

沖縄県における大学等への進学に関する課題 ～進学に係る費用負担の面から～



沖縄振興開発金融公庫

THE OKINAWA DEVELOPMENT FINANCE CORPORATION

令和7年3月3日（月）

1.沖縄県の大学等への進学率

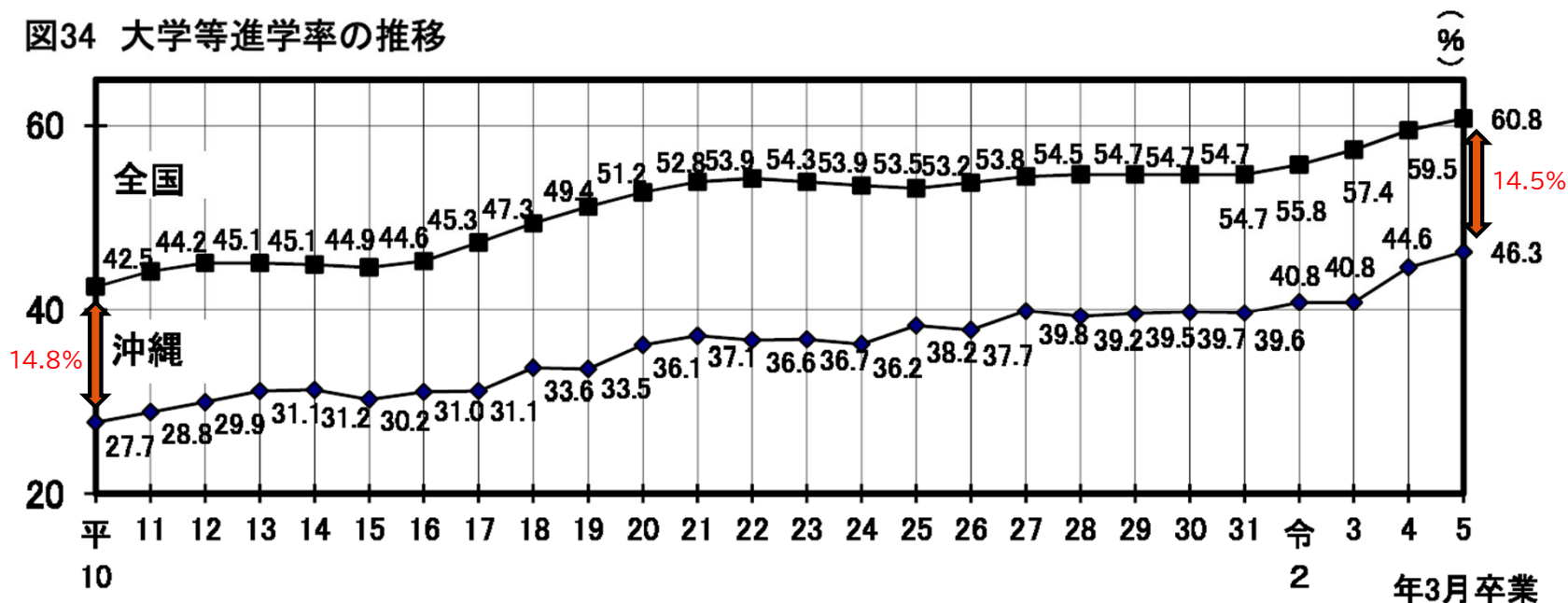
令和5年度における沖縄県の大学等進学率は、46.3%(男子43.3%、女子49.2%)となっており、全国で最も低い進学率となっている(全国平均は60.8%。男子はワースト2位、女子はワースト1位)。

大学等進学率の推移を見ると、平成10年度に比べて18.6%上昇しているものの、全国平均に比べると大幅に低い水準にあり、その差は縮まっていない。

九州各県の大学等進学率・卒業者に占める就職者の割合(%)

区 分	福 岡	佐 賀	長 崎	熊 本	大 分	宮 崎	鹿 児 島	沖 縄	全 国
進学率	58.5	47.9	48.4	49.0	52.2	48.6	46.4	46.3	60.8
卒業者に 占める 就職者の 割合	14.6	28.0	25.9	23.0	21.8	25.6	23.7	13.5	14.2

図34 大学等進学率の推移



(出所)学校基本調査(沖縄県企画部)

2.沖縄県における子どもの貧困

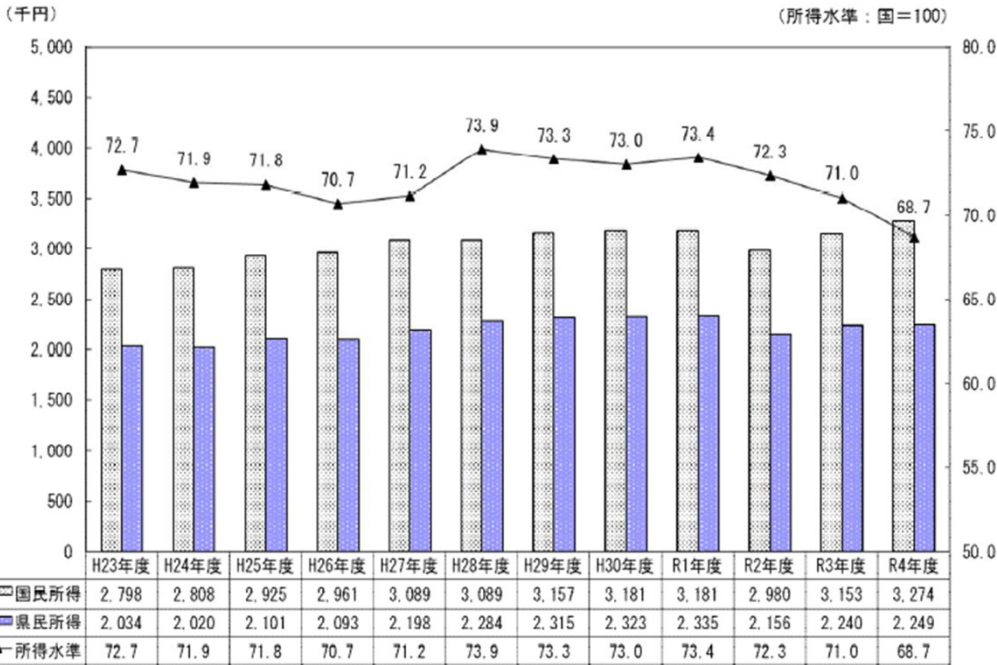
沖縄県民の1人あたり県民所得は、国民所得の約7割で推移しており、全国最下位。

令和元年国民生活基礎調査によると、相対的貧困率の全国平均は13.5%となっているが、沖縄県が令和3年度に実施した沖縄子ども調査の結果では、貧困線(OECDの所得定義に基づいたもの:127万円)未滿となる困窮世帯の沖縄県における割合は23.2%。4人に1人の子どもが貧困の状態にある。

沖縄県内の大学等に通う学生の貸与型奨学金の貸与率は43.0%。全国平均(31.6%)より11.4%高い。

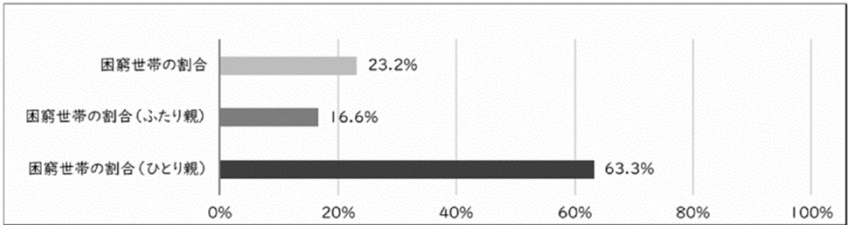
沖縄県内の令和3年度に奨学金の貸与が終了した者のうち、令和4年度末時点で3月以上延滞した者の割合は2.1%と全国平均(1.2%)を上回る。

図表10 1人あたり県(国)民所得と所得水準の推移



(出所)県民経済計算(沖縄県企画部)

沖縄県における子ども1人あたりの困窮世帯の割合



(出所)令和3年度沖縄子ども調査(沖縄県子ども生活福祉部)

沖縄県の大学生における日本学生支援機構奨学金の貸与率(令和3年度末現在)

区分	学生数(人)	貸与者数(人)	貸与率(%)
全国(大学・短期大学)	2,834,479	896,120	31.6%
沖縄県(大学・短期大学)	18,547	7,967	43.0%

(出所)日本学生支援機構HP

沖縄県の大学生における日本学生支援機構奨学金返済の延滞率(令和4年度末現在)

区分	R3貸与終了者(人)	3月以上延滞者(人)	延滞率(%)
全国(大学・短期大学)	288,992	3,539	1.2%
沖縄県(大学・短期大学)	2,876	61	2.1%

(出所)日本学生支援機構HP

3.県内大学等に通う学生の経済状況

全国大学生生活協同組合連合会が実施する「学生生活実態調査」について、全国と沖縄の比較をしたところ、以下の特徴を確認。

<沖縄県の大学生の特徴>

- 全国に比べ、**自宅生・下宿生ともに小遣い・仕送りの額が少ない**
自宅生:▲5,490円(全国比:▲53.0%)
下宿生:▲680円(全国比:▲1.0%)
- 全国に比べ、**自宅生の奨学金の金額及び収入に占める割合が大きい**
自宅生:+2,490円(全国比:+24.7%)
収入に占める割合:19.9%(全国比:+4.7%)
- 全国に比べ、**下宿生の交通費の支出額が大きい**
下宿生:+3,000円(全国比:+69.3%)
- 全国に比べ、**暮らし向きが「苦しい」と回答した割合が高い**
苦しい方計:8.2%(全国比:+1.0%)
- 全国に比べ、**自家用車での通学割合が高い**
自家用車:65.3%(全国比:+60.2%)

1カ月の生活費(2023.10時点) (単位:円)

	全国(A)		沖縄県(B)		対比(B-A)	
	自宅生	下宿生	自宅生	下宿生	自宅生	下宿生
<収 入>	65,960	129,250	63,100	126,960	-2,860	-2,290
小遣い・仕送り	10,350	70,120	4,860	69,440	-5,490	-680
奨学金	10,050	19,660	12,540	17,520	2,490	-2,140
アルバイト	43,010	36,110	42,130	31,110	-880	-5,000
定職	540	420	2,860		2,320	-420
その他	2,010	2,940	710	8,890	-1,300	5,950
<支 出>	64,330	127,490	60,940	128,190	-3,390	700
食費	12,600	25,880	9,910	22,220	-2,690	-3,660
住居費	510	54,130		53,220	-510	-910
交通費	9,380	4,330	8,000	7,330	-1,380	3,000
教養娯楽費	12,770	12,840	9,700	10,000	-3,070	-2,840
書籍費	1,300	1,500	2,040	520	740	-980
勉学費	900	1,260	840	1,110	-60	-150
日常費	5,070	7,330	6,410	4,110	1,340	-3,220
通話通信料	1,460	3,190	1,670	2,370	210	-820
その他	1,930	2,290	1,820	120	-110	-2,170
貯金・繰越	18,410	14,740	20,550	27,190	2,140	12,450
奨学金/収入	15.2%	15.2%	19.9%	13.8%	4.6%	-1.4%

暮らし向きと今後の見通し (単位:%)

	暮らし向き			今後の見通し				
	楽な方計	普通	苦しい方計	よくなりそう	変わらない	苦しくなりそう	わからない	考えたこともない
全国(A)	63.7%	29.2%	7.2%	23.6%	45.2%	21.5%	7.4%	2.2%
沖縄(B)	63.3%	28.6%	8.2%	26.5%	46.9%	18.4%	6.1%	2.0%
対比(B-A)	-0.4%	-0.6%	1.0%	2.9%	1.7%	-3.1%	-1.3%	-0.2%

通学方法 (単位:%)

	徒歩のみ	自転車のみ	徒歩	自転車	バイク	自家用車	路面電車	モノレール	スクールバス	バス	JR	私鉄	地下鉄	新幹線	その他	無回答
全国(A)	11.8%	20.9%	42.7%	46.8%	4.2%	5.1%	1.0%	1.2%	0.8%	13.5%	21.6%	22.1%	14.5%	0.2%	0.1%	2.7%
沖縄(B)	18.4%		26.5%		4.1%	65.3%				10.2%						4.1%
うち自宅生					6.1%	84.8%				9.1%						3.0%
対比(B-A)	6.6%	-20.9%	-16.2%	-46.8%	-0.1%	60.2%	-1.0%	-1.2%	-0.8%	-3.3%	-21.6%	-22.1%	-14.5%	-0.2%	-0.1%	1.4%

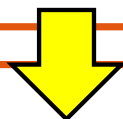
(出所)全国大学生生活協同組合連合会 第59回学生生活実態調査

4.沖縄県における奨学金の実施・活用状況

沖縄県内において、大学等(大学及び短期大学)へ進学する者を対象とする奨学金がどの程度あるのか確認するため、県及び市町村にアンケート調査を実施。

<調査概要>

- 目的:沖縄県内における大学等に通う学生を対象とした奨学金の実施・活用状況の確認・整理
- 対象:沖縄県及び県内41市町村
- 方法:メールにて調査票を送付



<調査結果>

- 回収率:100%(42/42)
- 県内で実施されている奨学金事業:69事業(39団体)
 - うち給付型奨学金事業:19事業(18団体)
 - うち貸与型奨学金事業:50事業(34団体)



<特徴>

●給付型奨学金

- ・ほとんどの市で実施されているものの、町村では1/4程度の実施にとどまる。
- ・県内で実施されている給付型奨学金の約4割は、直近の採用実績が募集数に達していない。

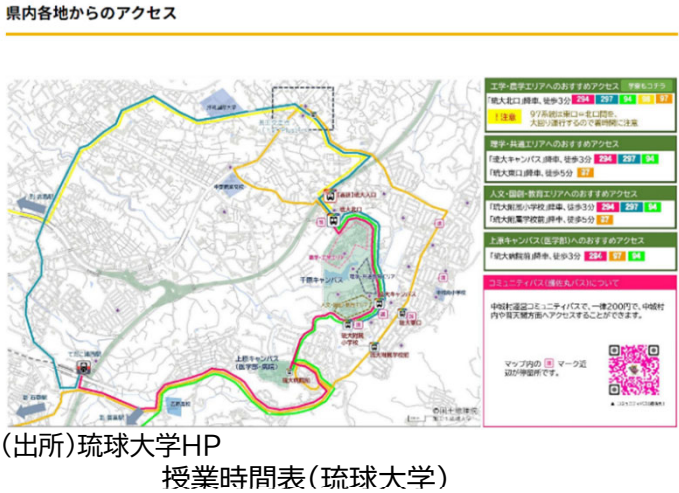
●貸与型奨学金

- ・貸与型奨学金事業のうち、特別な条件(死亡・疾病等除く)を設けて一部返還免除等を実施している市町村は8市町村あり、うち9割が町村での実施。
- ・返還免除の条件としては、資格取得して当該市町村で就労すること、一定期間居住・就労することの2つに大きく分かれ、前者は本島内市町村、後者は北部・離島市町村での実施が多い。
- ・県内で実施されている貸与型奨学金のうち約1/3は、直近の採用実績が募集数に達していない。

5.県内大学等周辺の公共交通の状況(通学費用の負担の観点から)

自家用車での通学割合が全国平均を大きく上回ることが明らかになったため、より通学費用の少ない路線バスの活用に課題はないか、参考として琉球大学周辺におけるバスの状況を確認。

- <アクセス状況の確認の概要>
- 目的:琉球大学周辺バス路線の大学の授業との対応状況の確認・整理
 - 対象:琉球大学HPに記載のある最寄りバス停を経由するバス路線
 - 確認方法:対象バス停の時刻表(R6.4現在)を確認
 - 判定方法:以下を満たす路線を通学に対応する路線として判定
 - ・往路:授業開始20分～1時間前に到着する路線
 - ・復路:授業終了後20分～40分後に出発する路線



- <確認結果>
- 琉球大学周辺の最寄りバス停には那覇、本島南部(豊見城市方面)、てだこ浦西駅、首里駅から計5路線が通過。**本島中北部からのバス路線はないため、バスでの通学は困難。**
 - 琉大北口以外のバス停は通過する路線が2～4路線で、モノレールとの結節が一部あるものの、本島南部からの路線がないため、当該地域からは琉大北口以外へのバスでの通学は困難。**
 - 全てのバス停に共通することとして、**第7時限及び第8時限の復路に対応するバス路線がない。そのため、これら時限の講義を受講する学生は現実的にバスでの通学は困難。**

別表1

授業時間表			
第1時限	8:30～10:00	90分	
第2時限	10:20～11:50	90分	
昼食	11:50～12:50	60分	
第3時限	12:50～14:20	90分	
第4時限	14:40～16:10	90分	
第5時限	16:30～17:50	90分	
第6時限	18:00～19:30	90分	
第7時限	19:40～21:10	90分	
第8時限	21:10～22:45	45分	

(出所)琉球大学時間割編成基準

琉大北口(往路)

対応する授業	到着時間(往路)	対応本数					合計
		294	297	94	98	97	
第1時限	7:30 ~ 8:10 着		1		1	2	5
第2時限	9:20 ~ 10:00 着	1			1	1	3
昼食							
第3時限	11:50 ~ 12:30 着	1			2	2	5
第4時限	13:40 ~ 14:20 着			1	1		2
第5時限	15:20 ~ 16:00 着	1			1	1	3
第6時限	17:00 ~ 17:40 着	1				1	2
第7時限	18:40 ~ 19:20 着	1			1	1	3
第8時限	20:10 ~ 20:50 着				2	1	3

琉大北口(復路)

対応する授業	出発時間(復路)	対応本数					合計
		294	297	94	98	97	
第1時限	10:20 ~ 11:00 発	1	1		1	1	4
第2時限	12:10 ~ 12:50 発			1	1	2	4
昼食							
第3時限	14:40 ~ 15:20 発	1			1	2	4
第4時限	16:30 ~ 17:10 発	1	1		1	1	4
第5時限	18:10 ~ 18:50 発	1			1	2	4
第6時限	19:50 ~ 20:30 発			1	1	1	3
第7時限	21:30 ~ 22:10 発						0
第8時限	22:15 ~ 22:45 発						0

(出所)琉球大学時間割及び路線バス時刻表を基に公庫にて作成

6.課題のまとめ <沖縄県における大学等への進学に関する課題>

現状を確認した事項を踏まえ、課題を以下の3つに整理。

(課題1)所得水準が低い中での進学に係る費用負担

→県民の所得水準が低い中で学費が負担となっており、貸与型奨学金の利用が多い。奨学金の利用は未来への負担の先送りのため、就職してからは奨学金の返済が必要となり、完済までは厳しい生活が続く。このような点から大学等への進学を断念する層も一定程度いる可能性がある。

(課題2)通学手段としての自家用車保有の費用負担

→琉球大学の最寄りのバス停へのバス路線は大学への通学には不便な状況となっており、その関連もあってか沖縄県の大学生の主な通学手段は自家用車となっている。自家用車が必須となる中で、その費用負担は所得水準の低い県民の家計に重くのしかかっている。

(課題3)県民所得水準の向上

→沖縄県の県民所得は全国平均の7割で推移しており、所得水準が低いことを理由に子どもに進学を断念させることがないよう、生産性を向上させ、稼ぐ力を高める必要がある。

7.提言 <沖縄県における大学等への進学に関する課題>

(課題1)所得水準が低い中での進学に係る費用負担

●学生の安心した大学生活に向けた給付型奨学金の拡充

→大学等に進学するにあたっては、大学生として学業に専念するための様々な生活のコストが生じる。町村部では給付型奨学金事業はまだまだ少なく、学生が安心して学業に専念できるよう、実施の検討が進むことを期待したい。

●安心して進学資金を調達できる貸与型奨学金の条件付き返還免除等の設定

→県及び市町村への調査の結果、いくつかの市町村では、当該市町村内での一定期間以上の就労等の一定の条件を課して奨学金返還の負担を免除する取組があることを確認。学生にとっては将来負担の軽減となることから安心して進学資金を調達でき、実施市町村にとっては将来の社会の担い手の確保ができるため、特に離島市町村には積極的にその採用が検討されることを期待したい。

●更なる奨学金の活用促進に向けた周知強化・要件緩和の検討

→調査の結果、給付型・貸与型ともにまだ活用できる余地があるため、周知強化や応募状況を踏まえた要件の緩和等、活用促進に向けた工夫を期待したい。

●行政や事業者における卒業後の負担軽減に向けた取組の促進

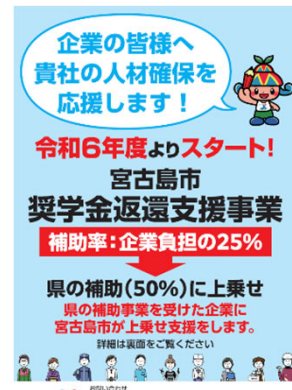
→県では、企業が従業員に対して行う奨学金返還支援に対して企業負担分の一部を負担する「沖縄県奨学金返還支援事業」を実施、宮古島市ではさらに上乗せ支援を実施している等、行政や民間事業者が一体となって学生が卒業後の経済的な不安を感じることなく進学できる環境づくりが進められており、今後も促進されていくことを期待したい。 ※当公庫においても、令和7年度から県事業の助成を受けている事業者への金利優遇特例を実施予定。

沖縄県奨学金返還支援事業



(出所)沖縄県雇用政策課HP

宮古島市奨学金返還支援事業



(出所)宮古島市HP

沖縄振興開発金融公庫

(課題2)通学手段としての自家用車保有の費用負担

●生活圏と大学等を繋ぐ公共交通網の整備(行政・事業者)

→所得水準の低い沖縄県民にとっては自家用車の保有・維持管理コストは大きな負担であるため、各地域の生活圏から路線バス等の公共交通機関を利用して通学ができる環境の整備が求められる。国では「ライフスタイルの転換」と「公共交通の利便性の向上」に向けて「沖縄交通リ・デザイン」の取組が進められているほか、名護市や沖縄市では、まちづくりと一体となった交通ターミナル整備の検討が進められており、そのような検討の場で、公共交通による各地域の生活圏から大学等へのアクセスの整備についても議論がなされ、整備が促進されることを期待したい。

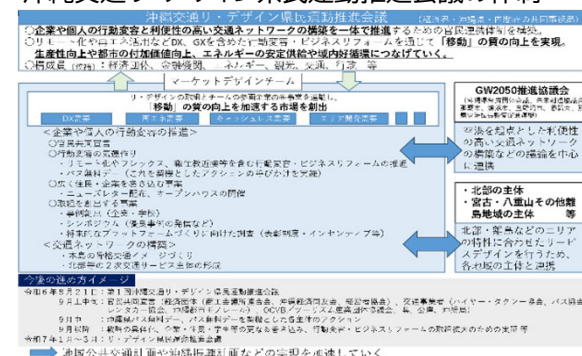
●利用コストや利便性を踏まえた通学スタイルの再検討(学生)

→沖縄国際大学等、その立地によっては路線バスをはじめとする公共交通機関でも十分に通学が可能な大学等もあるものと考えられる。学生や大学等への進学を検討している者には、自動車を所有するコスト等を踏まえ、自動車での通学が自身に適しているのか、通学スタイルの再検討を期待したい。

●公共交通を活用した通学案内・公共交通利用への利用転換の促進(大学等)

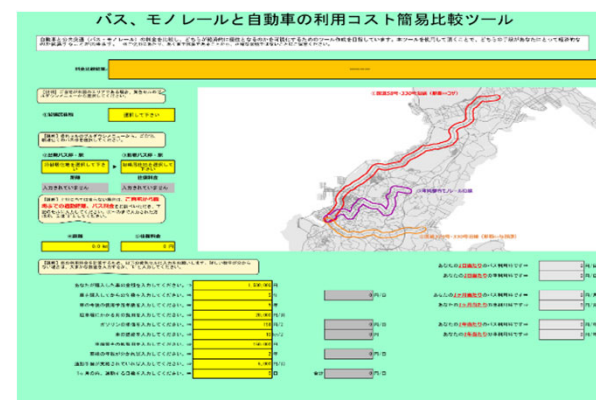
→大学等においても、公共交通での通学案内やインセンティブ付与による利用転換の促進を図り、**学生の通学における負担軽減とともに社会課題の解決に向けた取組が進められることを期待したい。**

沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議の体制



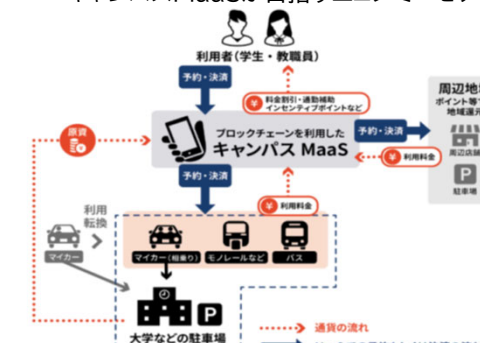
(出所)第1回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料

バス、モノレールと自動車の利用コスト簡易比較ツール



(出所)内閣府沖縄総合事務局HP

キャンバスMaaSが目指すエコノミーモデル



(出所)琉球大学HP

リデプロチラシ



(出所)沖縄県HP

モデル観光地

地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり
モデル観光地 14地域



(出所)観光庁HP掲載資料を一部加工 9

7.提言 <沖縄県における大学等への進学に関する課題>

(課題3)県民所得水準の向上

進学・通学における負担軽減が必要な背景には、そもそも県民所得が最低水準であることが要因となっていることから、沖縄県民の所得向上に向け、以下の取組を推し進めていく必要がある。

●労働生産性の向上に向けた人材への投資

→所得水準が低いことを理由に子どもに進学を断念させることがないよう、全国的に見て低い水準にある県民所得の向上に向けて、生産性を高め、「稼ぐ力」をつける必要がある。労働生産性を高めるため、事業者には商品・サービスの市場価値を高め、生産効率も高めることができる人材への投資が求められる。県内事業者には、公的な支援事業なども活用する等して人材への投資を加速し、事業者所得の向上から雇用者報酬の増加に繋がることが期待される。

●観光業の高付加価値化による県民所得の向上に向けた取組

→沖縄の主要産業に成長した観光業はホテルや旅行者に限らず、飲食店やその材料を生産する農産業等、幅広い産業に影響する総合産業であり、観光産業の高付加価値化はその他の産業にも波及し、県民所得の向上が期待される。第6次沖縄県観光振興基本計画では、「量」から「質」への転換を掲げて生産性の向上を図っているほか、「沖縄・奄美エリア」では観光地の再生・高付加価値化を目指して取組が進められており、このような取組が積極的に展開されていくことが期待される。