名桜大学紀要，(25)：65-74（2020）

【研究資料】

沖縄・古宇利大橋に関する島民意識調査（2004年）

A Survey of Attitudes toward Kouri Bridge, Okinawa（2004）

木　村　堅　一

Ⅰ．はじめに

沖縄県今帰仁村の北東沖，名護市から西海岸を北上すると，左手に丸餅の形をした古宇利島が見える。半径約１㎞，周囲約８㎞，面積3.1㎢，見事な琉球石灰岩の海岸段丘でできており，古式ゆかしい祭祀が今も伝わり，沖縄の人類発祥神話を伝える島としても有名である。サトウキビ，紅イモ，スイカ，ウニなどを特産とする半農半漁の生業が営まれている。

2005年２月，この静かな島に橋長1.98㎞の古宇利大橋が完成した。この大橋によって屋我地島，そして沖縄本島とつながり，古宇利島の自然や暮らし，生業はどうなるのだろうか，新たな課題はどう解決すればいいのだろうか。この期待と不安に応えるために，2003年10月，古宇利区長と島民が中心となり，今帰仁村役場や名桜大学の関係者が協同して地域づくりを推進する「古宇利島しまづくり実行委員会」（委員長は古宇利区長）が組織された。名桜大学からは筆者を含め３名の教員が委員会に参加した。

筆者は，この委員会の一員として島民意識調査の統括を担当することになった。中学生以上の全島民を対象とし，調査を企画・実施した。島民が架橋後の島の将来について議論するためには，島民自身が架橋に何を期待し，何を不安に感じているのかの客観的データが必要であった。島民自らが積極的に参加した調査となるよう，当時の古宇利区長の呼びかけで島出身の高校生４名が調査員を引き受けてくれた。島内一軒一軒回り人数分の調査票を配布し，高齢者に対しては聴き取り調査も行った。しかし，この調査概要を実行委員会に提出した段階で委員会も終了となり，調査結果の詳細は筆者の手元に残り，未公刊のままとなっていた。

古宇利島における架橋化の影響を検討した前畑(2011)は，架橋１年後の2006年２月から３月にかけて，島民98名へ聞き取り調査を行った。その結果，架橋化はコミュニティ機能に対して極めて大きなマイナス方向の偏在的影響をもつと結論づけた。架橋化の偏在的影響が生じる原因として，海上交通と陸上交通の社会機能の違いがある。架橋前は，島と島を結ぶ海上交通が集落・島単位の定時輸送を実現することで，集落・島単位での協力的なコミュニティを創出してきたが，架橋後の自動車を中心とした陸上交通は，個人･家単位の定時輸送を発達させ，集落・島単位のコミュニティ機能を調整・補完することに失敗したと解釈できるという。

古宇利大橋は2020年２月に架橋15周年を迎える。高齢単身世帯がさらに増える中，前畑（2011）が言う架橋化によって失われた「海上交通による集落･島単位のコミュニティ機能」を再評価し，島の暮らしと経済を両立するためにも，架橋後の転入者と共に「憲章づくり」を行う絶好の機会かもしれない。その際，2004年の架橋直前に収集した本調査データは，架橋化に対する当時の島民の意識を知る貴重な手がかりになるであろう。

Ⅱ．調査の目的と方法

調査の目的　架橋後の古宇利島しまづくりを住民の手によって行うための基礎資料を得ることを目的として実施された。

調査年月日　2004（平成16）年１月31日～２月29日

調査対象者　2003年４月１日時点で古宇利島に在住していた中学生以上の276名を対象とした。回収できた調査票は147名分であり，有効回答率は53.3％であった。内訳は，男性62名（42.18％），女性75名（51.02％），無回答10名（6.80％）。対象者の年齢は13歳～90歳までの範囲で分布しており，平均57.2歳（標準偏差21.10歳）。10～40代が40名（27.21％），50～60代が45名（30.61％），70代以上が43名（29.25％），無回答19名（12.93％）であった。島内出身が101名（68.71％），島外出身が33名（22.45％），無回答13名（8.84％）。主たる職業は，農業が54名（36.73％），漁業が18名（12.24％），自営業が２名（1.36％），民間企業が３名（2.04％），公務員が３名（2.04％），働いていないと回答した者が34名（23.13％），生徒・学生が14名（9.52％），その他が６名（4.08％），無回答が４名（2.72％）であった。

表１　分析対象者の内訳

性別	出身	年齢 10～40代	50～60代	70代以上	無回答	合計
男性	島内出身	11	21	14	2	48
	島外出身	4	4	1	1	10
	無回答	2	1	1	0	4
	合計	17	26	16	3	62
女性	島内出身	11	12	18	8	49
	島外出身	11	6	4	1	22
	無回答	1	0	3	0	4
	合計	23	18	25	9	75
無回答	島内出身	0	1	1	2	4
	島外出身	0	0	1	0	1
	無回答	0	0	0	5	5
	合計	0	1	2	7	10
合計	島内出身	22	34	33	12	101
	島外出身	15	10	6	2	33
	無回答	3	1	4	5	13
	合計	40	45	43	19	147

調査手続き　主に訪問留置法によって調査を実施した。調査１ヵ月前に調査協力の依頼を行い，島出身の高校生４名が調査員の訓練を受け，全世帯を訪問，世帯人数分の調査票を配布し，一週毎に回収訪問を行った。また，対象者が高齢者や中学生で自記式の回答が困難な場合，調査員が聴き取り調査を行った。

調査内容　調査内容として，島の自然と景観（魅力度，架橋後の不安，不安の原因，不安を解決する人），島の文化（魅力度，架橋後の不安，不安の原因，不安を解決する人），島の暮らし（魅力度，架橋後の期待，架橋後の不安，不安を解決する人），島の農業（発展させる方法），島の漁業（発展させる方法），島の観光（発展させたい観光産業，必要なインフラや仕組み），⑦回答者の属性（性別，年齢，出身）について尋ねた。

倫理的配慮　調査対象者に対し，調査の目的，調査実施者，調査の時期と場所，調査員の氏名に関する情報を調査協力依頼書を用いて説明し，留置きした調査票は無記入のものも含めて厳封できる封筒に入れてもらい回収し，調査票への回答をもって調査協力への同意を得たものとして処理した。調査票は無記名式とし，結果報告においても個人が特定できない統計的処理を行った。

Ⅲ．調査結果

１．島の自然や景観の魅力

島の自然や景観に魅力を感じているか質問したところ，「はい」(82.3%)，「いいえ」(2.7%)，「どちらでもない」(9.5%）との回答が得られ，島民の８割以上が島の自然や景観に魅力を感じていた。

魅力の中身を尋ねたところ，「トケイ浜，ナガハマなどの白い砂浜」(57.8%)，「サンゴ礁に代表される青い海」(56.5%)，「自生する草花や森林，昆虫や魚，サンゴなどの島の植物や生き物」(55.1%）を挙げた島民が５割以上いた。一方，「石垣や福木のある家，砂をまいた道などの昔ながらの景観」(24.5%）を選ぶ島民は３割未満であった。属性による違いはカイ二乗検定（有意水準５%）に基づき有意な結果のみ記述する（以下同様）。「島の自然や生き物」や「昔ながらの景観」の回答では，70代以上（65.1%，37.2%），50～60代（60.0%，20.0%），10～40代（30.0%，12.5%）のように年齢が高いほど島の自然や景観に魅力を感じていた。

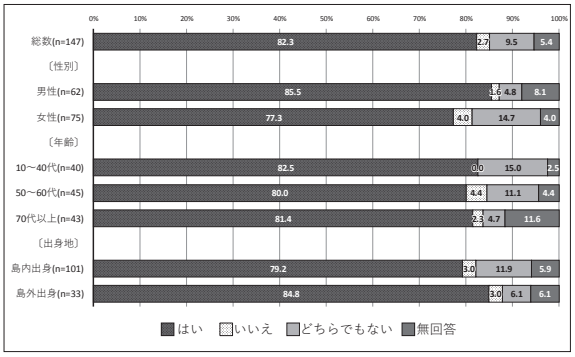

図 1-1　島の景観や自然に魅力を感じていますか

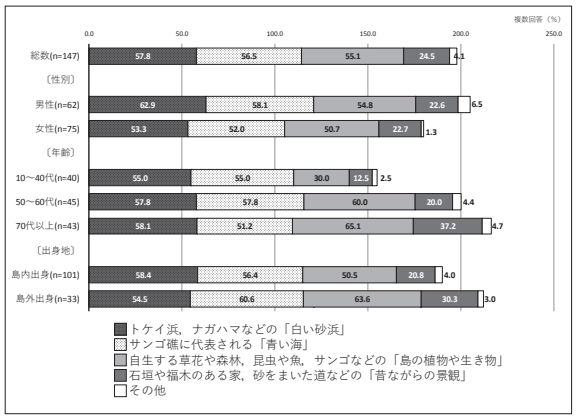

図 1-2　特に魅力的な島の景観や自然は何ですか

2．島の自然や景観が失われることへの不安

橋の開通後，島の自然や景観が失われそうだと不安に感じているか質問したところ，「はい」(81.6%)，「いいえ」(4.1%)，「どちらでもない」(11.6%) との回答が得られ，島民の８割以上が島の自然や景観が失われることに不安を感じていた。

失われそうだと感じる島の自然や景観を尋ねたところ，「自生する草花や森林，昆虫や魚，サンゴなどの島の植物や生き物」(53.7%) が最も多く，続いて「トケイ浜，ナガハマなどの白い砂浜」(46.9%)，「サンゴ礁に代表される青い海」(38.8%) が続いた。「石垣や福木のある家，砂をまいた道などの昔ながらの景観」(24.5%) を選ぶ島民は３割未満であった。属性の違いに注目すると，男性 (48.4%) の方が女性 (32.0%) よりも，架橋によって「青い海」が失われそうだと感じていた。また，10～40代 (10.0%)，50～60代 (20.0%)，70代以上 (37.2%) と年齢が高くなるほど，「昔ながらの景観」が失われそうだと感じていた。

さらに，島の自然や景観が失われる原因を質問したところ，「観光客の出すゴミやし尿の増加」(55.1%)，「不法に捨てられる大型ゴミや廃車の増加」(55.1%) といったゴミ問題を挙げる島民が５割以上いた。その他に「農地やリゾート開発などで，沿岸への流出する赤土の増加」(31.3%)，「自然や風景に関心のない人の増加」(27.9%)，「森林の大量伐採など，民間資本による一方的な島の開発」(22.4%) という回答が得られた。属性による違いに注目すると，10～40代 (67.5%) は50～60代 (48.9%) に比べて「観光客の出すゴミやし尿の増加」の選択率が最も高かった。

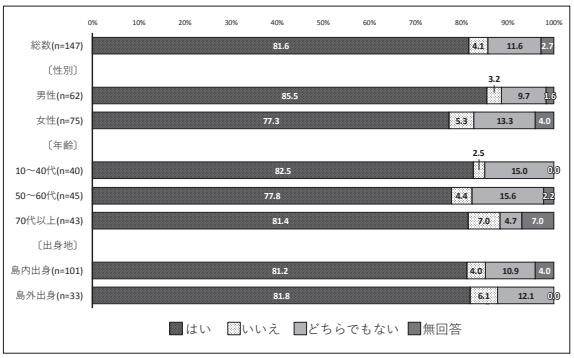

図 2-1　橋の開通後，島の景観や自然が失われそうだと不安に感じますか

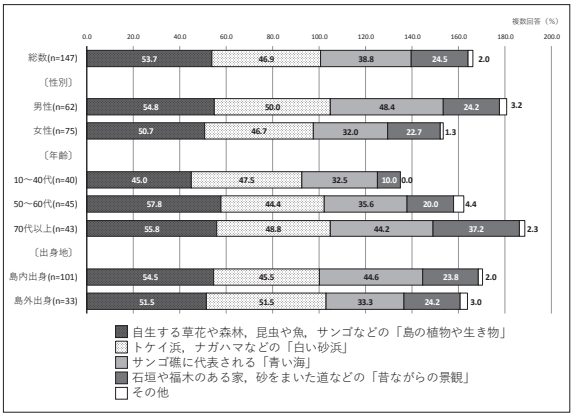

図 2-2 橋の開通後，失われそうだと感じる島の自然や景観は何ですか

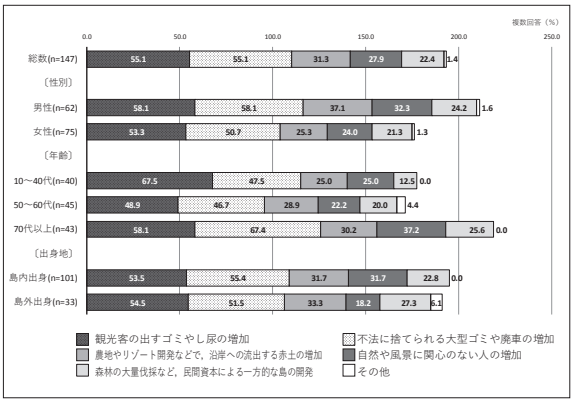

図 2-3 島の自然や景観が失われる原因は何ですか

3．島の自然や景観を守ること

橋の開通を機に島の自然や景観を守るべきか質問したところ，「はい」(87.1%)，「いいえ」(0.7%)，「どちらでもない」(6.1%) との回答が得られ，島民の９割近くが架橋を機に島の自然や景観を守るべきだと考えていた。

その際，誰が中心になってその活動すべきか尋ねたところ，「島の青年たち」(56.5%)，「区長や村の議員」(54.4%) との回答が多く，続いて「島の子どもたち」

(40.1％)，「島の年長者たち」(29.3％) が続いた。属性による違いに注目すると,「島の青年たち」を推す回答は，70代以上（74.4％）においては７割を超えていたが，50～60代（48.9％），10～40代（45.0％）では５割以下の回答となった。また，「区長や村の議員」を推す回答は，島内出身（58.4％）が島外出身（39.4％）よりも２割近く多かった。

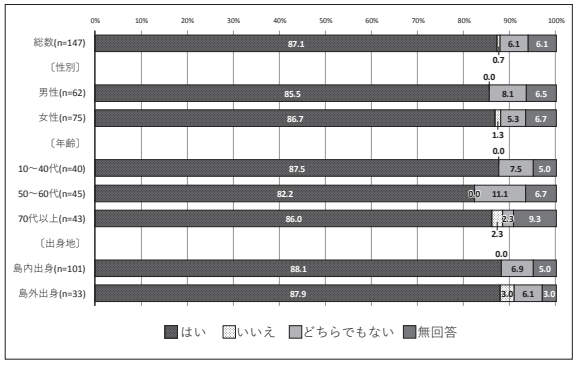

図 3-1　橋の開通を機に，島の自然や景観を守るべきだと思いますか

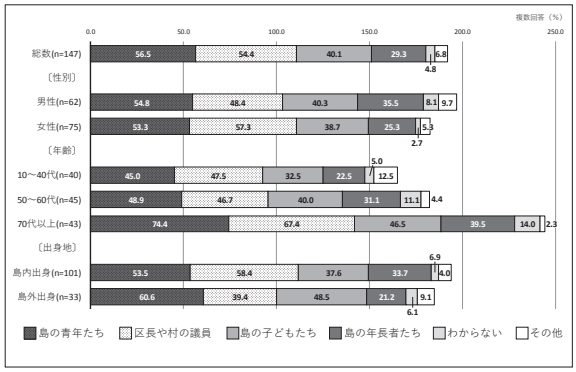

図 3-2　島の自然や景観を守るために，誰が中心になって活動すべきですか

４．島の文化の魅力

島の文化（祭祀，史跡，言い伝えなど）に魅力を感じているか質問したところ，「はい」(81.0％)，「いいえ」(4.1％)，「どちらでもない」(9.5％) との回答が得られ，島民の８割が島の文化に魅力を感じていた。

どの島の文化に魅力を感じているか尋ねたところ,「ウンジャミや豊年祭などの島の祭祀行事」(72.8％) との回答が最も多く，「ウタキや神アサギなどの島の祭祀場所」(59.2％)，「人類発祥の伝説，民話などの島の言い伝え」(54.4％) の回答も５割以上あった。「遠見台（トーミヤー）や遺跡, 原石（パイルシ）などの島に残る史跡」(39.5％) の回答は最も少なかった。

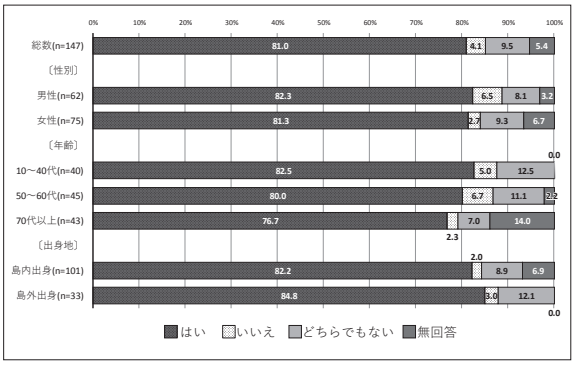

図 4-1　島の文化（祭祀，史跡，言い伝え）に魅力を感じていますか

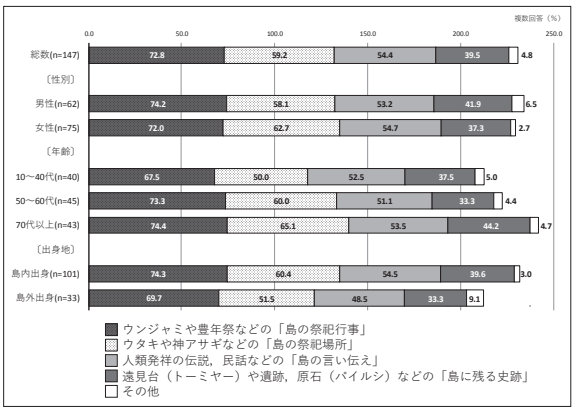

図 4-2　どのような島の文化に魅力を感じていますか

５．島の文化が失われることへの不安

橋の開通後，島の文化が失われそうだと不安に感じているか質問したところ，「はい」(57.1％)，「いいえ」(20.4％),「どちらでもない」(14.3％) との回答が得られ，島民の５割以上が，架橋後に島の文化が失われると不安を感じていた。ただし，自然や景観が失われることへの不安（81.6％）と比較すると，島の文化を失うことへの不安（57.1％）は２割以上も低かった。また年齢で比較すると，70代以上（62.8％）と50～60代（60.0％）の６割以上が不安を感じているのに対して, 10～40代(42.5％) は４割程度しか不安を感じておらず，年齢が高いほど島の文化への不安が増加する傾向が認められた。

失われそうな島の文化の種類を尋ねたところ，「ウンジャミや豊年祭などの島の祭祀行事」(30.6％) が最も多かった。「遠見台（トーミヤー）や遺跡, 原石（パイルシ）などの島に残る史跡」(26.5％)，「人類発祥の伝説，民話などの島の言い伝え」(26.5％)，「ウタキや神アサギなどの島の祭祀場所」(25.2％) を選ぶ島民は３割未満であった。

さらに，島の文化が失われる原因を尋ねたところ，「神人の後継者不足」(41.5％) との回答が最も多く，「島の祭祀や歴史に詳しい人の不足」(36.7％)，「ウタキなどを手入れする人の不足」(28.6％)，「神アサギなどの施

設の老朽化」（26.5％），「島から出て行く子ども達の増加」（21.1％），「島に新しく移り住んでくる人たちの増加」（11.6％）という回答が得られた。人手不足によって島の文化が失われるという回答が高順位となった。属性による違いに注目すると，年齢が高いほど島の文化が失われる原因に言及する率が高く，例えば「神人の後継者不足」と「神アサギなどの施設の老朽化」については，10～40代（それぞれ22.5％，10.0％），50～60代（37.8％，20.0％），70代以上（55.8％，39.5％）と年齢が高くなるほど，島の文化が失われる原因と見なされていた。

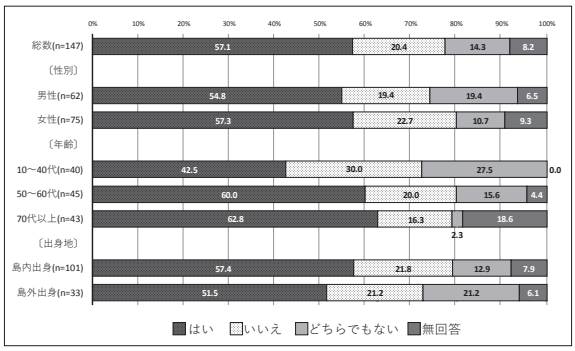

図 5-1　橋の開通後，島の文化が失われそうだと不安に感じますか

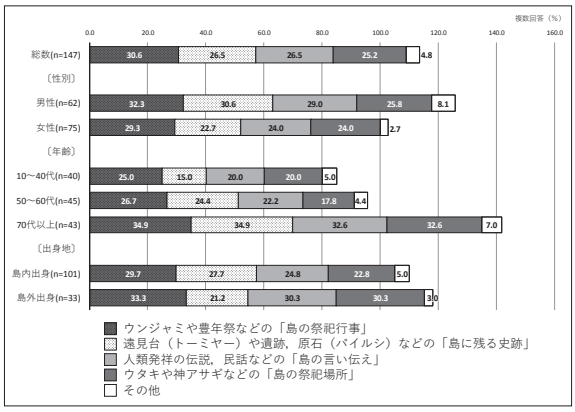

図 5-2　橋の開通後，どのような島の文化が失われそうですか

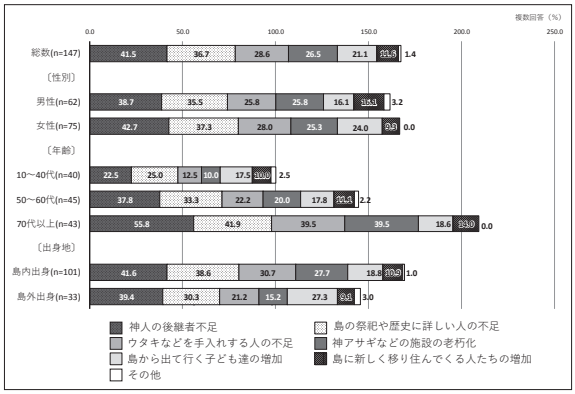

図 5-3　橋の開通後，島の文化が失われる原因は何ですか

6．島の文化を守る

橋の開通を機に，島の文化を守るべきか質問したところ，「はい」（85.0％），「いいえ」（1.4％），「どちらでもない」（6.8％）との回答が得られ，島民の８割以上が，島の文化を守るべきだと考えていた。

誰が中心になって文化を守る活動をすべきか尋ねたところ，「島の青年たち」（54.4％），「区長や村の議員」（53.7％）が多く，続いて「島の子どもたち」（38.8％），「島の年長者たち」（32.0％）が続いた。属性による違いに注目すると，「島の青年たち」「区長や村の議員」を推す声は，70代以上（それぞれ74.4％，72.1％）で７割を超えていたが，50～60代（51.1％，48.9％），10～40代（40.0％，37.5％）では５割以下であった。「区長や村の議員」を推す回答の割合は，島内出身（61.4％）が島外出身（30.3％）よりも３割近く多かった。

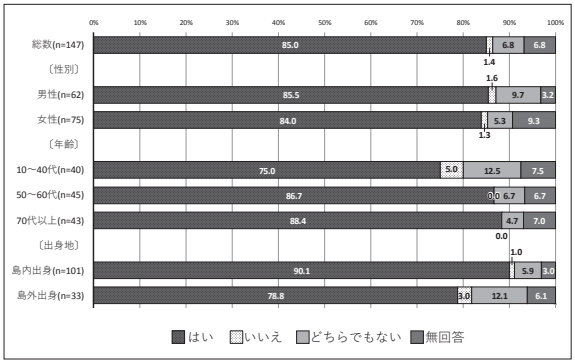

図 6-1　橋の開通を機に，島の文化を守るべきだと思いますか

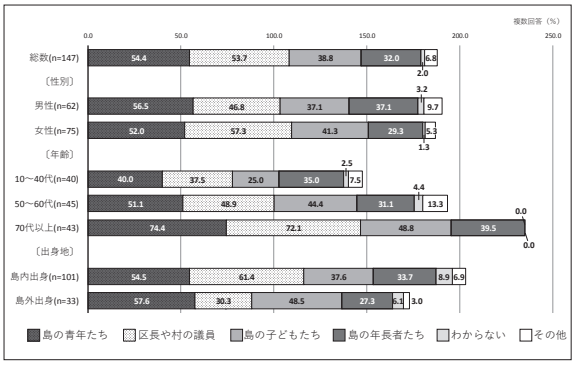

図 6-2　誰が中心になって島の文化を守るべきですか

7．島の暮らしの魅力

島の暮らしで魅力的だと思っていることがあるか質問したところ，「はい」（77.6％），「いいえ」（5.4％），「どちらでもない」（11.6％）との回答が得られ，島民の７割以上が，島の暮らしは魅力的だと考えていた。年齢別にみると，10～40代（「はい」の回答が62.5％），50～60代（82.2％），70代以上（90.7％）と年齢が高いほど島の暮らしを魅力的だと思っていた。

島の暮らしの何が魅力的なのか尋ねたところ，「生まれたところで住みやすい」（56.5％），「島の自然や景観がすばらしい」（54.4％）と島民の５割以上が回答した。その他，「島の人情があつい」（41.5％），「公害や交通事故がなく安心して暮らせる」（40.1％），「島の文化がすばらしい」（32.0％）の回答であった。属性による違いに注目すると，男性（61.3％）は女性（52.1％）に比べて「生まれた所で住みやすい」と考えていた。また「生まれた所で住みやすい」「島の人情があつい」「公害や交通事故がなく安心して暮らせる」の３項目について，10～40代（それぞれ27.5％，20.0％，20.0％），50～60代（53.3％，48.9％，31.1％），70代以上（81.4％，51.2％，58.1％）と年齢が高いほど魅力を高く評価していた。島内出身（68.3％）は島外出身（24.2％）より「生まれた所ですみやすい」の回答が高かったことは当然だが，島外出身（75.8％）は島内出身（48.5％）より「島の自然や景観がすばらしい」の回答が多かった。

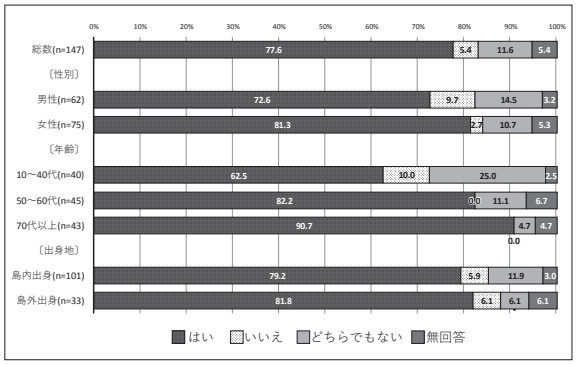

図 7-1　島の暮らしで魅力的だと思っていることはありますか

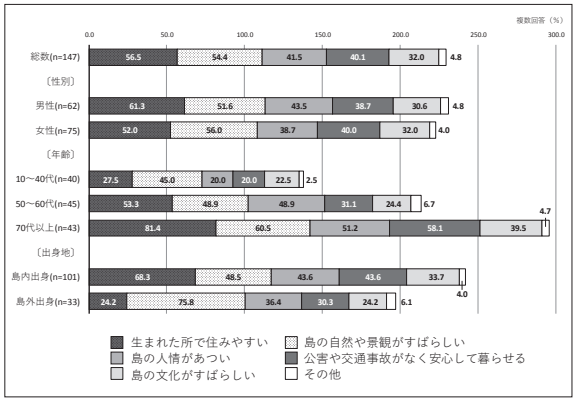

図 7-2　島の暮らしで何が魅力ですか

８．架橋による島の暮らし向きの変化

橋の開通後，島の暮らしで改善されるところがあるか質問したところ，「はい」（87.1％），「いいえ」（0.7％），「どちらでもない」（6.8％）との回答が得られ，島民の９割近くが，橋が開通することで島の暮らし向きは改善されると考えていた。

改善される中身を尋ねたところ，「買い物や通勤，通学などの交通の不便さ」（69.4％）が最も多かった。続いて「病気などの緊急時の不安」（56.5％），「道路の整備」（49.0％），「ゴミ・し尿・家庭排水が大変」（39.5％），「島の産業（農業・漁業）の問題」（36.1％），「働き場所がない」（35.4％），「教育施設の不十分」（20.4％），「放置されている土地の利用」（20.4％），「人口のかたより（高齢化・過疎化）」（19.7％）が改善されるとの回答が得られた。属性による違いに注目すると，「放置されている土地の利用」については，女性（14.7％）に比べて男性（29.0％）の方が改善への期待度が高かった。「ゴミ・し尿・家庭排水が大変」と「島の産業（農業・漁業）の問題」については，10～40代（それぞれ30.0％，22.5％）と比べて，50～60代（40.0％，44.4％）や70代以上（48.8％，39.5％）の改善への期待度は高かった。

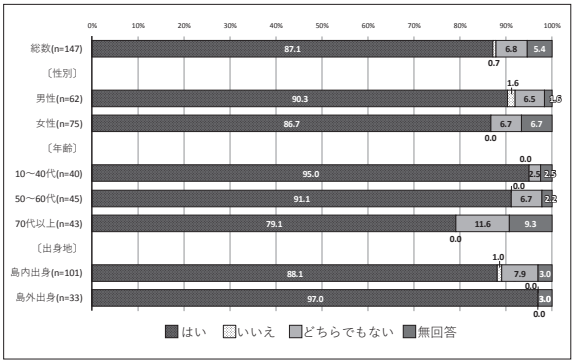

図 8-1　橋の開通後，島の暮らしで改善されるところがあると思いますか

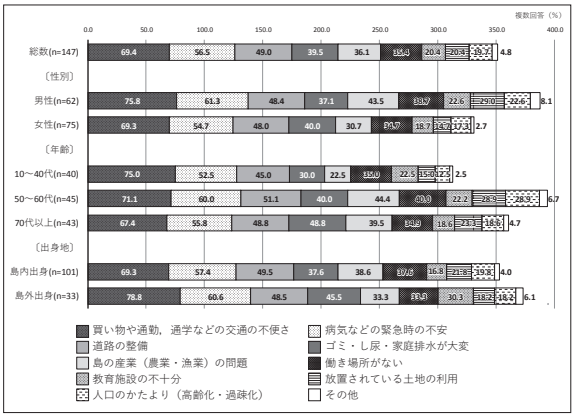

図 8-2　橋の開通後，島の暮らしで何が改善されると思いますか

９．架橋後の島の暮らしで心配なこと

橋の開通後，島の暮らしで心配していることがあるか質問したところ，「はい」（85.0％），「いいえ」（2.7％），「どちらでもない」（6.8％）との回答が得られ，島民の８割以上が，架橋によって島の暮らしが変わることを心配し

ていると回答した。

心配している中身を尋ねたところ，「島内を走る自動車やバイクが多くなり，事故や騒音が心配」(74.1%)，「空き巣などの犯罪が増加し，島の治安が悪くなるか心配」(74.1%）といった事故や犯罪を心配する回答が７割を越えた。その他の「島に新しく移り住んでくる人たちとのトラブルが増えるのではと心配」(26.5%)，「家近くに工場や大きな建物が建ち，生活環境が悪くなるか心配」(13.6%）といった新しい人間関係や土地開発への心配は３割以下であった。属性による違いに注目すると，「島に新しく移り住んでくる人たちとのトラブルが増えるのではと心配」や「家近くに工場や大きな建物が建ち，生活環境が悪くなるか心配」といった回答は，10～40代（それぞれ15.0%，10.0%）や50～60代（20.0%，4.4%）に比べ，70代以上（41.9%，30.2%）が１割近く多かった。

図 9-1　橋の開通後，島の暮らしで心配していることがありますか

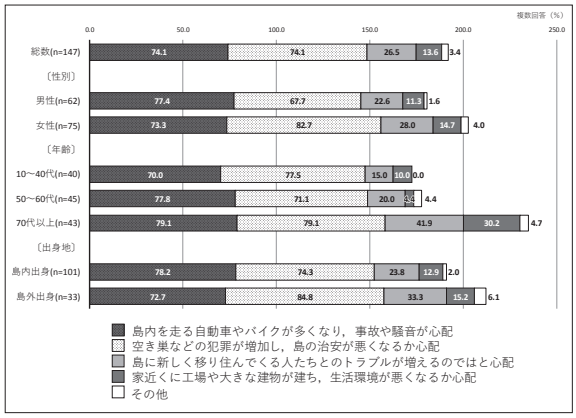

図 9-2　橋の開通後，島の暮らしで何が心配ですか

10. 島の暮らしを守る

橋の開通後，島の暮らしのよいところを守るべきか質問したところ，「はい」(83.0%)，「いいえ」(0.0%)，「どちらでもない」(9.5%）との回答が得られ，島民の８割以上が，架橋を機に島の暮らしのよいところを守るべきと回答した。

誰が中心になって島の暮らしのよいところ守るべきか尋ねたところ，「区長や村の議員」(59.2%)，「島の青年たち」(55.1%）が多く，続いて「島の子どもたち」(42.2%)，「島の年長者たち」(32.7%）が続いた。属性による違いに注目すると，「区長や村の議員」「島の青年たち」「島の子どもたち」を推す声は，70代以上（それぞれ81.4％，83.7％，60.5％），50～60代（46.7％，46.7％，44.4％），10～40代（55.0％，40.0％，25.0％）と年齢が高いほど期待度が高かった。「区長や村の議員」を推す回答の割合は，島内出身（66.3%）が島外出身(39.4%）よりも２割以上多かった。

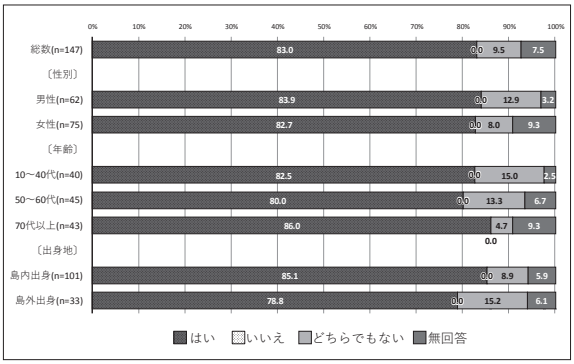

図10-1　橋の開通を機に，島の暮らしのよいところを守るべきだと思いますか

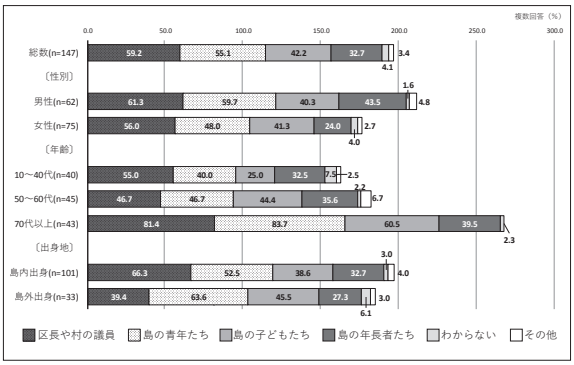

図10-2　誰が中心となって島の暮らしのよいところを守るべきですか

11. 島の農業を発展させる取り組み

橋の開通後，島の農業を発展させる取り組みをしたほうがよいと思うか質問したところ，「はい」(72.1%)，「いいえ」(1.4%)，「どちらでもない」(18.4%）との回答が得られ，島民の７割以上が，架橋を機に島の農業を発展させる取り組みをしたほうがよいと回答した。なお，「はい」の回答が50～60代（80.0%)，10～40代（75.0%）に対して，70代以上（65.1%）の回答は少なかった。

農業を発展させる取り組みの中身を尋ねたところ，選択率の高い順に「農業の若手後継者を育成する」(47.6%)，「道路の整備を進める」(46.9%)，「島の農産

物を共同して集め，出荷する組合をつくる」(46.3％)，「島を訪れる観光客への販売に力を入れる」(43.5％)，「島の自然環境を利用した特産物を開発する」(43.5％)，「農業用水の整備を進める」(42.9％)，「本庁の農業経営者と連携を図る」(31.3％)，「分散している農地を整備する」(25.9％）との回答が得られた。属性による違いに注目すると，10～40代の75.0％が農業を発展させる取り組みをした方が良いと回答していたが，取り組みの回答選択率は10～40代は15.0～40.0％と対策に消極的であったが，70代以上が34.9～55.8％，50～60代も33.3％～48.9と対策に積極的であった。

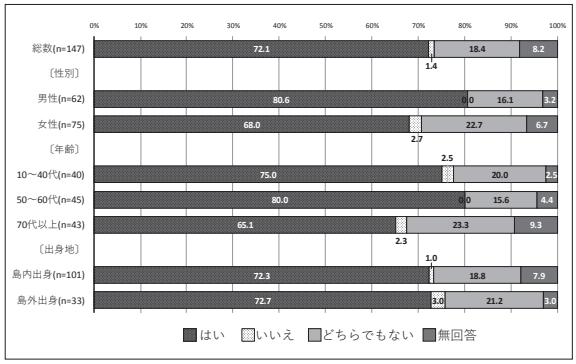

図11-1　橋の開通を機に，島の農業を発展させる取り組みをしたほうがよいと思いますか

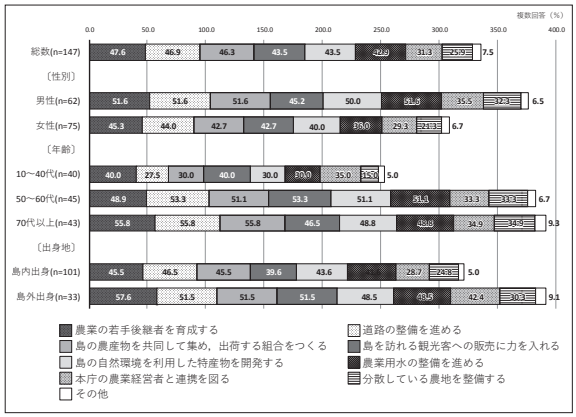

図11-2　橋の開通を機に，島の農業で何を発展させたらよいと思いますか

12. 島の漁業を発展させる取り組み

橋の開通後，島の漁業を発展させる取り組みをしたほうがよいと思うか質問したところ，「はい」(68.7％)，「いいえ」(0.7％)，「どちらでもない」(20.4％）との回答が得られ，島民の７割近くが，架橋を機に島の漁業を発展させる取り組みをしたほうがよいと回答した。なお「はい」の回答は，男性（79.0％）が女性（64.0％）よりも多かった。

漁業を発展させる取り組みの中身を尋ねたところ，選択率の高い順に「気候などに左右されないように，水産物の養殖にも力を入れる」(49.0％)，「漁業の若手後継者を育成する」(45.6％)，「島を訪れる観光客への販売に力を入れる」(44.2％)，「島の水産物を共同して集め，出荷する組合をつくる」(36.7％)，「港の整備を進める」(29.9％)，「本島の漁業経営者と連携を図る」(27.2％）との回答が得られた。属性による違いに注目すると，全般的に10～40代の漁業への取り組みの選択率は17.5～42.5％と消極的であり，特に「島の水産物を共同して集め，出荷する組合をつくる」については，10～40代（22.5％）は70代以上（53.5％）や50～60代（40.0％）と比べて割合が低かった。

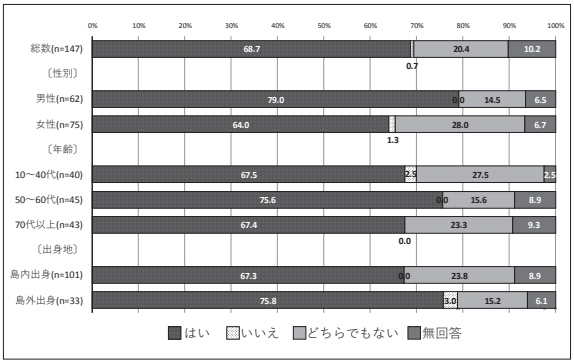

図12-1　橋の開通を機に，島の漁業を発展させる取り組みをしたほうがよいと思いますか

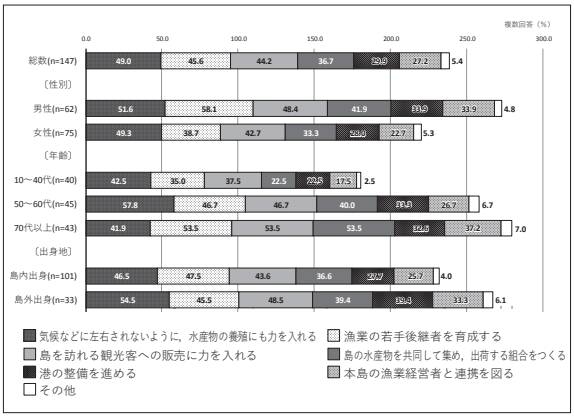

図12-2　橋の開通を機に，島の漁業の何を発展させたらよいと思いますか

13. 島が観光地として発展すること

橋の開通後，島が観光地として発展することが望ましいか質問したところ，「はい」(62.6％)，「いいえ」(10.9％)，「どちらでもない」(17.0％）との回答が得られ，島民の６割以上が，観光地として島が発展することが望ましいと回答した。なお，農業や漁業での発展への質問では「いいえ」の回答がそれぞれ1.4％，0.7％と極めて少なかったが，観光地としての発展の質問では「いいえ」が10.9％と高かった。年齢別でみると，10～40代では「はい」(52.5％）の回答が他の世代に比べて少なく，「いい

え」(15.0%),「どちらでもない」(27.5%) の回答が多かった。観光地化への期待の世代間の差を読み取ることができる。

観光地として発展させる取り組みの中身を尋ねたところ，選択率の高い順に「島の自然と景観を生かした観光」(43.5%),「島の文化（祭祀や史跡）を生かした観光」(38.1%)，「ショッピングセンター（物産センター）による観光」(27.9%)，「ペンションやキャンプ場などレクリエーション施設による観光」(26.5%),「海洋リゾート施設による観光」(25.2%)，「島の昔ながらの生活を体験できる観光」(21.8%）との回答が得られた。属性による違いに注目すると，「海洋リゾート施設による観光」の回答が，男性（33.9%）は女性（18.7%）よりも多かった。

さらに，島の観光地化に必要なものを尋ねたところ，「島内の道路整備」(49.0%)，「島内のゴミ分別の徹底」(46.3%)，「交通標識や案内標識の整備」(44.2%)，「島の景観を守っていく住民の取組み」(36.7%)，「運動公園や広場の整備」(35.4%)，「観光客のための観光案内所の設置」(34.0%)，「駐車場の整備」(32.7%)，「島の観光地化を共同で行う組織づくり」(21.8%)，「長期滞在できる宿泊施設の充実または誘致」(20.4%）との回答が得られた。道路や標識といったハードの整備を求める回答が４割以上あったが，ゴミ分別の徹底といったソフト面の回答も４割を超えた。属性による違いに注目すると,「島の景観を守っていく住民の取り組み」の回答は，男性 (46.8%) が女性 (29.3%) よりも多かった。また,「島の景観を守っていく住民の取組み」「駐車場の整備」「島の観光地化を共同で行う組織づくり」の３項目について，10～40代（それぞれ17.5%，15.0%，7.5%），50～60代（46.7%，46.7%，24.4%），70代（46.5%，39.5%，34.9%）と年齢が高いほど必要性を高く評価した。「長期滞在できる宿泊施設の充実または誘致」については，島外出身（33.3%）の方が島内出身（16.8%）より必要性を高く評価していた。

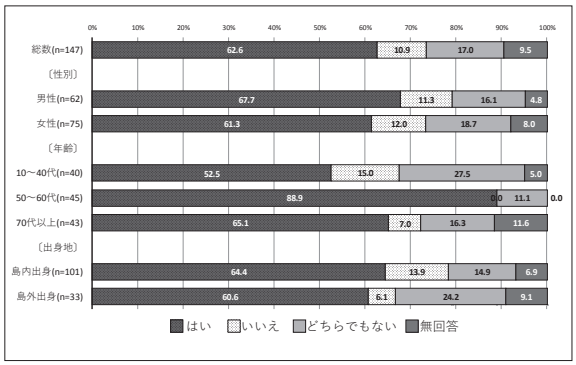

図13-1　橋の開通を機に，古宇利島は観光地として発展することが望ましいと思いますか

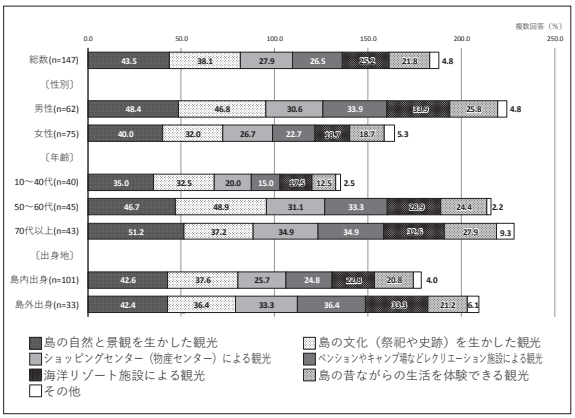

図13-2　橋の開通を機に，観光地として何を発展させたらよいと思いますか

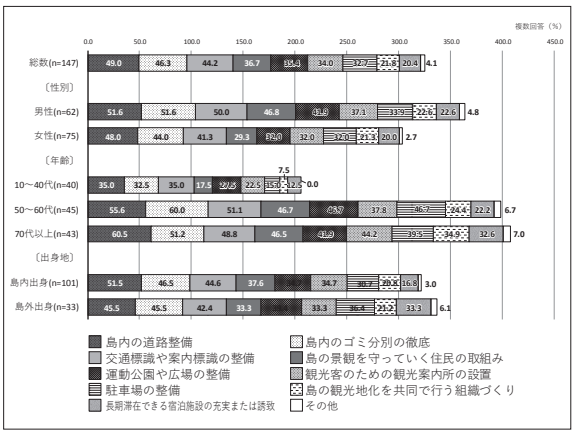

図13-3　島を観光地にするには何が必要だと思いますか

Ⅳ．結　語

島の魅力についての肯定度は，「島の景観や自然」(82.3%)，「島の文化」(81.0%)，「島の暮らし」(77.6%) の順に選択率が高くなっており，約８割の人が島の自然，文化，暮らしに魅力を感じていた。また，橋の開通後に不安・心配していることがあるかについては，「島の暮らし」(85.0%)，「島の景観や自然」(81.6%)，「島の文化」(57.1%）の順で選択率が高くなっており，８割以上の人が架橋後の「暮らし」や「景観や自然」の変化に不安や心配を感じていた。「島の暮らし」を心配する理由として，「島内を走る自動車やバイクが多くなり，事故や騒音が心配」(74.1%）と「空き巣などの犯罪が増加し，島の治安が悪くなるか心配」(74.1%）との意見が７割を超えた。「島の景観や自然」が失われると不安を感じる理由として「観光客の出すゴミやし尿の増加」(55.1%）や「不法に捨てられる大型ゴミや廃車の増加」(55.1%）をあげる人が多かった。「島の文化」を脅かすものとして「神人の後継者不足」(41.5%)，「島の祭祀や歴史に

詳しい人の不足」（36.7％）を挙げる人が多かった。

橋の開通を機に，「島の景観や自然」（87.1％），「島の文化」（85.0％），「島の暮らし」（83.0％）を守るべきだと思う人が８割以上おり，「島の青年たち」と「区長や村の議員」が中心となって活動をすべきだという意見がそれぞれ５割以上に達していた。

橋の開通を機に，「島の農業」（72.1％）と「島の漁業」（68.7％）を発展させる取り組みをすべきだという人は７割近くに上った。

橋の開通を機に，「古宇利島は観光地として発展することが望ましい」に賛成は62.6％，反対は10.9％であった。観光地化の方法としては「島の自然と景観を生かした観光」（43.5％），「島の文化を生かした観光」（38.1％）とする意見が多く，そのためには「島内の道路整備」（49.0％）や「島内のゴミ分別の徹底」（46.3％），「交通標識や案内標識の整備」（44.2％）が必要だとする意見が多く見られた。

最後に，将来の住まいについて尋ねたところ，「今後も古宇利島に住み続けたい」が66％，「移りたい」が5.4％，「どちらでもない」が20.4％となり，今回の調査対象者の多くが将来も島に住み続けることを希望していることが明らかとなった。

［付記］

このたび2004年に実施した調査結果にもかかわらず，今帰仁村役場の関係者から大学紀要への掲載許可を得ることができたことに感謝申し上げます。また当時，調査に協力して頂いた島民の方々はもちろん，調査員として活躍してくれた当時の高校生４名，そして「古宇利島しまづくり実行委員会」の関係者の皆様には，調査実施の際に大変お世話になりました。心から御礼を申し上げます。

引用文献

前畑明美（2011）沖縄・古宇利島における架橋化による社会変容　人文地理，**63**，42-57.