

【論文】

# 沖縄県宮古島におけるクルーズ船観光の現状と 地域社会の変容

The current state of cruise ship tourism and transformation of  
the local community in Miyakojima, Okinawa

圓 田 浩 二\*<sup>1</sup>  
Koji MARUTA

専門分野：社会学

キーワード：宮古島、国際観光化、クルーズ船、地域社会、ローカル・ルール

KeyWords：Miyakojima, International Tourist, Cruise ship, Local community, Local rule

## 要約

沖縄県の宮古島では、ここ数年でクルーズ船を利用した外国人観光客が急増し、島の観光産業のあり方を大きく変えつつある。本稿の問いは、「急速な国際観光化によって、地域社会はどのように変容するか？」というものである。方法は、文献調査とインタビュー調査、参与観察を用いる。インタビューは、宮古島の観光協会、観光業者（タクシーとレンタカー）、地域住民、観光客に対して行った。調査の結果、宮古島のクルーズ船観光の始まり、それによる観光業者の形態の変化、地域住民の対応、観光客から見た宮古島の特徴などがわかった。解決すべき問題としては、急速な国際観光化と地域社会とのミスマッチの問題、宮古島の地域社会は観光化の流れから言ってローカル・ルールからナショナル・ルールへの変更を余儀なくされていく問題がある。日本社会が少子高齢化で地域が衰退していく中で、宮古島は国際観光化という道を選んだ。国際観光化によって、新たな産業や雇用も誕生している。本稿では、宮古島の地域社会は国際観光化によって変容せざるを得ず、小さな島での国際観光化の成功事例となるようにしなければならないと結論づけている。

## Abstract

In Miyakojima of Okinawa, the number of foreign tourists who used cruise ships in recent years has increased rapidly, and the way of tourism industry in the island is changing drastically. The question of this paper is "How will the local community change due to rapid international tourism"? The method uses a literature survey, interview survey, and participation observation. The interview was sent to the Tourism Association of Miyakojima, tourism agents (taxi and rental car companies), local residents, and tourists.

Results of the survey regarding the beginning of Miyakojima cruise ship tourism, a change in the form of tourism companies, the responses of local residents, and the characteristics of Miyakojima from the viewpoint of tourists, etc. were found. Problems to be solved are the problems of rapid international tourism and the problem of mismatching with the local community in Miyakojima as it is forced to change from local rules to national rules because of the flow of tourism there. Miyakojima has chosen the path of international tourism as the region declines due to the declining birthrate and aging Japanese society. Through international tourism, new industries and employment are also born. In this paper, we conclude that the community in Miyakojima will be transformed by international tourism, and it must be a successful case of international tourism on a small island.

### 1. 問題の所在

本稿では、沖縄県の宮古島で生じてる観光業の飛躍的な発展とそれともなう地域社会の変容を扱う。宮古島では、世界的なクルーズ船観光の隆盛の影響で、大型クルーズ船の寄港が入域観光客数増と観光業の発達を促している。宮古島の平良港へのクルーズ船の寄港回数は、「2015年の13回、2016年の86回から、今年は140回を超える見込みとなっているとされ (<https://www.facebook.com/okinawa.naikakuhu/posts/1443113112449025>)、実際には2017年130回、2018年154回の寄港が予定されている。2016年にはクルーズ船の86回の寄港で、外国人観光客12万人を受け入れている。

現在の宮古島は、全国的な少子高齢化と地域社会の過疎化に対して、島をあげて観光化による地域振興と島興しを検討している。2020年4月には大型クルーズ船が寄港できるバースを平良港に開港する。また2019年3月には伊良部島の下地島空港を国際線と呼び込もうと、旅客ターミナル施設の建設工事を行っている。

本稿の問いは、「急速な国際観光化によって、地域社会はどのように変容するか」というものである。外国人観光客の増加によって、小売りや宿泊、食事、移動に関わる観光業者は潤うだろうが、島の部落（地域社会）はそれを同感し、どのように対応していくと問題を社会的に考えてみたい。

「中国人はパラソル料金が10倍 沖縄・宮古島の貸出業者」（琉球新報2017年8月3日）という見出しの記事には、「沖縄・宮古島（宮古島市）の砂山ビーチで、マリネリジャー用品の貸出業者が、ビーチパラソルのレンタル代に中国人に限定した10倍の別料金を設定する看板を設置していたことが3日、同市などへの取材で分かった。「差別ではないか」との苦情を受けた市の働き掛けを受け、既に取り外された。業者



画像1 問題となったビーチパラソルの価格表  
2017. 10. 1 筆者撮影

側は、市に対し過去にトラブルがあり、中国人には貸したくないとの説明をしたという。宮古島観光協会の池間隆守専務理事は「観光客のマナーに問題があっても、注意をすれば済むことだ。差別的なことは良くない。宮古島のイメージダウンにもつながってしまう」と懸念する」(<https://ryukyushimpo.jp/kyodo/entry-548071.html>)。この記事では、宮古島の観光名所であり、行楽地である砂山ビーチで、ビーチ用品のレンタルにおいて中国人に対する不当な価格設定があったとしている。業者に聞いたところ、「不当な価格設定」とは、パラソルセットが通常2,000円のところ、10倍の20,000円に設定したということだ。中国人観光客は、レンタルした椅子に何人もが座り、椅子を壊してしまうからだという理由だった。ビーチ用品のレンタル業者にとっては、中国人観光客は「望まざる観光客」であった。この記事の問題は宮古島が国際観光地化する過程で生じる地域社会との軋轢や摩擦を呈示したものと言えるだろう。

「沖縄は大きく、沖縄島（本島）、宮古諸島、八重山諸島の3つに分かれ、それぞれ文化や言葉も違います」[大久保 2009 p.261]とされている。宮古島は沖縄本島から南西に約300km、東京から約2,000km、北緯24から25度、東経125から126度に位置し、大小6つの島（宮古島、池間島、来間島、伊良部島、下地島、大神島）で構成されている。宮古島市の総面積は204km<sup>2</sup>、人口約55,000人で、人口の大部分は平良地区に集中している。地形は、島全体がおおむね平坦で、低い台地状を呈し、山岳部は少なく、大きな河川もなく、生活用水等のほとんどを地下水に頼っている。その現状と合わせ、宮古島では地下水を守ることと環境作りのため、「エコアイランド宮古島」を宣言している。また、毎年国際的規模のイベントである全日本トライアスロン宮古島大会、サッカーなどのキャンプ、各種スポーツ団体の合宿等が行われ、島全体が「スポーツアイランド宮古島」としても活気づいている。

歴史的には、1300年代に中国正史に宮古島に該当する記述があり、1390年に沖縄本島の中山の王に朝貢を行い臣下の礼をとった。文化的に見ても、各部落ごとで方言や祭礼が異なっている。『くまから・かまから』という本には、地域色豊かな宮古島の文化・方言・近現代史が宮古島出身者によって書かれている。また宮古独特の気風を表現する言葉として、宮古に昔から伝わる「アララガマ精神」（なにくそ、負けないぞ）[大久保 2009 p.262]がある。『読めば宮古！』（2002年出版）や『書けば宮古！』（2003年出版）といった宮古島を扱った大衆本が沖縄県内でヒットし話題になるような場所でもある。

本稿では、「急速な観光化によって、地域社会は同様に変容するか」という問いのもとに、歴史的にも文化的にも地域色が強い宮古島が、急速な国際観光化によってどう変わっていくのか、沖縄本島や石垣島を中心とする八重山諸島と異なる発展を遂げていくのかについて考察する。

## 2. 宮古島における観光の特色

『宮古諸島学術調査研究報告（地理・民俗編）』という1965年に出版された本では、当時の宮古の総戸数のうち、「その67%は農家であり、これに魚家を加えると78%になる」[琉球大学沖縄文化研究所 1965 p.67]と書かれており、「工業といえば精糖くらい」と書かれている。およそ50年前には、産業らしきなかった宮古島で、今観光業が大きな産業となりつつある。

宮古島の観光業の最大の売りは「海」である。「白砂のビーチが多く、海的美しさは沖縄県屈指」[大野 2003 p.17]とガイドブックにも書かれている。このガイドブックは宮古島だけを

扱ったガイドブックとしては最初のものである。それまでは沖縄の離島情報の一つとして宮古島とその周辺諸島が掲載されていた。

宮古島には11の有名なビーチがある。そのうち次の3つのビーチがよく利用され、観光雑誌やWEBでも見ることができる。「与那覇前浜」、「砂山」、「新城」である。そのビーチを利用した海水浴やシュノーケリング、ビーチではないが海域を利用したスクーバ・ダイビングなどがある。ビーチを利用した観光においては、手つかずの管理されていない自然が演出されて



画像2 砂山ビーチ 2017.10.1 筆者撮影

いれる。「宮古島のビーチは他の島と違って監視員のいるビーチはほとんどありません。夏、風が強い日には風向きによってハブクラゲが流れて来る事もありますし、潮流や風による水面の流れ、危険生物など…ちょっと見ただけでは分からないような危険がたくさんあります」([http://www.miyako-guide.net/?page\\_id=23&cat\\_name=%E7%9B%AE%E7%9A%84%E5%88%A5%E3%81%AB%E6%8E%A2%E3%81%99&title\\_name=%E3%83%93%E3%83%BC%E3%83%81%E3%83%B%E8%A6%B3%E5%85%89%E5%9C%B0%E3%83%BB%E6%99%AF%E5%8B%9D%E5%9C%B0&css\\_title=spot](http://www.miyako-guide.net/?page_id=23&cat_name=%E7%9B%AE%E7%9A%84%E5%88%A5%E3%81%AB%E6%8E%A2%E3%81%99&title_name=%E3%83%93%E3%83%BC%E3%83%81%E3%83%B%E8%A6%B3%E5%85%89%E5%9C%B0%E3%83%BB%E6%99%AF%E5%8B%9D%E5%9C%B0&css_title=spot))。この記述では、宮古島のビーチは、アーリとラスンの共著『観光のまなざし』でいうところの「ロマン主義的なまなざし」を向けらるべき場所として表現されている。沖縄本島のビーチのほとんどが人工ビーチであり、シーズン中は監視員が配置されていることと対比させれば興味深い。

宮古島観光協会公式WEBサイトには「宮古島を訪れる観光客は年々増加の傾向をたどり、このような中で、大型リゾートホテルのほかにも、新しい観光施設等、観光関連施設整備は着実に進展しており、今後の滞在型観光への展望が開けつつあります」。「その他にも「<sup>かぎすま</sup>美ぎ島ミュージックコンベンション」や「MIYAKO ISLAND ROCKFESTIVAL」など多様なイベントが多数行われております。観光資源としては、半島、湾入、砂浜など変化に富んだすぐれた自然景観に恵まれ、更にクイチャー、宮古上布あるいは多良間村の8月踊りなどに知られる民族芸能、伝統織物、伝統行事等、独特で豊富な文化的資産があります」([http://www.miyako-guide.net/?page\\_id=21](http://www.miyako-guide.net/?page_id=21))。トライアスロンやゴルフなどのスポーツやイベントが毎月のように開催されており、「スポーツアイランド」と呼ばれる所以でもある。また、観光名所として、伊良部大橋や通り池、池間湿原などがある。

「宮古島を訪れる観光客は年々増加の傾向をたどっ」ているという記述のようにここ数年で観光客が倍増した。宮古島観光客数は、「1975年49,436人、1985年131,015人、1995年243,539人、2005年384,202人」[青木 2012 p.168] と順調に増加し、クルーズ船が寄港する前のここ10年は観光入り込み客数2014年まで40万人台ぐらいで落ち着いていた。観光協会のAさんが語るように、「40万人いけば良い時代」であった。2010年40.4万人、2011年33.2万人、2012年41.3万人、



2013年40.0万人、2014年43.0万人となる。観光客のほとんどが日本人観光客であった。筆者はこの数字を見て「これは40万いけば良い感じですね」と言うと、Aさんは「そうですね、40万に手が届きそうでなかなか届かなかつたり。その後、伸び悩んできた」。

しかし、宮古の入域観光客数は、2016年度70.3万人、2017年度12月までで80.0万人（宮古の入域観光客数（クルーズ船乗員込み）だと、2016年度78.9万人、2017年度12月まで80.0万人）となる。（<http://www.city.miyakojima.lg.jp/gyosei/toukei/kankouyaku.html>）。2017年度はあと3ヶ月残しているにもかかわらず、12月末までで80万人を超えた。この原因をAさんは、本土<sup>\*2</sup>の3大空港（羽田空港、関西空港、中部空港）との直行便とクルーズ船寄港の結果であると言う。「全日空さんが昨年の3月に羽田－宮古区間で直行便を出したと同時に関西からも飛ばしてもらって、今年は6月16日から一昨日（10月28日）まで名古屋直行便も期間限定で飛ばしてもらっている。当初羽田－宮古間もB3で対応していたんだけど、今B6で対応してもらっているんですね」とAさんは語る。「B6」とはボーイング767型機のこと、270人乗りの機体を指す。「さらには7月後半から8月いっぱい、あるいは連休に臨時的に337人乗りを飛ばしてもらっているんですね」。

来沖観光客は、2017年（1月から12月）には939万人を超える観光客が訪れ、そのうち日本人観光客は約685万人で、入域観光客数の7割超を占め、外国人観光客は約3割となっている。沖縄観光が好調な中で、宮古島はその恩恵を受ける形で観光客を伸ばしている。宮古島の入域観光客数の特徴は、2016年度を例にとると、総数約70万人のうち、12.5万人が約18%がクルーズ船による観光客で、そのほとんどが外国人であるという点である。2016年にはクルーズ船の寄港は85回で、2017年度は150回を予定しているので、おおざっぱに言うと、外国人客は2倍になる。また、現在のところ、宮古島には国際線がなく、クルーズ船による外国人観光客の入域が把握できている。観光協会にも問い合わせたが、空路での、つまり那覇空港経由での外国人観光客の入域は把握していない、できていないということだった。次節では、今後伸びしろの期待できるクルーズ船観光客に焦点を当て、詳しく見てみよう。

### 3. 宮古島のクルーズ船観光

「2017年初のクルーズ船が20日、平良港下崎ふ頭に入港した。急伸するクルーズ船観光のシーズンに突入。今年は12隻延べ127回の寄港（2月末現在）が予定されており、一層の観光振興が期待される。第1号はフィリピンから台湾を経由して到着した「カレドニアンスカイ」号。外国人観光客87人を乗せて接岸した。ふ頭では宮古島市が乗客、乗員を歓迎した。クルーズ船の寄港は、宮古島観光の起爆剤として注目されている。昨年は計86回寄港し、外国人観光客ら約12万人を受け入れた。今年は41回



画像3 平良港に停泊中のクルーズ船「スーパースターアケリアス号」2017.5.6 筆者撮影

多い127回の寄港を予定。観光客の大幅増加に伴う一層の経済効果が期待される。クルーズ船観光需要をめぐる国の動きも活発だ。今年1月には平良港などを拠点港に指定。大型クルーズ船に対応できる岸壁の整備や、運航会社がターミナルビルなどの旅客施設を建設する方向性が定まった」(<http://www.miyakomainichi.com/2017/03/98029/>)。

この記事では、2017年の初頭に寄港したクルーズ船を紹介したものである。寄港数は観光協会に聞いたものと若干異なっているが、順調なクルーズ船観光客数の増加とそれに対応したインフラの整備を伝えている。2017年10月30日に、宮古島観光協会を訪問し、クルーズ船寄港数について話をうかがっている。2016年度85回、2017年度150回を予定、最大6,000人が乗る大型クルーズ船が来航したこと、2020年4月にはクルーズ専用の旅客ターミナルとバースが完成し、2022年度には250回予定している。

「平良港国際クルーズ拠点整備事業 起工式の開催」(2017年9月30日)という記事では、「国際クルーズ船の受け入れ拠点に指定されている平良港で30日、整備事業の起工式が行われた。14万トン級のクルーズ船が接岸できる370メートルの専用岸壁を新設するほか、旅客ターミナルを整備する。供用開始は2020年4月。起工式では官民の関係者が工事の安全とクルーズ船寄港に伴う観光振興を祈願した。拠点港の指定は、改正港湾法に基づく制度。クルーズ会社が旅客ターミナルを造る代わりに岸壁を優先利用できる。平良港では「カーニバル社」が旅客ターミナルを整備するため、港湾管理者である宮古島市が岸壁の優先利用を認める」(<http://www.miyakomainichi.com/2017/10/102555/>)。

カーニバル社は、マイアミとロンドンに本社を置く世界最大のクルーズ客船の運航会社である。カーニバル社が旅客ターミナルを整備するといっても、バースの工事費は日本側がもつ。「平良港 国際クルーズ拠点整備事業」と名付けられ、その総工事費は92億円であり、その大部分を占める85億円を補助金である港湾整備事業費でまかなう。内閣府と沖縄総合事務局が試算したところ、雇用効果1200人を見込んでいる。

このように順調に伸びているクルーズ船観光とその整備事業であるが、宮古島市はこれを計画的に誘致したのだろうか。観光協会のAさんに話を聞いた。Aさんに「クルーズ船の入港というのは、あまり予想していなかったことなんですか？」と質問を行った。Aさんは「そうです。いきなりという感じでした」と答え、クルーズ船の寄港を全く予期していなかったと話す。筆者が「基本、石垣一泊して宮古一泊して那覇一泊、そんな感じなんですか？ それとも、石垣に寄港できないから、宮古に寄港するのですか？」と尋ねてみると、「クルーズ船の回数が多くなってきたので、宮古への寄港で調整したりもしているのかなと思います」と答えている。つまり、東・東南アジア地域での、クルーズ船観光の需要が増え、日本国や沖縄県へのクルーズ船の来航が増え、石垣島や那覇市にある若狭のバースに希望日に停泊できないため、その調整として宮古に寄港していると話している。

宮古島に寄港するクルーズ船の規模についても、尋ねてみた。5万トンクラスから15万トンクラスまで、その大きさはさまざまである。5万トンクラスで、「1,800名か2,000名くらい」で、15万トンクラスの「ゲンティンドリーム<sup>\*3</sup>」クラスになると、「マックスで4,000名。だから、4,000名のみなさんが下船するので、150名乗りのテンドーボートで6隻を使ってピストン運行している」と語る。また、同日に2隻の船が寄港ということも過去に2、3回あったという。

現在工事が進んでいるバースと旅客ターミナルが完成すれば、宮古島入り込み観光客数にも大きな変化が訪れる。日本人観光客数と外国人観光客数が逆転することになるといふ。旅客ターミナルは7億円をカーニバル社が投資をして整備するため、施設が完成すれば、「年間で300回というような計画がされているみたいなんですね。今で150回ですから、その場合はほとんど毎日入るとなれば当然逆転するということになりますね」と、Aさんは語る。

このように宮古島におけるクルーズ船観光は着実に伸びることが期待され、そのインフラ整備も進んでいる。バースと旅客ターミナルが完成し、下地島空港に国際線のLCCが就航する2020年以降は、外国人観光客数が日本人観光客数を上回り、宮古島が国際観光地化する。現在でも、ここ数年の観光客増に、受け入れ先である宮古島はどのように対応しているのだろうか。次節では、交通インフラについて見てみよう。

#### 4. 宮古島における観光交通インフラ：タクシーとレンタカー

観光協会に尋ねたところ、ホテルのキャパシティは9,000人、観光バスは65台ある。経済効果は、クルーズ船観光客が30,000円ほど、「飛行機で来るお客さん」である県外者は一人あたり78,000円ほどで、宮古島への経済効果は合計510億くらいになる。筆者が「10年前に比べると、ホテルと飲食店の数がすごく増えていますね」と話を振ると、「そうですね、それでもホテルは建設が止まることはないです、今でも三つは建設中です」と答え、宮古島における観光産業の隆盛を示唆している。

クルーズ船がやってくると、クルーズ船観光客は、主に以下の三つの交通手段を利用する。タクシーか、レンタカーか、大型バスである。大型バスの場合、クルーズ船観光客は大型バスに乗り、主要な観光地を回った後、免税店前に停車する。宮古島の道路は、片側一車線の道が多いため、片側一車線にバスが1時間ほど停車すると車線を占領し、大渋滞が起きると聞いた。そこで、バス以外の交通手段であるタクシーとレンタカーについて、詳しく話をうかがった。

2017年10月28日に、タクシー運転手に話を聞いた。「大型クルーズ船(例えば、ゲンティンドリーム号151,300トン)だと、3,000人が降りてくる。1時間4人乗りで3,800円。10ヶ所ぐらいから選ぶ」。その中で必須なのは食事と買い物でこれで2時間くらいを必要とするので、それほど観光と言っても、たくさん箇所を回れるわけではない。またクルーズ船は下船と入国手続きに1時間ほど、1時間前には乗船しておかないといけないので、たとえ停泊時間が6時間と8時間でも、それほど観光に回せる時間はない。タクシー観光のコースは3時間、5時間コースがある。例えば、宮古島タクシー協会ですて手に入れた資料では、例えば、3時間コースで、「伊良部大橋ー与那覇前浜ビーチー来間展望台ーイオン南店下車」というプランがある。「(観光行動は) 買い物、観光(泳ぐ)」が中心だと言う。最近では、ジャンボタクシー(10名利用、1時間6,620円)を導入し、クルーズ船観光客に当てるのだという。4人乗りで3時間コースで一人あたり2,850円、10人乗ったジャンボタクシーで3時間コースを利用したとして一人あたり1,986円となる。支払いは日本円だと聞いた。宮古空港から宮古島市内の市役所周辺のホテルまで片道1,300円程度なので、観光タクシーは最大人数で利用すればかなりリーズナブルだと言えよう。

宮古島タクシー協会の会長に2017年10月30日に話を聞いた。宮古島のタクシー数は160台から185台に増加させ、タクシー会社も13社から15社へ増えたと言う。これは宮古島における観光需

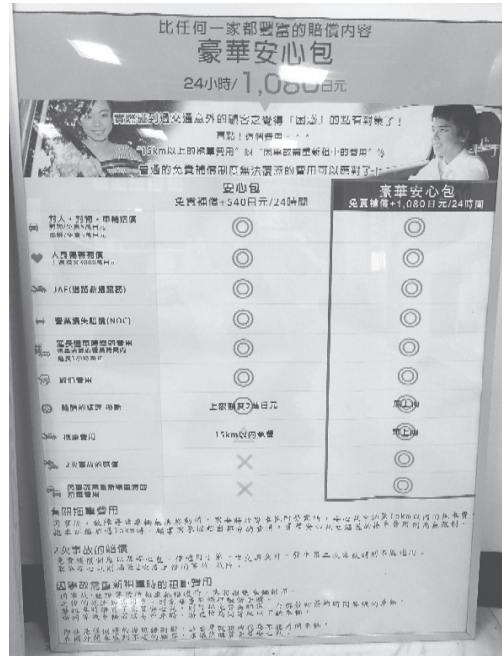
要に対応したものであろう。現在は運転手の確保が難しいと聞いた。今後タクシーを増やす予定はないと言う。運転手の確保も問題だが、宮古島観光にはオンシーズンとオフシーズンの差がかなりあるので、需要が多いオンシーズンにタクシー台数を合わせて増車すると、オフシーズンでタクシーが稼働しなくと言う問題もあって、増車しないと語っていた。

宮古島のタクシーが抱える問題は二つある。繁忙期というかクルーズ船から観光客が下船する時間帯には島内のタクシーが捕まらなくなってしまうという問題である。クルーズ船が来ると、タクシーがクルーズ船観光客にとられ、空港のタクシー乗り場にタクシーがなかったり、地元住民がタクシーを利用できないという事態が生じたので、現在はそのような事態が生じないように、手配しているという。もう一つの問題が白タクや代行と競合している問題である。タクシーを利用するよりも半分くらいの値段で利用できるので、タクシー業界からすると、大きな問題だと認識している。次にレンタカー業界を見てみよう。

2017年12月4日に、OTS宮古島営業所長に話をうかがった。宮古島に存在するレンタカー数は何かははっきりとした統計があるわけではないが、約2,000台くらいだと言う。タクシーの185台に比べれば、その10倍に該当する。しかし、この2,000台もオンシーズンの7、8月のピーク時には供給を需要が上回ってしまうという。つまりレンタカーで宮古島観光をしたくても、レンタカーが借りれない事態が生じている。

OTS宮古島営業所は保有台数が130台で、一番の多い保有台数をもつところでは150くらいだと言う。業者数70社あまりで、100台以上もつ大手から数台を保有する零細まで存在し、レンタカー専門業者から民宿や小さなペンションを営みつつレンタカー数台を貸し出しているところまで、業態はさまざまである。

OTS宮古島営業所では外国人観光客のレンタカー利用に力を入れている。OTSレンタカーのウェブサイトは、日本語、英語、中国語、韓国語で書かれており、ウェブサイトからレンタカーの予約ができる。外国人観光客は、ウェブサイトからの申し込みで「ネット割り」適用され、6時間（実質1日利用）で8,000から9,000円で利用できる。車のクラスによっても違うが、試算してもらったところ、レンタカー代金7,020円と免責補償制度料金1,620円の8,640円であった。外国人観光客の場合、支払いはほとんどが現金であり、数少ないがクレジットカードの支払い利用もある。ウェブサイトからの申し込みは2ヶ月前から予約開始なので、夏場日本人がレンタカーの予約が取れないこともあるという。2017年の1月から11月までの利用数は、台湾632台、



画像4 中国人観光客向けに作成された免責補償制度表  
2017.12.4 筆者撮影



香港146台、韓国102台であるという。およそ7割が台湾人利用者である。台湾人の場合、台湾の免許証のコピーとそれを日本語訳したメモがあれば、レンタカーを借りることができるという。手続きの煩雑さが少ないので、台湾人の利用が多いのだと考えられる。

「事故やトラブルはほとんどない」\*<sup>4</sup>とOTS宮古島営業所長は語っている。レンタカー搭載のナビゲーションシステムも3ヶ国対応している。沖縄県内でレンタカー最大手であるOTSレンタカーは、今後増加する外国人観光客のレンタカー利用を想定して、県内でいち早く外国人観光客へのレンタカーの貸し出しを開始した。沖縄本島の豊見城市豊崎にコールセンターを置いており、宮古島で外国人観光客がOTSのレンタカーを利用して問い合わせがあった場合、豊崎にその電話が転送され、英語や中国語などでオペレーターが対応するというシステムを用いている。今後宮古島への外国人観光客が増えれば、ますますレンタカー利用が伸びてゆくはずである。

## 5. 観光化による地域社会の変容

### 5-1. 急速な国際観光化と地域社会とのミスマッチ

ここに宮古島商工会議所と宮古島市役所観光課、宮古島観光協会が行った「外国人観光客受入に関するアンケートの結果について (<http://www.miyako-guide.net/wp-content/uploads/2018/01/enquete.pdf>, 2017年12月公表) がある。宮古島市街地の店舗170部に配布して回収数71部であった。回収率が半数以下だったことを考えると、その回収率の低さもそのアンケート結果について考慮しなければならない。アンケート結果自体があまり参考にはならないかもしれないが、「目安」と見ることができる。「外国人観光客受入」について消極的な店舗が多かったのではないだろうか。「受け入れに消極的」とする回答9（全回答65）であった。トラブルは、約半数の店舗で発生しており、「トイレを汚す」、「ゴミを捨てる」、「飲食持込」、「商品がなくなる」などのトラブルがあり、その多くが「泣き寝入り」となっている。

宮古島市内で日本人向けに観光サービス業を行うBさんとCさんに話をうかがった。2017年10月29日にBさんは次のように語っていた。「クルーズ船観光は歓迎できない」として、その例として沖縄資本のスーパー「サンエー」が「万引きが多くて、クルーズ船観光客を拒否」したと語っていた。これはどうやらBさんの誤解らしい。宮古島のサンエーは当初クルーズ船の外国人観光客が大型バスでやってきて買い物をするのを受け入れていたが、大型バスが止まると道路が渋滞すること、地元の買い物客が支払いができなくなること（レジでの支払いに行列ができて30分以上待たされる）、この二つを理由に、サンエー近くに大型バスを停めないように要請したという。外国人観光客のサンエーでの物品の購入について拒否はしておらず、今でもできるという。Bさんの言葉で印象的だったのは、「観光協会は数ばかり見て、しょせんは役人」という言葉だった。商店や飲食店、観光関係業者はともかく地域住民である宮古島島民は突然現れたかのように見える外国人観光客を歓迎していないと語っていた。

Cさんには2018年1月13日に、対面インタビューを行った。Cさんは宮古島の三大ビーチの一つで商売をしている。外国人観光客については、「マナーが悪い」、「ゴミが増える」と言う。「国地域別で違いはあるか？」と尋ねると、「台湾人はマナーがいいが、大陸の人はマナーが悪い」と語る。Cさんもまた「クルーズ船観光は歓迎できない」という立場をとっている。

Cさんは宮古島の地域社会の変容について、詳しく語ってくれた。三つのエピソードがある。(工

事現場などで使用する建機である) キャタピラー (宮古島では「セルフ」と呼んでいる) を大型トレーナーに載せるようになったというエピソードである。ちょっと少し前までは公道を走っていた。しかし、宮古島が観光地化しレンタカーが観光客の移動手段となると、道路交通法に抵触するので取り締まりが厳しくなり、大型トレーナーに載せて移動しなければならなくなった。金銭的に「個人でやっている人にはづらい」状況になっている。二つ目のエピソードはダンプカーのエピソードである。ダンプカーは車高が高いので、ダンプカーのミラーが道路の街路樹の枝を折って、道路に落ちてしまう。レンタカーを利用する観光客が警察に苦情を言う事件があった。また、街路樹が3メートルほどの高さで道路にはみ出していてダンプカーのサイドミラーを割ってしまい、その修理に5,000円かかる。宮古島では、観光用に街路樹を植えて景観を良くしようとしているが、伐採が間に合わず、または高さ3メートルまで伐採しないのでダンプカーのミラーが割れる。また、宮古島はサトウキビ農業が盛んだが、収穫したサトウキビをダンプカー1台で7トン掲載できるが、10トン以上載せてしまって、道路交通法違反になる。さらに、サトウキビの収穫作業も、昔は車を畑の脇に停めて作業ができたのに、今はできなくなっている。3つ目のエピソードは、「観光客が多いために、昼時に地元の人が食堂に入れない」と言うものだ。観光協会のAさんも、「やっぱり、その、クルーズ船の入港回数とか、特に大型船2隻になった場合には6,000名近いお客さんが上陸するという時もあったので、その場合はもう交通とかお食事所とかかなり混み合いますね。だから、お昼を食べるのも2時3時になった人もいます」と語っている。

地域住民はCさんが語ったように、「観光客が断りを入れて農場のヤギの写真を撮る」はいいけど、それが「毎日になると仕事にならないので嫌」となる。観光客の振る舞いや行動が、地域住民の生活に影響を及ぼすようになると、地域社会からの反発が出てきてしまう。ここでは、急速な観光化・国際観光化と地域社会のミスマッチングが生じてしまっている。

## 5-2. ローカル・ルールからナショナル・ルールへの変更

Cさんの話は、宮古島で昔から「当たり前」だったルールや行動が、観光地化によって適合できなくなり、ナショナル (ここでは日本国) やスタンダードのルールや行動が適用・要請されるようになったという話である。現在、宮古島は地域社会レベルで、観光地化・国際観光地化によって、ローカル・ルールからナショナル (スタンダード) ・ルールへの変更を余儀なくされている。

もう一つこの問題に関連する問題を取り上げてみよう。2014年10月5日「神様の泥塗り苦悶 宮古島・パントゥ」(沖縄タイムス) と題された記事である (<http://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/44739>)。「宮古島の国の重要無形民俗文化財「パントゥ\*<sup>5</sup>」が、クレームに悩まされている。厄払いの意味を込め、仮面を着けた神様が人々に容赦なく泥を塗る伝統的な手法が、その意味合いを知らない観光客に受け入れられず不幸な衝突が生まれている」。Bさんに聞いたところ、この観光客はクレーム目的で泥をかけられ、クリーニング代などの賠償を求めたと言っていた。パントゥを行っている「部落」(宮古島では地区を部落と呼ぶ。悪い意味はない)はこの祭りが行われる日時を公表しなくなったという。「島の観光資源としてアピールしてきた宮古島観光協会も地元の意向を受け、大々的に宣伝するのを控えている。ホームページ上には日程を載せず、直接問い合わせがあった場合のみ伝える対応に変えた。担当者は「必ず「汚れても

いい服で来てください」と念を押しています」と記事を締めくくっている。これらのエピソードについて、筆者は、宮古島が観光地化・国際観光地化を目指すならば、このルールの変更を受容しなければならないと考える。これらのエピソードは、そのために必要な「通過儀礼」であり、事件が表面化していく度に地域住民が話題にして議論を深めて、どうするのかを考えていかねばならない。

### 5-3. 宮古島の国際観光地化への期待

宮古島の観光地化・国際観光地化は、地域社会にとって、何もすべてが悪いわけではない。急速な観光地化・国際観光地化は雇用を生み出し、労働賃金を上昇させている。宮古島も少子高齢化で若い労働力が不足している。Aさんに筆者が観光産業における人材の確保の困難さについて質問したところ、「仰るとおりです。とてもハードです」と話していた。これをまかなっているのが、県外からの宮古島への移住者である。2018年2月17日にインタビューを行ったDさんとEさんの26歳のカップルは宮古島に初めて行って、一番強く思ったのが「近い将来、(強い気持ちで)宮古に住みたい」と思ったと言う。

サービス産業、特に観光業は観光客のスケジュールや都合に合わせねばならず、例えば土曜日や日曜日や連休、早朝などは、人材確保が難しい。しかも観光産業がイメージとして「若さや健康、美しさ、自然らしさ」を演出するので、若くてしかも短期・短時間の労働者が必要となる(ホテルの朝の朝食バイキング時間やオンシーズンの土日など)。そのため若い移住者に労働力を頼っている。Cさんは「宮古島には住民票を移さずに生活している幽霊人口5,000~6,000人いるらしい」\*6と語っていた。

観光需要の増大にともなう労働力不足は建設業界にも派生している。筆者が「工事が遅れているという新聞記事を見たのですが? 人手が足りない?」と尋ねると、Aさんは「建設業界みんなそうみたいなので」と答えてる。筆者が「建設バブルみたいな感じですね。もうホテルとかアパートとかマンションとか」というここ数年の宮古島の建築ラッシュについて尋ねると、Aさんは「そうですね。もう1年半以上求人倍率が1%下ったことは無いんじゃないでしょうか。最高で1.6%までいきましたから」と答え、観光産業の隆盛による労働力不足について説明してくれた。Cさんは「公共工事(補助金)→観光客が増える→また公共工事が増える」という循環について説明してくれた。今宮古島で行っている二つの大きな公共工事(下地島空港の工事とクルーズ船用のパースと旅客ターミナルの工事)がこれに該当するだろう。

Aさんは、「少子高齢化の中で、宮古島が生き延びていくためには海外から人を呼んでこなくてはいけなくなります。そういった状況のなかで、クルーズ船、これからも宮古が伸びる。ターミナルを造る。パースも造る。そういうなかでいうと島々の空港も動き出す。そうするとLCCだったりとか、プライベート・ジェットだったりとか、というふうなものがどんどん入ってきたほうがいい。宮古はその3つのものに期待しているところではあるんですけど、沖縄と北海道は北と南で特化された観光地だと思いますが、いつまでもここだけに頼ってはいけないというふうに思っています」と率直に語ってくれた。

DさんとEさんの宮古島観光を行っての感想「大自然がある」と「ドンキホーテがあるのに驚いた」は、急速な観光地化・国際観光地化が進んでいる今の宮古島の矛盾する状況を言い表して

いると言える。日本社会が少子高齢化で地域が衰退していく中で、宮古島は国際観光化という道を選んだ。国際観光化によって、新たな産業や雇用も誕生している。本稿では、宮古島の地域社会は国際観光化によって変容せざるを得ず、小さな島での国際観光化の成功事例となるようにしなければならないと考えている。

アーリとラースンは、「たとえば、大衆団体観光者は、彼らがいなければ入手できなかったような有益なサービスを見つけ出してくれる先駆的訪問者なのだ」[Urry, John & Larsen, Jonas 2011=2014 p.346] という言葉に期待して、宮古島を訪れる外国人観光客が日本人観光客が見出せない宮古島の新たな観光サービスや観光資源、観光消費行動を見出し、宮古島観光を国際レベルで盛り上げることに期待したい。

### 謝辞

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

---

\*1 沖縄大学法経学部法経学科 教授

\*2 この言い方はとても変な感じがするが、沖縄県外のことを沖縄ではこう呼ぶ。また沖縄社会独特の表現として、沖縄生まれの沖縄姓を持つ者を「ウチナンチュウ」、本土出身者を「ナイチャー」と区別する。

\*3 ゲンティンドリーム号は、ゲンティン香港が所有するバハマ船籍のクルーズ船で、総トン数151,300トン、乗務員2,016人、乗客定員3,352名、客室数1,674室のアジア最大のクルーズ船である。

\*4 宮古島への観光客増加にともない生じたレンタカーの事故やトラブルに対応するため、2016年12月6日に、宮古島レンタカー協議会が結成された。観光協会に入っている大手業者12社が加盟している。「宮古島における過去10年の衝突事故件数2,717件のうち約44.8%に当たる1,217件がレンタカー関連事故」であった (<http://www.miyakomainichi.com/2016/12/95369/>)。

\*5 パートゥは、沖縄県宮古島の平良島尻と上野野原の2地区で行われている、悪霊払いの伝統行事である。1993年に重要無形民俗文化財に指定されている。

\*6 Bさんは自分の部落で起こっている次のような問題について話してくれた。「移住者が増えてくる中で自治会費を支払わない」問題が起こって困っていると言う。「ある部落では、年会費大人15,000円、年寄り2,500円で自治会費を集め、「祭りや催し物の費用」に当てている」と言う。これが集まらなくて、祭りや催し物の資金繰りに困っている。

### 参考文献

- 青木康容 2012 「八重山諸島における離島振興事業」 杉本久未子・藤井和佐編 『変貌する沖縄離島社会：八重山にみる地域「自治」』 ナカニシヤ出版 pp.162-175
- くまから・かまからライターズ編著 2006 『くまから・かまくら』 ボーダーインク



- 大久保潤 2009 『幻想の島 沖縄』 日本経済新聞出版社
- 大野益弘 2003 『んみゃーち宮古』 ジャニス
- 鳥越皓之・家中茂・藤村美穂 2009 『景観形成と地域コミュニティ：地域資本を増やす景観政策』 農山漁村文化協会
- 塚本雅章 2013 「竹富町竹富島における島民意識と観光の特色」『沖縄地理』13号 pp.49-60
- MacCannel,Dean, 2012, *The Tourist*, University of California Press：ディーン・マキアーネル 2012 安村克己ほか訳 (2012)『ザ・ツーリストー高度近代社会の構造分析』学文社
- 圓田浩二 2006 「沖縄への本土移住者たちー「ダイビングの島」の発展と変容ー」三浦耕吉郎編『構造的差別のソシオグラフィ』世界思想社 pp.274-299
- 圓田浩二 2007 「海洋観光資源の保全の試みに対する社会学的考察ー座間味村におけるダイビング・ポイントの利用と保全を事例として」『沖縄大学人文学部紀要』第10号 pp.65-76
- 圓田浩二 2011 「排除と共生ー座間味村のダイビング・ショップ問題ー」『沖縄大学人文学部紀要』第13号 pp.41-51
- 圓田浩二 2017 「沖縄県竹富島におけるリゾート開発と環境保全に関する社会学的研究」『沖縄大学法経学部紀要第26号』pp.1-10
- 琉球大学沖縄文化研究所 1965 『宮古諸島学術調査研究報告（地理・民俗編）』大同印刷工業
- さいが族 2003 『書けば 宮古!』 ボーダーインク
- Urry,John and Larsen,Jonas, 2011, *The Tourist Gazw 3.0*, Sage Publications：ジョン・アーリー&ヨナス・ラースン 2014 加太宏邦訳 『観光のまなざし [増補改訂版]』法政大学出版会

#### 参照ウェブサイト・ウェブ記事

- 宮古島市 「宮古島市の入域観光客数」 <http://www.city.miyakojima.lg.jp/gyosei/toukei/kankouyaku.html> (2018.2.20 閲覧)
- 宮古毎日新聞 2017.9.30 「平良港国際クルーズ拠点整備事業 起工式の開催」 <http://www.miyakomainichi.com/2017/10/102555/> (2018.2.20 閲覧)
- 宮古毎日新聞 2017.12.7 「連絡協議会を結成／地区レンタカー事業者」 <http://www.miyakomainichi.com/2016/12/95369/> (2018.2.20 閲覧)
- 宮古島観光協会 [http://www.miyako-guide.net/?page\\_id=21](http://www.miyako-guide.net/?page_id=21) (2018.2.20 閲覧)
- 宮古島商工会議所・宮古島市役所観光課・宮古島観光協会 「外国人観光客受入に関するアンケートの結果について」 <http://www.miyako-guide.net/wp-content/uploads/2018/01/enquete.pdf> (2018.2.20 閲覧)
- 内閣府沖縄担当部局 <https://www.facebook.com/okinawa.naikakuhu/posts/1443113112449025> (2018.2.20 閲覧)
- 沖縄タイムス 2014.10.5 <http://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/44739> (2018.2.20 閲覧)
- 沖縄タイムス 2014.10.5 「神様の泥塗り苦悩 宮古島・パーントゥ」 <http://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/44739> (2018.2.20 閲覧)
- 琉球新報 2017.8.3 「中国人はパラソル料金が10倍 沖縄・宮古島の貸出業者」 <https://>

沖縄県宮古島におけるクルーズ船観光の現状と地域社会の変容

[ryukyushimpo.jp/kyodo/entry-548071.htm](http://ryukyushimpo.jp/kyodo/entry-548071.htm) (2018.2.20 閲覧)