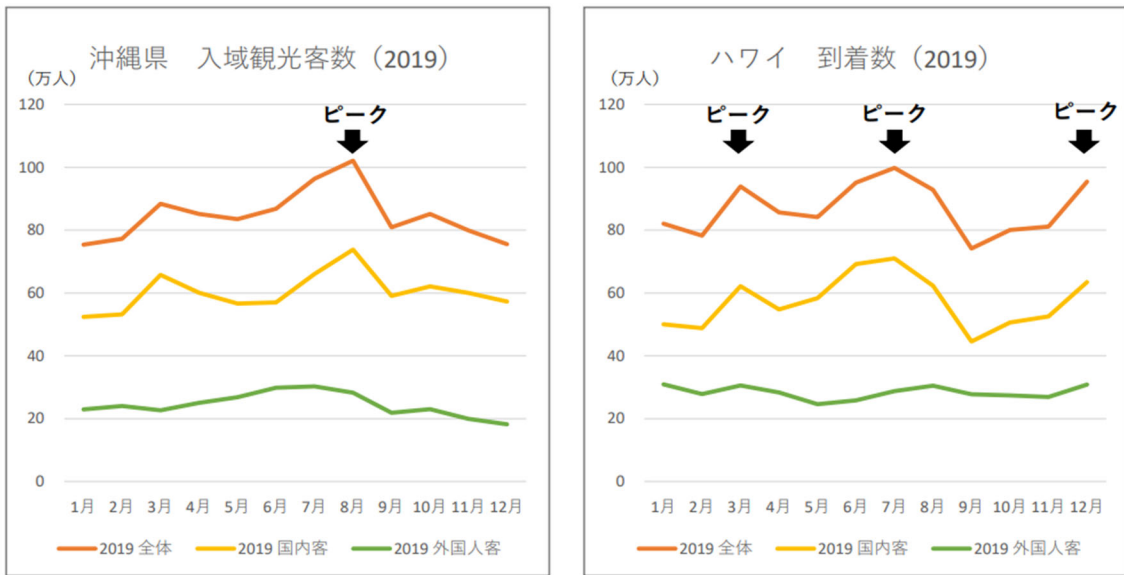


図1 沖縄県とハワイの入域観光者数の比較 出典 沖縄県：入域観光客統計

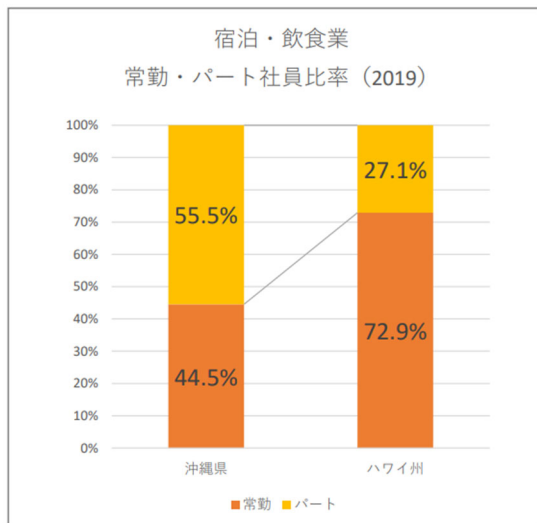


図2 沖縄県とハワイの常勤社員割合比較 出典 沖縄県：県民経済計算

通年雇用ではなく、期間雇用の割合が多い問題点としては、観光業従事者の所得の低さを招くことに繋がる点がある。というのも、観光業は全産業の中でも相対的に低賃金層に位置しており、観光業への依存度が高い沖縄県においては、この構造が県民所得の低位という課題に直結しているからだ。本研究は、沖縄の域内経済循環率を高め、持続可能な経済構造を構築することを主要な目的の一つとしている。観光依存型の産業構造が域内経済循環率を押し下げている要因としては、以下の連鎖が挙げられる。第一に、観光業には季

節雇用が多く、雇用が不安定であるがゆえに賃金水準が低く抑えられる。第二に、低賃金は家計の可処分所得を圧迫し、域内市場における消費支出を制約する。第三に、域内需要の停滞は企業の売上拡大を阻害し、結果として賃上げや設備投資の抑制に繋がる。このように、低賃金構造を起点とする負の循環が固定化されている点が問題である。したがって、他県と比較して従事者割合の高い観光業における所得水準を引き上げることは、域内経済循環率を高め、沖縄経済の持続可能性を向上させる上で不可欠な方策である。本研究では、その具体的手段について第5章において提言を行う。

北部振興は、沖縄県の観光施策においてもしばしば議題として取り上げられてきた。歴史的にみると、昭和47(1972)年の本土復帰以降、那覇市を中心とする中南部地域に人口・産業・行政機能が集中し、一方で北部地域は山地・森林面積が多く可住地が狭いことに加え、交通アクセスの不便さ、産業基盤の脆弱性、公共投資の遅滞といった構造的な不利条件を抱えてきた。このような地域格差を是正する必要性から、「県土の均衡ある発展」という理念が政策的に掲げられるようになった。とりわけ、この文言が第4次沖縄振興計画(沖縄県)において、駐留軍用地跡地利用の文脈で明記されたことは、北部振興の必要性が行政文書上に初めて明確に位置づけられた事例と評価できる(沖縄県、第4次沖縄振興計画)。本研究で参照する沖縄県(2019)は、名護市辺野古への米軍普天間飛行場移設に関連して実施された「北部振興事業」を対象に、その経済的効果を実証的に分析したものである。同事業は、基地受入れに伴う地域振興策として平成12(2000)年度から約10年間にわたり、総額1,000億円規模の予算が投じられたものであり、道路・護岸整備などの公共事業と、農業・スポーツ施設等の非公共事業から構成される。奥平(2019)は、2000年から2011年までの期間を対象に、沖縄県産業連関表(2000・2005・2011年表)を用い、消費内生モデルおよび地域シェア法を適用することで、北部振興事業の経済波及効果を定量的に検証している。奥(2019)の特徴としては、北部振興事業を「政治的妥協策」ではなく地域経済構造の定量分析対象として扱った点にあり、本研究でも3章3項と7章で主に触れる。しかし、奥が限定的であったと分析をした国頭・大宜味・東村など北部3村や離島にも観光業を振興するための大きなポテンシャルがあるため、9章にて国頭・大宜味・東村など北部3村や離島の観光的振興の方法論も模索していく。

その他にも観光客の増加によるオーバーツーリズムの問題がある。多くの文脈の中で語られる言葉であるが、日本国際観光学会オーバーツーリズムを「観光需要の増大が、地域の物理的・社会的収容力を超過し、結果として地域社会の持続性を損なう現象」(日本国際観光学会、2020、『観光とサステナビリティ』、p.12)と定義づけをしている。本研究のテーマである「沖縄経済の長期的に持続可能な発展」を目指すにあたって考慮をすべき点である。

実際に沖縄でも観光客の急増は、地域社会の生活環境や自然環境に多面的な影響を及ぼしているという事例が先行研究の中で示唆されている。嘉数(2011、p.42)は、沖縄本島および離島において「観光客一人当たりの水使用量は県民平均の2~3倍に達する」と指

摘し、観光産業の拡大が水資源に深刻な圧力を与えていることを明らかにしている。さらに、観光需要の季節的集中によって、ピーク時にはごみ排出量や下水処理量が常住人口の数倍に及ぶ地域も存在すると述べている（嘉数、2011、p. 43）。また、沖縄県（2019、pp. 68-70）も同様に、那覇市・石垣市・宮古島市などで観光客増加に伴う生活環境負荷が顕著であり、「観光シーズン中の水道需要が常住人口の3~4倍に達した事例」を報告している。特に離島では、観光ピーク期に水源の塩水化や貯水池水位の低下が発生しており、水供給の安定確保が喫緊の課題であるとされている（沖縄県、2019、p. 71）。沖縄県は水不足になる傾向が旧来より強くあったのだが、観光需要の増加により上水の不足の問題と下水処理の問題がより顕著に現れている。上記は地域住民の生活環境への悪影響の課題であるが、オーバーツーリズムが長期的にみると観光収益の減少に繋がると示唆をしている先行論文もある。例えば、高阪（2021、p. 23）は、過剰な観光需要が地域環境や住民生活に対して負の影響を及ぼすことで、観光地としてのイメージが劣化し、観光客の再訪率の低下を招くと論じている。いわば、過剰な観光客の受け入れは長期的には観光収益全体の縮小につながる可能性を示唆しているのだ。このように、オーバーツーリズムは単なる環境問題や地域住民への生活影響にとどまらず、観光地のブランド価値や経済的持続性を損なう構造的リスクとして捉えられるべきである。

まとめると、沖縄の観光業には、①経済構造として観光業への依存度が極めて高く、外的要因に左右されやすいという脆弱性があること、②観光需要の季節偏在が雇用の不安定化と低賃金構造を固定化し、域内での所得循環を阻害していること、③観光収益が域外資本へ流出するリーケージ構造や、地価上昇を通じた地元企業の淘汰といった地域経済面での歪みが拡大していること、④中南部と北部・離島のあいだで観光資源・投資・雇用機会が偏在し、地域間格差の是正が十分に進んでいないこと、そして⑤観光客の過剰集中が水資源や生活環境への負荷を高めると同時に、観光地としてのブランド価値や再訪率を低下させ、結果的に長期的な観光収益の縮小リスクを伴うこと、という少なくとも五つの課題が確認される。これらの課題は、単に観光振興の技術的な問題ではなく、沖縄の地域経済全体の持続可能性そのものに深く関わる構造的な問題であり、本研究で打開策を検証していく。

3-2 物流の抱える課題

沖縄県の経済構造は、国の財政移転（基地関連を含む）および観光関連需要に大きく依存してきた。もっとも、地域活性化の観点からは、特定領域への依存が高い経済は外部ショックに対して脆弱となり得るため、複線的な産業基盤の形成が課題となる。そこで本節では、沖縄が有する地理的条件と既存政策の蓄積に着目し、国際物流拠点（国際物流ハブ）としての成立可能性を検討する。具体的には、地政学的条件、物流ネットワーク形成

の過程、制度的支援、産業集積の実態を整理し、沖縄が現代においても広域物流の結節点となり得るかを確認する。



図 3：巨大マーケットの中心「沖縄」出典：沖縄県庁(2021)「沖縄国際物流ハブ」総務省統計局「人口推計(令和3年1月報)」外務省HP(令和2年10月7日時点)「中華人民共和国基礎データ」外務省「目で見えるASEAN(令和2年8月)、現在のASEAN(2019年)」

まず図 3 に示すとおり、沖縄は東アジア主要都市圏に対して相対的に近接し、複数都市とのネットワーク形成において地理的優位性を有する。重要なのは、対象が「国」単位ではなく、香港・上海・北京等の都市間ネットワークとして接続可能である点であり、これは近年のサプライチェーン再編や越境 EC の拡大と整合的な条件である。

この地理的条件を背景として、沖縄では観光に加える第二の産業柱として、国際物流および情報通信分野の拠点化が構想されてきた。県資料によれば、東アジアへの近接性や若年労働力等を踏まえ、「IT ブリッジ」を掲げた取り組みが進められ、沖縄 IT 津梁パーク等の整備、情報発信拠点の形成、企業誘致、立地企業の高度化、グローバル化を見据えた人材の育成・確保、情報通信基盤整備などが実施されている。これらの施策の結果として、立地企業が累計 490 社、新規雇用が 29 社、748 人に達したと整理されている。本稿では、この拠点形成の展開を三段階に整理する。

第一段階は、平成 21(2009)年に ANA が沖縄において国際貨物ハブ機能を開始した時点に端を発する。その後、平成 24(2012)年には国際物流特区の制度整備および企業受入インフ

ラの整備が進み、物流機能の基礎が形成された。第二段階では、航空路線・海運航路の拡充により東アジアへのアクセスが改善され、物流特区の適用範囲の拡張やロジスティクスセンター整備等を通じて、域外との結節性が強化された。第三段階では、航空・海運企業によるネットワーク拡充に加え、E コマース対応のストックセンター機能、緊急パーツセンター機能の強化、世界的メーカーの物流・流通・保管・展示機能（3PL を含む）の集積が進められ、ハブ機能の高度化が図られた。

次に、沖縄物流ハブの競争力要因を整理する。第一に、前述の地理的優位性に加え、那覇空港が 24 時間運用可能である点は、時間価値の高い航空貨物需要への対応力を高める要因である。第二に、貨物専用機のみならず、旅客機のベリー便を活用した輸送網の構築を通じて、需要変動下でも輸送選択肢を確保し得る。第三に、越境 EC 等の新たな物流需要への対応を明示的に位置づけている点である。

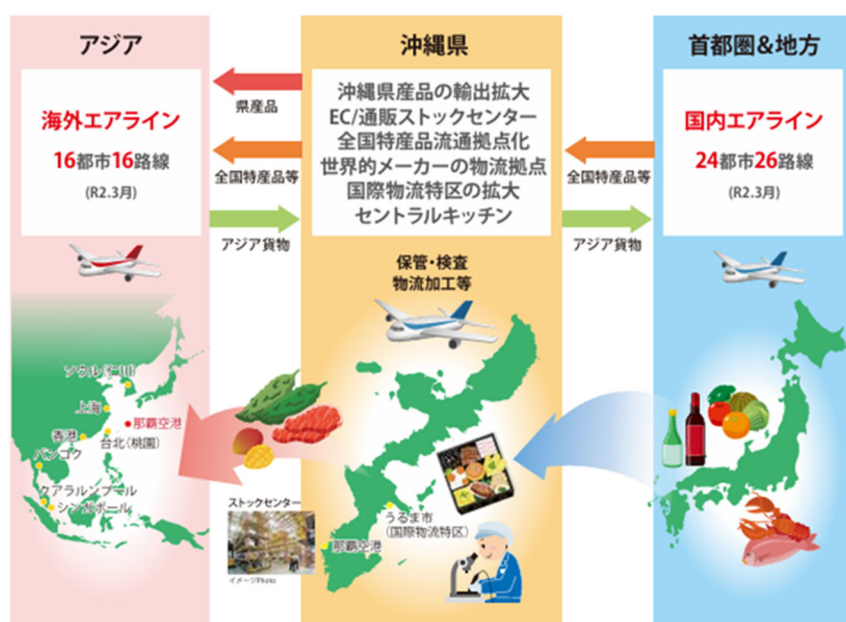


図 4 沖縄を起点に繋がる国際物流ライン 出典：沖縄県庁令和 3 年度沖縄県国際物流ハブパンフレット

結果として、物流ネットワークの多様化、低コスト、利便性の向上など機能性の高い国際航空物流ハブの構築を可能にし、県産品等の商流構築、さらなる産業集積を実現した。さらに越境 EC 拡大を活用しながら販路開拓、商流構築、物流拠点化の取り組みも行っている。世界の越境 EC 市場規模は令和 2(2020)年から令和 9(2027)年で約 5.3 倍になると予測されている。ネットワーク強化を図った新規路線の開拓、旅客気貨物専門期の復便に加え、観光復興施策も行い、アフターコロナという視点からのアプローチも行っている。

在庫拠点としても存在感を見せており、緊急搬送が求められるリペアパーツを保管しておくことで緊急対応力を高め、アジア都市へ配送をしている。これにより、アジア各地に工場を持っている企業は沖縄に在庫を集約させることで在庫の圧縮や、コストダウンをすることができるのだ。また、包装から発送までをワンストップで支援することができることも強みである。最近だと、トランプ関税により、包装を簡易的にしてコストダウンを図る企業が増えてきているため、関税という面からも、タイム短縮という面からもメリットがあるといえる。この豊富な物流拠点と、コストダウン、タイム短縮といった完璧な物流インフラを踏まえて、日本全国の特産品を新鮮な状態で海外に届けるサービスも行っている。アジアの所得水準が向上していること、インバウンド促進による他国からの日本への関心向上から食へのニーズも高まっているという。沖縄の地元企業 Orion も株式上場を果たし、飲料の他国輸出にも変動が出てきている。

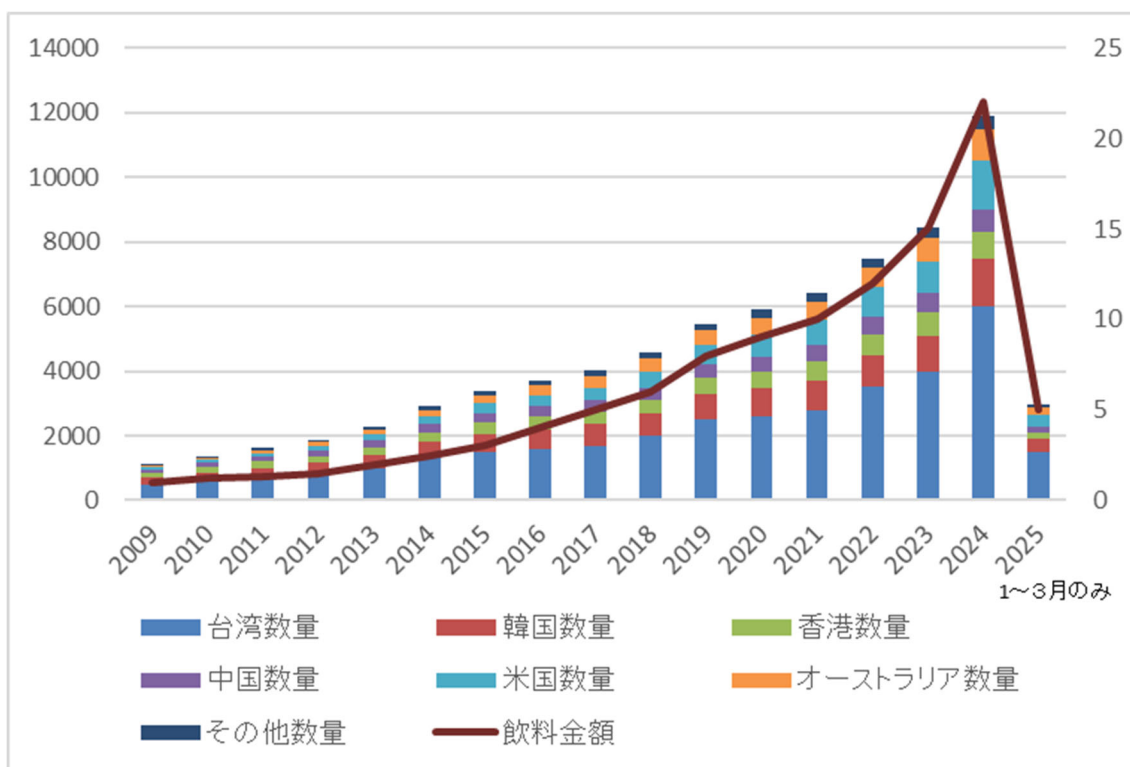


図5：沖縄による飲料輸出地域 著者作成

図5からわかるように沖縄からの食品関係の輸出額は大幅に増加しており、平成21(2009)年から令和6(2024)年では約10倍の成長である。特にコロナが明けた令和6(2024)年の成長率が大きく、本格的に海外市場へ拡大していることがわかる。台湾向けの販売が輸出の中心であるが、年々台湾への輸出依存から脱却している傾向があり、韓国や、オーストラリア、米国などにも市場を拡大している。また、数量の増加とほぼ同時に飲料金額も上がっていることから、高付加価値化して輸出拡大にとどまらない戦略を実行

しているといえる。この成長の背景には4つの背景があると私は考えている。1つ目は日本ブランドの海外人気の上昇だ。安全安心、安く高品質そしてヘルシー、このような日本がかつて作り上げてきた国としてのブランドイメージが今再注目されていると思う。2つ目はインバウンドによる外国人需要の拡大だ。特に台湾、香港、韓国などアジア人の観光客が多い。日本で飲んだ飲料を自国でも購入するなど商品の質が外国人に認められてきている。特にオンライン販売は今後も大きな成果が出そうだと思う。個人向けだけではなく、企業向けにも商品を作ればさらなる成長につながるのではないかと。3つ目は円安による輸出拡大だ。円安が続き、日本製品が安く輸出できるようになった。安く、高品質な商品を輸出できることから、海外市場への輸出を加速していることも考えられる。4つ目はコロナ禍の脱却だ。コロナの影響により、令和2(2020)年ごろは一時停滞があることがわかる。また、人々の健康志向が高まっており、市場は日本の製品のような健康で低価格高品質を求める傾向になった。これらが大きな成長の背景だと思うと同時に、今後も成長が期待できる市場であるといえる。

沖縄の物流拠点の可能性に対する知名度の向上により、日本各地の都道府県から、輸出用に商品の取り寄せを行っている。取り寄せのプロセスとしては、東アジア諸国からインターネットを通じて受注を受け、その情報を都道府県に集荷手配をする。その後、生産者は近くの空港に、那覇空港あてに配送する。那覇空港は東アジア各地の空港に発送し、アジア各地の空港から物流センターへ、そして顧客のもとに届けられるのだ。このような沖縄国際物流ハブを活用して輸送することで他地域の特産品とのコラボレーションも実現し、付加価値の高い商品をアジアに届けることができるようになった。他地域の特産品とのコラボレーション例としては、福井県産の越前ガニと、北海道産の毛ガニの食べ比べセット、青森県産のリンゴ、和歌山県産の柿、島根県産の梨、長野県産のブドウを詰め合わせた旬を味わう季節の果物ギフトセットなど物流を通じた物理的な地域活性化も実現された。さらに良い食品を良い状態で届けるための生産過程での工夫も行われている。例えば、静岡県産のイチゴは、輸送時の振動、衝撃による品質低下を防ぐため、旅客機の限られた貨物スペースに対応した専用パレットを開発し、静岡型海外輸送モデルを確立した。このように特産品流通拠点の可能性が本格的に重要視されてきたことがわかる。

沖縄県では「沖縄大交易会」と呼ばれる国内最大級の事前マッチング型個別商談会を毎年行っているという。目的は二つある。一つ目の目的は沖縄国際物流ハブを活用した全国の特産品等の海外販路拡大、二つ目の目的は個別マッチング商談会として国内最大級となる国際食品商談会を実施し、交流をはかることだ。令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症リスクを考慮し、オンラインで対応をした。今後は、対面とオンラインを掛け合わせたハイブリット商談会としての開催を検討しているとのことだ。令和2(2020)年度にオンラインで行われた実績は参加バイヤーが198社(海外146社、国内52社)、参加サプライヤーは397社(県外341社、県内56社)であり、商談件数は1462件(個別商談1178件、

フリー商談 284 社)であったという。さらに商談の場を提供するだけでなく、物流や、輸送、検疫、法律などの知識習得や、商談後のフォローアップ支援など、充実した体制で販路拡大のバックアップまで行っている。新たな挑戦をすることが目的ではなく、成功させることを目的としているということだ。こうすることで展開の難しい市場への拡大も安心して行うことができ、実際難易度の高いといわれる中国市場への拡大で成功している事例もある。こういった積極的な交流から、沖縄は海外ネットワーク地点となった。具体的には、那覇空港の国内線ネットワークは国内有数であり、定期便による就航と指数は国内第3位の多さを誇っている。国際線では東アジアが主だが、バンコク、シンガポールをはじめとした東南アジアにもネットワークが拡大しつつある。

沖縄県では、日本で唯一の国際物流特区である国際物流拠点産業集積地域を効率的に活用し、企業集積や、物流インフラの整備を促進している。以下の図の国際物流拠点集積地域は沖縄復興特別諸地方に基づく経済特区である。国際物流拠点集積地域うるま、沖縄地区では高度な技術を持つ企業や、海外へ積極的に展開する企業の集積が進んでいる。一方で国際物流拠点集積地域那覇地区(旧自由貿易地域)では、那覇空港および那覇港等への近接性を生かした企業が集積している。



図6 国際物流拠点産業集積地域参考図 出典：沖縄県庁令和3年度沖縄県国際物流ハブパンフレット

優遇税制の対象は国際物流拠点産業8業種(製造業、特定の機械等修理業、特定の無店舗小売業、倉庫業、航空機整備業、道路貨物運送業、特定の不動産賃貸業、卸売業)となっている。ただし、法人に対する税制措置の中でも、特に大きな支援である所得控除につい

ては特区内での投資及び雇用の確保を特に必要とし、その集積による一層の貿易の復興が期待される5業種(製造業、特定の機械修理業、特定の無店舗小売業、倉庫業、航空機整備業)に限定されるところだ。これ以外にも沖縄に立地し事業展開を行う企業は国や県による様々な支援制度が適用される。また、沖縄県は長期的展望に基づき、那覇空港、および那覇港を基軸とする物流インフラの整備を進めている。立地企業を強力にバックアップする沖縄県企業立地促進情勢事業補助金制度、さらに雇用人材確保に対する支援も行っている。若者の失業者にもう一度チャンスを与える社会貢献にも直結しているといえる。

国際物流ハブとしてだけでなく、日本とアジアを結ぶ国際情報ハブとしての存在感も近年示し始めている。首都圏、アジア向けに直接接続する、高速、大容量、低価格の通信ネットワークを提供する沖縄国際情報通信ネットワークをはじめとし、沖縄クラウドネットワーク、沖縄情報通信センターなど沖縄のビジネスモデルの可能性を感じるビジネスがたくさんある。

そのうえで我々が提案したいことは、外国人労働者を雇い、物流グローバルハブだけではなく、人材としてのグローバルハブも作れることが可能となれば、交易がもっと盛んになるのではないかということだ。沖縄は米軍基地を利用した米国風の飲食店、雑貨屋も多い。沖縄の物流を盛んにすることは沖縄が多様性の受け入れ尊重をしていることを意味することにもつながる。たくさんの人種の人が沖縄物流を通して共存する。これは沖縄という存在そのものが多様性の尊重を意味するようなイメージを国内外につなげることができるようになる。沖縄の産業軸である観光業への相乗効果も期待できる。また、若年層向けに物流業就職を促すことが目的で物流業のブランド構築を行うこともできると思う。沖縄で物流業をすれば多様性を尊重しながら、世界の物流を知ることができる。そうすれば、質の高い教育でアジアグローバル人材になれるといったキャリアに関するイメージをつけることで物流産業への就職を促す。しかし沖縄はいま低賃金の沼に悩まされている。長期的な高キャリアを物流業界なら実現できると可能性を感じている。そして環境問題も忘れてはいけない。沖縄は全国で見ても豊富な自然があることが魅力である。沖縄の自然を守りながら近代的物流を実現することは日本としてではなく、沖縄の取り組みとして認知される材料になると考えられる。その沖縄の歴史、自然のストーリー性を経済に組み込むことで世界からの協賛も生みやすい。世界から応援される物流拠点を目指し、物流最先端の地として実現できるはずである。

3-3 北部経済の抱える課題

第3章第1節では、観光業における北部振興の課題について論じた。したがって本節では、観光業以外の北部振興に関わる主要な課題として、①産業振興と雇用創出、②教育・人材育成、③交通インフラ整備、④名護市と周辺地域との格差の四点を中心に検討する。なお、本研究の「北部」の定義としては、沖縄振興開発計画において用いられる「北部地

域」である、名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町、伊江村（伊江島）、伊是名村（伊是名島）、伊平屋村（伊平屋島）の1市11町村とする。南部も同じく沖縄振興開発計画の定義を採用し、那覇市、浦添市、宜野湾市、豊見城市、糸満市、南城市、うるま市、西原町、与那原町、南風原町、八重瀬町、中城村、北中城村の13市町村とする。

3-3-1 産業振興と雇用創出

前提として、昭和47(1972)年の本土復帰以降、沖縄県の地域間格差の是正と県土の均衡ある発展を目的として、国および沖縄県は「北部振興開発事業」「北部振興事業」「北部地域振興計画」などと名称を変えながら、長期にわたって補助金を交付してきた。これらの施策は、重点や名称は変更しつつも、南部と北部地域の格差を是正するための支援という基本方針は一貫して維持している。北部は従来農林水産業が主要産業であり、サトウキビ栽培、パイナップルなど熱帯果樹栽培、近海漁業や養殖、林業などが各地で営まれてきた経緯もあり、復帰後の振興策としては、農林水産業の振興が図られた。この振興策には一定の成功を収めた事例と現時点では肯定的な効果が確認出来ない事例がある。例えば、農産物であるサトウキビは、「本島北部地域は、地形的に山地や丘陵が多く、平坦地が極めて限られている。このため、南西諸島の他地域に比べて農業の機械化や大規模経営が進みにくく、生産性向上には地形的制約が存在する。実際、北部圏域におけるさとうきびの生産量は、平成13/14年期中に100,905t、平成20/21年期中に113,952tと微増傾向にあるものの、同期間における収穫面積は1,902haから1,772haへと減少しており、作付面積の縮小が確認されている」（沖縄県、2012、p110）という地理的な要因で有効な結果が生まれていない。有効な事例としては、養豚など畜産分野がある。北部産豚肉のブランド化に向けた食肉センター施設が整備され、平成19(2007)年時点で沖縄本島全体の畜頭数の34%を北部施設が処理するまでになった。これらは北部振興事業の資金も投入された成果であり、農林水産業の高付加価値化に一定の進展がみられる。さらに2000年代の北部振興策において特徴的なのが、情報通信関連産業や金融関連業の誘致・育成である。この時代の北部振興事業では「将来性のある新産業の集積」が掲げられ、名護市が情報通信産業振興地域、金融業務特別地区等に指定されて大規模な企業誘致策が広がった。この結果、情報通信・金融関連企業48社が北部地域に新規立地し、合計1,414人の雇用を創出する成果が生まれた。

北部の産業振興施策には上記のように一定の効果が生まれた事例はあるが、令和8(2026)年現在北部と南部の格差が存在し、課題は現存している。第一に、北部地域全体の雇用者数を見ると、こうした新産業で創出された雇用は依然限定された規模に留まる。北部振興事業10年間の直接的効果として約2,000人の新規雇用という成果が報告されている（内閣府、2008）が、北部圏域の総就業者数は2020年時点でも県内比率が低水準である

ことが報告されており、多くの若年労働力が中南部へ流出している。また誘致企業の中にはコスト低減を目的に進出したコールセンターなども多く、安価な労働力に依存する構造から賃金水準は低く、安定雇用につながりにくいとの指摘もある（鉄塚、2008）。北部産豚肉のブランド化による成功事例は沖縄であるかこその高付加価値化を達成することができ、故に長期的に持続可能な産業として成り立っていると分析できる。翻って（鉄塚、2008）の指摘のように、安価な労働力ありきの産業は沖縄で行なう理由が特段なく、かえって低賃金労働者を増やし沖縄、特に現状雇用の受け皿が少ない北部地域の低賃金労働を加速させることに繋がる可能性が高い。

3-3-2 教育・人材教育

教育面での格差も北部地域の長年の懸案である。戦後沖縄の高等教育機関や専門学校の多くは那覇市や中部地域に集中し、北部には高等教育機関が存在しなかった。この教育機関の未整備は北部振興の遅れに直結する結果となる。北部出身の学生は進学の際に都市部へ転出し、そのまま地元へ戻らないケースが多いと指摘されてきた。こうした中、1990年代以降に北部地域へいくつかの高等教育・研究機関が新設され、北部の教育環境に変化が生じた。その一つは名桜大学の設立である。名護市に開学した4年制大学である名桜大学は、国際学部などを擁し北部地域初の本格的な高等教育機関となった。本研究では実際に名桜大学の国際学部 国際観光産業学科大学院国際文化研究科長である大谷教授にインタビュー調査を行った。大学の建学の精神のWEB ページの中では、「高度の専門的教育研究を推進することによって地域・国際社会に貢献できる人材の育成を期する」（名桜大学）との記載があり、地域への貢献も設立の経緯として反映されていることが分かる。さらに平成24(2012)年には恩納村に沖縄科学技術大学院大学（以降 OIST）が開学した。OIST は内閣府主導で設立された大学院大学で、異分野融合の先端科学研究を行うとともに沖縄振興への貢献を目指している。また OIST の取り組みとして、企業支援インキュベーターとしてベンチャー育成がある。「OIST promotes entrepreneurship to advance high-growth venture creation in Okinawa (OIST は沖縄における高成長ベンチャーの創出を促進する)」と明記されており、ベンチャー企業は、新産業・新市場の形成とともに新たな雇用を生み出す点で有効であり、雇用先が少ない北部地域での雇用創出先となる期待をされている。現状の雇用を生み出していることが分かる間接的なデータとしては、「投入 100 円あたり国内では約 228 円、沖縄県内では約 163 円の経済効果を生み出している」とも報告されている。

北部の教育施策は一定の効果をあげていることが判明しているが、課題は多い。一つは初等中等教育機関の数が少ないことである。図 7 は南部市町村と北部市町村の初等中等教育機関の数を面積で割った数値を取りまとめたデータである。このデータから、北部エリアでは自宅から教育機関までの移動距離が南部エリアと比べてかかることが推察される。

この初等中等教育機関への物理的アクセスの悪さは、放課後学習や部活動の参加機会の制約、教育支援サービスへの到達困難、家庭の送迎負担の増大といった形で生徒の学習投資行動に負の影響を与えうる。子どもの日常的な学習・生活リズムを不安定化についても注視すべき点である。初等中等教育段階で形成される基礎学力や学習意欲は、のちの進学選択やキャリア形成に累積的な影響を与えるため、北部地域の人的資本形成の遅れは長期的には北部地域の産業人材の不足に繋がっている可能性もある。

エリア	対象市町村数	面積合計(k㎡)	小学校数	中学校数	小中計	校/100k㎡	小学校/100k㎡	中学校/100k㎡
北部(北部12市町村)	12	825.36	46	25	71	8.60	5.57	3.03
南部(南部14市町村)	14	354.96	89	53	142	40.00	25.07	14.93

図7 南部地域と北部地域における初等中等教育機関密度(学校数/100km²)

出典 国土地理院.(2025). 令和7年 全国都道府県市区町村別面積調(7月1日時点)を基に筆者集計・作成。

3-3-3 交通インフラ

沖縄県の北部地域は、豊かな自然環境に恵まれる一方で、交通インフラの脆弱さが経済発展の制約となっている地域である。本地域は歴史的に見ると、第二次世界大戦後の米国統治下で自動車中心の社会構造が形成され、鉄道が存在しないまま現在に至っている。

沖縄本島北部の幹線道路としては、西海岸沿いを縦貫する国道58号と東海岸の国道329号、そして那覇市から名護市許田まで延びる沖縄自動車道(高速道路)がある。しかし、高速道路は名護市止まりで北部全域をカバーしておらず、本部半島や国頭村方面へのアクセスは一般道に依存するのが現状である。主要幹線の国道58号はリゾートホテルが集積する恩納村や名護市街地を通過し交通量が集中しているが、拡幅やバイパス整備が十分でないため北部地域内でも一部区間で渋滞が発生している(内閣府沖縄総合事務局. 第5次沖縄振興計画検討会資料 6-6, p.114)。その対応策として、近年、北部地域では道路インフラの再整備が進められている。沖縄総合事務局は、名護市から本部方面へ延伸する名護東道路について、延伸区間を全線バイパス(自動車専用道路)とする案を検討している。延伸は今帰仁村で開業予定の大型テーマパーク「ジャングリア」など北部観光地への交通量増加を見据えたものであり、北部地域のアクセス改善が期待されている(知念, 2025)。

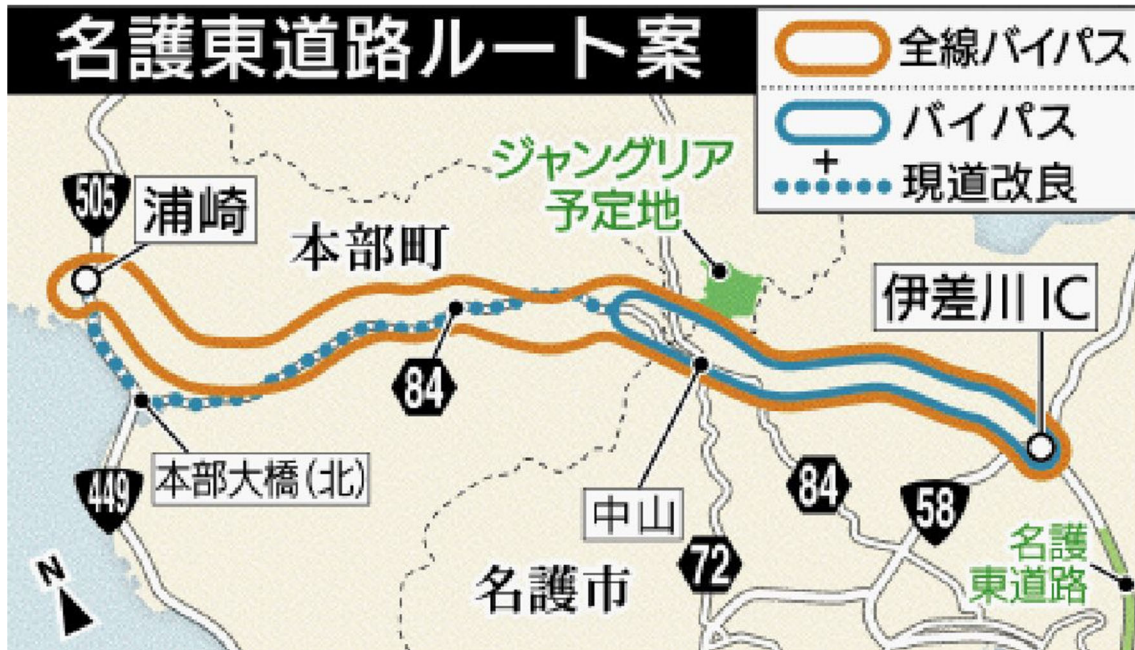


図 8 名護東道路（名護市一本部方面）延伸計画における全線バイパス案の位置関係（概念図出典：沖縄総合事務局公表資料）

また、西海岸側では恩納村内で恩納バイパス・恩納南バイパスの整備が進められており、リゾート地を結ぶ道路網強化によって那覇空港～北部間のアクセス改善と観光周遊性向上を目指している（内閣府沖縄総合事務局、2019）。これら道路整備は後述の共同売店にとって課題となっている物流効率化や緊急輸送ルートの信頼性向上にも資するため、地域住民の生活環境改善にもつながると期待される（内閣府沖縄総合事務局、2019）。このような交通インフラ網の改善は、従来から構想や計画として位置づけられてきたが、令和 8 (2026) 年現在において、区間ごとの整備や段階的な事業化にとどまり、那覇空港から北部地域に至る広域的・連続的な交通ネットワークとしては、十分に実装されているとは言い難い状況にある。

3-3-4 名護市と周辺地域との格差

このような交通インフラ網の未連続性は、北部地域内部における地域間格差を拡大・固定化させる要因として指摘されてきた。北部地域の中心都市である名護市は、行政機能、商業施設、医療・教育機関が相対的に集積する拠点都市として機能しており、周辺町村と比較して生活利便性や雇用機会において優位な立場にある。一方で、本部町、今帰仁村、大宜味村、東村などの周辺地域では、基幹的な生活・経済機能の集積が限定的であり、名護市への通勤・通学・通院等の依存構造が形成されている（奥、2019、pp.112-114）。

奥（2019）は、沖縄本島北部における地域構造について、「拠点都市への機能集中と周辺地域の周縁化が同時に進行する構造」を指摘しており、交通利便性の向上が必ずしも地

域全体の均衡ある発展につながらないことを明らかにしている（奥、2019、p. 118）。すなわち、交通インフラの整備が名護市へのアクセスを改善する一方で、周辺地域における経済活動や人口定着を促進する仕組みが伴わない場合、拠点依存型の地域構造が強化される可能性がある。また、内閣府沖縄総合事務局が示す北部地域に関する広域的な整備方針においても、名護市が北部圏域の中核拠点として位置づけられている一方、周辺町村との機能分担や役割整理については十分に具体化されていないとの指摘がある（内閣府沖縄総合事務局、2024、pp. 45-47）。この結果、北部振興策は名護市を中心とした拠点整備として一定の成果を上げてきたものの、その波及効果は周辺地域へ限定的にとどまっている。さらに、沖縄県（2022）は、北部地域における人口減少と高齢化の進行について、若年層が教育・就業機会を求めて名護市または中南部地域へ流出する傾向が強いことを指摘している（沖縄県、2022、pp. 89-91）。この人口動態の偏在は、名護市と周辺地域との格差を一層拡大させる要因となっており、北部地域内部においても持続可能性に差異を生じさせている。

以上の先行研究を踏まえると、北部振興は「中南部—北部」という広域的格差のみならず、「名護市—周辺町村」という内部格差を内包した課題として再整理する必要があることが明らかである。従来の拠点集約型の振興策や交通インフラ整備のみでは、北部地域全体の持続可能性を高めるには限界があり、名護市と周辺地域との機能分担を前提とするような、より面的な地域構造の再設計が求められる。

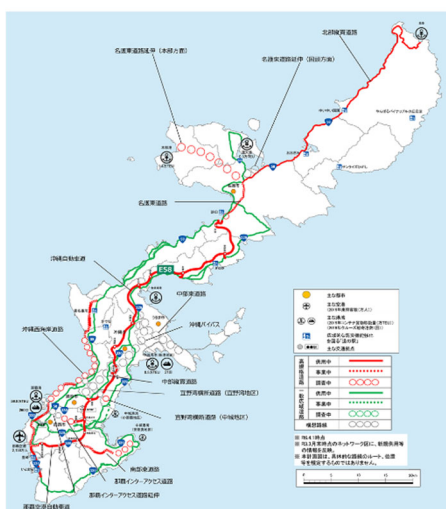


図9 恩納バイパス・恩納南バイパス整備による西海岸側道路ネットワークと那覇空港—北部間アクセスの全体像（概念図）

出典：関信郎（内閣府沖縄総合事務局開発建設部企画調整官）インタビュー「内閣府沖縄総合事務局 那覇空港道と沖縄西海岸道路を重点整備」R2SJ（2025年1月1日）

第4章 既存研究の理論的枠組み

4-1 持続可能な沖縄経済を捉えるための分析指標

本章では、沖縄における持続可能な経済発展を評価・構想するための理論的基盤として、既存の指標・分析枠組みの整理とそれらの課題を検討する。持続可能性という概念は、経済・社会・環境の三側面からなる統合的視点を基盤としながらも、地域の特性や制度的条件を踏まえた具体的な測定可能性が常に問われてきた。沖縄という空間的・制度的に特異な地域において、どのような理論枠組みが持続可能性を可視化し、かつ政策的実装に資するのかを探ることが本節の目的である。

4-2 観光と産業連関の分析視点

まず、産業構造からのアプローチとしては、伊佐（2015）による産業連関分析がある。彼は、沖縄県の観光産業を軸にした産業連関表を用いて、観光が持つ波及効果の定量化と同時に、関連産業間の連関構造が脆弱であることを指摘した。これは、持続可能性を「経済構造の内部結合度」として捉える試みであり、構造的な脆弱性が観光依存型経済のリスクとなっていることを明示した点で意義がある。

一方で、地域内における経済的自立性・還元性という視点からは、沖縄県（2019）による「経済循環構造把握調査分析報告書」が注目される。同報告書は、「来訪者数×消費単価×県内調達率」という三要素モデルに基づいて観光消費を定義し、リーケージ（収益の域外流出）の大きさを定量的に可視化した。その上で、域内経済循環率の向上を持続可能な経済政策の核心と位置づけ、具体的な構造変化（調達率向上や地場産品利用促進）への道筋を示している。本研究が繰り返し取り上げてきた「地元食材の活用」や「共同売店の観光資源化」などの実践は、まさにこの枠組みの政策的延長線上にあるといえる。

加えて、制度的・人的要因に着目した研究としては、宮城（2018）の成長会計分析が挙げられる。同研究では、沖縄経済の成長要因を資本・労働・全要素生産性（TFP）に分解し、制度的要因が生産性や賃金格差に与える影響を定量的に分析した。とりわけ、TFP向上と制度改革（教育制度、人材定着策、雇用安定性向上）との関連に注目しており、経済の質的成長と持続可能性を結びつける中長期的視点を提示している。

持続可能性に対する制度実装の視点からは、Tanaka（2022）の提起した「環境配慮型観光制度」の枠組みが有効である。彼は、沖縄における CUA 制度（Community-based User Agreement）を対象に、認証制度や協働的ガバナンスの仕組みを分析し、環境・社会・経済の三側面を統合する制度設計の意義を論じた。その主張は、理論上の指標にとどまら

ず、現場実装に踏み込む「運用可能な持続性」への転換を志向しており、実践現場での政策設計に強く示唆を与える。

さらに、SDGs および国際認証基準との整合性という観点からは、宮国（2023）の研究が挙げられる。彼女は、沖縄県北部地域を対象に、GSTC（世界持続可能観光基準）とSDGs指標を統合した四層構造の地域評価モデルを提示し、環境・社会・経済・制度という四位一体的な持続可能性の測定を試みた。そのアプローチは、地域スケールでの多層的・相互依存的な評価枠組みを提供し、単線的な指標では捉えきれない地域固有性を踏まえた持続可能性評価の可能性を開いた。

以上のように、先行研究は大きく分けて（1）産業構造に基づく内部結合度の定量化、（2）循環率を用いた地域自立性の測定、（3）制度・生産性からの成長可能性の検討、（4）制度的ガバナンスによる統合的設計、（5）国際基準による地域多層性の可視化といった複数の視角から、沖縄における経済的持続可能性の把握を試みてきた。

4-3 本研究における分析枠組み

本研究はこれらの枠組みに依拠しつつ、特に（2）と（4）の接点、すなわち、「地域内経済循環を促進するための制度的・管理的手段の設計」に焦点を当て、制度と経済循環が交差する実装領域に持続可能性の中核を見出そうとするものである。ジャングリア沖縄における地元資源の活用や、共同売店を活用した福祉・観光複合イベントの展開、さらには物流と観光を結ぶ地域産業の再編といった本研究の観察対象は、経済構造と制度運用の双方に接続する具体例であるといえる。持続可能性を「理念」ではなく「構造と制度の統合」として位置づけることで、沖縄が抱える依存的経済構造からの脱却と、自立循環型経済への転換に実効的な道筋を描くことが本研究の基本的立場である。

第5章 観光産業と持続可能な地域経済

5-1 過去の観光振興施策の効果検証 — 成果と限界の分析 —

本項では、沖縄県における過去の観光振興施策の効果を、観光消費額を中心指標として経済面・環境面から数値的に分析するとともに、先行研究や主に県が好評する統計データを参照しつつ、観光依存の脆弱性や季節的雇用、経済的リーケージ（域外流出）、中南部と北部・離島の地域格差、オーバーツーリズムと地域負荷といった3章1項で明らかとなった課題群に対し、これまでの政策対応の成果と限界を整理する。

まず沖縄県の観光施策の歴史を振り返っていく。昭和47(1972)年の本土復帰以来、沖縄県では国内外から観光客を誘致し地域振興を図るため、多くの観光政策・振興計画が策定されてきた。日本復帰時、沖縄は戦後の米国統治下で本土と大きな経済格差を抱えていたため、「本土との格差の早急な是正」と「自立的発展の基盤整備」を目的に総合的な沖縄

振興策を始めた。歴史的には観光業は振興策の重点として、沖縄経済の主産業として位置付けられたのだ。

5-1-1 1970年代：復帰直後の基盤整備と観光地化の始動

はじめの観光施策としては、国による「第1次沖縄振興開発計画」（1972～1981年度）が策定され、第9章に「余暇生活の充実と観光の開発」を掲げた。具体的には観光インフラ整備（那覇空港ターミナルビル整備、幹線道路網の拡充等）や、大型ホテル・リゾートの建設支援が盛り込まれた。この流れを受け、沖縄県も独自に「第1次沖縄県観光開発基本計画」（1976～1985年度）を策定し、リゾートホテル、国民宿舎、観光レクリエーション施設などの整備、さらに国内外向けの観光プロモーションを推進した（沖縄県、1976）象徴的な施策が昭和50（1975）年の沖縄国際海洋博覧会であり、北部地域（本部町周辺）で国主導の大規模開発が行われ、開催年の入域観光客数は約155万人規模に達したとされる（沖縄県公文書館、2020）。復帰直後の沖縄観光が一気に「全国区」の観光地として認知された背景には、このような国主導・県主導の基盤整備とイベント戦略があるといえる。国と県の主導の施策として観光業に注力をした結果、観光業としての振興を行なうことは達成したと評価をすることができるが、一方経済振興策の策定黎明期より、観光を経済振興の柱と位置づけたことは、現在につづく沖縄経済の観光依存度を初期段階から高める方向に作用した。

5-1-2 1980年代：リゾート開発の加速と構造的課題の顕在化

1980年代には「第2次沖縄振興開発計画」（1982～1991年度）と、国のリゾート法（総合保養地域整備法、1987年）を背景として、沖縄は本格的なリゾート観光地として開発が進む（沖縄県公文書館、2020）。この結果、沖縄への入域観光客数は1980年代後半から1990年代初頭にかけて大幅に増加し、年間観光客数は平成2（1990）年前後には300万人規模に到達したと報告されている（沖縄県公文書館、2020）。一方マイナス面をみると、この時期に始まる観光リゾート開発により、奥平（2019）、畑・川端・藤井（2023）が指摘をするような、①観光依存、②不安定雇用と低賃金、③リーケージ、④地域間格差といった、いまなお沖縄が抱える構造課題をほぼ全部そろって生み出した時期でもある。

5-1-3 1990年代：質的転換の模索と持続可能な観光理念の導入

流れが変わり、1990年代に入ると、沖縄観光は量的拡大から質的転換を模索する。県は平成7（1995）年に「美ら島おきなわ観光宣言」を行い、観光を沖縄の将来像と結びつけて位置づけた（沖縄県、1995）。この宣言は、沖縄の自然・文化・歴史といった固有の価値を観光資源として守り活かすこと、平和・共生の理念を観光の核心に据えることを標榜した点で1980年代から方針の転換を図った時期であるといえる。具体的出来事としては、首里城公園の復元公開（1992年）、琉球王国のグスク及び関連遺産群の世界遺産登録（2000年）、平和学習・修学旅行の積極的な受入といった文化・歴史・平和に根ざした観光資源

の再定義が進んだ（沖縄県公文書館、2020）。また、県は観光推進組織を再編し、観光・MICE・国際交流を一体で扱う公益的な推進主体を整備することで、県・事業者・地域をつなぐ統合型の観光推進体制を築いた（沖縄観光コンベンションビューロー、2024）。短期目線の観光施策ではなく、長期的な目線を持った持続可能な観光施策という面では、本研究にて目指す方針と合致をしているが、令和8(2026)年現在から振り返ると観光業そのものが持つ構造的な問題は手つかずであったのだ。第一に、「観光立県」それ自体が、逆説的に観光依存の正当化になってしまった側面がある。すなわち、根本的に観光を沖縄経済の核としている点で、製造業や地場産業基盤の脆弱さに対する目線が当てられず、景気や外的ショックに対する脆さが残存した。実際、平成13(2001)年の米国同時多発テロや平成15(2003)年のSARS流行時には修学旅行キャンセルが相次ぎ、観光需要が急速に落ち込んだと報告されている（沖縄県文化観光スポーツ部、2019）。第二に、1990年代までの観光施策で標榜はされたが、地域間格差は依然として残った。那覇市や本島中南部の観光地の密集地帯と比べ、沖縄本島北部や離島は依然として観光地が少なく、観光の恩恵が県内で均等に分配されにくい構造が続いた（奥平、2019）。とくに北部地域については、昭和47(1972)年の「第1次沖縄振興開発計画」から続く「県土の均衡ある発展」という政策スローガンの対象となりつつも、持続的な高付加価値観光や安定雇用の基盤形成までは至っていない点が指摘されている（奥平、2019）。

5-1-4 2000年代～2010年代：観光客数の爆発的増加と経済波及効果

2000年代以降、沖縄は国の「観光立国」政策（2003年以降のビジット・ジャパン・キャンペーンなど）と歩調を合わせ、国際線やLCC路線の拡充、都市モノレール（ゆいレール、2003年開業）や空港ターミナル整備、離島アクセス改善などハード・ソフト両面での受入体制を強化した（沖縄県公文書館、2020）。この取り組みのもと、沖縄の入域観光客数は2000年代後半から2010年代にかけて急増し、宿泊・小売・飲食を中心とした観光消費額が大幅に拡大した。沖縄県の推計によれば、令和元(2019)年度の旅行・観光消費額は約7,970億円、その経済波及効果は約1兆1,700億円規模、雇用波及効果は14万人超に達したとされる（沖縄県「観光を基軸とした域内経済の循環促進に関する提言書」、2024）。

5-1-5 2020年代：コロナ禍による危機と観光依存の露呈

2020年、新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、沖縄観光は戦後最大とも言われる危機に直面した。海外からの渡航制限や国内旅行需要の蒸発によって、令和2(2020)年から令和3(2021)年にかけて沖縄への観光客数は令和元(2019)年比で3分の1以下の水準にまで激減した（内閣府、2023）。観光収入も急減し、関連産業は未曾有の打撃を受けた。こうした危機は、観光に過度に依存してきた沖縄経済の脆弱さを改めて浮き彫りにしたと言える。コロナ禍を契機に、観光需要の急減に耐えうる産業ポートフォリオの必要性や、観光業の持続可能性について議論が一層高まった。

5-2 観光振興策の成果と残された限界

以上の分析から、沖縄県の過去の観光振興施策には、主産業としての観光育成と経済効果の創出した成果から、以下のような成果と限界が認められる。昭和 47(1972)年の本土復帰以降、行政の積極的な関与により観光業は沖縄経済の主力産業へと成長し、観光消費額の増大と社会資本の整備によって経済に大きな波及効果と雇用機会をもたらした。2010 年代後半には観光収入が年間 7,000 億円超規模に達するまでになった（沖縄県、2024）。また、観光振興を通じて沖縄の自然・文化・歴史資源の価値が再発見・発信され、世界遺産登録や平和学習の推進によって観光が地域の誇りや平和教育にも寄与した点は重要な成果である。

5-3 観光偏重による脆弱性と構造的課題

観光振興策により経済成長が実現した一方、産業構造の観光偏重による脆弱性は最後まで解消されなかった。観光需要は景気変動や災害・疫病など外的要因に左右されやすく、9.11 テロや SARS、そしてコロナ禍の際には沖縄経済が深刻な打撃を受けている。雇用面でも観光産業は季節変動や景気に影響されやすく、非正規雇用の割合が高く低賃金になりがちであることが指摘される（畑・川端・藤井、2023）。さらに、観光収入の域外流出が大きいこと、観光客数の増加は必ずしも域内の富の蓄積に直結しにくい構造が残った（沖縄県、2024）。加えて、那覇市や本島中南部に観光資源・利益が集中し、本島北部や離島には恩恵が及びにくい地域間格差の問題や、観光客急増による環境悪化・生活への影響（オーバーツーリズム）の顕在化など、持続可能な観光地経営に向けた課題も残された。

こうした成果と限界を踏まえ、沖縄県では観光によって得られる収益を県内に循環させ、観光産業の質を高める取り組みが模索されている。令和 5(2023)年度には有識者による「観光を基軸とした域内経済の循環促進」に関する万国津梁会議が開催され、観光需要の平準化や域内経済循環の強化についての提言がとりまとめられた（沖縄県文化観光スポーツ部、2023）。今後はこれまでに蓄積された成果を活かしつつ構造的課題を克服する政策展開が求められるだろう。さらなる観光の振興にあたっては、経済的波及効果のみならず環境・社会への影響にも目配りした「強靱で持続可能な観光立県沖縄」の実現を目指す必要がある。

5-4 スポーツツーリズムと地域活性化

本節では、第 4 章で整理した持続可能な観光産業の枠組み、とりわけ社会的包摂と、それによる域内経済循環の側面に着目し、FC 琉球を事例としたスポーツツーリズムの可能性を検討する。

FC 琉球は平成 15(2003)年に創設され、平成 26(2014)年に J リーグ入会を果たしたクラブである（2018 年 J3 リーグ優勝、2019 年 J2 リーグ昇格、現在の所属は J3 リーグ）。運営法人は琉球フットボールクラブ株式会社が担い、沖縄県全域をホームタウンとしている。

クラブのホームスタジアムは、主にタピック県総ひやごんスタジアム（収容人数 10,189 人）および沖縄県総合運動公園陸上競技場を使用している。クラブのアイデンティティは、沖縄本島を中心に存在した「琉球國」を由来とする。この文化的基盤は、エンブレムのデザインとクラブカラーに一貫して継承されている。また、令和 7(2025)年に導入された新エンブレムは、以下の主要な文化的 DNA を引き継ぎ、視認性の高いシンプルなデザインへと昇華された。

令和 7(2025)年に刷新された新エンブレムは、沖縄の歴史を象徴する「ベンガラ色」「対のシーサー」「琉球王朝の王冠」を継承し、地域の誇りを可視化している。この刷新は、サポーターや行政との共創を通じた「社会的包摂」の象徴であり、21 年の歴史を未来へ繋ぐ試みである。独自の文化を宿すエンブレムは、観光資源として県外へ魅力を発信し、スポーツを核とした「域内経済循環」を促進する役割を担っている。FC 琉球の地域活性化への貢献度を最大化する戦略を検討するにあたり、まず地域活性化の面で同カテゴリーの成功事例である松本山雅 FC と比較する。松本山雅 FC は昭和 40(1965)年に、当時の長野県選抜の選手を中心に「山雅サッカークラブ」として結成された。クラブ名の「山雅」は、結成時の選手たちが通っていた松本駅前の喫茶店に由来する。平成 17(2005)年に「松本山雅フットボールクラブ」に改称、平成 24(2012)年に Jリーグ入会 (J2) を果たし、その後平成 27(2015)年と令和元(2019)年に J1 昇格を経験している。

5-4-1 経済指標からみる FC 琉球の現状と課題

項目	FC 琉球	松本山雅 FC	差 (倍率)
ホームスタジアム	タピック県総ひやごん	サンプロ アルウィン	—
スタジアムキャパ	約 10,000 人	約 20,000 人	約 2.0 倍
平均入場者数	3,007 人	8,439 人	約 2.8 倍
総動員数	57,136 人	161,000 人	約 2.8 倍
売上総収入	5 億 9,620 万円	14 億 3,161 万円	約 2.4 倍

表 2 FC 琉球と松本山雅 FC の主要経済指標の比較 (2024 シーズン)

出典 平均入場者数・総動員数は、J. League Data Site「クラブ別入場者数 (2024 明治安田 J3 リーグ)」より筆者作成。

表 2 のように同カテゴリーながら、集客力・総収入において約 2.4~2.8 倍の差があることがわかる。この格差は、FC 琉球が地域活性化への貢献を最大化するために克服すべき経済的課題である。この経済的格差を解消し、同カテゴリーで集客力・総収入が上回る松本

山雅 FC の成功を模倣するためには、観光客の誘致と地域経済へのさらなる浸透という観点から戦略的な補強が不可欠となる。その戦略の核となるのが、FC 琉球にしかない高い社会的価値である。

5-4-2 社会的価値の創出：ちむぐくるプロジェクト

FC 琉球の「ちむぐくるプロジェクト」は、沖縄方言で「真心（まごころ）」を意味する理念を表している。前述の通り、クラブの観光客をターゲットとした戦略は不足しているが、本プロジェクトはホームタウンである沖縄県の深刻な社会問題の解決を目標としている活動を展開している。

活動名	目的と内容	関連する課題
キッズフリーパス	スポンサー企業の支援により、小学生以下をホームゲーム全試合に無料招待。夢や感動に触れる機会を提供。	体験格差、経済格差
離島サッカー教室	離島の子どもたちにプロ選手との交流機会を提供。体験の格差を是正し、夢や目標を持つきっかけを創出する。	体験格差、経済格差
ゆいゆい SMILE プロジェクト	選手・スタッフが学校を訪問。夢や職業をテーマにした講話、体育授業への参加、あいさつ運動などを実施。	体験格差、教育
ゆいまーるパトロール	ファン・サポーターや住民が、ジョギングをしながら夜間の防犯パトロールを実施。防犯と健康増進を両立。	街頭犯罪、防犯、運動習慣
海の日パトロール	海水浴客へ危険生物の紹介や防犯ステッカー配布を行い、海難事故防止と海の安全意識向上を図る。	交通安全、海洋保全

表3 FC 琉球ちむぐくるプロジェクト 出典 FC 琉球ホームタウン活動「ちむぐくるプロジェクト」より作成

「ちむぐくるプロジェクト」は、夢や感動の提供だけでなく、防犯・健康増進・環境保全の領域で多角的な活動を展開し、令和7(2025)年1月1日から8月31日までに計106回の活動を実施している。特に、ミッション型探求授業の実施や日本一のスタジアム花火招待を通じた体験格差の是正、特定外来生物駆除といった環境保全活動は、社会的責任（CSR: Corporate Social Responsibility）をホームタウン活動の核とすることで、地域との強固な信頼関係を構築していることを示す。しかし、FC 琉球が松本山雅FCの集客力・総収入に比肩し、沖縄経済への貢献を最大化するためには、この「ちむぐくるプロジェクト」が持つ高い社会志向性を維持する必要がある。

前述の観光客をターゲットとした戦略は不足しているものの、FC 琉球の「ちむぐるプロジェクト」は、ホームタウンである沖縄県の深刻な社会問題の解決を目標とした、極めて社会志向性の高い活動を展開している。本プロジェクトは、沖縄県が全国ワーストとなっている喫緊の社会問題に対し、パートナー企業や行政、地域住民の協力を得ながら多角的なアプローチを行っている。しかし、クラブの成長という経済的側面から見ると、FC 琉球が提供するアウエイツアーは、宿泊施設とバスの手配に特化した移動支援型に留まっているのが現状である。それに対し、同カテゴリーの成功クラブである松本山雅FCは、観光客（アウエイサポーター）をターゲットとした消費拡大を戦略的に企図し、「山雅ジャーニー」を展開している。このプログラムは、アウエイサポーターに農業体験などの地域交流ツアーを提供することで、地域への「愛着」と「長期滞在」を促し、地域経済への積極的な貢献（地域外からの消費誘致）を図っているのである。

項目	松本山雅FCの具体的施策
活動名	大人の松本山雅ジャーニー2021
対象	主にアウエイサポーターおよび地域外の観光客
地域体験の提供	・クラブが育成する青大豆「あやみどり」の枝豆収穫体験・松本の自然を活かした「夕焼けヨガ」などのウェルネス活動
地域消費の促進	・地元「ホテル ブエナビスタ」と連携した食体験（ガストロノミー）・信州産食材を多用した、絶景とともに楽しむ限定ディナーの提供
戦略的意義	【観光客誘致モデル】地元農家やホテルを巻き込み、地域外（アウエイ客等）の消費を創出。競技成績に依存しない、安定した集客・収益基盤の構築に寄与。

表4 松本山雅アウエイツアー 出典 『大人の松本山雅ジャーニー2021』

このプログラムは、スポーツクラブが地域資源（農業、食、自然）を統合し、外部からの消費を促すことで地域経済に貢献する、FC 琉球が模倣すべき成功事例である。沖縄県は観光産業への依存度が高い一方で、コンテンツ不足による滞在日数の短縮やオフシーズンの集客が不安定という構造的な課題を抱えている。この課題を克服し、地域経済を多角化するためには、FC 琉球が持つ集客力を向上させること。また、沖縄独自の資源・文化・歴史を融合させ、沖縄でしかできない付加価値の高いオリジナルコンテンツを開発する必要がある。具体的な案としては沖縄の独自の伝統文化であるエイサーと融合させた「文化体験型スポーツツーリズム」ツアーを開発すべきである。このツアーは、サッカー観戦チケットに加え、エイサーの稽古体験や伝統文化に触れる機会を組み込むことで、観光客に「観戦+体験」という新たな旅行目的を提供し、オフシーズンの集客安定化と観光客の沖

縄滞在日数の延長を促す。これにより、FC 琉球は地域経済の多角化に直接貢献し、クラブの経営基盤を強化することが可能となる。

以上のように、FC 琉球は「ちむぐるプロジェクト」に高い社会志向性を通じて、地域との強固な信頼関係を構築している。一方で、松本山雅 FC と比較すると、集客力や総収入といった経済的指標においては依然として大きな差が存在しており、地域経済への貢献をさらに拡大するためには、新たな成長戦略が求められる。とりわけ、スタジアム収容規模や人口条件といった構造的制約を抱える FC 琉球にとって、従来型の集客施策のみでこの差を埋めることは困難である。そこで本研究では、物理的制約を超えて広範な層に訴求可能な手段として、SNS を活用した情報発信に着目する。

5-4-3 観光客誘致とデジタル戦略の補強

本節では、SNS の活用状況という観点から、FC 琉球と松本山雅 FC の公式アカウントを比較し、両クラブの情報発信力の差異を明らかにする。

プラットフォーム	松本山雅 FC	FC 琉球	差
X (旧 Twitter)	98,560 人	35,561 人	約 2.77 倍
Instagram	35,000 人	21,000 人	約 1.67 倍
YouTube	19,800 人	6,940 人	約 2.85 倍
合計	15.3 万人	63,501 人	約 2.42 倍

表 5 SNS の比較 (閲覧 2025 年 8 月)

表 5 が示す通り、フォロワー数では松本山雅 FC が FC 琉球を上回っている。一方で YouTubeShorts における動画再生数では、FC 琉球が高い数値を示している。YouTubeShorts とは YouTube の規約に基づいた、最大 60 秒以下の縦型動画コンテンツで、企画を盛り込んだものである。

クラブ	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	合計再生数	平均再生数
FC 琉球	14 万回	94,000 回	55,000 回	52,000 回	23,000 回	36.4 万回	72,800 回
松本山雅 FC	6,302 回	5,290 回	4,770 回	4,212 回	3,870 回	24,444 回	4,888 回

表 6 再生回数比較 (8 月閲覧)

その主な理由として松本山雅 FC は YouTubeShorts の企画系動画を制作していないのに対し、FC 琉球は企画系動画を投稿していることが分かった。この比較が示す通り、FC 琉球の動画投稿には、サイコロチャレンジやシュート速度検証といった選手の競技スキルをコンテンツの核としている。その結果、松本山雅 FC に対して約 14.9 倍という圧倒的な平均再生回数、および 36 万回を超える合計再生回数を記録し、広範な層への高いリーチ力を示している。したがって、FC 琉球は、既存の高いリーチ力というアドバンテージを維持しつつ、松本山雅 FC の比較事例を踏まえ、「琉球國」「シーサー」「エイサー」といった沖縄独自の無形資産を反映したコンテンツを強化することで、「地域の誇り」をデジタル上で形成し、ライト層から固定ファンへの移行を促す戦略的補強が有効な戦略の一つとなる。さらに、選手が沖縄のおすすめグルメや観光スポットを紹介する「選手×地域コンテンツ」の制作も有効である。選手の影響力を活用した観光情報は、既存サポーターによる店舗の「聖地巡礼」行動を促すだけでなく、本土の若年層に対しても沖縄観光への動機づけとなる可能性が高い。これにより、オンライン上の認知（再生数）を、オフラインの地域経済効果へと転換することが期待される。

以上の分析結果を踏まえると、FC 琉球の SNS 活用は、単なる情報発信にとどまらず、地域価値を高める余地を有していると考えられる。

このように、松本山雅 FC の緻密で多角的な地域密着戦略は、FC 琉球が取り組むべき集客基盤強化の現実的な戦術的模倣対象となる。しかし、松本山雅 FC の活動を単に模倣するだけでは、FC 琉球が抱える地域独自の構造的課題を同時に解決し、クラブに独自の付加価値をもたらすことは困難である。

したがって、FC 琉球は、その戦略的な目標設定において、社会的価値創出をブランド力に転換している浦和レッズの先進事例を参照する必要がある。

5-4-4 社会的価値のブランド化と経営基盤の強化

浦和レッズは、平成 5(1993)年の J リーグ開幕当初から参加する日本屈指の名門クラブであり、リーグ戦、リーグカップ戦、天皇杯（8 回）、AFC アジアチャンピオンズリーグ（3 回）で多くのタイトルを獲得している。その強固な地域基盤は、単に競技力の高さに依存するものではなく、歴史的な地域アイデンティティの継承と、「ハートフルクラブ」「レッズランド」という二本柱の戦略的地域貢献活動によって構築されている。

(1) 歴史的背景：「サッカーのまち」としての求心力

浦和レッズの最初（前身）は三菱浦和フットボールクラブとして平成 5(1993)年の J リーグ開幕時から駒場スタジアムを本拠地として参加した。その背景には全国選手権を制覇し、「浦和を制する者は全国を制する」とまで謳われた「サッカーのまち」の歴史的土壌があった。この強固な地域アイデンティティの上に設立された浦和レッズは、「レッズの

誕生は確実に浦和に新しい求心力をもたらした」と評価されており、クラブの成功が地域の核となるという理想的な地域密着モデルを確立した（濱出、2021）。

(2) 「ハートフルクラブ」：社会的価値の創出と国際交流

浦和レッズは、サッカーを通じた「こころ」の育成を目的として「ハートフルスクール」を開校し、以下の四つのこころを柱とする活動を国内外で展開している。

- ①何事も一生懸命やるこころ
- ②お互いに楽しむこころ
- ③仲間を信頼しおもしろいやるこころ
- ④考えるこころ

この活動は、地域（県内5カ所6スクール）の小学校・幼稚園、保育園など215カ所を訪問し、令和6(2024)年4月から2025年3月までの1年間で38,577名と交流している。さらに、平成23(2011)年7月より東日本大震災の復興支援プロジェクト「ハートフルサッカーin東北」を継続して行うほか、平成19(2007)年のACL初出場を機にスタートした「ハートフルサッカーinアジア」の活動では、ラオスや東マリアナ諸島・グアム島を訪れるなど、国際的な「草の根国際交流」を展開している。このように、浦和レッズはサッカーを通じ、日本だけでなく、海外にまでこころの大切さを伝える活動をおこなっており、社会的価値の高いブランドイメージを構築している。また、初の女性コーチを迎え入れ、SDGsをはじめとする現代の様々な課題にも、より柔軟かつ積極的に取り組める指導体制を整えた。

(3) 「レッズランド」：Jリーグ百年構想の具現化

浦和レッズが平成17(2005)年7月に荒川河川敷に開設した会員制スポーツ施設「レッズランド」は、単なるトップチームの練習施設ではなく、Jリーグの「百年構想（スポーツで、もっと、幸せな国へ。）」を具現化するための戦略的な地域活動拠点である。レッズランドは、クラブがスタジアムで提供する「観る」「支える」スポーツの楽しさに加え、「する」「学ぶ」スポーツの場と機会を地域に広く提供することを目的としている。

活動理念	概要
健康支援	だれもがスポーツを楽しむ場を提供し、地域住民の健康づくりを支援する。
豊かな生活文化の創造	ファン・サポーターやホームタウンと連携したスポーツ・文化活動を通じ、地域に根差した豊かな生活文化を創造する。
環境との共生	緑豊かな自然環境と共生し、次の世代に誇れるホームタウンを創出する。

表7浦和レッズハートフルクラブ概要 出典ハートフルクラブとは | ハートフルクラブ | URAWA RED DIAMONDS OFFICIAL WEBSITE

対象層は「子供からお年寄りまで」の幅広い層に及び、サッカーファンに限定せず、ファミリー層や多くのスポーツ愛好者が集い、交流できる場を提供することで、健全な青少年育成、高齢者の生きがい創り、およびスポーツ文化の発展・振興に寄与している。運営においては、会員との双方向のコミュニケーションを重視し、地域住民とともに施設とプログラムを作り上げていく姿勢が徹底されている。

浦和レッズの事例は、Jリーグにおける社会的課題解決の理想形である。しかし、その成功は大規模な都市圏と強固な資本力という前提条件の上に成り立つ。そのため、FC 琉球の戦略の普遍性を証明するには、資金力に依存しない他の成功モデルの参照が不可欠である。そこで、ドイツのノルトライン＝ヴェストファーレン州にあるドルトムント市を本拠地とするサッカークラブであるボルシア・ドルトムント（BVB）を比較対象とする。ボルシア・ドルトムントは、FC 琉球や松本山雅 FC が目指す「地域との深い結びつき」を世界レベルで体現している成功事例であり、ドイツ国内ではFC バイエレン・ミュンヘンに次ぐ存在として知られている。

- 設立：1909年
- ニックネーム：ディー・シュヴァルツゲルベン（黒と黄）
- ホームスタジアム：シグナル・イドゥナ・パルク

明治 42(1909)年に設立されたボルシア・ドルトムントは、ドイツで歴史と人気のあるクラブのひとつであり、国内リーグでは8回のタイトルを獲得している。特に、平成9(1997)年にはユヴェントスとの決勝を3-1で制し、UEFAチャンピオンズリーグ優勝を果たすなど、競技面でも国際的な成功を収めている。ドルトムントの成功の基盤は、国内最多優勝を誇るバイエルンとは異なり、その熱狂的なサポーターと、スタジアムの南スタンド全体を埋め尽くす「Yellow Wall」に象徴される唯一無二のホームの雰囲気によって支えられている。さらに、ドルトムントは国際的な共感を獲得する上で、日本人選手の活躍が重要な役割を果たした。特に香川真司選手は、平成22(2010)年から2度にわたりチームに在籍し、2010-2011シーズンからのリーグ連覇に貢献するなど、クラブの黄金期を支えた。そんなボルシア・ドルトムントの戦略的焦点は、貧困や失業といった地域の構造的危機を「クラブの社会的責任」として引き受け、これを「経済的価値と社会的価値の創出の同時実現」という普遍的戦略に昇華させた点にある（帝京経済学研究、2025）。BVBは、この戦略を通じて、立地条件の悪い工業都市にもかかわらず、競技成績とは独立した持続的な収益基盤を確立している。

BVBのホームスタジアムであるシグナル・イドゥナ・パルクは、総収容人数81,365人に対し、平均観客動員数81,365人と常に満員で試合を行っている。この動員力は、トランスマーケットによると世界第2位の平均観客動員数を誇り、競技成績の変動に左右されない強固な集客力を証明している。この圧倒的な集客を支えるのが、BVBの代名詞である

「Yellow Wall」に象徴される熱狂文化である。Yellow Wall のチケットは低価格（約 15 ユーロ）で提供されており、「より多くのサポーターに特別な体験をしてほしい」というクラブ側の理念に基づくものである（塚本拓也、2025、P26）。BVB は、収益を極大化するのではなく、観戦機会の社会的公平性を重視し、この低価格戦略を堅持している。その結果、ホームゲームの観客動員率をほぼ 100%で維持することに成功し、熱狂的なファン層を安定的な資金源とする収益基盤の確立へと繋げている。また、単なる応援文化ではなく、地域住民の連帯を再生する社会的現象として機能している。スタジアムでの一体感や共有された感情は、地域の誇りを可視化し、人々のつながりを強める役割を果たしている。こうした「熱狂の共有」は、現代社会における共同体の再構築の一形態ともいえる。FC 琉球の「エイサー融合戦略」において、BVB の「Yellow Wall」のような圧倒的な熱狂を生み出す唯一無二のサポーター文化の確立が不可欠となる。そのためには、「沖縄らしさ」に焦点を当てた唯一無二のスタジアム空間を創り出す必要がある。

本研究の視点としては指笛、エイサーを使った独自の応援法を見出すこと、沖縄音楽を選手の応援（チャント）として使うことである。選手個人のチャントを作ることで、スタジアム全体が「沖縄らしい唯一無二のサッカースタジアム」となる。また、このような文化的応援の導入は、単に観戦体験を豊かにするだけでなく、地域文化の継承と地域経済の活性化という二重の効果を持つと考えられる。スタジアムが地域文化を体感できる場として機能すれば、県内外からの来場者が増加し、観光・飲食・交通など周辺産業への波及効果も期待できる。また、エイサーや音楽を通じて地域の若者がクラブ活動やイベントに関わる機会が増えれば、世代を超えた地域のつながりの再構築にも寄与する。つまり、FC 琉球における「エイサー融合戦略」は、単なるパフォーマンスではなく、地域文化・経済・社会の三領域を結びつける地域再生モデルとして位置づけることができる。このドルトムントの事例は、戦略の普遍性を証明した。FC 琉球と地理的・経済的構造が類似する島嶼部観光経済圏の RCD マジョルカを対照事例とし、この戦略が沖縄という環境で実効性を持つことを検証する。

5-4-5 島嶼部経済における収益最大化と資本構造の変革

まず、両地域は以下の点で構造的共通性を有しており、マジョルカの経済戦略が沖縄で応用可能であることの論理的基盤を構築する。

項目	沖縄県	マヨルカ島 (バレアレス諸島)	構造的共通性・相違点
総人口	約146.8万人 (2025年推計)	約97.1万人 (2025年時点)	【相違点】 沖縄県の方が約 1.5 倍人口規模が大きい。
中心都市人口	那覇市： 約 31.2 万人	パルマ： 約 40 万人	【相違点】 パルマ市の方が規模が大きく、島人口の約 41%が集中。
地理的特性	離島、本土から遠隔	地中海最大の島、本土から遠隔	【共通性】 輸送コスト高とアクセス難という「島嶼性」の課題。
島嶼経済	物流・エネルギー高、基地・政府予算への依存	観光モノカルチャー、輸入依存が高い	【共通性】 コスト高と産業の偏りによる経済の脆弱性。
主要経済	観光・サービス業（約30%）、公共事業	観光・サービス業（約80%）、バカンス需要	【共通性】 観光依存と強いシーズン性（マヨルカの方が極端）。

表 8 マジヨルカと沖縄の比較 出典 沖縄県データ：沖縄県統計課「沖縄県推計人口（2025）」および沖縄県文化観光スポーツ部「観光要覧」より筆者作成

マジヨルカデータ：INE（スペイン国立統計局）および IBESTAT（バレアレス統計局）2024-2025 年データ、CaixaBank Research “Balearic Islands Economic Report”より作成

これらの比較から、FC 琉球と RCD マジヨルカは、地理的なハンデ（島嶼部）と経済構造の脆弱性（観光依存とシーズン性）という二つの構造的課題を共有していることが確認できる。この共通性を踏まえ、マジヨルカがこの構造的課題に対して実行している具体的戦略を分析する。

RCD マジヨルカが島嶼部観光経済における構造的な課題を乗り越え、持続的なクラブ運営を実現している具体的解決策は、高収益を生むホスピタリティ構造に集約されている。マジヨルカは、VIP ホスピタリティにおいて、12 名用のプライベートボックスを整備し、専用の Food & Beverage、VIP 駐車場の提供に加えて、Tunnel Experience や Player Walk Out といったサッカーの「熱狂」を最大限に引き出す体験型商品を高価格帯で展開している。このホスピタリティ構造が成功した要因、すなわち FC 琉球が応用すべき論点は以下の 2 点に集約される。

(1) 外部企業資本の戦略的な捕捉（収益源の多様化）

マジョルカは、日本の AlphaGel by Taica や地元の観光業の中核企業（Alua Hotels など）をグローバルパートナーとして誘致している。これは、国際的な話題性（現在リアルソシエダ所属の久保選手の存在や現在所属している浅野拓磨選手など）を、高単価なホスピタリティという「商品」と結びつけ、地元観光業や外部企業から誘致するプラットフォームとして機能している。これは、FC 琉球が抱える単一資本依存リスクから脱却し、地域外の強固な資金源を取り込む戦略的必要性を示す。

(2) 無形資産のパッケージ化（高単価商品の創出）

VIP ホスピタリティの成功は、単に良い席の提供ではなく、非日常的な「体験」と「ブランド価値」という無形資産をパッケージ化し、高単価で販売している点にある。

マジョルカのホスピタリティ構造は、FC 琉球が「デジタル優位」や「ちむぐくる」という無形資産を「経済資本」に変換するための具体的なロードマップを提供する。FC 琉球は、「体験とブランドのマネタイズ」を重点戦略とし、非日常的なスタジアム体験として、「ちむぐくる」という文化的価値と「熱狂」をパッケージ化し、高単価な B2B ホスピタリティ商品として外部企業資本へ提供することが、島嶼部観光経済下での持続的な経営基盤確立に不可欠である。

前節の事例分析により、BVB は「熱狂の収益化」、RCD マジョルカは「国際資本の捕捉」という、FC 琉球の戦略の普遍性と実効性が立証された。しかし、単一資本依存リスクを完全に回避するためには、地域コミュニティをクラブのオーナーとする「日本版・地域資本構造」の確立が不可欠である。そこで、この構造転換の最終的な理想形、すなわち「単一資本依存リスクを構造的に完全に回避した地域資本構造の完成形」を証明するため、世界で唯一地域住民が所有するプロスポーツクラブである NFL のグリーンベイ・パッカーズを最終的な比較対象とする。パッカーズの仕組みは、FC 琉球が直面する地域規模の制約を超越し、持続可能な「構造的な解」を提供する。

グリーンベイ・パッカーズは、アメリカ合衆国ウィスコンシン州のグリーンベイ市（人口約 10.7 万人）を本拠地とし（ランボー・フィールドの収容人数は 81,441 人）、NFL 史上 3 番目に古い歴史を持つ（1919 年創立、1921 年 NFL 加盟）名門である。パッカーズの成功を支える最大の要因は、アメリカのプロスポーツチームの中で唯一、特定のオーナー企業を持たず、一般市民がクラブの株主となっている「公的所有（市民球団）」という資本構造にある。この構造的特徴は、以下の三点に集約される。

(1) 非営利・当事者意識: パッカーズは非営利組織でありパッカーズのもう一つの大きな特徴は特定のオーナーがいないことである。一般のファンがチームの株を所有する NFL で唯一の市民チームである。パッカーズの株主として誇れることもあって人気は高く、現在株主数が約 53 万 7,000 人となっている (変動あり)。市民チームであるため、チームの運営を行っているのは地元の財界人などから構成されている理事会だ。一般的なオーナーの役割はチーム社長が務めている。

(2) 地域との一体性: チーム名の由来が創立時の資金援助元である缶詰会社 (パッキング・カンパニー) からきているように、設立当初から地域と一体の歴史を持つ。

(3) 移転リスクの排除: 単一の富豪オーナーに依存しないこの構造は、オーナーの独断によるチーム移転のリスクを排除し、クラブのグリーンベイ市での恒久的な存続を担保している。

この「公的所有」モデルは、小規模都市の制約を克服し、世界レベルの経済的・競技的成功を両立し得ることを定量的に証明している。

(1) 世界レベルの資産価値: パッカーズは、人口わずか 10 万人規模の都市を本拠地としながら、『Forbes』のプロスポーツチーム資産価値ランキングで 23 位にランクイン (2026 年 1 月 14 日時点) し、その資産価値は 66 億 5000 万ドル現在の為替レート (2026 年 1 月 14 日時点、1 ドル=約 158.6 円) で計算すると約 1 兆 547 億円に達する。この資産価値は、イングランドのマンチェスターユナイテッドといった欧州のビッグクラブに匹敵する水準である。この事実は、大規模な資金力や市場規模に依存せず、市民の社会的資本を資本構造に組み込むことが、世界レベルの資産価値を創出し得ることを証明している。

(2) 持続的な競技的成功: 小規模市場に拠点を置きながら、通算勝率.570 を記録し、スーパーボウル優勝 4 回を含む NFL チャンピオン 11 回という卓越した競技実績を誇る。これは、社会的価値の追求と、競技的な成功が構造的に両立可能であることを示している。

パッカーズの事例は、社会的資本 (地域との究極の一体感) を恒久的な資金源とする構造そのものを提示する。

本稿は、FC 琉球が直面する経済的格差 (松本山雅 FC 比で売上高約 2.4 倍) を克服するため、国内外の先行事例を比較分析した。その結果、FC 琉球が地域活性化への貢献を最大化するためには、先行する社会的価値 (ちむぐくるプロジェクト) を、経済的価値 (集客・収益) へと恒久的に転換する「沖縄型・価値融合戦略」の構築が不可欠であると結論づける。この戦略は、先行する 4 クラブの成功要因を、FC 琉球の文脈に合わせて段階的に統合することで実現される。

(1) 戦術的模倣（松本山雅 FC）：松本山雅 FC の「山雅ジャーニー」に倣い、アウェイサポーターをターゲットとした「琉球ジャーニー」（エイサー体験型ツアー）を開発し、短期的な収益基盤（観光客）を確保する。

(2) 戦略的理想（浦和レッズ）：浦和レッズの「ハートフルクラブ」が確立した、社会的貢献活動の「制度化」を模倣する。FC 琉球の「ちむぐるプロジェクト」を単なる CSR（コスト）ではなく、クラブの中核事業として制度化し、沖縄の社会課題解決（健康増進、体験格差是正）に恒常的に取り組む組織的基盤を構築する。

(3) 戦略の普遍化（BVB）：BVB（ボルシア・ドルトムント）の「Yellow Wall」戦略を応用し、制度化されたエイサー融合戦略を「唯一無二のスタジアム体験（沖縄の熱狂空間）」へと昇華させる。

(4) 構造的解決：「地域資本」による J リーグの制約克服

上記の戦略を小規模な沖縄で持続的に実現するための最終的な解決策が、グリーンベイ・パッカーズの「構造の理念」を応用することである。パッカーズは「非営利・公的所有」という理想的な構造を持つ。しかし、J リーグはクラブの運営法人を「株式会社」とすることを原則としており、パッカーズの構造をそのまま模倣することは制度上不可能である。この制約こそが、V・ファーレン長崎（ジャパネット）や RB 大宮アルディージャ（NTT/レッドブル）のような「単一資本依存リスク」を生み出す根本的な原因となっている。したがって、FC 琉球は「公的所有」の形態ではなく、その「機能」を模倣する。パッカーズは「株式（象徴的所有権）」を通じて、地域住民の「当事者意識（社会的資本）」を「恒久的な資本（資金源）」に変えた。FC 琉球も同様に、「ちむぐる」とエイサー文化」という沖縄の無形の社会的資本を、「ちむぐるパートナーシップ協定」の締結や「地域限定の市民債（ソーシャル・インパクト・ボンド）」の発行などを通じて、地域全体をクラブのオーナーとする実質的な構造へと転換する。

この「日本版・地域資本構造」こそが、FC 琉球が株式会社という J リーグの制約の中で「単一資本依存リスク」を回避し、資金力や規模の制約を超越し、浦和レッズが確立した「理想」を持続的に実現するための、最も合理的かつ強力な解決策と考えた。沖縄でのスポーツツーリズムの振興は単なる観光コンテンツではなく、域内経済循環の強化、社会的包摂、信頼関係構築の手段としての環境保全を同時に実現しうる沖縄の持続可能な経済発展の核となり得ることを提言するものがある。

5-5 JUNGLIA OKINAWA の観光施策

本章で解説していくのは、JUNGLIA OKINAWA(ジャングリア沖縄)が名護市、今帰仁村に建つことによりどのような経済効果を得られるかを検証する。



図 10 沖縄県観光マップ 出典：名鉄観光公式ウェブサイト

現在の沖縄県の観光政策・観光産業は南部に偏っている部分が大いにあると考えている。そこで、令和 7(2025)年 7 月 25 日にオープンした JUNGLIA OKINAWA(ジャングリア沖縄)を沖縄本島北部の観光振興・地域活性化につなげることができるのかというところについて考察していく。

図 10 にある通り、沖縄県の観光経済は南部の売り上げでほとんど賄われている。ただ北部には美ら海水族館があり、そこが今のところ沖縄県本島北部の残影となっている。ただ、上記のサイトを見ていると案外離島ではなく本当に人気観光地が集まっていることが理解できる。このことからジャングリア沖縄によって北部に観光客を集める可能性は一気に広がるのではないだろうか。ここからは、森岡毅氏が構想していた JUNGLIA OKINAWA(ジャングリア沖縄)について解説していく。

5-5-1 JUNGLIA OKINAWA とは

令和 7(2025)年の 7 月 25 日にオープンしたジャングリア沖縄は、「パワーバカンス！」(写真 1)というテーマパークのコンセプトのもと、やんばるの大自然をジャングルに見立て冒険体験ができる、まさに新時代の没入型テーマパークとなっている。



写真1 Power Vacance!! JUNGLIA OKINAWA 出典 JUNGLIA OKINAWA 公式ウェブサイト

ジャングリア沖縄の構想は令和5(2023)年から始まっている。令和5(2023)年11月27日、名護市と今帰仁村にまたがる広大な大自然の中に大型テーマパーク「ジャングリア(JUNGLIA)」が立つことが発表された。その6か月前の同年2月にオリオン嵐山ゴルフ倶楽部の跡地60ヘクタールで整備が始まった。敷地内にジャングルを作るべく3万本の樹木を植えて、ジャングルや海を遊覧する気球型のアトラクションや装甲車に乗って襲い来る恐竜から逃げるスリルを味わうアトラクションなどが用意され、森林に囲まれたスパやレストラン宿泊施設を設置する計画を立てている。そして、今後は日本のアニメコンテンツを取り入れたテーマパークを作る構想をしているのである。

ジャングリア沖縄を手掛けているのは、経営難に陥っていたUSJ(ユニバーサル・スタジオ・ジャパン)をV字回復させた森岡毅氏が率いる株式会社刀であり、現在最強のメーカー集団が事業計画を主導することも注目の1つとなっている。ジャングリアは筆頭株主である刀や、リウボウグループそしてオリオンビールが出資して誕生したジャパンエンターテイメントが700億円を投じて建設された。森岡氏によれば、アジアに近い沖縄の地政学的な優位性を活かして訪日客の新たな需要の取り込みを狙い、特にアジアの大多数の富裕層をターゲットとしている。まさに森岡氏が日本最大の観光地に手掛けた新型テーマ

パークであり、最南端から日本のテーマパークの歴史に新たな礎を築くべく、日々進化を続けている。

次にジャングリア設立の背景について解説していく。まず、沖縄の観光振興と地域活性化。沖縄県は年間 1,000 万人を超える観光客が訪れる人気観光地だが、そのほとんどが沖縄本島南部や那覇に集中している状況である。ジャングリア沖縄は観光客を北部に誘致し、地域経済の活性化を図るという構想があり、特にテーマパークを核として、周辺地域の活性化や地元商品の消費、雇用創出を目的としている。そして、ジャングリアは沖縄の豊かな自然を活かしたテーマパークとして計画された。USJ（ユニバーサル・スタジオ・ジャパン）で活躍した森岡毅氏と加藤健史氏が、沖縄の自然と文化を次の世代に伝えるプロジェクトとして、自然共生型のテーマパークを構想した。世界遺産である「やんばるの森」に広がる広大な敷地には、スリル満点のアトラクションから癒しのスポットまで様々なエンターテインメントが用意されている。そして、プロジェクトの意義とこれまでのヒストリーを説明していくと、ジャングリア沖縄のテーマパークプロジェクトは、観光施設の開発にとどまらず、沖縄北部の地域活性化を目指す大きな挑戦である。このプロジェクトの中心には、「地方創生」「持続可能な観光の推進」「沖縄の新たな魅力の発信」という重要な意義がある。

株式会社刀の森岡毅氏が約 10 年前に構想をスタートさせ、数年にわたる準備期間を経て動き出したのである。プロジェクトを進める中で、多くの地元企業の方々から熱い賛同と支援をいただいている。この支援を基盤に、ジャングリア沖縄は着実に進展し、沖縄北部の観光業に新たな価値をもたらす準備を進めている。また、沖縄北部の雇用創出と観光業のモデルエリアの構築を目指し、地元の皆さまと共に歩みを進めてきた。地元大学との連携を通じて、高度な観光人材を育成する仕組みづくりにも積極的に取り組んでいる。ジャングリア沖縄の開業は、日本の地域経済における「変化の起点」として位置付けている。自然との調和を重視し、地域の特性を生かした観光産業としてのサステナビリティを、このプロジェクトをきっかけに実現していく予定である。沖縄の自然を守りつつ観光業を発展させ、地域経済を活性化させ、新たな雇用機会を創出し、地域に長期的な利益をもたらすことを目指している。そして、関西大学名誉教授 宮本勝浩氏によると、ジャングリア沖縄の経済波及効果は、開業からの 15 年で約 6 兆 8,080 億 100 万円、雇用創出は 88 万 1,531 人と試算されている。宮本氏は「地元沖縄県に非常に大きな経済効果をもたらすと同時に、初年度で約 7 万人、開園後 15 年間で約 88 万人の雇用を確保するという雇用促進にも多大な貢献をすることになるプロジェクトであると言える。」と見解を述べている。この経済効果に関する注目ポイントは 3 点ある。第一に建設効果を含むか含まないかである。初年度の経済効果と雇用数には、「建設中の影響」を含む場合とそうでない場合があり、数値が変わる可能性がある。第二に地方創生としての役割である。狙いは「やんばるの森」の滞在観光拡大による消費増、インフラ整備、地元雇用・賃金の底上げである。第三に規模間である。経済効果 6 兆 8,080 円、雇用約 88 万人は、テーマパークとして歴史的に非常に

大きな影響力を持つと言える。また、国際的な観点からみるとアジア各国からのインバウンドも視野に入った料金設定となっている。

ジャングリア沖縄は、やんばるの豊かな自然環境と最新鋭のアトラクションを融合させた世界的にも類を見ないテーマパークであり、沖縄のグローバル発信拠点となる可能性を大いに秘めている。地理的には東アジア各国からのアクセスが良好であり、LCC やチャーター便を活用すればインバウンド観光客の集客拠点としても極めて優位である。また、「Power Vacance!!」という独自コンセプトは、癒しと興奮を兼ね備えた沖縄らしい体験価値を世界に向けて打ち出すことができるブランド戦略であり、SNS や映像メディアを通じた自発的な発信を促進し得る。

さらに、日本政府や沖縄県が推進する観光立国政策や地方創生とも軌を一にし、地域の雇用創出（15年間で約88万人）や経済効果（同期間で約6.8兆円）といった側面からも、持続可能で地域密着型の国際拠点としての役割が期待されている。加えて、地域住民がホスピタリティの担い手となることで、「沖縄発の国際体験」という価値を世界に発信できる構造も築かれていくであろう。

5-5-2 株式会社刀、株式会社ジャパンエンターテイメントについて

これから解説していくのは、ジャングリア沖縄を運営している株式会社刀、株式会社ジャパンエンターテイメントについてである。この2社に関しては、ジャングリア沖縄に触れていく上で説明が必ず必要になってくると考えている。そのことを踏まえてこれから述べていく。

まずは株式会社刀である。この会社は森岡毅氏が代表を務めるマーケティング支援や事業再生を手掛ける企業である。創業は平成29（2017）年で「マーケティングとエンターテイメントで日本を元気に！」（写真2）という企業理念を掲げている。



写真2：株式会社刀イメージ画像 出典：株式会社刀公式ウェブサイト

株式会社刀はUSJ（ユニバーサル・スタジオ・ジャパン）を手掛けている会社でもあり、森岡氏は正に経営難に陥っていたUSJ（ユニバーサル・スタジオ・ジャパン）の売り上げ

回復につなげた立役者である。その森岡氏がこの度沖縄に手掛けたのが「ジャングリア沖縄」である。

森岡氏は株式会社 USJ でも偉大な功績を残しているのである。森岡氏は USJ でハロウィン・ホラーナイト、ユニバーサル・ワンダーランド、ハリー・ポッターエリア（The Wizarding World of Harry Potter）、キャラクター戦略の強化などの影響を残してきた結果、最終的に CMO に着任した。

項目	内容
役職	執行役員 CMO(後にマーケティング本部)
着任	2010 年
主な成果	入場者数・売上・ブランド力の劇的向上
主な戦略	データ分析×顧客起点マーケティング、IP 活用、ブランド強化
代表的な施策	ハロウィンイベント、ファミリー向けエリア、ハリポタ誘致

表 9 森岡氏の経歴 出典：合同会社ユー・エス・ジェイ関連資料をもとに筆者作成

その森岡氏が次に目を付けたのが沖縄県である。合同会社ユー・エス・ジェイでは森岡氏のやりたいことは実現できないと考え、株式会社刀を設立したのである。そして沖縄県に本社を構えている株式会社ジャパンエンターテイメントと手を組んだのである。

次に株式会社ジャパンエンターテイメントについて解説していく。同社は、平成 30(2018)年 6 月に設立された企業であり、その設立背景は沖縄県北部地域における観光振興と地域活性化を目的とする。同社は「沖縄から日本の未来をつくる」という理念を掲げ、豊かな自然環境を有する「やんばる」エリアを舞台に、大自然と体験型エンターテインメントを融合させた新たな観光モデルの創出を目指している。

設立の背景には、地域経済の停滞や雇用機会の不足、観光インフラの未整備といった沖縄北部地域の社会的課題が存在し、同社はテーマパーク事業を核としてこれら課題への包括的な解決を図ろうとするものである。また、マーケティングを基盤とした地域創生事業を展開する株式会社刀が発起人として関与しており、地元自治体との連携を通じて地域経済の持続的発展を促進する体制が整えられている。このように、株式会社ジャパンエンターテイメントの設立は、単なる娯楽施設の開発にとどまらず、観光立国を支える新たな地域産業モデルの実現を志向するものである。

株式会社ジャパンエンターテイメントは、沖縄県北部地域におけるテーマパーク開発を中心に、観光振興と地域活性化を推進してきた企業である。同社は名護市および今帰仁村との包括連携協定を通じて、雇用創出や人材育成、交通インフラ整備など地域社会の課題解決に行政と協働して取り組む体制を構築した。また、立命館アジア太平洋大学（APU）との産学連携協定を締結し、観光産業における高度人材育成を推進するなど、地域経済の発展と人材基盤の強化を両立させる取り組みを展開している。さらに、同社が企画・運営を担う大型テーマパーク「JUNGLIA OKINAWA（ジャングリア沖縄）」の開発においては、10社を超えるオフィシャル・マーケティング・パートナーと連携し、観光・建設・飲食・流通など複数の産業分野とのシナジーを生み出している。加えて、地域事業者との協働を重視し、400名超・300社近くが参加する県産品開発プロジェクトを主導することで、地域資源の価値化と観光ブランドの強化にも寄与している。これらの実績は、同社が単なる娯楽施設の開発企業にとどまらず、観光を核とした地域創生の包括的モデルを構築しようとする実践的な事例であることを示している。

このような功績を残し、エンターテイメント業界を牽引している2社がタッグを組み運営している「JUNGLIA OKINAWA（ジャングリア沖縄）」はこれからの日本のテーマパークとしての注目の的になる。

5-5-3 「JUNGURIA OKINAWA（ジャングリア沖縄）」の差別化

株式会社刀と株式会社ジャパンエンターテイメントの2社が運営している「JUNGURIA OKINAWA（ジャングリア沖縄）」だが、そこには他のテーマパークと差別化を図っている点が大いにある。

まずはロケーションや自然没入型の体験ができる沖縄本島北部、やんばるの大自然の中でもほとんど手つかずの場所を舞台にしており、「都会にはない興奮と贅沢」「本物の自然に没入する」ことをコンセプトに掲げているのである。他のテーマパークは「首都圏」「アクセス重視」「テーマ(映画・キャラクター)重視」であるのに対し、ジャングリア沖縄は「自然・リゾート・冒険」の方向性が強いテーマパークとなっているのである。

次に、「贅沢」・「大人もゆったり」な体験訴求である。併設のSPA JUNGURIA(スパジャングリア)が世界ギネス記録の「世界最大のインフィニティ風呂」を持つと発表され、さらにチケットには「パーク&スパ」のアトラクションとスパを両方楽しむことができるプランが用意されたのである。このように遊びが主軸でありながらリラクゼーションまでも提供している点が他社のテーマパークとは異なる点であると考えている。

3点目は地域・観光リッチとのシナジー強化である。ジャングリア沖縄は沖縄本島北部観光振興・地域活性化を目的の1つに掲げており、政治や自治体までもが関心を寄せているのである。そして、株式会社ジャパンエンターテイメントの佐藤大介副社長の話によると「JUNGLIA OKINAWAを「変化」の起点にすべく沖縄がフロントランナーとして沖縄・そして日本の観光産業の課題を解決していくべきである（ブランド力・人材育成・渋滞/交

通インフラ/ドライバー不足、地域にお金が落ちない状況など)」と発言があった。そのためにまず、宿泊・ホテルとの連携（「JUNGLIA オフィシャルホテルズ」）を通じた滞在型旅行設計がされているのである。単に「テーマパークに来て遊ぶ」だけではなく「沖縄旅行の目的の 1 つにする」という設計が他のテーマパークと差別化を図っている点である。

写真3 ダイナソーサファリイメージ画像 出典：JUNGLIA OKINAWA 公式ウェブサイト



続いて 4 点目である。それは自然没入型体験ができるアトラクションの数々である。やんばるの大自然に浮かぶ JUNGLIA OKINAWA では様々な大自然を堪能できるアトラクションが揃っているのである。「DINOSAUR SAFARI（ダイナソーサファリ）」（写真 3）、「HORIZON BALLOON」（写真 4）などを含めて 22 のアトラクションがあり、そのどれもがその場所でしか味わうことの出来ない独自性を秘めている。



写真4 ホライズンバルーン画像 出典：JUNGLIA OKINAWA 公式ウェブサイト

このように他のテーマパークとはいくつもの点で差別化が図られている JUNGLIA OKINAWA は沖縄県における日本の観光産業の新たな転機を予感させるとともに、グローバル発信拠点としても大きな可能性を秘めた場所になると考えている。

5-6 沖縄本島南部、離島の観光状況

沖縄県の中でも観光産業の覇権のトップに君臨している那覇や石垣島、宮古島などは全国的にも有名な観光スポットとなっている。5-3-1 にもある通り、南部や離島に偏りがあることが理解できる。

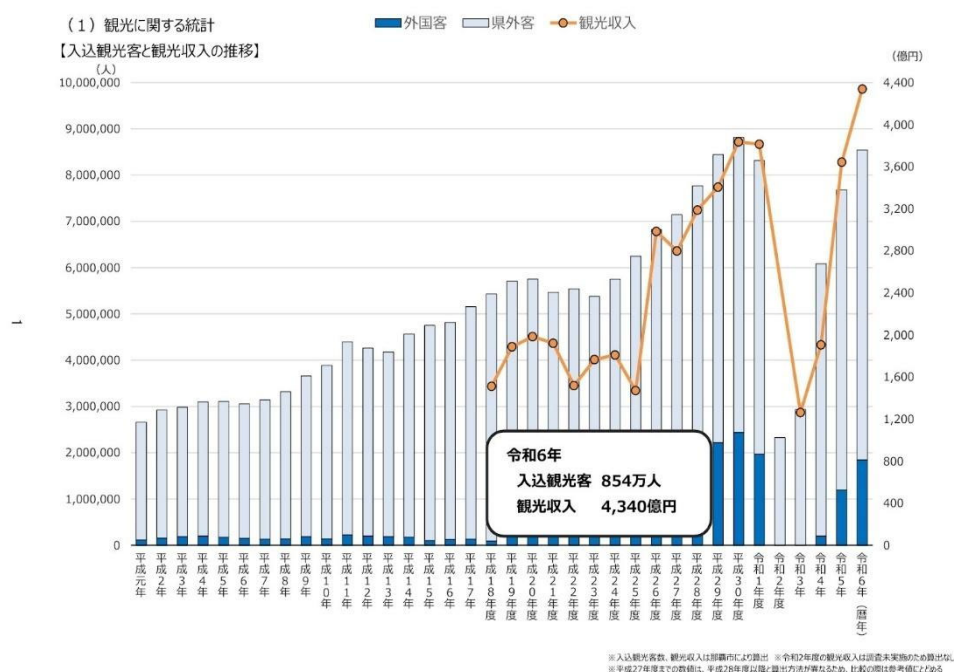


図 11 那覇市の観光客数と観光収入の資料 出典：[那覇市の観光統計 | 那覇市公式ウェブサイト](#)

図 11 は那覇市が公式に発表している観光客数と観光収入を表したものだが、この表を見るだけでも那覇市が沖縄県の観光経済の柱になっていることが十分わかる。那覇には国際通りや波の上ビーチ、波上宮などがある。

宮古島市の入域観光客数推計値(H25～R7)

月別入域観光客数															
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	前年度比較 増減率 (R7年度/R6年度)	前年度比較 増減数
4月	24,152	26,929	40,533	61,829	87,224	99,210	86,178	10,828	33,242	47,503	69,897	90,264	96,363	106.76%	6,099
5月	23,530	26,998	37,929	64,979	86,438	113,637	83,862	5,866	27,885	47,620	69,631	82,934	96,148	115.93%	13,214
6月	29,432	29,602	44,106	70,739	102,406	101,066	109,034	21,159	24,607	55,325	73,580	94,942	106,101	111.75%	11,159
7月	39,868	45,426	47,118	78,508	113,507	121,602	111,894	44,334	43,261	78,263	96,404	121,736	116,093	95.36%	△ 5,643
8月	42,139	46,383	52,877	85,534	126,269	134,865	115,426	27,421	42,112	77,561	91,438	132,112	122,706	92.88%	△ 9,406
9月	46,513	47,448	53,875	70,804	85,071	109,975	105,319	40,135	33,060	63,166	84,309	106,868		0.00%	△ 106,868
小計	205,434	222,786	276,438	432,193	600,915	680,355	613,313	149,543	203,967	369,438	485,259	628,856	537,411	85.46%	△ 91,445
10月	38,292	38,679	51,013	62,956	91,644	111,342	129,169	55,796	52,785	83,672	103,820	99,187		0.00%	△ 99,187
11月	26,486	28,081	32,874	37,865	56,269	74,284	103,044	50,215	44,096	60,141	68,799	91,446		0.00%	△ 91,446
12月	30,070	30,048	31,938	38,272	51,677	60,085	76,621	45,950	48,227	62,179	64,059	101,111		0.00%	△ 101,111
1月	27,324	29,797	33,610	35,546	51,211	65,632	47,748	15,544	20,012	40,702	53,767	99,813		0.00%	△ 99,813
2月	35,857	36,987	41,820	43,677	57,377	69,923	49,191	11,947	21,439	54,260	76,341	75,874		0.00%	△ 75,874
3月	38,928	44,172	46,108	52,546	79,250	81,410	42,237	30,597	44,736	66,598	86,117	96,584		0.00%	△ 96,584
小計	194,957	207,764	237,163	270,862	387,428	462,676	448,010	210,049	231,295	367,552	452,903	564,015	0	0.00%	△ 564,015
合計	400,391	430,550	513,601	703,055	988,343	1,143,031	1,061,323	359,592	435,262	736,990	938,162	1,192,871	537,411	45.05%	△ 655,460

図 12 宮古島市観光客数流入数値 出典：宮古島市[入域観光客数について | 行政情報 | 宮古島市](#)

図 12 は宮古島の観光客流入数を表したものである。新型コロナウイルス感染症が流行った期間は観光客も非常に少なくなっているが徐々に回復していき、今ではほとんどコロナ前と変わらず、むしろコロナ前を上回る勢いで増えていることがわかる。また、石垣島も似ている部分は多い。このように県南部やそれぞれの諸島派が国内でも屈指の観光地となっており、県北部との差が歴然なのも確かである。

ただ、そんな観光地にも課題点は存在しているのも現状である。まずはオーバーツーリズムによる交通渋滞である。国内外からたくさん観光客が来ているおかげでレンタカーの利用が高まり交通渋滞が増えている。次に自然環境の悪化である。観光客の増加が自然環境の悪化を促す可能性がある。そして、物価上昇の面では、インバウンドに合わせて価格を設定することで観光客が増えると、その影響でもとからその地域に住んでいる方々の生活が脅かされることになる。

このように国内トップの観光地でも様々な課題を抱えており、解決するために試行錯誤を繰り返している。沖縄県は北部に JUNGLIA OKINAWA が開業して注目を集める場所となっているためますます観光客が増えることが予想される。そこに対して本研究はどのように解決していくべきなのかを考え、ここにその解決策の手助けとなるものを提示する。

第 6 章 ハブ機能と広域連携の可能性

6-1 ハブ機能整備による将来予測

沖縄県における交通インフラの議論は、単なる移動手段の改善にとどまらず、県全体の「ハブ機能」をいかに再構築するかという長期的視点から捉える必要がある。とりわけ那覇空港・那覇港を中心とする南部都市圏は、観光、人流、物流、そして情報の結節点として機能しており、その接続性の強化は、持続可能な経済発展の前提要件となる（内閣府沖縄総合事務局、2024）。しかし、現在の沖縄は自動車依存構造と慢性的渋滞により、空

港・港湾と周辺地域を効率的に結ぶ「ハブとしての動脈」が恒常的に機能不全を起こしている。このため、ハブ機能を最大化するためには、交通網を「結節点中心型」へ再設計することが不可欠であり、その中核となるのが軌道系交通のゆいレール延伸である。本節では、交通混雑の現状分析に基づき、広域ハブ機能を実現するためのインフラ構想を行い、次節で沖縄が将来的にアジア・日本国内における多層的ハブへ移行しうるかを考察する。

沖縄県は豊かな自然と独自の文化を有し、国内外から多くの観光客を集める地域である。しかしその一方で、慢性的な交通渋滞や公共交通の脆弱さといったインフラ面の課題が長年指摘されている。特に那覇市を中心とする都市圏では、自家用車への依存度が高く、通勤・通学時間帯や観光シーズンには主要幹線道路が深刻な混雑に陥る状況が続いている。こうした交通問題は、県民の生活の質を低下させるだけでなく、観光産業や地域経済にも負の影響を及ぼしている。

この問題を緩和するため、平成 15(2003)年に沖縄都市モノレール「ゆいレール」が開業し、県内初の軌道系交通機関として一定の成果を上げてきた。しかし、路線延伸の課題や輸送能力の限界など、解決すべき点も多い。また、沖縄にはかつて県営鉄道が存在し、地域の交通と物流を支えていた歴史がある。戦後の自動車依存社会の形成と比較することで、交通政策の変遷を読み解くことができるだろう。

本節では、まず那覇中心部の交通混雑の現状とその背景を分析し、次にゆいレール延伸計画と県営鉄道の歴史的意義を踏まえ、沖縄における持続可能な交通インフラのあり方を考察することを目的とする。

那覇市を中心とする沖縄本島南部は、県人口の約半数が集中する行政・経済・観光の中心地である。県庁や主要企業、商業施設、観光拠点が一極集中しており、通勤・通学需要に加えて観光客による移動が重なり、都市部への交通集中が慢性的に発生している。特に国道 58 号・330 号といった主要幹線道路では、朝夕のピーク時に深刻な渋滞が日常化しており、那覇市内の平均旅行速度は平常時で時速 20km、混雑時には 15km/h を下回るという。筆者が令和 6(2024)年 9 月上旬に現地を訪れた際も、那覇中心街および沖縄自動車道の入り口付近で長時間にわたる交通停滞を体感し、この問題の深刻さを実感した。このような交通混雑の背景には、沖縄特有の自動車依存構造が存在する。戦後、道路整備が重点的に進められた一方で、鉄道網の再建は実現せず、自家用車を中心とした交通体系が形成された。公共交通の利用機会が限られているため、県民一人当たりの自動車保有率は全国平均を大きく上回る水準にある。加えて、那覇市の都市構造が南北方向に細長く、幹線道路の数が限られていることから、交通が一部路線に集中しやすいという地理的要因も渋滞を助長している。

観光客によるレンタカー利用も混雑の一因である。沖縄県の観光入域客数は令和5(2023)年度に約1,036万人に達しており、その多くがレンタカーを利用して県内を移動している。レンタカーの走行割合は那覇市内で約17%を占めるとの調査結果もあり(国土交通省、2023)、観光シーズンには市街地の交通量が急増する。観光振興は地域経済を支える重要産業であるが、インフラの受け皿が追いつかず、住民生活と観光需要の間に摩擦を生んでいる。

那覇都市圏における渋滞は、経済的にも大きな損失をもたらしている。沖縄タイムスの報道によれば、県全体で年間8,144万時間もの渋滞損失時間が発生し、金額に換算すると1,455億円に達するという。これは、通勤時間の増加による労働生産性の低下や物流コストの上昇だけでなく、観光客の滞在満足度にも影響を与える深刻な問題である。渋滞により空港から市街地へのアクセスに時間を要することは、観光地としての競争力を低下させる要因にもなりかねない。

このような状況に対して、那覇市や沖縄県はさまざまな対策を講じてきた。バスレーン制度の導入や交通管制システムの整備は一定の成果を上げているものの、バス路線の複雑さや乗り換えの不便さから、利用者数の増加には限界が見られる。平成15(2003)年に開業した沖縄都市モノレール「ゆいレール」は、県内唯一の軌道系交通機関として大きな意義があるが、路線延長は那覇空港からてだこ浦西までの約17kmにとどまり、車両は最大3両編成で輸送力が限られている。那覇市都市圏全体の交通需要を吸収するには不十分であり、中城までの延伸計画や車両の増加、ホーム拡張工事や他交通機関との連携が急務とされている。



写真5 ゆいレール 筆者撮影

那覇中心街の交通混雑を背景に、近年注目を集めているのが沖縄都市モノレール「ゆいレール」の延伸計画である。ゆいレールは平成15(2003)年に那覇空港～首里間(12.9km)

で開業し、令和元(2019)年には浦添市の「てだこ浦西駅」まで延伸され、現在は全長17km・19 駅を結ぶ県内唯一の軌道系交通機関である。その後も中北部方面へのさらなる延伸が議論されており、県民や観光客の交通手段としての役割が一層期待され、北部振興の基軸になる可能性も考えられる。

沖縄の鉄道構想は決して新しいものではない。戦前には「県営鉄道」が存在し、大正 3 (1914)年に嘉手納～那覇～糸満を結ぶ約 48km の路線網が整備されていた。この鉄道自体の目的は、当時の農産物輸送や地域連携を支える重要なインフラであり、那覇港を起点として県内の物流を支えていた。しかし、昭和 20(1945)年の沖縄戦により施設が壊滅的被害を受け、戦後はアメリカ統治下で道路交通の整備が優先された結果、鉄道復旧は果たされなかった。この歴史的経緯が、現在の「自動車中心社会」を形成する一因にもなったと考えられる。後の道路整備によって経済活動は拡大したものの、人口集中と観光化の進行に伴い道路交通は限界を迎えつつある。こうした中で、ゆいレールの存在は、沖縄における“鉄道復権”の象徴的事例といえる。開業以降、ゆいレールの輸送人員は右肩上がりに増加し、令和 6(2024)年度には年間約 2,222 万に達している。この数値は開業当初の 2 倍近くにあたり、那覇空港と中心市街地を結ぶ移動需要が年々高まっていることを示している。観光客にとっても、道路渋滞を回避し時間を確実に読める移動手段として、評価が高まっている。

一方で、現行のゆいレールには輸送力・路線網の制約がある。2～3 両編成のモノレールでは、ピーク時に定員を超過するほどの混雑が発生しており、那覇市外からの通勤通学者を十分に受け入れる余力は乏しい。さらに、沿線地域が那覇市および浦添市に限定されているため、中北部(宜野湾市、北谷町、沖縄市など)や南部(糸満市、豊見城市)へのアクセス改善には至っていない。この為、将来的には「南部延伸(糸満方面)」や「中部延伸(宜野湾・沖縄市方面)」など、広域連携を見据えた延伸計画が検討されている。延伸によって、かつての県営鉄道が果たしていた南北軸の結節機能を、自動車だけに依存せずに、現代の形で再構築する可能性がある。また、県営鉄道の再評価は、単なる歴史的回顧ではなく、沖縄の交通政策における「地域間連結性の回復」を考える上で重要である。戦前鉄道が担っていた地域間輸送と物流の骨格を、現代では「モビリティネットワーク」として再設計することで、観光と生活の両立を図ることができる。特に、那覇空港・港湾・市街地・大学・観光地といった拠点を結ぶ広域交通軸を整備することは、経済的波及効果や脱炭素化の観点からも有効である。ゆいレールの延伸が成功すれば、鉄道の利便性向上とともに、自動車依存の緩和、交通混雑の抑制、観光地アクセスの効率化などの複合化の効果が期待される。

総じて、ゆいレール延伸計画は、単なる交通施策にとどまらず、戦前鉄道の精神を継承した「地域の再接続プロジェクト」としての側面を持つ。今後は、沿線開発との一体的推進、運賃体系の見直し、バス・レンタカーとの統合運行などを含めた総合的な交通網が、

県全体で求められる。沖縄の鉄道史を踏まえ、未来志向のモビリティ社会を構築することこそ、持続可能なインフラ整備の鍵となる。

那覇中心街の交通混雑は単なる交通量の問題にとどまらず、沖縄の都市構造・観光依存・自動車中心社会という複合的要因によって引き起こされている。これらの課題を解決し、持続可能な交通体系を構築するためには、短期的な渋滞対策だけでなく、長期的なモビリティ戦略が求められる。とりわけ「ゆいレール延伸」を軸に、道路交通・バス交通・観光輸送の三者を一体的に再設計することが不可欠である。第一に、公共交通の利便性向上が渋滞緩和の鍵を握る。那覇都市圏では自動車依存度が高く、公共交通の分担率は全国平均を大きく下回っている。この状況を改善するには、モノレール・バスの結節強化とダイヤ統合が必要である。具体的には、ゆいレール主要駅における「ハブ・アンド・スポーク」型のバス接続網を形成し、駅を中心に周辺地域へのアクセスを拡充する。また、電子マネーやモバイルチケットを活用した「ワンストップ乗継制度」を導入することで、観光客や高齢者にも使いやすい公共交通環境を整えることができる。また、ゆいレールの延伸は単なる鉄道事業ではなく、地域開発と都市政策を包括する“都市再生プロジェクト”として進めるべきである。例えば、那覇～糸満方面の南部延伸は、那覇空港・港湾・観光地を一体化するアクセス軸を形成し、観光動線の分散と経済圏の拡大を促進する可能性がある。一方、中部方面（宜野湾・沖縄市）への延伸は、県内の人口・産業集積地と那覇との連携を強化し、通勤・通学時間の短縮を通じて生活の質を向上させる効果が期待できる。このように、延伸計画は単なる交通施策にとどまらず、地域間格差の是正と都市圏再編の起点となりうる。

脱炭素化・環境面の観点からも、鉄道系交通の拡充は重要である。沖縄は電力供給の多くを火力発電に依存しており、自動車交通によるCO₂排出量も高い。公共交通利用の促進は、輸送あたりのエネルギー効率を改善し、観光地の環境負荷を軽減する効果を持つ。観光政策と環境政策を連携させ、グリーンツーリズムやサステナブル・トランスポートの推進を図ることが、地域ブランドの向上にも寄与するであろう。最終的に、沖縄の交通問題解決には、「多層のモビリティネットワーク」の形成が必要である。これは、鉄道・バス・シェアサイクル・レンタカーなどをデジタル技術で統合し、最適経路を自動提案する「MaaS (Mobility as a Service)」の導入によって実現できる。すでに一部自治体では、観光客向けの統合交通アプリの実証実験が行われており、将来的には沖縄全域をカバーするスマート交通システムの構築が視野に入る。これにより、観光振興と地域福祉を両立させた「交通の公共性」が回復されるであろう。

結論として、沖縄の交通インフラ再生は、過去の県営鉄道の理念を現代的に再解釈し、ゆいレールを中核とした総合交通体系を築くことにある。それは単に渋滞を減らすための施策ではなく、地域経済の活性化、環境負荷の低減、そして県民の生活の質向上を同時に実現する「社会基盤の再設計」である。戦後70年以上にわたり失われていた鉄道文化を再び沖縄に根付かせることこそ、次世代への持続可能な投資である。

沖縄における交通インフラの現状と課題を、那覇中心部の慢性的渋滞、ゆいレールの輸送力限界、そして過去存在した県営鉄道の歴史的意義という三つの観点から検討した。調査より、沖縄は自家用車依存率が全国でも特に高く、通勤・観光流動の集中によって道路渋滞が日常的に発生していることが明らかとなった。また、渋滞は移動時間の損失だけでなく、観光産業における機会損失、CO₂排出増加、生活の質の低下といった社会的コストを生み出している代替交通機関として期待されているゆいレールは利用者数が増加し続け、那覇空港延伸後は過去最多を記録した。しかし、編成・プラットホーム・車両数の制限により輸送力の上限が近づきつつあり、都市交通の中心的役割を担うには十分とは言い難い。ここに、かつて存在した県営鉄道の歴史的役割や鉄道網の潜在的価値を再評価する意義が見出せる。交通需要を分散させ、観光と住民移動を両立させるためには、単に道路整備を続けるだけでは不十分である。MaaSの導入、バスレーンの拡充、パーク&ライドの促進、モビリティ・マネジメントなどの総合的な対策の組み合わせが必要となる。鉄道の復活やLRT・BRTの導入といった大規模インフラ整備は長期的課題であるが、実現すれば交通手段の多様化と車依存の緩和に大きな効果をもたらすと考えられる。

最終的に、沖縄の交通問題は単なる渋滞対策ではなく、「観光都市としての競争力」「環境負荷の削減」「住民生活の質」という複数の要素が複合する広域課題である。本論は、沖縄における輸送インフラの再構築が、将来の持続可能な地域発展に不可欠であることを示した。今後は、人口動態、観光需要、財政負担、技術革新など多方面から検証し、社会合意形成を伴う形で具体的な政策議論を深めていく必要がある。

6-2 マクロ視点のハブ機能の分析

6-2-1 大阪万博の分析

大阪・関西万博は、大阪湾岸部に位置する人工島「夢洲」を舞台とする国際イベントであり、未利用地を国際的な交流拠点へと転換する都市開発モデルとして大きな注目を集めた。また、交通・宿泊・公共施設の大規模整備を促進するとともに、MICE¹、観光、企業活動を融合させた新たな産業集積の形成を可能にする点で重要である。特に夢洲においては、土地利用計画の高度化により未利用地の都市化が進み、湾岸地域の国際競争力を高める基盤が整備された。この開発は、大阪都市圏の広域的な経済機能を強化するだけでなく、日本の国際的プレゼンスを高める効果もある。

さらに、万博の開催は観光およびMICE需要の拡大を通じて来訪者数の増加をもたらし、ホテル整備や交通インフラの改善が地域経済の安定化に寄与する。ビジネストラベル層の増加は観光産業の季節変動を緩和し、消費額の高い層の流入を促進する点でも重要である。

¹ MICEとは、Meeting（会議）、Incentive Travel（報奨・研修旅行）、Convention（国際会議）、Exhibition/Event（展示会・イベント）の頭文字を組み合わせた造語で、ビジネスイベントの総称

また、イベント運営や会場整備、教育機関連携など、多様な分野で新規雇用が創出され、企業・研究機関・NPO の参画が地域経済の多角化を促進している。教育機関との連携により、学生や地域住民が参画する学習・実践の場も形成され、次世代人材の育成に資する効果が認められる。

これらの取り組みは、観光依存度が高い沖縄に対しても示唆を与える。具体的には、那覇軍港移設跡地や泡瀬干潟などの未利用地を国際競争力のある拠点へと再構築する戦略や、MICE 誘致による産業構造の多角化、企業・教育・行政・NPO などの複合連携体制の創出が求められる。また、インフラ投資を通じて都市機能を強化することは、沖縄が持続可能な経済構造へと転換するうえで不可欠な方策であり、大阪万博はその具体的モデルとして位置づけることができる。

6-2-2 済州平和フォーラムの分析

韓国済州島で毎年開催されている済州平和フォーラムは、平成 13(2001)年に開始された国際平和会議であり、アジア太平洋地域における平和・共存・繁栄を促進することを目的に、各国首脳、研究者、企業、国際機関、NGO が参加する大規模国際イベントである。同フォーラムは、済州島が経験した歴史的悲劇である済州 4・3 事件に象徴される暴力・対立の記憶を背景として、地域が自ら「平和の島」へ転換する戦略の象徴的取り組みとして位置づけられている。

フォーラムの意義は、地域の平和・外交資源を活用して国際対話の拠点を形成している点にある。東アジア諸国（日本、中国、モンゴル、ASEAN 各国）との対話を促進し、平和構築に向けた政策提言や研究協力を提供することで、済州島は外交的役割を強化している。また、「戦争や対立の被害地」から「平和を世界へ発信する地」へと転換した地域モデルとして国際的評価を得ている。

経済的・社会的効果としては、フォーラム参加者の増加による宿泊・交通・飲食需要の拡大、国際イベント開催による観光産業の活性化、学術・住民・民間が交流するハブ機能の形成が挙げられる。これにより、済州島のブランド価値は「平和の島」として確立され、観光と外交を同時に発展させる独自の地域モデルが構築された。

この取り組みは沖縄と多くの共通点がある。沖縄もまた戦争被害の経験を有し、基地問題を抱えつつ「平和の理念」を世界に発信する責任を負っている。したがって、済州島のように平和教育・国際会議・文化イベントを集積させ、外交と観光を結びつけた地域ブランドを形成することは、沖縄が将来的に国際社会で果たすべき役割を具体化するものとなる。

6-2-3 ポリネシア文化センターの分析

アメリカ合衆国ハワイ州オアフ島ラエに位置するポリネシア文化センターは、昭和 38(1963)年に開設された大規模文化施設であり、ブリガムヤング大学ハワイ校と末日聖徒

イエス・キリスト教会によって運営されている。同センターは、サモア、トンガ、タヒチ、フィジー、ニュージーランド、ハワイなどのポリネシア諸文化を体験できるテーマパーク型施設であり、「文化の保存・継承」「教育」「観光」を融合させた唯一無二の文化拠点である。

同センターの最大の価値は、多民族文化を体験することで相互理解を促進する仕組みを構築している点にある。宗教団体・大学・地域産業が協働し、太平洋地域の文化多様性を教育・観光資源として提示することで、「太平洋の平和的ハブ」としての役割を果たしている。また、ハワイにおける文化観光の中心的施設として、地域ブランドの強化にも大きく寄与している。

経済面では、年間 100 万人以上の来訪者を受け入れ、1,000 人を超える雇用を生み出ししており、宿泊、飲食、交通、教育など幅広い産業への波及効果が認められる。特に、学生を対象とした学費補助プログラムと連動した雇用制度は、観光産業と教育産業を統合する革新的なモデルである。

この事例は沖縄に対しても有益な示唆を提供する。沖縄が有する固有の文化資源（琉球舞踊、三線、自然、歴史）を軸に、多文化体験型の教育観光を創出することで、観光収益の安定化、地域住民の参画促進、若者雇用の創出が期待される。また、大学や宗教団体、地域組織など外部資源を活用することで、文化と教育が連動した新しい観光モデルの形成が可能となる。

6-2-4 沖縄 21 世紀ビジョンにおける「平和創造型地域モデル」の分析

沖縄 21 世紀ビジョンは、「平和で豊かな自己決定の島・沖縄」の実現を目指す県の最上位総合計画であり、令和 12（2030）年を展望して平和・経済・文化・環境・交流の五領域を統合的に発展させることを目的として策定された。同ビジョンは、沖縄が経験してきた独自の歴史的背景である日本唯一の地上戦や戦後の米軍基地集中を前提とし、沖縄自身が「平和の発信地」として国際社会に貢献する役割を強調する。また、経済政策と文化政策を融合させた「平和創造型地域モデル」の構築を目標に掲げている点に特徴がある。

ビジョンにおける経済分野の方向性としては、平和・文化・観光・教育・学術を統合させた平和ツーリズムの推進、国際会議や文化イベント、大学および NGO との連携による国際的人材交流の拡大、知識産業・教育産業の育成による新たな経済基盤の創出、さらにはアジア圏とのビジネス・研究ネットワーク強化などが挙げられる。これらは観光産業への依存度が高い沖縄にとって、産業の多角化と地域の持続可能性を高める重要な戦略である。

しかし沖縄は、記憶継承の弱体化、基地依存構造、平和教育の地域差などの歴史的・社会的課題を抱えている。また、観光依存の深さ、パンデミックなど外部要因による経済脆弱性、新産業育成の不足といった経済課題も顕在化している。加えて、平和活動や文化教育を担う人材不足や若年層の県外流出といった教育・文化面での課題も深刻である。これ

らの課題克服には、平和を軸とした国際都市としての新たな価値創造が不可欠であり、沖縄 21 世紀ビジョンはその方向性を明確に提示している。

さらに本ビジョンは、濟州島やハワイといった他地域の成功事例と比較することで、沖縄が目指すべきモデルをより具体的に示すものである。国際会議や文化観光、教育産業を柱として平和を発信する地域づくりを進めるためにも、沖縄 21 世紀ビジョンは沖縄にとって戦略的羅針盤となる計画である。

6-3 沖縄における共同売店と地域活性化-マイクロ視点のハブ機能-

沖縄県では全国と同じように少子高齢化が進んでおり(図 13、図 14)、出生数の減少(図 15)や若年層の県外流出が大きな課題となっている。しかし一方で、県外からの転入者が人口を支えている点は注目すべきである(図 16)。具体的には、地元に戻って働く U ターンや、都会の慌ただしさから離れて穏やかな生活を望む I ターンの移住者である。特に I ターンは定年退職後の高齢者に多く、こうした人々の流入によって、地域には子どもから高齢者まで幅広い世代が混在するようになってきている。今後は、このような多世代が共に暮らし、互いに生きがいを持てる仕組みをどうつくっていくかが大きな課題である。

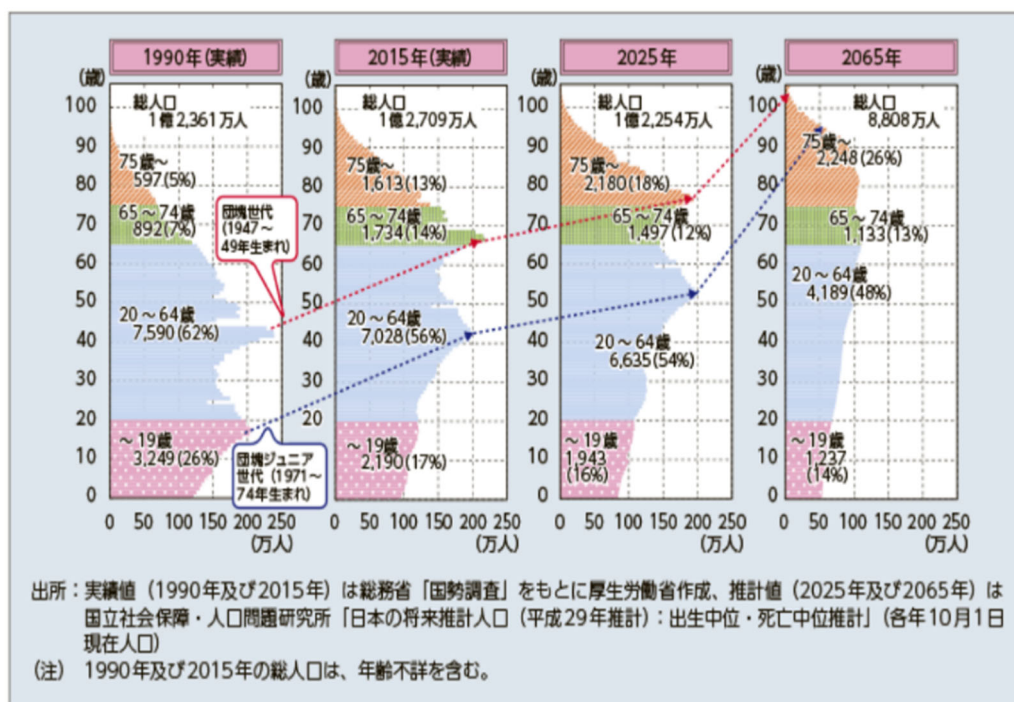


図 13 人口ピラミッドの変化(1990、2015、2025、2065) - 平成 29 年中位推計 -

出典：厚生労働省(2017)「図表 1-1-1 人口ピラミッドの変化(1990、2015、2025、2065) -平成 29 年中位推計-

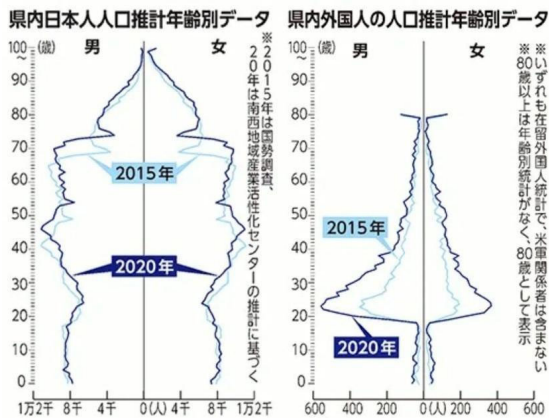


図 14 沖縄は「超高齢社会」 県内の 65 歳以上 22% 生産人口は 3%減 NIAC20 年推移
 県内日本人人口推移年齢別データ 県内外国人の人口推移年齢別データ 出典：琉球新報

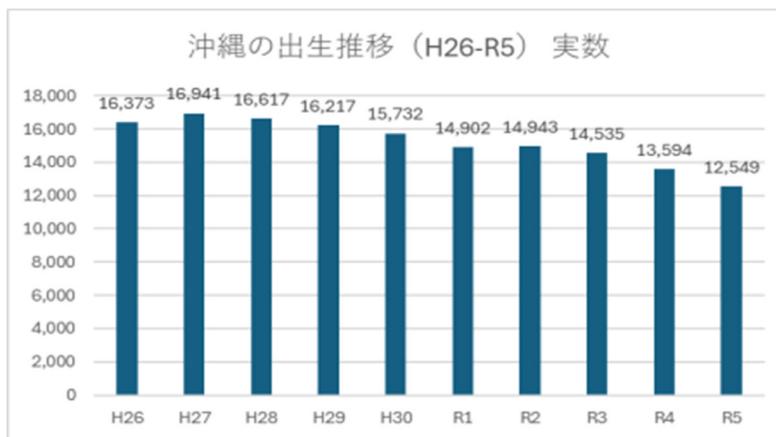


図 15 沖縄県の出生推移(H26 - R5)実数
 出典：各年の沖縄県人口動態統計(確定数)の概況保健医療介護部 保健医療総務課 7 頁 人口動態総覧の年次推移を基に筆者作成

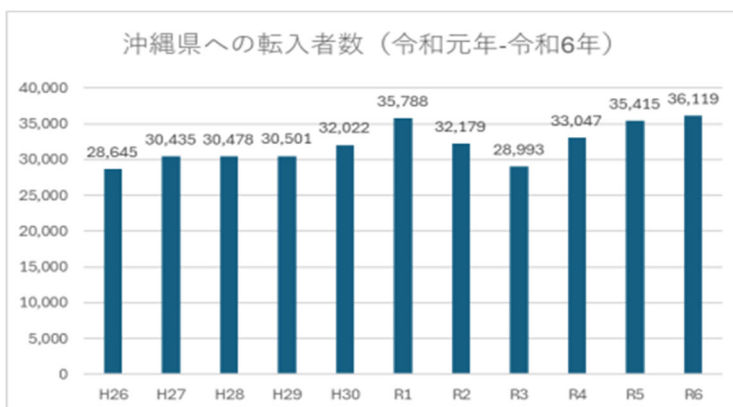


図 16 沖縄県への転入者数(令和元年-令和 6年)
 出典：各年の沖縄県 人口移動報告年報(平成 27 年 10 月～平成 26 年 9 月) 平成 27 年 11 月
 沖縄県企画部 4 頁-5 頁 市町村別人口増減数①(総数)(平成 27 年 10 月～平成 26 年 9 月) を
 基に筆者作成

一方で本土に目を向けると、都市部を中心に「地域コミュニティの希薄化」が深刻な課題となっている。高齢化が進む中で、家族や地域とのつながりを失った高齢者が孤立するケースが増え、いわゆる「老いの孤立」が社会問題として注目されている。こうした背景から登場したのが「ジェロントロジー（Gerontology）」、つまり老年学の視点である。ジェロントロジーは、加齢を「医学的」にではなく「社会的・心理的」に捉え、いかに人が地域の中で生きがいを持ち続けられるかを探る学問である。本土ではこの学問の観点から、「人と人との関係が薄く、支え合う場が足りない」という現状が強く指摘されている。

そのような中で、沖縄の共同売店は、まさにジェロントロジーが求める「地域のつながりを取り戻す場」として注目されている。現代における共同売店の特徴は、世代を超えた交流を生み出す点にある。生活必需品を購入するために人が集まり、自然と会話や交流が生まれる。子どもや若者にとっては地域の大人と関わる貴重な機会となり、地域とのつながりを感じられる。働き盛り世代にとっては、利便性の確保や地域情報を得る場としての役割を果たす。高齢者にとっては、買い物や会話を通じて孤立を防ぎ、安心感や生きがいを得られる場所である。また顔を合わせる機会が増えることで安否確認の機能も担っている。このように共同売店は、地域経済を支えるだけでなく、多世代が共存する地域社会の中心としての役割を果たしている。

例として、まず、名護市嘉陽区を取り上げる。嘉陽共同売店は、昭和 24(1949)年に農業産業組合として設立され、その前身は戦後の配給所であった。1960 年代までは農業が盛んであったが、昭和 47(1972)年の本土復帰後、減反政策の影響で稲作からサトウキビへと転換した。しかし農業は衰退し、人口も減少したため、共同売店の経営は厳しくなった。そこで約 20 年間は「個人委託」という形で運営され、区から年間 100 万円の予算が支給される仕組みが取られていた。

しかし令和 3(2021)年に閉店を迎え、住民は「共同売店は地域の生活基盤であり、個人に任せきりにするのは限界がある」と議論した。その結果、令和 4(2022)年に嘉陽区の直営として再開され、有志 8 名が掃除や仕入れを担い、住民主体での運営が始まった。現在の嘉陽共同売店は、車社会の中でスーパーマーケットに頼る住民が多いことから「急に必要になったものを買う場所」として利用されることが多い。特に氷やアイス、飲料の需要が高い。仕入れは週に一度、業者委託と住民の手作業を組み合わせで行われ、顧客の要望に応じて柔軟に対応している。ただし利益率は低いため、オリジナルグッズの販売やフリーマーケット、イベントの開催などの工夫で収益を補っている。また、観光客向けの販売拡大は意識せず、あくまで「区民主体の意思決定」を重視している点が特徴である。

近年、地域の共同売店を支援する取り組みとして「愛と希望の共同売店プロジェクト」が進められている。このプロジェクトは、共同売店を「地域の生活拠点」として再生させ、持続可能な仕組みへと発展させることを目的としている。嘉陽共同売店もこのプロジェクトの支援を受けて再生が進んだ例の一つである。外部からの資金やノウハウが加わること

で、地域だけでは難しい課題への対応が可能となり、観光や教育と結びつけた新しい取り組みも広がりつつある。つまり、嘉陽共同売店のような地域内の自助的努力と、愛と希望プロジェクトのような外部支援の融合が、共同売店の持続性を高める重要な鍵となっている。

また、こうした沖縄の共同売店の姿は、本土で議論されている「ジェロントロジーの実践例」としても注目できる。つまり、沖縄では学問的理論よりも先に、日常生活の中で“地域とともに老いる”仕組みが自然に存在している。人と人が顔を合わせる売店、声をかけ合う文化、助け合う関係性は、まさに高齢社会を支える社会的資本そのものである。今後、沖縄の共同売店のような“地域の小さなつながり”が全国的に再評価され、地域活性化と福祉の両面から重要な役割を果たしていくことが期待される。

沖縄の共同売店は、生活必需品を提供するだけでなく、地域住民の交流や安心を支える拠点である。嘉陽共同売店の再生と「愛と希望の共同売店プロジェクト」の取り組みは、地域の自助努力と外部支援が補完し合うことの意義を示している。今後は、こうした事例を基盤に、多世代が共に生きがいを持てる持続可能な地域社会の実現が期待される。

今後、共同売店を地域活性化へとつなげていくためには、単に生活物資を提供する場としてだけでなく、「地域の資源と外部との接点を生み出すハブ」として機能させる視点が重要である。まず、共同売店には地域の文化や歴史、生活様式が凝縮されているという強みがある。これを生かし、地域住民の生活用品だけでなく、地元製品の販売や地域のストーリーを伝える展示などを取り入れることで、売店自体が地域文化を発信する拠点となりうる。また、観光と無理に結びつけるのではなく、あくまで“地域主体”の意思決定を軸にしなが、地域内外の人が交流できるイベントやワークショップを定期的に開催することで、売店を中心とした新たなコミュニティづくりが可能となる。

さらに、共同売店は高齢者・子育て世帯・単身者など、多様な住民が必要とする機能を柔軟に組み込める点でも地域活性化に寄与し得る。たとえば、買い物弱者への配達、見守り機能、子どもの居場所づくり、学習支援などを売店と連動させることで、地域の福祉機能を高めることができる。これは単に店舗の役割を超え、地域全体の生活の質を底上げする“ソーシャル・インフラ”としての価値を生み出す。また、住民主体の運営を継続しつつ、外部団体との連携や小規模なビジネスの実験の場として位置づけることで、若い世代の地域参画を促し、新たな働き方や地域ビジネスが生まれる可能性も広がる。

このように、共同売店を核として「地域文化の継承」「交流の創出」「福祉的支援」「新しい地域ビジネスの育成」を同時に進めることができれば、過疎化や高齢化が進む地域であっても、多世代が生きがいを持ちながら暮らし続けられる地域社会が実現できる。共同売店は小規模であっても、地域住民のつながりや生活を支える確かな力を持つ存在であり、その持続と発展は沖縄の地域活性化を考える上で重要な柱となる。沖縄の共同売店

は、単なる生活物資の販売拠点ではなく、地域住民の交流、安心、安全を支え続けてきた「地域の基盤」である。現在の沖縄では、高齢化の進行や人口減少、若年層の流出という課題を抱える一方で、県外からの U ターン・I ターンの増加によって多世代が混在する地域社会が再形成されつつある。このような変化の中で、共同売店は世代間をつなぐ「小さな公共空間」として、地域活性化の核となりうる。

第一に、共同売店を地域活性化につなげる第一のポイントは、地域文化の発信拠点としての役割である。共同売店には、その地域の生活様式や歴史が自然と凝縮されており、地元産品や地域のストーリーを紹介する展示を取り入れることで、地域の魅力を住民同士が再認識できるだけでなく、外部の訪問者にも発信することができる。観光と無理に結びつける必要はないが、地域主体の意思決定のもと、文化を守りながら“地域の顔”として売店を活用することで、地域の誇りやアイデンティティの強化につながる。

第二に、共同売店は世代を超えた交流を生むコミュニティ形成の場として重要である。沖縄ではもともと人と人がつながる文化が根付いており、売店はその文化を具体的に形にする場所となっている。イベントやワークショップ、地域行事の拠点として売店を活用すれば、子どもから高齢者までが自然に関わり合う機会が増え、地域のソーシャルキャピタル（信頼・互酬性・つながり）が強化される。これは高齢者の孤立防止や子どもの居場所づくりにも直結し、安心して暮らせる地域づくりの基盤となる。

第三に、共同売店は福祉的な機能を取り込みやすい“生活のハブ”として活性化に貢献しうる。買い物弱者への配達、見守り・安否確認、子どもへの学習支援など、多様な住民が必要とする支援を売店と連動させることで、地域の福祉力を向上させることができる。売店が持つ「人が集まる」「顔が見える」という特性は、行政や福祉機関だけではカバーしきれない細やかな支援を補完し、地域全体の生活の質を高める。

さらに、共同売店は新しい地域ビジネスの育成の場になる可能性がある。住民主体の運営を維持しつつ、外部団体と連携することで、オリジナルグッズの開発や小規模なビジネスの実験、地域資源を活かした商品づくりなど、若い世代の参画を促す仕組みが生まれる。これは地域内に新たな経済循環を作り出し、「小さな経済圏」として持続可能な地域活性化につながる。

このように、共同売店は「文化」「交流」「福祉」「経済」という複数の役割を兼ね備えた、多機能な地域資源である。嘉陽共同売店の再生と「愛と希望の共同売店プロジェクト」に見られるように、住民の自助的努力と外部支援が組み合わさることで、より持続可能な運営が可能となる。共同売店を核とした取り組みが広がれば、沖縄の地域社会は高齢化や人口減少といった課題に直面しながらも、多世代が生きがいを持って暮らし続けられる“持続可能な地域モデル”として発展していくことが期待される。共同売店は小さな存

在であるが、文化・交流・福祉・経済の中心となる力を持っている。そのため、沖縄は多世代が生きがいを持ちながら暮らし続けられる地域モデルへと発展していくと考えられる。

第7章 北部「地域内経済循環モデル」の構想

7-1 北部振興をめぐる構造的課題の再整理

第3章第3節では、北部経済の課題として、①人口動態・雇用機会の偏在、②教育機会の不足、③交通インフラの脆弱性、④名護市と周辺町村との内部格差、といった点を整理した。とりわけ、北部圏域の人口が名護市に集積し、周辺町村では人口減少と高齢化が同時進行していることは、北部内部における「中心—周辺」構造を強め、域内の持続可能性に差異をもたらしていることが指摘された。

高等教育については、名護市の名桜大学や恩納村のOISTといった拠点整備により、北部地域における人的資本形成は一定の前進をみせている。他方で、初等中等教育機関の配置に目を向けると、北部は面積当たりの学校数が南部よりも少なく、日常的な通学距離が長いことが確認されている。こうした初等中等教育機関への物理的アクセスの悪さは、放課後学習・部活動・教育支援サービスへの参加機会を制約し、長期的には北部地域における人的資本形成の遅れ、ひいては産業人材不足へと連鎖する可能性がある。

交通インフラについても、北部は那覇から名護市許田までを結ぶ沖縄自動車道以北の高速道路網が未整備であり、本部半島や国頭村方面へのアクセスが一般道に依存している。このため、国道58号など幹線道路では、リゾートホテルや市街地が集中する区間を中心に渋滞が発生し、物流コストや移動時間の増大が地域経済の制約要因となっている。これを踏まえ、名護市から本部方面に延伸する「名護東道路」を自動車専用道路として整備する構想が検討されているが、それはジャングリア沖縄など新たな観光拠点へのアクセス改善を主目的としたものであり、北部全域の生活・産業交通を面的に支えるネットワークとしては途上の段階にある。

北部振興事業に関する既存研究は、2000年代以降に実施された総額1,000億円規模の北部振興事業について、その経済波及効果や事業の偏在性を指摘してきた。沖縄県（2012）は、北部圏域の振興実績と課題として、公共事業中心の投資が名護市周辺に集中し、国頭・大宜味・東村など「やんばる三村」には十分な波及が及んでいないことを示している。内閣府（2008）や奥（2019）も、北部振興事業が短期的な需要喚起には寄与したものの、地場産業の自立的成長や域内経済循環の強化には必ずしも結びつかなかったと分析している。

以上を踏まえると、北部振興は「中南部—北部」という広域的格差の是正にとどまらず、「名護市—周辺町村」という内部格差を内包した課題として再定義する必要がある。

従来型の拠点集約と公共事業中心の振興策だけでは、北部地域全体の持続可能性を高めるには限界があり、地域内経済循環を高める新たな枠組みの構築が求められている。

7-2 北部「地域内経済循環モデル」の構想

本節では、前章までの分析と既存研究を踏まえ、北部の特性に即した「地域内経済循環モデル」を概念的に提示する。本モデルは、北部圏域を単一の「観光地」としてではなく、①自然共生型観光クラスター、②生活・福祉拠点ネットワーク、③人材・イノベーション基盤、④交通・情報インフラという四つのサブシステムの相互循環として捉える点に特徴がある。

第一に、「やんばるの森」や海岸線、農林水産業など北部が有する自然・一次産業資源を基盤とする「自然共生型観光クラスター」である。ジャングリア沖縄は、やんばるの自然環境を活かした没入型テーマパークとして構想され、北部への観光動線のシフトと地元商品の消費・雇用創出を目的としている。

既存の美ら海水族館とあわせて、北部には大型観光拠点を核に来訪者を誘引するポテンシャルがあるが、これを域内循環の観点から位置づけ直す必要がある。すなわち、観光需要を「来訪者数×消費単価×県内調達率」という三要素でとらえる経済循環の枠組み（沖縄県、2019）を北部単位に適用し、テーマパークやリゾート施設が地域農産物・水産物・地場サービスを優先調達する仕組みを構築することで、リーケージの低減と地元産業の底上げを図るべきである。

さらに、第5章で検討したスポーツツーリズムや音楽フェスティバルなどのコンテンツを北部に分散配置することで、「南部一極集中」の観光動線を緩和しつつ、年間を通じた需要の平準化とオフシーズンの雇用・所得の安定化を図ることができる。

第二に、北部の集落単位に存在する共同売店や小規模商店を、「生活・福祉・交流・経済」が重なる多機能拠点として再評価することである。第8章で取り上げた嘉陽共同売店や「愛と希望の共同売店プロジェクト」は、生活必需品の供給だけでなく、高齢者の見守りや住民同士の交流、地域文化の継承といった役割を担う存在として位置づけられている。

地域内経済循環の視点から見ると、共同売店は外部チェーンではなく地元運営であることが多く、売上が地域にとどまりやすい。さらに、観光客向けに地元産品や体験メニューの窓口機能を持たせれば、観光消費を生活圏レベルにまで浸透させる「マイクロな着地型観光拠点」として機能し得る。共同売店を核とした小さな循環が積み重なることで、北部全体の経済循環率を底上げすることが期待される。

第三に、人材育成とイノベーションの循環である。名桜大学や OIST は、高度人材の育成とベンチャー企業の創出を通じて、北部における新産業の芽を育てている。OIST は「高成長ベンチャーの創出を促進する」と掲げ、投入 100 円あたり国内で約 228 円、沖縄県内で約 163 円の経済効果を生み出していると報告されている。しかし、こうした高等教育機関のポテンシャルを北部全域に波及させるには、初等中等教育機関へのアクセス改善と、地域内で学び・働き・暮らし続けられるキャリアパスの整備が不可欠である。すなわち、初等中等教育機関の不足による学習機会の制約を是正しつつ、大学・大学院・ベンチャー企業・既存観光産業を結ぶ「学びと仕事の循環」を構築することで、北部から都市部への一方的な人材流出を抑え、地域内における雇用と所得の好循環を生み出すことができる。第四に、交通・情報インフラを「通過型」から「滞留型」へと転換することである。名護東道路や恩納バイパスなどの整備は、那覇空港から北部へのアクセス時間の短縮に寄与する一方、単に速達性のみを追求すれば、観光客が中間地域に立ち寄らずに通過してしまう「回廊効果」を強めかねない。本研究が提案する地域内循環モデルでは、交通インフラを「北部広域ネットワーク」として位置づけ、名護市をハブとしつつ、本部半島、やんばる三村、東海岸の各集落に分散する観光・生活拠点へのアクセスを確保することを重視する。加えて、デジタルインフラを活用したリモートワークやオンライン教育の導入により、地理的な不利性を部分的に補完することで、人の移動と情報・知の移動を組み合わせた新たな循環構造を構想することが求められる。

7-3 北部振興に関する政策的提言

以上の整理を踏まえ、本節では北部振興と地域内経済循環の強化に向けた具体的な政策提言を行う。提言は、①空間構造、②産業・観光、③生活・福祉、④人材・イノベーション、⑤制度・評価枠組みの五つの次元から構成される。

第一の提言は、北部振興の空間構造を「名護一極型」から「面的ネットワーク型」へと転換することである。従来の北部振興事業は、名護市を中心とした拠点整備に比重が置かれ、やんばる三村や東海岸の集落には十分な効果が及ばなかったことが指摘されている。

本研究は、名護市を医療・教育・商業サービスの広域拠点として位置づけつつ、その周辺に本部・今帰仁・やんばる三村・東海岸の各地域で、共同売店・観光拠点・福祉施設を組み合わせた「サブ拠点」を形成することを提案する。これにより、北部圏域内で「中心一周辺」関係を前提としつつも、周辺側に生活と経済の核を分散配置することで、地域間格差の拡大を抑制し、日常生活と観光の双方における移動距離・コストを低減させることが可能となる。

第二の提言は、北部における観光の主体を、外部主導の発地型から地元主体の着地型へとシフトさせ、リーケージ現象を抑制することである。第 3 章で述べたように、大手旅行

会社や県外資本のホテルが主導する観光構造のもとでは、観光収益の多くが域外へ流出し、「ザル経済」が形成されている。

北部地域では、ジャングリアや海洋博公園、美ら海水族館といった集客拠点を核としつつ、地元事業者・農漁業者・共同売店・NPO 等が連携して、エコツーリズム、アグリツーリズム、文化体験型スポーツツーリズムなどの着地型プログラムを開発することが有効である。第5章で検討したFC琉球の事例が示すように、スポーツクラブやイベントと地域資源（農業・食・文化）を統合することで、「観戦+体験」を組み合わせた高付加価値コンテンツを創出し、オフシーズンの集客と地域消費を同時に拡大することが可能である。この際、沖縄県（2019）が示した「来訪者数×消費単価×県内調達率」という三要素モデルを北部単位でモニタリングし、県内調達率と地元事業者比率の向上を政策目標として明示することが望ましい。

第三の提言は、共同売店や小規模商店を核とした生活圏単位の循環強化である。共同売店は、高齢化・人口減少が進む北部集落において、生活インフラであると同時に、交流と見守り、文化継承の場として機能している。本研究は、共同売店を「生活拠点」と「観光の窓口」の二重の役割を担うプラットフォームとして再設計することを提案する。具体的には、以下の通りである。

(1) 地元農産物・加工品の販売と、観光客向けの小規模な土産品・体験メニューの情報提供を統合する。

(2) 高齢者の移動制約を補う宅配サービスや移動販売車と連携し、地域内での購買力を外部チェーンから共同売店へシフトさせる。

(3) 「愛と希望の共同売店プロジェクト」のような外部支援と連携し、経営支援・人材育成・ICT 導入を進める。

などが挙げられる。これにより、生活消費の域外流出を抑制するとともに、観光消費を生活圏レベルまで浸透させることで、小さな循環の積み重ねによる底上げ効果が期待される。

第四の提言は、教育・イノベーション拠点を活用した人材定着戦略である。名桜大学とOIST は、北部における高等教育機能の核として位置づけられているが、その恩恵が北部全域に行き渡っているとは言い難い。本研究は、以下のような多層的な人材循環政策を提案する。

(1) 初等中等教育段階におけるオンライン授業・巡回型授業の導入により、遠隔地の児童生徒にも質の高い教育機会を保障する。

(2) 名桜大学・OIST と連携した高校・専門学校向けの探究プログラムやインターンシップを北部全域に展開し、「北部で学び、北部で働く」キャリアパスを可視化する。

(3) OIST のベンチャー支援プログラムと連動した「やんばる起業塾」や、観光・一次産業と連携したソーシャルビジネスの育成支援を行い、地域課題の解決と雇用創出を両立する。

これにより、北部は単なる観光の舞台ではなく、学びと起業の場としての魅力を高め、若年層の定着・Uターンを促進することができる。

第五の提言は、北部単位での「地域内経済循環計画」を策定し、指標に基づくモニタリングを行うことである。沖縄県（2019）の経済循環構造調査や宮国（2023）によるSDGs/GSTC 指標を活用すれば、環境・社会・経済・制度の四側面から北部の持続可能性を可視化できる。

本研究は、北部圏域において、観光消費における県内調達率・北部調達率、北部在住者の所得水準と観光部門の常勤雇用比率、共同売店や地場小売の売上高に占める地元生産品比率、・高校卒業後に北部圏域に留まる、または U ターンする若年層の割合などを政策評価指標として設定し、北部振興策の成果を定期的に検証することを提案する。これにより、従来の公共事業量や観光客数といった「量的指標」中心の評価から、地域内経済循環と生活の質を重視する「質的指標」中心の評価へと転換することが可能となる。

第 8 章 持続可能な沖縄経済に向けた提言

8-1 観光課題に対する提言

前章までに述べた観光改題を整理すると、以下のようになる。

- (1) 観光消費額が県内総生産の約 20.9% というほどの観光依存度の高さ、依存度の高さによる外的要因の脆さ
- (2) 季節変動による収益、雇用の不安定さ
- (3) 内部循環率の低さ（リーケージ）

本節では、前章までの分析を踏まえ、1-3 それぞれに対応する制作提言を行なう。

8-1-1 観光依存からの脱却と経済活性化策

沖縄経済は観光消費額が県内総生産の約 2 割（経済波及効果を含めれば約 3 割弱）を占める高い依存度であり、観光需要が不振となった局面では県経済が大きな打撃を受ける構造にある。また、観光関連産業では低賃金・非正規雇用が多く、所得水準や雇用の安定性の面で、経済全体への波及効果が限定的であることが指摘されている。

第一の提言としては、観光に過度に依存しない、多様な産業構造への転換を進める必要がある。その際、観光以外の産業振興と連携した観光拡充策として、スポーツツーリズムや音楽フェスなどの「観光×エンターテインメント」を推進することが有効である。具体的には、第一に、地域の文化的アイデンティティとスポーツを融合させた「高付加価値型体験コンテンツ」の創出である。従来の観戦のみを目的とした観光では、滞在時間や消費単価に限界がある。そこで、FC 琉球の応援スタイルにエイサーや沖縄音楽の要素を深く組み込み、スタジアムそのものを「唯一無二の文化的エンターテインメント空間」へと昇華させる。さらに、アウェイサポーターや訪日外国人客を対象に、試合観戦と連動した伝統芸能の稽古体験や地場産業の見学をパッケージ化した「体験型スポーツツーリズム」を開発することで、観光消費の単価向上と滞在期間の延長を狙う。

第二の提言は、デジタルプラットフォームを活用した「域内経済の循環促進」である。本研究の分析で明らかになった、FC 琉球の SNS における高いリーチ力を、スタジアム外の地域経済へと誘導する仕組みを構築する。具体的には、選手やクラブが地域の飲食店、伝統工芸店を、デジタルコンテンツを通じて紹介し、サポーターに「聖地巡礼」としての周遊を促す。これにより、観光客の消費が大規模資本のホテルや施設に集中することを防ぎ、地域の個人商店や中小企業へ直接的に還元される「マイクロ・ツーリズム」の基盤を強化する。

第三の提言は、スポーツを核とした「持続可能な地域資本構造と雇用の安定化」である。観光需要は外部要因による変動が激しいため、NFL のグリーンベイ・パッカーズの事例を参考に、地域住民や地元企業が主体的かつ継続的に関与できる「公的所有」の精神を導入した経営モデルを検討すべきである。具体的には、地域貢献プロジェクト（ちむぐくるプロジェクト等）を、単なるボランティアではなく行政や地元企業と連携した「社会的事業」として確立し、教育・福祉・健康増進分野での新たな雇用を創出する。これにより、観光の季節性に左右されない安定的な雇用機会を確保し、非正規雇用の多い観光関連産業から、より地域に根ざした高付加価値なサービス産業への移行を促進する。

以上の施策を通じて、沖縄経済は単なる「観光地としての依存」を脱し、スポーツとエンターテインメントが地域文化や住民生活を支える「持続可能な多角的産業構造」へと進化することが可能となる。

8-1-2 季節変動の平準化と地域交流の強化

課題としては、沖縄観光は夏季（8月）および春休み期（3月）に訪問者が集中し、季節による観光需要の増減幅が大きい点がある。この結果、オフシーズンにおける需要が乏しく、観光・飲食業界では常勤雇用率や労働生産性、賃金水準が低位にとどまりやすい状況にある。

提言としては、閑散期の需要喚起策を官民一体となって推進する必要がある。たとえば、FC 琉球のイベントを観光閑散期に開催し、観光者の導線を作ることである。また、冬季・春先に大型スポーツ大会（NAHA マラソン、ツール・ド・おきなわ等）や文化フェスティバルを定期的で開催し、県外からの来訪者を誘致することが挙げられる。沖縄観光コンベンションビューローによる調査では、スポーツツーリズム客の 7 割以上が大会前後に他の観光活動も行うとされており、地方を巡回させるコンテンツ作成が有効である。その他にも季節変動による収益雇用の不安定さを解消する方法として「共同売店を通じた福祉×観光イベント」を提言する。地元住民と観光客が交流できる催事（島野菜マルシェや芸能披露）を実施することで地域交流を活性化し、福祉的役割を担う共同売店への集客も期待できる。本研究で現地調査をした結果、既に催事を行っている共同売店が確認された。ここでもオーバーツーリズムによるハレーションを防ぐため、予約制や入場制限等の手段を講じる必要はあるが、沖縄の部落それぞれの持つ固有の文化を提供することは季節性とは関係がないため、季節変動の標準化、ひいては共同売店のある北部振興施策につながる。実際に訪れた嘉陽地区の共同売店では、アブシバレーやワラから綱を作る大綱引きなど、地区住民主体の伝統的なイベントが行われていた。これらは沖縄固有の文化に根ざした催事であり、観光客にとっては地域住民の日常や価値観に直接触れられる貴重な機会となっている。こうした体験型の交流は季節に左右されにくい価値を持つため、観光需要が落ち込む閑散期における観光の中核として位置づけることが可能である。

8-1-3 内部循環率の低さ

課題としては沖縄の観光収入のうち、ホテルチェーンや外航船会社、首都圏企業など県外資本へ流出する割合が大きいと指摘されている（リーケージ）。地域経済への還元を高めないと、観光振興の恩恵が地元に行き渡らず、結果として地元企業の成長投資のためのキャッシュ不足、低水準な県民所得という状態が継続をする事となり沖縄の経済成長は達成されない。

提言としては、ジャングリア沖縄のレストランが行なう、地元食材の利用を宿泊施設や観光施設に普及させる。しかし、宿泊施設や観光施設は営業利益を確保するために安い沖縄県外の食材を原材料として使用するインセンティブが働く傾向がある。そこで、行政としては、宿泊施設や観光施設に対して「地元食材・地場産品利用協定」の締結を義務付ける補助金制度を設けることを提言する。また、飲食店や土産店では県産品販売を促進するため、既に精度化をされている県認証の「沖縄おもてなしブランド」認定を拡充する。また、域内経済循環率向上のためにも共同売店は大切な場となる。地域福祉だけでなく観光客にも開放するモデル事業を展開し、旅行者向けの特産品販売コーナーや案内所機能を付加する。

8-2 ハブ課題に対する提言

本章までに確認したとおり、沖縄経済は観光需要に依存する度合いが高く、季節変動や外部ショックに対して脆弱である。加えて、域内経済循環の弱さや地域間格差の固定化といった構造課題が、持続可能な成長を制約している。これらの課題を緩和するためには、観光を否定するのではなく、観光に偏重した産業構造を補完し得る「第二の基幹機能」を育成し、県内の雇用・所得機会を複線化する政策設計が不可欠である。そこで 8-2 では、沖縄が有する地理的優位性と既存の国際物流特区・空港港湾機能を踏まえ、国際物流ハブ機能を地域の成長エンジンとして再定義するための提言を提示する。特に、①県民・企業の認識形成と事業環境整備、②北部地域を含む拠点配置と地域間格差の是正、の二点を軸として論じる。

一つ目の提言は、沖縄の物流の可能性を県民が正しく理解することである。現在の沖縄は「観光県」というイメージが非常に強く、行政・企業・県民の意識も観光産業に偏りがちである。しかし、沖縄の地理的優位性やアジアとの近さを踏まえると、物流は観光に並ぶ新たな基幹産業になりうる潜在力を持つ。その認識が広がっていないことが、沖縄の物流発展を阻む要因の一つだと感じた。ただし、物流を産業として定着させるためには、配送コストの高さや鮮度管理・貯蔵技術などの課題解決も不可欠である。現状のままでは県内配送・県外配送のいずれも事業者にとって利用しづらい。県民が県外を含む幅広いビジネス展開を選択しやすくするためには、物流の重要性を理解してもらうことに加え、コストダウン・利便性の向上・管理体制の改善が欠かせない。

この課題解決の一環として、地元企業向けの輸出支援プログラム（EC 越境販売支援）、アジア市場を見据えた物流インキュベーション施設の整備、学生参加型の物流 DX・データ分析プロジェクトや、インターンなどを導入することは、県内企業が海外展開しやすい環境づくりにつながると考える。物流産業を「県民の選択肢」として身近なものにし、県全体の産業基盤を強化する上でも重要である。

二つ目の提言は、沖縄北部の活性化と物流拠点としての活用である。那覇空港が 24 時間稼働していることもあり、県内の経済活動は南部に集中しやすい。地域間格差として北部の経済停滞は以前から問題視されており、その解決策の一つとして「ジャングリア」が開業した。訪問して印象的だったのは、観光地だから売れるのではなく、商品そのものの価値で勝負しようとする姿勢である。価格設定やクオリティから、オンライン販売を見据えた持続的なビジネスモデルであることが感じられた。しかし、北部を訪れる観光客は滞在時間が短く、南部ほどの経済的な潤いは生まれにくい。だからこそ北部に第二の物流拠点を整備することは大きな意味を持つ。北部には広大な未利用地が多数存在し、用地確保が比較的容易である。物流倉庫や中継拠点が形成されれば、地域経済の底上げだけでなく、南部の過密・交通渋滞の緩和にも貢献できる。また、物流と観光を組み合わせさせた新た

な地域産業の創出にもつながるだろう。

8-3 国際拠点による情報発信の課題と提言

第6章では、沖縄が有する地理的条件と文化的特性を踏まえつつ、国際物流・人的交流・文化交流を包含した「広義のハブ機能」をマクロ視点から分析した。とりわけ第2節では、大阪・関西万博、済州フォーラム、ポリネシア文化センターといった先行事例を参照し、物理的拠点としての結節点であると同時に、情報・文化・価値を世界へ発信する“ソフト型ハブ”の重要性を確認した。これらの事例は、単なる交流空間にとどまらず、国家戦略・地域ブランド・国際ネットワークの構築に寄与する「情報発信拠点」として高度に機能している点に特徴がある。

一方で、沖縄は豊かな歴史資源、独自の文化、アジア諸地域との接続可能性を有しながらも、国際社会に対して自らの価値を体系的に発信する仕組みが十分に整備されているとは言いがたい。観光主導型のプロモーションに偏りがちな現状では、沖縄の持つ多層的な魅力-歴史・環境・科学技術・国際交流・人的多様性-が包括的に伝わらず、国際的な情報発信拠点としての地位を確立するには課題が残る。

本節では、6章での分析を踏まえ、沖縄が国際物流・観光・文化・教育を横断する「総合的な国際情報ハブ」として発展するための課題を明らかにし、その上で情報発信力の強化に向けた政策提言を行う。特に、先行事例にみられる成功要因-物語性（ストーリーテリング）、テーマ設定の明確性、国際ネットワーク構築、地域コミュニティとの連動性-を参照しつつ、沖縄独自の文脈に適合した具体的方向性を提示する。

課題としては、沖縄が総合的な国際情報ハブとして機能するうえで、第一の課題は情報発信の統合性の不足である。現在、沖縄に関する国際向け情報は、観光部門、平和関連団体、教育・研究機関、行政機関などが個別に発信しており、分野横断的な連携や統一的なメッセージが十分に構築されていない。その結果、沖縄が国際社会においてどのような役割を担う地域であるのかが断片的に理解されやすく、戦略的な地域イメージの形成に至っていない。

第二に、情報発信の内容が観光イメージに過度に依存している点が挙げられる。自然景観やリゾートといった要素は沖縄の重要な魅力である一方、戦争体験の記憶、基地問題、平和構想、環境・海洋研究、アジア太平洋地域との歴史的交流といった知的・社会的資源は、国際的な発信において十分に活用されていない。この偏重は、沖縄の国際的価値を「消費される観光地」として限定的に位置づける要因となっている。

第三に、継続的な国際対話を生み出す制度的基盤の弱さも課題である。済州平和フォーラムのように、定期開催される国際会議や研究・政策対話の場が制度化されていないため、

沖縄発の知見や提言が国際社会に蓄積されにくく、単発的なイベントにとどまりがちである。これは、情報発信を「一過性の広報」に留めてしまう構造的要因である。

以上の課題を踏まえ、沖縄が国際情報ハブとして発展するためには、以下の三点が重要である。

第一に、「平和・共生・交流」を中核とする統一的故事の構築が求められる。大阪・関西万博における明確なテーマ設定が示すように、沖縄においても「平和創造の島」「アジア太平洋の対話拠点」といった理念を明示し、行政、教育、観光、文化政策が共通の物語性をもって情報発信を行う体制を整備すべきである。これにより、沖縄の多様な取り組みを一つの価値体系として国際社会に提示することが可能となる。

第二に、国際会議・教育・文化イベントを連動させた発信拠点の形成が有効である。濟州島の事例が示すように、定期的な国際フォーラムや研究交流を制度化することで、地域の理念を継続的に世界へ発信することができる。沖縄においても、大学や研究機関、国際機関と連携し、平和、環境、海洋、島嶼研究などをテーマとした国際会議を中核に据えることが望ましい。

第三に、地域人材の育成と情報発信を結びつけた仕組みづくりが不可欠である。ポリネシア文化センターのように、学生や若者、地域住民が運営や発信の主体となる仕組みを導入することで、情報発信を地域内に根付かせることができる。これは若年層の参画促進や人材流出の抑制にも寄与し、持続可能な国際拠点形成につながる。

以上のように、沖縄が有する歴史的・文化的資源を体系的に再構築し、国際社会との対話を継続的に生み出す情報発信拠点を形成することは、観光依存型経済から脱却し、平和と知の交流を軸とした持続可能な地域モデルを確立するうえで極めて重要である。

8-4. 教育・観光人材育成、情報発信などの展望

沖縄県と言えば3K経済と言われている「基地、観光、公共事業」が従来のものだが、ここ数年で沖縄県にも変化が起きており、「健康、環境、観光」の新3K経済を掲げているのである。そしてそこに教育も加わり、沖縄県としてのブランドを観光業以外でも作るために日々獅子奮迅しているのである。その中で今注目したいのは「人材教育」である。沖縄県には大手を含む様々な企業の視点があまり進出できていない。そのため、若者の98%は県外にて就職をしているのである。そこでここではどのように現在の沖縄県の体制に変化を加えれば、若者が流出することなく観光業の繁栄、人材育成や情報発信の観点から考察し、提言したいと考えている。

沖縄県から若者が流出していることが問題となっていたが、今年 JUNGLIA OKINAWA が誕生したのである。そして JUNGLIA OKINAWA はインターンを受け入れて、観光人材を増やすための情報発信に努めているのである。実際に JUNGLIA OKINAWA にフィールドワークで訪問した際に株式会社ジャパンエンターテイメントの佐藤大介副社長から講義をしていただいた際に「沖縄県は観光地として誇りに思っている人は多いが、実際に観光業に就職したい

と考えている人は非常に少ない」と指摘している。そこに観光業の最前線を走っている株式会社刀と株式会社ジャパンエンターテイメントが立ち上がったのである。この2社がテーマパークでのインターン受け入れを開始したことにより観光業に興味を持つ人が増える可能性は大いにありと考えられる。

また、そのほかにも観光業の魅力につながるものを沖縄県は多く持っていると考えている。そもそも、JUNGLIA OKINAWAは120ヘクタールの土地を持ちながらまだ半分の60ヘクタールしか開拓していないのである。残りの半分の場所をどのように使うかで将来的に人気観光地になるのか今の状況が維持される形になるのかが問われるのではないかと考えている。そして、沖縄の強みには年中気温が高いというものがある。そのおかげで季節を問わず多くの観光客が来ている。ただ、北部と南部で観光客の数に差があるのが現状と課題であると本研究では考える。そこでJUNGLIA OKINAWAでのフェス開催という事を提案する。沖縄の年中暖かい気候を生かして多くの人を呼ぶことができるイベントになることが予想される。そして、フェスを開催している会社と、JUNGLIA OKINAWAや沖縄の企業などが手を組むことによってこれまで幾度となく問題となってきた「ザル経済」を脱却することも可能になるであろうと結論付けることもできる。その提言を実現するために我々多摩大学が協力できることは提携校である、名桜大学と協力をして「観光人財」を育てていくことである。

「観光人財」を育てる具体案としては、JUNGLIA OKINAWAへのインターンシップ受け入れが真っ先に思い浮かぶであろう。これは観光業界やテーマパークがいまだ足を踏み入れていない領域である。それゆえ多くの大学生がテーマパークでの仕事に魅力を感じる日がやってくるかもしれない。そして我々は企業と協力をしてSNS発信をしていくことができるのではないかと考える。昨今SNSでなんでもつながる時代に突入し、物事は実際に足を踏み入れずとも大体がわかるようになってしまったのである。ただ、だからこそSNSを使うべきなのである。観光業界の楽しさ、日々かわるお客様への気持ちといった大学生活だけでは学びにくい部分をこのインターンシップによって学ぶことができればこのインターンシップは観光業界のイメージアップに大きく貢献できると考える。

そして、他にもフェスのインターンシップ受け入れをすることも「観光人財」を育てるいい機会になるのではないかと考えている。今日、「音楽フェス」は観光イベントの一大事業と言っていいほどの成長を見せている。そのため、人材を育てる場所ととらえることは新しい試みだと考える。日本最大級の観客動員数を誇っている音楽フェスなどでも当日は単発バイトを雇っていることも多々あるのだ。インターンシップによって募集をかけることでフェスの主催者側は今まで通り人集めが成功したことになるし、学生側はフェスというイベントの進め方をインターンシップによって学ぶことができる場所となるのである。このように今ある形に新しいものを加えていくことにより「観光人財」発掘につながっていくと考えている。そこに情報発信のノウハウも必ず必要になってくるフェスこそ情報発信がカギを握ることとなり、それによってたとえ首都圏ではなかったとしてもかなりの観

客数を見込むことが可能になる。そのため、「音楽フェス」に関しては会場設営、SNS 運用や当日のサービスと様々な切り口から人材教育をすることが可能である。

このように「観光人財」を育てていくためにはまず、その体験をすることが非常に重要であると我々は考えている。だから、このようにインターンシップによって学ぶことという事を提案しているのである。

第9章 結論と今後の課題

9-1 研究の総括 — 観光・物流・北部、それを下支えする人材育成の四者接続

本研究は、沖縄経済の持続可能性を「観光・物流・北部振興・人材育成の四者接続」という構造問題として再定義した点に独自性がある。統計データ分析、先行研究レビュー、現地調査・ヒアリングを組み合わせながら、持続可能な経済構造への転換可能性を検討してきた。その過程で明らかになったのは、個別の政策領域を足し合わせるのではなく、「観光」「国際物流と産業基盤」「北部振興と地域内経済循環」という三つの軸と、それらを横断的に支える「教育・人材育成」という基盤との相互連関を捉える視角が不可欠であるという点である。本節では、この四者接続の枠組みに基づき、本研究全体の成果を総括する。

第一に、観光についてである。本研究は、観光消費額が県内総生産の約 2 割を占める一方で、観光部門の低賃金・不安定雇用、需要の季節偏在、県外資本・大手事業者によるリーケージなど、量的拡大の裏側に潜む脆弱性を整理した。そのうえで、スポーツツーリズムや音楽フェスティバル、エコツーリズム、着地型体験プログラムなど、これまで各章で検討してきた事例を通じて、「観光客数の拡大」から「地域との結節度の高い観光」への質的転換の方向性を提示した。観光部門における県内調達率の向上と地域住民の参画拡大は、単に経済効率の観点にとどまらず、コミュニティの維持や環境保全とも不可分であり、「観光＝リスク」という一面的な理解を乗り越えつつ、その持続可能性を高める鍵となることを示した。

第二に、国際物流および産業基盤に関する検討である。那覇空港・那覇港を中心とするハブ機能は、これまで観光客と物資の「通過点」として語られることが多かったが、本研究では、アジアとの近接性を活かした物流・EC・製造・農水産業の結節点として再評価した。とりわけ、航空貨物や冷凍・冷蔵物流を活用した高付加価値農水産物の輸出、EC と連動した小規模事業者の市場アクセス改善といった可能性を示し、観光以外の収益軸を育てることで景気変動耐性を高める必要性を論じた。観光と物流は、インバウンド需要と貨物輸送を相互補完しうる関係にあり、両者を分断して捉えるのではなく、「ハブとしての沖縄」という同一の地政学的条件から派生する二面として統合的に設計することが重要であることを明らかにした。

第三に、本研究の独自性として位置づけられるのが、北部振興と地域内経済循環に関する分析である。北部地域については、名護市への機能集積と周辺町村の人口減少・高齢化、初等中等教育機会へのアクセスの不利、交通インフラの脆弱性といった課題を整理したうえで、北部圏域を「単一の観光地」ではなく、自然共生型観光クラスター、共同売店等の生活拠点、OIST・名桜大学などの高等教育・研究機関を結びつける「地域内循環システム」として捉え直した。ジャングリアをはじめとする新たな観光拠点やスポーツイベントをテコにしつつ、その需要を共同売店や地元農林水産業に接続することにより、北部内部での付加価値の滞留・再投資を高める構想を提示した点は、従来の北部振興政策を「公共事業中心・拠点整備中心」として扱ってきた議論を補完するものである。

そして第四に、これら三つの軸を横断的に下支えする基盤として、「教育・人材育成」を再定義したことが、本研究のもう一つの重要な成果である。高等教育機関としてのOISTや名桜大学は、研究・教育機能にとどまらず、ベンチャー支援や産学官連携を通じて、新たな産業と雇用の創出に寄与しうる存在である。また、初等中等教育機関の配置や学習機会へのアクセスは、将来の観光・物流・地域ビジネスを担う人材プールの形成に直結する。本研究は、人材育成を個別分野の「付随的施策」としてではなく、観光の質的転換、国際物流・産業基盤の高度化、北部地域内循環モデルのいずれにも共通する「制度的・社会的インフラ」として位置づけ、その長期的な重要性を強調した。

以上のように、本研究は「観光」「物流」「北部振興」という三つの柱と、それらを支える「教育・人材育成」の基盤を四者接続の枠組みとして捉え直すことで、沖縄経済の持続可能性に関する議論を個別政策の寄せ集めから、構造的かつ循環的な視点へと組み替えることを試みたものである。観光依存構造のもとで蓄積されてきた脆弱性を認識しつつも、それを一括して否定するのではなく、観光・物流・北部・人材の四者を連動させることで、「依存から自立へ」の道筋を描きうることを示した点に、本研究の理論的・実務的意義が認められる。

9-2 今後の課題

本研究は、沖縄経済の持続可能性をめぐる議論を「観光」「ハブ機能」「北部振興」に加え、それらを横断的に支える「教育・人材育成」という基盤として再整理し、四者の相互連関として捉える枠組みを提示した点に意義がある。一方で、学術論文としての厳密性を高め、提言の実装可能性をより強固にするためには、以下の方法論上・実証上の課題が残る。

第一に、因果関係の特定（因果推論）の弱さが挙げられる。本研究は統計データ、先行研究、現地調査・ヒアリング等を組み合わせて論証を行っているが、各施策（例：物流拠点整備、観光の質的転換、北部における新規集客装置の導入）が、所得・雇用の改善や域

内経済循環率の上昇にどの程度寄与したのかについて、対照群を置いた検証が十分ではない。今後は、政策導入前後の差分、類似地域との比較などを通じて、相関に留まらず「何が効いたのか」をより数値的に明確にする必要がある。

第二に、事例研究の代表性と一般化可能性が課題である。観光（スポーツ・音楽フェス等）や北部の取り組み、物流の制度設計など、複数事例を通じて示唆を導いている一方、事例選定基準（なぜその事例が「沖縄の構造課題」を代表しうるのか）や、観察・聞き取りの範囲、データの偏り（成功事例偏重の可能性）を明示しきれていない。今後は、成功・停滞・失敗を含む複数ケースを体系的に配置し、比較可能な分析枠（比較項目・評価軸）を設定することで、提言の外的妥当性（他地域・他事例への適用可能性）を高める必要がある。

第三に、提言の実装設計と効果検証の不足がある。本研究の提言は方向性として妥当性を有する一方で、実行主体（県・市町村・民間・大学等）、費用負担、タイムライン、KPI、制度的ボトルネック、リスク（地政学・災害・需給変動）を織り込んだ実装計画としての精度は今後の課題である。特に物流ハブ機能の高度化は、インフラ整備のみならず、需要創出、規制・税制、通関・検疫、冷蔵冷凍・鮮度管理、DX、人材供給が同時に成立して初めて持続するため、政策パッケージとしての整合性を検証する必要がある。

以上の三点は、いずれも本研究が提示した政策提言の妥当性を否定するものではなく、むしろ提言を「実行可能な政策設計」へと昇華させるために不可欠な補強点である。すなわち、今後の研究では、①施策効果を定量的に識別する因果推論の導入、②比較事例の体系化による外的妥当性の向上、③実装主体・費用・工程・KPI を含む実装計画と評価枠組みの整備、を段階的に進める必要がある。これらを通じて、沖縄の「観光」「ハブ機能」「北部振興」「教育・人材育成」が相互補完的に作用するという本研究の枠組みを、検証可能性と再現性を備えた実証研究へと深化させることができる。さらにその成果は、沖縄に固有の地理的・歴史的条件を踏まえつつも、観光依存と地域間格差を抱える他地域に対しても示唆を提供し得ると考えられる。

参考文献（五十音順）

1. 愛と希望の共同売店プロジェクト【京都開催】d SCHOOL 「わかりやすい共同売店」
https://www.d-department.com/item/DD_EVENT_54405.html（参照日：2025年12月26日）
2. 伊佐良次「持続可能な観光と沖縄県における観光の産業連関分析」
『地域政策科学研究』第12号、pp.23-40（2015年）
3. 一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー（発行年不明）『運営組織（OCVB）について』沖縄観光コンベンションビューロー。
<https://mice.okinawastory.jp/description/>
4. 石垣市「入域観光客数」（作成日：2025年10月28日、参照日：2025年10月30日）
5. 奥平均「沖縄県北部振興事業の経済評価」、経済環境研究 Vol. 8 March 2019, pp. 57-70（2019年）
6. 岡田華奈「日本における持続可能なサプライチェーン・マネジメント研究の展開」
『大阪経大論集』第74巻第4号、pp.17-33（2023年）
7. 沖縄科学技術大学院大学（OIST）『スタートアップ支援・イノベーション』
<https://www.oist.jp/innovation/startup-support-innovation>（参照日：2026年1月）
8. 沖縄市役所平和・男女共同課「沖縄戦の実相」
<https://www.city.okinawa.okinawa.jp/k015/shiseijouhou/gaiyou/hewajigyou/>
（参照日：2025年10月24日）
9. 沖縄県『観光を基軸とした域内経済の循環促進に関する提言書』（2024）32
沖縄県「アジア経済戦略（概要）」沖縄県公式ウェブサイト
（参照日：2025年12月19日）
10. 沖縄県『沖縄県観光振興基本計画（第1次～第6次）』沖縄県（1976年・1986年・2002年・2022年）
11. 沖縄県『沖縄県における季節性の現状と課題』、沖縄県（2019年）
12. 沖縄県『沖縄県における経済循環の構造把握調査分析報告書』、沖縄県（2019年）
13. 沖縄県『令和6年（暦年）沖縄県入域観光客統計概況』沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課（2025年）
14. 沖縄県『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』、沖縄県（2022年）
15. 沖縄県環境部『沖縄県環境白書2019—観光増加に伴う環境課題—』
沖縄県、pp.68-71（2019年）
16. 沖縄県企画部『令和2年人口移動報告年報（令和元年10月～令和2年9月）』
沖縄県（2021年）
17. 沖縄県企画部『令和3年人口移動報告年報（令和2年10月～令和3年9月）』
沖縄県（2022年）
18. 沖縄県企画部『令和4年人口移動報告年報（令和3年10月～令和4年9月）』
沖縄県（2023年）
19. 沖縄県企画部『令和5年人口移動報告年報（令和4年10月～令和5年9月）』
沖縄県（2024年）
20. 沖縄県企画部『令和6年人口移動報告年報（令和5年10月～令和6年9月）』
沖縄県（2024年）
21. 沖縄県企画部統計課『令和2年国勢調査 就業状態等基本集計結果（沖縄県の概要）』
https://www.pref.okinawa.jp/toukeika/pc/2020/R02gaiyou_s.pdf（参照日：2025年11月5日）
22. 沖縄県観光振興課『沖縄観光の概要』（発行年不明）

23. 沖縄県文化観光スポーツ部『沖縄県観光統計・波及効果報告（I 沖縄観光の概要）』
沖縄県（2019年）
24. 沖縄総合事務局『沖縄における物流構造と産業振興の課題』
国土交通省沖縄総合事務局（2020年）
25. 沖縄県営平和祈念公園『沖縄県平和祈念資料館』
<https://heiwa-irei-okinawa.jp/facility/heiwakinenshiryokan/>（参照日：2025年
10月26日）
26. 『米軍基地と沖縄経済』、沖縄県庁公式ウェブサイト（2024年6月17日）
<https://www.pref.okinawa.jp/kensei/shisaku/1014345/1014346.html>（参照日：2025
年10月30日）
27. 沖縄県『沖縄国際物流ハブパンフレット』、沖縄県公式ウェブサイト
<https://www.pref.okinawa.jp/shigoto/keizai/1011892/1011893/1011896.html>（参
照日：2025年12月19日）
28. 沖縄県「日本復帰への道」、沖縄県公文書館公式ウェブサイト
https://www.archives.pref.okinawa.jp/event_information/past_exhibitions/934
（参照日：2025年10月26日）
29. 『沖縄県統計データ』、沖縄観光快適 Navi「おきめぐり」運営事務局、株式会社ゴー
ルドバリュークリエーション公式ウェブサイト
<https://okimeguri.com/statistical/statistical-detail/1>
（参照日：2025年10月18日）
30. 沖縄 LovelogAme.Ver「Girls Groove Innovation 2025、沖縄市ミュージックタウン音
市場で開催」<https://ameblo.jp/okinawalovelog/entry-12883031093.html>（参照
日：2025年11月9日）
31. 沖縄市観光ポータルサイト Kozaweb「Girls Groove Innovation 2025：イベント詳細
情報」<https://www.kozaweb.jp/events/show/23468>（参照日：2025年11月9日）
32. 「沖縄地区税関貿易概況 令和7年分(速報)」、沖縄地区税関公式ウェブサイト
Okinawa Regional Customs、
https://www.customs.go.jp/okinawa/07_tokei/gaikyo/2025-nen/index.html（参照
日：2025年12月19日）
33. 嘉数啓『沖縄における持続可能な観光の課題』
『地域政策研究』第13巻（2011年）
34. 嘉数共同店および愛と希望の共同売店プロジェクト運営関係者への
聞き取り調査（2025年9月8日にサービス・エンタテインメント班が実施）
35. 温室効果ガスインベントリオフィス（編）、環境省地球環境局総務課脱炭素社会移行
推進室（監修）「日本国温室効果ガスインベントリ報告書 2025年」、国立環境研究
所地球システム領域、地球環境研究センター（2025年）
36. 鋤塚賢太郎「沖縄におけるコールセンター立地と知識の獲得」、「知識・学習」と地
理学、2007年度秋季学術大会シンポジウム、地理科学学会『地理科学』63（3）、
205-219、（2008年）
37. 国土数値情報ダウンロードサイト「地価公示データ」
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-L01-2025.html>（参照日：
2025年10月15日）
38. 高阪宏行「オーバーツーリズムの概念整理と日本における適用可能性」
『観光学評論』第9巻第1号、pp.15-27（2021年）
39. 高橋哲哉『沖縄の米軍基地「県外移設」を考える』、pp.13-128、集英社新書（2015
年）
40. Tanaka, K. “Discover Sustainability.” Discover Sustainability, Vol.2, No.1,
pp.45-59（2022年）

41. 知念征尚「『ジャングリア』行きが便利に？ 名護東道路の延伸、全線バイパスを検討」琉球新報デジタル、<https://ryukyushimpo.jp/news/national/entry-4040379.html>（参照日：2025年11月20日）
42. 塚本拓也『ボルシア・ドルトムント（BVB）のサステナビリティ戦略に関する一考察—BVBは戦略上どのように経済的価値と社会的価値の創出を同時実現させているのか？—』（2025）
43. 寺島実郎「『国交なき交易』としての江戸期の日中関係—17世紀オランダからの視界（その22）」『世界』、岩波書店、2014年6月号
44. 寺島実郎「江戸期の琉球国と東アジア、そして沖縄の今—17世紀オランダからの視界（その28）」『世界』、岩波書店、2015年4月号
45. 内閣府『北部振興事業の成果について』、内閣府公式ウェブサイト、<https://www8.cao.go.jp/okinawa/6/64.html>（2008）（参照日：2025年11月5日）
46. 内閣府沖縄振興局「沖縄振興計画（平成24年度～令和3年度）総点検結果」、内閣府沖縄担当部局（2022年）、内閣府公式ウェブサイト
<https://www8.cao.go.jp/okinawa/etc/soutenkenkekka.html>（参照日：2025年10月2日）
47. 内閣府沖縄総合事務局『第5次沖縄振興計画検討会資料（資料6-6）』p.114
内閣府沖縄総合事務局『圏域別振興の実績と課題』（2019年）
48. 内閣府沖縄総合事務局『令和6年度 沖縄経済の概況』（2024年）
49. 内閣府沖縄総合事務局『沖縄における交通政策の現状と展望』（2019年）
https://www8.cao.go.jp/okinawa/6/67_r4houkokusyo_7-2.pdf
（参照日：2025年11月5日）
50. 那覇市『那覇市地域公共交通計画（素案）に関する市民意見の募集』
那覇市都市計画課、那覇市公式ウェブサイト、2025年12月24日公開
<https://www.city.naha.okinawa.jp/kurasitetuduki/matidukuri/1002523/1002550/1002551.html>、（参照日：2025年11月5日）
51. 那覇市『那覇市の観光統計』那覇市公式ウェブサイト、2025年12月24日公開、
<https://www.city.naha.okinawa.jp/kankou-bunka/kankou/1003492/1003490.html>
（参照日：2025年10月30日）
52. 名桜大学『建学の精神』名桜大学公式ウェブサイト、<https://www.meio-u.ac.jp/about/policy/>（参照日：2025年10月18日）
53. 名護市役所「沖縄北部テーマパーク事業 名護市・今帰仁村との包括連携協定締結」、
名護市役所公式ウェブサイト、2020年11月6日公開、
<https://www.city.nago.okinawa.jp/articles/2020110500021/>（参照日：2025年10月23日）
54. 日本銀行那覇支店『沖縄県の所得水準はなぜ低いのか—所得水準を規定する要因の分析—』、日本銀行那覇支店（2018年）
55. 日本国際観光学会『観光とサステナビリティ』日本国際観光学会（2020年）
56. 畑喬介・川端祐一郎・藤井聡『観光依存が都市経済にもたらす脆弱性に関する質的研究』『Policy and Practice Studies』第9巻第2号、pp.245-258（2023年）
57. 宮城和宏『沖縄経済の成長・生産性と制度』『沖縄経済研究』第33巻第1号、pp.1-17（2018年）
58. 宮国薫子『SDGsと観光の関係—沖縄県北部における地域評価の試み—』
『観光学研究』第27巻第2号、pp.105-118（2023年）
59. 横澤誠『沖縄現代史』中央公論新社（2015年）
60. 矢口「持続可能性の三側面とその階層構造」『持続可能社会研究』第3巻（pp.4-5）
（2010年）