

2. 現状と動向を踏まえた課題

2. 現状と動向を踏まえた課題

2.1 沖縄本島の現状と動向

2.1.1 人口と高齢化

(1) 沖縄の人口動向

- 沖縄県も 10 年後には人口減少社会を迎えるが、生産年齢人口は既に減少が始まっている。
- 沖縄県の高齢化率は現時点で全国に比べて相対的に低いが、今後の高齢者数増加率は全国の中でも突出して高く、高齢者は現在の約 5 人に 1 人から、2045 年には約 3 人に 1 人の割合に増加する。
- このため、今後はより一層社会全体での労働生産性の向上等とともに、加速する高齢化への備えが急務である。

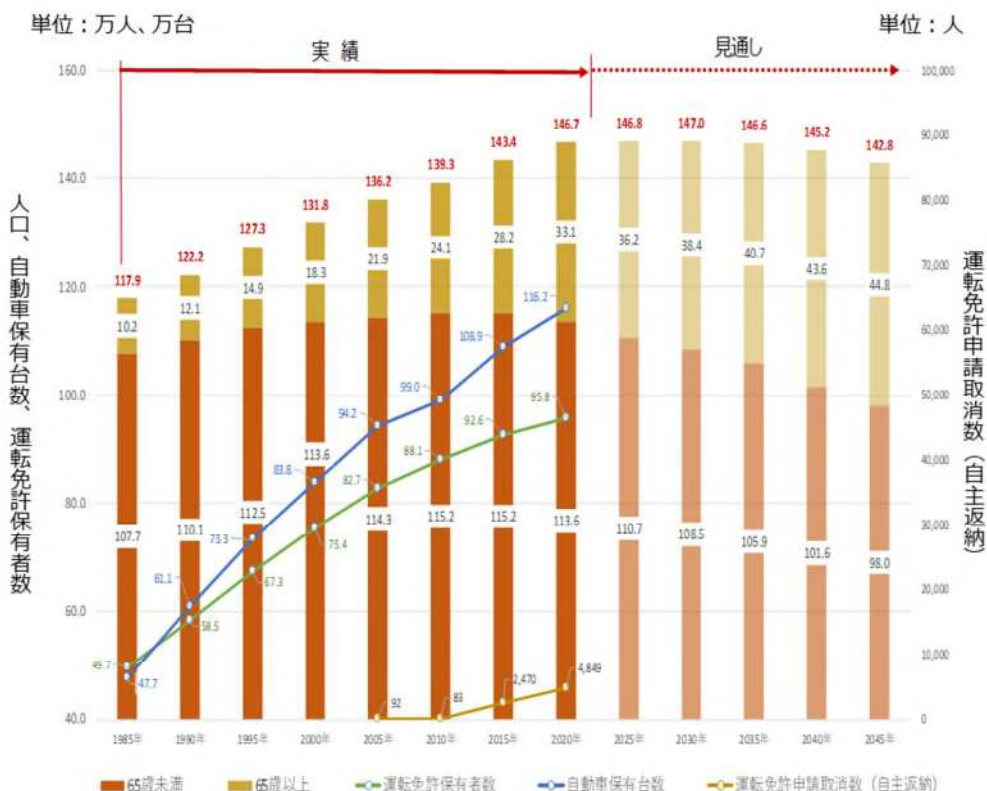


図 2-1 沖縄県の人口の推移と見通し等

出典：国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）、都道府県別・車種別保有台数表（自動車検査登録情報協会）、運転免許統計（警察庁）より作成

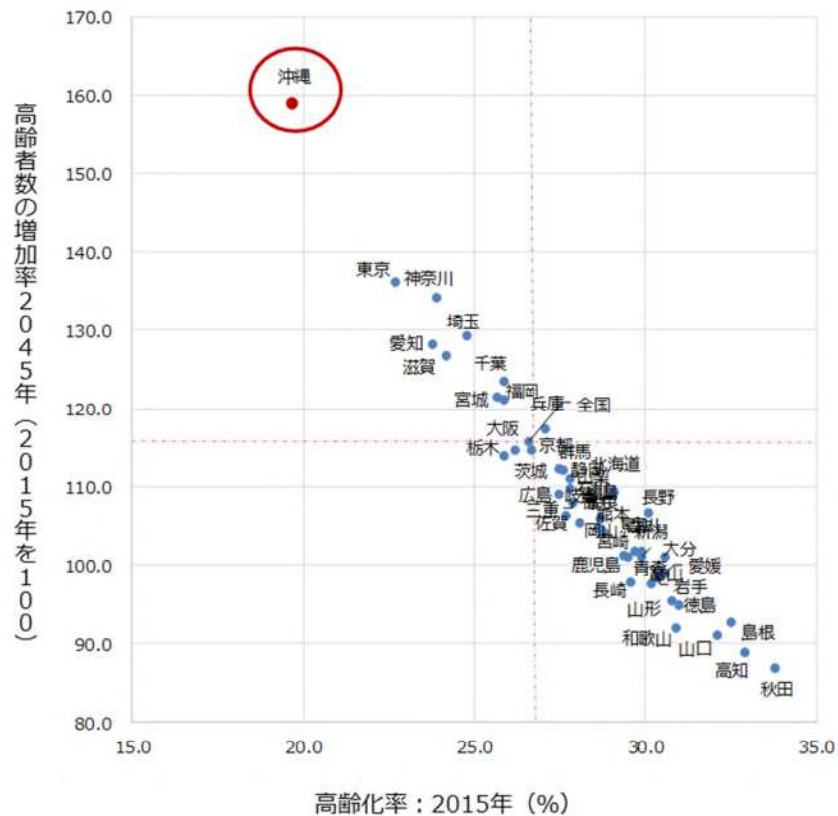


図 2-2 都道府県別の高齢者（65歳以上人口）の増加率と高齢化率

出典：国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

(2) 地域別の人口動向

- 市町村別人口は、中城村、与那原町、八重瀬町など、中南部都市圏郊外部で人口増加が顕著で、北部圏では人口減少傾向の町村が多い。また、那覇市やその隣接地域では大きな人口増加は見られず、那覇市や沖縄市などの中心部で人口減少がみられる。
- また、今後は南部や北部で概ね2人に1人が、中南部都市圏の都市部においても概ね3人に1人が高齢者となるエリアが増加する。

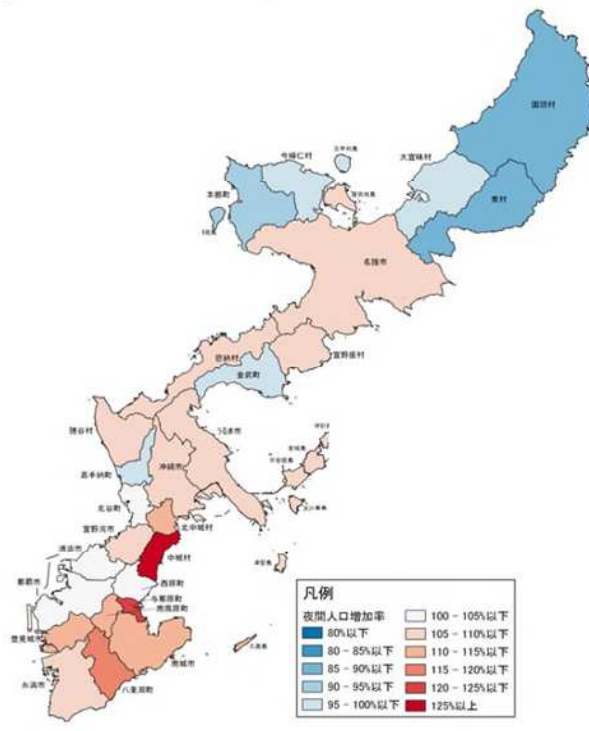


図 2-3 市町村別の人口増減 (2020年-2010年)

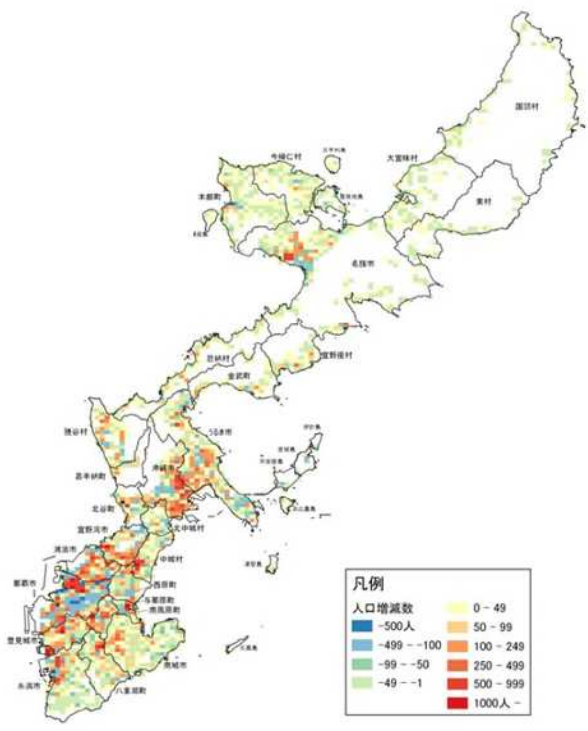


図 2-4 メッシュ別の人口増減 (2015年-2005年)

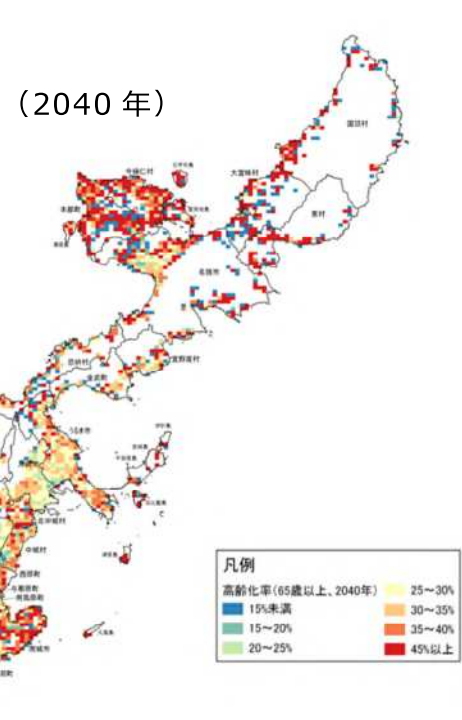
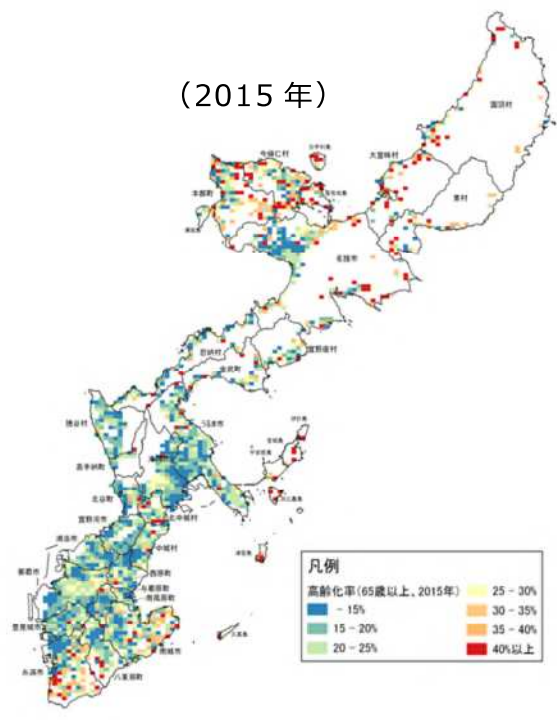


図 2-5 メッシュ別の高齢化率

出典：国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

2.1.2 沖縄の観光

(1) 観光入込客数と活動ボリューム

- 沖縄県の観光入込客数は、2000年代以降の規制緩和やビジット・ジャパン政策、LCCを始めとする航空路の拡充、大型クルーズ客船の寄港増加により、2019年度には2000年以降と比較すると約2倍の年間1000万人に達した。現時点では、コロナ禍からの回復途上にあるが、これからの観光需要を踏まえた公共交通の役割が重要となる。
- 本島の観光活動は、主に那覇周辺から本島西海岸・本島北部に至るエリアで多い特徴にあり、観光活動の中心が本島西側の傾向が強い。なお、一日あたりの平均観光客数は、年間入込客数、平均滞在日数（3.78日/平成28年度沖縄県観光実態調査）から想定すると、約10万人が活動している規模となり、これは県人口約147万人の約7%（15人に1人が観光客）に相当する。

単位：万人



図 2-6 沖縄県への入域観光客数の推移（国内外・空海路別）

出典：観光要覧（沖縄県）より作成

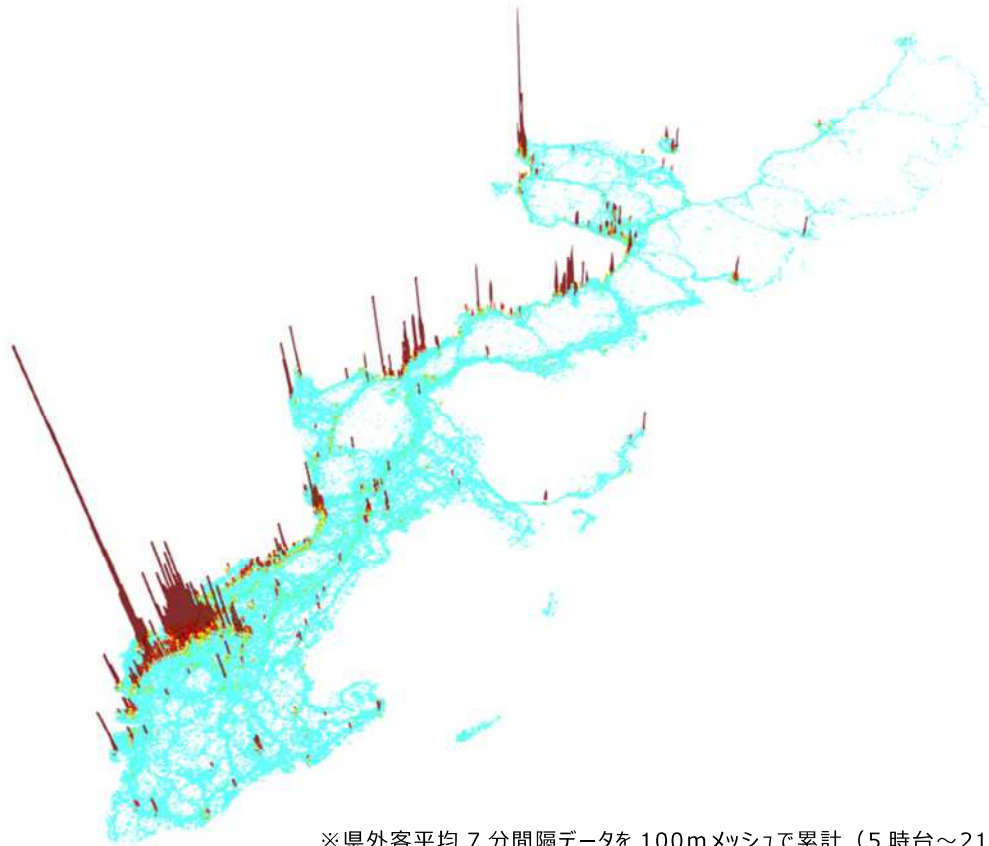


図 2-7 沖縄本島内の観光客（国内＋海外）の活動ボリューム

出典：令和 4 年度沖縄県地域公共交通計画検討業務
（株式会社 Agoop ポイント型流動人口データ（2019.10）より作成）

(2) 今後の観光政策等

- 我が国の訪日外国人旅行者数は、2019 年には約 3,200 万人（この時点で沖縄県の観光入込客数は 1000 万人）となったが、政府のデジタルジャパン（訪日旅行促進事業）では、ポストコロナを見据え、2030 年訪日外国人旅行者数を 6,000 万人とする目標に掲げている。
- コロナ禍での観光入込客数の減少は、県内公共交通利用者の減少も招いているが、上記を踏まえると、沖縄県への入域観光客数は今後コロナ禍前のピークを大幅に上回る可能性も考えられ、観光動向も踏まえた中でまちづくりや公共交通の対応が課題となる。

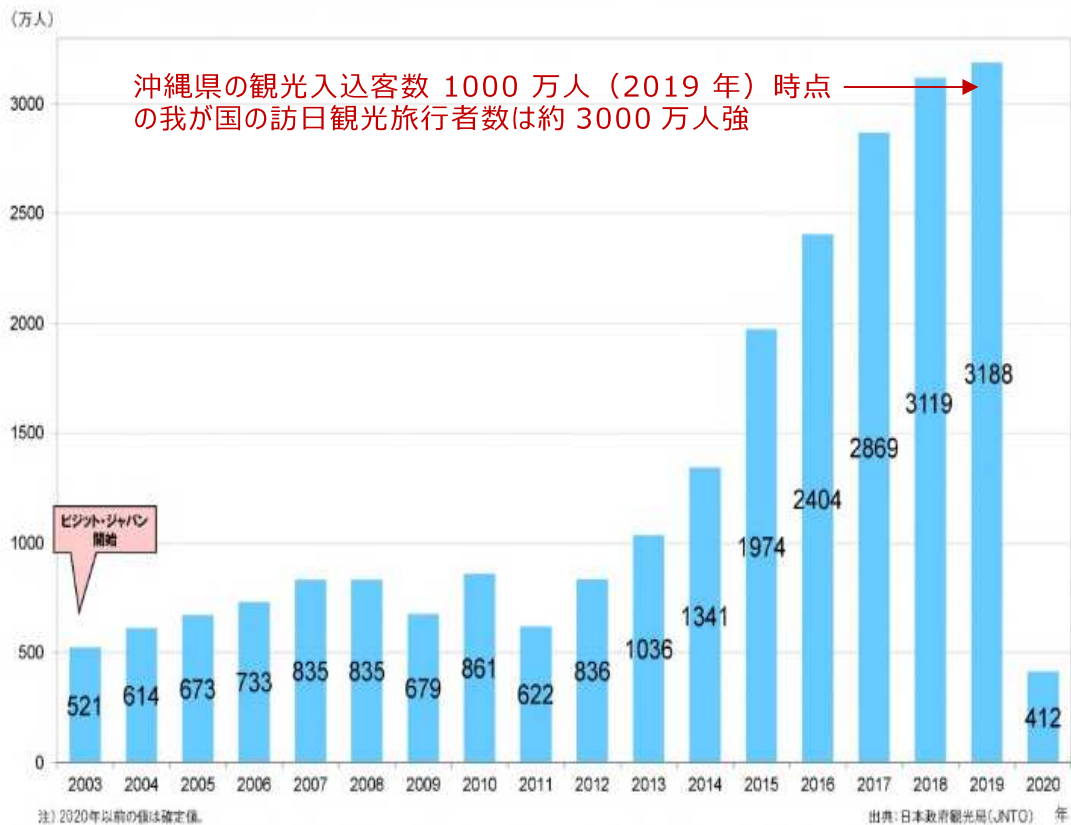


図 2-8 訪日外国人旅行者数の推移 (全国)

出典：観光庁

○ポストコロナを見据え、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人、訪日外国人旅行消費額15兆円等の目標達成に向けて、**インバウンドの早期回復を図るとともに、旅行消費額増加や地方部への誘客を促進するため、戦略的な訪日プロモーションに取り組む。**

インバウンド回復のスタートダッシュ

- 航空会社との大規模な共同広告を行うことで、誘客再開の前提となる航空会社の運航再開を後押し。
- ボリューム層であるアジア市場のリーダー層に対して大規模キャンペーン等を実施し、再訪日意欲を喚起。

マーケティング基盤の強化

- 世界の旅行市場におけるデータ収集・分析を通じてプロモーションの高度化を図るとともに、そのためのデジタルマーケティング基盤を強化。
- 訪日重点市場からの戦略的誘客のため、市場ごとの動向を的確に捉え、市場別の戦略に基づき、きめ細かなプロモーションを実施。

【アジア市場の特徴】 ・リーダー層が多い

【欧米市場の特徴】 ・滞在期間が長く、消費単価が高い。

新たなインバウンド層の獲得

- 持続可能な観光やスポーツツーリズム等、ポストコロナに需要の増加が見込まれる観光コンテンツの発信を強化。
- 富裕旅行者の取込みや、消費単価の高い欧米市場に対する「旅行先としての日本」の認知度向上を促進。

地方誘客の促進

- 地域の観光コンテンツについて、コンサルティングを通じて訴求力を高め、市場ごとのニーズに応じて発信することで、地方誘客を促進。

図 2-9 ビジットジャパン (訪日旅行促進事業)

出典：観光庁

(3) 観光客の利用交通手段

- 観光客の旅行先での交通手段をみると、沖縄県はレンタカー利用の割合が全国の中で最も高いことが特徴となっている。沖縄には他道府県と異なり、大量輸送が可能な交通システムがないため、観光客の多くはレンタカーを利用している状況である。
- レンタカー利用経路は本島西海岸に集中しており、特に糸満から名護間や本部半島でレンタカーが集中している。また、観光客が多く利用する路線バス等についても、西海岸に集中しているものの、多くの路線が長距離路線となっていることから、交通渋滞により遅延が発生した場合には運転手の運転時間や拘束時間が長くなることがある。
- 今後は、適度なレンタカー利用の推進を図るとともに、見知らぬ土地で自ら運転しなくても安心して移動できる公共交通の利用を促進し、誰もが快適な沖縄観光を楽しめる交通体系を構築する必要がある。

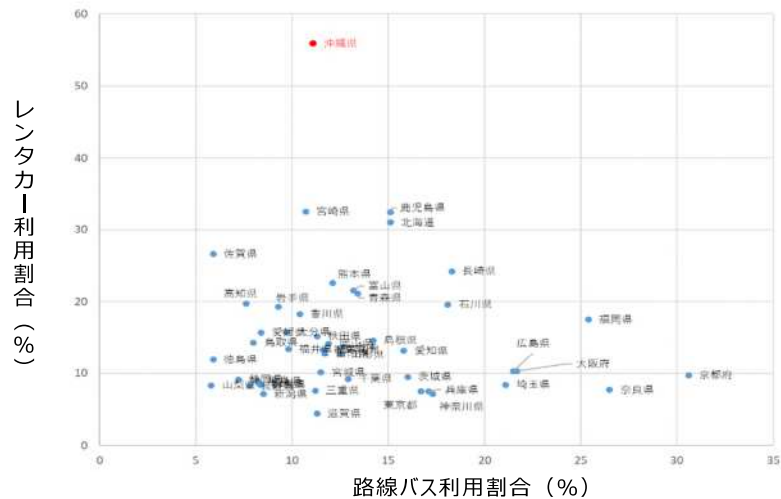


図 2-10 旅行先別での交通手段

出典：旅行年報 2018（日本交通公社）より作成

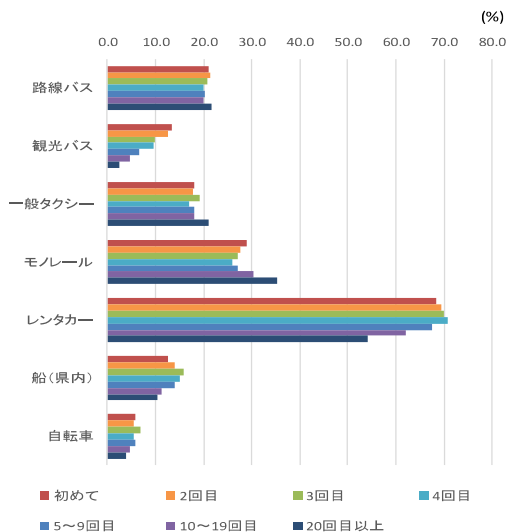


図 2-11 国内客の利用交通手段

出典：令和4年度観光統計実態調査より作成



図 2-12 レンタカー利用者の移動経路と走行回数

出典：第3回沖縄PT調査

(4) 那覇空港での混雑等

- 那覇空港においては、特に繁忙期ではレンタカー送迎車両待ちや、レンタカーの不適切な受け渡しもあり、構内道路は混雑が生じている。
- 一方、観光客が感じる“空港で交通手段を利用するまでに困ったこと”は、路線バス・リムジンバスで困ったことがある割合が最も高く、困ったことの内容は“乗り場までの誘導・案内に関する不便さ”を回答する割合が最も多い。
- 今後は、コロナ前を超える観光需要の増大が見込まれるため公共交通の利用促進が重要であり、路線バス等が二次交通の利用選択肢として一層認識されること、そのため利用空港での分かりやすい誘導や案内情報の充実を図るとともに、観光地への路線バス等の輸送力強化も重要となる。
- また、那覇空港周辺以外の地域でレンタカーを受け渡し出来るよう、レンタカーステーションの分散化などが必要である。



図 2-13 ハイシーズンにおけるバス停周辺混雑の様子

出典：沖縄県観光振興課資料

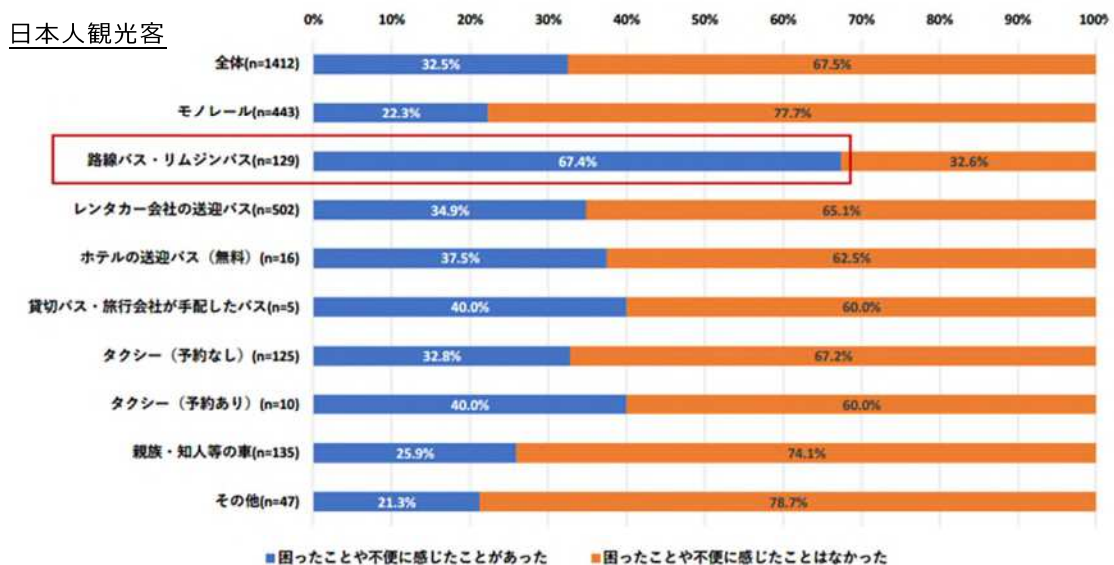


図 2-14 那覇空港内で交通手段を利用するまでに困ったことや不便なことの有無

出典：那覇空港到着後の交通・観光情報に関する観光客アンケート調査結果（令和5年度）、沖縄県

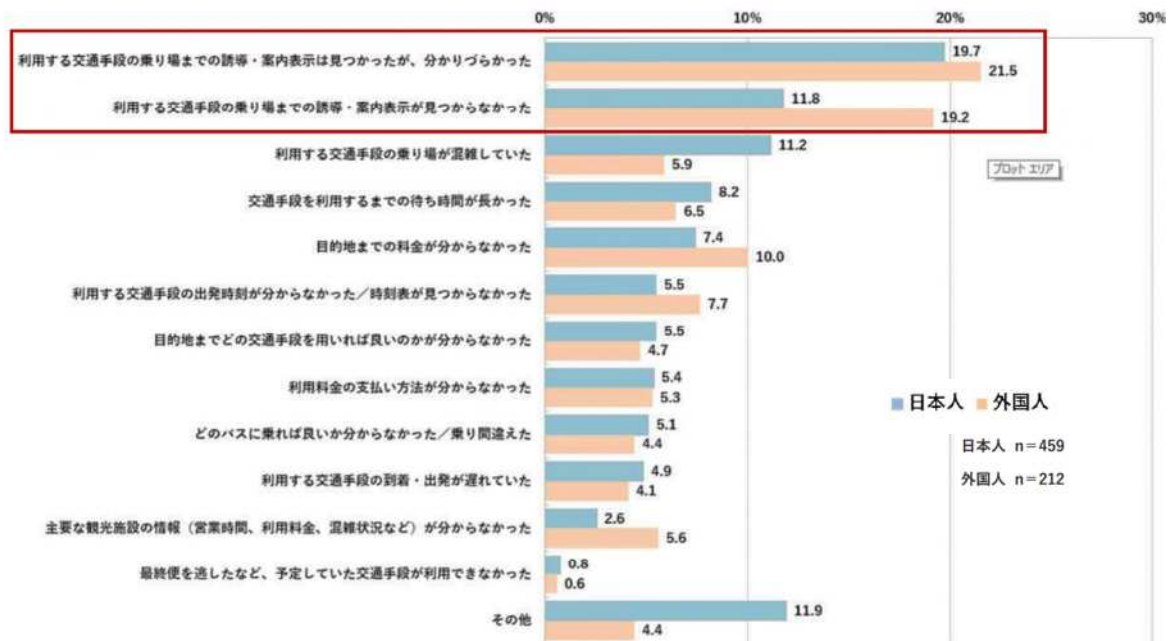


図 2-15 那覇空港内で交通手段を利用するまでに困ったことや不便なことの内容

出典：那覇空港到着後の交通・観光情報に関する観光客アンケート調査結果（令和 5 年度）、沖縄県

(5) 観光客の施設別訪問件数

- 観光客の訪問先は、国際通り、北谷、久茂地・松山、海洋博公園、古宇利島、瀬長島、瀬底島、DFS、豊崎、恩納、首里城等が多い。
- 観光客が多く訪れる観光拠点エリアについては、空港・港湾からレンタカーに頼らず移動できる二次交通を確保する必要がある。
- また、観光客の立ち寄りの多い観光拠点エリアを観光二次交通結節点と位置付け、次の目的地に移動できるよう多様な交通手段が提供できる環境を構築する必要がある。

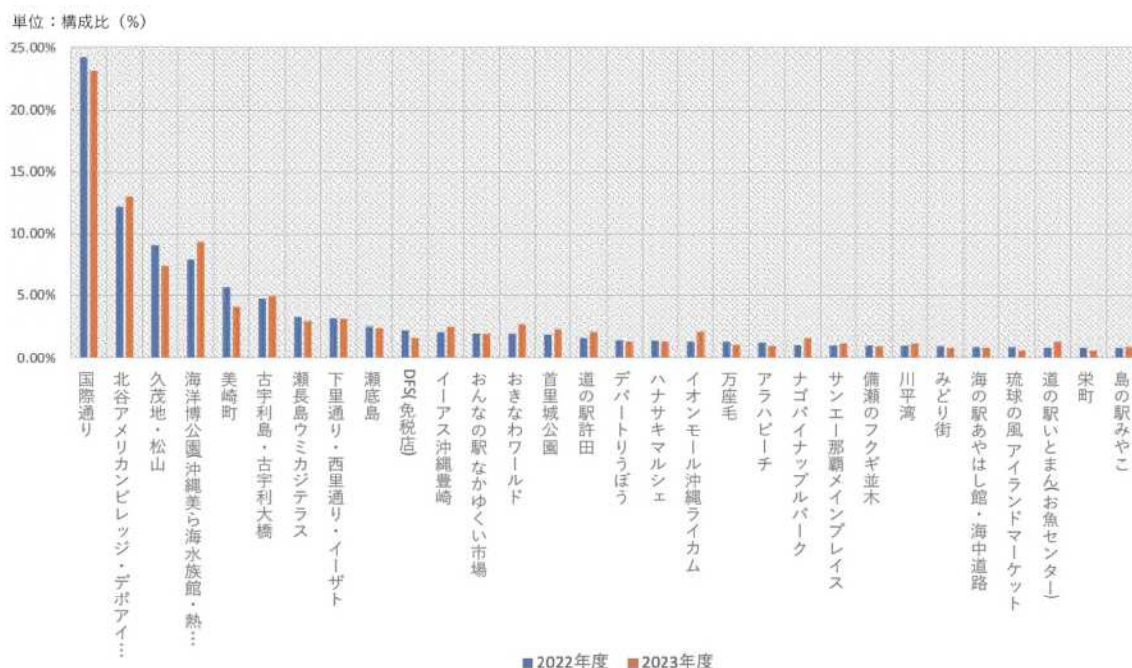


図 2-16 観光客の施設別訪問件数

出典：令和5年度 DX 観光客動態調査事業（観光客行動履歴分析、7～9月）、沖縄県

(6) 訪日観光客等への対応

- 国際免許を有しない訪日観光客に対し、公共交通機関を利用しやすい環境整備（多言語情報による発信等）を図るとともに、また、観光地までの観光二次交通を確保する必要がある。

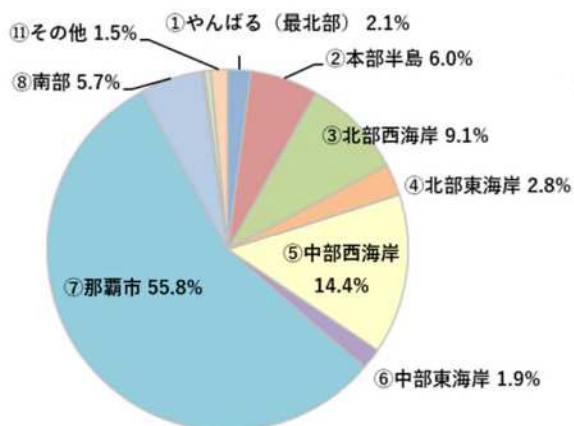


図 2-17 外国人が那覇空港を出て最初に訪れた地域

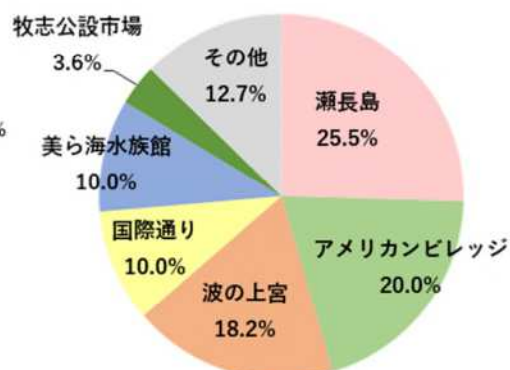


図 2-18 外国人が那覇空港を出て最初に向かった「具体的な目的地」

出典：那覇空港到着後の交通・観光情報に関する観光客アンケート調査結果（令和5年度）、沖縄県

(7) Z世代の沖縄旅行における移動手段の意識

- 首都圏・阪神圏のZ世代のうち44.4%は自動車の運転免許を保有していない。またZ世代は、旅行先で運転することに対し、62.9%が「運転したくない」、「できれば運転したくない」と思っている。
- 沖縄旅行でZ世代が思い浮かべる現地での移動手段は、全体ではレンタカー（カーシェア含む）が57.0%に対して、バスも51.1%あり、特に運転ネガ層ではバス57.0%でレンタカーの40.8%を上回る。

⇒Z世代に対する沖縄観光時の移動利便性を確保するための、公共交通サービスが重要と考えられる。

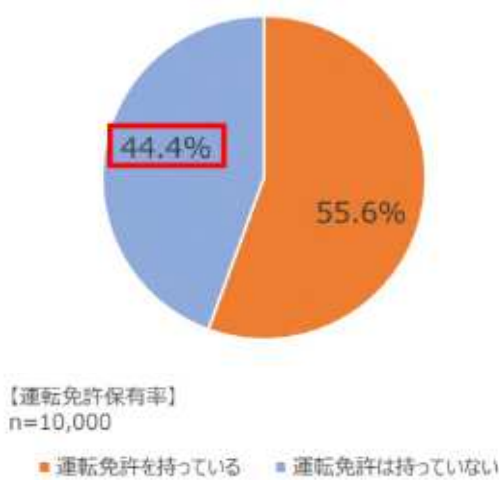


図 2-19 Z世代の運転免許保有率



図 2-20 Z世代の旅先での運転へのハードルとマインド

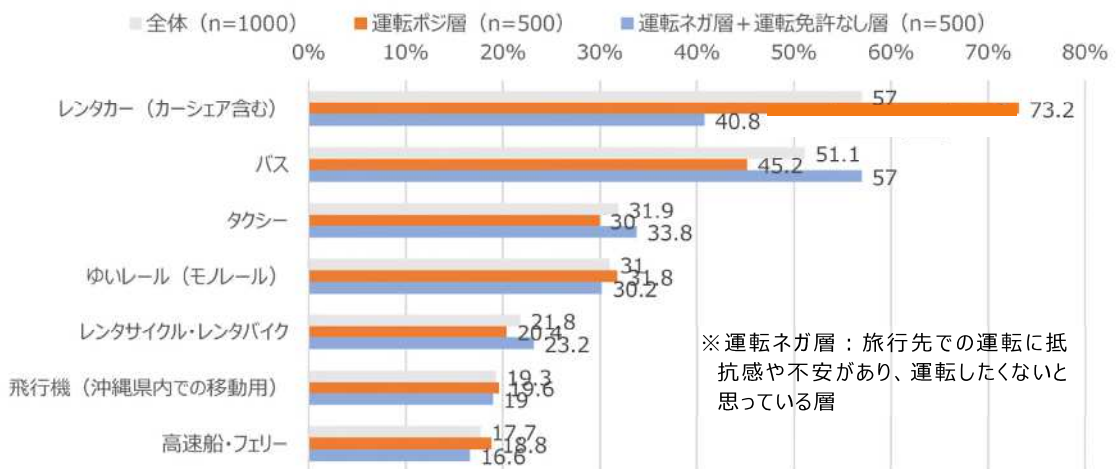


図 2-21 Z世代が連想する沖縄での交通手段

出典：Z世代を対象とした「沖縄旅行における移動手段に関する意識調査
を一部加筆（沖縄県・一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー）」

2.1.3 土地利用と交通軸

(1) 地域の土地利用

- 沖縄本島における住宅地や商業地は中南部都市圏に集中し、北部圏域では森林地域が多く占め、住宅地域は名護市や沿岸部に分散している。また、人口集中地区は、米軍基地や地形条件、自然的土地利用の制約等もあり、中南部都市圏の南北方向の限られたエリアに軸上に展開されている。
- このような土地利用上の制約等もあり、沖縄県の市街地人口密度は、本土の埼玉、京都、兵庫などの大都市周辺並みに高く、住宅地の平均価格は政令指定都市並みの水準となっている。

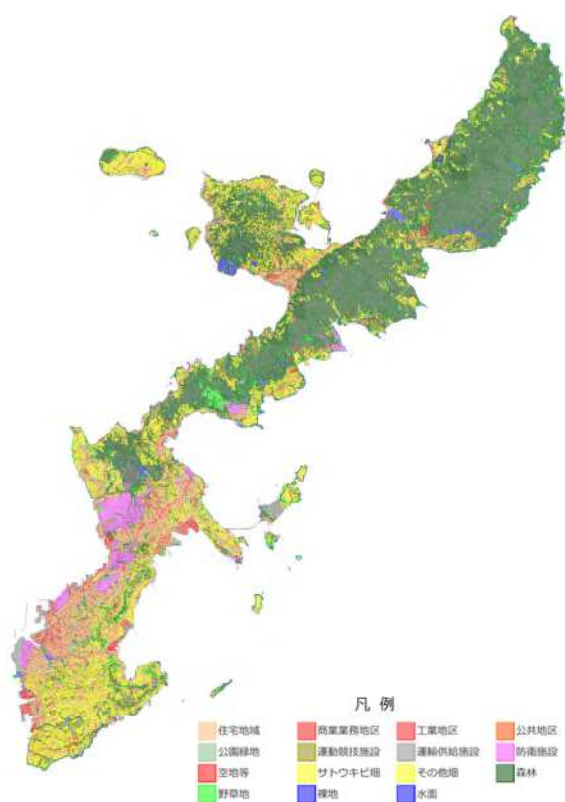


図 2-22 沖縄本島の現況土地利用

出典：沖縄県地図情報システム土地利用現況図

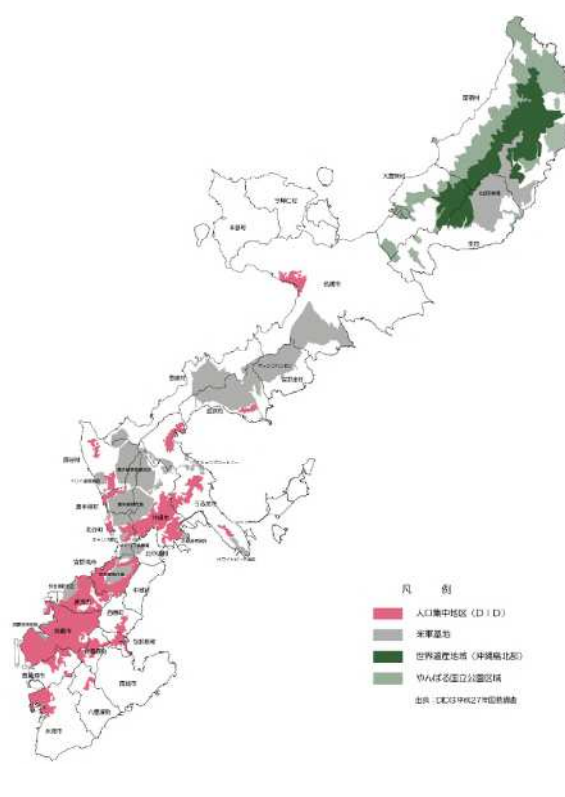


図 2-23 沖縄本島の人口集中地区、米軍基地等

出典：DIDは平成27年国勢調査、『沖縄県の基地跡地利用』（沖縄県）、『奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島世界自然遺産（詳細版）パンフレット』（環境省）観光庁より作成

(2) 他政令指定都市との比較

- 他政令指定都市は、市街地と一体的な骨格的な公共交通を形成しているが、同都市規模の中南部都市圏は公共交通基盤が極めて脆弱な中で都市が集積しており、市街地と一体的で都市構造の骨格を誘導する基幹的な公共交通の形成が課題である。

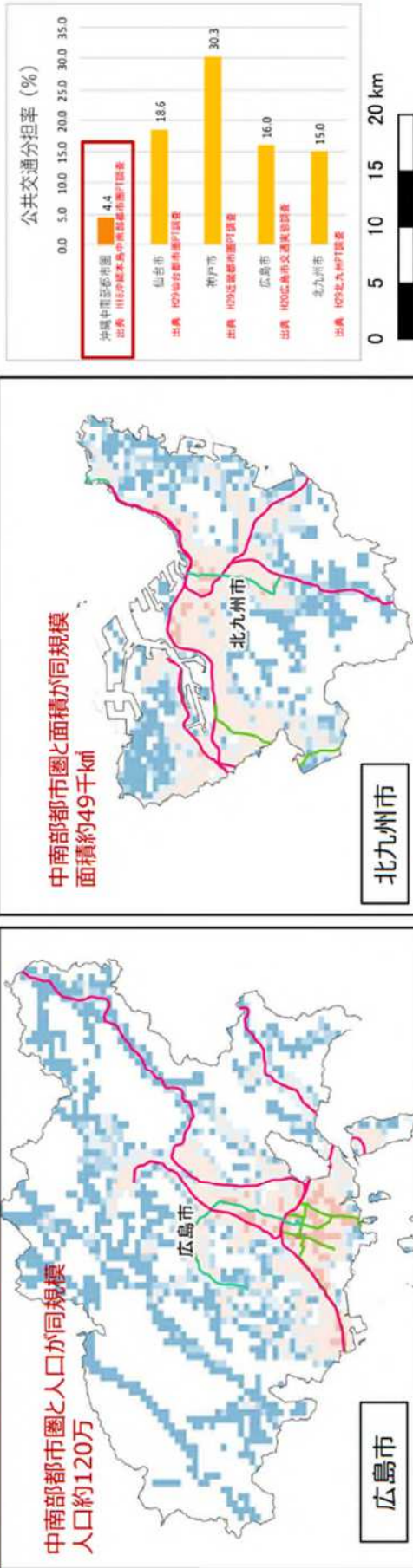
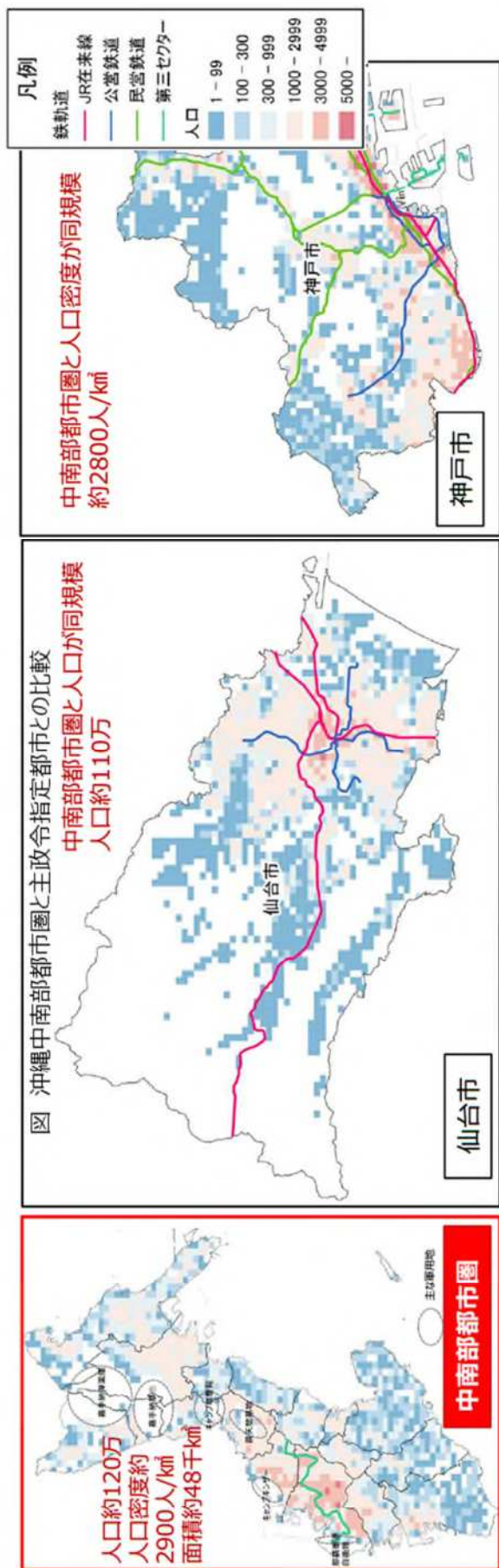


図 2-24 沖繩中南部都市圏と主政令指定都市との比較

出典：公共交通NW（国土数値情報（令和元年）、人口（国勢調査平成27年）、面積は市域面積（中南部都市圏は基地を除く）公共交通分担率は各都市圏P-T調査より作成

(3) 他主要都市との人口密度と公共交通利用率の比較

- 国内他主要都市に比べ、沖縄本島の中南部都市圏や那覇市では、人口集積度に対する公共交通利用率が低い。

通勤通学公共交通利用率
(%)

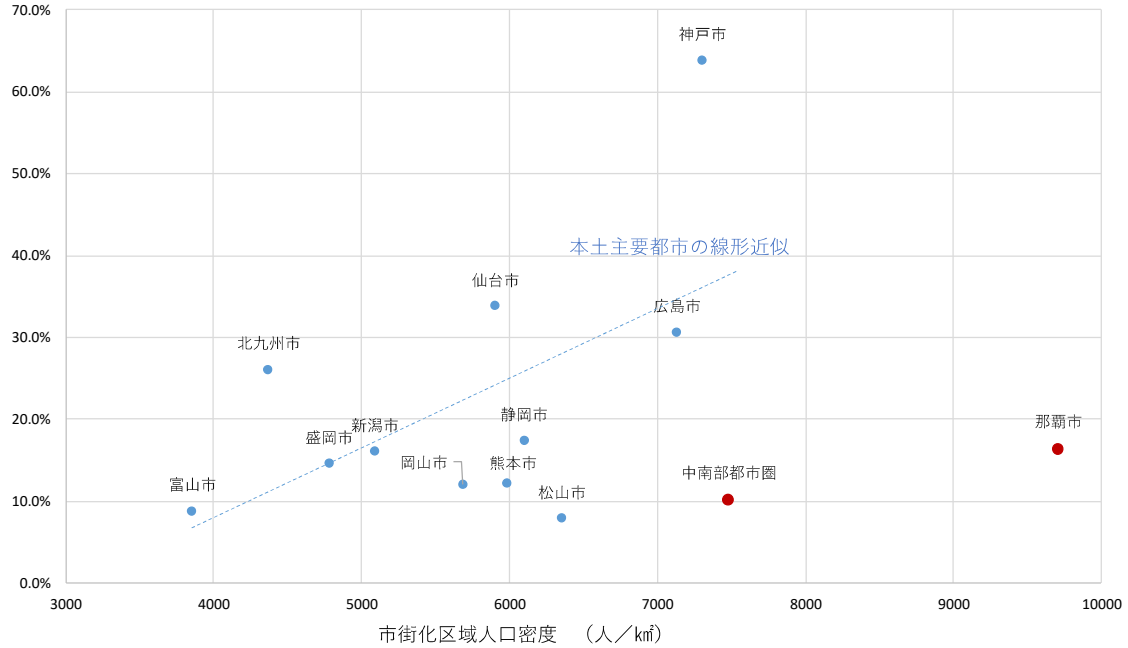


図 2-25 中南部都市圏及び那覇市と国内主要都市との比較
(市街化区域人口密度と公共交通分担率の関係)

出典：市街化区域面積と人口は令和4年都市計画現況調査（国土交通省）、通勤通学公共交通利用率は平成22年国勢調査の通勤・通学時（常住地）の（鉄道・電車＋乗合バス）の割合より作成

(4) 公共交通と土地利用の関係

都市部では近年郊外化による周辺部での人口増加の傾向が見られてきたが、今後の街づくりにあたっては、公共交通の利便性が高い土地利用（居住施設、商業施設、公益施設等）を誘導することが重要である。

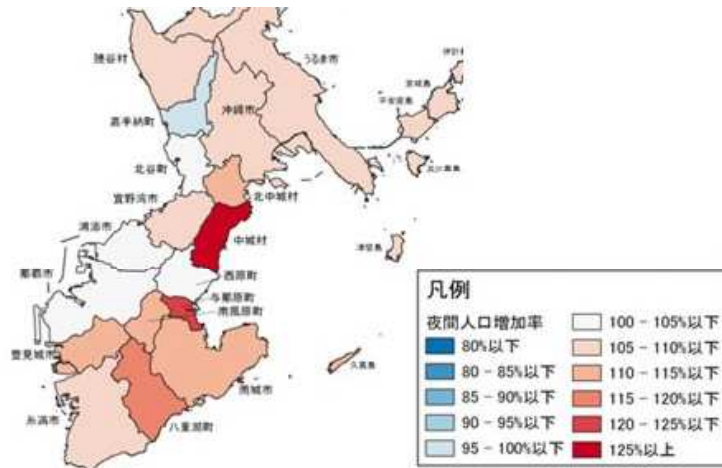


図 2-26 市町村別の人口増減 (2020年-2010年) 再掲

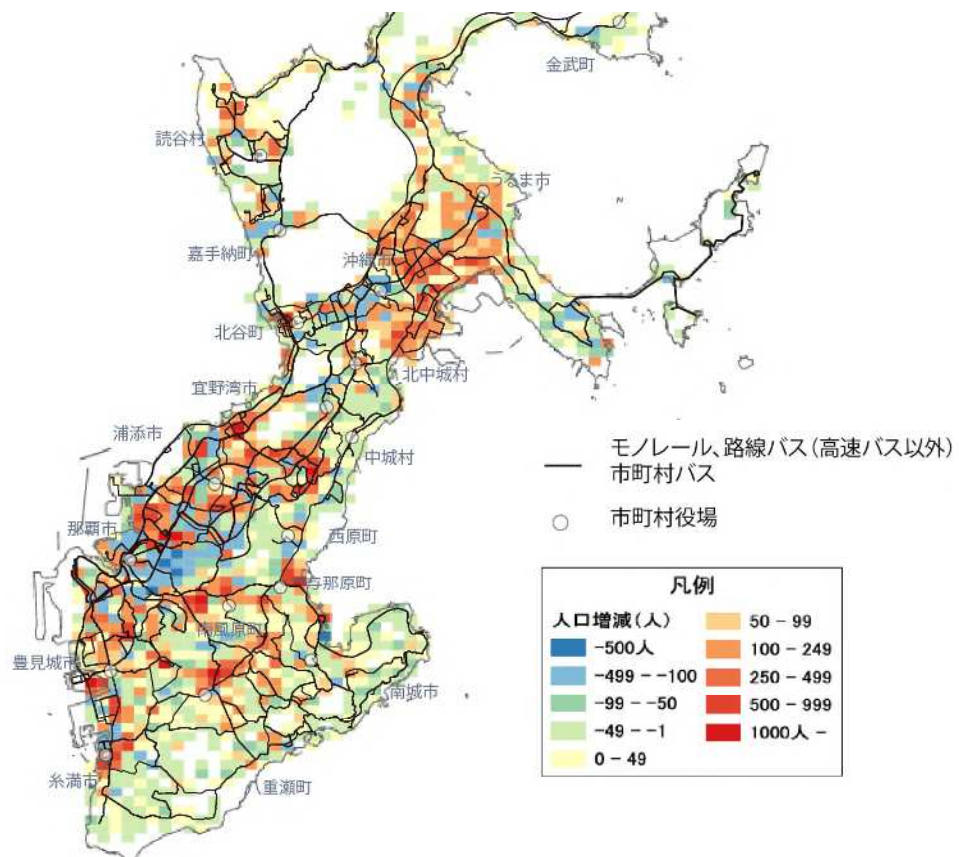


図 2-27 中南部都市圏のメッシュ別の人口と公共交通 (人口は2010→2020年増加分、公共交通は令和3年時点)

2.1.4 沖縄の社会構造

(1) 県民の所得、子どもの貧困

- 沖縄県の一人当たり県民所得は、全国都道府県の中で最も低い水準にあり、同時に子どもの貧困率も高く、県民の経済状況は相対的に厳しい。
- 県民の所得分布も全国平均に比べ低く、特に年収 300 万円未満の所得世帯が、全世帯の約 50%を占めている。

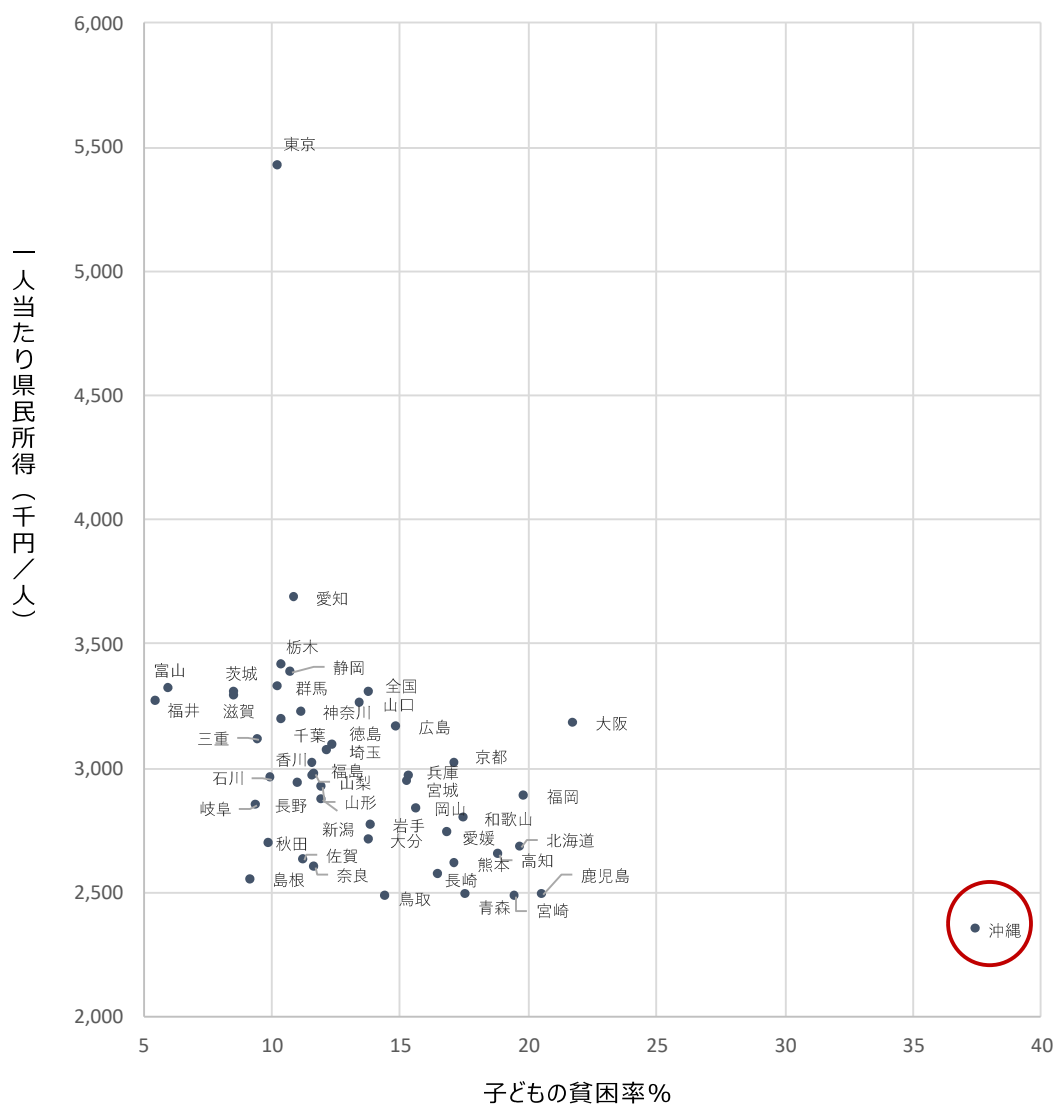


図 2-28 一人当たり県民所得と子供の貧困率の全国比較

出典：平成 29 年度県民経済計算(内閣府)、都道府県別の貧困率、ワーキングプア率、子どもの貧困率、捕捉率の検討 (山形大学人文学部研究年報 第 13 号 (2016.3) 山形大学戸室健作) より作成

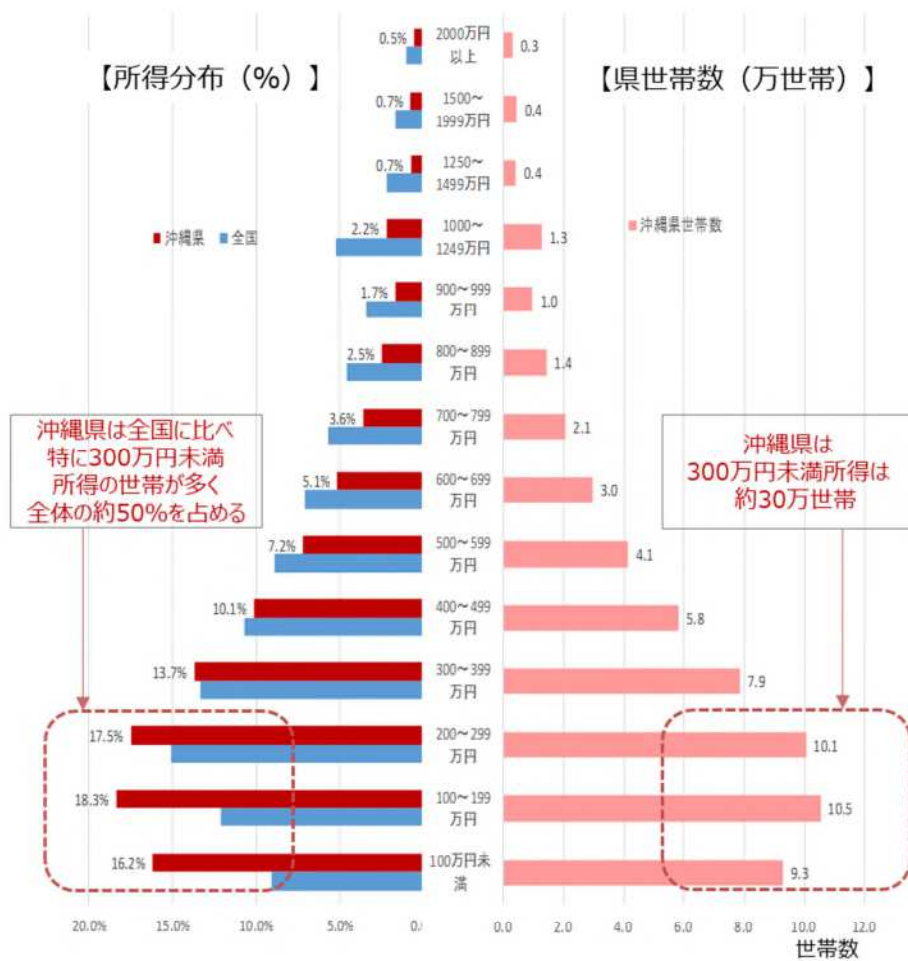
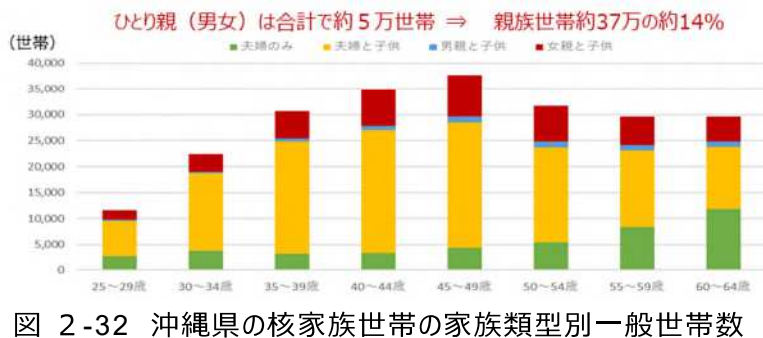
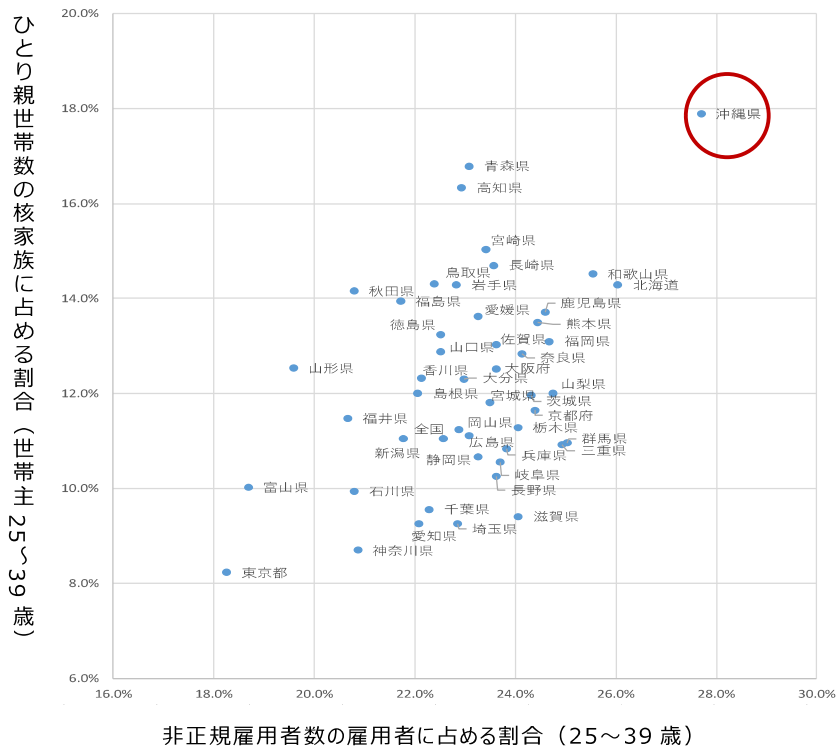


図 2-29 沖縄県の所得分布（全国平均との比較）と世帯数

出典：平成 28 年就業構造基本調査（総務省）より作成

(2) 非正規雇用とひとり親世帯

- 沖縄県は、ひとり親世帯の割合、非正規雇用者数の割合が高く、非正規雇用者数は約 12 万人で県人口の約 8%に達する。
- ひとり親（男女）世帯数は約 5 万世帯で、親族世帯約 37 万の約 14%、全世帯約 61 万の約 8%に及ぶ。



出典：令和2年国勢調査（総務省）より作成、不正規雇用者は雇用者に占める派遣社員、パート・アルバイトの割合、ひとり親世帯は核家族世帯に占める男親または女親と子供の世帯数の割合

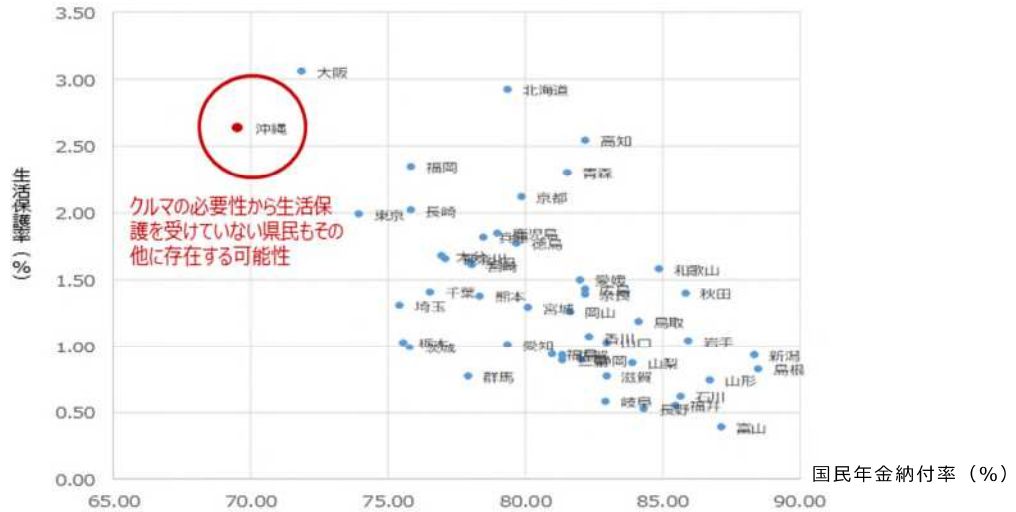


図 2-33 都道府県別の国民年金納付率と生活保護率

出典：国民年金納付率は令和3年度最終納付率、生活保護率は令和3年8月時点、厚生労働省より作成

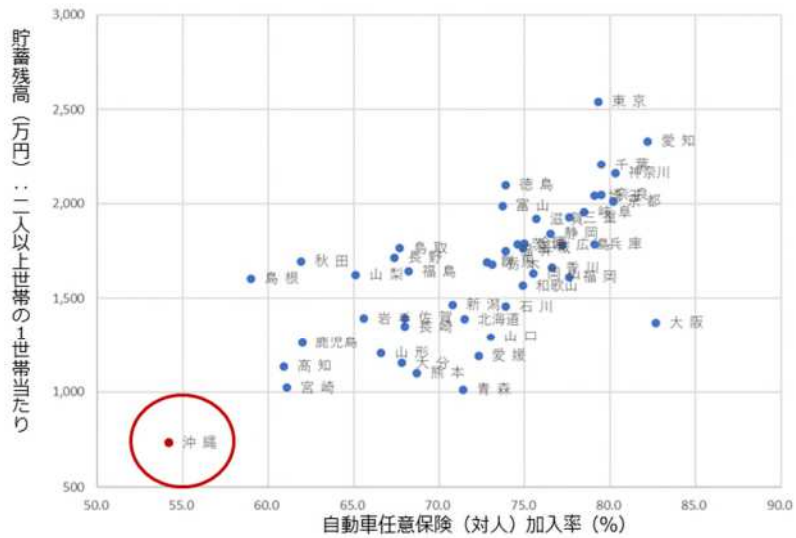


図 2-34 都道府県別の貯蓄額と自動車保険加入率

出典：総務省家計調査2020、損害保険料算出機構、自動車保険の概況2020年度版より作成

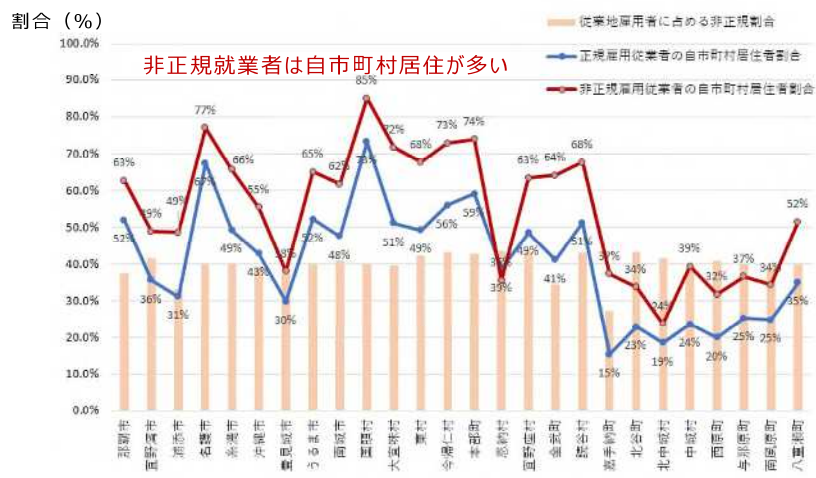


図 2-35 県内市町村別非正規従業員の割合と自市町村居住者割合

出典：平成27年国勢調査より作成

(3) 住宅事情

- 沖縄県の借家率は、東京都と並び全国の中で最も高い。また、借家率が高い他都府県と比較すると、生産年齢層で沖縄の借家率が高く、20年前と比較すると生産年齢層から高齢層で借家率が増加している。
- さらに沖縄は、同一箇所居住期間が全国一短く、借家の多さ、離婚の多さなどもある中、ライフスタイルに併せた転居が多い特徴がある。

借家率 (%)

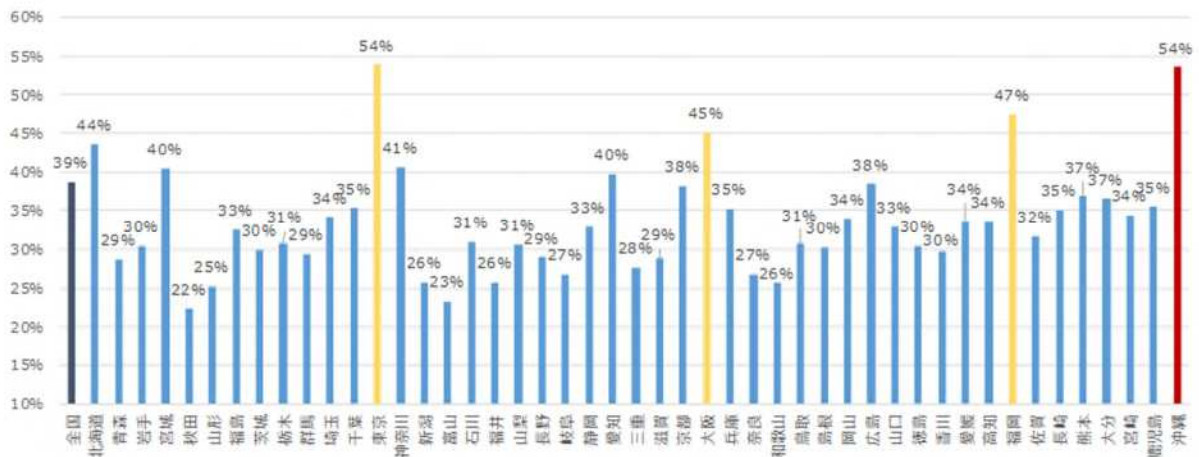


図 2-36 都道府県別の借家率

借家率 (%)

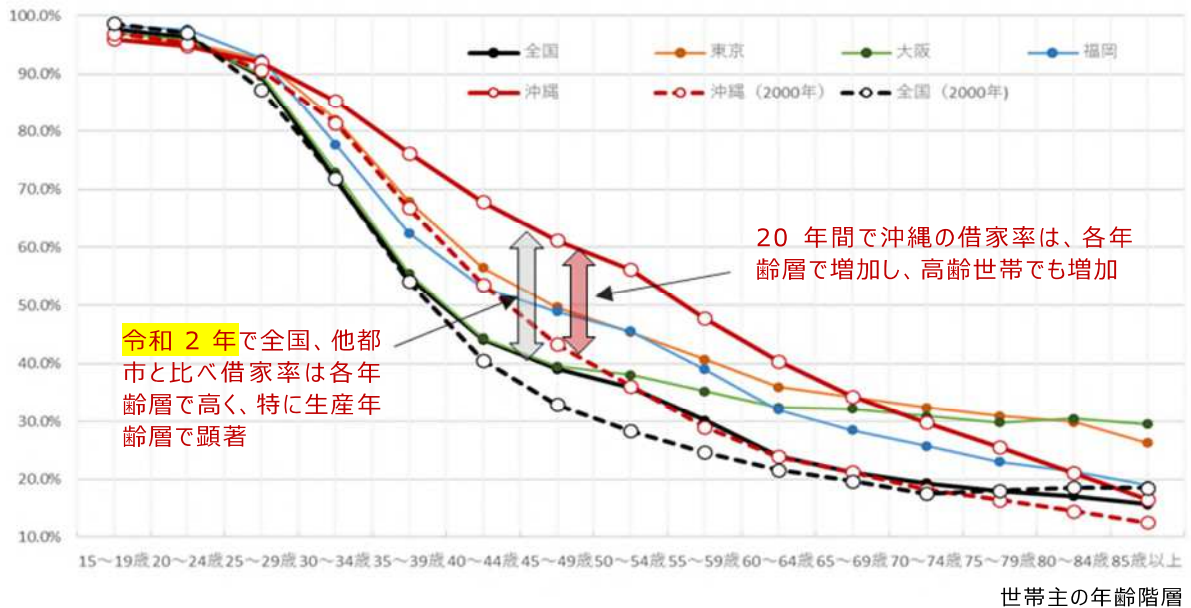


図 2-37 主な都府県の世帯主の年齢別借家率

出典：平成12年、令和2年国勢調査（借家とは持ち家以外全てで公営・民営の借家、給与住宅、間借り等を含む）より作成

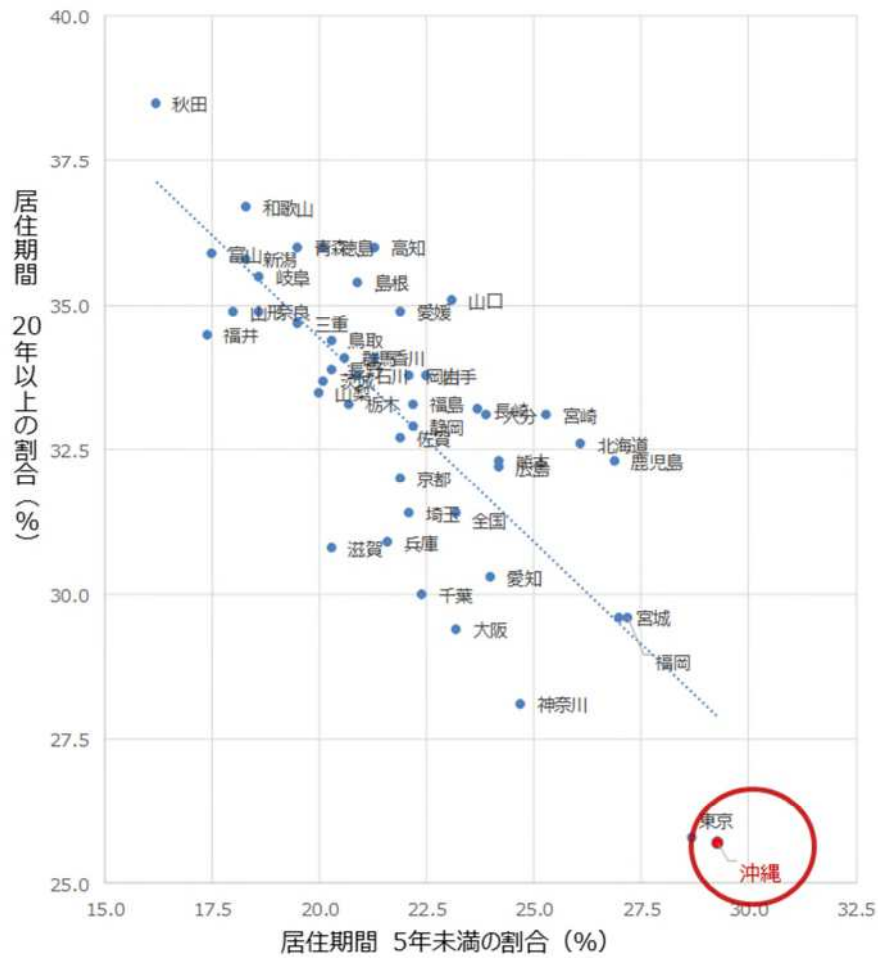






図 2-38 都道府県別の居住期間

出典：平成 27 年国勢調査（全ての住宅居住者が対象）より作成

2.1.5 県民の日常活動

(1) 県民活動の人口規模

- 県人口約 147 万人（沖縄本島人口約 134 万人）は、多くの年齢世代があり、その生活環境も様々な中で日常生活を送っている。地域公共交通を考える上では、それぞれの県民の日常生活や観光活動を十分に踏まえていくことが重要となる。

	男女計／人口	男性／人口	女性／人口	主な生活行動と留意事項
15歳未満 	約24万人 (16.6%)	約12万人	約12万人	<p>幼児の親との行動 小学生以上の通学行動 + 娯楽、塾、買物等 約24万人</p> <p>送迎、子どもの貧困等</p>
15歳～25歳未満 	約15万人 (10.4%)	約8万人 主に仕事：約2万人 主に通学：約5万人 家事・他：約1万人	約7万人 主に仕事：約2万人 主に通学：約4万人 家事・他：約1万人	<p>高校、大学への通学行動 + 娯楽、塾、買物等 約9万人</p> <p>非正規雇用は 約12万人 1人親世帯は 約5万世帯 世帯の半数は 所得300万未満 20歳以上では 9割以上が 運転免許保有</p>
25歳～65歳未満 	約74万人 (50.4%)	約37万人 主に仕事：約31万人 主に家事：約1万人 その他/：約4万人	約37万人 主に仕事：約23万人 主に家事：約10万人 その他：約3万人	<p>八十一、主に家事に伴う行動 約21万人 買物、送迎、私事行動（通院、娯楽等）</p> <p>職場への通勤行動 + 買物、送迎、通院、娯楽等 約65万人</p> <p>私事に伴う行動 （買物、通院、娯楽、その他） 約18万人</p>
65歳以上 	約33万人 (22.6%)	約15万人 主に仕事：約5万人 主に家事：約1万人 その他/：約9万人	約18万人 主に仕事：約2万人 主に家事：約7万人 その他/：約9万人	<p>65歳以上で、 車を運転できない 人が約14万人</p>
合計	約147万人 (100%)	約72万人	約74万人	<p>観光地を周遊、滞在する観光活動 約10万人/日</p> <p>2018年は 国内客2：海外客3</p>

沖縄本島人口約134万人

図 2-39 県民活動の人口規模

出典：夜間人口、労働力状態別人口は令和2年国勢調査、観光入込客数と平均滞在日数からの試算値。労働力状態：主に仕事には休業者を含む、主に通学には通学かたわら仕事をを含む、主に家事には家事のほか仕事（パート等）を含む、その他は完全失業者と家事・通学以外の非労働力人口を含む

(2) 県民の交通行動特性

- 中南部都市圏の交通機関利用のトリップ数は、帰宅目的以外では私事目的が最も多いが、定常的な目的利用では通勤目的が多い。通学目的を含めて各目的とも自家用車利用が最も多いが、送迎交通による自家用車利用は通学目的、私事目的、あるいは通勤がてらの送迎も考えられる。
- また、時間帯別には、朝ピークの混雑時は通勤目的が最も多く、その時間帯の利用交通手段は自家用車利用で多く占められている。



図 2-40 中南部都市圏の主な移動目的と手段別のトリップ数

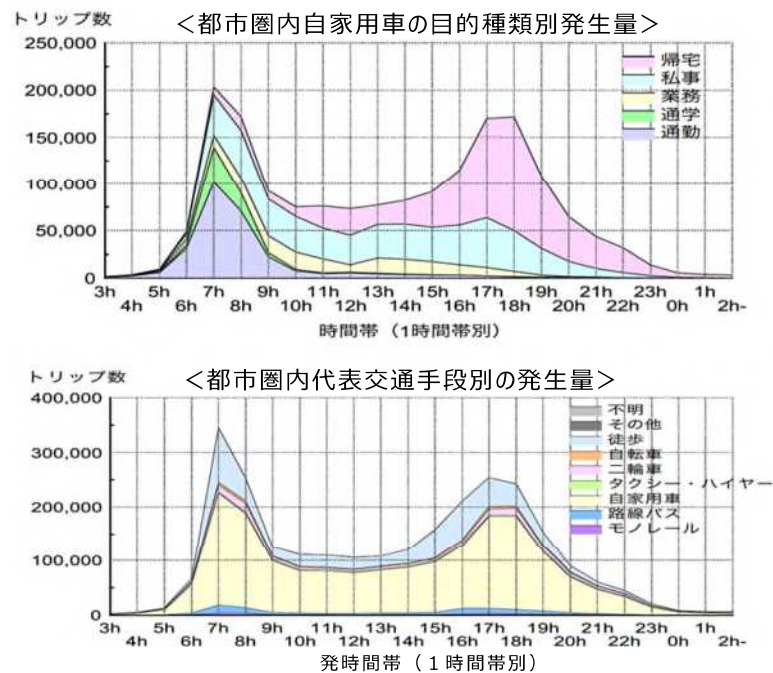


図 2-41 中南部都市圏の発時間帯別トリップ数

出典：第3回 沖縄中南部都市圏PT調査

(3) 運転免許保有と自動車保有台数

- 沖縄県の免許保有率は、男女とも30歳未満では全国に比べて高く、特に女性の免許保有率は50歳未満で極めて高い。これは自家用車保有台数の伸びが突出していることにも関連があると想定される。
- 65歳以上の免許保有率は現状では低く、免許非保有者は約4割を占める。また、将来的には免許保有率が高い世代が高齢世代に移行するため、ここまま推移した場合には沖縄では3台に1台の割合で高齢者ドライバーとなる可能性がある。

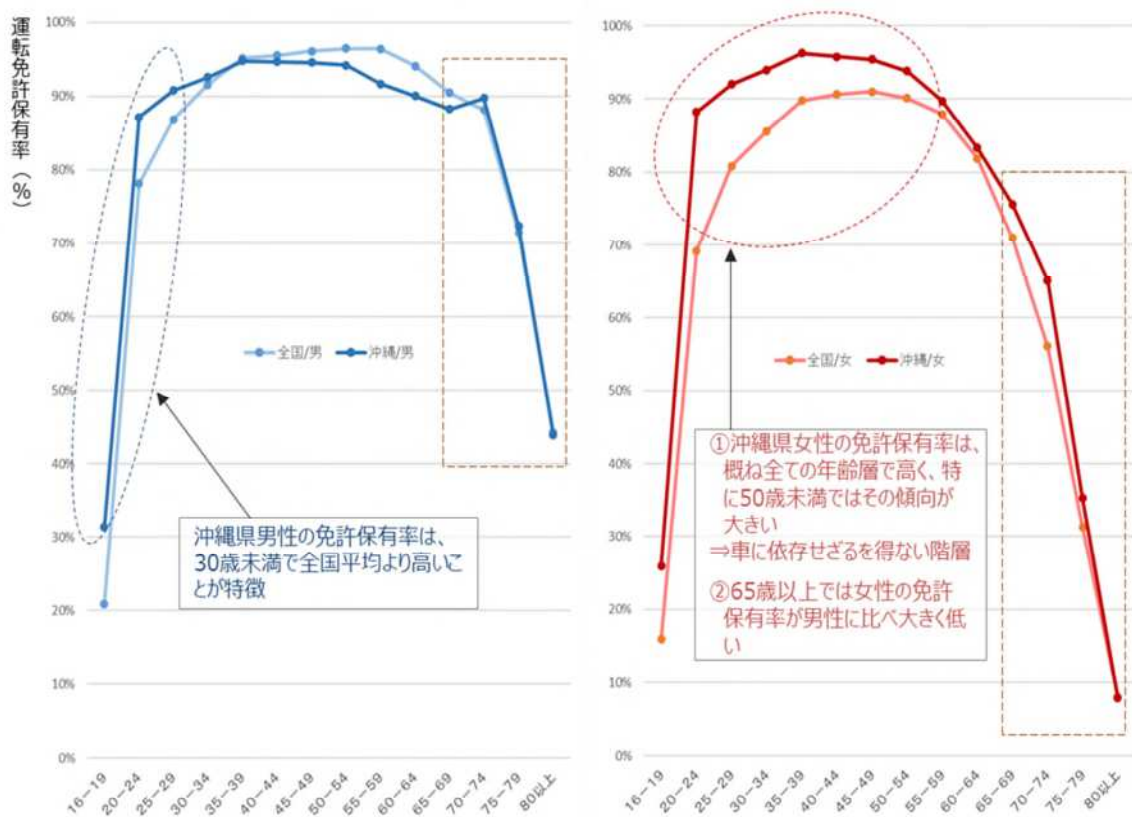


図 2-42 沖縄県の運転免許保有率（性年齢階層別、令和2年）

出典：国勢調査（総務省）、運転免許統計（警察庁）より作成

自動車保有台数の伸び率（2020年／2000年）

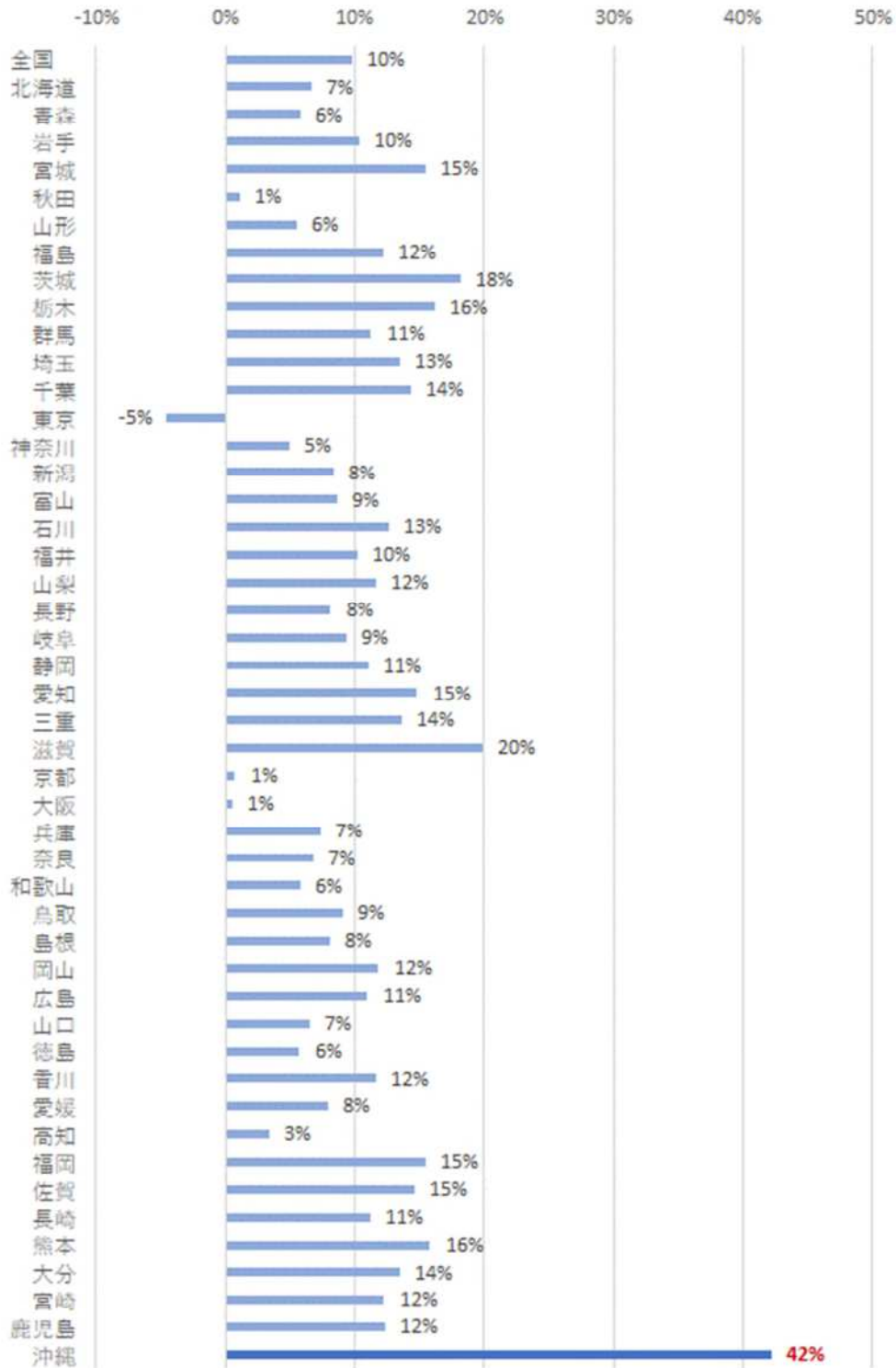


図 2-43 都道府県別の自動車保有台数の伸び率（2020年／2000年）

出典：自動車検査登録情報協会より作成