

沖縄振興特別措置法後期5年の 沖縄振興に向けた政策提言(案)

令和8年3月
沖 縄 県

目次

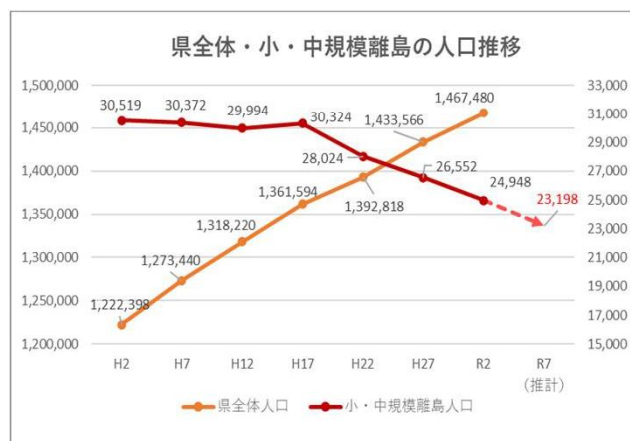
<政策の分野>

1. 離島・過疎地域	1
2. 交通	8
3. 跡地利用	12
4. 観光（受入体制）	14
5. 観光（高付加価値化）	16
6. 観光（誘客促進）	18
7. 観光（スポーツ推進）	20
8. 産業振興（情報通信産業）	22
9. 産業振興（航空MRO等関連産業の集積）	24
10. 産業振興（臨空・臨港型産業の集積）	27
11. 産業振興（産業イノベーション）	30
12. 産業振興（スタートアップ）	32
13. 金融関連産業	34
14. 農林水産業（糖業）	36
15. 農林水産業（経営安定対策）	38
16. 農林水産業（陸上養殖）	40
17. 農林水産業（試験研究の強化）	42
18. 雇用	44
19. 教育（質の向上）	48
20. 教育（環境の整備）	50
21. 医療・介護サービスの提供体制	52
22. 薬剤師の育成・確保	57
23. こどもの貧困	59
24. 科学技術の振興	62
25. 環境の保全（赤土等流出防止）	64
26. 環境の保全（PFOS・PFOA・航空機騒音等）	66
27. 環境の保全（国立自然史博物館）	70
28. エネルギー（持続可能な成長）	72
29. エネルギー（地域の実情）	75
30. 防災	77
31. 社会資本整備	80
32. 戦後処理	83

離島・過疎地域で生活を維持するための生活・移動コストの低減や住居・行政サービス等の確保

■ 離島・過疎地域における空家の活用や地域コミュニティの支援のほか、住宅確保の支援や産業振興・雇用創出のための税制優遇措置に加え、廃棄物処理や障害福祉、教育といった地域の生活に不可欠な行政サービスの確保、過度な生活・移動コストの低減、通信インフラの整備等を通じ、同地域の住民が安心して暮らし続けることができる持続可能な地域社会の実現を目指す。

- 沖縄県は、令和4年以降本土復帰後初めて人口減少に転じており、その中でも離島地域の人口減少は急速に進んでいる。
- 国立社会保障・人口問題研究所が公表した「将来推計人口」によると、離島市町村においては2050年までに人口が12.8%減少、特に小規模離島においては約4割減少する地域もあると推計されている。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

＜コミュニティ機能の低下＞

- 人口減少や高齢化が進む本島北部の過疎地域では、コミュニティ機能の低下により、空家の活用や管理、高齢者の見守りなどの需要が増加している。

＜有人離島の存続の危機＞

- 小・中規模離島においては、人口減少等の進行により、地域社会の存続が危ぶまれる深刻な状況となっている。

＜離島船舶・航空機及び人手の確保・維持＞

- 船舶・航空機の更新については、物価高や人件費の高騰等により船舶・航空機の建造費も高騰する中、航路・航空路事業者が単独で財源を確保することは困難となっている。
- 併せて、離島航路・航空路を担う整備士・操縦士、船員等については、団塊世代の大量退職と若手不足により担い手確保が困難となっている。

＜交通コスト＞

- 離島住民等交通コスト負担軽減事業はソフト交付金として県が実施してきたが、令和7年度からは内閣府予算として計上されている。

＜離島への物資の輸送コスト＞

- 昨今の世界的な原材料価格・原油価格の高騰や円安の進行に基因した物価高の影響により、離島への輸送コストも増大しており、沖縄本島と離島間の価格差も拡大傾向にある。

<住宅の不足等>

- 離島・過疎地域においては、人口減少の進行を背景に、地域社会を支える活動の担い手の不足が深刻化している中、住宅不足が担い手となる移住者を受け入れる上での深刻な課題となっている。
- 離島・過疎地域においては、既存住民の住宅の老朽化が進んでいる。将来的に、住宅の老朽化がさらに進むことにより、住環境の悪化や住宅の倒壊等が発生し、住民が島内で暮らし続けることが困難となる等、住宅の老朽化が将来的に人口の社会減を加速させる要因となるおそれがある。

<空家等対策の推進>

- 令和5年度に空家等対策の推進に関する特別措置法の一部が改正され、活用の拡大や管理不全空家への市町村が行う指導・勧告、特定空家等の除却に係る緊急代執行制度などが創設された。

<持続可能な水道システムの構築>

- 令和6年能登半島地震では、広範囲かつ長期的に影響を及ぼす水道システムの急所施設の耐震化が未実施であったこと等により、復旧が長期化した。これを受け、国土交通省においては、災害に強く持続可能な水道システムの構築に向け、計画的な耐震化を推進しているが、離島等の小規模水道事業体は運営基盤が脆弱なため、耐震化に遅れが生じている。

<離島の廃棄物処理等>

- 離島市町村においては、高齢化や労働人口の減少等により人材不足が深刻化しつつある一方で、観光客の増加等に伴って廃棄物量が増加しており、ごみ排出量の増加に伴うごみ処理経費の増が脆弱な離島市町村の財政基盤をより圧迫している。
- 離島市町村は、海外由来の漂着物が多量に漂着し、その処理費用が割高となることから市町村財政へ大きな負担となっており、離島振興の支障になっている。

<デジタルデバйд解消に向けた国事業の廃止>

- デジタルデバйдの解消に向け、各自治体を対象に実施されてきた総務省の「デジタル活用支援推進事業」が、令和7年度で終了する方針であることが示された。

<離島地域における障害者等の支援>

- 今後高齢化が急速に進むことが予想され、離島における障害者についても高齢化や親亡き後を見据え、地域で障害者等を支える資源の確保が必要である。

<本島に進学した学生の負担増>

- 近年の物価高騰により、家賃額等の居住費が高騰しており、また、その他の生活にかかる経費も上昇していることから、離島から本島の高校等に通う高校生の保護者の経済的負担が増加している。

<離島における教育環境の格差>

- デジタル化・ICT教育の進展により、遠隔教育・オンライン学習が可能となる一方、生成AIなど進展する新たな技術に対応する必要がある。
- 若者や子育て世帯の定住意欲に教育環境の充実が影響する状況が増加。

<地域コミュニティの衰退>

- 人口減少等に伴う経済規模の縮小を背景に、**地域社会の担い手となる人材の確保**、移住者等を受け入れるための住宅不足、地域コミュニティの拠点となっている共同売店の閉店やガソリンスタンドの撤退など、地域生活に不可欠なサービスが失われている地域が増加しており、地域住民のつながりが希薄化し、地域コミュニティの衰退が進行している。

<持続可能な行政サービスの提供体制の構築>

- **離島町村等においては、人材不足等が課題となる中、持続可能な行政サービスの提供体制の構築が喫緊の課題となっている。**

<ライフラインである離島航路・航空路の確保・維持>

- 離島航路及び航空路はその不採算性から、事業者の経営努力だけでは路線維持が困難であり、近年の物価高**及び人手不足**によりその状況はさらに厳しさを増している。

<安定的な交通コスト負担軽減の実施>

- 離島住民の移動は航路又は航空路に限定されていることから、離島の定住条件整備のためには離島航路・航空路の割高な運賃を継続的に低減する必要があるが、内閣府事業は予算措置であるため、その安定・継続した実施は法的に担保されていない。
- **併せて、経済波及の増大による定住条件の改善のため島内消費を増加させる交流人口への安定的な支援が必要。**

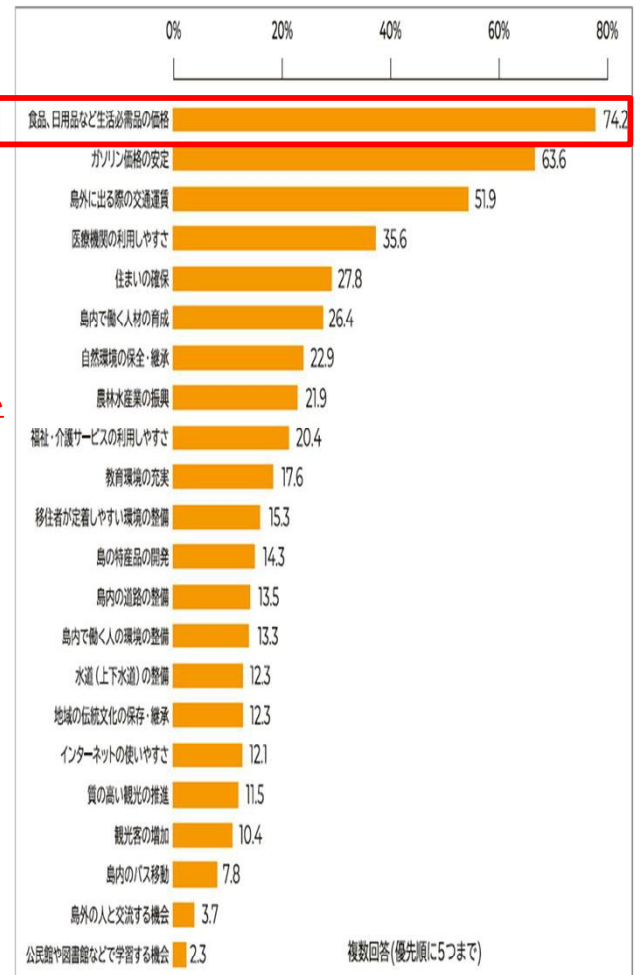
<物価の高騰>

- 離島住民を対象に実施した「離島住民特別調査（令和6年9月）」において、離島振興で重点的に取り組むべき項目として「食品・日用品などの生活必需品の価格」が最上位となっており、人口増加対策として必要なことという項目においては「物価の安定」が第2位となっていることから、離島の生活コストの負担軽減については、喫緊の課題である。

<輸送コスト支援の他制度と比しての不利性>

- 沖縄県は対象となっていない、有人国境離島法に基づく**特定**有人国境離島地域社会維持交付金では、補助対象は限定的ではあるが、本土に出荷される農水産物の生産等に必要な原材料等の移入に係る輸送コストを支援するメニューが存在する一方、沖縄県の離島への生活物資や産業用資材の移入に関する支援メニューは存在しない。

問. 沖縄県や市町村等の施策として、今後重点的に取り組むべきことは何か。



出典：離島住民特別調査（令和6年9月）

<離島への物資供給の不安定性>

- 離島地域においては、夏季の台風や冬季の海上時化の影響に伴う航路の欠航がたびたび発生しており、ガソリン等の石油製品や食品・日用品といった生活基盤を維持するために不可欠な物資の供給に支障をきたし、離島住民の生活安定に影響を及ぼしている。また、海上輸送の不安定性は、災害発生時の迅速な物資供給等を妨げ、早期復旧を遅らせる要因となり得る。

<本島での大会参加の負担>

- 食料品を中心とする物価高が継続し、家計は依然として厳しい状況に置かれている。特に離島の児童・生徒はその地理的不利性から、本島で実施される大会等に参加する場合、航空路又は航路での移動と宿泊を要することとなり、物価高によりさらにその負担は増している。

<住宅の不足>

- 離島・過疎地域においては、住宅不足が担い手となる移住者の受入や若者の定住促進を図る上での課題となっている。特に、小・中規模離島については、建築資材の海上輸送費や作業員の旅費・宿泊費等の離島の条件不利性に起因する経費により建設コストが割高になっていることを背景に、本島よりも住宅(特に賃貸住宅)の整備・更新が進んでおらず、大半の離島町村で公営住宅や定住促進住宅に空きがない状況が発生する等、住宅不足が深刻な状況となっている。



出典：住宅着工統計・国勢調査(H22、H27、R2)

<空家等対策計画の策定>

- 令和5年度住宅・土地統計調査によると、県内の空き家率は9.4%となっているが、離島・過疎地域を含む人口15,000人未満の町村では17.8%と県内と比較して高い値となっている。また、離島・過疎地域では、少子高齢化が顕著な地域が多いため、今後空家が増加すると見込まれるが、空家等対策計画の策定率が令和4年度以降伸びていないことが課題となっている。

<災害時の水の供給>

- 島しょ県である本県にとって、災害時等の対応は大きな課題である。他都道府県と陸続きではないため、災害発生直後に、陸路で他都道府県水道事業体の給水車が応援に駆けつけることはできない。港や空港が使用できなくなれば、他都道府県から応援が到着するまでの間、県内の水道事業体のみで対応しなければならない。さらに、離島地域では、沖縄本島よりも支援が届きにくいことも想定される。水道広域化による事業統合(水平統合)を促進し、「安全・安心な水道水を安定的に将来にわたって供給できる水道の構築」をするためには、小規模事業者のみならず、上水道事業者にもメリットとなるよう、財政支援の拡充が必要である。

<廃棄物処理等における課題>

- 離島市町村及び本島市町村における1人当たりのごみ処理経費の推移(R1年度～R5年度)の比較では、本島市町村は令和元年度8.5千円から令和5年度9.9千円と16.5%の増加に対し、離島市町村は令和元年度12.8千円から19.5千円と52.3%の増加と本島に比べ高くなっており、令和5年度は離島市町村では本島市町村に比べ2倍以上のごみ処理経費がかかっている。
- 離島市町村においては、島内在住の産業廃棄物処理業者のみでは、全ての種類の産業廃棄物の処理が出来ないことから、市町村が処理を引き受けざる得ない一部の産業廃棄物について、一般廃棄物とあわせて処理(あわせ処理という)することが効率的であるが、既存の循環型社会形成推進交付金の要件に産業廃棄物の処理に係る部分是对象にならないため、設備導入は進んでいない。
- 離島市町村では、海岸漂着物の回収処理事業を受託できる事業者が島内に存在しないことが多く、島外事業者に廃棄物の回収処理を委託せざるを得ず、近年の物価上昇もあり事業費が割高になっており、入札不調が度々発生している。

<デジタルデバイド解消に向けた国事業の継続>

- 離島の地理的不利性を克服し、行政サービスを楽しむためには、デジタルデバイド解消が不可欠であるが、総務省において「デジタル活用支援推進事業」を終了し、令和8年度から人材育成事業へ移行する方針が示された。しかし、民間企業の不在や財政・人的リソースが極めて脆弱で独自取組が困難な離島自治体の実情を鑑み、同事業を継続する必要がある。

<光ファイバ網未整備地域の解消、海底光ケーブル等(公設)の民間移行>

- 小規模離島では、地理的不利性や市場の狭小性ゆえに、海底光ケーブル敷設や光ファイバ網の整備に係る建設・維持コストが課題となっており、通信インフラ(基盤)の未整備地域が残されている。
- 本島と離島を結ぶ海底光ケーブル(公設)は、順次、更新時期が到来するが、通信技術の進展や持続可能性を踏まえると、民間への移行を促進する必要がある。

<離島における障害福祉サービス>

- 国においては、施設等に入所している障害者及び障害児の家庭復帰や、グループホームなどの地域生活への移行を推進しているが、離島においては、地域移行が可能な者であっても地域に障害福祉サービス等の資源が十分に確保されていないことから地域生活への移行が困難となっている。本県における障害福祉サービス事業所は全体として右肩上がりが増加している一方、離島における事業所数は現状維持もしくは減少している。また、島内に障害福祉サービス事業所がない離島もある。

【参考】

令和7年4月1日現在、県内離島を有する市町村のうち9市町村(本部町(水納島)、うるま市(津堅島)、南城市(久高島)、粟国村、渡名喜村、渡嘉敷村、南大東村、多良間村、与那国町)において障害福祉サービス事業者がない状況。

<通学に係る負担>

- 生徒の高校進学を機に、離島と本島の二重生活を強いられる保護者の負担軽減のため、居住費等の支援を行っているが、全国で最も離島高校生数の多い当県(R7当県調査)において、財政力の脆弱な離島市町村では財源の確保が困難。また、高校のある離島でも、公共交通機関が整っておらず自宅外通学をせざるを得ない場合は国の支援の対象外となっており、その負担の実情を鑑み、適切に支援する必要がある。

<離島の教育環境>

- 一部離島では、専門教科や高度な学習プログラムの提供に係る人材確保等が困難。

【これまでの取組】

県では、地理的制約を克服するため、多角的に取組を推進している。

旅館業に対する税制上の優遇措置を講じ、産業振興及び雇用の創出に取り組んでいる。

インフラ・交通では、本島周辺離島への水道広域化を推進し水の安定供給を図り、離島住民の運賃低減(航路・航空運賃)や離島への石油製品輸送補助に取り組んでいる。

空き家対策では、空き家活用シンポジウムなどを開催し、制度や補助事業の情報提供を行っている。さらに、公営住宅の整備も進めている。

一般・産業廃棄物については、一部の産業廃棄物を一般廃棄物とあわせて処理する「あわせ処理」の促進や効率的な処理ルートの情報提供を行い、海上輸送費等の処理コストの負担軽減を図っている。

デジタルデバйд対策として、県が各自治体の希望を募り、講師を派遣してスマートフォン講習会を実施するとともに、総務省デジタル活用支援推進事業を活用し、県事業と同様に講師を派遣し講習会も併せて実施している。

持続可能な行政サービスの提供体制の構築に向けては、市町村間の広域連携の推進、離島町村等の人材確保及び業務効率化の取組への支援等を実施しているほか、県と市町村による連絡会議や検討会を設置し、意見交換を重ねている。

教育の充実については、教育の確保や学校等施設の整備に取り組むほか、離島児童生徒支援センターの管理運営や離島生徒が県内・県外大会に参加する際の派遣費を補助するなど、高等学校等が設置されていない離島からの進学に伴う経済的・精神的な負担の軽減を図っている。

また、情報通信環境及び教育用ICT機器の整備推進、教育情報化に関する研修等を推進し、教職員等の資質向上に取り組んでいる。

離島・過疎地域における持続可能な地域社会の構築に向けて、更なる取組を進める必要がある。

1. 過疎地域における空き家活用に係る交付金の要件緩和や地域コミュニティの拠点維持に向けた取組
2. 離島の旅館業等に係る特例措置の延長や対象となる業種、資産の追加

3. 離島住民等の交通コスト負担軽減の公共負担の明文化や航空機・船舶の更新支援の強化、担い手不足対策など離島航路・航空路の確保維持に向けた取組
4. 生活コストを含めた離島の移入コストに係る負担軽減の取組
5. 離島の児童・生徒等の本島での大会参加に係る負担軽減の取組
6. 小・中規模離島における離島住宅整備に係る離島特有の経費の負担軽減に向けた取組
7. 空家等対策計画未策定の離島・過疎地域の市町村における策定促進に向けた取組
8. 県内水道の広域化に向けた取組
9. 離島における廃棄物の処理促進に関する取組
10. 離島市町村における海岸漂着物の回収・処理の促進に関する取組
11. 離島における情報通信基盤の整備促進に関する取組
12. 離島における障害福祉サービスの提供体制の確保に向けた取組や離島に新規参入する障害福祉サービス事業者への税制特例措置の創設
13. 自宅外通学せざるを得ない離島高校生の居住費等の負担軽減の取組
14. 離島の小中高等学校におけるICT教育環境の整備促進に向けた取組

担当部課

企画部 交通政策課、デジタル社会推進課、情報基盤整備課、地域・離島課、環境部 環境整備課、生活福祉部 障害福祉課、保健医療介護部 薬務生活衛生課、文化観光スポーツ部 スポーツ振興課、土木建築部 住宅課、教育庁 総務課、保健体育課、文化財課、教育支援課、教育DX推進課、義務教育課、県立学校教育課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 2-(5)-イ 障害のある人が活動できる地域づくり
- 2-(7)-ア 計画的な生活基盤の整備
- 2-(8)-ア 人流・物流のコスト低減と情報通信基盤の強化
- 2-(8)-イ 安全・安心な生活を支えるインフラの整備
- 2-(8)-エ 離島を結び支える安全・安定的でシームレスな交通体系の構築
- 4-(4)-ア 離島と本島・県外との交流の促進
- 5-(1)-ウ 公平な教育機会の確保と学習環境の充実

政策

- クルマから人中心の社会へ転換するための公共交通ネットワークとその利用環境等の整備

目指すすべきた

- 先端技術等を活用したシームレスな陸上交通体系を整備するとともに、利用転換の促進に向けた利用環境の改善、担い手の確保等による地域を支える公共交通の維持・確保を通じて、誰もがストレス無く移動出来る交通環境を確立する。

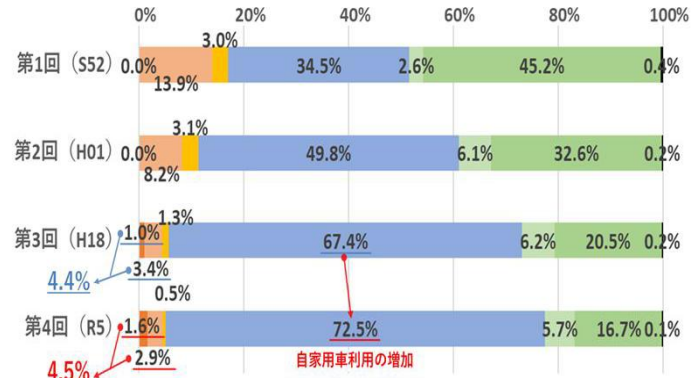
環境の変化等

- 国では、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることを目的として交通リ・デザインの取組が進められている。
- 令和6年9月には国、県、経済界、交通事業者による「沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言」が取りまとめられ、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、官民連携の取組が展開されている。
- 県では、中南部都市圏の交通渋滞の解消、公共交通空白地域の解消を2本の柱とした「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」の策定に令和7年度から着手している。

<陸上交通の現状・課題>

- 近年の路線バス及びモノレールの利用者数は、微増の傾向となっているが、令和5年のパーソントリップ調査結果では、自家用車の代表交通手段分担率が増加しており、自動車保有台数の増加等、自家用車依存がさらに深刻化しており、抜本的な対策が求められている。一方、公共交通分担率が高く、モノレールや基幹バスなど、利便性の高い公共交通システムが整備された地域(モノレール、基幹バス沿線)では、サービスレベルの高い公共交通が整備されることで、公共交通利用者の増加を期待できる。
- **戦後、鉄道の復旧がなされないままに過密な市街地が形成されてきた歴史的経緯**、沖縄県の陸上交通は、中南部都市圏における慢性的な交通渋滞、経済損失、**駐留軍用地の存在**や過度な自動車社会によるまちづくりへの影響など課題がある。
- 本島北部や**離島**等ではバス路線が少なく、交通空白地目立つ状況であり、地域生活に必要な移動手段の確保が課題。

【代表交通手段分担率】



【前回比較】



出典: 沖縄中南部都市圏PT調査 計画課題に関する現況分析 (沖縄県土木建築部)

平日朝夕旅行速度 (混雑時旅行速度)



出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

出典: 沖縄交通リ・デザイン協議会資料

現状・課題等

<モノレール>

- 沖縄都市モノレールは、平成15年度の開業後、県民や観光客の足として定着する一方、延長区間の開業や観光客の増加により、朝ラッシュ時の車内混雑率が160%(平成30~31年)に達し、複数の駅で乗り残しが発生するなど、車両における混雑の解消が喫緊の課題であった。
- そのため、沖縄都市モノレール輸送力増強事業にて、3両編成車両を9編成導入する計画としており、今後も混雑がピークとなる時間帯を中心に運行することで混雑緩和を図っていく。令和6年度においては、1日平均乗客数が約6万1千人、年間乗客数は約2千2百万人といずれも過去最高を記録しており、最新の需要予測を実施した上で、3両編成車両の追加導入の検討が必要である。
- 駅舎について、県庁前駅や那覇空港駅の1日平均乗客数は、開業当初比ベ1.5倍~1.7倍に増加し、通勤ラッシュ時の混雑や大型キャリーバックを携行する観光客による混雑が発生しており、利便性の低下が課題となっている。今後ますます混雑が激化することが予測されることから、駅舎の増築やエレベーターなどの施設増設を検討している。

<観光と交通>

- 入域観光客数の増加に伴い、貸切バス(観光バス等)の輸送人員はコロナ禍前を上回っており、観光2次交通への対応も急務となっている。
- 観光客の約65%はレンタカーを使用しており、国道58号をはじめとする観光客の利用路線は、交通容量が不足し、渋滞が生じ、レンタカーによる観光客の移動快適性も阻害されている。一方、Z世代の沖縄旅行における移動手段の意識として、首都圏・阪神圏のZ世代のうち、約4割は自動車の運転免許を保有しておらず、約6割が「運転したくない」、「できれば運転したくない」と思っていることがわかっており、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である。
- 超高齢社会を迎え、75歳(後期高齢者)を超えても運転意向がある方が74%存在するとともに、旅先で運転したくないと考える人も多く、公共交通が不便であることを理由に沖縄へ旅行に行きたいと思わない人が一定程度存在している。移動困難者の移動手段の確保、持続可能な観光振興のためにも、利便性の高い公共交通の整備・充実は重要である。

<バス>

- 乗合バスの利用者数は増加傾向にあるものの、運転手不足による輸送力の低下により、通勤時間帯の幹線系のバス路線の輸送能力は余裕がない状況であり、輸送力強化のための連節バスを導入する必要がある。
- 多くの県民や観光客に利用されるバス停について、バス停上屋を整備し、バスロケーションシステムの高度化及びデジタルサイネージ等の整備によるバスの到着や遅延情報等を発信し利便性の向上を図るとともに、**運賃決済に係るデジタル機器等の導入により、定時性の向上を図る**必要がある。
- ノンステップバスの導入率(令和5年度)は、7割を超えており、全国平均を上回っているが、バリアフリー法における令和12年度数値目標の9割は下回っている状況。UDタクシーは、県民の高齢化に伴い、需要が増加するとの声が公共交通利用者からある。

- 近年の物価高や人件費の増加に伴う、主要各社におけるバス運賃値上げがさらなる自家用車依存を進めるおそれがある。
- 令和6年度のバス無料化による体験事業においては、平日の4日間、無料にした際、1.3倍の利用者の増となった。県民所得が全国一低い中、中長距離の移動においては、(本土)の鉄道に比較して、割高な路線バスを利用せざるを得ない環境の中、料金低減に対する県民の感度は、全国一高い可能性がある。また、沖縄の自動車維持費は全国と比べて高く、沖縄県の約半数を占める世帯年収300万円未満の世帯への負担は大きなものとなっている。
- また、複数事業者の重複区間が多い中で、他社路線への乗り継ぎを容易にする共同運行化を進めるため、バス・モノレール等、公共交通間の乗り継ぎ後の初乗り料金を無料とする取組を進める必要がある。
- バス事業者の赤字路線に対する欠損補助による路線バスの運行形態の限界や、バス運転手等の担い手不足に加えて2024年問題により廃線・減便が相次ぐなど、地域住民の日常生活・経済活動に不可欠な移動手段の確保・維持に影響が生じ、路線バスの存続自体が危ぶまれている。

<南北を縦貫する基幹交通の必要性>

- 本県における県土の均衡ある発展及び自立型経済の発展の実現に向けては、県民や観光客の移動利便性を向上させ、効率的に移動できる環境を構築することで、経済活動の波及効果を県土全体に拡大させる必要があり、鉄軌道の早期導入と、鉄軌道とフィーダー交通が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築が不可欠である。また、沖縄自動車道と沖縄都市モノレールやバス等の接続を促進する結節点や交通システムの構築、これらを支える沖縄自動車道の特別割引の維持や利用環境の充実化が必要である。

【これまでの取組】

県では、一定期間のバス無料化による体験事業を通して公共交通機関の活用促進を進めている。また、国補助を活用したノンステップバスの導入支援、関係機関との連携によるバスレーン・基幹急行バス拡充の検討などにより、環境整備を進めている。更に、沖縄鉄軌道構想の策定及び各種調査・研究を進めるほか、赤字路線への国・市町村との協調補助により公共交通の確保・維持に努めている。公共交通ネットワークとその利用環境等の整備に向けては、更なる取組を進める必要がある。



出典: わった〜バス感謝祭 乗りほ〜DAYチラシ

1. 連節バス(BRT)やデジタル機器等の導入促進、路線バスの乗り継ぎ無料化等の県民及び観光客の移動利便性向上に向けた取組
2. 割高な路線バス運賃の負担軽減や欠損補助対象となる赤字路線の要件緩和、運転手確保の促進等の地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組
3. 公共交通空白地域の域内交通の導入及び持続的運営に関する支援等の地域の移動手段の確保に向けた取組

4. 全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設のほか、課題とされるB/Cの沖縄特有の事情を踏まえた算定等、沖縄鉄軌道の整備に向けた取組
5. モノレールの延伸やLRT等の整備等、定時性、利便性等を備えた有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた取組
6. 沖縄自動車道と公共交通を組み合わせた交通システムの構築や結節点整備の支援及び沖縄自動車道に関する特別割引等の継続及び利用環境の充実化

担当部課

企画部 交通政策課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 1-(1)-ウ 人と環境に優しい、まちづくりの推進
- 3-(12)-エ シームレスな交通体系の整備

政策

特定駐留軍用地の返還後の速やかな土地利用に向けた制度の構築

目指すすがた

- 各跡地の特性を活かしつつ、広域的な観点からの役割を分担・連携した開発を通じて、都市構造の再編、都市機能の高度化及び新たな産業振興等を図り、沖縄県全体の発展につながる都市の形成を目指す。

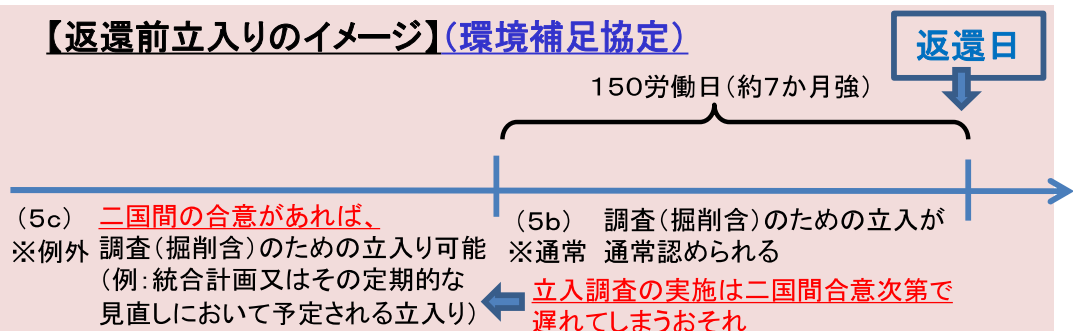
環境の変化等

- キャンプ瑞慶覧(西普天間住宅地区)が平成27年3月31日に返還され、**事業完了に向け土地区画整理事業を実施中である。**
- 県では、次期振興計画へ跡地利用側の意見を示すため、中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想の更新に向けた作業を令和6年度から着手している。
- ゲートウェイ2050推進協議会が令和7年5月に発表した構想(GW2050 PROJECTS グランドデザイン)では、駐留軍用地跡地返還後のまちづくりを早期に実現するため、「先行取得の対象を民間用地に拡大する制度」が求められている。

現状・課題等

- 環境補足協定の制約により返還日設定前の調査実施が困難となっており、返還後における土地利用計画の策定を見据えた自然環境や歴史的遺跡等の詳細な調査が十分に実施できないことで返還後の事業着手が遅れるおそれがある。
- 国は、跡地の所有者等に対し引渡し日以後、引続き土地を使用せず、かつ、収益していないときに給付金を支給するものとされているが、年間1千万円が限度である。**そのため、跡地の所有者に対する給付金等について、支給上限額の制約により不平等が生じており、上限額の撤廃が必要である。**
- 支障除去措置にあたり、土地引き渡し後に**廃棄物**等が発見されることがある。
- 返還後における速やかな土地利用を図るため、民有地が大部分を占める特定駐留軍用地の公共施設用地を確保する目的で平成25年度から先行取得事業を実施しているが、その対象は公共施設用地のみであり、大規模な駐留軍用地跡地の指定が想定される拠点返還地内に公益施設や産業振興施設が必要となった場合、事前に土地を確保することが困難である。
- また、**跡地利用に向けては、周辺市街地との連続性・連担性が重要であることから、一体的な整備が求められる。特に、道路については跡地外道路と接続する必要があるが、周辺市街地に接続するための道路整備が必要な場合、整備に時間を要している。**

【返還前立入りのイメージ】(環境補足協定)



- 現行の制度において、公有地等の面積が20%以上の地区は特定駐留軍用地の指定対象とならず、跡地利用計画に支障が生じている。返還予定駐留軍用地においては、面積の規模や地形や地勢、地区周辺の開発状況など異なる状況がある中、様々な要因を考慮したまちづくりが求められることから、跡地利用を推進する上で、公共用地を確保することができる仕組みは非常に重要である。

【これまでの取組】

返還後の跡地利用を早期に着手するため、跡地利用計画を策定する市町村への支援や、関係市町村と連携して返還前の早い段階からの駐留軍用地の立入りによる文化財調査や自然環境調査等に取り組んでいる。

返還された駐留軍用地については、地権者等に土地が引渡される前に、国が責任をもって廃棄物等の除去などの支障除去措置を徹底して行うよう国に求めている。

嘉手納飛行場より南の駐留軍用地の約9割が民有地であるため、円滑な跡地利用の推進のために、市町村と連携し返還前の早い段階から公共施設用地の先行取得を実施している。

返還後、速やかな跡地利用に向けては、例えば、官民連携の土地利用構想など、様々な取組が想定されるため、それらに対応した制度の改善が必要である。

1. 駐留軍用地返還前の立入調査の実施に向けた要件緩和
2. 土地所有者に対する給付金等の支給上限額の撤廃と土地区画整理事業完了までの特定給付金の支給
3. 特定駐留軍用地の指定要件の緩和

担当部課

企画部 県土・跡地利用対策課

政策

■ 観光客の受入体制の強化

目指すすかた

■ 質の高い沖縄観光を担う人材の確保や働きやすい環境の整備、更なる増加が見込まれるインバウンドの入国時手続きの迅速化等に加え、日本の玄関口となる県内港湾のクルーズ・プレジャーボートの受入環境の整備や観光2次交通の強化を通じ、観光客が快適に沖縄で過ごすためのソフト・ハード両面における受入体制を強化することで、「世界から選ばれる持続可能な観光地」を実現する。

環境の変化等

■ 令和6年の訪日外国人旅行者数は過去最高の3,687万人に達しているものの、約7割が三大都市圏(東京都、大阪府、京都府)に集中していることから、オーバーツーリズム対策の観点からも、地方への分散化に向けた取組が進められている。

<人手不足>

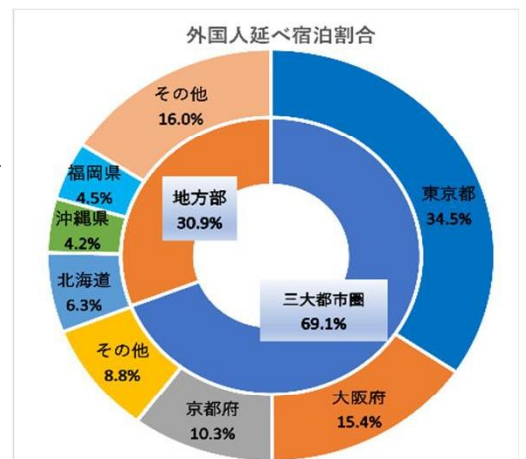
■ 深刻な人手不足への対応策として平成31年4月に特定技能制度が創設され、令和5年の法改正では、家族帯同が可能な特定技能2号の対象分野に宿泊分野が追加された。

<港湾・空港における受入体制>

■ 国においては、外国クルーズ船の寄港回数2,000回を超えること等の「観光立国推進基本計画」(令和5年3月)の目標達成のために、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上に向け、「クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン」(令和7年3月)を公表するなど、クルーズ旅客の満足度向上やピート寄港を含めた寄港を誘致する取組を推進している。

■ 令和7年7月に「日本のクルーズ市場の持続的発展に向けた有識者委員会」において、2030年までに日本人クルーズ人口を100万人とする目標が定められた。この中でも、オーバーツーリズム対策として、地方港湾のさらなる活用による分散・平準化が示されている。

■ 令和6年度的那覇空港旅客数は2,171万人と過去最高に達する。



出典:観光庁「宿泊旅行統計調査」2024

現状・課題等

■ 那覇空港周辺の渋滞やモノレール等での車内混雑など、オーバーツーリズムの現象が現れてきている。

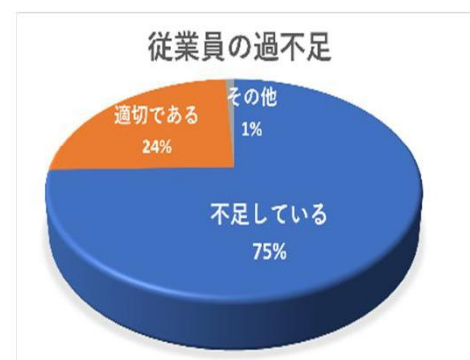
<人手不足>

■ 沖縄県では、コロナ禍における離職とインバウンドを含む観光客数の急回復に伴い、特に宿泊業の人手不足が極めて深刻化。

■ 令和7年5月、県内観光関連産業を対象に行った、「観光人材の確保に関するアンケート調査」の結果、県内企業の約75%が人手不足を訴え、サービス提供体制の維持が困難になりつつある。

■ 住居不足が採用の障壁となっている。

■ 高度観光人材の育成と確保・定着に向けた取り組みが必要である。



出典:沖縄県「令和7年度観光人材の確保に関するアンケート調査」

- 外国人材の受入れにあたっては、ストレスなく生活できる環境の整備が重要であるが、家族の帯同が可能な特定技能2号取得者(宿泊分野)は極めて限定的である。

<港湾・空港における受入体制>

- 県内において、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を図る「国際旅客船拠点形成港湾」が指定(本部港、平良港、那覇港)されている。
- 外国人観光客数は回復途上であるが、クルーズ船の寄港や国際線の就航増加が今後見込まれる中、本部港や下地島空港はCIQの常設化がなされておらず、安全を確保しながら観光客を受け入れる体制が不十分な状況である。
- 港湾や空港へ検疫機能を常設するためには検疫法第3条に基づく検疫港等の指定が必要である。また、未指定の港湾又は空港は同法第21条に基づき「あらかじめ最寄りの検疫所の長の許可を受けた場合」のみ検疫実施の協力を受けられることとなっていることから、現時点で未指定の本部港や下地島空港は検疫所のキャパシティ等によっては入港を断らざるを得ない場合があり、受入機会の損失となるおそれがある。
- 日本への大型プレジャーボート等^等の寄港が増加傾向にある中、南方から来る船舶の玄関口として中城湾港の与那原マリーナを始め、沖縄県への寄港も増えているが、受入環境整備が十分ではないため、誘致拡大に向けての課題となっている。
- クルーズ船の寄港回数が全国で最も多い沖縄県において受入機能高度化等に先導的に取り組むことで、我が国におけるクルーズ振興のモデルケースとなる。
- 那覇空港の旅客者数や発着回数が増加傾向にあるなか、駐機場及び機材置き場、ターミナルのキャパシティの容量不足が懸念される。

【これまでの取組】

県では、安全・安心の確保、快適性の向上、多様なニーズへの対応、DX化の推進など、観光客の受入体制の強化に向け多角的に展開している。特に、コロナ禍からの観光需要の回復、外国人観光客の増加、および高付加価値な観光地形成を目指す中で、ホスピタリティ意識の向上、危機管理体制の強化を進めてきている。更なる観光客の受け入れ体制の強化に向けた取組を進める必要がある。

1. 在留資格「特定技能1号(宿泊分野)」における家族帯同要件の緩和
2. 海外旅客の玄関口となる本部港及び下地島空港のCIQ常設化による体制強化
3. クルーズ船や大型プレジャーボート等の受入環境整備に関する取組
4. 那覇空港の機能強化に関する取組

担当部課

企画部 交通政策課、文化観光スポーツ部 観光政策課、観光振興課、土木建築部 港湾課、空港課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 3-(2)-ア 「新しい生活様式/ニューノーマル」における安全・安心で快適な観光の推進
- 3-(2)-ウ 多彩かつ質の高い観光の推進

- 質の高い観光地形成のための支援

- 新たな魅力ある観光関連施設への投資を促進することにより、観光関連産業の高付加価値化を図るとともに、沖縄におけるショッピングの魅力を更に高めることで、より消費単価の高い層にとって満足度の高い観光地を形成する。

- 国においては、「観光立国推進基本計画」や「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり事業」により観光を通じた地域活性化を促進。令和6年の訪日外国人旅行者数は過去最高の3,687万人に達した。
- しかしながら、現在、インバウンドの約7割は三大都市圏(東京都、大阪府、京都府)に集中しており、沖縄県を訪れる外国客数は未だ回復途上にある。
- 沖縄を訪れる国内客数については、コロナ禍から回復し、現在、過去最高を更新し続けている。
- 1975年の国際海洋博覧会の開催にあわせて整備された多くの宿泊施設が、今年、築50年を迎え、大規模な改築・改修の需要が高まっている。



出典: 沖縄県入域観光客統計概況

- 令和3年8月の沖縄振興審議会(国)では、「沖縄は、観光の高付加価値化やブランドイメージの向上の取組が道半ばにあり、観光客の平均滞在期間や一人あたり平均県内消費額が伸び悩むなど、観光客の増加が必ずしも経済の好循環や一人当たり県民所得の向上につながっていない」との指摘がある。
- 沖縄観光の国際競争力の強化や増加する観光客の分散化のためには、魅力ある新たな観光施設への投資の増強・拡充が必要。
- 対象施設や要件が県内事業者の投資の実態に適合しておらず、対象施設・資産の追加や見直しが必要。

<具体例>

宿泊施設については、海洋博開催にあわせて整備され、今年築50年を迎える施設をはじめ、リノベーションに係るニーズが多くあるが、現行制度では対象外となっていることから、業界からは建物と建物附属設備の同時取得要件の撤廃を求める声がある。

- 目標とする観光収入1.2兆円(令和13年度)の達成を目指す上では、観光客1人あたり県内消費額の向上が不可欠であり、宿泊費に次ぐ「飲食費」、「土産・買物費」の引き上げが重要。
- 沖縄型特定免税店における購入者1人あたり購入額(令和6年度)は、コロナ禍以前の水準と比較し、2倍以上の規模にまで増加するなど、県内の観光消費に大きく寄与している。
- 他方、20万円を超える商品の購入者数(令和6年度)も、コロナ禍以前の水準と比較し、2倍以上の規模となっており、高額消費の需要が増加しているが、20万円を超える商品は免税対象外であることから、買い控えも発生していると推察される。

【これまでの取組】

県では、沖縄観光の質の向上を推進しており、高付加価値コンテンツの開発の支援、富裕層・MICE誘致の強化などの取り組みに加え、沖縄型特定免税店制度や観光地形成に向けた民間投資の促進策など複合的な施策により、観光消費額の向上に取り組んできたところである。

質の高い観光地形成に向けては、税制の要件緩和など更なる取組を進める必要がある。

1. 沖縄の観光地形成促進地域における税制特例措置の延長と対象施設・資産の見直し
2. 沖縄型特定免税店制度の税制特例措置の延長、免税上限額の撤廃等の要件緩和

担当部課

文化観光スポーツ部 観光政策課、MICE推進課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(2)-ウ 多彩かつ質の高い観光の推進