



表紙写真/三線

CONTENTS ご覧になれます。

- 1 くがにくとぅば[黄金言葉] vol.156
地域に愛される企業
株式会社バイオマス再資源化センター 代表取締役 前堂 正志
- 5 **中小機構 沖縄事務所の取組② 新事業創出支援事業**
地域資源・農商工連携・新連携の支援
- 6 シリーズ日本経済 No.29
アジアの活力を考える
ーアジアからのインバウンドの可能性ー
琉球大学法文学部教授
株式会社おきぎん経済研究所アドバイザー 大城 郁寛
- 12 **地域リレーションシップ情報⁽¹⁴⁷⁾**
沖縄総合事務局経済産業部の最近の取組について
「南風原花織」、国の伝統的工芸品へ新たに指定
- 14 **トピックス**
2016年の県内景況
- 16 けいざい風水
- 18 **最近の県内経済の動向**
2016年12月の県内景況
- 20 **国内景気動向**
- 22 **沖縄マーケティング情報**
 - ①沖縄県内の事業所数・従業者数・人口・世帯数
 - ②世界の中の沖縄(年次)
 - ③グラフでみる沖縄経済
 - ④数値でみる沖縄県・全国の経済動向(月次)
- 42 **経済社会のできごと** (沖縄、国内・海外)
2017年1月
- 43 **各種セミナー等開催インフォメーション**
- 44 **おきぎん調査レポート・バックナンバー** (分野別)
- 48 ゆがふ編集後記

地域に愛される企業



B Biomass(バイオマス)

R Recycling(再資源)

C Center(センター)

株式会社バイオマス再資源化センター

代表取締役 前堂 正志



今回は、木質燃料ペレットをつくる工場としては県内初、国内トップクラスの規模であり、バイオマス資源の活用、環境やCO₂削減に貢献し、エネルギーの地産地消に取り組んでおられる、株式会社バイオマス再資源化センターの前堂 正志 代表取締役に話を伺って参りました。

地域で困っている廃棄物をうまく燃やして エネルギーに変えられたら

以前、私は産業廃棄物を処理する大手企業に勤務していましたが、捨てられた木材を廃棄物ではなく、なんとかエネルギーに変えられないかと考えていました。元々、木は原始時代からの人類最初の燃料であり、化石燃料を買ってエネルギーをつくるなら、地域で困っている廃棄物である廃木材をうまく燃やしてエネルギーに変えられたらと、漠然と思っていました。

その後、沖縄県内の木質系廃棄物は管理型の最終処分場の閉鎖に伴い、処分が困難な状態となりました。このままでは県外へ輸送費を掛けて持ち出すか、または高い処理費を掛けて焼却施設で処理するかの何れかを選択するしか方法は無く、処分費増加で、産業圧迫へと繋がる恐れもありました。

他方、電力会社においては地球温暖化対策の一環として^(*)バイオマスエネルギー利活用のニーズが出てきていました。

※バイオマスとは、生物資源 (bio) の量 (mass) を表す概念で、一般的には“再生可能な生物由来の有機性資源で、化石資源 (石油・石炭など) をのぞいたもの”をバイオマスと呼ぶ。

一方、私自身は、CO₂削減や自然環境保護に関心があったのですが、業者は蚊帳の外という風潮もあって目標を見失い、会社を退職して1、2年、業界を離れていました。しかし、知り合いの産業廃棄業者の経営者の方々に説得されて、産業廃棄物処理企業が加盟する沖縄県環境管理センター協同組合の資源化推進室長を任されることになりました。

「行き場の無い木質系廃棄物」と「再生可能エネルギーの大幅導入」の橋渡しを実現

平成18年1月、同組合にて、沖縄県発注の「島嶼地域におけるバイオマスの多用途利用システム構築調査」を受託して調査した結果、「沖縄県内において最も利用価値があるバイオマス資源は、木質系廃棄物の中でも建設廃材である」との評価を得たことから、同組合の加盟企業にて、平成19年9月に弊社を設立し、「行き場の無い木質系廃棄物」と「再生可能エネルギーの大幅導入」の橋渡しを実現することを念頭に事業化の検討を開始しました。

その後、うるま市でバイオマス構想が立ち上がった直後であったことや、本島中心部に位置していることから廃材を集めやすく、更に石炭火力発電所にも近いなどの理由で工場の建設地

をうるま市州崎に選定し、平成21年10月に工場を完成させました。

総事業費は約13億円で、そのうち2億円程度が土地購入費用、残りが重機やプラント設備などの購入費用でした。重機やプラント設備などの費用のうち50%はうるま市地域バイオマス利活用交付金を充当し、残りの約7億円の費用は沖縄振興開発金融公庫から融資を受けました。



沖縄ではコンクリートの建物の方が多く、あまり建設廃材は発生しないと思われがち

弊社では、建設廃材として使われなくなった廃木材等を再利用して、バイオマス燃料の「木質燃料ペレット」を製造しています。木質燃料ペレットとは、廃木材を粉碎・圧縮し直径8mm程度に押し固めた固形燃料です。製造した木質燃料ペレットは県内の火力発電所へ出荷し、石炭と混合燃焼されます。



▲石炭の代替燃料となる木質燃料ペレット

沖縄県は台風が多いため、昔から木造の建物よりもコンクリートの建物の方が多く、建物を解体した際にはあまり建設廃材は発生しないと思われがちです。しかし、コンクリートの建物を建設する際にコンクリートを流し込む為の型枠材が使用され、この型枠材は2回程度使用すると使用できなくなる事から、多くの廃材が発生し、そのほとんどが利用されずに焼却処分されているという現状がありました。

焼却処分してはただの“ゴミ”ですが、再利用すれば“資源”になります。また、木材を再資源化することで^(※)カーボンニュートラルによりCO₂排出量を抑えることにも繋がります。



▲バイオマスによる「カーボンニュートラル」の概念。
出典：産業技術総合研究所

※「カーボンニュートラル」の概念とは、木や草などの植物が光合成によってCO₂を吸収する効果のもとに、火力発電で発生するCO₂を相殺する考え。

弊社では年間2万トンの木質燃料ペレット製造を目標に取り組んでおり、年間約3万トン強のCO₂の排出量抑制に貢献できています。

他社にも持ち込まれる廃材の状況を見ると、県内建設廃材だけでも年間約4万トンから5万トン発生していると見込まれます。

沖縄にこんな大きな施設を造って大丈夫か

木質燃料ペレットをつくる工場としては国内トップクラスの規模で、創業して9年目になりますが、当初は「内地でも成功している企業もないのに、沖縄にこんな大きな施設を造って大丈夫か?」との風評が周りで懸念されていました。

数年前、寒くて暖房需要の多い北海道にはペレット工場が17ヶ所あり、全体での生産量は年間で5千トン余りでしたが、弊社は暑い沖縄1ヶ所ですべての4倍の2万トンを生産しています。

①低コストプロセスの開発

木質燃料ペレットの製造は、一般的には粉碎・乾燥・冷却を別工程で行いますが、弊社では衝撃粉碎乾燥装置を導入することで粉碎・乾燥を同時にでき、かつ冷却工程を省くことができたため、製造コストを下げることに成功しました。

また、プラント運転を昼間の電気料金よりも3分の1程度安価となる深夜に稼働することで、製造コストを抑えています。



▲岩石等を破碎する技術を応用した衝撃粉碎乾燥装置

②両手取りできる事業ポジション

県外では一般的にバイオマス資源は生木や間伐材を買い取って原料を調達しますが、弊社では処理対象を建設廃材に限定し、産廃処理業者として建設廃材の処理費を受け取っているため、処理費収入とペレット販売収入の双方を獲得できています。

そのため、弊社では建設廃材の処理費を他社よりも安価に設定し、またペレットの販売価格も本土の平均価格よりもかなり低くすることで、石炭と比較しても競争力のある価格に設定できています。

③既存事業者との共存

既存の産廃収集・運搬業者の競合にならぬよう処理業に徹し、運搬業者が処理に困っている廃材を受け入れたため、既存業者の協力を得てスムーズに廃材を集めることができています。

弊社の事業については、建設廃材を石炭の代替燃料として活用することはこれまで前例がなく（生木等のバージン材は実績有り）、また県内にはペレット工場も当社以外には無いため、試行錯誤の状態の中で工場のメンテナンスや事業運営を行う事になり苦労しましたが、今では逆にこれらの苦労が当社のノウハウとして蓄積されたと考えており、国内唯一の設備となっています。

今後は廃プラを処理する施設を立ち上げる

県内で処理に困っている廃棄物には、建設廃材以外にも廃プラもあり、廃プラは一部、県外に持ち出して処理している実情もあります。

わざわざ輸送費を掛けて県外で処理するのは、県民の負担増にも繋がっている為、今後は県内で処理する施設を立ち上げることを検討しています。尚、施設で単に焼却するのではなく、この焼却エネルギーを利用して発電できる仕組みに取り組んでいきたいと考えています。

根本的な取組が必要

沖縄の10年後を考えると心配です。県内の入域観光客は年々増加していますが、昔と今とでは観光形態が変わってきており、昔は多くの観光客はツアーだったため、ゴミは大きな観光施設等で管理されていましたが、今はSNSやネット等により個人で観光する観光客が多く、ゴミが管理されていません。海がゴミだらけになったら沖縄の観光は成り立ちません。観光とインフラ整備のバランスが必要です。

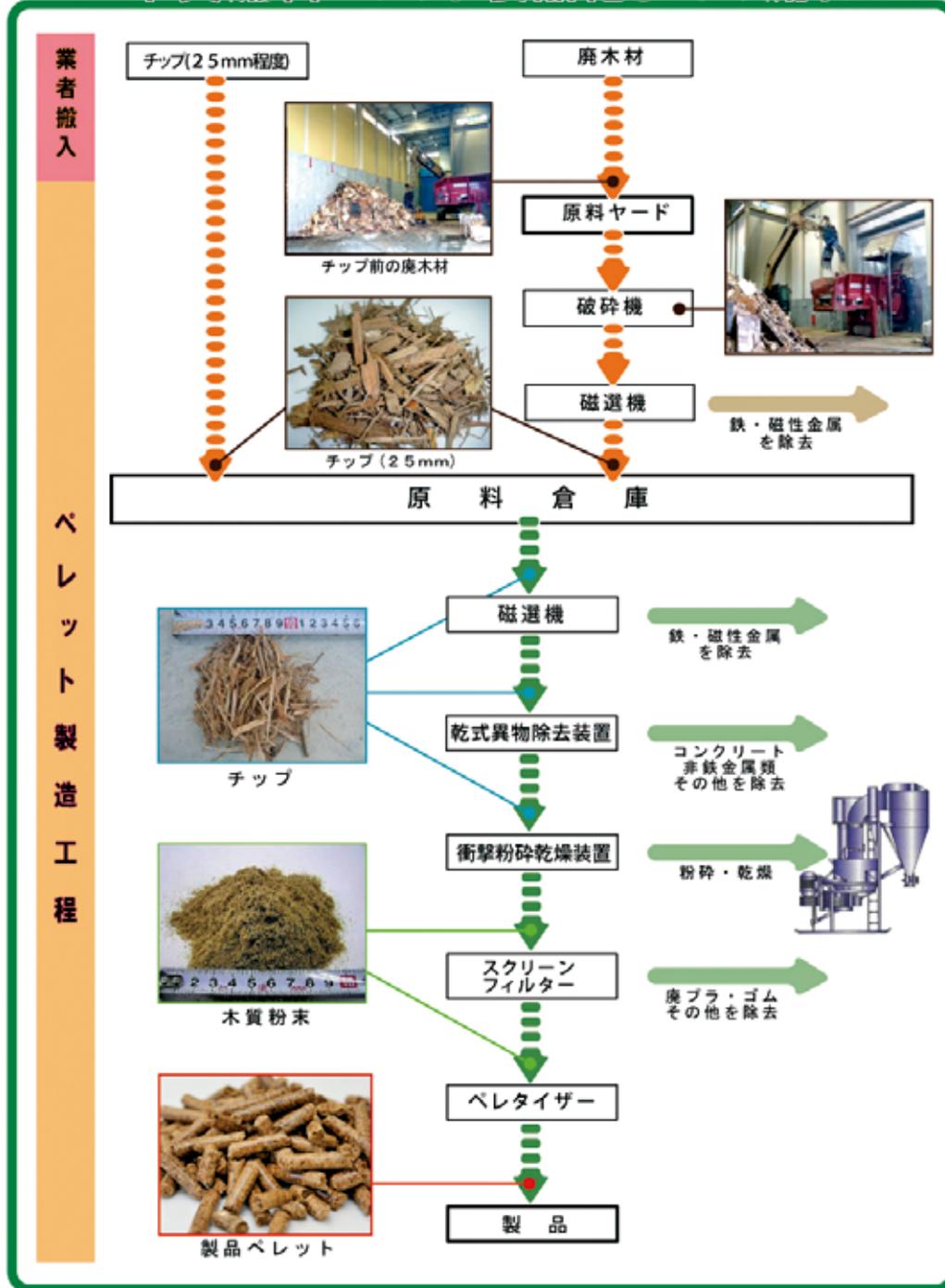
また、県内でも珊瑚の養殖が行われていることなどは、非常に良い取組ではあるのですが、地球の温暖化が進めば、せっかくの養殖も全滅してしまいます。CO₂削減など、もっと根本的な取組が必要であり、沖縄だけで取り組めるものではなく、地球規模で考えなければならないこともあります。情報発信もしなければなりません。

弊社では、小・中・高生への自然環境学習や、地域の祭りでのエコステーション設置によるゴミ分別など、地域の繋がりを大切にし、ボランティア活動に携わることで、微力ながらゴミ処理問題や自然環境保護の根本的な解決に貢献できています。

今後も積極的に地域のボランティア活動に携わることで地域に愛され、ビジネスも発展させることができると考えています。



木質燃料ペレット製品化までの流れ



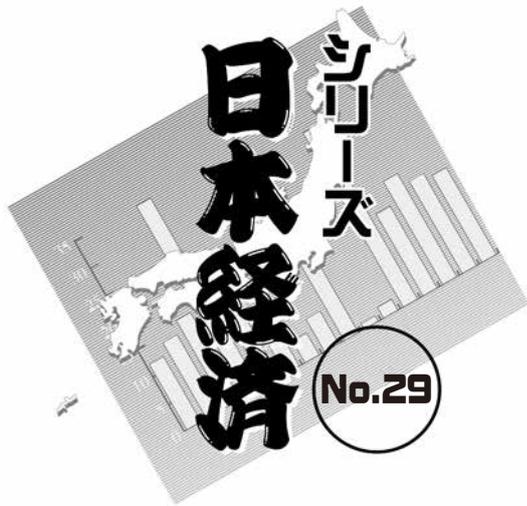
うるま市で、
 廃木材のリサイクルをしています。
 石炭代替燃料となる『木質燃料ペレット』を作っている会社です。



株式会社バイオマス再資源化センター

TEL: (098) 929-1001
 うるま市州崎13-35 <http://www.oki-brc.com>

営業時間 8:30~17:30 / 受入時間 8:30~17:00まで
 定休日 日曜日 / 土曜・祝祭日 営業しています



アジアの活力を考える —アジアからのインバウンドの可能性—



大城 郁寛

琉球大学法文学部教授
株式会社おきぎん経済研究所アドバイザー

2015年の国勢調査によると、わが国の総人口は2010～15年の5年で96万人減少し（率では0.75%減）、12,709.5万人となった。地域別にみると、埼玉県（1.0%）、千葉県（0.1%）、東京都（2.7%）、神奈川県（0.9%）、愛知県（1.0%）、滋賀県（0.2%）、福岡県（0.6%）、そして沖縄県（2.9%）の8都県で人口は増加し（カッコ内は増加率）、残り39道府県で人口は減少した。人口増加率が高い沖縄と東京について要因をみると、沖縄は自然増であるが、東京は社会増が主要因となっており、地方圏から首都圏へ著しい人口移動が生じていることが分かる。

また高齢化も一層進み、高齢化率（65歳以上）は全国で26.6%に達し（沖縄は19.6%）、地域別にみると東北、中国・四国を中心に13の県が30%を超えるようになった。その結果、『2016年版 地域の経済』（内閣府）によると、県民可処分所得に占める公的年金給付額の割合が20%を超えると推計される県が2014年度で17県、そして2030年度には新たに15県が加わる見込みである。また同書によると、2014年度のわが国の消費支出に占める高齢世帯の消費の割合は32%に達し（沖縄は26.3%）、年金支給日に商店街が賑わうという地方都市の状況もよく聞くようになった。高齢化はますます地域経済に重い影響を与えるようになるであろう。

そのような状況で、地方を活性化し首都圏への人口流出を押し止めることが重要な政策課題となり、「まち・ひと・しごと創生法」（2014年11月施行）が制定された。この法律は各都道府県に「都道府県まち・ひと・しごと創生総合戦略」の策定を努力義務として求めており、沖縄県も「沖縄県人口増加計画（改定版）（沖縄県まち・ひと・しごと創生総合戦略）」を策定し、地域再生に取り組んでいる。

さて、地方創生には若者の定住が必須となるが、そのためには法律の名称が示すように地域に「しごと」がなくてはならない。1980年代までは港湾・空港、高速道路等のインフラ整備による地方への企業誘致が図られ、それなりの成果もみられたが、企業活動がグローバル化した現在ではその手法に頼ることはできなくなった。代わって注目されるようになったのが、「アジアの成長と活力の取り込み」である。

1. 「アジアの成長と活力を取り込む」構想

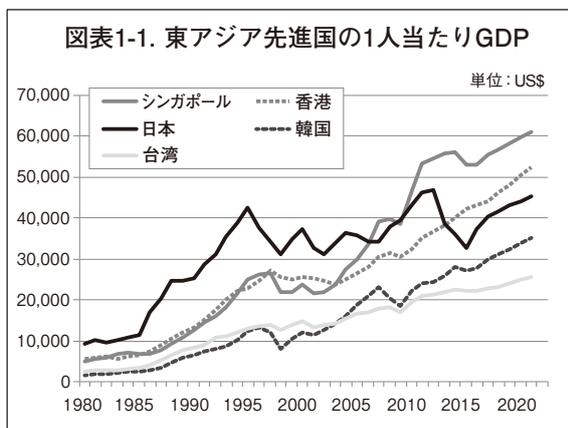
「アジアの成長と活力を取り込む」という構想は、バブル崩壊後にわが国の景気が低迷するなか、アセアン諸国が1997年に発生したアジア通貨危機から立ち直り、中国も1990年代の高度成長によって経済規模を急拡大させて存在感を強めた2000年代初頭に誕生した。例えば、経済産業省の「2003年 通商白書」をみると、これまで伝統的に製造業にフォーカスしていた通商政策を改めて、「日本経済の活性化に向けての取組み」の1つとして、アジアに対するサービス（コンテンツ、旅行等）の輸出拡大の必要性を取り上げるようになった。

そして2007年5月に、第一次安倍内閣のもと「アジア・ゲートウェイ構想」が提唱された。その構想では、その目的として「アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな『創造と成長』を実現する」としている。基本理念として「開放的で魅力のある日本を創る」ことを筆頭に明記し、「航空は人、モノ、カネの全ての交流の基礎となる重要な戦略インフラであり、航空自由化の推進が最大の戦略となる」と提唱している。この構想を受けてわが国はオープンスカイ交渉を進め、2016年現在、28ヵ国・地域、東アジアについては2010年に韓国、2011年に台湾、香港、ベトナム、ブルネイ、マレーシア、マカオ、シンガポール、インドネシア、2012年に中国、2013年にはフィリピン、ミャンマーと協定を締結した。それによって、那覇空港にも海外のLCCが就航するようになり一挙に国際化した。

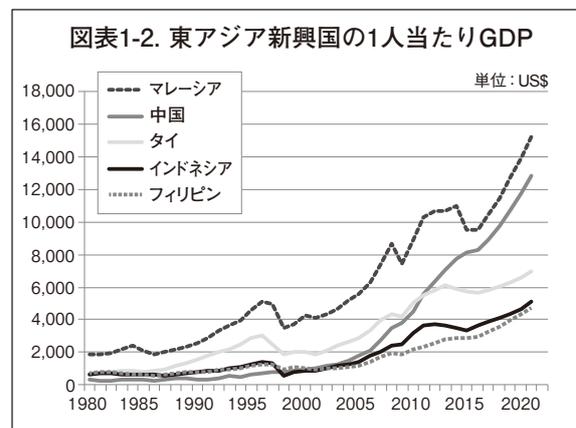
2. アジアの経済成長の現状

アジアの成長と活力をどう取り込むか考える前に、近隣アジアの経済成長を確認しよう。

図表1-1、1-2はIMFの「World Economic Outlook」(October 2016)のデータを作図したもので、2017年以降は推計値である。まず日本を含むアジア先進国・地域（韓国、台湾、香港、シンガポール）の1人当たりGDP（US \$）を見ると（図表1-1）、1990年代半ばまで日本は他を大きく引き離して一位であったが、その後は横這いに推移したため、シンガポール、香港に追い越され、現在は韓国の追い上げにあっている。次にアジアの新興国（マレーシア、中国、タイ、インドネシア、フィリピン）を見ると（図表1-2）、マレーシアと中国が急激に上昇し、タイが2010年代半ばから成長の腰折れ、インドネシアとフィリピンは着実に経済成長を遂げている。



出所：IMF World Economic Outlook (October 2016)



さて、図表からはシンガポール、香港を除けば、他国と日本との差はまだ大きいように感じられるが、図表1-1、1-2を見るうえで二つの留意点がある。まず一つ目は為替レートの問題である。もしサービスなど非貿易財の価格も考慮に入れたPPP（購買力平価）で2016年の1人当たりGDPを計ると（US \$表示）、高い順にシンガポール8.7万ドル、香港5.8万ドル、台湾4.8万ドル、日本3.9万ドル、韓国3.8万ドル、マレーシア2.7万ドル、タイ1.7万ドル、中国1.5万ドル、インドネシア1.2万ドル、フィリピンが0.8万ドルとなり、日本はシンガポール、香港との差が拡大し、台湾には抜かれ、韓国には並ばれ、そしてマレーシア、タイ、中国との差は大きく縮小することになる。

二つ目に、新興国の都市化がある。上で示した1人当たりGDPは全人口（農村人口+都市人口）でGDPを割った平均値となるが、中国やタイなどの新興国では農村と都市との所得格差が大きいので、平均値で都市住民の豊かさを捉えることは難しい。上海やバンコクなど新興国の大都市の街並みや住民の装いは、日本の都市と変わらない。世界銀行の統計資料によれば、総人口に占める都市人口の割合（%）は2000年から2015年の間に、中国が（36→56）、マレーシアが（62→75）、タイが（31→50）と大幅に上昇しており、フィリピンだけが（48→44）と低下している。もちろん都市住民全てが豊かということはないが、図表1-3が示すように2015年時点で東アジアは、中国13.8億人、インドネシア2.6億人、フィリピン1億人、タイ7千万人と多くの人口を抱えており、それに韓国、台湾、香港、シンガポールの先進国・地域の人口を加えると、大きな市場を形成していることが分かる。

図表1-3. 近隣アジアの人口（2020年～は推計値）

単位：千人

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
中国	1,376,049	1,402,848	1,414,872	1,415,545	1,408,316	1,394,715
香港	7,288	7,557	7,781	7,951	8,058	8,107
日本	126,573	125,039	122,840	120,127	117,063	113,788
韓国	50,293	51,251	51,982	52,519	52,715	52,398
インドネシア	257,564	271,857	284,505	295,482	304,847	312,439
マレーシア	30,331	32,374	34,334	36,107	37,618	38,853
フィリピン	100,699	108,436	116,151	123,575	130,556	137,020
タイ	67,959	68,581	68,637	68,250	67,442	66,190
台湾	23,381	23,698	23,734	23,587	23,203	22,574

UN World Population Prospects: The 2015 Revision
台湾は、国家發展委員会の Population Projections

3. 地方圏はアジアの活力をどう取り込むか（インバウンドの可能性）

東アジアの経済成長の源は輸出志向型工業化である。東アジア諸国の製造業、特に大企業はそれを活用してアジア地域にグローバル・サプライチェーンを構築し、適材適所でモノの生産・組立、また販売を行っている。例えばトヨタは2015/4～2016/3の一年間で857.6万台（国内398.1万台、海外459.5万台）生産し、868.1万台（国内205.9万台、海外662.2万台）販売したが、アジアでは160.5万台生産し134.5万台販売となった。

また自らは工場を持たない「ファブレスメーカー」であるファースト・リテイリング（ユニクロの持ち株会社）は、上海（中国）、ホーチミン（ベトナム）、ダッカ（バングラディッシュ）、ジャカルタ（インドネシア）に生産パートナー（縫製等を請け負う会社）を持ち、そこに委託

生産させた衣類を国内841店舗、海外1,009店舗のユニクロで販売している（2016年11月時点）。特にアジアでは901店舗（中国497、香港25、台湾63、韓国178、シンガポール25、マレーシア35、タイ34、フィリピン34、インドネシア10）を展開している。文字通り生産基地として、また市場としてフルにアジアを活用している。

このように、大手企業は既にアジアの成長と活力を取り込んだビジネスを展開しているが、問題は地方がどのようにそれを取り込んでいくか、ということである。その点で大きく期待されているのが、海外観光客の誘致である。日本政府観光局によると、2016年の訪日外国人客数は前年より21.8%増えて、2,403.9万人となった(図表2-1参照)。地域別の構成比は東アジア(韓国、中国、台湾、香港)が72.7%で、東南アジアも加えると83.6%がアジアからの来客で占めた。国・地域別に増加率に対する寄与度をみると、中国が7%、韓国が5.5%で、この2カ国で増加率(21.8%)の約半分を超える。沖縄県の2016年外国人観光客数は前年比38.7%増の208.2万人(図表2-2参照)で、国よりもかなり高い伸び率であった。全国と比べて台湾からの観光客の構成比が高いが、全国と同様に増加率に対する寄与度は中国、韓国が高くなっている。

また、2015年の訪日外国人消費動向調査によれば、同年の消費額は3.5兆円、1人当たり旅行支出額は17.6万円となっている。内訳は、買物代41.8%、宿泊料金25.8%、飲食費18.5%、交通費10.6%、娯楽サービス費が3.0%となっている。2016年の調査結果はまだ出ていないが、観光庁の月別の報告によれば、中国人のいわゆる「爆買い」が収まり、1人当たり旅行支出額はかなり減額となり、観光客数は増加しているが消費額は前年比減となっているようである。

図表2-1. 2016年訪日外客数（推計）

	客数(万人)	構成比(%)	増加率(%)	寄与度(%)
総数	2403.9	100	21.8	21.8
韓国	509.0	21.2	27.2	5.5
中国	637.3	26.5	27.6	7.0
台湾	416.7	17.3	13.3	2.5
香港	183.9	7.7	20.7	1.6
東南アジア	263.3	11.0	21.2	2.3
タイ	90.1	3.7	13.1	0.5
シンガポール	36.2	1.5	17.2	0.3
マレーシア	39.4	1.6	29.1	0.5
インドネシア	27.1	1.1	32.1	0.3
フィリピン	34.8	1.4	29.6	0.4
ベトナム	23.4	1.0	26.1	0.2
インド	12.3	0.5	19.3	0.1
欧米系	295.6	12.3	17.7	2.3
豪州	44.5	1.9	18.4	0.4
米国	124.3	5.2	20.3	1.1
カナダ	27.3	1.1	18	0.2
英国	29.3	1.2	13.2	0.2
フランス	25.3	1.1	18.3	0.2
ドイツ	18.3	0.8	12.7	0.1
イタリア	11.9	0.5	15.6	0.1
ロシア	5.5	0.2	0.8	0.0
スペイン	9.2	0.4	18.9	0.1
その他	98.0	4.1	14.4	0.6

出所：日本政府観光局

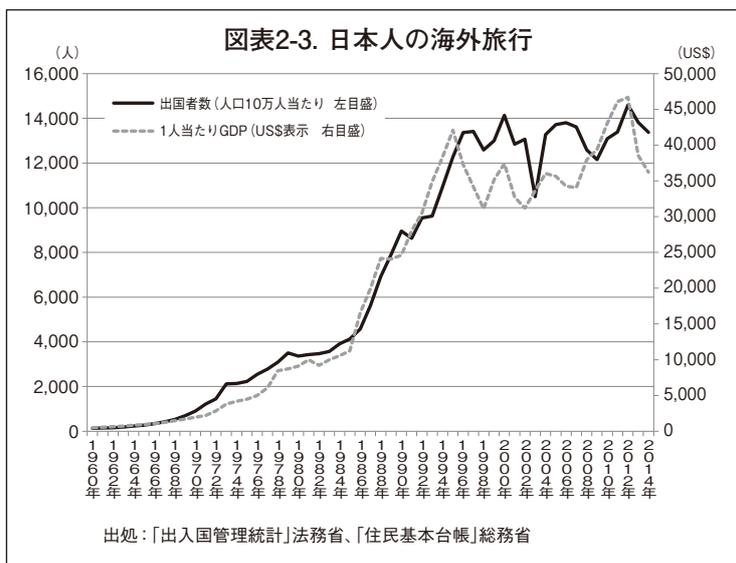
図表2-2. 2016年外国人観光客数（沖縄）

	客数(万人)	構成比(%)	増加率(%)	寄与度(%)
総数	208.2	100	38.7	38.7
韓国	43.1	20.7	44.8	8.9
中国	44.9	21.6	51.5	10.2
台湾	60.7	29.2	27.9	8.8
香港	22.1	10.6	16.5	2.1
その他	37.3	17.9	54.1	8.7

出所：沖縄県入域観光客統計概況（沖縄県観光政策課）

このように、前年は外国人観光客が大幅に増えて、国が目指す観光立国が現実味を増しているが、今後も観光客の増加は見込めるであろうか。それを占ううえで参考にしたいのが、日本の経験である。1960年～2014年の期間について、US \$表示の日本人の1人当たりGDPと出

国者（10万人当たり）を並べてみると（図表2-3参照）、1人当たりGDPと出国者の趨勢がよく重なることが分かる。もしこれが近隣のアジア諸国・地域にも当てはまるのであれば、近隣アジアの経済成長が続く限り訪日客は伸びていくものと期待できる。



4. アジアからのインバウンドの課題

本稿の最後に、アジアからの訪日旅行のいくつかの課題やリスクを指摘したい。

まず一つ目は、よく指摘されることであるが、外国人観光客の訪問地に偏りがみられる。「宿泊旅行統計調査」（国土交通省）から外国人延べ宿泊者（6,528.1万泊、2016年1～11月累計）の都道府県別構成比をみると（図表3-1参照）、東京が全体の25%、大阪と北海道を含めると50%近く、そして上位7都道府県で70%以上を占め、残り40県で30%、その内9県が0.1%となっている。沖縄は好位置につけているが、このような状況ではインバウンドの増加は東京一極集中をさらに強めると言わざるを得ない。最近「爆買い」も収まり、外国人観光客の消費がモノからコトへシフトしていると言われるとおり、地方創生のためには各地方が魅力を磨き、発信し誘客を図ることが求められる。

図表3-1. 都道府県別外国人延べ宿泊者数構成比

単位：%

東京都	大阪府	北海道	京都府	沖縄県	千葉県	福岡県
25.3	14.6	9.3	6.9	6.5	5.0	3.7
愛知県	神奈川県	静岡県	山梨県	長野県	兵庫県	岐阜県
3.3	3.2	2.3	2.0	1.6	1.5	1.4
広島県	大分県	長崎県	石川県	和歌山県	熊本県	鹿児島県
1.2	1.1	1.1	0.9	0.8	0.7	0.7
滋賀県	三重県	香川県	奈良県	岡山県	新潟県	宮崎県
0.7	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.3
栃木県	佐賀県	茨城県	群馬県	富山県	宮城県	埼玉県
0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2
青森県	愛媛県	岩手県	鳥取県	山口県	山形県	福島県
0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
高知県	徳島県	秋田県	島根県	福井県		
0.1	0.1	0.1	0.1	0.1		

出所：「宿泊旅行統計調査」国土交通省

二つ目に、これは課題というよりは中長期的なリスクであるが、東アジア地域の経済成長が鈍化し、海外旅行が頭打ちになる恐れがある。成長率鈍化の1番の要因は、少子高齢化と思われる。「平成26年版 少子化社会対策白書」(内閣府)によると、2012年の合計特殊出生率は韓国(1.3)、台湾(1.27)、タイ(1.29)で、すでに日本(1.41)の水準よりも低くなっている。中国については、最近のデータによれば1.5で、2016年1月に「計画出産法」が改定され子供を2人まで持つことを推奨するようになった¹。

その結果、国連等の人口予測によると(図表1-3参照)、台湾とタイは2025年頃、中国は2030年頃、韓国は2035年頃にピークに達し、その後は人口減少に転じる。日本に多くの観光客を送っている中国、韓国、台湾は現在人口ボーナスを享受しているが、次第に人口オーナス期に移行し経済成長率も鈍化していくことが予想される。今後は、まだ人口増加が続くと予想されるマレーシア、インドネシア、フィリピン等からの誘客を推進する必要がある。

三つ目に、中国に関する政治的リスクである。川上氏(2013)²によると、中国の海外旅行は国务院の直属機関である国家旅遊局(日本語だと観光局)から指定された国营系の旅行業者が、各市・省ごとに送出し業務を行っているとのことである。したがって、政府のコントロール下にあることとなる。それによるリスクが、最近台湾が経験した中国本土からの観光客の急増と激減である。

台湾では2008年3月の総統選挙で親中路線の馬英九が勝利し、中台間の経済・社会交流が拡大した。2008年7月から中国本土から台湾への旅行が解禁され、2009年は97.2万人、2011年は178.4万人、2013年は287.5万人、そして2015年には418.4万に急増し、同年の外国人観光客1,044万人の4割を占めるまでになった。しかし、2016年5月に独立志向の強い民主進歩党(民進党)の蔡英文が政権につくと、中国本土からの観光客は前年同月比で2016年6月は△11.9%、7月が△15%、8月が△32.4%、9月が△37.8%、10月が△44.3%、11月が△43.7%と月を追うごとに激減した³。日本は中国との間で尖閣問題を抱えており、このようなリスクがあることは念頭に入れた方が良い。いずれにしても、偏りなく諸外国から誘客しリスクを分散することが肝要である。

参考資料

1. 大泉啓一郎『消費するアジア』、中央公論新社、2011年
2. 大泉啓一郎『老いてゆくアジア』、中央公論新社、2012年
3. 中曽 宏「アジア経済の過去・現在・未来」、国際セミナー講演、2015年4月24日

¹ 「中国、成長持続へ『二子』解禁」、蔡昉(中国社会科学院副院長)、2016年1月29日、日本経済新聞・朝刊

² 川上桃子「中国人団体観光客ビジネス」の歪んだ構図、2013年7月、IDE-JETROの海外研究員レポート

³ データは台湾観光局より

けいざい 風水

✦ 健康経営って何だ？

「企業は人なり」実践を

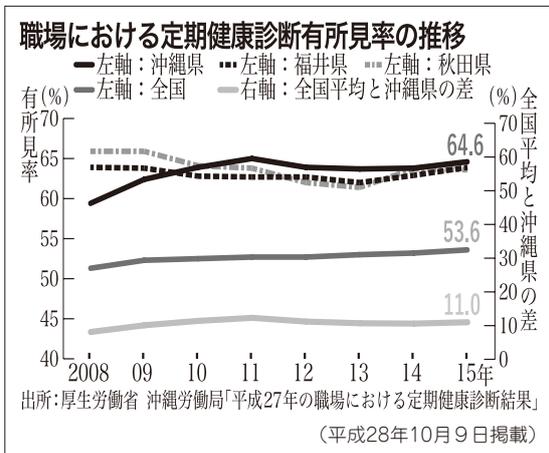
近年「健康経営」が注目されています。健康経営とは、従業員らの健康保持・増進の取り組みが、将来的に企業の収益性を高める投資であるという考えの下、従業員らの健康管理を経営的な視点から考え、戦略的に取り組むことです。

従業員の健康は個人の問題と思われがちですが、実際には、企業にとって無関係とは言い切れません。従業員が心身の健康に支障を来すと、生産性の悪化や事故・不祥事の発生などのリスクが懸念されます。反対に、健康経営を推進することは「従業員の活力向上」「生産性の向上」など組織活性化をもたらし、結果的に「業績」や「企業価値の向上」につながる事が期待されます。

厚生労働省によると、健康診断の項目に異常の所見がある人の割合（有所見率）は、沖縄県は5年連続で全国ワースト1となっており、生活習慣病の要因とされる健診項目の有所見率が高い状況となっています。この現状を一刻も早く改善するためには、県内企業が従業員の心と体の健康を「会社の財産」として認識し、企業として行動に移せるかどうか大きなポイントになると考えられます。

まずは従業員の健康状態を把握し、社内で健康経営について理解を深めつつ「歩数計の配布」や「ノー残業デーの設置」、「社員食堂にヘルシーメニューを設ける」など、できることから取り組んでいくことが重要であると思われます。「企業は人なり」、沖縄の発展を担う「人財」に対する県内企業の意識改革が今、求められています。

（おきぎん経済研究所 研究員 喜瀬真人）



✦ 旅行形態の個人化

商機拡大を期待

仕事柄、県内の観光施設やホテルなどにヒアリングをする機会が多いのですが、最近「観光客の個人化が加速している」という話をよく耳にします。

県が公表した「2015年版 観光要覧」から旅行形態の動向を見ると「フリープラン型バック旅行（パッケージ旅行）」と「個人旅行（ツアーを利用しない個別手配）」の合計は15年度の国内観光客で81.7%となり、自由に行動できる旅行形態が8割超を占め、定着しています。一方、外国人観光客（空路）は、同じ旅行形態の割合が15年度は73.5%と14年度の55.4%から上昇しており、個人化が加速しています。

個人化の背景は、国内観光客では、個人が格安なLCCなどの航空券と宿泊をインターネットで手配する行動パターンの普及や、参加・体験型観光の人気などに見られる観光ニーズの多様化、リピーターの増加などが考えられます。外国人観光客では、SNSやインターネットの口コミサイトなどを通じた幅広い情報収集の浸透や、レンタカー利用の環境整備などが考えられます。

このように、旅行形態の個人化は、観光客個人が自由に見て回るようになると、マーケットの細分化・多様化が進み、定番の観光スポットだけでなくさまざまな地域でビジネスチャンスが広がる事が期待されます。観光業界としても、個人市場を意識したビジネスモデルの開発や、観光コンテンツの付加価値向上などにより、好調な沖縄観光の維持が期待されます。

（おきぎん経済研究所 企画・総務部長 中江 正一郎）

旅行形態の推移 (%)

14年度	9.0	7.9	33.2	49.9
国内観光客				
15年度	10.4	8.0	32.2	49.5
国内観光客				
14年度	10.7	33.8	17.8	37.6
外国人観光客				
15年度	11.8	14.8	31.9	41.6
外国人観光客				

■ 団体旅行 ■ 観光付バック旅行 ■ フリープラン型バック旅行 ■ 個人旅行
 ■ 地域や職場、学校などの団体旅行 ■ 観光つきのパッケージ旅行
 ■ フリープラン型のパッケージ旅行 ■ ツアーは利用していない(個別手配)

出所 沖縄県「2015年版 観光要覧」※外国人観光客は空路
(平成28年10月16日掲載)

◆ 介護保険制度

要支援率高い沖縄

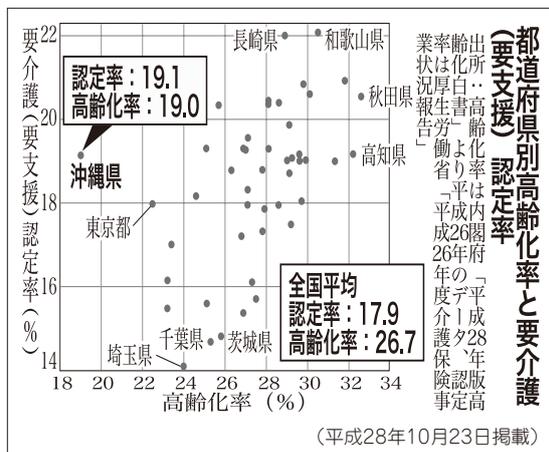
40歳を過ぎると介護保険制度に加入します。老後のことを気にし始める年齢といえます。2000年に始まった介護保険制度は、40歳以上の全ての人が納める保険料と、国・県・市町村からの公費により介護が必要となった人を支援する制度です。被保険者は65歳以上を第1号被保険者、40歳以上65歳未満を第2号被保険者と呼びます。

一般的に65歳以上の高齢者では、加齢による身体上の健康機能の衰えなどから、介護などの支援の必要性が高まります。公的な支援サービスは市町村の「要介護認定」を受け、身体状態に応じて受けることになります。

図は都道府県別の65歳以上の第1号被保険者に占める要介護（要支援）認定者の割合と、高齢化率（総人口に占める65歳以上人口の割合）の散布図です。65歳以上の介護認定率は全国平均の17.9%に対して沖縄は19.1%となっています。22%台の和歌山県や長崎県と比べると低いのですが、14%台の埼玉県、千葉県、茨城県などと比べると高くなっています。認定率と高齢化率には相関関係がありますが、沖縄はこの関係から大きく外れています。全国一低い高齢化率となる一方で、介護サービスを必要とするお年寄りの割合が多いことがうかがえます。

老後を健康で楽しく暮らすためには、日ごろの運動や食生活といった生活の基礎的な面から気を付ける必要があります。まずは体重を1キロ減らすなど、身近な健康管理に取り組まれてはいかがでしょうか。

（おきぎん経済研究所 研究員 奥平 均）



◆ 世界のウチナーンチュ大会

波及効果は20億円

今週「第6回世界のウチナーンチュ大会」が那覇市の沖縄セルラースタジアム那覇をはじめ、県内各地で開催されています。同大会では、世界で活躍する県系人の功績をたたえるとともに、ウチナーネットワークの確立と発展を目指し、これまでにさまざまな取り組みが行われてきました。第5回大会の翌年からはウチナーネットワークを次世代へ継承する原動力として「世界若者ウチナーンチュ大会」も開催されています。

大会開催に伴い、世界のウチナーンチュが南米、北米、アジア、欧州などの世界各地から、ここ沖縄に集結することでさまざまな効果が期待されています。

第5回大会の試算結果などを前提にすると、短期的には県内への滞在効果（消費支出の効果など）に加えて、大会運営などによる各事業者への発注額などにより約12億円の県内支出が見込まれます。さらに県内事業所の受注増や従業員の消費活動から波及する間接的な効果まで含めると、全体としては約20億円の経済波及効果が期待されます。

中長期的な視点では、世界のウチナーンチュとの交流を通してネットワークを発展させ、万国津梁の精神を次世代へ継承することで、双方でのウチナーアイデンティティに対する意識向上につながります。さらに沖縄の魅力の一つであるソフトパワーを国内のみならず海外へも発信し続けることで、文化・経済・教育・スポーツなどの各分野でさらなるウチナーンチュの飛躍が期待されます。

（おきぎん経済研究所 研究員 當銘 栄一）

	開催年月	海外からの参加者数
第1回	1990年 8月23～26日	約2,400人
第2回	1995年 11月16～19日	約3,400人
第3回	2001年 11月1～4日	約4,000人
第4回	2006年 10月12～15日	約4,400人
第5回	2011年 10月13～16日	約5,300人

出所：第6回世界のウチナーンチュ大会ホームページ
（平成28年10月30日掲載）

ゆがふ編集後記

シアトルの旅

沖縄経済同友会（玉城義昭（沖縄銀行頭取）、大嶺満（沖縄電力社長）両代表幹事、会員270人）では、会員の視野向上、海外人脈交流を目的に毎年海外視察を実施していますが、平成28年11月、航空機産業の視察を目的に米国のシアトルへ旅立ちました。

シアトルはご承知の通り、世界の航空機製造メーカーの、ボーイング社の本拠地です。視察の目標はズバリ、世界一の広さ（ギネスブック認定）をもつボーイング社のエバレット工場と、今まさに、アメリカでテストフライトの真っ最中である日本発のジェット旅客機、三菱航空機のMRJの現地視察でした。

まずはボーイング社。シアトル中心部から北へ約50分行くとギネスブックにも登場する巨大な工場が見え、その横にはテストフライト用の滑走路に多くの旅客機群が並びます。厳重なチェックの後ボーイング社のスタッフに案内され、いよいよ工場内へ。ボーイング787のファーストパイヤーである全日空（沖縄支店）様の全面協力を得て事前交渉を頂いており（感謝）、特別待遇のカー트에搭乗しフロアを周遊するという幸運に恵まれました。工場の中は、下から飛行機を見上げているせいもあり、巨大な建造物に多くの作業員が張り付き、まるで建設現場のような不思議な感覚で、その手作り感が印象的でした。また、日本ではすでに退役した、あのジャンボジェットB747が現在でも建造中なのには驚き、あらためて飛行機の息の長さを感じました。ボーイング社の手持ち受注残高はなんと、約12,000機、あのベストセラー機B737型機は、約4,000機の受注残高があるとのこと。まさに航空業界が今後飛躍的に伸びてくという「証拠」を目の当たりにして、頭がフラフラ状態で工場を後にしたのでした。いやはやすごかった、の一言でした。

ボーイング社のエバレット工場を出て、次に一行が向かった先は、モーゼスレイクシティ。三菱航空機のジェット旅客機MRJが、テスト飛行を行っている本拠地です。なんと、バスで4時間、着いたのは夕暮れ時ギリギリ、その分MRJとの出会いは感動的でした。そのなんとも例えようのない美しい姿に一同しばらく放心状態で見入ってしまいました。しっかりとお化粧（塗装）された美しいシルエット、私はこの飛行機はきっと女性だ、と勝手に決めてしまったくらいです。

ご承知の通り、MRJの離陸（運行予定）はかなり遅れているようです。安全面を最重視し、テストにテストを重ねている結果だと思いますが、日本の航空機産業は欧米に50年近く遅れを取っているといわれており、生みの苦しみをいま経験しているのだと思います。この飛行機が無事飛び立ち、量産体勢が整えば、現在ほとんどが欧米製といわれている機内の装備品（さまざまな機材、システム）を徐々にメイドインジャパンに切り替えていくことが視野に入っていきます。航空機産業は、約100万点の部品が必要な、極めて裾野の広い産業であり、今後世界での広がりが約束されている産業なのです。

ガンバレ、日本！

（株）おきぎん経済研究所 代表取締役社長 出村郁雄）