

**令和元年度 沖縄離島住民等交通コスト  
負担軽減事業による経済波及効果等調査**

**報 告 書**

**(概 要 版)**

**令和 2 年 3 月**

**沖 縄 県**

## はじめに

### (1) 調査の背景と目的

沖縄県では、定住条件の厳しい県内離島の航空賃及び船賃を低減させ、離島住民の交通コストの負担軽減を図ることを目的に「沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業」を実施している。

本調査は、本事業の実施による航空賃及び船賃の低減によってもたらされる様々な経済効果や影響について調査することによって、これまでの事業効果を検証するとともに、今後の事業継続と事業内容の見直し等に向けた課題整理を行うものである。

平成30年3月19日現在、本事業は下記の10航空路（粟国⇔那覇除く）、24航路を対象路線としている。航空路においては運賃が競争状態となっていること、航路においては既に運賃低減が図られていることなどから、一部の路線で運賃低減制度の適用を保留している。

表1 本事業の対象航空路の運賃低減率

対象航空路	事業者	対象者別低減率		
		離島住民	離島出身高校生	交流人口
1 粟国⇔那覇	—	約4割低減	約5割低減 (対象は高等学校や中核病院のない「小規模離島」)	約3割低減 (対象は高等学校や中核病院のない「小規模離島」)
2 南大東⇔那覇	RAC			
3 北大東⇔那覇				
4 南大東⇔北大東				
5 多良間⇔宮古				
6 与那国⇔石垣				
7 与那国⇔那覇				
8 久米島⇔那覇			JTA/RAC	約2割低減※1
9 宮古⇔石垣	RAC		—	
10 宮古⇔那覇	JTA/RAC/ANA			
11 石垣⇔那覇	JTA/RAC/ANA/SNA			

JTA: 日本トランスオーシャン航空株式会社 RAC: 琉球エアークommューター株式会社  
ANA: 全日本空輸株式会社 SNA: 株式会社ソラシドエア

※1 久米島⇔那覇路線については、県の1.5割に加え、平成30年4月1日から久米島町においても0.5割の運賃低減が行われており、合わせて約2割の運賃低減となっている。

出所) 沖縄県

表 2 本事業の対象航路の運賃低減率

対象航路	事業者	対象者別低減率 ※		
		離島住民	離島出身高校生	交流人口
1 伊平屋⇔運天	伊平屋村	△64%		
2 伊是名⇔運天	伊是名村	△68%		
3 伊江島⇔本部	伊江村	△66%		
4 水納⇔渡久地	水納海運	△74%		
5 津堅⇔平敷屋	神谷観光	△63%		
6 久高⇔安座真	久高海運	△64%		
7 渡嘉敷⇔泊	渡嘉敷村	△59%		
8 座間味・阿嘉⇔泊	座間味村	△47%		
9 粟国⇔泊	粟国村	△61%		
10 久米島⇔泊	久米商船	△27%		
11 渡名喜⇔泊		△41%		
12 北大東⇔南大東	大東海運	△72%		
13 大神⇔島尻	大神海運	△39%		
14 多良間⇔平良	多良間海運	△46%		
15 竹富⇔石垣	八重山観光 フェリー、安 栄観光	△51%		
16 小浜⇔石垣		△47%		
17 黒島⇔石垣		△53%		
18 大原⇔石垣		△37%		
19 上原⇔石垣		△37%		
20 鳩間⇔石垣		△37%		
21 鳩間⇔上原		△50%		
22 波照間⇔石垣	安栄観光	△37%		
23 船浮⇔白浜	船浮海運	△58%		
24 与那国⇔石垣	福山海運	△25%		

渡名喜－久米島、南大東－泊、北大東－泊については、すでに運賃低減が図られていること等から制度適用保留。

出所) 沖縄県

※船賃については JR 在来線並みの運賃を目指し、低減が実現しております。

## (2) 業務実施フロー

本業務は、以下のフローに示す手順で実施した（図 1）。

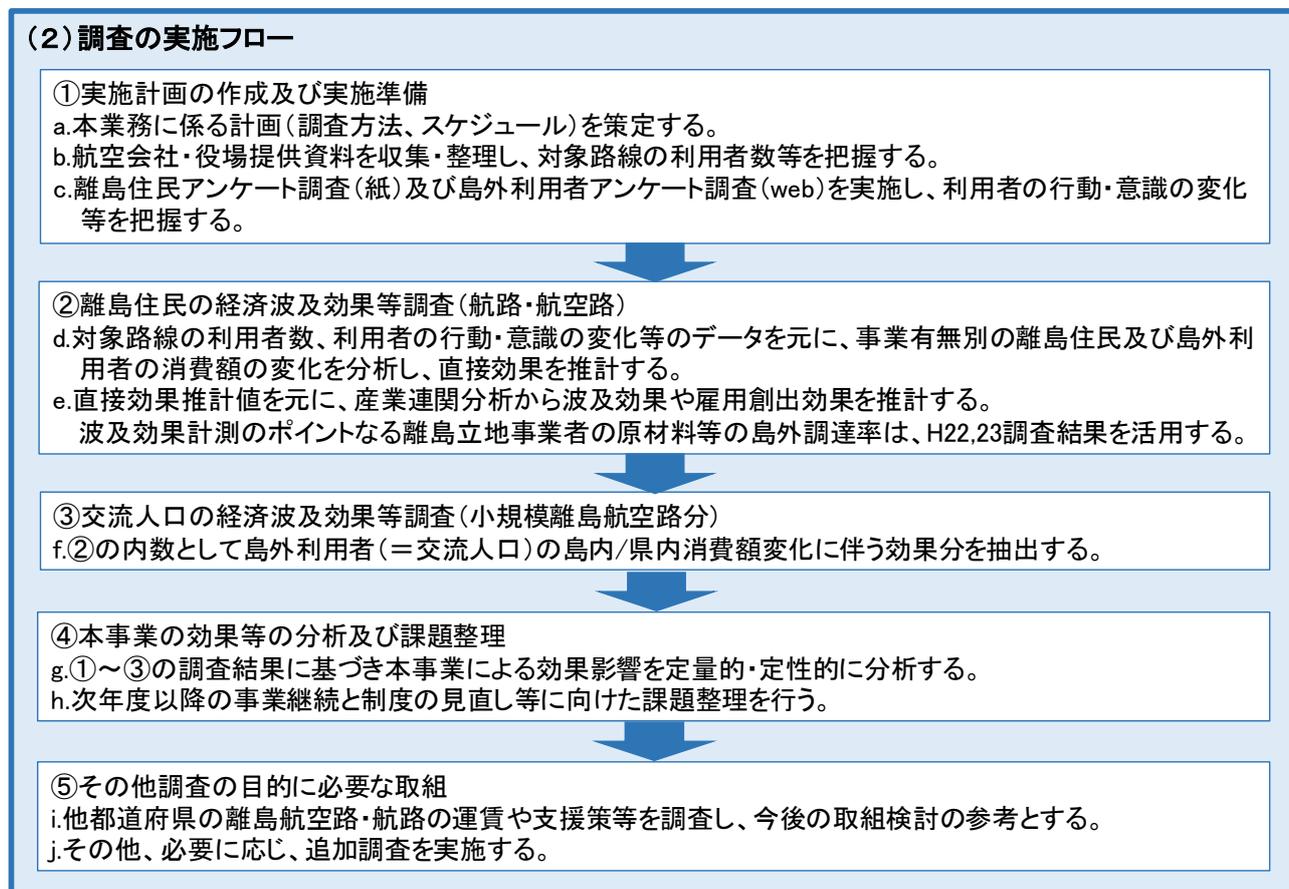


図 1 業務実施フロー

## 1. 実施計画の作成及び実施準備

本業務に係る計画（調査方法、スケジュール）の策定を行うとともに、本業務の実施に必要な資料となる基礎情報等（対象路線の利用者数等）の収集等を行った。

### 1.1 本業務に係る計画の策定

本業務に係る計画（調査方法、スケジュール）の策定を行った。

### 1.2 利用者数等の把握

#### (1) 沖縄県入域観光客数の推移

沖縄県全体への入域観光客数は、2011年の東日本大震災の影響で減少したが、2012年以降、LCCの新規就航、新石垣空港開港（2013年3月）、離島直行便など国内航空路線の拡充・海外航空路線の拡充、クルーズ船の寄港回数増加、官民あがてのプロモーション等に伴い順調に増加してきている。しかし、2020年2月以降、新型コロナウイルスの影響で大幅に観光客数が減少しており、しばらくは影響が残る可能性がある。

#### (2) 離島航路全体の利用者の推移

燃油価格高騰、沖縄県への観光客減少に伴い、2011年度に運行回数が大きく減少している。利用者は2011年までに減少傾向であったが、本事業が開始した2012年度から増加傾向にある。2017年以降は、台風等の気象状況の影響により運行回数が減少したこともあり、利用者はわずかに減少傾向にある。

#### (3) 航路別の利用者数の推移

航路により差はあるが、全般的にはほぼ横ばいで推移している。

利用者に占める離島住民割合は、航路によって大きく異なり、少ない島では5%程度、多い島では38%となっている。

本事業による誘発・旅行先転換等の効果量は、離島住民割合が多い航路では6%、離島住民割合が少ない航路では0.2%程度となっている。

表 3 航路別利用者数推移の状況

航路	利用者数推移の状況
伊平屋 - 運天	利用者数は、2012年から2019年に掛けほぼ横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約37%である。また、本事業による誘発・旅行先転換は約3%と推計される。
伊是名 - 運天	利用者数は、2012年から2019年に掛け若干増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約33%である。また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
伊江 - 本部	利用者数は、2012年から2015年に掛け増加していたが、その後減少・横ばい傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約38%である。また、本事業による誘発・旅行先転換は約3%と推計される。
水納 - 渡久地	利用者数は、2012年から2017年に掛け増加していたが、その後減少に転じている。利用者数のうち離島住民の割合は約4%である。また、本事業による誘発・旅行先転換は約0.2%と推計される。島外住民の利用者の割合が極端に大きく、利用者数の増減は島外住民の利用者の増減による影響が大きいと考えられる。

航路	利用者数推移の状況
津堅 - 平敷屋	利用者数は、2012年から2019年に掛け若干増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約29%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
久高 - 安座真	利用者数は、2012年から2019年に掛け増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約15%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%と推計される。
渡嘉敷 - 泊	利用者数は、2012年から2019年に掛け増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約12%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%と推計される。
座間味 - 泊	利用者数は、2012年から2019年に掛け若干増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約11%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%と推計される。
粟国 - 泊	利用者数は、2012年から2019年に掛け、浮き沈みがあるが、総じて若干増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約34%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
久米島 - 泊	利用者数は、2012年から2019年に掛けほぼ横ばい傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約30%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約6%、交通機関転換は約5%と推計される。
渡名喜 - 泊	利用者数は、2012年から2015年に掛け若干増加していたが、その後減少傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約30%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
北大東 - 南大東	利用者数は、2018年から2019年に掛け5.7倍に大きく増加している。利用者数のうち離島住民の割合は2017年の34%から2019年の約7%に大きく減少している。すなわち、利用者数増加は観光目的等の島外住民利用者増によるものである。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%、交通機関転換は約1%と推計される。
大神 - 島尻	利用者数は、2012年から2019年に掛け増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約5%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約0.3%と推計される。
多良間 - 平良	利用者数は、2012年から2015年に掛け増加していたが、その後減少傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約15%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約3%、交通機関転換は約2%と推計される。
竹富 - 石垣	利用者数は、2012年から2019年に掛け若干増加傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約5%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約0.3%と推計される。
小浜 - 石垣	利用者数は、2012年から2016年に掛け増加していたが、その後減少に転じている。利用者数のうち離島住民の割合は約15%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%と推計される。
黒島 - 石垣	利用者数は、浮き沈みがあるがほぼ横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約26%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
大原 - 石垣	利用者数は、2012年から2015年に掛け増加していたが、その後減少に転じている。利用者数のうち離島住民の割合は約16%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%と推計される。
上原 - 石垣	利用者数は、2014年以降ほぼ横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約24%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
鳩間 - 石垣	利用者数は、2012年から2019年に掛け減少傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約37%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約3%と推計される。
鳩間 - 上原	利用者数は、2012年から2019年に掛け減少傾向である。利用者数のうち離島住民の割合は約37%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約3%と推計される。
波照間 - 石垣	利用者数は、2012年から2017年に掛け増加していたが、その後減少に転じている。利用者数のうち離島住民の割合は約12%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%と推計される。
船浮 - 白浜	利用者数は、2012年から2017年に掛け増加していたが、その後減少に転じている。利用者数のうち離島住民の割合は約26%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約2%と推計される。
与那国 - 石垣	利用者数は、2015年2016年に大きく伸びたが、その後ほぼ元の水準に戻っている。利用者数のうち離島住民の割合は約7%である。 また、本事業による誘発・旅行先転換は約1%、交通機関転換は約1%と推計される。

#### (4) 離島航空路全体の利用者数の推移

離島航空路の利用者数推移を分析するにあたり、2010年10月以降運賃低減の社会実験を開始した路線、2012年4月以降本事業による運賃低減を開始した路線、再適用された2015年4月に分けて、利用者数の推移を整理した。

利用者数の変化率の推移をみると、社会実験（2010.10～）対象路線は、2012年度まで減少傾向にあったが、2013年度以降、増加している。本事業（2012.4～）対象路線は浮き沈みがあるが、全般的にはほぼ横ばいである。再適用（2015.4～）路線は2011年まで増加したが、その後横ばいである。

#### (5) 航空路別の利用者数の推移

ほぼ全航空路で、順調に増加し続けていたが、近年は横ばいあるいは減少の路線（宮古-石垣）も出てきている。

利用者に占める離島住民割合は、北大東-南大東が1%、石垣-那覇が4%と少なく、他は16～49%となっている。

本事業による誘発・旅行先転換及び交通機関転換の効果量は、北大東-南大東路線を除き、9～27%となっている。

表 4 路線別利用者数推移の状況

路線	利用者数推移の状況
南大東-那覇	利用者数は、浮き沈みはあるが、2012年から2019年に掛け概ね増加している。利用者数のうち離島住民の割合は約45%である。 本事業による誘発・旅行先転換が約19%と推計されている。
北大東-那覇	利用者数は、2012年から2016年に掛け増加し、その後横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約49%である。 本事業による誘発・旅行先転換が約12%と推計されている。
北大東-南大東	利用者数は、2012年から2015年までは横ばいで、その後増加している。利用者数のうち離島住民の割合は約1%と少ない。 本事業による誘発・旅行先転換、交通機関転換の量はごくわずか（計約0.3%）と推計されている。
多良間-宮古	利用者数は、2012年から2017年に掛け増加し、その後横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約44%である。 本事業による誘発・旅行先転換が約16%、交通機関転換が約11%と推計されている。
与那国-石垣	利用者数は、2012年から2015年まで増加し、その後ほぼ横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約38%である。 本事業による誘発・旅行先転換が約18%、交通機関転換が約9%と推計されている。
与那国-那覇	利用者数は、2012年から2015年まで毎年大幅な増加であったが、その後ほぼ横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約20%である。 本事業による誘発・旅行先転換が約14%と推計されている。
久米島-那覇	利用者数は、2015年から2016年に掛け増加し、その後横ばいである。利用者数のうち離島住民の割合は約33%である。 本事業による誘発・旅行先転換が約3%、交通機関転換が約6%と推計されている。
宮古-石垣	利用者数は、2012年から2017年に掛け若干増加していたが、その後減少している。利用者数のうち離島住民の割合は約43%である。 本事業による誘発が約13%と推計されている。
宮古-那覇	利用者数は、浮き沈みはあるが、2012年から2019年に掛け概ね増加している。利用者数のうち離島住民の割合は約16%である。 本事業による誘発が約17%と推計されている。
石垣-那覇	利用者数は、浮き沈みはあるが、2012年から2019年に掛け概ね増加している。利用者数のうち離島住民の割合は約4%である。 本事業による誘発が約19%と推計されている。

## 1.3 離島住民及び島外利用者アンケート調査の実施

### (1) 離島住民アンケート調査結果

#### 1) 調査対象離島

調査対象は、本事業の対象となる航路・航空路が運航されている下記の 28 島である。アンケート調査は、航路のみ運航している離島（島群 A）、航空路と航路の両方が運航している離島（島群 B）、航空路のみ運航している離島（島群 E）に分けて行った。

表 5 調査対象離島

島群	対象離島	離島数	離島名
A	航路のみ運航している離島	18 島	伊平屋島、伊是名島、伊江島、水納島、津堅島、久高島、粟国島、渡嘉敷島(前島含む)、座間味島、渡名喜島、大神島、竹富島、小浜島、黒島、西表島、鳩間島、波照間島、阿嘉島(慶留間島含む)
B	航空路と航路の両方が運航している離島	5 島	久米島、多良間島、南大東島、北大東島、与那国島
E	航空路のみ運航している離島	5 島	宮古島、池間島、伊良部島、来間島、石垣島

#### 2) 調査方法

アンケート調査は十分な回収率・回収数を確保するために、市町村役場への説明会を行ったうえで協力を仰ぎ、訪問配布を実施した。回収方法は、確実なサンプル数を確保するため、訪問回収を基本としつつ、効率的な業務遂行のために郵送回収も併用した。

#### 3) 調査項目

アンケート調査では、運賃割引による意識・行動の変化や航空路・航路の利用回数・利用頻度の変化といった利用実態、消費額の変化、事業の認知度や事業の制度改善にむけた課題・要望など、離島住民および島外利用者に関わる項目について調査した。

#### 4) 調査票回収数

上記手順で作成した調査票を以下の 28 離島へ配布した。配布した調査票のうち 6,031 票を回収した。これは離島全人口の 4.6%、全世帯の 9.3%に当たる。前回の平成 26 年度の調査では 3,624 票の回収であり、前回よりも 66%多い回収を行うことができた。

なお、28 の島から合計 2,060 件（回答者ベース）の自由回答が寄せられた。寄せられた意見・要望から抽出された課題は「4. 本事業の課題・要望の整理」に示す。

離島別のアンケート配布枚数・回収結果は以下の通りであった。

表 6 調査票回収数

区分	島名	航空路	航路	人口	世帯数	回収数	対人口	対世帯	
離島 住民	伊平屋島(野甫島含む)		○	1,258	593	203	16.14%	34.23%	
	伊是名島		○	1,481	792	314	21.20%	39.65%	
	伊江島		○	4,596	2,218	1,005	21.87%	45.31%	
	水納島		○	37	25	16	43.24%	64.00%	
	津堅島		○	429	246	40	9.32%	16.26%	
	久高島		○	251	148	61	24.30%	41.22%	
	粟国島		○	709	427	115	16.22%	26.93%	
	渡名喜島		○	378	218	105	27.78%	48.17%	
	座間味島		○	605	354	198	32.73%	55.93%	
	阿嘉・慶留間島		○	318	196	67	21.07%	34.18%	
	渡嘉敷島(前島含む)		○	701	420	164	23.40%	39.05%	
	久米島	○	○	7,966	3,979	986	12.38%	24.78%	
	北大東島	○	△	572	276	151	26.40%	54.71%	
	南大東島	○	△	1,276	658	204	15.99%	31.00%	
	大神島		○	25	17	15	60.00%	88.24%	
	多良間島	○	○	1,165	524	103	8.84%	19.66%	
	竹富島		○	355	193	85	23.94%	44.04%	
	西表島		○	2,398	1,311	282	11.76%	21.51%	
	鳩間島		○	48	34	14	29.17%	41.18%	
	小浜島		○	720	464	188	26.11%	40.52%	
	黒島		○	213	126	63	29.58%	50.00%	
	波照間島		○	501	273	56	11.18%	20.51%	
	与那国島	○	○	1,709	929	424	24.81%	45.64%	
	宮古島	○		54,159	26,144	796	1.47%	3.04%	
	来間島	○		165	100		0.00%	0.00%	
	石垣島	○		49,392	24,035	366	0.74%	1.52%	
	不明					10			
	<b>合計</b>				<b>131,427</b>	<b>64,700</b>	<b>6,031</b>	<b>4.59%</b>	<b>9.32%</b>

## 5) 集計結果まとめ

離島住民アンケートについて、項目ごとに、傾向を整理した。

表 7 離島住民アンケート結果のまとめ

項目	傾向
住民カード	離島総計で見ると、「持っている」が 99%、「持っていない」が 1%であった。 大神島、北大東島、鳩間島、阿嘉・慶留間島などで若干「持っていない」人が多かった。
同行者(船)	移動の同行者は、離島総計で見ると「自分だけ」が 57%と最も大きく、次いで「夫婦」が 31%、「子供」が 22%であった。 路線別でみた場合でも、北大東⇄南大東間および多良間⇄平良間以外は「自分だけ」と答える割合が最も大きかった。 同行者数は離島総計で「平均 1.7 人」であった。 路線別で見ると、利用者が少ない北大東⇄南大東及び多良間⇄平良を除き、すべて平均 3 人未満であった。
同行者(航空機)	移動の同行者は、離島総計で見ると「自分だけ」が 66%と最も大きく、次いで「夫婦」が 22%、「子供」が 19%であった。 路線別でみた場合、利用者の少ない宮古～那覇を除き、すべて「自分だけ」が最も多かった。 同行者数は、離島総計で見ると、「平均 1.8 人」であった。 与那国～石垣が「平均 3.0 人」と最も多く、他はすべて平均 2 人以下であった。
島からの移動目的(船)	離島総計で見ると、「買い物」及び「医療機関への通院」が共に 28%と多く、次いで「仕事・会議・研修」が 15%であった。 航路により移動目的は大きく異なる結果となった。
島からの移動目的(航空機)	離島総計で見ると、「仕事・会議・研修」が最も多く 29%を占め、以下「医療機関の通院」(21%)、「帰省」(15%)、「観光・娯楽・趣味」(11%)の順で、船と比べると「買い物」が 7%と少なかった。
島からの移動地域(船)	離島総計で、「那覇市」(26%)、石垣島(12%)の順に多かった。
島からの移動地域(航空機)	離島総計で、「那覇市」が 73%と突出して多く、以下「南部」(23%)、「石垣島」(19%)の順であった。
路線の移動頻度(船)	離島総計で見ると、「月に 1～2 回」(44%)、「月に 3～4 回」(21%)、「2～3 ヶ月に 1 回」(14%)の順に多かった。
路線の移動頻度(航空機)	離島総計で見ると、「月に 1～2 回」(41%)、「2～3 ヶ月に 1 回」(33%)、「年に 1～2 回」(17%)の順に多く、船と比べると頻度が少ない人が多かった。
割引がない際に想定される行動(船)	離島総計で見ると、「移動をとりやめる」と回答した人は 24%、「移動はとりやめない」と回答した人は 76%であった。 路線別でみた場合、回答者が 1 人の「鳩間⇄上原」を除き、すべて「移動をとりやめる」人は 35%以下であった。
割引がない際に想定される行動(航空機)	離島総計で見ると、「移動をとりやめる」と回答した人は 16%、「移動はとりやめないが、航空機ではなく、船を利用する」と回答した人は 38%、「移動実施や交通手段は変わらない」と回答した人は 46%であった。 路線別にみた場合、すべて「移動をとりやめる」人は 19%以下であった。

項目	傾向
運賃割引の継続意向(船)	離島総計で見ると、「継続してほしい」と回答した人は99%を占めていた。大神島のみ継続希望者が85%と少なかった。
運賃割引の継続意向(航空機)	離島総計で見ると、「継続してほしい」と回答した人はほぼ100%を占め、「継続しなくて良い」という回答者は2名(久米島1名、北大東島1名)のみであった。
運賃割引がない場合の移動中に使う金額	<p>運賃割引により移動以外で変化する消費額(1 移動 1 人あたり)は、船の運賃割引がない場合、移動中に使う金額の変化額は、「宿泊費」は、316 円、「沖縄県内交通費(ツアー参加費又は往復交通費を除く)」は18 円、「土産・買物費」は 924 円、「飲食費」は 547 円、「娯楽・入場費」は 225 円、「その他」は 151 円であった。</p> <p>運賃割引により移動以外で変化する消費額(1 移動 1 人あたり)は、航空運賃割引がない場合、移動中に使う金額の変化額は、「宿泊費」は、617 円、「沖縄県内交通費(ツアー参加費又は往復交通費を除く)」は 278 円、「土産・買物費」は 2,236 円、「飲食費」は 1,350 円、「娯楽・入場費」は 697 円、「その他」は 466 円であった。</p>
運賃割引がない場合の移動以外で使う金額	<p>運賃割引により移動以外で変化する消費額(1 世帯 1 ヶ月あたり)は、22 島平均で離島内では 9,572 円、県内で使う金額の変化額は、12,332 円、県外で使う金額の変化額は 2,536 円であった。</p> <p>久米島、北大東島、南大東島、多良間島、西表島、与那国島などは、22 離島平均と比較して消費額変化が大きい傾向にある。他離島と比較して運賃割引額や路線利用頻度は大きいとは言得ない島での消費額変化が大きい場合は、消費額変化が過大に評価されている恐れがある。経済効果は留意して分析する。</p>

## 1.4 交流人口アンケート調査結果

### 1) 調査対象者

本事業による交流人口向けの運賃割引は、航空路7路線で、小規模離島住民以外に対して適用されている。そこで、交流人口向けのアンケート調査は、県外住民と県内住民（沖縄県本島住民）を対象に実施した。

表 8 調査対象

対象	居住地
県外住民	東京都、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県
県内住民	沖縄県本島

### 2) 調査方法

スマートフォンによるアンケート調査モニターを対象に、web アンケートを実施した。

### 3) 調査項目

アンケート調査では、運賃割引による意識・行動の変化や航空路・航路の利用回数・利用頻度の変化といった利用実態、消費額の変化、事業の認知度や事業の制度改善にむけた課題・要望などの項目について調査した。

### 4) 調査票回収数

上記手順で作成した web アンケートで、903 人の回答を回収した。居住地別のアンケート回収結果は下記の通りである。

表 9 回答回収数

区分	地域	回収数	
交流人口	関東	茨城県	13
		栃木県	13
		群馬県	8
		埼玉県	69
		千葉県	48
		東京都	176
		神奈川県	105
		計	432
	関西	滋賀県	5
		京都府	12
		大阪府	61
		兵庫県	32
		奈良県	9
		和歌山県	3
	計	122	
	沖縄県	133	
	その他	216	
	合計	903	

なお、合計 300 件（回答者ベース）の自由回答が寄せられた。寄せられた意見・要望から抽出された課題は「4. 本事業の課題・要望の整理」に示す。

## 5) 集計結果まとめ

交流人口アンケートについて、項目ごとに、傾向を整理した。

表 10 交流人口アンケート結果のまとめ

項目	傾向
同行者	「県外住民」は「夫婦」が最も多く、他はすべて「自分だけ」が最も多かった。 同行者数は、県外住民が平均 4.3 人、県内住民が平均 3.9 人、石垣島住民が平均 3.2 人、宮古島住民が平均 2.0 人であった。
移動目的	県外住民は、「観光・娯楽・趣味」が 84%と多くを占めた。 県内住民は、「仕事・会議・研修」(46%)、「観光・娯楽・趣味」(30%)の順であり、各離島も概ね「仕事・会議・研修」、「観光・娯楽・趣味」の順であった。
旅行先での宿泊数	県外住民は「2泊」(31%)、「3泊」(26%)、「1泊」(20%)の順であった。 県内住民は、「1泊」(40%)、「2泊」(31%)の順で、3泊以上は少なかった。
路線の利用頻度	県外住民は「今回がはじめて」(64%)、「年1回程度」(21%)の順であった。 県内住民も「今回がはじめて」(41%)、「年1回程度」(34%)の順であった。 多良間島のみ「5年に1回程度」(45%)、「10年に1回程度」(27%)の順で「今回がはじめて」は 14%であった。 他の離島は概ね「今回がはじめて」、「10年に1回程度」の順であった。
航空機の割引がない際に想定される行動	県外住民、県内住民共に、「旅行先や交通機関は変わらない」が 83～85%とほとんどを占め、次に「今回の旅行はとりやめないが、今回の目的地である対象離島への旅行をとりやめる」が多かった。 各離島では「今回の旅行をとりやめる」人は 17～50%であった。
運賃割引の継続意向	航空機の割引の継続意向は、県外住民、県外住民、各離島住民でいずれも 95%以上を占めていた。
旅行中の消費額	県外住民の、運賃割引により移動中に対象離島で使う金額の変化額(1 移動 1 人あたり)は、700 円であった。 県内住民の、運賃割引により移動中に対象離島で使う金額の変化額(1 移動 1 人あたり)は、1,673 円であった。

## 2. 離島住民の経済波及効果等調査（航路・航空路）

### 2.1 離島内の直接効果

離島内の直接効果は、離島住民による居住離島内での消費額増加が 8 億 3,800 万円、居住離島以外の他の離島内での旅行中の消費額が 1,200 万円、県内住民による離島内での旅行中の消費額が 1 億 900 万円、県外住民による離島内での旅行中の消費額が 8,400 万円、合計で 10 億 4,200 万円と推計された。

離島別に比較すると、離島住民が対象の久米島が約 2.4 億円と最も多く、次いで交流人口も対象となっている与那国島が約 2.2 億円、その他に、西表島が約 1.5 億円、多良間島が約 1.3 億円、南大東島が約 1.1 億円と続く結果となった。

### 2.2 沖縄県内の直接効果

沖縄県内の直接効果は、合計 54 億円と推計された。

属性別の内訳をみると、離島住民による県内消費額増加が 28 億 900 万円（シェア 52%）、県内住民による県内消費額増加が 24 億 3,000 万円（同 45%）、県外住民による県内消費額増加が 1 億 6,100 万円（同 3%）である。

属性別・費目別内訳をみると、離島住民による船舶運賃増加が 2,800 万円（同 1%）、航空運賃増加が 2 億 2,700 万円（同 4%）、居住離島内での消費額増加が 8 億 3,800 万円（同 15%）、居住離島以外の県内での旅行中の消費額増加が 17 億 1,500 万円（同 32%）であり、県内住民による航空運賃増加が 20 億 5,500 万円（同 38%）、県内での旅行中の消費額増加が 3 億 7,500 万円（同 7%）、また県外住民による航空運賃増加が 4,900 万円（同 1%）、県内での旅行中の消費額増加が 1 億 1,200 万円（同 2%）である。

### 2.3 経済波及効果

本事業による 24 島全体の経済波及効果は、生産額増加が 96 億 900 万円、付加価値額増加が 53 億 4,900 万円、雇用者数増加が約 1,004 人と推計された。

沖縄県全体での経済波及効果及び雇用効果の推計結果は以下の通りであった。

生産額増加	約 96 億 900 万円
付加価値額増加	約 53 億 4,900 万円
雇用者数増加	約 1,004 人

本事業の事業費総額 28 億 6,800 万円に対して、沖縄県全体の付加価値増は 53 億 4,900 万円であり、費用対効果は「約 1.9 倍」と推計された。

### 2.4 過年度調査との比較

平成 26 年度調査結果と今回の調査結果の比較表を表 12 に示す。

離島内の直接効果は、離島住民の離島内消費額が約 0.9 倍（一約 1.1 億円）減少し、県内住民の旅行中消費額は約 0.7 倍（一約 0.5 億円）減少し、全体では約 0.9 倍（一約 1.5 億円）減少している。

沖縄県内の直接効果は、離島住民が 2 割強（+約 4.7 億円）増加し、県外住民がほぼ半減（一約 1.8 億円）し、合計では約 60%（+約 19.8 億円）増加している。

経済波及効果は、付加価値額増加で前回よりも40%増加と、経済効果が増加した。また、事業費が約2.1倍に増大したため、費用対効果は約2.7倍から約1.9倍に減少している。

表 12 平成26年度調査結果と今回の調査結果の比較

項目		平成26年度(A)	令和元年度(B)	B-A
離島内の直接効果消費額増加額)	離島住民の離島内消費	9億4,800万円	8億3,800万円	-1億1,000万円
	離島住民の旅行中消費	500万円	1,200万円	+700万円
	県内住民の旅行中消費	1億5,700万円	1億900万円	-4,800万円
	県外住民の旅行中消費	8,200万円	8,400万円	+200万円
	合計	11億9,200万円	10億4,200万円	-1億5,000万円
沖縄県内の直接効果(消費額増加額:離島内の直接効果含む)	離島住民	23億3,900万円	28億500万円	+4億7,000万円
	県内住民	7億4,900万円	24億3,000万円	+16億8,100万円
	県外住民	3億3,600万円	1億6,100万円	-1億7,500万円
	合計	34億2,300万円	54億円	+19億7,700万円
経済波及効果	生産額増加(A)	約66億8,300万円	96億200万円	+29億2,600万円
	付加価値額増加(B)	約37億500万円	53億4,900万円	+16億4,400万円
	雇用者数増加(C)	約800人	約1,004人	+約204人
	事業費総額(D)	13億8,400万円	28億6,800万円	+14億8,400万円
	費用対効果(B/D)	約2.7倍	約1.9倍	-0.8倍

注) 直接効果が増大している一方、経済波及効果が減少しているのは、沖縄県民の消費性向として、過年度88.8%から88.0%(平成2018年度国民経済計算(内閣府)及び「国税・地方税の税収内訳(平成30年度決算額)」(総務省)))に減少したためである。

### 3. 交流人口の経済波及効果等調査（小規模離島航空路分）

#### 3.1 交流人口による離島内の直接効果

交流人口による離島内の直接効果は、県内住民による離島内での旅行中の消費額が1億900万円、県外住民による離島内での旅行中の消費額が8,400万円、合計で1億9,300万円と推計された。

離島別に比較すると、与那国島が約1億400万円でもっと多く、次いで多良間島が約5,500万円・南大東島が約2,700万円、北大東島が約700万円である。

#### 3.2 交流人口による沖縄県内の直接効果

交流人口による沖縄県内の直接効果は、合計6億5,200万円と推計された。

属性別の内訳をみると、県内住民による県内消費額増加が4億9,100万円（シェア75%）、県外住民による県内消費額増加が1億6,100万円（同25%）である。

属性別・費目別内訳をみると、県内住民による航空運賃増加が3億8,200万円（同59%）、県内での旅行中の消費額増加が1億900万円（同17%）、県外住民による航空運賃増加が4,900万円（同7%）、県内での旅行中の消費額増加が1億1,200万円（同17%）である。

#### 3.3 経済波及効果

本事業による22島全体の経済波及効果は、生産額増加が11億5,700万円、付加価値額増加が6億2,500万円、雇用者数増加が約103人と推計された。

沖縄県全体での経済波及効果及び雇用効果の推計結果は以下の通りであった。

表 13 交流人口（県内住民＋県外住民）

業種	生産額ベース(百万円/年)				粗付加価値額ベース(百万円/年)				雇用者数(人/年)			
	直接	一次波及	二次波及	合計	直接	一次波及	二次波及	合計	直接	一次波及	二次波及	合計
01 農林水産業	0	5	4	9	0	2	2	3	0	1	1	3
02 鉱業	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
03 製造業	0	32	24	56	0	9	8	18	0	1	2	3
04 建設業	0	2	44	46	0	1	18	19	0	0	3	3
05 電気・ガス・水道	0	17	12	30	0	10	6	16	0	1	0	1
06 商業	36	15	32	84	23	10	21	54	6	3	6	15
07 金融・保険	0	13	14	27	0	10	11	21	0	1	1	2
08 不動産	0	7	45	52	0	6	36	42	0	0	3	3
09 運輸・郵便	458	52	10	519	238	27	5	270	24	3	1	27
10 情報通信	0	16	17	33	0	9	10	19	0	1	1	1
11 公務	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0
12 医療・保健・社会保障・介護	0	1	16	16	0	0	10	10	0	0	2	2
13 サービス	158	63	60	281	78	39	35	151	24	10	8	42
14 その他	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	652	224	281	1,157	339	122	163	625	55	21	28	103

本事業の交流人口関連の事業費総額5億5,440万円に対して、沖縄県全体の付加価値増は6億2,500万円であり、費用対効果は「約1.2倍」と推計された。

#### 3.4 過年度調査との比較

平成26年度調査結果と今回の調査結果の比較表を表14に示す。

離島内の直接効果の合計は-4,600万円、沖縄県内の直接効果の合計は-3億1,800万円となった。

経済波及効果は、付加価値額増加で前回の0.6倍（-4億400万円）と若干減少している。逆に事業

費が約 1.2 倍に増大したため、費用対効果は約 2.1 倍から約 1.2 倍に減少している。

表 14 平成 26 年度調査結果と今回の調査結果の比較

項目		平成 26 年度(A)	令和元年度(B)	B-A
離島内の直接効果(消費額増加額)	県内住民の旅行中消費	1 億 5,700 万円	1 億 900 万円	-4,800 万円
	県外住民の旅行中消費	8,200 万円	8,400 万円	+200 万円
	合計	2 億 3,900 万円	1 億 9,300 万円	-4,600 万円
沖縄県内の直接効果(消費額増加額: 離島内の直接効果含む)	県内住民	6 億 3,400 万円	4 億 9,100 万円	-1 億 4,300 万円
	県外住民	3 億 3,600 万円	1 億 6,100 万円	-1 億 7,500 万円
	合計	9 億 7,000 万円	6 億 5,200 万円	-3 億 1,800 万円
経済波及効果	生産額増加(A)	19 億 1,300 万円	11 億 5,700 万円	-7 億 5,600 万円
	付加価値額増加(B)	9 億 9,500 万円	6 億 2,500 万円	-4 億 400 万円
	雇用者数増加(C)	約 184 人	約 103 人	-約 81 人
	事業費総額(D)	4 億 7,000 万円	5 億 4,400 万円	+7,400 万円
	費用対効果(B/D)	2.1 倍	1.2 倍	-1.0 倍

## 4. まとめ

### 4.1 総括

本調査によって得られた知見を整理すると以下の通りである。

#### 航路利用者推移

- 全般的にはほぼ横ばいからやや増加基調で推移。利用者に占める離島住民割合は、少ない島で5%程度、多い島で38%と島による格差が大きい。
- 従って本事業による効果量も、離島住民割合が多い航路では6%、離島住民割合が少ない航路では0.2%程度で島による格差が大きい。

#### 航空路利用者推移

- 近年は横ばいあるいは減少傾向の路線（宮古-石垣）も出てきている。利用者に占める離島住民割合は、北大東-南大東のみ1%、石垣-那覇が4%と少なく、他は16~49%となっている。
- 本事業による効果量は、北大東-南大東路線を除き、9~27%となっている。

#### 離島住民アンケート調査

- 航路は「買い物」、「通院」など日常の足として位置づけられ、事業の果たす役割は離島島民にとって極めて大きい。従って、ほぼ100%が事業の継続を希望。
- 仮に本事業がない場合、島民の消費額は「飲食」「娯楽」を中心に広範囲に負の影響が及ぶことが懸念される。

#### 交流人口アンケート調査

- 本事業を廃止した場合、離島への観光を中止する層が一定数生じることが予想されることから、本事業の観光誘発効果は大きいと考えられる。

#### 経済効果

- 離島住民：離島内直接効果：約10.4億円 県内直接効果 約54億円
- 交流人口：離島内直接効果：約1.9億円 県内直接効果 約6.5億円
- 波及効果：付加価値増加：離島住民 約53.5億円（前回の1.4倍） 交流人口 約6.3億円（前回の0.6倍）
- 費用対効果：離島住民 約1.9倍（前回より0.8ポイント減少） 交流人口 約1.2倍（前回より1.0ポイント減少）

#### 他地区事例調査

- 沖縄の離島状況とは地理的条件、制度の適用となる前提条件が異なることもあり、他地区の事例をそのまま適用するのは難しいが、ソフト面など地理的条件に左右されない制度の考え方・枠組みは今後の対応策の参考に資するものである。
- その中で、島根県隠岐の「人の往来等に要する費用の低廉化」は、「準市民」制度を設けている。「準市民」の定義は概ね本人の二親等以内としている。
- また、北海道奥尻島では「妊産婦」の通院時交通費補助制度を設けている。

### 島民の要望（アンケート自由回答から抽出）

- 島民から約 2,000 件の多岐にわたる要望が得られた。事業の維持・継続を求める声が圧倒的に多いが、制度の改善・緩和要望も聞かれている。
- 適用対象の拡大、低減率アップ、ソフト面の対応などの声が共通して聞かれている。

総括すると、本事業により、経済効果は勿論のこと交通コストの低減による島民生活の活性化への寄与が認められ、制度の効果が確認された。

多くの離島住民が一括交付金適用後も何らかの形での制度の維持・継続を強く求めており、極めて意義のある事業と位置づけられる。

本調査は、事業による直接、間接の経済効果を推定するという主旨から、島民の要望、意見は次項に掲げる課題抽出のみに止め、具体的な解決策の策定にあたっては国及び市町村、事業者等と県が連携しながら継続的に模索していくことが望まれる。

但し解決策においては、特に島民からの要望が強く聞かれた割引制度の対象範囲の拡大に向けて、例えば島根県隠岐で既に実施されている「準島民」制度。具体的には本人の二親等以内の家族、親族に対しては本人と同等の資格を与える等により、島の地域文化・コミュニティの維持・持続へ寄与することが期待される。

今一度、沖縄離島振興の起点に立ち返り、より島民に寄り添った柔軟な施策の適用を期待したい。

## 4.2 本事業の課題・要望の整理

離島住民から共通にあげられている課題・要望について以下に「交通コストに係る課題」、「交通コスト以外の課題」に分けて列記する。

加えて、次頁以降では航路、航空路の状況、欠航率、地域特性を加味したエリア別の固有の課題を整理してとりまとめた。

### (1) 交通コストに係る課題

	共通する課題
片道低減など柔軟な制度の適用	<ul style="list-style-type: none"><li>・片道でも制度の適用を</li><li>・高速船とフェリーの併用でも制度の適用を</li><li>・一日一往復までの制限を撤廃（一日複数回適用）</li><li>・往復の有効期限の期間延長</li></ul>
対象の拡大	<ul style="list-style-type: none"><li>・運賃がネックでお盆などに家族が集まることができない</li><li>・島民以外でも家族、親戚などへ割引対象範囲を拡大しないとコミュニティが成立しない</li><li>・航路と航空路を組み合わせた低減</li><li>・車両・荷物に対する制度の適用</li></ul>
低減率の拡大	<ul style="list-style-type: none"><li>・妊婦や重篤な疾病者に対する低減率の拡大</li></ul>

(2) 交通コスト以外の課題

	共通する課題
チケット発券などソフト面の改善	<ul style="list-style-type: none"><li>・船のチケット購入手続きの簡素化・効率化</li><li>・チケットが（場所によっては）当日しか買えない</li><li>・発地でしか割引チケットが買えない</li><li>・欠航率の高い便の払い戻しや次の便への振り替え可能に</li></ul>
制度の理解不足	<ul style="list-style-type: none"><li>・低減率が一定でないことに対するの不公平感</li></ul>
二次交通拡充	<ul style="list-style-type: none"><li>・本島及び各離島内の二次交通（陸上交通）の充実</li></ul>
ストロー効果の懸念	<ul style="list-style-type: none"><li>・島内の物価が高い</li><li>・離島内商店の売上げ減少</li><li>・離島内定住者の減少懸念</li></ul>

(3) 制度が航路のみ対象のエリアの課題

区分	対象航路	対象離島	エリアにおける課題	課題が生じる背景、要因
運天港	伊平屋⇄運天	伊平屋島	・二次交通の拡充	・バス路線は伊平屋島との接続に合わせており、伊是名では接続に時間がかかる場合がある。 ・運天港の駐車場のスペースが狭い
	伊是名⇄運天	伊是名島		
本部港	伊江島⇄本部	伊江島	・二次交通の拡充	・本部港の駐車場のスペースが狭い
渡久地港	水納⇄渡久地	水納島	・二次交通の拡充	・着港から先の接続の問題
平敷屋港	津堅⇄平敷屋	津堅島	・二次交通の拡充	
安座真港	久高⇄安座真	久高島	・二次交通の拡充	
泊港 A	座間味・阿嘉⇄泊	座間味島	・(ハイシーズン中の)観光客との席の取り合い	・国立公園化指定により夏場等で観光客が殺到
	渡嘉敷⇄泊	阿嘉島		
		慶留間島		
泊港 B	栗国⇄泊	栗国島	・航空路が利用できない	・航空路の再開の目処が立たない ・航路の欠航率が高い
	渡名喜⇄泊	渡名喜島	・欠航率の高さ	・フェリーダイヤに島の意向が働かない
石垣港 A	竹富⇄石垣	竹富島		
	小浜⇄石垣	小浜島		
	黒島⇄石垣	黒島		
	大原⇄石垣	西表島		
石垣港 B	上原⇄石垣	西表島	・冬場の欠航率の高さを考慮した取り扱いがされないこと	・上原港は大原港に比べて冬の欠航率が非常に高いため、制度が適用されないチャーター便を使わざるを得ないケースが多い。
	鳩間⇄石垣	鳩間島		
	鳩間⇄上原			
	波照間⇄石垣	波照間島		
船浮	船浮⇄石垣	西表島	・一日での往復回数制限の緩和	・船浮と白浜の間は陸路で、航路は生活の基幹線。 一日に何度も利用するニーズがある。
宮古島周辺	大神⇄島尻	大神島	・夏・冬でダイヤが異なる	・夏期が1日5便、冬期が4便で、最終時間が異なることから利用者が間違えて帰れなくなる事がある。

(4) 制度が航空路のエリアの課題

区分	対象航路	対象航空路	対象離島	エリアにおける課題	課題が生じる背景、要因
本島周辺	久米島⇔泊	久米島⇔那覇	久米島		
宮古諸島	多良間⇔平良	多良間⇔宮古	多良間島	・那覇(泊)便の要請	・医療等で那覇に行く機会が多いが、現状は那覇への直接のアクセスが不可能なため
大東諸島	北大東⇔南大東	南大東⇔那覇 北大東⇔那覇 南大東⇔北大東	南大東島 北大東島	・(ハイシーズン中の)観光客との席の取り合い ・島民優先枠が欲しい	・航空機の定数が50人でハイシーズンはそれを上回る需要
八重山諸島	与那国⇔石垣	与那国⇔石垣 与那国⇔那覇	与那国島		
宮古島市		宮古⇔石垣 宮古⇔那覇	宮古島 池間島 伊良部島		
石垣市		石垣⇔那覇	石垣島		

(5) 交流人口対象便の課題

区分	対象航空路	対象離島	エリアにおける課題	課題が生じる背景、要因
沖縄本島 本土	南大東⇔那覇 北大東⇔那覇 南大東⇔北大東 多良間⇔宮古 与那国⇔石垣 与那国⇔那覇	南大東島 北大東島 多良間島 与那国島	・制度の認知不足	・交流人口利用者は、必ずしも制度ありきで対象便を利用しているわけではなく、また航空事業者による早割などの制度もあることで、制度に対する意識が希薄であることが推測される。

## おわりに

平成 24 年 4 月から実施された「沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業」は、本年度で 8 年が経過したが、本調査の結果からは、本事業は着実に島民に浸透、定着しつつあることが感じられる。

事業の運用により、直接、間接を含めて一定の経済波及効果が生じていることが調査によって改めて裏付けられた。

自由回答をみると、離島住民は制度について、暮らしを営む上で不可欠なものであると認識しており、制度の維持・継続が強く望まれている。

一方で島民は現行の制度に必ずしも全て満足しているわけではなく、各島の立地状況や地域、生活課題を反映した数多くの要望や意見が聞かれている。

本調査の成果が、今後の離島振興策の検討に資するとともに、離島住民の移動環境の確保・改善、定住条件の更なる整備と確保、持続的な離島地域経済の自立と活性化に資することを期待して、本報告書の結びと替えたい。