

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。

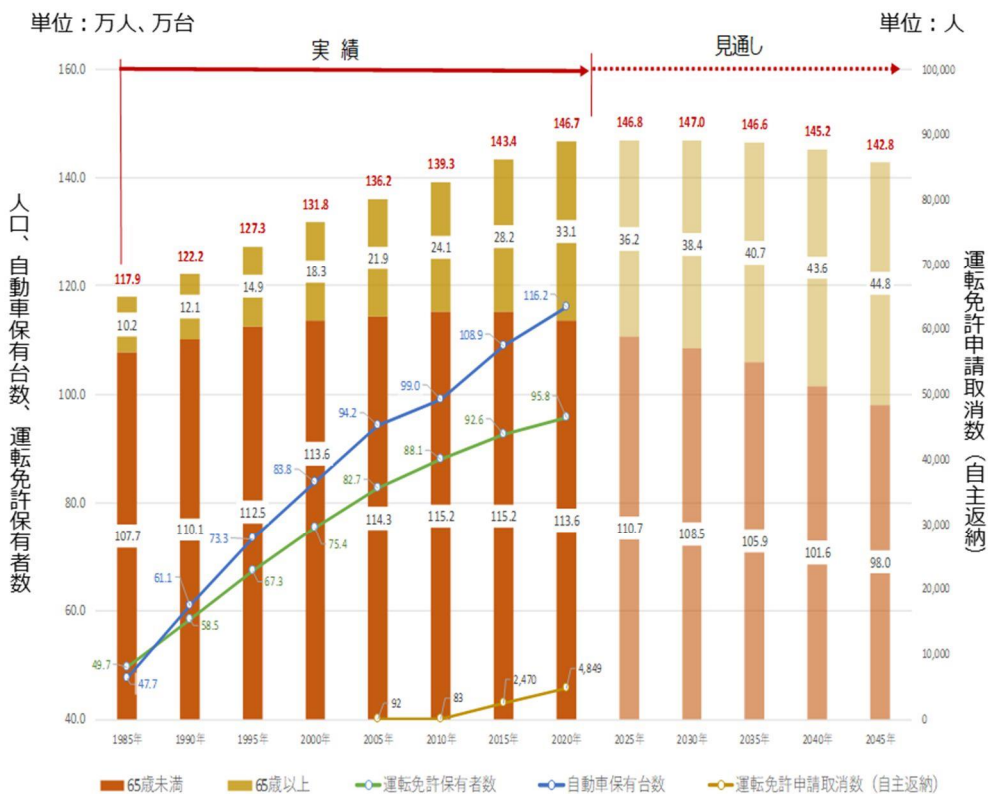


図 2-1 沖縄県の人口の推移と見通し等

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

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35

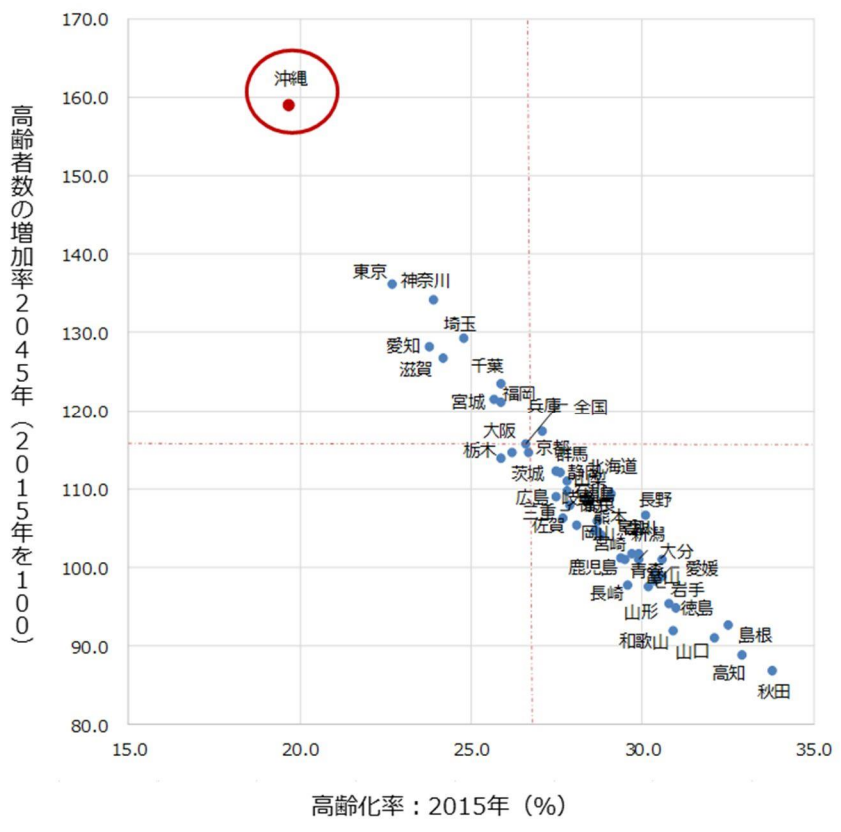


図 2-2 都道府県別の高齢者（65 歳以上人口）の増加率と高齢化率

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。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33

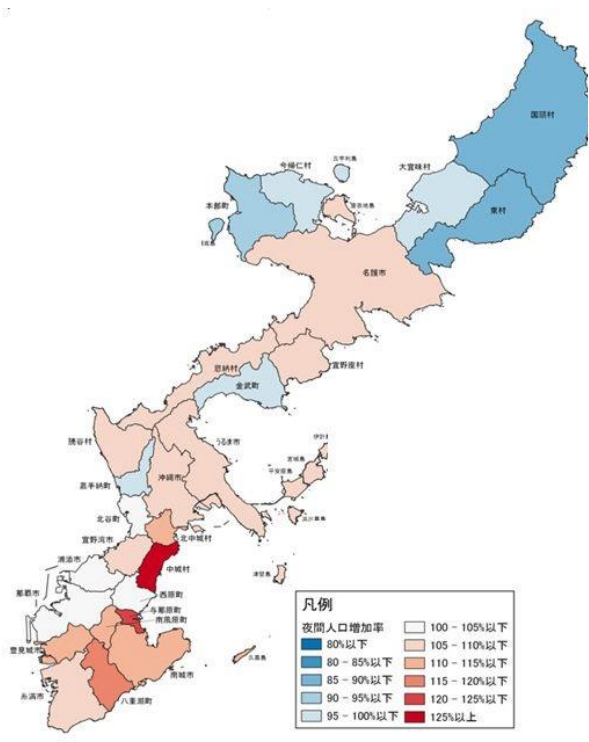


図 2-3 市町村別の人口増減 (2020年-2010年)

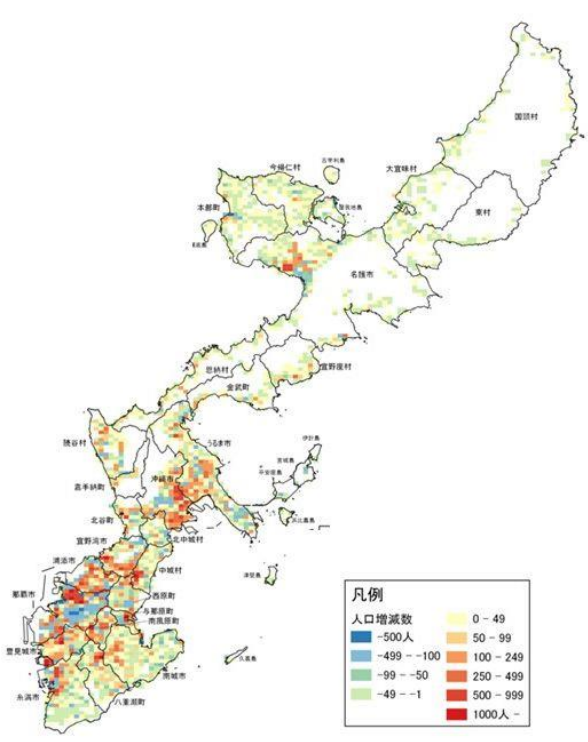


図 2-4 メッシュ別の人口増減 (2015年-2005年)

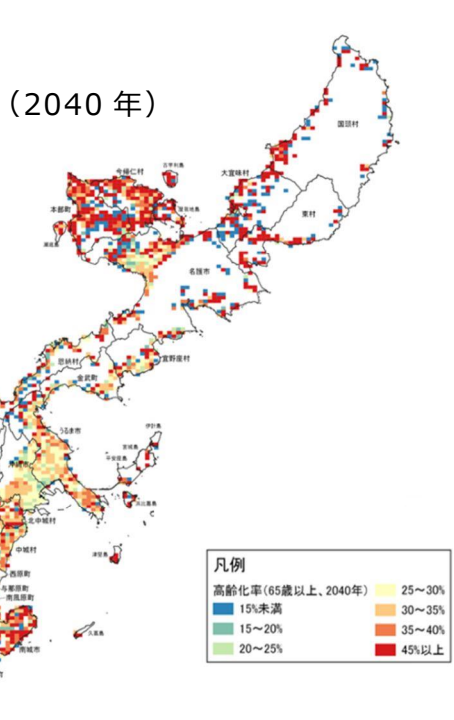
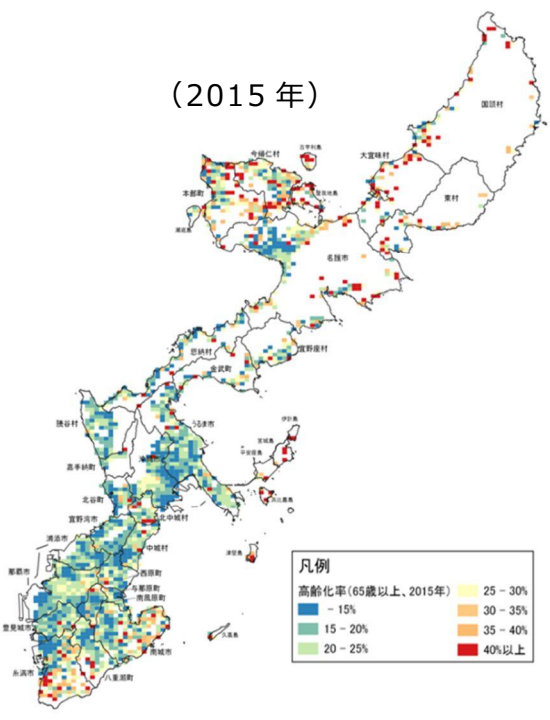


図 2-5 メッシュ別の高齢化率

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年代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/H28 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

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33

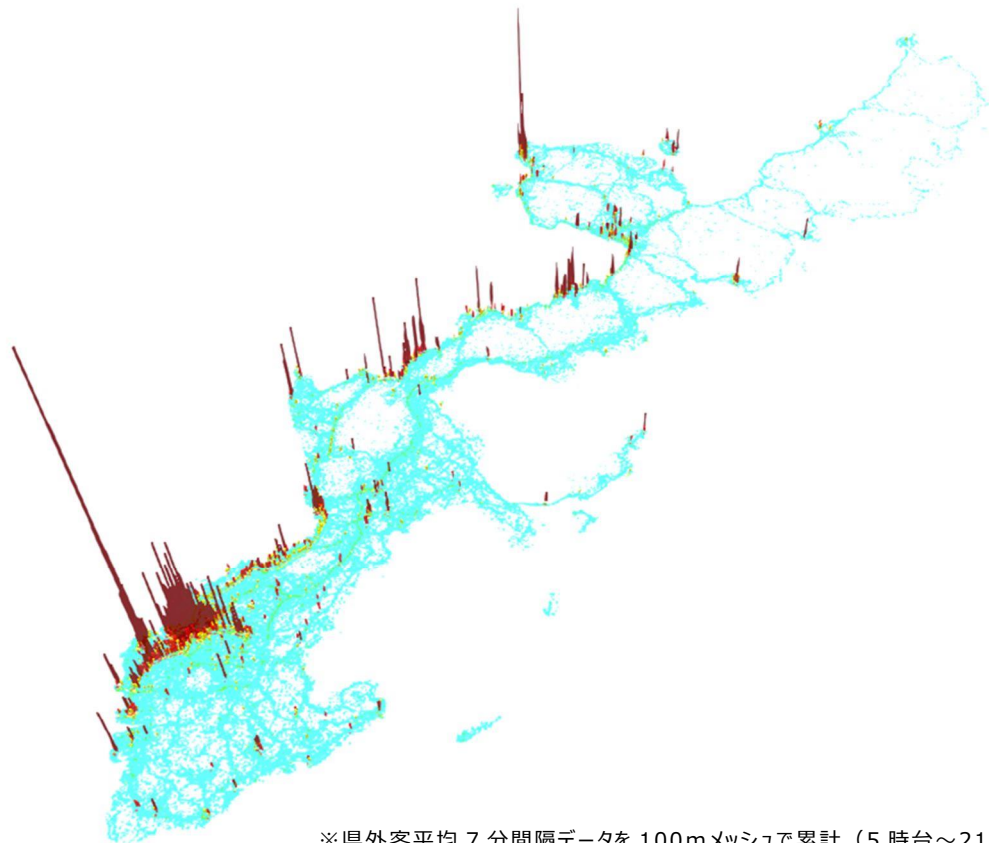


図 2-7 沖縄本島内の観光客（国内＋海外）の活動ボリューム

出典：R4 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。

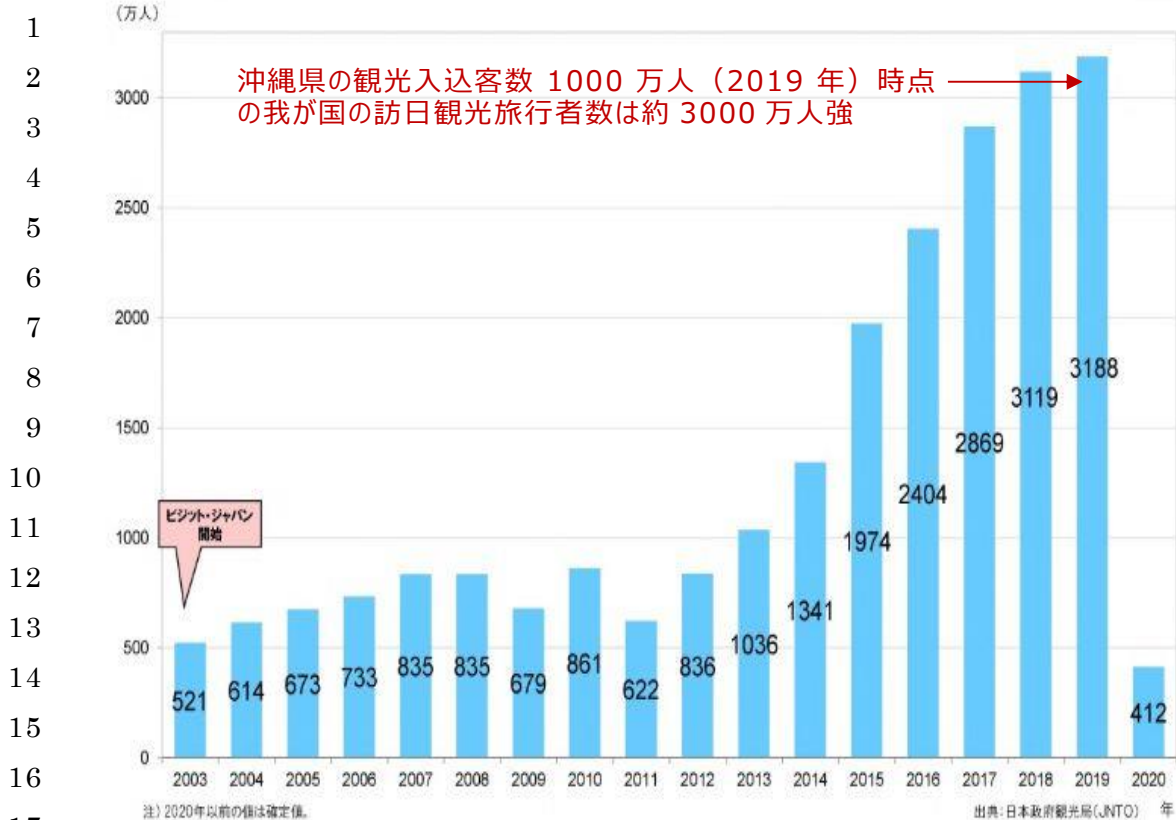


図 2-8 訪日外国人旅行者数の推移 (全国)

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。**

インバウンド回復期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。 【欧米豪市場の特徴】 ・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豪市場に対する「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

1 (3) 観光客の利用交通手段

- 2 • 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
- 3 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
- 4 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。
- 5 • 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
- 6 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
- 7 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
- 8 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。
- 9 • 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とも
- 10 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
- 11 通体系を構築する必要がある。

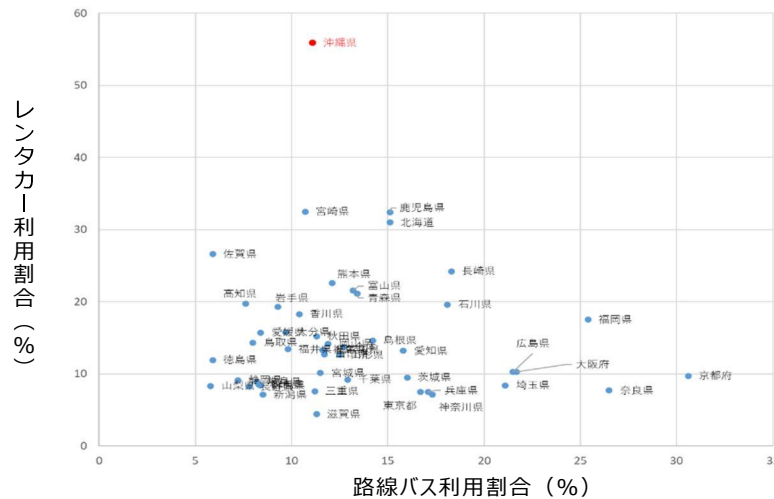


図 2-10 旅行先別での交通手段

出典：旅行年報 2018（日本交通公社）より作成

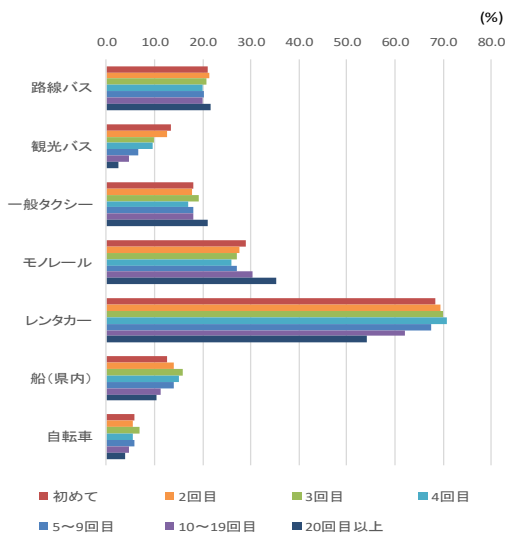


図 2-11 国内客の利用交通手段

出典：R4 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

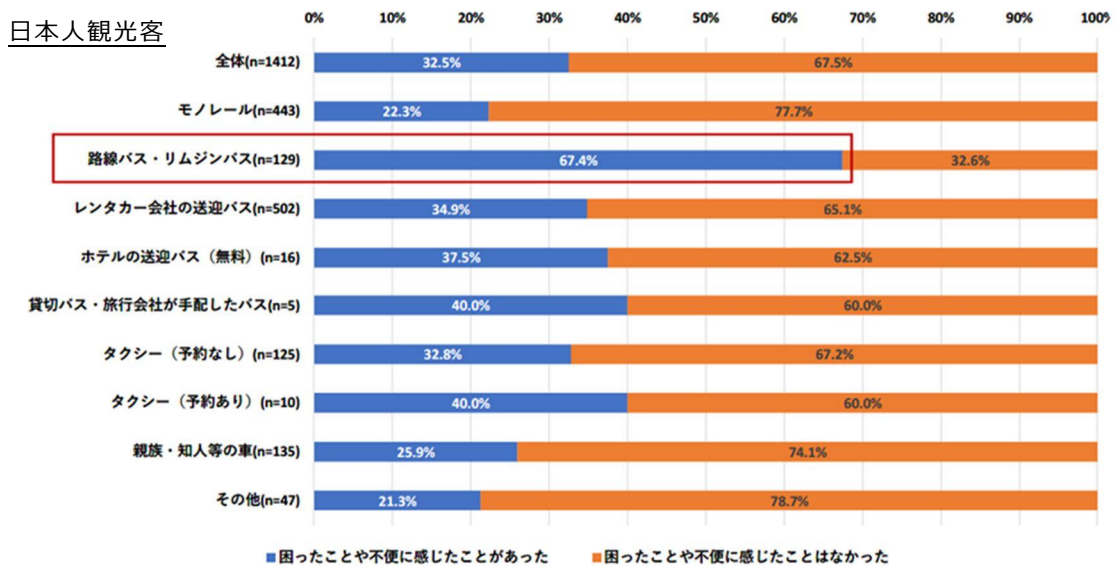
1 (4) 那覇空港での混雑等

- 2 • 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。
- 3
- 4 • 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。
- 5
- 6
- 7 • 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。
- 8
- 9
- 10
- 11 • 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。
- 12



13
14
15
16
17
18
19
20
21 図 2-13 ハイシーズンにおけるバス停周辺混雑の様子

22 出典：沖縄県観光振興課資料



34 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

35 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

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26

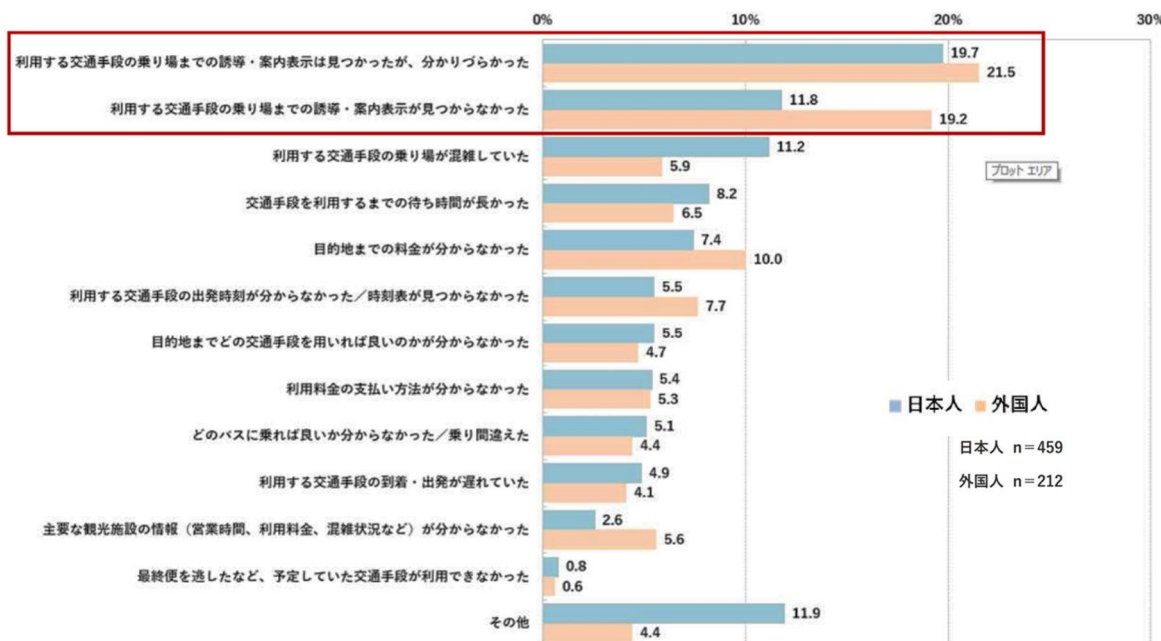


図 2-15 那覇空港内で交通手段を利用するまでに困ったことや不便なことの内容

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。

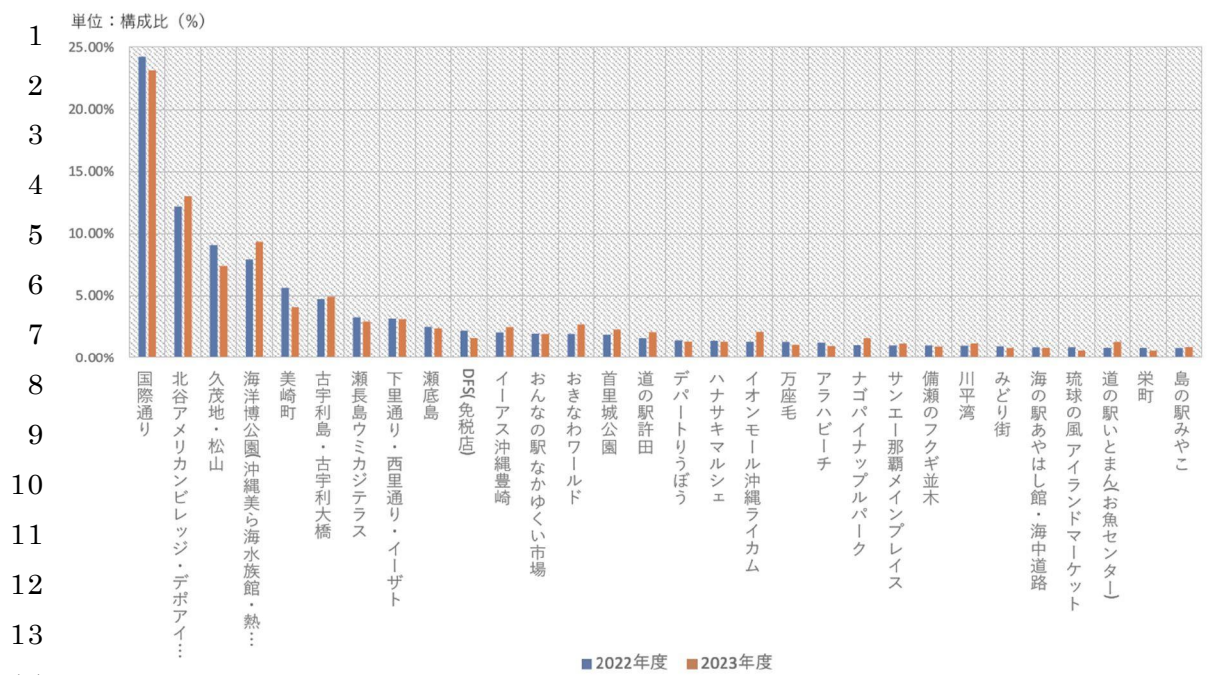


図 2-16 観光客の施設別訪問件数

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。

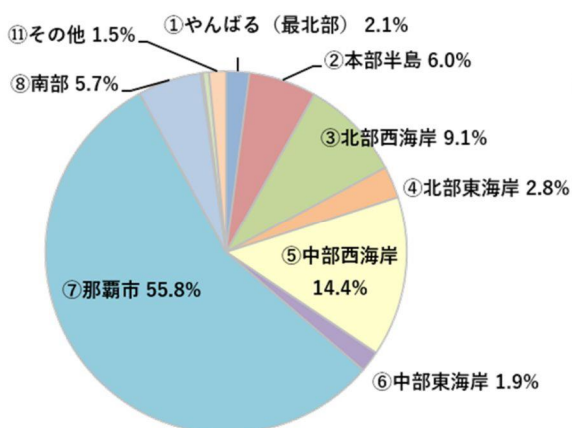


図 2-17 外国人が那覇空港を出て最初に訪れた地域

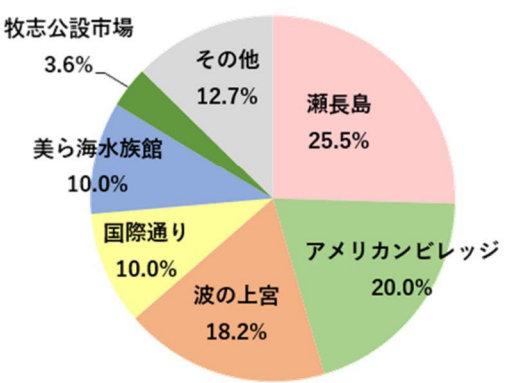


図 2-18 外国人が那覇空港を出て最初に向かった「具体的な目的地」

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

1 (7) Z世代の沖縄旅行における移動手段の意識

- 2 • 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
 3 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
 4 したくない」と思っている。
- 5 • 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
 6 エア含む）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%
 7 でレンタカーの40.8%を上回る。

8 ⇒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
 9 重要と考えられる。

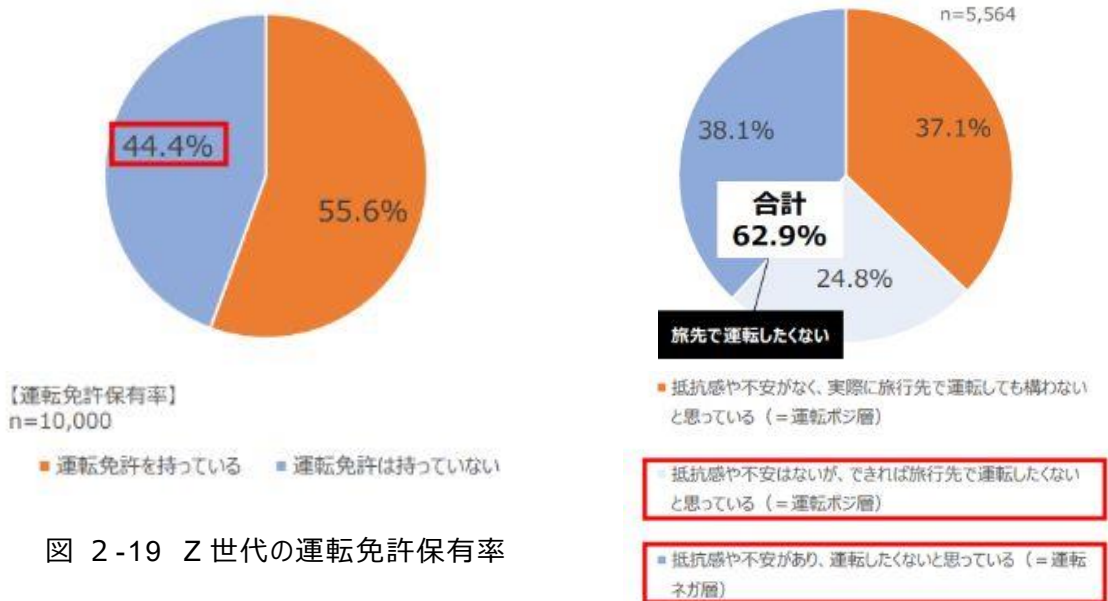


図 2-19 Z世代の運転免許保有率

図 2-20 Z世代の旅先での運転へのハードルとマインド

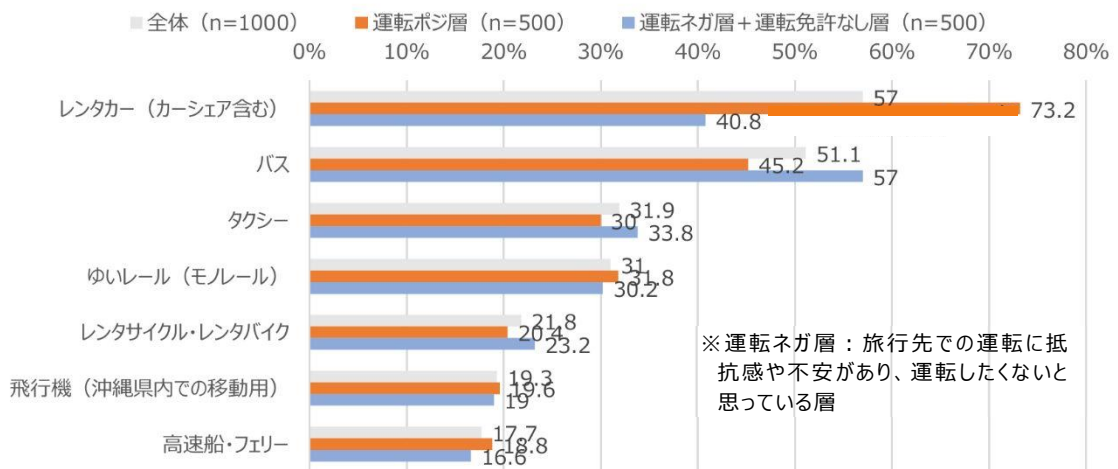


図 2-21 Z世代が連想する沖縄での交通手段

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
 -）

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。

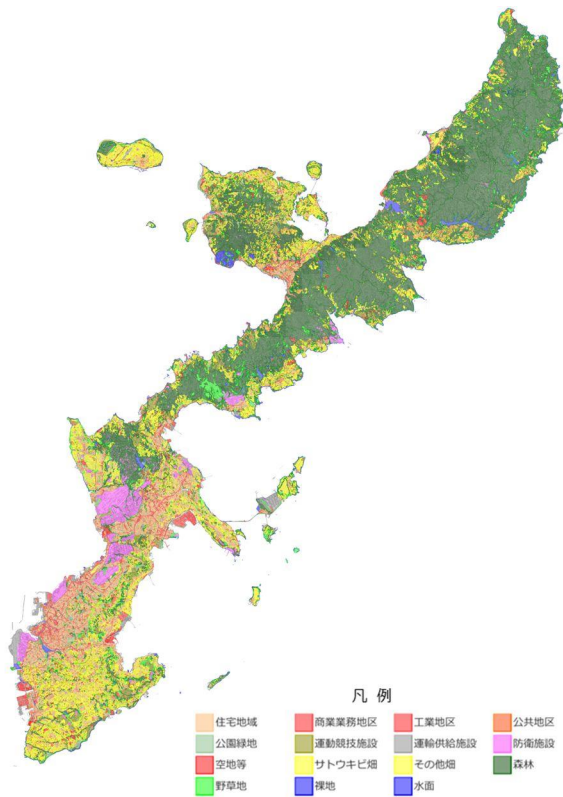


図 2-22 沖縄本島の現況土地利用

出典：沖縄県地図情報システム土地利用現況図

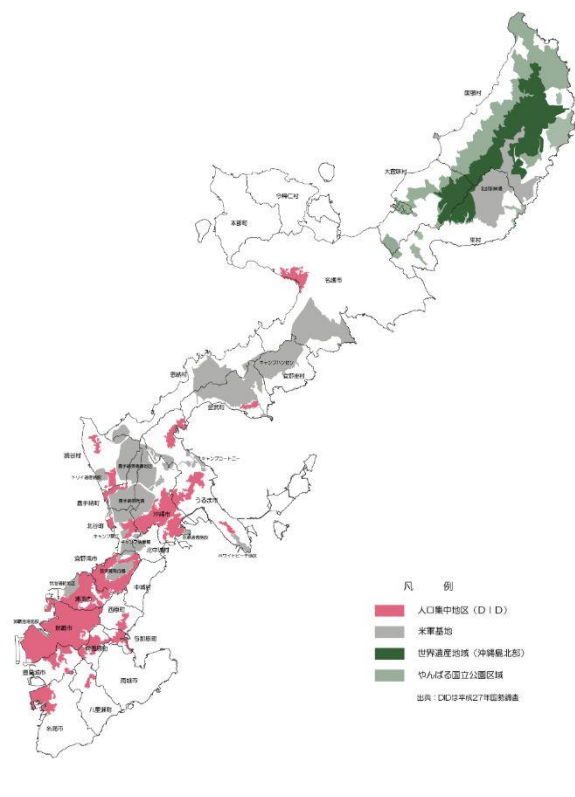


図 2-23 沖縄本島の人口集中地区、米軍基地等

出典：DIDはH27：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。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21

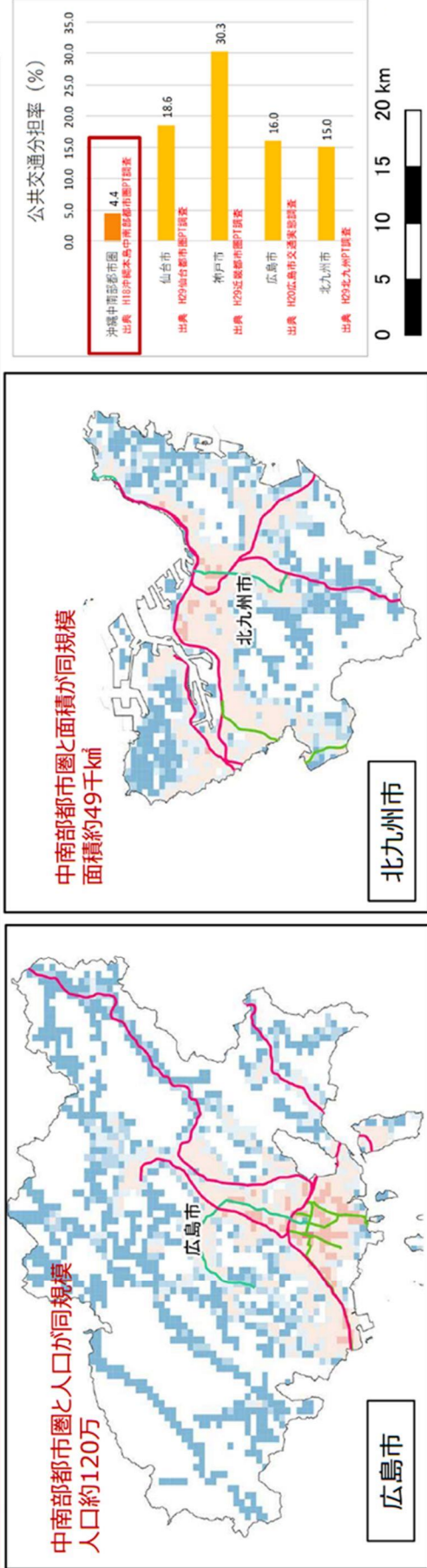
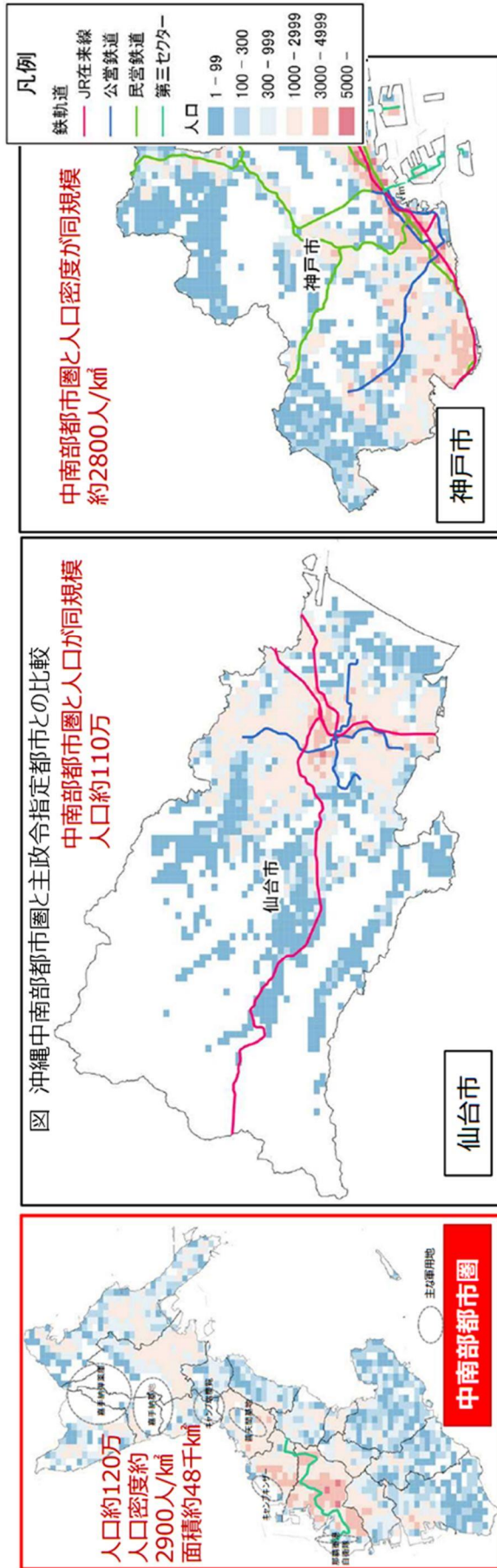


図 2-24 沖縄中南部都市圏と主政令指定都市との比較

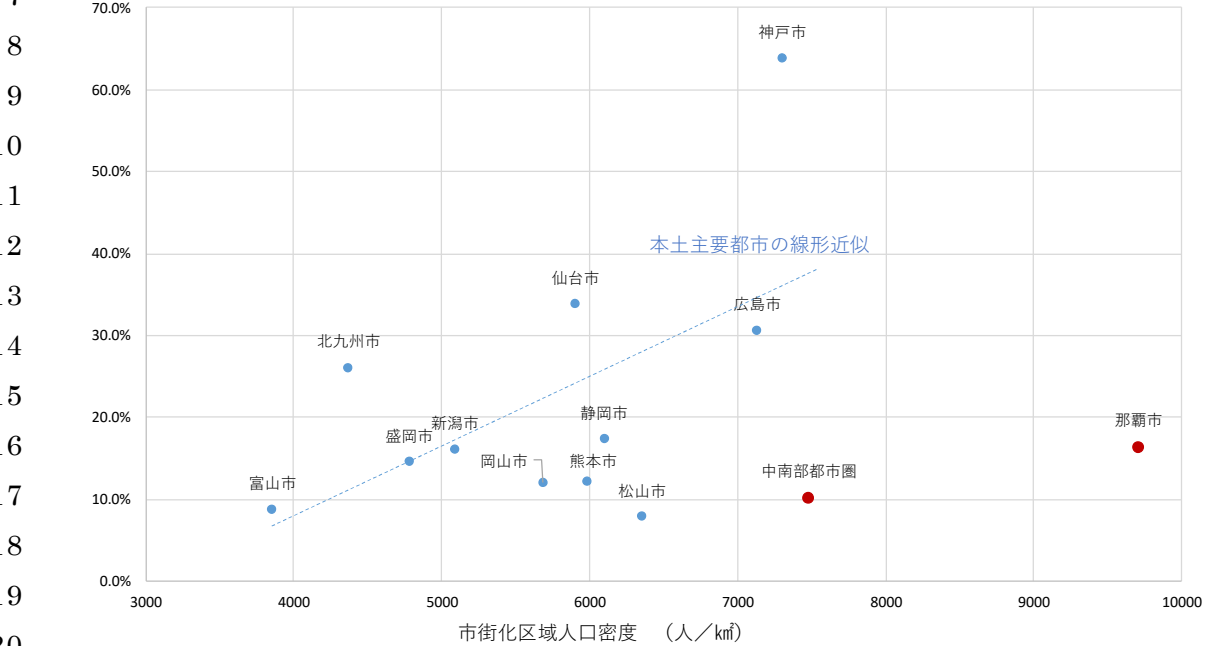
出典：公共交通NW（国土数値情報（R1））、人口（国勢調査 H27）、面積は市域面積（中南部都市圏は基地を除く） 公共交通分担率は各都市圏 P T 調査より作成

1 (3) 他主要都市との人口密度と公共交通利用率の比較

- 2 • 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
3 する公共交通利用率が低い。

4
5

6 通勤通学公共交通利用率
7 (%)



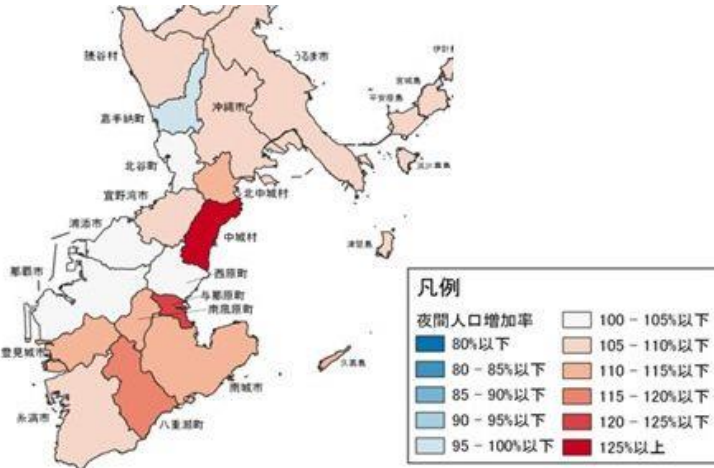
21 図 2-25 中南部都市圏及び那覇市と国内主要都市との比較
22 (市街化区域人口密度と公共交通分担率の関係)

23 出典：市街化区域面積と人口は R4 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 H22 国勢調
24 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

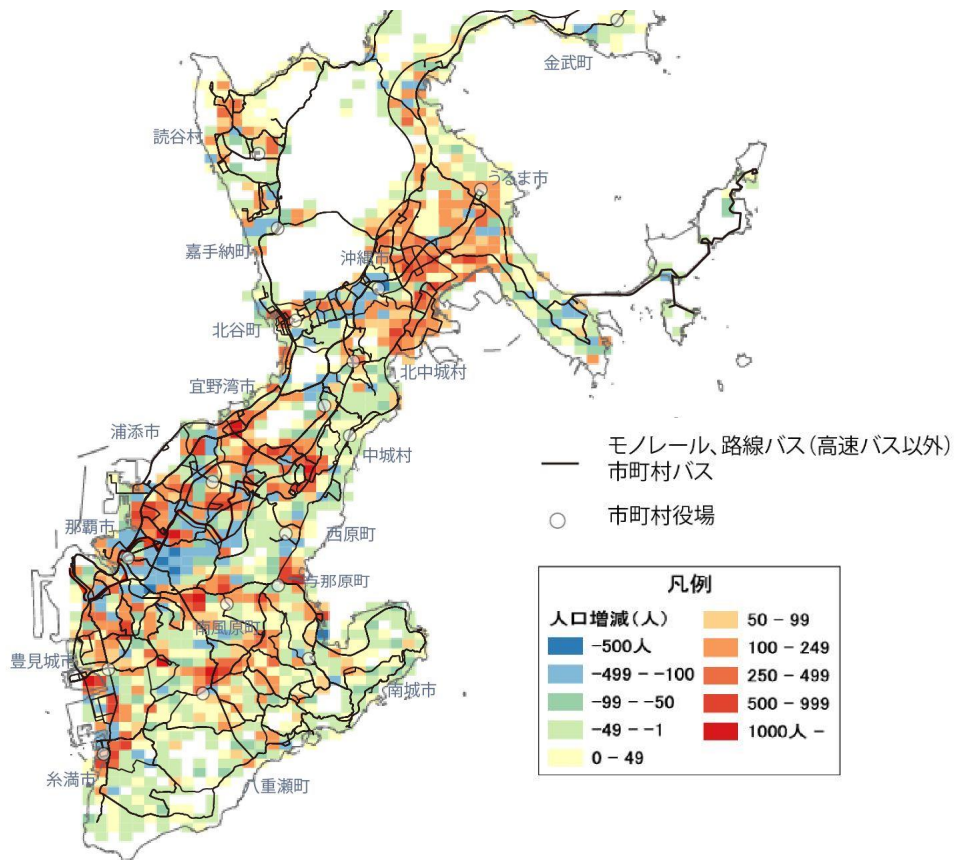
25
26

1 (4) 公共交通と土地利用の関係

2 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
 3 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
 4 等）を誘導することが重要である。



15 図 2-26 市町村別の人口増減
 16 (2020年-2010年) 再掲



29 図 2-27 中南部都市圏のメッシュ別の人口と公共交通
 30 (人口は 2010→2020 年増加分、公共交通は R3 時点)