

第2章 沖縄振興開発計画と海洋博

第1節 沖縄をめぐる開発のエピステーメーの登場

(1) 「国益」と「県益」の対立

第1章第1節「全国総合開発計画のまなざしと力学」で見てきたように、復帰直後に決定された沖縄振興開発計画は、62年の全総から69年の新全総へといたる〈国土開発〉の流れをうけている。

ただし、その開発路線の素地は、復帰前にはおおよそとのえられていた。すでに1966（昭和41）年、総理府と通産省は沖縄経済振興懇談会（詳細は後述）を設置して、沖縄財界と本土財界の交流・情報交換を図っていた。69年11月の日米共同声明によって沖縄返還が正式に決定する前後から、本土企業が本格的に沖縄開発へむけて動き出す一方で、下図のように様々な主体によって、復帰後の経済開発の構想が盛んに語られ始める。¹

年 月	発表の主体	沖縄開発に関する主な構想・計画・調査
68年4月	琉球大学経済研究所	沖縄経済開発の基本と展望
69年7月	日本工業立地センター	沖縄工業開発計画基礎調査（総理府委託）
69年9月	昭和同人会	沖縄の総合開発政策
69年9月	民社党	沖縄経済・福祉開発構想
69年10月	総理府	沖縄経済振興の基本構想
69年10月	全日本労働総同盟	沖縄経済開発の課題と同盟の見解
69年11月	沖縄経済開発研究所	沖縄経済の自立にむかって
69年11月	沖縄経営者協会	本土復帰に伴う沖縄経済の問題と緊急対策
69年12月	琉球政府	長期経済開発計画の基本構想案
70年3月	沖縄経済振興懇談会	第5回沖縄経済振興懇談会共同声明
70年3月	日本商工会議所	沖縄経済振興に関する要望
70年4月	日本経済調査協議会	沖縄経済開発の基本方向 要約と提言
70年5月	伊藤善市・坂本二郎ら	沖縄の経済開発（潮新書）
70年9月	琉球政府	長期経済開発計画
71年11月	琉球政府	復帰措置に関する建議書
72年10月	経済企画庁	新全総 第四部 沖縄開発の基本構想
72年12月	沖縄開発庁	沖縄振興開発計画

「開発構想ブーム」とも言えるようなこれら69～70年の構想群が登場した背景には、やはり第1章で見た全総～新全総の〈国土開発〉の潮流が影響していた。そして、これらにおおよそ共通して浮かび上がってきた沖縄開発の軸は、産業基盤（インフラ）の整備、工業化、観光開発である。この方向性が、300ページをこえる琉球政府の長期経済開発計

¹ これらの構想について、詳細は南方同胞援護会編、1970年、沖縄経営者協会の発行誌『経営』69年11月号などを参照されたい。

画（70年9月）へと結実する。これに基づいて復帰後、72年10月31日の閣議決定によって、新全総の中に「第四部 沖縄開発の基本構想」が付け加えられる。復帰後の沖縄が、新全総の開発路線の中に、正式に組み込まれたわけである。そして、それをより具体化した計画として、同年12月に沖縄振興開発計画（以下「沖振計」と表記）が策定された。

このような沖振計までの連続的なプロセスを見てくると、一連の順調な経路をたどったように見える。だがその内実は、非常に複雑な政治的かけひきをはらんでいた。

例えば、これら一連の開発構想が進むなかで、「沖縄の工業化＝企業誘致」という発想が定着しつつあった。そのなかで浮上してきたのは、「本土資本か外資か」という問題であった。すなわち、沖縄進出をめぐる、日米資本間の対立が生じてきていたのである。

琉球政府としては69年の時点で、外資導入には積極的であった。沖縄工業連合会も、地元企業と競合しない米アルミ業界の誘致によって雇用を創出できれば、当時かなり進行していた労働人口の流出に歯止めをかけることができ、アメリカ外資との共存共栄ができると見ていた。在沖縄米人商工会議所の方も、返還後も既得権益を保持しようと、石油・アルミ・電子工業などの立地申請を出した。69年末の時点では、アメリカ資本の申請は106件、約2億3500万ドルにのぼったのに対して、本土資本は110件、約943万ドルにとどまっていた。²

ところが、こうした動きに対してストップをかけたのが、米資本の日本進出を警戒した日本政府・通産省であった。通産省は本土の外資政策を沖縄に適用し、エネルギー・電子工業については外資系を認めず、石油は外資を50%以内とするなどして、アメリカ資本に対して強い規制をかけていったのである。

対照的に琉球政府は、アメリカ外資企業の進出・事業拡大に対しては、かなり歓迎の態度であった。特に、アメリカ最大のアルミ会社アルコアの進出申請については「県益」につながるとして、大いに期待していた。というのも、その時点ではまだ、本土アルミ企業が進出する気配がなかったからでもある。ところが、アルコアの沖縄進出の情報を知った本土アルミ企業5社は、その日本市場参入を警戒して、通産省を通じて圧力をかけた。そして5社は共同出資で、「沖縄アルミ」の設立を決めるに至るのである。こうして69年末ごろからは急激に、沖縄の経済開発においては「本土との一体化」の名のもとに、本土企業の沖縄進出が主軸となっていくのである。

このような急激な流れの変化に対して、シップリー在沖米人商工会議所会頭（ブルーシール社長）はこう言っていた。「日本政府や関連する本土業界が反対しているようだが、考えてほしいのは日本の資本だけでどれだけ沖縄が開発できるかということだ。沖縄へ進出してくる企業に対して“かけ込み”だと反対する意見もあるようだが、日本市場だけを目標としたものではなく、東南アジア諸国への拠点として地理的条件がよいからである。…また、沖縄は米軍の巨大な軍事基地となっているが、那覇軍港の解放など将来は“軍事的なキーストーン”から“経済的なキーストーン”になるだろう。」³

確かにシップリーが言うように、沖縄の地理的条件を活用する場合、軍事的にも経済的にも、アメリカにとってはアジア諸国への拠点となる利点が多い。この見方からすれば

² 福木、1973、p.224。この件についてより詳細は、福木の書を参照されたい。

³ 福木、同上、p.227。強調は多田。

日本の場合は、沖縄の「地理的条件」を活用する利益は、相対的には低い。少なくともアメリカ本土と比べれば、東京であれ沖縄であれ、アジアへの距離にそれほど大きな差はないからである。琉球政府としても、こうしたアジア戦略をもつアメリカ資本によりかかる方が、経済的な比較優位の観点からして、より確実な「県益」につながると考えるのは、自然なことであった。

もっとも、琉球政府がこう考える背景には、沖縄返還に伴って基地雇用員の大量解雇が問題化していたことも、影響している。シップリーの言った「“ 軍事的なキーストーン ” から “ 経済的なキーストーン ” へ」というアメリカ側の都合よい方向転換に、琉球政府が自ら身をゆだねざるをえなかったことがわかる。そしてそれ自体が、沖縄の依然コロニアルな状況を反映している。

ところが、こうした米 - 琉のコロニアルな関係継続の流れに対して割って入ったのが、通産省と本土資本であった。もともとは、米資本が活発な進出の動きを見せるまでは、本土資本の沖縄進出は沈滞していた（これも、琉球政府や沖縄財界人が外資導入による工業化を「県益」として歓迎した一因であった）。だが、沖縄経由での米資本の日本市場進出に脅威を感じるやいなや、通産省と本土資本は「国益」を持ち出して、これを阻止しようとしたのである。その結果、本土側の「国益」と沖縄側の「県益」との対立が生じることになった。そして琉球政府は結局、通産省と本土資本の圧力に押されて、本土資本誘致を主軸とした開発を進めていくことになる。つまり、「県益」は「国益」の中へと包摂されてしまった。そうして琉球政府の長期経済開発計画は、あくまで新全総の枠組みの一環としての性質を強めることになったのである。

ここで興味深いのは、「外資」という外圧に対抗する形で、「国益」や「本土との一体化」といった名目のもとに、ある種のナショナリズムが立ち上がってきた点である。しかもこのナショナリズムは、経済主義と分かちがたく結びついている。そこに、通産省と本土企業が互いに協同し合う理由があった。これによって両者は<開発>の次元で、「沖縄県」という新しい国土空間に対して、ヘゲモニーを発揮していくことになる。

このように 69 年から 70 年にかけては、<開発>という一見中立的な枠組みのもとに、復帰後の沖縄という場所 / 市場をめぐって、日・米・琉それぞれの利益と思惑が錯綜し合っていた。<開発>という大義名分の内実はいくまで恣意的なものであり、その内実をめぐって、象徴的な闘争が行われていたのである。そしてその結果、日本政府と本土企業が優位に立ち、70～72 年の長期経済開発計画～新全総～沖振計という公式の開発計画の路線にも、大きな影響を与えていった。すなわち具体的には、（主に工業化と観光開発に関わる）本土企業の進出と、政府によるインフラの整備が、沖縄開発の主軸となっていたわけである。

（2）沖縄経済振興懇談会と大阪万博へのまなざし

さて、こうした流れのなかで、海洋博はどのような機能を果たしていくのだろうか。注目すべきは、70 年 3 月 19～20 日に大阪で開かれた、第 5 回沖縄経済振興懇談会（以下「沖経懇」と表記）である。前年 11 月の日米共同声明で沖縄返還が決まった後であり、この懇談会は沖縄の経済開発にむけ、かなり重要な実質的意味合いをもっていた。

今村元義は、海洋博の真の推進者が、この沖経懇であったことを指摘している。すでに

70年1月、通産省が沖縄での海洋博開催を検討中であることを明らかにした。これをきっかけに海洋博誘致論が盛り上がり、3月の沖縄懇で海洋博が議題にのぼったのである⁴。66年に総理府と通産省の主導で立ち上げられた沖縄懇だが、復帰後の「青写真を描く」本格的な議論が行われるのは、69～70年、沖縄返還が現実的になってからである。そしてその議論の軸が、本土企業の沖縄進出となる。課題は、本土企業が進出しやすい条件をいかにつくるかであり、その「起爆剤」として、海洋博が構想されようとしていたのである。

第5回沖縄懇には、本土側からは日本商工会議所・経済団体連合会・日本経営者団体連盟・経済同友会・日本貿易会の経済5団体（団長・永野重雄、以下86名）沖縄側からは琉球商工会議所・琉球工業連合会・沖縄経営者協会の経済3団体（団長・国場幸太郎、以下25名）、さらには日本政府から岩倉総理府総務副長官、新全総を作成した下河辺淳・経済企画庁調査官⁵、その他関係官庁担当官、琉球政府から屋良朝苗主席、砂川通産局長などが出席していた。これらのそうそうたるメンバーから、この会の実質的な重要性がうかがえよう。

しかも、この会が行われた日時と場所（3/19・20、大阪）に注意しよう。ほんの数日前の3月14日、大阪で日本万国博覧会が開幕していたのである。大阪へ向けて、第1章で見たような空前絶後の民族大移動が、始まったばかりの段階であった。万博とともに、大阪は一躍脚光を浴び、劇的な変貌をとげようとしていた。まさにそのような場所で、復帰後の沖縄の経済開発、そして海洋博の構想が語られていく。明らかに、大阪万博は海洋博の、大阪開発は沖縄開発の、具体的で直接的なモデルとなっていたのである。

実際、懇談会の日程2日間の後、翌21日には、万国博覧会見学もプログラムに組み込まれていた。沖縄の政界・財界人たちはそこで、松下館・三菱未来館・日立グループ館・富士グループパビリオン・三井グループ館・住友童話館など、（のちに海洋博にも出展することになる）本土資本のパビリオン群も視察することになった。お祭り博覧会の空間のなかで、スペクタクル化された形で示されたこれら本土資本の力は、沖縄の要人たちの眼に、圧倒的な存在感をもって映ったはずである。娯楽的なオブジェとして形象化されたその力は、すぐ目の前にある視覚的・物質的な事実として、示威的な効果を発揮する。本土資本



松下館



三菱未来館

⁴ 今村、1974、p.53-54。ちなみに、沖縄懇は本土と沖縄の財界人から構成され、当初は復帰と同時に解消されることになっていたが、のちに海洋博開催まで存続することになった。

⁵ 下河辺は、本会議で「沖縄の経済開発について」、講演を行った。彼はこの時点ですでに、琉球政府の長期経済開発計画の策定作業にも加わっていた。彼の影響力、そして新全総の影響力の大きさは、ここからも明らかである。

が復帰後の沖縄開発の主演となることを、沖縄側の出席者たちに承認・受容させ、また期待させるには十分なインパクトを、視覚的に与えたであろう。

また企業パビリオン群だけでなく、国際博覧会を開催すること自体への魅力も、沖縄の要人たちは実感した。大阪万博の人気や開発効果を直接まのあたりにして、沖縄でも同じような博覧会を開催できれば、相当の経済効果が見込めるだろうと、現実的な期待を高めたのである。

明治以来、政府がたびたび博覧会を開催し、そこに民間人・企業を参加させるような、博覧会を起爆剤にした政府主導型の殖産興業・産業振興のあり方⁶が、大阪万博でも繰り返されていた。それがさらに復帰後の沖縄にも、海洋博として導入されようとしていたのである。復帰後の沖縄社会の方向づけという意味で、沖縄側の出席者たちが大阪万博を視察した意味は大きい。彼らは大阪万博をまなざすことを通して、復帰後（＝近未来）の沖縄開発をまなざしていたのである。そして繰り返しになるが、その大阪万博の近くで行われた第5回沖縄懇の焦点は、本土企業の沖縄進出であり⁷、海洋博の開催誘致なのであった。

（3）総合的な開発装置としての海洋博

では、懇談会そのものの中では、海洋博についてどのような議論が行われたのだろうか。第5回沖縄懇では本会議の他に、復帰後の沖縄開発に関して 第1次産業、新産業誘致と開発、第3次産業、総合経済開発、既存企業対策、財政・金融、を議題とする、6つの分科会が開かれた。このなかで観光開発は第3分科会に、海洋博は第4分科会に組み入れられていた。そこでまず、第4分科会に注目してみよう。

第4分科会のプログラムは、次のような構成になっていた。

第4分科会（総合経済開発）

1．沖縄経済開発の基本方向

（1）臨海工業地帯の建設

（2）産業開発事業団方式による経済開発

2．復帰記念三大事業

（1）国際海洋開発博覧会開催

（イ）全島（先島を含む）一周道路の整備舗装

（ロ）埋立造成事業

（2）南北文化センターの設立について

（3）原子力発電所の建設

沖縄の総合的な経済開発という大テーマのもとに、経済開発の基本方向と、復帰記念三大事業という二つの議題がセットにされ、後者の中に海洋博が入っていたわけである。

沖縄側の有村喬・那覇商工会議所副会頭は、海洋博の提言にあたってまず、海洋開発が70年代の重要課題となっていること、通産省が沖縄復帰記念と地域開発促進という、二重

⁶ 博覧会の歴史についての詳細は吉見、1992を参照。また、本論第3章も参照。

⁷ もっとも、本土企業の沖縄進出に対しては、懇談会のなかで特に沖縄側から、疑問や心配の声も上がっていた。例えば、第2分科会「新産業誘致と開発」では米外資の参入を認めるべきとの意見が出て、先述の県益と国益の対立が生じていたし、第5分科会「既存企業対策」では、沖縄企業の99.9%を占める中小企業が、本土企業の進出によって打撃を受ける問題への対策が話し合われた。とはいえ、これらの問題があったからこそ、本土企業の進出を円滑に進めるための準備が行われたのだとも言えよう。

の効果を考えて海洋博を構想していること、などの認識から入る。その上で、海洋博推進の理由については、復帰記念や沖縄の歴史的国際性といった要因に加え、次のように言う。

「沖縄は東南アジアと本土の中間に位置する島国であり、亜熱帯特有の美しい自然美のほかに、海洋学者の興味をそそるに十分なサンゴ礁、熱帯魚、海中生物を豊富に有し、特に八重山群島沖の尖閣列島海底には、世界有数の石油資源が埋蔵されているという自然的条件を備えているので、海洋万博の開催には最適であります。」

「アジアに近い」沖縄の地理的な位置や、＜亜熱帯＞特有の自然を前面に押し出し、そこに美的・学術的・経済的な資源性、稀少性を見出している。そしてそれらの諸条件からして、沖縄が海洋博の開催に適している、とするのである。その後、次のように続ける。

「さらに、最も重要な理由としては、海洋万博の開催を契機として本土との交流が一そう緊密に促進され、また社会施設、観光施設が整備充実されるほかに、海洋万博に使用された諸施設は、万博終了後も恒久的に海洋開発研究センターとして、地域経済開発に大きな波及的効果を及ぼすことが考えられます。」⁸

有村が海洋博の沖縄開催を盛んにアピールするのも、やはり海洋博そのものよりも、そこから波及する諸々の開発効果を、最も期待していたからであった。「本土との交流」も、海洋博を契機に促進されると言うが、これは実質的には、本土企業の沖縄進出や観光客の増加のことを指している。インフラも整備されるし、万博の跡地利用も期待できると言う。

沖縄側がこれだけ海洋博の誘致をアピールする背景には、やはり基地経済を脱却し、それに代わる自立経済を確立するという課題があった。だがそれ以外にも有村は、それまでの奄美や小笠原に対する経済援助が、投資額のわりには開発効果が現れていないことへの懸念を語っている。そこで、海洋博によって復帰記念（＝祝祭性）と経済開発（＝実質性）を結び合わせられれば（第3章）より大規模で総合的な開発を行うことが可能になる、と考えたのである。しかもその現実的なモデルとして、オリンピックを開いた東京があり、万博を開いた大阪があった。つまり、沖縄の要人たちにとって海洋博を誘致することは、開発路線として東京や大阪に続くことであり、奄美や小笠原とは別の道をたどろうとすることなのであった。

一方、本土側の福島八朗・三井物産副社長は、沖縄側の発言に対して基本的に賛意を示すコメントのなかで、次のように述べている。

「海洋博覧会の内容を、レジャーを中心にした観光本位にするか、あるいは産業開発本位にするか、一概に断定できかねると存じますが、私の考えとしましては、両方の要素をまあ併用する。ただし、重点の置き方としましては、沖縄経済の長期的、総合的建設の視野からいきまして決めるべきものでありますので、むしろ産業開発面に重点を置いたほうが適当ではないかと考えます。」⁹

この発言は、沖縄開発における海洋博の位置づけを、明確に表現している。海洋博は、単に観光開発のためだけに行われるのではなかった。より包括的・総合的な沖縄の産業開発、経済開発を指向するもので、観光開発もその一環として位置づけられたわけである。この発言者が、まさに海洋博で活躍した総合商社・三井物産の副社長であったことは、非

⁸ 二つの引用とも、沖縄経済振興懇談会、1970a、p.249。強調は多田。

⁹ 同上、p.254-255。

常に興味深い。

先に見たとおり、第4分科会のなかで海洋博の問題は便宜上、議題としては「沖縄経済開発の基本方向」と区別されていた。とはいえ、実際には海洋博それ自体が、沖縄の経済開発に基本的な方向づけをする、開発装置としての役割を与えられていくのであった。だからこそ海洋博は、この分科会のテーマ「総合経済開発」の中に入っていた。海洋博という巨大イベントを通して、本土企業が沖縄に進出するとともに、政府は関連公共事業としてインフラ整備を実施する。その開発規模は巨額で広範囲に及ぶため、まさに総合的な経済開発が実現するとされるのであった。¹⁰

(4) 観光開発・インフラ整備・海洋博

海洋博が観光開発のみに特化するのではなく、より総合的な開発を指向するものとして位置づけられたことがわかった。実際、観光開発は運輸振興とともに、第3分科会(第3次産業)の中に入れられ、海洋博とは別の位置に分類されていた。では、観光開発については沖縄側でどのような議論が行われたのか、これについても見ておくことにしよう。

観光開発について沖縄側からは、渡名喜守定・沖縄観光開発事業団理事長から、詳細な基調報告が行われた。¹¹彼は、復帰後の沖縄開発における観光産業の位置づけについて、次のように述べる。

「いまや復帰が2年後に実現し、基地も当然縮小を予想され、基地関係収入の漸減が事実となって現れようとしている。これに代わりうる産業として、石油関連産業、畜産振興、アルミ工業その他第1次、第2次産業の振興が叫ばれておりますが、これらの産業がいまただちにスタートするとしても、ただちに経済効果を期待することはできず、数年あるいは10数年を要するものと思われる。しかし観光産業は、前に述べましたように開発が進み、諸施策が強力に実現すれば、5年後には観光客50万人、観光収入1億ドル、また10年後には200万人、3億ドルの目標達成も決して不可能ではございません。観光立県こそ沖縄の自立経済達成の唯一の道であると申しても過言ではない。」

復帰を契機とした基地経済からの脱却手段・自立経済の構築手段として、畜産や工業の振興が講じられてはいるが、それらの効果が実際に現れるには時間がかかる。それよりも、すでに開発中の観光に強力な施策を投入した方が、観光客の確実な増加が見込め、即効性があるというのである。そうして彼は、「観光立県」を明確に打ち出した。ただし、この「自立経済達成の唯一の道」を行くためには、何が必要だろうか。

「これを達成するためには、前にも述べましたように、国としての強力な、政治的、財政的援助が必要であり、また沖縄側においても、総合観光施策をすみやかに打ち出し、

¹⁰ 文脈や使われ方は異なるが、第4分科会で産業開発事業団を設立する必要が主張される際にも、次のような形で、万博は地域経済開発にひとつの方向づけを与えている。「沖縄経済の自立的発展を迅速かつ効果的に実現するためには、万国博覧会施設の建設過程にみるように、整合性をともなった総合開発計画に則して、集中的、重点的に経済が離陸するために必要な始発的条件の整備が急務であるからである。」(沖縄経済振興懇談会、1970b、第4分科会、p.5)この発言は、博覧会空間そのものが、地域開発のモデルとなっている事態を、典型的に表している。

¹¹ 69年から総理府主催で3度にわたる沖縄観光会議が開かれ、今後の沖縄観光のビジョンが話し合われたという。その結果、沖縄側からの海其自然美を生かす観光、亜熱帯の気候・自然を資源とする保養観光、平和公園、という3点の観光基本構想にそって、すでに開発が進められている、と述べた。

東洋におけるハワイ、また香港にかわる観光地としての地歩を確立すべきである。そして、観光上プラスになるなら、他県並み扱いではなく、復帰後もある期間特別県とする高度な政治的配慮が必要であり、この点に関し、沖縄経済振興懇談会として、本土政府に強力に働きかけられるよう要望いたします。」¹²

観光立県に必要なのは、本土政府の政治的・財政的援助である。「東洋におけるハワイ」としての地位を確立するために、他県並みどころかそれ以上の政治的配慮を、沖縄懇としても求めていこう、と言うのである。

渡名喜は特に、沖縄本島近海の慶良間諸島がもつ、観光美の魅力を強調する。そこに本土政府や民間大手企業の力を結集し、10年計画で開発して、「世界の慶良間」にしたいと言う。そのためにも、海洋博を慶良間に誘致したい、と述べている。ここを海洋博の拠点にすることによって巨額の投資を呼び込み、景観美のすぐれた沖縄をつくりたい、と考えたのである。(先述したように)総合的な経済開発の装置として位置づけられた海洋博だが、観光開発の個別的な文脈の中でも、やはり重要な起爆剤として考えられていたわけである。

こうした沖縄側の主張をうけて、討論の中で中心的な話題となったのは、インフラ整備の問題であった。児玉忠康・分科会長(日本郵船株式会社会長)は、観光開発をめぐる多くの論点が錯綜している状況に対して、議論の交通整理を図る。そうして、政府の援助を求めるとしても、「いくら政府でも、資金には限度がある」として、参加者たちをたしなめる。そして沖縄としては、特に何に重点を置きたいのかを明確にした方がよい、と言うのである。具体的には、道路・空港・港湾といったインフラストラクチャー(基盤施設)をまず考えるのも、一つの方法だ、と指摘した。

そこに同意して発言したのが、宇都宮寛・運輸省大臣官房観光部計画課課長であった。

「観光問題というのは、直接そのプロパーの観光地施設というものはもちろん重要ですが、観光基盤施設というものをまず充実していく、急がば回れの議論で、そういったものを先に充実したほうが、逆に早道になるということがかなりあるのじゃないかと思われます。」¹³

児玉と宇都宮の発言からは、復帰時の観光開発の焦点が、インフラ整備に集約されていた流れが、よく表れている。特に宇都宮は一見、沖縄側に対してより具体的な選択を促す体裁をとってはいるが、その実、本土政府(運輸省)としてインフラ整備に最も重点を置く方針をアピールした意味合いの方が、大きかったであろう。

実際この時点で、道路・船舶・港湾・空港といった交通の未整備は、沖縄の観光振興にとって最大の障壁となっており、離島地域は特にそうであった。だから、これらのインフラ整備が観光開発にとっても急務となっていたわけだが、ここにおいて、海洋博と観光開発は大いに重なり合ってくる。そもそも海洋博そのものが、数百万人規模の観光客を見込んだ一大観光イベントであり、それらの観光基盤の整備を必要としていた。だからその関連公共事業も、道路をはじめとする交通の整備に最も予算が配分されたのは、必然的な流れであったといえよう。海洋博は、のちの観光リゾートとしての沖縄に必要な諸要素を、先取りして一気に実現するための起爆剤として、機能したのである。確かに、海洋博は観

¹² 二つの引用とも、沖縄経済振興懇談会、1970a、p.188。強調は多田。

¹³ 同上、p.206。強調は多田。

光開発だけでなく、より総合的な経済開発をねらいとするとされていた。しかし、その観点から整備された産業基盤としての交通は、結局は観光にとっても命綱となるのであった。

ここにおいて、前章の最後で抽出した、開発のエピステーメー、(交通における)速度と移動のエピステーメー、観光のエピステーメーという3つのエピステーメーと、それらの起爆剤としての巨大国際イベント・海洋博が、そろって登場している。それらは互いに密接に関わり合いながら、復帰後の沖縄の経済社会のリアリティを、新たに構築しようとしていたのである。

第2節 開発資源としての〈沖縄〉の発見

(1) 長期経済開発計画における〈沖縄〉の自己へのまなざし

以上で見てきた第5回沖縄懇を契機にして、沖縄の開発計画はますます現実味を増して練り上げられていく。同70年9月の長期経済開発計画(琉球政府)~72年10月の新全総への組み込み(経済企画庁)~同年12月の沖縄振興開発計画(沖縄開発庁)という、一連の公式的な開発計画がととのっていくのである(前掲の表参照)。

こうしたプロセスのなかで沖縄振興開発計画と海洋博は、どのように具体的に連動し合っていくのだろうか。だがその前に、これらの公式的な開発計画において、〈沖縄〉そのものがどのように特徴づけられ、方向づけられていくのかについても、先に見ておく必要がある。特に、70年の長期経済開発計画の発表主体は琉球政府である。復帰後の開発にむけて沖縄側は、〈自己〉に対していかなるまなざしを向けていったのだろうか。開発計画という形式のなかで、どのように自らを客体化し、具体的にどういう特徴を前面に押し出していったのだろうか。開発計画に示された沖縄の自己理解・自己定義はまさに、公式上のアイデンティフィケーションそのものであり、その後の沖縄の特徴づけ、方向づけに大きな影響を与えるものであった。そして実際、これに続く本土政府の新全総と沖振計における〈沖縄〉へのまなざしも、この計画に基づいて構築されているのである。

もっとも、この〈沖縄〉の自己へのまなざしは、すでに純粋な「ウチナンチュ」や「県民」のものではありえない。というのも、この計画策定のプロセスではすでに、新全総を作成したキーパーソン・下河辺淳をはじめ、20人もの中央官僚たちが助言指導者として来沖し、色濃い影響を落としていたからである。だから、実際のところ琉球政府は、本土政府による新全総の〈国土開発〉のまなざしを内部に取り込み、その影響のもとに、〈沖縄〉の自己像を作り上げたにすぎない。だがそれが、「県民自ら主体性を持ち、英知と総力を結集して推進」し、「全県民の創造的精神と自覚意識の高揚をはかる」¹⁴べきものとして提示されたところにこそ、本計画の重要性と問題性がある。「県民」の「主体性」の発揮というのはあくまで、新全総の〈開発〉というフレームにはめ込まれた中でのことなのである。そしてこの〈開発〉のエピステーメーが、沖縄のリアリティを全空間的・包括的に覆っていくことになるのであった。

さて、その第1部「基本構想」では「本県の特性」について、次の8項目が挙げられている。

¹⁴ 琉球政府、1970、p.1。

- (1) 地理的条件の有利性
- (2) 自然的条件の有利性
- (3) 進取性と国際性豊かな県民気質
- (4) 豊富な労働力
- (5) 国際交流協力面の優位性
- (6) 豊かな民俗文化
- (7) 台風ひん発の不利性
- (8) 離島群をかかえる不利性¹⁵

これらの諸特性はあくまで、沖縄の「開発の可能性」を確認するために挙げられたものであることに注意しよう。(1)~(6)はポジティブな要素であり、(7)(8)はネガティブな要素である。以下ではキーワードを拾い上げながら、主要な論点を抽出しよう(付録1 参照)。

(1)地理的条件では、「本県」=沖縄が「わが国」=日本の「最南端」にあり、「本土と東南アジア地域とのほぼ中央」にあることが、「南の玄関」としての開発価値をもつことを確認している。「太平洋地域における交通通信の要」、運輸・貿易の基地としての沖縄の開発可能性である。

こうした沖縄の特異な地理的位置は、それこそ歴史的にみれば、太平洋戦争では本土の「防波堤」として活用され、戦後は米軍のアジアにおける拠点として活用されてきた当のものである。しかし、当計画のここでは、そのことには全く言及しない。むしろ、そうしたネガティブな歴史性を断ち切り、純粋な空間的観点からとらえ返すところに特徴がある。そして、交通・通信・運輸・貿易の中継の要所としての<開発>の観点から、<沖縄>の空間を読みかえているのである。開発のエピステーメーは、単に経済開発を行うだけでなく、過去の歴史との連続性を断ち切り、現在から未来にかけて、その地域に新たな文脈と方向性を指示するという、社会開発の機能も合わせもっているのである。

(2)自然的条件では、「本県」が「わが国」における「唯一の亜熱帯地域」であることが自覚されている。その特有の気候を生かした亜熱帯植物や畜産などによって、農業開発の可能性があるとす。また、「南国特有の青い空」「色調豊かな海原」「珊瑚礁」「熱帯魚」などに美的なまなざしが向けられ、これらの「自然景観」が、「国民のレクリエーションの場」として、観光開発に適しているとされる。だが同時に沿岸地域は、埋立地造成や臨海工業立地、また水産業にも適するとされた。

ここでは沖縄の<自然>が、美的なまなざしによって再帰的・自覚的にとらえられている。すでにこのまなざしは、そうした自然環境に包まれて住むような、ヴァナキュラーな生活者の視点からは遠く離れている。<亜熱帯><南国><青い空><青い海><珊瑚礁>などが自覚的・言説的に語られるとき、これらの<自然>はあくまで、開発可能性の観点から、経済的に利用可能な<資源>として、客体的にとらえられているのである。¹⁶そしてその瞬間、これらの<自然>はすでに、ありのままの自然ではなくなっている。

観光開発は、「自然景観」を美的な対象として、人工的に再構成する作業である。<開発>のまなざしとその自然景観に入り込むとき、その空間・風景は開発の<対象=客体>

¹⁵ 琉球政府、1970、同上、p.4-6。

¹⁶ この点についてより詳細には、第4章で再び取り上げる。

として設定され、開発の<主体>からは明確に区別される。開発のエピステーメーはこのように、開発における<主体>と<客体=対象>を、明確に分離する作用をもっているのである。本開発計画においては、琉球政府は暗黙のうちに、沖縄の空間(=国土空間)を県民の身体からひきはがし、コントロールの客体=対象として、加工を施す作業を行おうとしていたのである。

それでは、「県民」に対しては、開発計画のなかでどのようなまなざしが向けられたのだろうか。(3)「進取性と国際性豊かな県民気質」では、「県民気質」なるものが、歴史の引用を通して語られている。15~16世紀の琉球王国時代、アジアにおいて国際貿易のセンター的役割を果たしたことや、20世紀には戦前から他県に先駆けて海外移民を多数送り出し、ハワイなどで新天地を開拓したこと、また今日でも県民の多くがアメリカ人をはじめとする外国人と接触し、国際交流を経験していること¹⁷が挙げられている。これらから「県民の進取、勤勉の気性と温和な気質」や「国際性」を確認し、こうした県民気質を「一大資源」として、「わが国の国際交流協力の場として県土を開発する」際に、「十分に活用発揮」すべきだ、というのである。

ウチナンチュ(=沖縄の人)の「人の温かさ」や「国際性」は、今日でも「県民気質」として取り上げられることが多い。2000年の九州・沖縄サミットでは、明らかにこうしたイメージが、政治的に活用されていた。すでに70年の時点で、本開発計画のなかに、こうした「ウチナンチュ気質」が開発に活用可能な資源として、再帰的に構築されていたのである。

また、そうした県民の人材力は質的にすぐれているだけでなく、量的な面でも、約100万の人口に生産年齢人口が63万人と、豊富な労働力を備えていると指摘するのが(4)である。今後の「技術革新」や「産業開発」に有利な、「高度な人間能力の開発」の条件がととのっていることを指摘している。

このように(3)(4)では、「県民」という<人間>そのものが、開発可能性の観点からまなざされ、「国際性豊かなウチナンチュ」として、新たにその特徴を設定されている。この人的特徴は、(1)の地理的条件で沖縄が国際的な中継地点と設定されたことと、対応づけられている。もちろんそれまでも、ウチナンチュの国際性といったことについては、歴史をもち出すことによって繰り返し語られてきた。だがここでは、新全総の<国土開発>の路線のなかに、そうした「県民気質」が組み込まれたことにこそ、新しさがある。この開発のエピステーメーにおいては、<県民=人間>そのものが、<資源>として客体=対象化されていく。結局、沖縄の地理的位置も自然も人間も、国土(=県土)の経済的な開発に貢献するファクターとして、<開発>のまなざしによってコロニー化され、総動員させられていくのである。

(5)の国際交流協力面では、具体的には熱帯農業研究センター、パイロット訓練飛行場、国際会議場、青年訓練センター、熱帯医学、海洋開発の研究機関などの設置が語られている。これらの施設は、(1)(2)の地理的・自然的有利性を、技術的・文化的に活用しようとするものである。すなわち、「アジア」「太平洋」「海洋」という沖縄の地理的位置や、「亜熱帯」という気候条件を明確なテーマとして打ち出しながら、沖縄が「国際交流」の拠点

¹⁷ これはもちろん米軍統治によるものだが、そのことについては一切ふれていない。

となることを、物質的に具現化しようとするものである。(3)では人材によって国際交流への貢献を示そうとしたのと、平行な動きである。こうした沖縄特有のテーマ群を、ハコモノ施設において物質的に体现することは、＜沖縄＞イメージを物質的に客体化・実体化する、象徴的／物質的な錬金術としての側面をもっている。

さて、以上のような沖縄特有とされる地理・自然・人材・施設に、より具体的な内実を与えるものは何だろうか。それは、＜文化＞である。(6)では、沖縄固有の「豊かな民俗文化」が称揚される。「沖縄の風土と歴史は、独特の文化財、民芸、舞踊、民謡などの民俗文化を産み出し、島嶼文化を形成するなど豊かな人文資源を有している。これらは観光および学究面において大きな魅力ある資源である。」

だがこれも開発可能性の観点から、生活のなかで「生きられる文化」から、観賞や研究のために「見せる文化」「見られる文化」への変質を迫っていることに注意しよう。「魅力ある資源」として、やはり＜開発＞のまなざしによってコロニー化されるとき、＜文化＞は生活者に根付いた身体感覚からはぎとられて、博物館的な空間の中に客体化され、スペクタクル化される。そして諸々の＜民俗文化＞は、観光客や研究者のまなざしに視覚的な満足を与えるような、＜沖縄らしさ＞の演出装置の一つと化すのである。

以上が、開発可能性の観点から活用できる、沖縄県がもつ長所とされた。一方、(7)台風による被害の多さと、(8)離島群における距離の隔たりは、沖縄県の不利な特徴として挙げられた。しかしこれらの特徴も、まさに交通や電気・水道などの生活環境（インフラ）を整備・充実させることによって、克服できるとした。すなわち、長所が開発可能性としてまなざされたのに対して、短所は開発を必要とする条件としてまなざされた。それによって、むしろ＜開発＞を積極的に正当化する諸要因として、位置づけられたわけである。

以上を整理すると、(1)地理、(2)自然、(3)人材、(4)労働力、(5)施設、(6)文化、(7)台風、(8)離島、といった沖縄の諸特性が、＜開発＞の可能性や必要性の観点から、新たに枠づけられた。こうした琉球政府による＜沖縄＞の自己像の確立はそれ自体、新全総の＜国土開発＞のまなざしによって媒介されていた。これらの一見自明な＜沖縄＞の諸特性は、開発のエピステーメーに適合的な形へとコロニー化され、パッケージ化されていくことになる。

ところで、経済学者・宮本憲一はこの長期経済開発計画を、無批判に本土の拠点開発方式を後追いしているとして、手厳しく批判した。本計画に対して彼は、大田昌秀の言う「沖縄の心」(＝平和・人権・自治)を引用し、この「沖縄の心」に立脚して、より地方自治の原則に基づいた開発を行うべきであると主張した。その具体的提案として彼は、久場政彦琉球大学教授と共同で、「沖縄経済開発の原則」を発表した。¹⁸

さしあたりここでは、彼の主張の具体的な内容にはふれないが、ここで興味深いのは、琉球政府が新全総の＜国土開発＞のまなざしに身をゆだねる形で、開発計画を立てたのに対して、本土研究者の宮本の方が、逆に「沖縄の心」を強調して、内発的發展論を主張したことである。両者の＜沖縄 - 本土＞関係においては、立つ位置と主張との間に、ベクトル上のねじれが生じていた。だが、こうした本土研究者の熱いまなざしとは別のところで、

¹⁸ 『世界』70年6月号、岩波書店、p.178-200。また宮本編、1979、p.33-42や、宮本、1973、1989なども参照。また「沖縄の心」については、大田、1972などを参照されたい。宮本は、本土では拠点開発方式が明らかに失敗している事実が、沖縄では十分に認識されていないことを知り、沖縄に積極的な介入を試みたが、結局こうした開発路線を変えることはできなかった。

琉球政府としては、財政や時間の面で余裕がなかった事情が大きくはたらいていた。だから、新全総路線への経済的同化という選択以外には、道が見えなくなっていたのである。

もっとも、屋良朝苗・琉球政府主席は、71年11月の『復帰措置に関する建議書』で、いったんは軌道修正を試みた。本土政府の復帰政策に違和感を表し、先の開発計画の基本的修正を主張したのである。これに対して宮本は、「復帰政策のあるべき道を明確に示した歴史的建白書」として、高く評価した。¹⁹しかし、「時すでにおそし」であった。この建議書の意志は充分にくみとられず、結局、新全総～沖振計の開発路線は、ほぼ予定通り推進されていくのである。

(2) 新全総のなかの〈沖縄〉

以上の長期経済開発計画を基礎にして、72年の沖縄復帰後、新全総のなかに「第四部 沖縄開発の基本構想」が付け加えられる(付録2)。新全総は、全国土を7ブロックに分けていたが(第1章) 沖縄は独立した8番目のブロックとして、新たに位置づけられた。新全総において、沖縄は全国土のなかでどのような位置づけを与えられたのだろうか。その一部、「沖縄の全国における位置づけと開発の基本方向」という見出しの箇所を引用してみよう。²⁰

「沖縄の全国における位置付けと開発の基本方向

沖縄は第二次世界大戦の太平洋地域における最後にして最大の激戦地となり、沖縄県民は言語に絶する悲惨な犠牲を払い、しかも戦後、長期にわたる本土との隔絶が続いた。

このような特殊な環境のもとにおいて、沖縄は、県民の主体的な努力によって、一応の発展を遂げてきたが、壊滅的な戦禍と長期にわたる本土との隔絶、地方財政のぜい弱性、社会資本整備の立ち遅れ、広大な軍事基地の存在、多くの島しょに分散した地形、台風常襲地帯であること等の諸要因によって今日までその発展に多くの制約を受け、本土との間に著しい格差を生ずるとともに、基地経済に依存した不安定な経済体質を形成するにいたった。」

この箇所ではまず冒頭で、沖縄戦への歴史認識に立ち返っている。「太平洋地域における最後にして最大の激戦地」としての沖縄である。県民は「悲惨な犠牲」を払った上に、戦後も本土との隔絶が続き、広大な軍事基地や島しょ性、台風などの諸要因のために発展が遅れ、本土との間に大きな格差が生じたことを指摘している。

ところがここで、次の段落から大きくロジックが変わることに注意しよう。

「一方、沖縄は、わが国の最南端にあって、本土と東南アジア諸国とのほぼ中央に位置し、国際交流において有利な地理的条件を有している。また、大小70余の島しょと南北400キロメートル東西1,000キロメートルに及ぶ広大な海域からなるわが国唯一の亜熱帯海洋地域であって、豊かな太陽エネルギー、豊富な海洋資源、多彩な観光資源等の自然的条件に恵まれている。」

冒頭の「一方、」という接続詞は、沖縄の暗い歴史的過去から目を転じ、その独特の地

¹⁹ 宮本、1979、p.41。

²⁰ 以下の引用は、経済企画庁編、1973『新全国総合開発計画(増補)』、p.80-81。強調は多田。

理的・自然的諸条件のポジティブな面へと、視点を切り替える機能を果たしている。沖縄の歴史的な負の側面が断ち切れ、それに代わる形で沖縄の自然の諸条件が、開発の<資源>として注目されているのである。こうした歴史的様相から空間的様相への視点の移行は、先の長期経済開発計画にも見られたロジック〔(1)と(2)〕である。新全総における開発のエピステーメーは明らかに、過去のネガティブな<戦争><基地>から、現在～未来のポジティブな<開発>へと、沖縄において中心的・支配的な座を占めてきたリアリティに対して、読みかえと更新を行おうとする意志を含んでいたのである。

もっとも、復帰後も、沖縄における基地のリアリティやそれに対する日本政府の態度は、基本的にはなんら変わることがない。だが、少なくとも経済企画庁によるこの新全総のなかでは、軍事政策については一切言及せずに、沖縄に対して、純粋な<開発>のまなざしへと特化・専門化していくことこそが重要なのであった。新全総は、後の箇所でこう言う。

「これらのすぐれた特性を十分に生かすことによって、自立的発展の基礎条件を整備し、基地経済からの脱却を図り、平和経済への移行を積極的に推進しなければならない。」

この言明は、米軍統治時代に主流であった基地依存経済を脱却し、それに代わる方向性として、新全総に基づく開発路線によって、沖縄の「自立的発展」を目指そうとしたのである。しかも、その方向性が「平和経済」と名付けられている。ここで<開発>は、<平和>と結びつけられることによって、いっそうの正当性を与えられる。新全総の沖縄への導入が、「基地経済からの脱却」という課題とリンクさせられているのである。

とはいえ、この場合の「基地経済からの脱却」とは、実は基地そのものの温存（および基地問題の隠蔽）とも両立しうるものであった。つまり国策上、基地そのものからは脱却できない。しかし、だからこそ基地のリアリティとはまた別のところに、もうひとつのリアリティを立ち上げる必要があった。それが<開発>である。すなわち、基地そのものではなく「基地経済」から脱却するために、新しい経済の<開発>が行われたのである。以後、沖縄の空間のなかで、基地と開発が互いにフェンスを隔てて、それぞれのパラレルワールドを構成していく。そういうリアリティの二重性が、立ち上がっていったのである。沖縄においては、新全総の<開発>の知は、そうした独特の機能をも果たしていくのであった。

さて、一つ前の引用に戻ることにしよう。「わが国の最南端」「本土と東南アジア諸国とのほぼ中央」「広大な海域」といった空間的位置に照準を定め、その位置が「国際交流に有利な地理的条件」をもつという。また、「亜熱帯」特有の自然的条件に、資源性・稀少性を見出している。つまりこのあたりは、先の長期経済開発計画で琉球政府が列挙した<沖縄>の自己認識を、そのまま引き継いで使っているのである。

ところで、復帰時に沖縄が新全総の中に組み込まれるとき、九州ブロックの中に入るのではなく、独立した8番目のブロックとして、沖縄ブロックが創設された。これは、もし福岡を中核都市とする九州ブロックの中に入れば、沖縄ははるか南の辺境としての配置に置かれてしまい、それは沖縄にとって不利益が大きくなるという、空間配置の政治学がはたらいっていたのである。沖縄ブロックが独立して立ち上げられるためには、<日本の最南端><貿易の中継点><国際交流の結節点><広大な海域><亜熱帯>などの特徴を強調することによって、「日本の中でも独特の個性をもつ地域」として、他ブロックとの差異化・個性化を図っていく必要があった。

しかもこの差異化・個性化はあくまで、＜国土空間＞という均質的・抽象的な、日本のナショナルな空間の中へと沖縄が再編制され、統合されていくプロセスを前提とするものであった。新全総のもとでの＜開発＞は、このようなナショナルな統合を、経済的に実現する機能を果たしていた。だから沖縄ブロックの差異化・個性化も、あくまでナショナルな観点から意義のあるような、開発可能性という視点を求められていくのである。沖縄の＜自然＞＜亜熱帯＞、そして＜海＞も、そうした視点から＜国土＞として再帰的にとらえられ、＜開発＞の対象として位置づけられていった。

それでは、「沖縄県民」(＝国民)に対しては、新全総はどのようなまなざしを向けたのだろうか。

「さらに、過去、数度にわたる困難な歴史的試練に耐えつつ、つねに新たな発展を遂げてきた沖縄県民の積極的かつ創造性豊かな気風と、そのもとに培われてきた文化はその恵まれた自然環境と一体となって、沖縄の魅力ある特性を形成している。」

「沖縄県民」の「気風」や「文化」が、「自然環境」と一体となって、沖縄の特性を形成しているという。これも、長期経済開発計画の視点〔(3)と(6)〕をそのまま使っている。県民が過去の歴史的試練に耐えてきたことを、「気風」に帰する点は大いに疑問の残るところだが、ともかくそうした「気風」をも人的資源として、沖縄の開発可能性の観点からとらえ、＜国民＞としての再編制を図っていることになる。

さて、それでは具体的に、新全総は沖縄ブロックに対して、いかなる開発を実施しようとしたのだろうか。基地経済から脱却し、平和経済・自立的発展を進めるために、どのような開発を目指したのだろうか。その主要な手段はやはり、新全総の根幹をなすネットワーク形成、すなわち交通・通信網の整備であった。

「沖縄開発の基本方向を踏まえ、その積極的な開発を進めるためには、まず、本土の7大都市圏と沖縄を相互に結び、さらに、沖縄を経て東南アジアをはじめ広く海外諸国に至る新たな航空、海運、通信のネットワークを整備する必要がある。」

新全総は、日本列島全体が一つの都市のようになるよう、東京を中心に7大中核都市を結ぶルートを、先行的に整備してきた(第1章)。ここに沖縄が組み込まれたため、「まず、本土の7大都市圏と沖縄を相互に結ぶ」という発想につながった。重視されたのは必然的に、空と海の交通である。また、「日本の南の玄関」として特徴づけられた沖縄は、海外へのネットワークの整備も視野に入れられた。

一方、県内の交通は、本島と主要島(宮古島・石垣島)、主要島と離島を結ぶ交通体系や、本島の南北を結ぶ道路の整備が、先行課題とされた。²¹交通の整備の詳細については後述することにして、ここでは、ネットワーク形成という新全総の基本姿勢が、沖縄でも貫かれたことを確認しておくことにしよう。

(3) 沖縄振興開発計画における全体性の確保：＜知＞の権力装置

以上の新全総・沖縄版(72年10月)に続いて、また沖縄振興開発特別措置法に基づく形で、沖縄振興開発計画(同12月、以下「沖振計」)が策定された。計画の期間は、1972

²¹ 戦後の沖縄にはなかった鉄軌道の導入については特にふれられず、「新しい交通システムの導入についても検討する。」と述べられるにとどまった。

～81年度の10ヵ年と定められていた。²²

沖振計も新全総第四部と同様、長期経済開発計画に基づいて作られており、全体的な特徴はほぼ重なっている。その内容は、次の11の項目に分けられている（カッコ内は具体的内容）。

- 第1 基本方針
- 第2 交通通信体系の整備（空港・港湾・船舶・道路・通信）
- 第3 水資源の開発およびエネルギーの確保（水資源・電力・ガス）
- 第4 生活環境施設等の整備（住宅・水道・下水道・廃棄物処理施設・公園緑地・市街地開発・流通施設・消防・救急・消費者保護）
- 第5 社会福祉の拡充と保健医療の確保（各福祉施設・病院・医療従事者養成・衛生）
- 第6 教育および文化の振興（各学校・社会教育・健康増進・文化財保護・芸術振興）
- 第7 自然環境と国土の保全および公害防止
- 第8 産業の振興開発（農業・林業・水産業・建設業・鉱工業・中小企業・商業・貿易・運輸交通業・臨空港産業）
- 第9 余暇生活の充実と観光の開発（詳細は後述）
- 第10 職業の安定と労働福祉の向上（就職・再就職支援・労働福祉）
- 第11 離島の振興²³

第1の「基本方針」では、本開発計画の目標が掲げられている。「本土との格差是正」、「全域にわたる国民的標準の確保」、「地域特性の活用による自立的発展の基礎条件の整備」、「平和で明るい豊かな沖縄県の実現」である。

「本土との格差是正」「国民的標準の確保」と言うとき、沖振計は明らかに、沖縄の中に一つの尺度を持ち込んでいる。沖縄や県民が到達すべき標準点があり、<本土>や他の<国民>においてはそれがすでに達成されている、とする暗黙の見方が導入されているのである。これこそ、沖縄における開発のエピステーメの作用である。外在的に設定された標準点に到達することは、無条件に良いことだとされると同時に、そこに到達していない<沖縄>は「低開発地域」であるとして、数量的な尺度で測定される。そして、その沖縄に積極的に<開発>を加えることが、正統性をもって承認されるのである。

こうした開発のエピステーメが、一見政治性やイデオロギー性に関与せず、純粋に技術的・経済的な、生活や産業の基盤づくりを行うものであるかのような、自明性にはたつきかけてくる<知>であることに注意しよう。しかし、<開発>は明らかにそれ自体、政治性をおびた幻想である。この幻想は、インフラ整備や経済効果という物質的な現実と直結することによって、現実のなかに根を張っていく。そしてそれによって、社会を新しい一定の方向へと向け変え、形作っていくのである。沖振計は、復帰後の沖縄のなかに<開発>の幻想を持ち込み、目指すべき「標準」へと沖縄社会を走らせ、型の中にはめ込んでいくような、<知>の権力装置として作動していったのである。

²² 引き続いて82年に第2次沖縄振興開発計画、92年に第3次沖縄振興開発計画が策定され、さらに2002年には第4次に当たる沖縄振興計画が策定された。これらの内容は基本的に、第1次の路線を踏襲し、発展させたものとなっている。

²³ これらの内容は、沖縄産業経済新聞社、1973や沖縄振興開発特別措置法研究会編、1974などに掲載されている。

さて、先の 11 項目に戻ろう。これらを通覧すると、実に多岐にわたる、包括的な開発計画であることがわかる。これは、「全域にわたる国民的標準の確保」が計画の目標とされたことと、対応している。あらゆる領域に、本土化・標準化という〈開発〉のまなざしが向けられていたのである。

中でも、特に重点を置かれているのがインフラ、すなわち生活・産業基盤の整備である。第 2～第 6 がこれに当たると言えよう。特に、第 5 の病院・福祉施設と第 6 の学校の整備の意味合いは大きい。「本土並み」に学校や病院を整備していくことは、沖縄社会に学校化や医療化を押し進め、それらを全国の標準まで到達させようとする事だからである。そしてこれらの流れは、「(学校や病院は必要だから) 良いことだ」という視点では回収しきれない負の側面も持ち合わせている。

ここで我々は、イヴァン・イリイチの視点を借りながら、考察を深めていくことができる。²⁴すなわち、学校化とは、人間の「知る」「考える」営みのありようを、教育サービスにゆだねることであり、医療化とは、人間の身体・健康・生命のありようを、医療サービスにゆだねることである。だが、教育や医療は、単に技術的にサービスを提供するだけではない。教育は人間の〈知〉を、医療は人間の〈健康〉を、外在的に規定する機能をも果たしている。つまり、学校教育は学習の達成度を、客観的・外在的に定義する。そして、試験や成績を通じて、サービス受益者が「健全な」水準を満たしているかどうかを測定する。一方、医療は人間の健康状態を、客観的・外在的に定義する。そして、診断や治療を通じて、サービス受益者が「健全な」水準を満たしているかどうかを測定する。教育も医療も、人間を〈知〉や〈健康〉におけるサービスの消費者へと変換することによって、一定のコントロールのもとに置く側面をもっているのである。

そして、両者が人々の生活の中に深く浸透するにつれて、人々の教育・医療のサービスへの依存度は高まっていく。「まずニーズありき」というよりも、教育や医療の制度が、「ニーズ」そのものを創り出していく事態である。だから、教育を受ければ受けるほど、自分で考える力を失ったり、医療が人間の内在的な自然治癒力を弱め、かえって病気にかかりやすくなったりするような、逆説的な事態も生じるのである。

さて、沖縄振興開発計画が全域的な「国民的標準の確保」を目指していたことは、先に見た。沖振計は沖縄社会の中に、「本土並み」「国民的標準」という一つの尺度を持ち込み、その達成を図るプログラムであった。そして、第 5・第 6 項目における医療と教育の「本土並み」の実現は、県民の〈身体〉や〈知〉という基底的な面から、これを押し進める役割を果たすものであったと言えよう。

これらに支えられながら、沖振計が全域的・包括的な〈開発〉を実施していくとき、県民を待っていたのは、より包括的・全空間的なサービス化社会の進行であった。交通・エネルギー・上下水道・医療・福祉・教育などの各種インフラが整備されていくなかで、県民は自明性のもとに、それらのサービスの〈消費者〉として囲い込まれていく。各種サービスによって県民は「ニーズ」を充たされると同時に、そのニーズを一定の方向にコント

²⁴ イリイチの議論については、Illich, 1973=1989, 1976=1979, 1999、山本、1984などを参照。特に開発論に関しては、Sachs(ed.), 1992=1996も参照。またイリイチは、沖縄でシンポジウムを行い、沖縄の平和問題について語ったこともある。この模様については、フォーラム・人類の希望編、1984を参照。

ロールされ、管理されていく受動的な存在となっていくのである。

その意味では、沖振計においてインフラ整備が高いウェイトを占めていたことも、新たな観点から理解できる。大規模な公共投資によって整備されたインフラは、復帰後の沖縄に包括的・全空間的なサービス化社会を導入した。それによって、「本土並み」の名のもとに、沖縄の〈国土〉と〈国民〉は新たに規格化され、再編制されていく。全空間的でシステムの管理・統治が、実現していくのである。

ところでイリイチは、学校・医療と並列させる形で、交通の問題についても論じている。その議論は、新全総～沖振計のインフラ整備の中でも交通、特に道路が重視されていた事情を考えるためのヒントになる。道路整備とモータリゼーションが進められるとき、そこに生じているのは、輸送化・速度化という、学校化や医療化と並ぶ事態である。すなわち、自動車を運転するとき、我々は一見能動的に車を動かしているような感覚をもつが、実はそれによって、交通サービスを受けているのである。A地点からB地点まで、もし自分の足で歩いた場合にかかる時間を、交通サービスによって買っているのだと、考えることができる。自家用車やバス・タクシーで空間を移動するとき、我々は速度のサービスを受けているのである。これによって空間移動にも、「この区間の移動時間は約～分」というような、一定の尺度が持ち込まれる。そして、その達成すべき時間的な指標との関わりのなかで、空間が表象される。その結果、人々のメンタル・マップ（意識地図）は、大きく書きかえられていく。

沖振計によって、猛烈な勢いで沖縄本島に主要道路が張りめぐらされ、各離島に一周道路が整備されていくことは、それ自体が交通サービスとして、サービス化社会の導入の一環をなしていたのである（道路整備の詳細は後述）。県民は半ば強制的に、そうした新しい交通サービスの体系への対応・加入を余儀なくされていった。これは、沖縄への体系的な空間管理の導入でもあった。沖振計における道路整備は、復帰後の沖縄における〈国土〉と〈国民〉の再編（第1章）を、技術的になしとげる作業でもあったのである。

もっとも、第6章で見るように、こうした大規模な道路整備の公共事業は、同時に大規模な環境破壊を産み出し、交通事故の増加も相まって、猛烈な県民世論の反発や違和感を呼び起こすことになる。だが、そうした県民感情とは裏腹に、長期的なスパンで見れば、鉄道体系のない沖縄の中に、道路社会・車社会は着実に浸透していった。78年7月30日、右側通行から左側通行への車線変更は、日付をとって「ナナサンマル」と呼ばれている。ナナサンマルは、道路上のナショナルな標準化・規格統一を全空間的になしとげた点で、最後の復帰イベントであり、沖振計による〈国土〉と〈国民〉の再編の一環でもあったと言える。開発のエピステーメーは、道路整備においては速度と移動のエピステーメーと連動しながら（後述）、自明性のもとに、着実に沖縄社会のなかに根を下ろしていったのである。

（4）沖振計における観光と海洋博の位置づけ：〈亜熱帯〉のテーマパーク

さて、以上のような特質をもつ沖振計のなかで、観光と海洋博は、どのような位置づけを与えられていくのだろうか。観光と海洋博は、第9「余暇生活の充実と観光の開発」のなかで取り上げられている。（高度成長をとげた）日本における所得水準の向上、余暇の増大に伴って、スポーツ・レクリエーション・観光の需要が急増している。これに対応した

観光開発を進めていこうというのが、この項目である。ここでは明らかに、本土の側からの<沖縄>への観光のまなざしが、前提されている。観光のまなざしから見た場合の、日本における沖縄の位置づけは、次のようになされている。

「沖縄県は、40万平方キロメートルの広大な海域に散在する多数の島しょからなっているわが国唯一の亜熱帯海洋地域であることから、その地理的・自然的条件を生かし、国民的な保健休養および観光レクリエーション地域として開発整備をすすめる。」

長期経済開発計画で沖縄が自己定義した特徴が、沖振計における観光開発の文脈のなかでも、このように表れてきている。広大な「わが国唯一の亜熱帯海洋地域」であるという地理的・自然的条件が、観光の文脈では美的・視覚的な次元で、資源として活用されようとしているのである。

観光に関するゾーニングも行われた。本島の中南部圏は、都市環境の創出を前提に、「都市的、文化的観光レクリエーション」が主体とされた。北部圏は、海洋博の開催を契機に、本部半島一帯を「海洋性リゾート地域」として建設・整備することになった。また、離島地域の宮古圏・八重山圏は、「自然中心型のレクリエーション地域」として、合理的な施設配置を行うことになった。沖縄の<国土空間>が、美的再帰性（第4章）によってとらえられ、包み込まれ、区域ごとに「自然」「海洋」「文化」といったテーマを割り当てられていく。これらは、美的・視覚的な次元における、<国土空間>の再編製の具体的な様相である。新全総の第8ブロックとしての沖縄は、<亜熱帯><海洋地域>としての個性化・差異化を、ビジュアル的にも求められていくのである。

次に、個別的・具体的に挙げられた観光開発の内容は、次のとおりである（詳細は付録3を参照）。

- 1 自然環境および伝統文化の保全と利用
- 2 沖縄国際海洋博覧会の開催と海洋開発
- 3 都市的、文化的施設の整備
- 4 受け入れ体制の整備

1では、自然環境をあくまで観光の<資源>とする観点から、「保護と利用の促進」が図られている。特に景勝地は、「自然公園の管理体制を強化」して、「自然資源の保護」につとめつつ、それを生かして、海洋性レクリエーション基地や亜熱帯植物園などを建設するという。また、「緑の少ない県土の美化をはかるため、全県緑化を積極的に推進する」ことも、盛り込まれている。

また、自然環境とセットで保全と利用を図られるのが、伝統文化である。沖縄固有の伝統民俗芸能や民芸品の保護育成や、博物館・郷土館・物産館・文化村などの整備・拡充が、観光開発の観点から構想された。

観光開発の枠組みの中で、<自然><海><亜熱帯><植物><緑><伝統><文化><歴史>といった、一見「もともとある」自明性をまとったカテゴリーが、自覚的・再帰的にまなざしを向けられ、テーマ化されていく。それらは人工的に手を加えられ、それ自体<環境>の一部として演出されていくとき、博物館的な空間のなかにコロニー化され、パッケージ化されていくのである。こうした観光開発は、美的・視覚的な次元で、沖縄の空間全体を<亜熱帯>のテーマパークへと作りかえていく作業である。

新全総～沖振計の開発のエピステーメーによって、包括的・全空間的な<国土>と<国

民>の再編制が進むなかで、教育は<知>の次元から、医療は<身体>の次元から、これを支えていった。同様に観光開発は、これを<美>の次元から支えていったのである。一定のコンセプトのもとにテーマパーク化された沖縄の空間は、「わが国の中でも独特な亜熱帯地域」として、個性化・差異化されながらも、同時に抽象的で均質的な<国土空間>の中へと包摂され、管理されていく。それが美的・視覚的な次元でなしとげられることは、空間の景観と、観光客の視覚に対して自明性のもとにはたらきかける、シンボリックな力をもっているのである。このように観光開発においては、開発のエピステーメーが観光のエピステーメー（詳細は第7章で後述）と連動しながら、沖縄の空間的リアリティを一定の方向へと形作っていったのである。

さて、次に項目の2では、「沖縄国際海洋博覧会の開催と海洋開発」が掲げられている。沖振計のなかで、ここが海洋博について詳しく言及している箇所なので、引用してみよう。

「昭和50年に本部半島で開催される海をテーマとした国際海洋博覧会は、沖縄開発に一つの契機を与えるものである。すなわち、この国際海洋博覧会は、国際交流の場の形成・観光の振興および海洋開発等を推進するうえで、大きな力となるばかりでなく、北部広域生活圏における社会開発基盤整備および産業基盤整備の起動力となるものである。」

やはり海洋博は、沖縄開発の重要な契機と考えられていた。国際交流・観光振興・海洋開発の推進力となるだけでなく、本島北部地域のインフラ整備の起動力としても、期待されていたのである。

「したがって、交通通信体系の整備をはじめ、公園、上下水道等の生活環境施設、医療、衛生施設等関連の公共事業を早急かつ総合的に実施する必要がある。

また、沖縄国際海洋博覧会を契機に会場施設を一つの中核として本部半島に国際的なリゾート・ゾーンを形成し、沖縄の観光開発の拠点とするとともに、海洋開発研究など各種の研究教育の場として活用をはかる。」

新全総の主題である「交通通信体系の整備」をはじめ、インフラ整備の公共事業を円滑かつ集中的に進めるための開発装置として、海洋博は効果的な巨大イベントだったのである。また、会場の跡地利用を中心に本部半島をリゾート・ゾーンとするという、本島北部地域のゾーニングにおいても、海洋博は中心的な役割を果たしていたわけである。観光開発において、沖縄のリゾート化、<亜熱帯><海>のテーマパーク化が進められていく際に、海洋博の博覧会空間はまさに、その中核的なモデルとして、会場外にも拡散的に機能していくことになったのである（次節、および第7章）。

また、項目の3・4で挙げられている公園や宿泊施設の整備も、海洋博の準備に合わせる形で進められていくことになる。海洋博がインフラ整備の起爆剤となりえた理由は、関連公共事業の工期が、海洋博の会期に間に合わせなければならないという、時間的な期限を設定したところにある。第6章で詳述するが、73年秋のオイルショックの後、74年度の政府予算は、全国の公共事業を著しく緊縮することになった。ところが、沖縄の場合は75年の海洋博を目前に控えていたため例外的に、ほぼ当初の見込みどおり、巨額の予算が下りることになったのである。これこそ、復帰記念イベントという祝祭性と、経済開発・インフラ整備という実質性とを結び合わせた効果であったと言えよう。

第3節 海洋博関連公共事業：速度と移動のエピステーメー

(1) 道路による空間的リアリティの再編

沖縄振興開発計画と海洋博との関係について、より具体的な様相を見ていくためには、海洋博の関連公共事業の内容を見ておく必要がある。この関連事業こそが、両者のリンクをまさに体現したものであり、東京オリンピックや大阪万博にも共通して見られた、一点集中型・お祭り型の開発の手法だからである（第1章）。そして先述したように、海洋博の場合も、関係者は海洋博そのものよりも、関連事業による経済効果の方に、大きな期待を抱いていたのである。

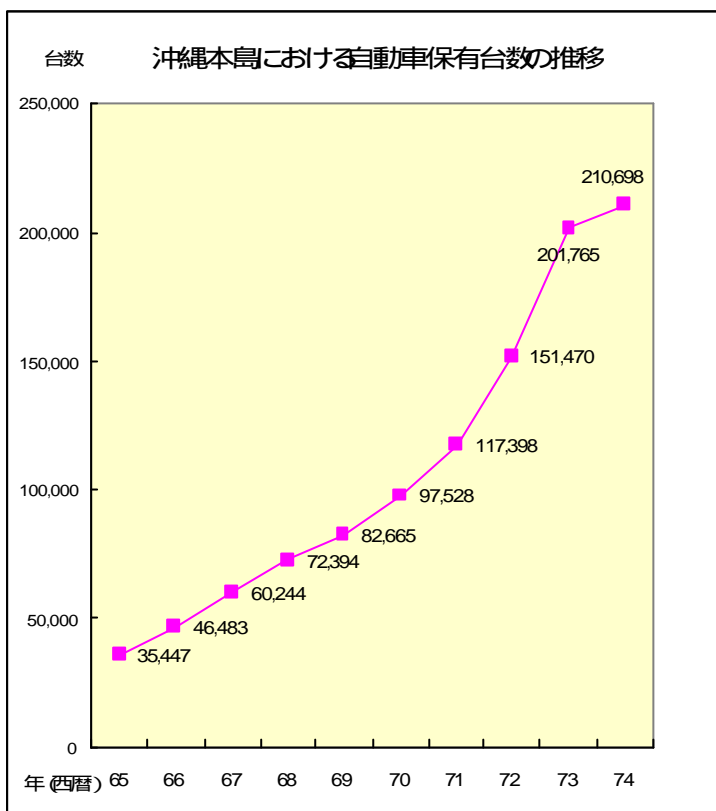
海洋博の会場が沖縄本島北部の本部半島に決定すると（第4章）那覇から陸路85km、海路60km離れた会場への交通・宿泊・電気・上下水道などの公共施設の未整備が、大きな問題としてクローズアップされてきた。海洋博を成功させるためには、会場建設と並行して、会場外の沖縄全体の公共施設の整備が必須であるとされたのである。

そこへ72年12月、沖縄振興開発計画が策定される。その一環として、海洋博の関連公共事業が実施されることになった。政府が決定した予算は、当初計画では総額約1,200億円であったが、その後の建設費の上昇により、最終的には約1,800億円にまで増額された。海洋博会場の建設費が約300億円であったから、その6倍にもなる。ここからも、海洋博そのもの以上に、関連事業が重視されていたことがわかる。

海洋博の関連公共事業は、道路事業、空港整備、港湾整備、治水事業、下水道事業、水道事業、ゴミ・し尿処理施設、公園事業、通信施設の整備、からなる。代表的なものを挙げると、下表のようになる。それらを地図に示したものが次頁下である。

事業の種類	主要な海洋博関連公共事業	事業主体	事業費
道路	沖縄自動車道	日本道路公団	442億円
道路	国道58号線	国直轄	280億円
道路	本部半島道路・名護海岸線	沖縄県	74億円
空港	那覇空港	国直轄	51億円
空港	離島空港（伊江・石垣・宮古）	沖縄県	24億円
港湾	渡久地新港	国直轄	32億円
港湾	那覇港	国直轄	25億円
港湾	運天港	沖縄県	14億円
港湾	離島港（平良・石垣）	沖縄県	15億円
治水	福地ダム・新川ダム	国直轄	48億円
下水道	本部町公共下水道	本部町	35億円
水道	本部半島／東系列 用水供給	沖縄県	397億円
ゴミ・し尿	ゴミ処理施設・し尿処理施設	本部町・今帰仁村	4億円
公園	平和祈念公園など	沖縄県	8億円

この表からは、道路工事に圧倒的な金額が投入されていることがわかる。特に、高速道



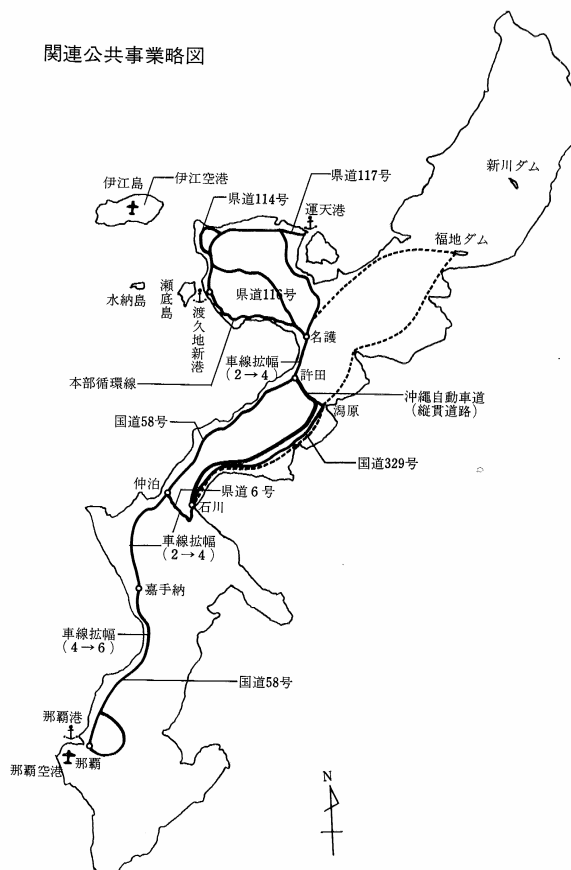
路・沖縄自動車道と国道 58 号線の建設・整備に、関連事業全体の約 4 割にも及ぶ、約 722 億円が投じられているのである。この 2 本の主要道路こそが、沖振計と海洋博の密接な結びつきを象徴的に表していたと言えよう。

一方、上記の主要事業の中に、鉄道が盛り込まれていないことにも注意しよう。これが沖縄独特の特徴でもあり、道路事業への集中と表裏をなしている。沖縄戦によって壊滅的な打撃を受けた沖縄には戦後、鉄軌道はなく、陸上の移動は 100%、自動車・道路に依存してきた。そのため自動車の普及は早く、復帰前にはすでにかなり広がってきていた。

上の自動車保有台数のグラフからは、復帰前後の沖縄におけるモータリゼーションの進行ぶりがうかがえる²⁵。1965(昭和 40)年には 3 万 5 千台にとどまっていたのが、その後毎年右上がり増加していき、復帰後・海洋博前の 74(昭和 49)年にはすでに 21 万台と、わずか 9 年間で約 6 倍にも達しているのである。

沖縄自動車道と国道 58 号線の建設・整備拡充工事は、73~75 年、つまり海洋博の準備期に集中的に実施され、完成はほぼ海洋博の会期に間に合わせられた(その工期は、通常の半分以下の短期間、つまり倍以上の速度の突貫工事で行われた)。すなわち、海洋博関連事業としての道路整備は、ちょうどこうした急速なモータリゼーションの進行と即応する形で、行われたわけである。

これらの主要道路だけでなく、沖縄県全体の道路の改良率・舗装率も、この時期飛



²⁵ 沖縄開発庁沖縄総合事務局開発建設部、1977、p.37 の表から作成。なお、台数にはバス・貨物車類も含む。またこの書からは、国道 58 号線の整備拡充に際しての関係者の苦労ぶりが伝わってくる。

躍的に向上した。一般国道に関してはすでに復帰の時点で9割以上が改良・舗装済であったが、県道は71～78年度の8年間に、改良率が37.2～59.9%、舗装率が30.6～80.3%、市町村道も改良率20.7～36.0%、舗装率19.9～53.4%と、それぞれ上昇している。²⁶県民にとって身近な風景をなしていた通りが、急速にアスファルトで埋め尽くされていく。海洋博を起爆剤とした道路整備は、そういう空間的リアリティの変容を、大きく進めていくものであった。

海洋博の開催とともに、前頁の地図の関連幹線道路を主軸にして、沖縄本島全体が、「一つの都市のように」つながっていく。それはまさに、新全総におけるネットワーク形成の理念の実現そのものであった。これによって沖縄本島は、<国土>としての抽象的・均質的な空間管理のもとに置かれていく。海洋博は、新全総～沖振計の国家的プロジェクトを、非日常的な祝祭性の側面から、円滑かつ集中的に推し進める開発装置として、機能していったのである。

また先述したように、車社会の進行は、県民生活の中に交通サービスが浸透していくプロセスでもあった。自動車を所有して乗りこなす、バスやタクシーで気軽に遠くへ出かけられるようになれば、移動が大変便利になるが、それは生活の中で、諸々の交通サービスへの依存度を強めることをも意味する²⁷。A地点とB地点の間に、「車で～分」という<速度>が開発・導入されると、その時間が移動の際の指標となる。そうした新しい<速度>の体系が人々のメンタル・マップを変えていき、人々は自分の移動の中に、達成すべき速度の規準を持ち込んでいく。こうして交通サービスは、人々にとって不可欠な「ニーズ」として定着していく。交通サービスは、より全体的・包括的なサービス化社会の、一側面をなすものである。

当時の国道58号線・北谷村北前地内

海洋博とその関連事業は、沖縄社会の中に包括的・全空間的な<速度>を導入し、それによって交通サービスの体系を確立した。特に、西海岸の国道58号線は、中核都市・那覇と海洋博会場の本部半島との間を、かつてない規模の<速度>によって結びつけ、空間的距離を圧縮した。それは、直接的には海洋博の観客向けに、間接的・長期的には県民や観光客向けに、那覇～北部リゾート間の交通サービス体系を導入することなのであった。



また一方、サービス化社会とは、高度に産業化された社会でもある。すなわち、交通サービスの体系には、自動車・バス・タクシー・給油・道路・電気照明・損害保険などを含む、交通関連のあらゆる産業が入り込んでいる。しかもこの高度産業化の中には、本土企

²⁶ 沖縄県企画調整部、1980、p.90。

²⁷ 自動車免許を取得することは、マイカーに乗って交通サービスを受ける、消費者としての権利を取得することでもあるのである。

業が沖縄経済の中に参入してくるプロセスも含まれている。そもそも、公共事業によって道路を整備する段階で、すでに本土から沖縄に、多数の建設業界が参入していた。これに加えて、モータリゼーションとともに、石油業界²⁸をはじめ、自動車交通に関連する様々な産業が本土から参入し、一定の磁場を形成していった。この意味で、海洋博の関連事業としてのインフラ整備はそれ自体で、建設業界や交通関連業界などを活性化し、本章第1節で見たような、本土企業が沖縄に進出しやすい条件づくりを達成する機能も果たしていったのである。

もちろんこうした交通の経済効果は、(本土企業との競争関係に入ったとはいえ)県内企業にも同様のことが言えるし、県内雇用の創出にもつながっていた。だが他方で、生活者としての県民の方は、交通のサービスと関連産業の体系のなかに包み込まれ、その均質的で受動的な<消費者>として、位置づけられていった。

以上は、海洋博の関連公共事業における、速度と移動のエピステーメーのはたらきであり、沖縄における<国土>と<国民>の再編の一樣相である。これは第1章で示したように、東京オリンピック・大阪万博の関連事業として新幹線や高速道路が導入され、日本列島における時間・空間様式を大きく変容させていった流れの、延長線上にあった。そもそも、世界初の万国博覧会である1851年のロンドン万博も、イギリスにおける鉄道旅行の普及と、密接に連動し合っていた。実は、博覧会と交通・速度・移動は、常に連動し合う。直接的には、大量の観客を会場まで輸送する必要からである。しかし間接的・長期的には、会場地の都市交通を、一挙に開発する効果をもっている。海洋博においても、関連事業のなかで速度と移動のエピステーメーが立ち上がり、復帰後の沖縄の空間的リアリティを、一挙に開発していくことになったのである。

(2) <亜熱帯>と<海>のディスプレイ装置としての58号線：沖縄らしさの演出

だが、博覧会と交通・速度・移動との関わりは、それだけにはとどまらない。以上のような空間的リアリティの変容のなかで、移動中の自動車の中から見る沖縄の風景に対して、(ベンヤミンのな)知覚様式の変容が生じていった側面にも、注目しておかなければならない。空間変容の、美的・視覚的な次元である。すなわち、<速度>の導入によって、道路を走る自動車の中から、風景をパノラマ的にまなざしていくような、新しい視覚の構図が浸透していく(4章4節)。沖縄の風景が、観光のまなざしの対象=客体として枠づけられ、消費されていく事態である。これは、速度と移動のエピステーメーが、観光のエピステーメーと連動し合っていく局面でもある。

特に、本島西海岸を縦断する国道58号線は、那覇～北部間を直結する大動脈であるため、観光道路としての役割を与えられた(その位置は前掲地図を参照)。パノラマ的知覚の構図を前提にして、沿線には様々な視覚的・美的な演出効果が施されていく。

ところで、実はこの58号線は、復帰前は「軍道路1号線」と呼ばれていた。つまり、米軍が軍事関連の車両を通すために、舗装整備した道路だったのである。そのため、道路沿いの住民や歩行者の利便性はほとんど無視され、歩道や道路照明など、交通安全施設の

²⁸ 例えば、沖縄産業経済新聞社、1973『沖縄の経済振興に協力する本土企業』のp.162-175の、各石油会社における沖縄の給油所についての記述を参照。

整備は著しく立ち遅れ、死亡事故も多発していた。雨天時の排水処理も充分ではなく、周辺地域への氾濫も問題となっていた。²⁹中央分離帯も設置されず、これは有事の際に滑走路使用を見込んでいたとも言われている。だから、これを海洋博の関連事業によって国道58号線へと生まれ変わらせるためには、大変な作業と費用を要したのである。

したがって、軍道路1号線から海洋博道路・国道58号線への移行は、単なる経済開発以上の意味を担っていた。本島の大動脈がこのような変貌をとげることは、沖縄において<基地のリアリティ>を脱して、新たに<観光のリアリティ>を創り出そうとする上で、非常にシンボリックな意味合いをもっていたのである。

工事の中では、(まさに軍道路では未整備だった)中央分離帯や歩道に、植樹による緑化が施され、美的景観の確保、環境との調和が図られていく。この植樹事業の主体は、沖縄開発庁の沖縄総合事務局である。総合事務局は、植樹計画を立てるに当たり、次のような基本方針を作った。

沖縄の特色を出す。

地元市町村の意見を参考とし、市町村毎に樹種の変化を持たす。

植物環境(風、潮、湿気など)からの適否の判断を行う。

周囲の景観とマッチさせる。

中央分離帯部は、運転者の視覚誘導、夜間対向車ヘッドライト等の遮光を兼ね得るものとする。

供給量が確保できるもの。

活着が容易であること。

維持管理作業が容易であること。³⁰

からわかるように、58号線における植樹事業は明らかに、<沖縄らしさ>の演出を意図したものであった。さて、ここで言う<沖縄らしさ>とは何だろうか。それこそ本章第2節で検討した、長期経済開発計画~新全総~沖振計のなかで設定された<沖縄>の特徴づけを、再び想起してみればよい。<亜熱帯><南国>という、沖縄の自然的・地理的条件である。ここでは、そうした「元来の」「特有の」自然的・地理的条件が、イメージとして活用されている。またさらに、その<亜熱帯><南国>のイメージを、物象化したものが、亜熱帯植物なのである。つまり、<自然 イメージ 物質>という流れである。植えられた樹々はあくまで、すでに形成された<沖縄>イメージを媒介した、人工的・再帰的な産物であって、当然ながら「原初的な自然」には程遠い。



当時の国道58号線のソテツ(名護市許田)

「南国の沖縄らしい」とされる亜熱帯植物が、海洋博道路・58号線沿いに、人工的に植えられていく。開発資源として発見された自然的・地理的条件が、道路における<沖縄ら

²⁹ 野島虎治、1975「沖縄の道路と海洋博」『道路』75年1月号、p.48。

³⁰ 沖縄開発庁沖縄総合事務局開発建設部、1977、p.243。

しさ>の演出装置として、積極的に活用されていく。こうして沖振計の理念は、幹線道路という公共性の高い空間に、マテリアルな現実として植え込まれていくのであった。

そして にあるように、これらの樹々の緑は、周囲の景観、つまり西海岸沿いの<青い空、青い海>と重なりあい、調和させられていく。いまや 58 号線は、<亜熱帯>と<海>を演出する、<沖縄らしさ>のディスプレイ装置として機能し始めた。つまり 58 号線は、単に（ホテルや空港等が集まる）那覇から海洋博会場までを往復する移動の手段として、通り過ぎられるためだけにあるわけではない。博覧会会場に行くまでの道路自体がすでに、<亜熱帯>と<海>のテーマパークと化していたのである。このロードパーク³¹は、速度と移動の介入によって切り拓かれた、新しいビジュアルな風景であった。

特に、本土からのツアー客の多くは、那覇にある本土資本系のホテルからツアーバスで、このロードパークをパノラマ的にまなざし、<南国・沖縄>のイメージを味わいながら、海洋博会場への 85km もの道のりを往復した。本土系ホテル～バスから観る 58 号線～海洋博会場という、自己完結的な一連のテーマ空間の中に、観光客たちはコーティングされていたわけである。³²

（第 2 部で内在的に検討する）海洋博会場内の<海>のテーマ世界は、決して会場内で完結していたわけではなく、会場外部の沖縄の空間にまで広がっていた。沖縄の<国土空間>そのものが、<亜熱帯>と<海>のテーマに即した形で、新たに造りかえられつつあったのである。これは、新全総の第 8 ブロックとしての沖縄が、亜熱帯海洋地域としての個性化・差異化を図られていく営みの、美的・象徴的な次元でもあった。

さて、イメージの人工的・再帰的な産物と化した亜熱帯植物は、もはや沖縄原産のものに限定される必要もなく、その配置も種類も、完全に操作可能なものとなる。植物の選定は、先の基本方針で列挙されたような、様々な基準から行われた。

まず、植物環境からの適否である。58 号線は海岸に近いので風が強く、潮や湿気も影響する。その上、排気ガスにも強い植物でなければならない。また、供給量が十分に確保できること、植物の活着（植え込み）や維持管理の作業が容易であることも、不可欠な条件とされた。これらは、植樹の物理的・技術的な諸条件である。

これに加えて、地元市町村の要望も、基準の一つとなっていた。58 号線は、那覇市・浦添市・宜野湾市・北谷村・嘉手納村・読谷村・恩納村・名護市を、縦断して通っていた。これらの市村にとって 58 号線は、単に<沖縄らしさ>だけでなく、各自治体の個性的なイメージを演出する装置としての役割を担う、「地域の表舞台」にもなっていたのである。

さらに、中央分離帯の樹々は、運転者の視覚誘導や対向車ヘッドライトの遮光など、交通安全上の機能も同時に考えられたものであった。第 2 部で見ると、快適性と安全性は、博覧会やテーマパークといった消費空間の、二大要件となる。58 号線の植樹演出はそれ自体、視覚的な快適性と交通上の安全性という、これらの要件を充たそうとするものであった。この点からも、ロードパークへの志向性は明らかである。

以上のように、物理的・技術的諸条件や地域イメージ、交通安全、さらに予算などの問

³¹ このような<南国>のロードパークの手法は、宮崎県がすでに行っており、沖縄の観光開発のモデルとなった（岩切、1976、宮崎市観光協会、1997）。

³² だから、第 6 章で示すように、海洋博会場周辺の商店街が、こうしたツアー客の素通りによって閑古鳥が鳴くようになるのも、必然的なことであった。

題を総合的に勘案して、樹々は選定された。1000本以上植えられた代表的なものを挙げると、ハイビスカス(1万本)・アカリファ・ブーゲンビリア・テランセラ・ココヤシなどである。この他にもダイオウヤシなど様々な種類のヤシ、ソテツ・ツツジ・アメリカデイゴなどが、多数植えられた。このうち、ソテツ・ツツジ・一部のヤシ以外はいずれも、もともとは沖縄に生息していなかった植物である。「なぜ沖縄の木を選ばなかったのか」という批判の声も上がったが、上記の諸基準を充たさなかったからである。特に、古くから沖縄にある「郷土樹種」の多くは、十分な供給量を充たしえなかった。あくまで以上の規格に適合するものという観点から、これら外来の「熱帯性樹種」が、新しく導入されたのである。³³

復帰後の沖縄における<亜熱帯>や<南国>のイメージは、まさに人工的に創り出されたものであった。海洋博道路・58号線は、突貫工事によって沖縄の自然の大規模な解体を進めながら³⁴、同時にそれに代わる形で、その内部に新たな<亜熱帯の自然>を植え込んでいった。³⁵それは、<自然>のコロニー化であり、通行者たちに見せることを前提にした<自然>のスペクタクル化であり、さらには、植樹テクノロジーによって媒介された、国土空間の再編制の一環であった。海洋博を起爆剤として、県民を取り巻く沖縄の空間は、確実に変容していく。そしてこれ以降、観光リゾートとしての<沖縄>イメージは、空間の中に物質化され、自明視され、文字どおり「根を張っていく」ことになるのである。

³³ 沖縄総合事務局の方針によれば、郷土樹種は沖縄の歴史・文化的要素を演出するものとして、熱帯性樹種は華やかな色彩の熱帯イメージを強調するものとして、それぞれ役割を与えられている(沖縄総合事務局開発建設部監修、1996a、p.49)。海洋博道路・58号線においては、後者が重視されたといえる。

なお、以上の植樹に関する記述については、2002年度琉球大学法文学部の開講科目「文化社会学」における受講生・菅村花菜子さんの報告「沖縄のイメージを支える植物(街路樹編)」から、多くの示唆を受けた。ここに記して感謝したい。

³⁴ 急なカーブが多いことで有名だった「名護の七曲り」は、海洋博工事によって大幅に地形と景観を変えられ、これが世論の批判の対象となった。

³⁵ 名護地区の植栽工事では、計画の基本的方針として、明確に次のような考え方が表されていた。「道路工事によって荒廃した自然力を回復するための緑化工事である」と。(沖縄開発庁沖縄総合事務局開発建設部、1977、p.246。)