

宮古島市総合都市交通体系調査業務

報 告 書

令和4年5月

宮 古 島 市

【 目 次 】

	頁
序 調査の目的	1
1 都市交通に関わる現状把握	2
1-1 地域特性の整理	2
1-2 都市交通の現状把握	9
1-3 上位・関連計画の把握	23
1-4 宮古島市を取り巻く社会動向の把握	33
2 実態調査	34
2-1 レンタカー利用者調査	34
2-2 住民アンケート調査	41
2-3 事業者アンケート調査	57
2-4 地域別意見交換会	66
3 問題・課題の整理	72
4 施策展開の方向性の検討	75
4-1 都市交通体系の基本方針	75
4-2 望ましい都市交通体系のあり方	77

序 調査の目的

本市の人口は、これまで減少傾向であったものが、平成27年から令和2年にかけて大規模リゾート開発など大規模プロジェクトなど好況な観光産業などを背景に、移住者の増加などにより増加に転じている。また、令和3年1月に開庁した市役所を中心としたまちづくりの形成や、宮古空港周辺の新たな拠点（大規模商業施設等）の形成など本市のまちづくりが大きく変化している。

一方、下地島空港への国内線・国際線の就航、「国際旅客船拠点形成港湾（平良港）」の整備などにより国内外からのさらなる入域観光客数の増加が見込まれている。しかしながら、観光客が利用する二次交通は公共交通機関の脆弱さからレンタカー・タクシーが大半となっており、特にクルーズ船寄港中は、非常に大きな交通負荷が主要幹線道路へ集中することから、交通面における観光インフラの整備は喫緊の課題となっている。

また、高齢化率は27.0%（令和2年10月1日現在）と沖縄県平均（22.6%）より高く、高齢者数は確実に増加しており、高齢社会への対応を図るよう、高齢者が安心して移動できる環境整備なども求められている。

以上のような状況を踏まえつつ、新型コロナウイルス感染症の拡大などによる生活様式の変化や、「エコアイランド宮古島宣言」による地球温暖化対策への対応、中心市街地の活性化、さらには、世界的な取り組みであるSDGs（持続可能な開発目標）達成に貢献できるとともに、ICTや自動運転などの新技術の急速な進展などこれらの動向を注視しながら、これまで以上により安全で円滑な交通体系の実現を図ることが必要である。

また、将来のまちづくりを支えるための効率的かつ効果的な幹線道路網や公共交通網の構築など、長期的な展望を見据えつつ、検討を行うことを目的とする。

1 都市交通に関わる現状把握

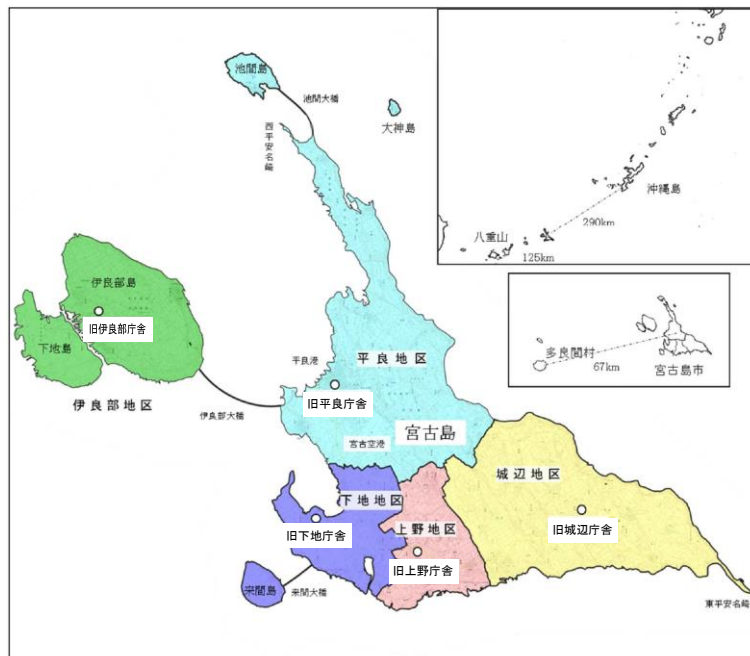
1-1 地域特性の整理

(1) 位置

宮古島市は、沖縄本島から南西に約290 km、東京から約1,800 km、北緯24～25度、東経125～126度に位置し、大小6つの島（宮古島、池間島、大神島、来間島、伊良部島、下地島）で構成されている。

総面積は約240 km²で、島全体が概ね平坦となっており、低い台地状を呈し、山岳部は少なく大きな河川もない地形となっている。

■宮古島市の位置



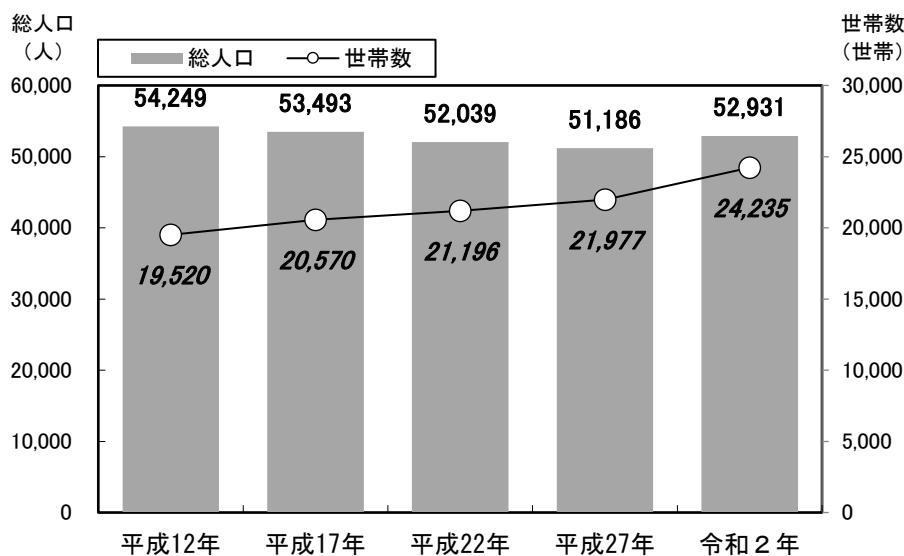
(2) 人口動向

①総人口・世帯数

宮古島市の人口は、令和2年国勢調査によると52,931人で、推移をみると、これまで減少傾向であったものの、平成27年から令和2年にかけて増加に転じている。

世帯数の推移をみると、一貫して増加傾向となっており、1世帯当たりの人員は平成22年が2.46人/世帯に対し、令和2年が2.18人/世帯と減少している。

■総人口・世帯数の推移

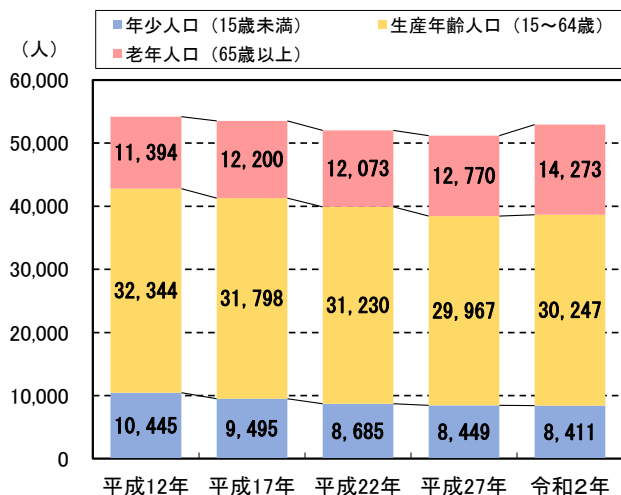


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が15.9%、生産年齢人口が57.1%、老年人口が27.0%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加し、高齢化が進んでいる。

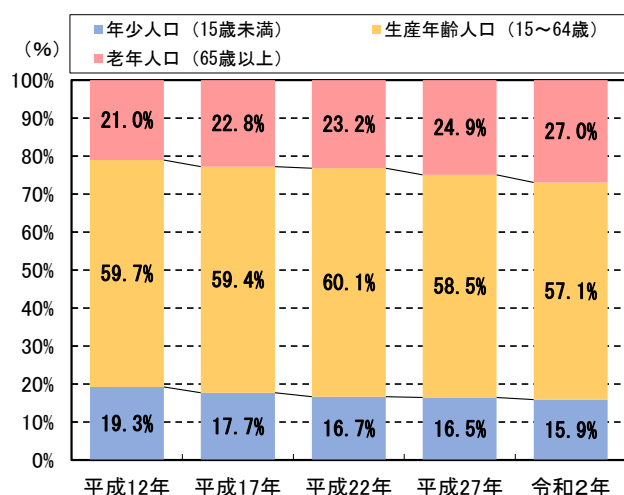
■年齢3区分別人口の推移



注：年齢不詳を除く

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口構成比の推移

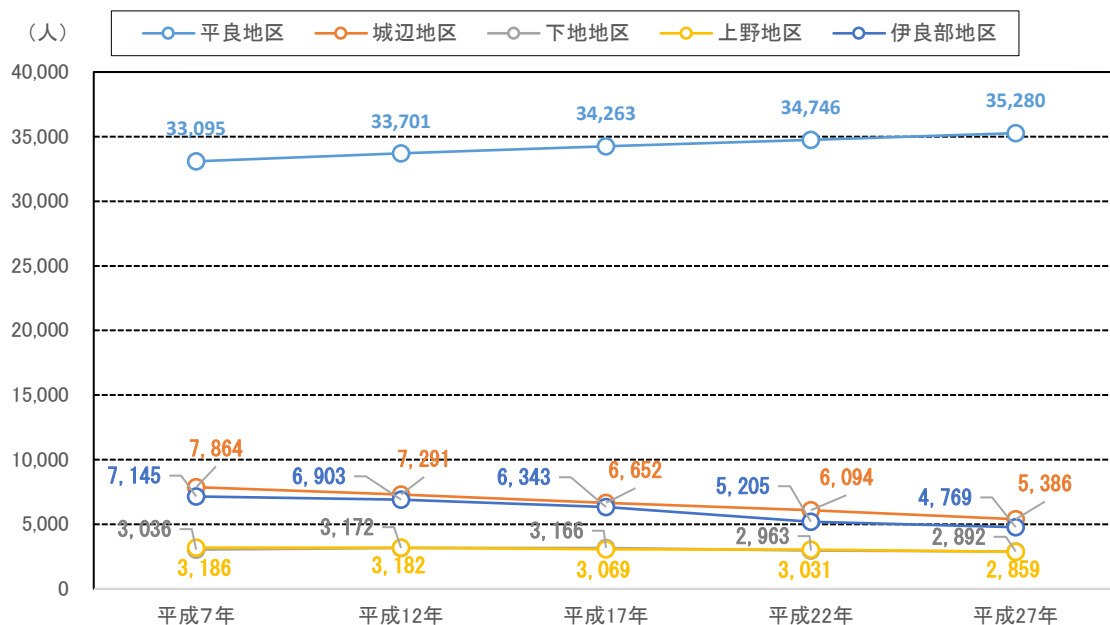


注：年齢不詳がいるため合計は100にならないことがある

③地区別人口

平成27年の地区別人口は、平良地区が35,280人と最も多く、平成17年と平成27年を比較すると、平良地区のみ増加し、それ以外の城辺地区、下地地区、上野地区及び伊良部地区で減少しており、特に伊良部地区では伸び率が0.75倍となっている。

■地区別人口の推移



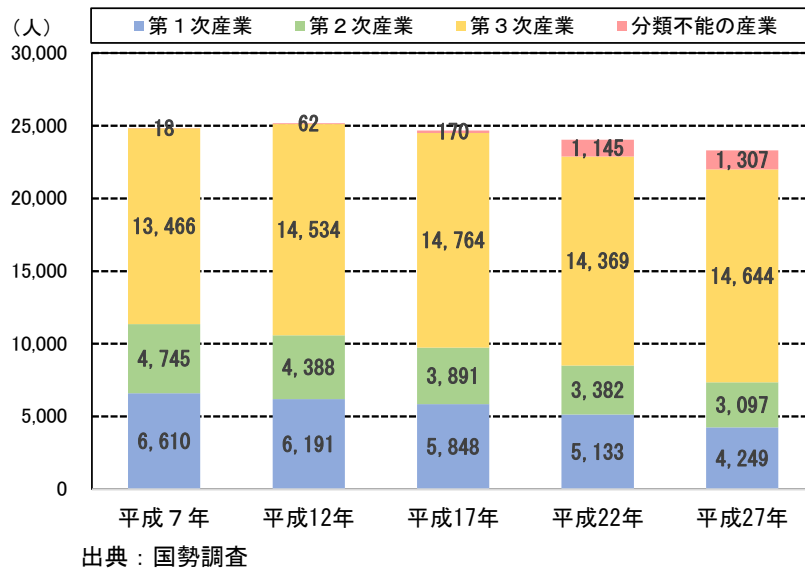
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

(3) 産業動態

就業者数は、平成 12 年をピークに減少に転じており、第 1・2 次産業は経年的に減少傾向である。

産業別就業者の割合は、第 1 次産業が 19.3%、第 2 次産業が 14.1%、第 3 次産業が 66.6%で最も高く、農業、漁業等の第 1 次産業の占める割合は県平均 4.9%と比較すると、高いことが特徴となっている。

■産業別就業者数



(4) 土地利用状況

宮古島市は、都市、農村等の特色ごとに同一性を持つ地域であり、それぞれの特色に応じた生活空間が構成されている。平良市街地は、旧来からの市街地と都市計画道路や区画整理により整備された新市街地で構成されており、市街地ではスポット的な緑や一方通行の道路等の旧集落的な景観が、新市街地では機能性が高まった新しい景観が形成されている。また、農村地域では、平坦な地形に広大なさとうきび畑が広がり、集落地域や石灰岩堤の緑筋と調和した景観が広がっている。

都市計画マスタープランの土地利用に関する方針では、次のように掲げている。

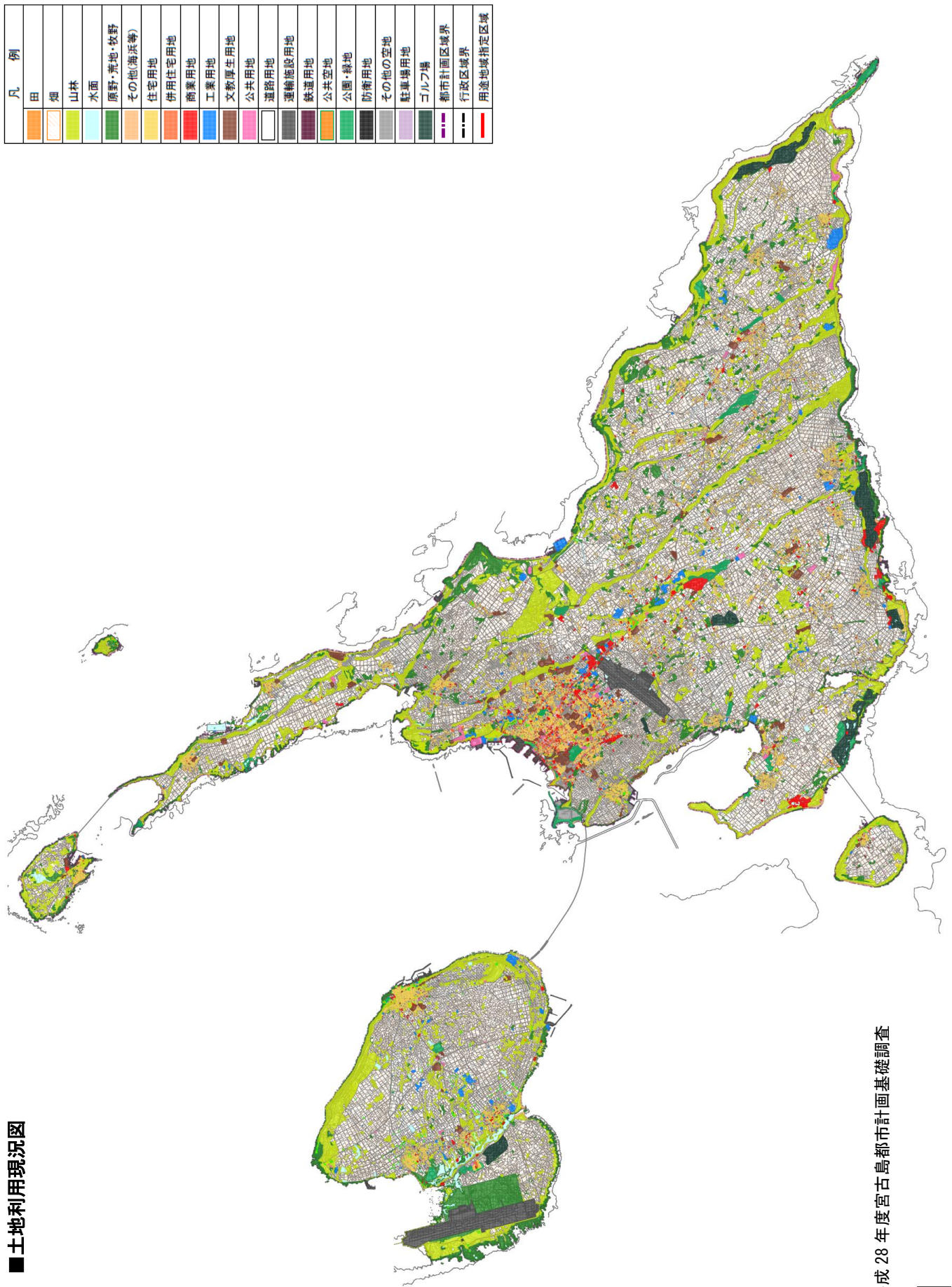
○市街地ゾーン

地域の状況に応じた用途地域の設定、見直しを基本に、基盤整備による土地利用更新の促進や地区計画による地域主体のルールづくりなどにより、市民が快適に暮らしやすいきめ細やかな土地利用誘導を図る。

○新市街地ゾーン（市役所周辺地区、トゥリバー地区、国道 309 号線（久松）地区）

大規模な開発計画が進行するほか、既に市街地の進行がみられる、または今後予想されるため、用途地域の指定等により、計画的な土地利用の整序・誘導を図る。

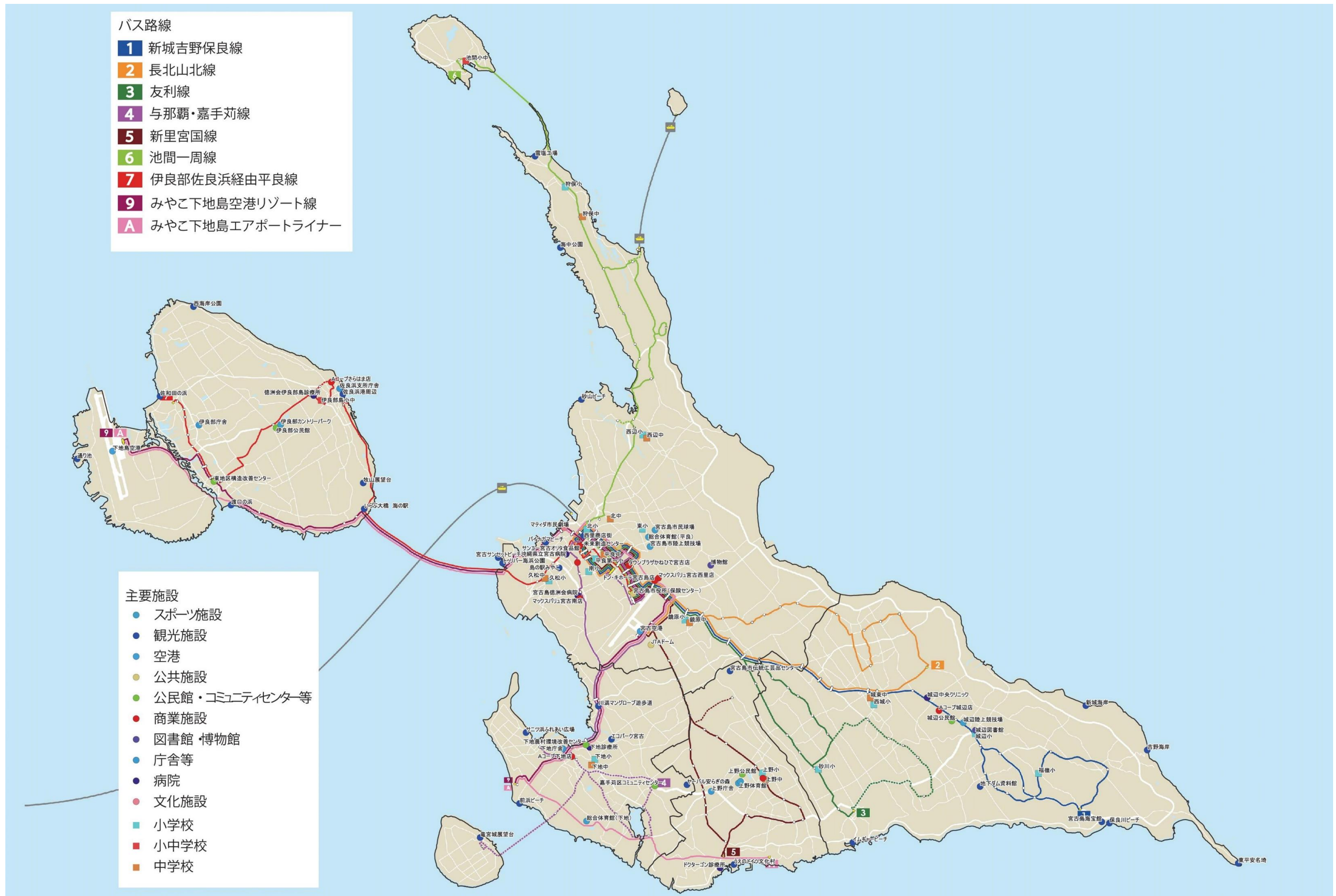
■土地利用現況図



出典：平成 28 年度宮古島都市計画基礎調査

(5) 主要施設などの配置状況

商業施設、病院及び公共施設などは平良地域に集中しており、観光施設は海岸線などに立地している。宮古島市役所の新庁舎は令和3年1月に移転し、宮古空港周辺にサンエー宮古島シティの整備などが進められている。

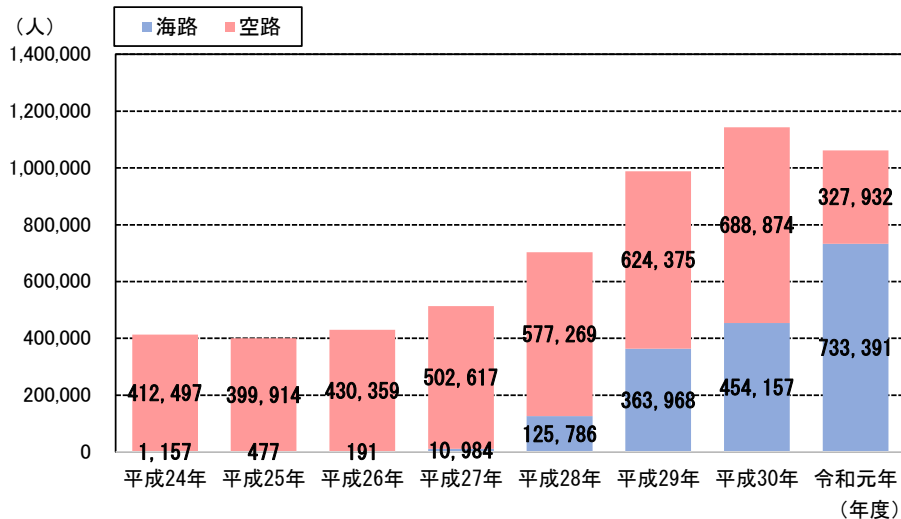


(6) 観光動向

宮古島の年間観光入込客数は、特に平成 28 年度から海路による観光客により急激に増加し、平成 30 年度は空路と海路を合わせ 114 万人とピークを迎えたものの、令和元年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、106 万人と減少している。

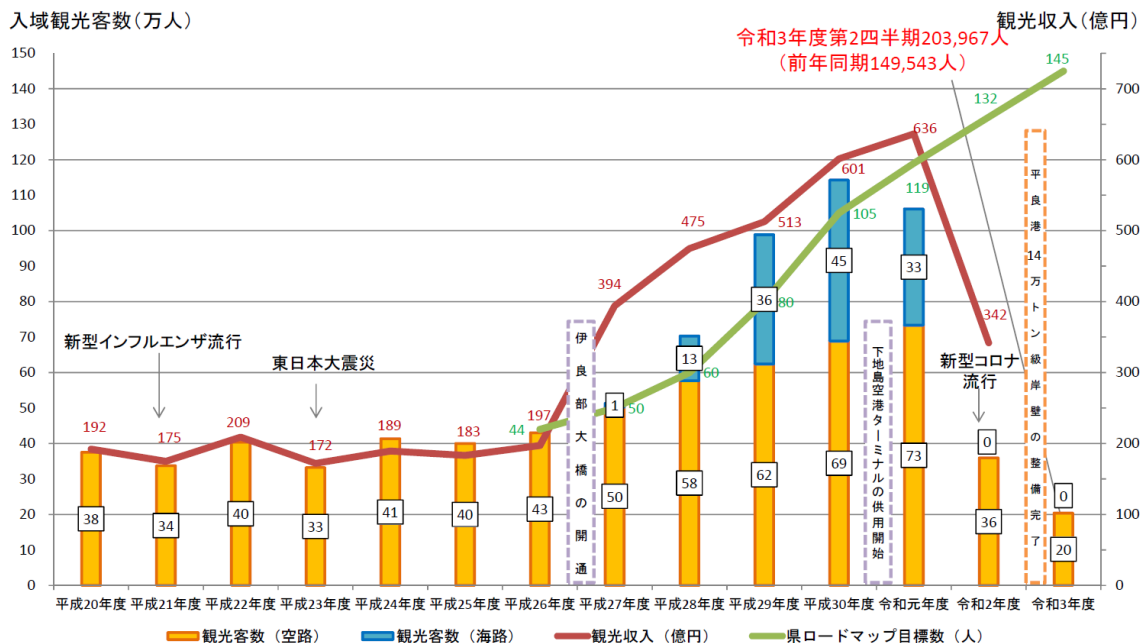
令和 2 年度は、クルーズ船寄港のストップや下地島空港の海外便の運休により、インバウンド需要がなく、36 万人と激減している。

■観光入込客数の推移



出典：令和 2 年度版「統計みやこじま」

■宮古圏域の入域観光客数・観光収入



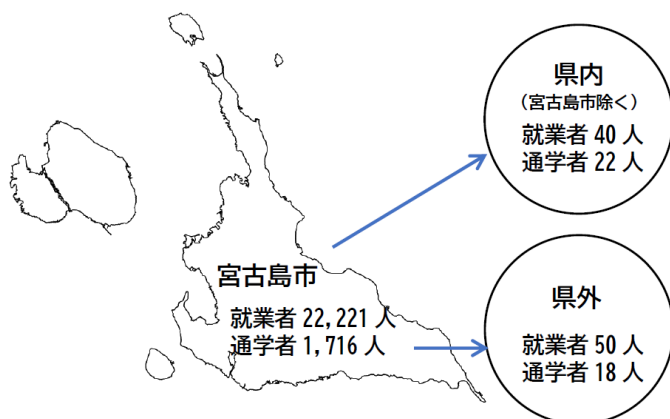
出典：沖縄県ホームページ

(7) 通勤・通学流動特性

平成 27 年（2015 年）の宮古島市に常住する就業者・通学者は 25,162 人で、そのうち那覇市など県内が 62 人、県外が 68 人流出している。また、宮古島市で従業する就業者・通学者は 25,228 人で、そのうち県内が 103 人、県外が 93 人流入しており、宮古島市外から宮古島市内へ流入する方が多くなっている。

■通勤・通学者の流入・流出口口

【宮古島市に常住する就業者・通学者】



宮古島市に常住する就業者 23,297 人、通学者 1,865 人

出典：平成 27 年国勢調査

【宮古島市で従業する就業者・通学者】



宮古島市で従業する就業者 23,396 人、通学者 1,832 人

(2) 公共交通

1) 飛行機

宮古島市内には宮古空港とみやこ下地空港の2つの空港があり、各主要都市から運航されている。令和2年度は新型コロナウイルスの影響で利用者数が大幅に減少しているが、令和元年度は171万人が利用している。

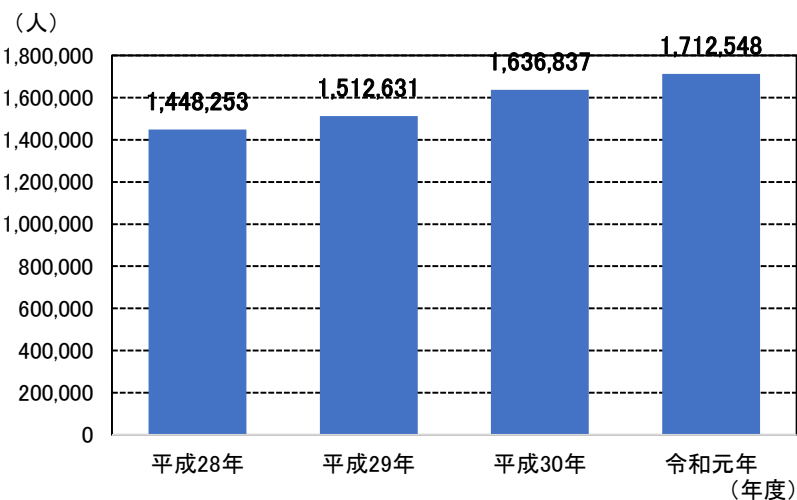
■宮古空港の運航概要

航路	運航会社	便数	備考	所要時間
東京（羽田）⇄宮古	日本航空	各1便		約3時間
	全日本空輸	2便	宮古島⇒東京（羽田）は3便	
大阪（関西）⇄宮古	日本航空	各1便		約2時間半
	全日本空輸	各1便		
名古屋（中部）⇄宮古	日本航空	各1便	9/1～3、18、21のみ運航	約2時間半
	全日本空輸	各1便		
那覇⇄宮古	日本航空	各9便	一部、期間限定で運航	約1時間
	全日本空輸	4便	宮古⇒那覇は3便	
宮古⇄多良間	日本航空	各2便	一部、火木のみ運航	約30分
宮古⇄石垣	日本航空	各2便	一部、火木のみ運航	約30分

■みやこ下地島空港の運航概要

航路	運航会社	便数	備考	所要時間
東京（成田）⇄下地島	ジェットスター航空	各2便	一部、月・金・土・日のみ運航	約3時間
東京（羽田）⇄下地島	スカイマーク	各1便		約3時間
神戸⇄下地島	スカイマーク	各1便		約2時間
沖縄（那覇）⇄下地島	スカイマーク	各2便	9月中一部運休	約1時間
香港⇄下地島	香港エクスプレス	1便	火・金・日のみ運航 コロナにより当面の間運休	約1時間半

■離島路線旅客輸送実績（国内のみ）



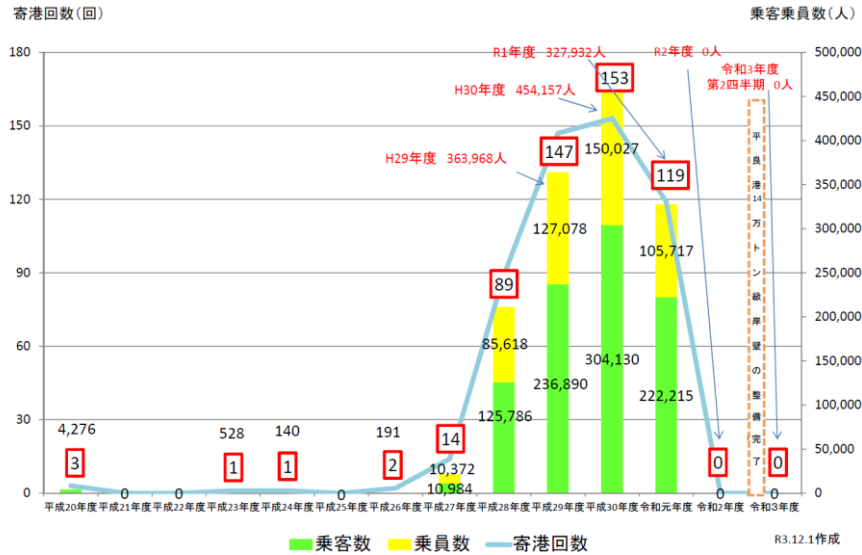
出典：沖縄県離島関係資料（令和3年3月）

2) クルーズ船及び航路

①クルーズ船

クルーズ船乗客乗員数は、近年外国人観光客により増加傾向で、ピーク時（平成 30 年度）は約 45 万と多かったものの、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により 0 となっている。令和 3 年度には大型クルーズ船の岸壁の供用開始に伴い、新型コロナウイルス収束後のインバウンド需要回復後には増加することが予想される。

■宮古圏域のクルーズ船寄港実績



出典：沖縄県ホームページ

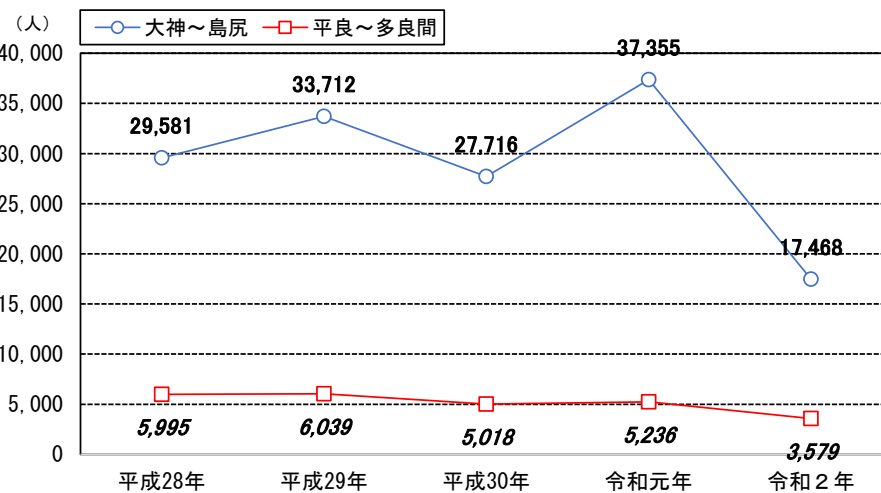
②航路

宮古島と周辺の離島（多良間島、大神島）を結ぶ旅客フェリーを運航している。大神島～島尻航路の利用者数は増減を繰り返えし、令和元年度から令和 2 年度にかけて 46.8%と大きく減少しており、平良～多良間航路は平成 29 年度から微減傾向となっている。

■離島航路の運航概要

航路	海運会社	便数	料金	所要時間
宮古（平良港） ～多良間（普天間港）	多良間海運	1 便 ※日曜日運休	（片道）大人 2,510 円、小人 1,260 円 （往復）大人 4,770 円、小人 2,390 円	約 2 時間
みやこ（島尻港） ～大神（大神漁港）	大神海運	夏季：5 便 冬季：4 便	（片道）大人 350 円、小人 180 円 （往復）大人 670 円、小人 350 円	約 15 分

■離島航路の利用実績



出典：運輸要覧（沖縄総合事務局、令和 3 年 12 月）

3) 路線バス

①運行概要

路線バスは宮古協栄バス合資会社、(株)八千代バス、合資会社共和バス及び中央交通(株)の4社により、平良市街を中心に放射型にネットワークされており、令和3年1月から市役所新庁舎への乗入れなど路線再編を行っている。

■路線バスの運行概要

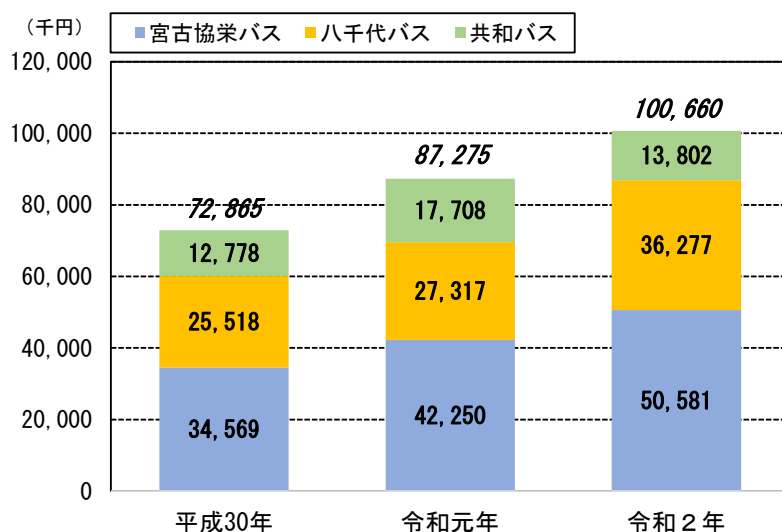
バス会社	路線名	運行区間	運行便数	
			平日	土日祝
宮古協栄バス	新城吉野保良線	協栄車庫～保良	5.5	5.0
	長北山北線	協栄車庫～比嘉	2.0	2.0
	友利線	協栄車庫～友利	5.0	4.0
	与那覇・嘉手苧線	協栄車庫～嘉手苧	4.5	4.0
	新里宮国線	協栄車庫～うえのドイツ村	6.0	5.0
	みやこ下地島空港リゾート線	みやこ下地島空港～東急ホテル前	4.0	4.0
八千代バス	池間一周線 ※	宮古島市役所～漁協前	8.0	7.0
共和バス	伊良部佐良浜経由平良線	宮古島市役所～佐和田車庫	9.0	8.0
中央交通	みやこ下地島エアポートライナー	みやこ下地島空港 ～シギラセブンマイルズリゾート	3.0	3.0

※令和3年7月1日より、野田～漁協前でフリー乗降を開始

②行政負担額

路線バス行政負担額（3社合計）は、平成30年度が72,865千円に対し、令和2年度が100,660千円と1.38倍増加しており、会社別に見ると、宮古協栄バスと八千代バスは年々増加傾向となっており、共和バスは令和元年度に大幅に増加したものの、令和2年度に減少している。

■行政負担額の推移



注：各金額は、県補助金と市補助金の合計金額

■宮古島市路線バス運行ルート図



出典：バスマップ沖縄

4) 宮古島ループバス

宮古島ループバスは期間限定で運行しており、スマートフォンや顔認証による乗車（事前に登録が必要）を行っている。

（運行期間）

○令和3年7月12日（月）～9月5日（日）

○令和3年12月26日（日）

～令和4年1月3日（月）



運行時間帯	7：40～20：02					
運行便数	吉野海岸行き：6便、北小前（市街地）行き：7便					
バス会社	宮古協栄バス、八千代バス、中央交通					
運賃		運賃			下地島空港線 への乗車	特別乗車券 ※
		大人	子供	幼児		
	1回乗車券	500円	250円	無料	×	—
	1日乗車券	1,000円	500円	無料	○	—
	2日乗車券	2,000円	1,000円	無料	○	2日乗車券1枚当り2枚
	3日乗車券	3,000円	1,500円	無料	○	3日乗車券1枚当り2枚
※下地島空港線以外の路線バス対象。特別乗車券（1枚＝1区間有効）を付与。						

吉野海岸行き	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号
	2	4	6	8	10	12
運行会社 車両タイプ	中央交通 低床バス	八千代バス 低床バス	協栄バス 観光バス	中央交通 低床バス	八千代バス 低床バス	協栄バス 観光バス
①北小前	7:40	9:10	10:50	13:00	14:30	15:30
②公設市場前	7:43	9:13	10:53	13:03	14:33	15:33
③マティダ市民劇場前	7:45	9:15	10:55	13:05	14:35	15:35
④バイナガビーチ	7:47	9:17	10:57	13:07	14:37	15:37
⑤島の駅みやこ	7:50	9:20	11:00	13:10	14:40	15:40
⑥イオンタウン南店	7:52	9:22	11:02	13:12	14:42	15:42
⑦市役所前	7:59	9:29	11:09	13:19	14:49	15:49
⑧ドン・キホーテ前	8:02	9:32	11:12	13:22	14:52	15:52
⑨あたらす市場	8:04	9:34	11:14	13:24	14:54	15:54
⑩宮古空港	8:13	9:43	11:23	13:33	15:03	16:03
⑪上地南(宮古島ICT交流センター)	8:23	9:53	11:33	13:43	15:13	16:13
⑫宮古島東急ホテル&リゾート	8:28	9:58	11:38	13:48	15:18	16:18
⑬前浜ビーチ・まいばり熱帯果樹園前	8:31	10:01	11:41	13:51	15:21	16:21
⑭シーウッドホテル	8:43	10:13	11:53	14:03	15:33	16:33
⑮来間	8:48	10:18	11:58	14:08	15:38	16:38
⑯ホテルブリーズベイマリーナ前	9:04	10:34	12:14	14:24	15:54	16:54
⑰ホットクロスポイントサンタモニカ前	9:06	10:36	12:16	14:26	15:56	16:56
⑱アラマンダインギャーコラルビレッジ前	9:12	10:42	12:22	14:32	16:02	17:02
⑲保良川ビーチ・海宝館前	9:24	10:54	12:34	14:44	16:14	17:14
⑳東平安名崎	9:35	11:05	12:45	14:55	16:25	17:25
㉑オアシャンズリゾート前	9:41	11:11	12:51	15:01	16:31	17:31
㉒吉野海岸	9:42	11:12	12:52	15:02	16:32	17:32

北小前(市街地)行き	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号	運行番号
	1	3	5	7	9	11	13
運行会社 車両タイプ	協栄バス 観光バス	中央交通 低床バス	八千代バス 低床バス	協栄バス 観光バス	中央交通 低床バス	八千代バス 低床バス	協栄バス 観光バス
㉒吉野海岸	7:50	10:12	11:42	13:20	15:32	17:02	18:00
㉑オアシャンズリゾート前	7:51	10:13	11:43	13:21	15:33	17:03	18:01
㉒東平安名崎	7:58	10:20	11:50	13:28	15:40	17:10	18:08
⑲保良川ビーチ・海宝館前	8:08	10:30	12:00	13:38	15:50	17:20	18:18
⑱アラマンダインギャーコラルビレッジ前	8:20	10:42	12:12	13:50	16:02	17:32	18:30
⑰ホットクロスポイントサンタモニカ前	8:26	10:48	12:18	13:56	16:08	17:38	18:36
⑯ホテルブリーズベイマリーナ前	8:28	10:50	12:20	13:58	16:10	17:40	18:38
⑭シーウッドホテル	8:44	11:06	12:36	14:14	16:26	17:56	18:54
⑮来間	8:49	11:11	12:41	14:19	16:31	18:01	18:59
⑬前浜ビーチ・まいばり熱帯果樹園前	9:01	11:23	12:53	14:31	16:43	18:13	19:11
⑫宮古島東急ホテル&リゾート	9:04	11:26	12:56	14:34	16:46	18:16	19:14
⑪上地南(宮古島ICT交流センター)	9:09	11:31	13:01	14:39	16:51	18:21	19:19
⑩宮古空港	9:20	11:42	13:12	14:50	17:02	18:32	19:30
⑨あたらす市場	9:28	11:50	13:20	14:58	17:10	18:40	19:38
⑧ドン・キホーテ前	9:30	11:52	13:22	15:00	17:12	18:42	19:40
⑦市役所前	9:33	11:55	13:25	15:03	17:15	18:45	19:43
⑥イオンタウン南店	9:40	12:02	13:32	15:10	17:22	18:52	19:50
⑤島の駅みやこ	9:42	12:04	13:34	15:12	17:24	18:54	19:52
④バイナガビーチ	9:45	12:07	13:37	15:15	17:27	18:57	19:55
③マティダ市民劇場前	9:47	12:09	13:39	15:17	17:29	18:59	19:57
②公設市場前	9:49	12:11	13:41	15:19	17:31	19:01	19:59
①北小前	9:52	12:14	13:44	15:22	17:34	19:04	20:02

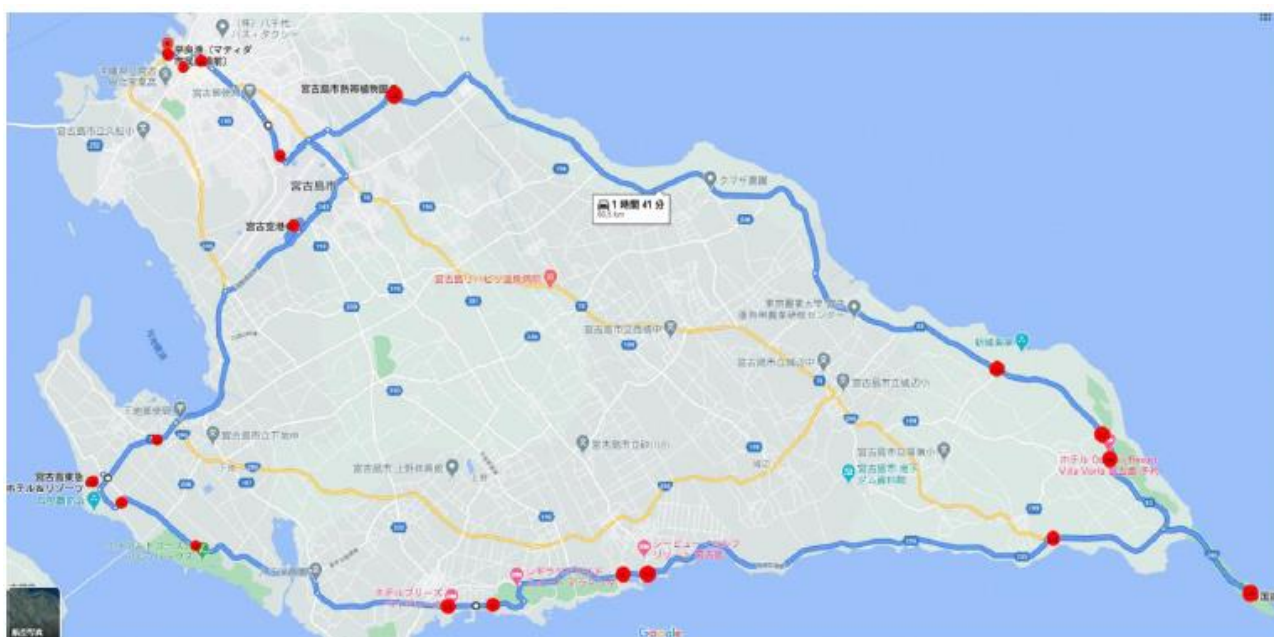
【参考資料】宮古島ループバス実証実験

①実験概要

市内バス交通における利用者の利便性向上及び新しい生活様式の導入等に関する検証・調査等を行い、利用促進につなげることを目的に、「宮古島ループバス」の実証運行（令和2年10月25日～令和3年1月31日（99日間））を実施した。

オンラインでのチケット販売を可能とし、スマートフォンで乗車確認を行うことによるチケットレス乗車を導入するとともに、LINE サービスを活用したアンケート依頼等を実施。また、顔認証技術を活用した乗降方式を導入（市民のみ対象）。

■宮古島ループバスの実験ルート図



②実験結果

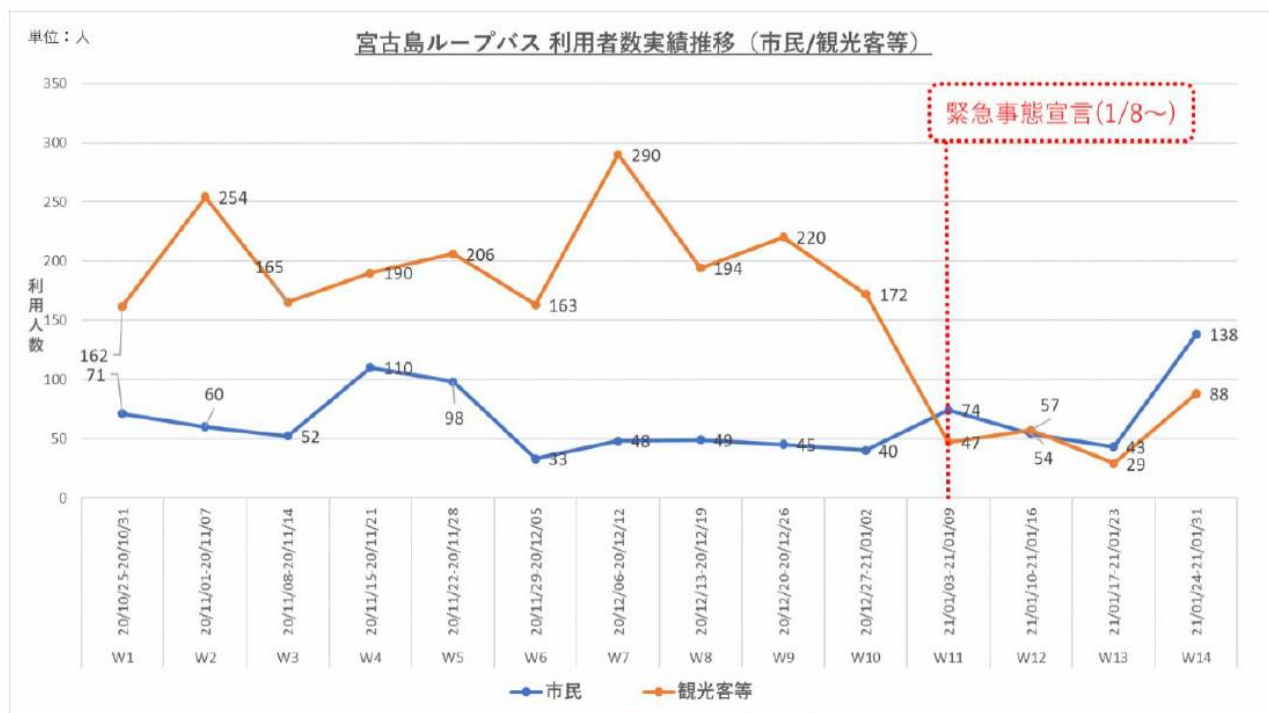
実証中の利用者数は観光客等利用が2,237人、市民利用が915人、合計で3,152人（1日平均約32人）で、観光客等利用は開始から緩やかに増加したものの、12月下旬以降全国的な新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく減少している。一方、市民利用は、地元メディア等を通じたPR活動効果から、後半にかけて増加し、最終週には期間中最多を記録した。

【実証により把握された課題】

- ①夏季における需要把握
- ②旅行代理店との連携した情報発信（ツアー客利用を促す施策の検討・実施）
- ③市内ホテル等観光関連事業者との連携（収入確保に向けた官民連携の取組）
- ④望ましい運行ルート・ダイヤの再検討
- ⑤新しい生活様式の導入にかかる改善・最適化（スマートフォン決済、乗車システム及び顔認証による乗車システム）

これらの諸課題を検証・調査し、解消するため、令和3年度において夏季運行実証を実施

■宮古島ループバスの利用者数実績の推移



天候	日数	期中全体			1日平均		
		市民	島外	合計	市民	島外	合計
晴れ/くもり	75日	795人	1,741人	2,536人	10.6人	3.2人	13.8人
雨	24日	120人	496人	616人	5.0人	5.1人	10.1人
合計	99日	915人	2,237人	3,152人	15.6人	8.3人	23.9人

観光客等利用者	980名
1) スマートフォン決済	552名
2) 現金決済	427名
車中/営業所での購入	397名
宮古空港案内所での購入	30名
3) 旅行会社経由 (JAL/JTAセールス)	1名
宮古島市民	200名

5) 一般タクシー

宮古島市内のタクシー会社は 15 社で、保有車両台数は 190 台が運行している。

輸送実績を見ると、車両数は令和元年度まで増加傾向であったものの、令和 2 年度にかけて減少し、輸送人員は平成 28 年度が 1,804 千人に対し、令和 2 年度が 694 千人と減少傾向となっている。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両保有台数
株式会社まるちく	宮古島市平良字久貝 686-7	31 台
合同会社丸一タクシー	宮古島市平良字下里 1307	6 台
合名会社丸多タクシー	宮古島市平良字西里 1449-17	13 台
合資会社協栄タクシー	宮古島市平良字西里 768-2	23 台
みなとタクシー合名会社	宮古島市平良字下里 1214-2	16 台
太平タクシー合名会社	宮古島市平良字東仲宗根 564-8	18 台
合名会社三交タクシー	宮古島市平良字西仲宗根 733-3	11 台
株式会社八千代バス・タクシー	宮古島市平良字東仲宗根 394	14 台
合名会社かりゆしタクシー	宮古島市平良字久貝 686-7	14 台
有限会社でいごタクシー	宮古島市平良字下里 1050-1	10 台
合名会社日光タクシー	宮古島市伊良部字国仲 66	8 台
合名会社開発タクシー	宮古島市伊良部字国仲 86-14	6 台
合名会社新生タクシー	宮古島市伊良部字前里添 1279-1	10 台
A z リゾートサービス株式会社	宮古島市伊良部字長浜 207	5 台
宮古島観光 合同会社	宮古島市平良字西里 860-13 第一嘉敷マンション 2F	5 台
合計		190 台

出典：一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会ホームページ及び運輸要覧（沖縄総合事務局、令和 3 年 12 月）

■タクシーの輸送実績

	事業者数	車両数 (両)	実働率 (%)	総走行キロ (千km)	実車率 (%)	輸送人員 (千人)	営業収入 (千円)
平成28年度	14	192	80.6	11,397	35.7	1,804	1,116,327
平成29年度	14	188	79.0	10,474	35.5	1,703	1,235,288
平成30年度	14	199	77.1	11,691	36.2	1,892	1,281,595
令和元年度	14	205	72.8	11,508	38.8	1,923	1,265,315
令和2年度	15	190	57.4	7,218	35.3	1,062	693,895

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局、令和 3 年 12 月）

※実働率：延実働車両数÷延実在車両数（全日数×実在車両数）×100%

実車率：実車走行キロ÷走行キロ×100%

6) 宮古島MaaS実証事業（相乗りタクシーと新たなサブスクリプションサービス）

宮古島市では、国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」により、専用アプリによる相乗りタクシーの乗車予約や運賃決済のほか、一定期間（1日又は30日間）定額で乗車できる乗車券の販売（サブスクリプションサービス）や施設入場券と乗車券のセット販売など、お得なサービスを提供する実証事業を行った。

○実証期間及び運行時間：令和3年1月25日～3月15日 午前10時～午後5時

○料金

○1月25日（月）より販売開始

プラン名	① 1回宮古島中心市内チケット	② 1日乗り放題宮古島市中心市内チケット	③ 1か月乗り放題宮古島市中心市内チケット
内容	1回乗車が可能	1日乗り放題	30日間乗り放題
料金	500円	2,000円	20,000円
備考	—	※中心市内以外は自宅登録箇所のみ	※中心市内以外は自宅登録箇所のみ ※運転免許証返納者のみとなります。 ※購入後、まるちくタクシー本社にて登録をお願いします。

○2月1日（月）より販売開始

プラン名	④ 1日チケット+宮古島市総合博物館入場券	⑤ 1日チケット+体験工芸村チケット	⑥ 1日チケット+みやーく商店天井
内容	1日乗り放題と宮古島総合博物館の入場券セット	1日乗り放題と体験工芸村の入場券セット	1日乗り放題とみやーく商店の天井食事券セット
料金	2,300円	4,000円	3,500円
備考	—	—	—

○予約方法：現金支払、アプリ内カード支払

○予約手段：スマホアプリ、電話予約、KIOSK端末

（スマホアプリイメージ）



▲アプリトップ画面



▲乗車場所と降車場所の指定



▲運行ルート決定

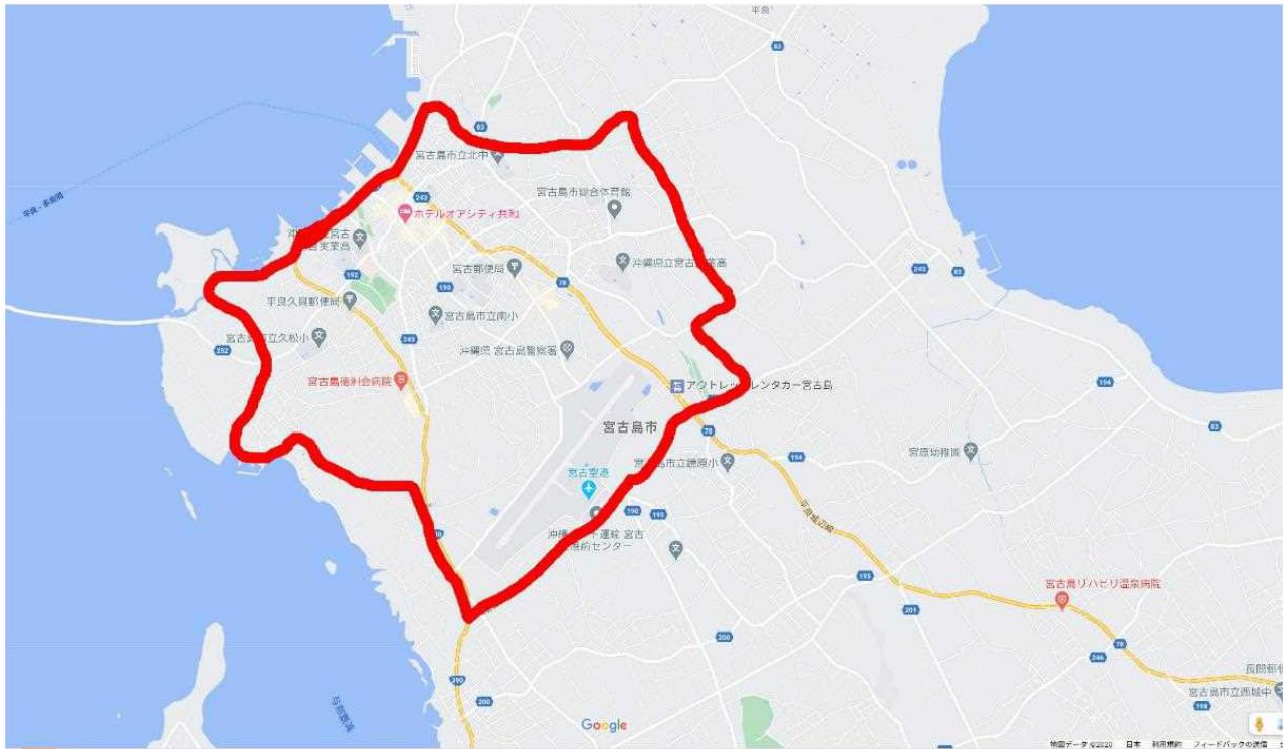


▲乗車時間・チケットなどを選択



▲予約の最終確認

○乗車可能エリア：宮古島市平良地区の一部（中心部）



ポスター（表）



ポスター（裏）

(3) 福祉交通サービス等

1) 高齢者外出支援タクシー利用助成事業

高齢者を対象に、タクシーを利用する場合、利用券を配布し料金の一部を援助する事業を平成22年4月から行っている。

利用者数は平成28年度が71人に対し、令和2年度が92人と増加しており、令和2年度の委託料は182万円となっている。

■高齢者外出支援タクシー利用助成事業の概要

対象者	・ 65 歳以上の高齢者で、協力的な親族がいない要介護認定を受けていない方。 ・ 要支援 1 ・ 2 の方 (非課税世帯の方のみ対象)
利用回数及び利用料等	・ 年間を通し 36 枚から 72 枚までの範囲でタクシー利用券（初乗り分相当）を配布。学区別に支給限度枚数は異なる。 ・ 利用券（チケット）を超えた料金は全額自己負担。

■高齢者外出支援タクシー利用助成事業の利用実績

	利用者数（人）	支払済委託料（円）
平成28年度	71	1,239,460
平成29年度	65	1,190,480
平成30年度	70	1,288,000
令和元年度	78	1,261,220
令和2年度	92	1,817,000

2) スクールバス

①結の橋学園

結の橋学園スクールバスは2路線で、各2便運行しており、令和2年度乗車人数は 43,523 人で、委託金額は 264 万円となっている。

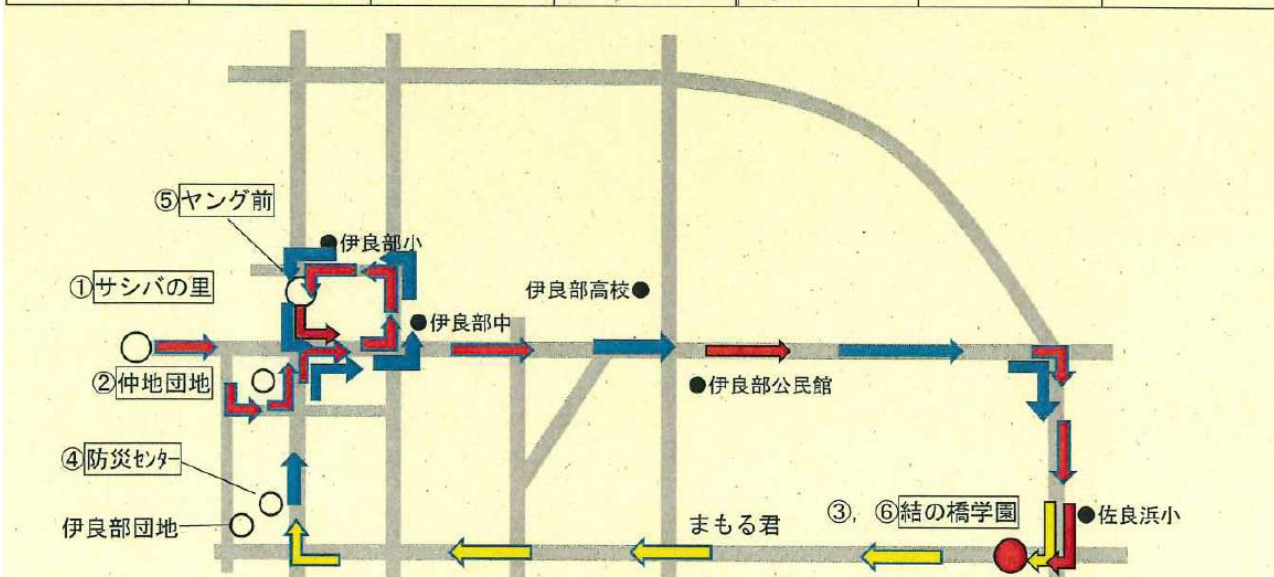
■結の橋学園スクールバス運行ルート及びダイヤ

1 便①	②	③	④	2 便①	②	③
伊良部第二団地→	長浜多目的前→	ヤング前→	結の橋学園	長浜多目的前→	ヤング前→	結の橋学園
7 : 2 5	7 : 2 8	7 : 3 0	7 : 4 0	7 : 5 0	7 : 5 5	8 : 0 5



【路線Ⅱ】

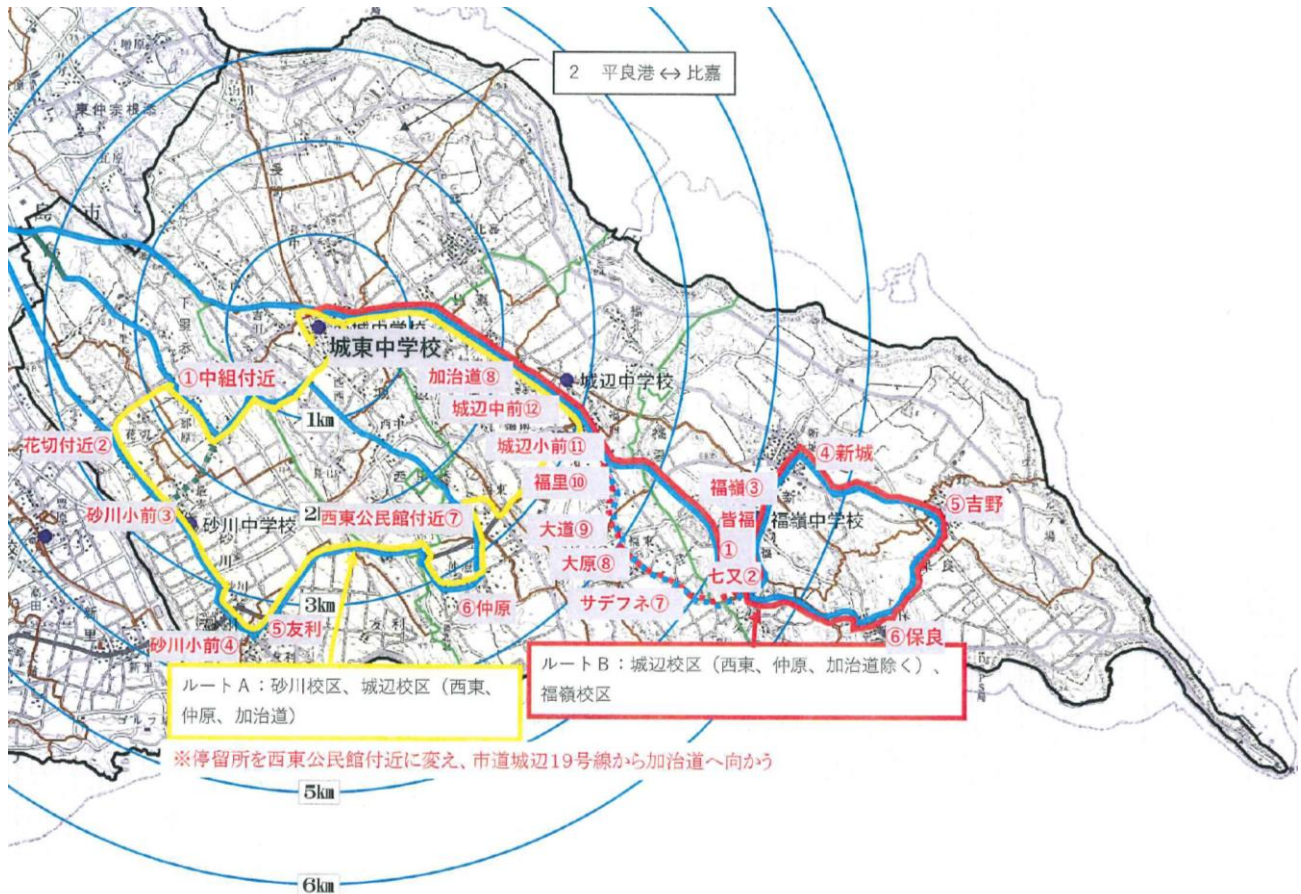
1 便目①	②	③	④	2 便目①	②	③
サシバの里→	仲地団地→	ヤング前→	結の橋学園	防災センター→	ヤング前→	結の橋学園
7 : 2 5	7 : 2 8	7 : 3 5	7 : 4 5	7 : 5 0	7 : 5 5	8 : 0 5



②城東中学校

城辺地区の4中学校の統合により、令和3年4月に開校した城東中学校で、福嶺、城辺、砂川の3学区から通学する生徒を対象に、スクールバス（中型バス 45 人乗り 2 台）を運行している（月額委託料：22 万円）。

■城東中学校スクールバス運行ルート



3) 民間企業送迎バス

宮古自動車学校では、島内全域を対象に、原則午前9時から午後7時10分まで送迎サービスを行っている。

また、宮古島東急ホテル&リゾート、セントラルリゾートホテル宮古島などのホテルで宮古空港等と連絡する無料送迎バスが運行している。

(4) レンタバイク・レンタサイクル

平良地域の市街地や伊良部空港などで、主に観光客の足として、レンタバイク・レンタサイクルを行っている。

1-3 上位・関連計画の把握

(1) 交通政策基本計画（国土交通省）

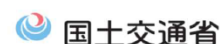
交通政策基本計画とは、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画を定めるもので、計画期間は第 1 次計画が平成 26 年度～令和 2 年度、第 2 次計画が令和 3 年度～令和 7 年度となっている。

【第 2 次交通政策基本計画の見直しのポイント】

第 2 次交通政策基本計画では、人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として 3 つの基本的方針を定め、地域公共交通の維持・確保、MaaS やバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしている。

- ①誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保
- ②我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
- ③災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

第 2 次交通政策基本計画の概要



我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
(自然災害、老朽化、重大事故等)
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響
(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引（EC）市場の進展、防疫意識の浸透 等)

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保

<新たにに取り組む政策 等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発（TOD）
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及（小型電動モビリティ、電動車いす等）等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たにに取り組む政策 等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たにに取り組む政策 等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組（港湾・海事・航空分野、物流・人流分野）等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

出典：国土交通省ホームページ

第2次交通政策基本計画の目標、施策

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出等

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース等

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等

目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開等

目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錯事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等

目標② 輸送の安全・安心の確保と、交通関連事業を支える担い手の維持・確保

- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等

目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルボートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航等

各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

出典：国土交通省ホームページ

(2) 沖縄県

1) 新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画

【計画期間】 令和 4 年度～令和 13 年度

【計画の目標】 時代を切り開き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな『美ら島』おきなわ

【将来像】

- ①沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- ②心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- ③希望と活力にあふれる豊かな島
- ④世界に開かれた交流と共生の島
- ⑤多様な能力を発揮し、未来を拓く島



宮古圏域（オ 持続可能なまちづくりの推進）

②離島を結び、支える交通体系の整備

本圏域に宮古空港と下地島空港の二つの空の玄関口があることから、両空港の特性を生かした機能の強化を図るとともに、国内への路線拡充に向けて取り組みます。また、下地島空港においては、国際線やプライベートジェット機等の受入強化に取り組むとともに、空港や周辺用地を活用した新たな事業展開を促進します。さらに、本圏域における既存空港の更新整備・機能向上等を推進するほか、生活に必要な路線の確保、維持及び改善を図ります。

本圏域の海の玄関口である平良港においては、大型クルーズ船の受入環境の整備や物流機能の強化を図るとともに、平良港のトゥリバー地区における観光エリア拠点の形成を促進します。また、住民の生活を支える港湾、漁港の機能拡充を図るため、必要な整備等を推進します。

あわせて、空港、港湾等の広域交通拠点と中心市街地、集落、観光地等を連結する高野西里線等の幹線道路及びこれらを補完する市町村道の整備を促進します。

2) 沖縄県総合交通体系基本計画

【計画期間】 平成 24 年度～平成 43 年度

【計画の目標】 1. 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立
2. 沖縄らしい優しい社会の構築を支える交通体系の確立

【計画の施策分野】

- (1) 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系
- (2) 沖縄の産業振興を支える交通体系
- (3) 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系
- (4) 離島地域の生活を支える交通体系
- (5) 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

【施策の体系】

(1) 本島離島間の交通ネットワークの充実

2 次生活圏において、全ての 1 次生活圏（市町村、離島）から圏域内中心都市まで概ね 1 時間での移動、また各圏域内中心都市から県土中心である那覇までの 1 時間での移動を実現すべく本島離島間、離島間の航空路及び航路のネットワーク拡充を行いサービス水準の向上を図る。

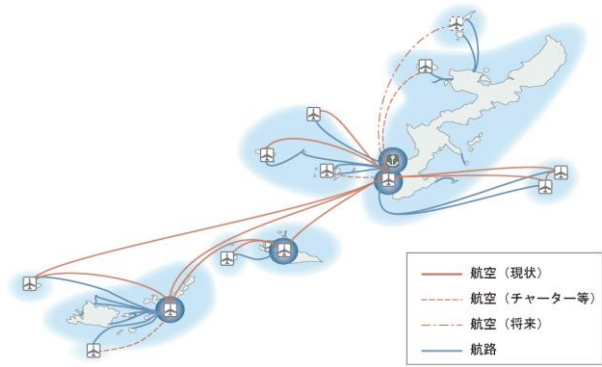


図 5-17 本島－離島間の交通ネットワークの充実

(2) 離島空港、港湾の整備

本島離島間交通ネットワークを支える広域交通拠点进行形成する。また、海上交通の安全性・安定性の更なる向上、質の高い観光リゾート地の形成、輸送需要、耐震・防災機能強化等に対応した港湾機能の向上及び新たな港湾施設などを整備する。

- ・宮古圏域の交流拠点である平良港の機能強化
（漲水地区ふ頭再編整備、船舶の大型化、施設の老朽化や大地震に対応した港湾機能の強化） 等



図 平良港漲水地区客船埠頭イメージ図

(3) 離島地域内の交通体系の整備

一部の都市化が進んだ地域での基盤整備の推進を図りつつ、離島の定住環境の向上に資するよう、住民ニーズに柔軟に対応する質的な交通体系の拡充を図る。

(4) 交通コストの低減

離島住民の定住条件の整備を図るため、割高となっている交通コストの低減に取り組む。

(5) 船舶・航空機の購入支援

離島航（空）路の経営改善、バリアフリー化等利用環境の改善を図るため、離島航（空）路に就航する船舶及び航空機の購入を支援する。

(3) 宮古島市

1) 第2次宮古島市総合計画（平成29年4月）

【計画期間】 基本構想……平成29年度～令和8年度

- ・前期基本計画…平成29年度～令和3年度
- ・後期基本計画…令和4年度～令和8年度

【基本理念】 心かよう夢と希望に満ちた島 宮古 ～みんなで創る 結いの島～

【基本目標】

- ①地下水や豊かな自然環境と共生したエコアイランド宮古
- ②子どもたちが笑顔にあふれ活力と郷土愛に満ちた宮古
- ③一人ひとりが支え合い幸せと潤いのある健康福祉の宮古
- ④島の特色を活かした産業の振興、多彩な交流・活力にあふれる宮古
- ⑤安全・安心で快適な暮らしが持続する宮古
- ⑥市民との協働により夢と希望に満ちた島、宮古

【施策5-3 交通ネットワークの機能向上】

【施策の推進1】

《施策の基本方針》

公共交通機関の維持と効率的な経営を推進するとともに、利用者の利便性の向上を図り、地域にとって望ましい交通ネットワークの形成に努めます。

《施策目標》

項目	基準 (平成27年度)	目標 (令和3年度)
公共交通計画の再構築	未構築	構築
生活バス路線におけるノンステップバス登録割合	13.3%	50.0%

《施策》

- ①持続可能な地域公共交通について検討を図り、高齢者や障がいのある方等の移動の円滑化を含め、より住民生活に即した利便性の高い公共交通路線の再構築を推進します。
- ②バス事業所をはじめ関係機関と連携を図り、街中バスや乗合タクシーの導入について検討を進めます。
- ③離島船舶航路を維持・確保するための支援を図ります。

【施策の推進2】

《施策の基本方針》

誰にでも優しい道づくりを基本に、既存道路の改良や歩行環境の改善を図り、市民にとって快適で利便性のある道路整備と効率的な維持管理に努めます。

《施策目標》

項目	基準 (平成27年度)	目標 (令和3年度)
誰にでも優しい道づくり（道路改良率の向上）	65%	66%

《施策》

- ①交通ネットワークや歩行空間の機能向上を図るため、幹線道路、通学路、歩道などの整備を図ります。
- ②快適な道路環境を確保するため、交通に支障をきたしている箇所の修繕を重点的に実施します。
- ③道路清掃などの道路の維持管理について、市民と協働した取り組みを検討します。

2) 宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）

【計画の目標年次】 令和12年度（おおむね20年後の令和22年度の都市の姿を展望）

【都市づくりの将来像】

みんなで創る ^{ぼん} 我々が ^か 美 ^{すま} ぎ島・宮古 ^{みやへく} ～夢と希望に満ちた 結いの島～

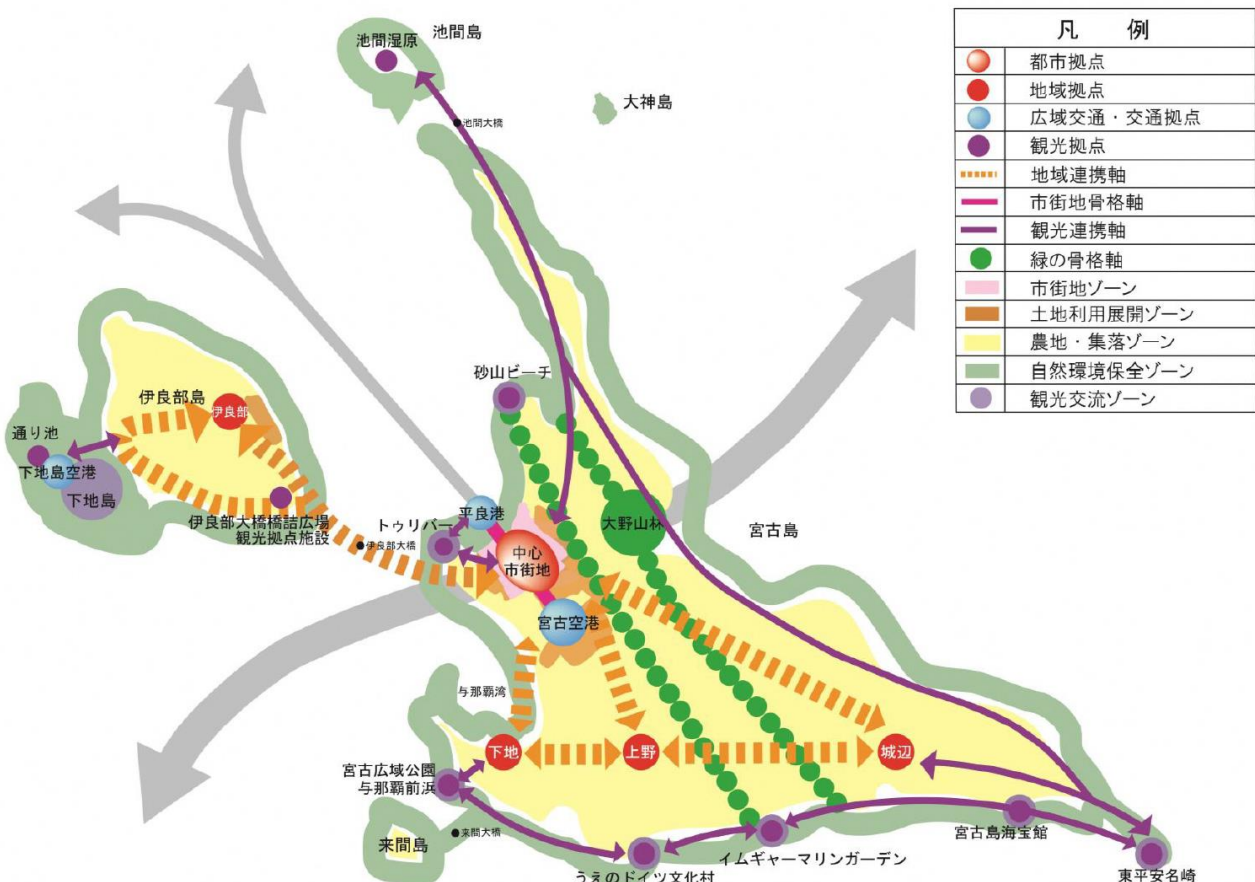
【都市づくりの理念】

- ① “共生” 一人と自然が共生した持続可能な美しい島づくり
- ② “定住” 新たな拠点形成による一体的で持続可能な島づくり
- ③ “交流” 活性化につなげる地域特性をいかした持続可能な島づくり
- ④ “発展” 宮古の魅力をいかした活力ある持続可能な島づくり

【将来都市構造】

拠点	○都市拠点：平良市街地及び市役所周辺地区 ○地域拠点：各旧庁舎等周辺地域 ○広域交通・交流拠点：宮古空港、下地島空港、平良港 ○観光拠点：トゥリバー、与那覇前浜、宮古広域公園、うえのドイツ文化村、東平安名崎、池間湿原、砂山ビーチ、通り池、イムギヤーマリンガーデン 等
都市軸	地域連携軸、市街地骨格軸（平良港⇄中心市街地（平良市街地～市役所周辺）⇄宮古空港）、観光連携軸、緑の骨格軸
ゾーン	市街地ゾーン、土地利用展開ゾーン、農地・集落ゾーン、自然環境保全ゾーン、観光交流ゾーン

■将来都市構造図





【都市交通体系に関する方針】

《基本的な考え方》 交通機能・手段の充実

市街地部での歩行者中心の道路整備や交通システムの導入、過度な自家用車利用とならないよう郊外部での自家用車以外の交通手段の確保などにより、人口減少・高齢社会、エコアイランド推進に対応する持続可能な交通体系の確立と拠点間ネットワークの充実を目指します。

1) 道路整備方針

- ①地域連携道路：優先的な整備・維持管理を図り、地域間連携や地域活性化を促進します。
- ②市街地骨格道路：優先的な整備・維持管理を図り、都市の骨格軸形成を促進します。
- ③補助幹線道路：段階的な整備により、都市内の交流を促進します。
- ④観光ルート（海岸線の観光拠点を結ぶ海岸線道路）：修景の緑化、美化活動の促進を図ります。
- ⑤歩行空間

市街地内では、利用者の視点に立った歩行空間の充実を図るため、幹線街路と中心市街地地区との有機的なネットワーク形成やユニバーサルデザインを取り入れた歩道整備を推進します。特に、平良港に整備されたクルーズ船ターミナルから流入する来訪者を市街地やトゥリバー地区等へ誘導するため、歩行者ネットワークの充実を図ります。また、自転車道の整備による自転車の利用促進を図るほか、歩行者と自転車を分離し、ブルーラインによる自転車通行区分の明確化などを検討します。さらに、無電柱化を促進します。

2) 公共交通整備方針

①空港・港湾の機能強化

空港機能は、宮古空港を市民、観光客の重要な足として機能維持、港湾との連絡機能の充実を図ります。また、下地島空港は国内及び国際旅客に加え、物流の拠点としての活用のほか、多様な航空需要の創出をもたらす利活用を促進し、両空港の共存・共栄を図ります。

港湾機能は、平良港を物流、交流の拠点として、観光客の受入に対応した交通機能や交流機能の充実と、市街地との一体性強化を図ります。

②バス交通の機能強化

公共交通は、自家用車・公共交通機関のバランス最適化のため、バス交通を基幹交通として、利用者の実態などを把握しながら、行政、市民、事業者と連携・協働による機能強化を目指します。

このため、広域交通・交流拠点（宮古空港、下地島空港、平良港）、広域医療機能（宮古病院など）、都市拠点（中心市街地、市役所）などの市民・観光客が高頻度で集い、利用する主要施設・地域を相互に結ぶ路線、およびこれらの地域拠点を結ぶ路線を公共交通軸に位置づけ、路線バスによるバスネットワーク構築に努めます。

これらの路線では公共交通ネットワークの信頼性確保、利便性改善などに向けた検討を行います。

③地域特性に応じた多様な地域交通手段の検討

郊外部では、バス路線によるバスネットワークのサービスが享受できる地域拠点を中心とした域内交通について、高齢化など、地域の実情を考慮しながら、必要な公共交通サービスの提供を目指します。このため、タクシーやその他民間サービス車両、公用車両などの既存資源を活かした需要応答型（デマンド型）の交通サービスやグリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービス等の新型輸送サービスの導入について研究します。

特に、空路における観光客は大半がレンタカーを使用することから、移動手段の選択肢を増やし、誰もが訪れやすくなるよう、官民連携による多様な交通サービスの活用により、地域の新たな交通手段の可能性を検討します。

また、地域の公共交通の利用促進や観光客の回遊性向上を図るため、各公共交通サービスのシームレスな利用が実現できるように、ICTを活用したMaaSの導入についても研究を行います。



【エコアイランド形成に向けた方針（環境モデル都市形成方針）】

《基本的な考え方》 地球温暖化対策のモデルとなるエコアイランド形成

「エコアイランド宮古島宣言」の取り組みの一つとして実践してきた「環境モデル都市（国認定）」行動計画に基づき、地球温暖化対策に取り組み、エコアイランド形成の実現を目指します。

（環境負荷の小さい交通体系の構築）

①電気自動車（EV）の利用促進

自動車のグリーンエネルギー化を図るため、公用車の電気自動車への転換のほか、市民への電気自動車普及促進に向けて充電インフラの設置・管理を行います。また、市民・観光客がCO₂フリーアイランドとして実感できるよう、レンタカー・レンタバイクを含めて、電気自動車や電動バイク等の大気汚染物質や温室効果ガスを含む排気ガスを排出しない車両であるゼロエミッション車（ZEV）の導入・普及を促進します。



宮古島市充電設備マップ

②バス交通の利用促進

自動車利用に伴うCO₂の排出量の軽減を図るため、環境負荷の小さい公共交通の利用促進による過度な自動車利用の削減を図ります。

③自転車の利用促進と歩行環境の充実

環境負荷が小さく、健康増進に繋がる自転車の利用の促進を図ります。このため、駐輪場、レンタル自転車基地、自転車道の整備や自転車通行区分の明確化、ルートの表示、コミュニティサイクルの導入等により、平坦な地形を活かした自転車ネットワークの形成を促進します。

また、宮古島トライアスロンや宮古島 100 km ワイドーマラソンなどのスポーツアイランド構想の促進、中心市街地の都市機能、観光機能の充実などにより、自転車利用の普及促進を図ります。

さらに、歩行空間での日陰の確保、緑化促進により、歩行環境の整った歩行者ネットワーク形成を促進します。

3）第2期宮古島市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

【対象期間】 令和2年度～令和8年度（7年間）

【基本目標】

- ①やりがいのあるしごとをつくり安心して働けるようにする
- ②多彩な交流によりひとを呼び込む
- ③結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現し、安心して子育てが出来る環境を整備する
- ④健康で安全・安心に暮らせる持続可能な島をつくる

【横断的目標】 持続可能な地方創生を推進する取組

【Society5.0の実現に向けた技術の活用】

宮古島の持つ自然や魅力を発信することにより、島外に住む子育てを終えた世代やアクティブシニア、多様な経験を有する人材の移住に取り組みます。また、環境に加えて、資源循環にも配慮することで、将来にわたって持続可能な社会システムの構築を目指します。

重要業績評価指標（KPI）	基準値	目標値
電気自動車普及台数	320 台（H30）	8,800 台（R8）

4) 第3次宮古島市定住自立圏共生ビジョン（令和3年3月）

【計画期間】

令和3年度～令和7年度（5年間）

【定住自立圏形成方針】

①生活機能の強化

②結びつきやネットワーク強化

③圏域マネジメント能力の強化

【道路等の交通インフラ整備】

本市における基幹道路に関しては、一定程度の整備が進められてきている一方で、交通量の増加が見られることから、今後は、安全性と快適性を兼ね備えた道路空間づくりを推進します。

《形成方針》

ア 安全・快適な道路空間の創出

基幹となる道路や橋梁等については、これまでの取り組みにより、整備が進められてきているが、入域観光客数や一部地域における住民の増加等に伴い、一部の道路において、交通混雑等が生じていることから、引き続き、必要な整備を推進します。また、通学路等における交通安全対策については、引き続き、必要な対策を講じます。

【地方公共交通】

各地域への定住における重要課題として、移動手段の確保が挙げられることから、公共交通と連携しつつ、新たな仕組みづくりに向けた検討を図ります。

《形成方針》

ア 公共交通と連携した移動手段の確保

特に周辺地域は、路線バスやタクシーなどの公共交通と連携しつつ、地域住民のニーズに合わせた移動手段の確保を目指す。

（機能分担）

中心地域においては、市役所総合庁舎への結節点移設により公共交通の利便性を向上させることで、生活利便性の高いまちづくりの推進を図ります。

周辺地域においては、必要に応じて事業者の支援を受けつつ、自治会等の組織が主体となって、住民のニーズを踏まえ、デマンド型交通や物流輸送との複合的なシステムの導入等、地域に合った移動手段の確保を検討します。また、周辺地域における拠点施設と中心地域とを結ぶ路線バスを基幹交通としつつ、新たな輸送サービスとの連携について、検討します。

イ 港湾機能の充実及び生活航路対策

港湾機能については、人流・物流の拠点として、その機能を維持・保全することが重要であることから、引き続き、適切な維持管理に努めます。

生活航路に関しては、大神島住民の生活に必要な不可欠な大神航路の維持・利便性向上を図ります。

5) 第2次宮古島市観光振興基本計画（平成31年3月）

【計画期間】 平成31年度～令和10年度（10年間）

【基本理念】 みんなの宮古（みゃーく）を世界と未来に伝える美ぎ島（かぎすま）づくり

【目指す将来像】

- ①エコアイランド「宮古島」から世界に誇れる観光ブランドづくり
- ②観光を基軸とした地域経済の構築
- ③満足度向上につながる受入基盤・環境の整備と情報発信
- ④市民主体による観光まちづくり

【(2) 平良港みなとまちづくりの推進と空港の活性化】

①みなと賑わい創出

- クルーズ船の受入を拡大できるよう、大型旅客船受入についての理解促進を図る。
- クルーズ船寄港など入域観光客の増加に対応するため、平良港及び周辺エリアで飲食や買い物などが楽しめるような環境整備を行う。
- 平良港に交流拠点施設（イベントスペース）、C I Q機能を備えた旅客ターミナルやバス・タクシー・レンタカーなどの交通ターミナルを整備し、観光客の受入体制を整える。

②中心市街地の活性化

③宮古空港、下地島空港の活性化

- 宮古空港のターミナル増改築整備などに連動して、観光客がより快適に宮古島観光を楽しめるよう、受入環境の整備に取り組む。
- 下地島空港の「国際線など旅客施設整備・運営及びプライベート機受入事業」、「下地島空港を活用した革新的航空パイロット養成事業」の推進に合わせ、伊良部地区観光地整備総合計画に基づいて空港周辺での環境整備に取り組む。

6) エコアイランド宮古島推進計画（令和3年3月）

平成20年3月に地下水保全をはじめとする本市の環境保全と世界的規模での環境問題の改善に向けて「エコアイランド宮古島」の宣言を行い、平成30年3月には「エコアイランド宮古島宣言2.0」を発表した。

この計画においては、環境保全、資源循環、産業振興の3つの基本的な課題に沿って対策を位置付けており、資源循環の交通に係る対策の一つとして、「電気自動車の普及」を掲げている。

【電気自動車の普及】

電気自動車の普及については、省エネ対策にも有効であり、将来的には太陽光等の再生エネルギー利用を拡大する上でも活用可能であると考えられることから、普及を促進する。主に市民が保有する車両の買い替えの際に電気自動車導入が進むと考えられることから、電気自動車に関する情報発信のほか、充電インフラの管理、その他必要な対策を講じる共に実効性を高める取り組みを検討する。

（成果目標）

2030年までに1.3万台の普及を目指す

1-4 宮古島市を取り巻く社会動向の把握

本調査を検討するにあたり留意すべき宮古島市を取り巻く社会動向について、整理する。

①人口減少と少子高齢化の進行

宮古島市の令和2年（国勢調査）の人口は52,931人で、平成12年から平成27年にかけて減少したものの、令和2年にかけて増加しており、特に老年人口は平成27年が12,770人に対し、令和2年が14,273人と1,503人増加している。

国立社会保障・人口問題研究所によると、令和22年には約42,000人になると推計され、労働力人口の減少による経済規模の縮小や年金・医療・介護などの社会保障費の増加、地域コミュニティの存続の危機など、今後の社会・経済に多大な影響を与えることが懸念されている。

②地球温暖化・環境問題の深刻化

社会経済活動の発展や人々の活動の拡大に伴い、温室効果ガスが大量に排出され地球規模での環境問題が深刻化され、宮古島市周辺海域でも平成28年に多くのサンゴが白化するなど自然環境に大きな影響が出ている。「エコアイランド宮古島」を推進する本市では、循環型社会の形成など、環境に対する負荷を軽減していく取組を推進し、人と自然が共生できる社会を構築することが必要である。

③情報化社会（ICT）の進展

情報通信技術（ICT）とその利用環境は世界中で急速に進歩している。中でもスマートフォン等の普及は、社会・経済の活動や人々の暮らしに大きな変化をもたらしており、地方自治体等からの情報発信の手段として有効活用されている。加えて、産業の振興など様々な分野で大きな役割を果たすものとして重要性が高まってきていることから、離島地域である本市においては、情報通信技術の有効活用や推進が重要となる。

④観光需要の高まり

アジア諸国の経済成長に伴い、外国人旅行者（インバウンド）の数は急速に増加していることから、国においても観光を重要な政策の柱として位置付けている。沖縄県においても「ビジットおきなわ計画」を掲げ、世界水準の観光リゾートの形成に向けて取り組みを進め、本市においても、クルーズ船の寄港の増加に伴い外国人観光客の増加が見込まれている。

また、新型コロナウイルスにおいては、withコロナにおける新しい観光様式の提供やafterコロナに向けたインバウンド受け入れのための整備が求められる。

⑤新型コロナウイルス感染症拡大による新しい生活様式の実践

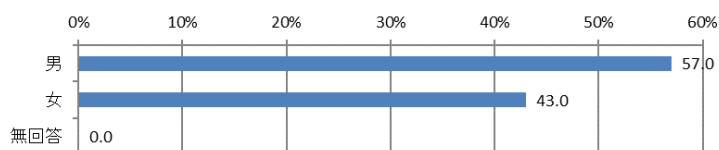
2020年1月に国内で初めて新型コロナウイルス感染者が確認されて以降、今もなお収束の兆しは見えず、様々な産業に打撃を与えている状況である。三密の回避やマスクの着用、またテレワークや時差出勤等「新しい生活様式」の実践が求められている。

(1) 回答者の属性

性別は男性が 57%、女性が 43%で、年齢は 50 代の回答が最も多く、次いで、30 代 (20.2%)、40 代 (18.9%) となっている。

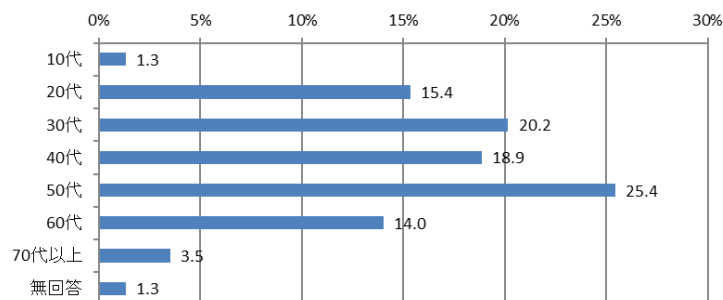
(性別)

男	130	57.0%
女	98	43.0%
無回答	0	0.0%
総数	228	100.0%



(年齢)

10代	3	1.3%
20代	35	15.4%
30代	46	20.2%
40代	43	18.9%
50代	58	25.4%
60代	32	14.0%
70代以上	8	3.5%
無回答	3	1.3%
総数	228	100.0%

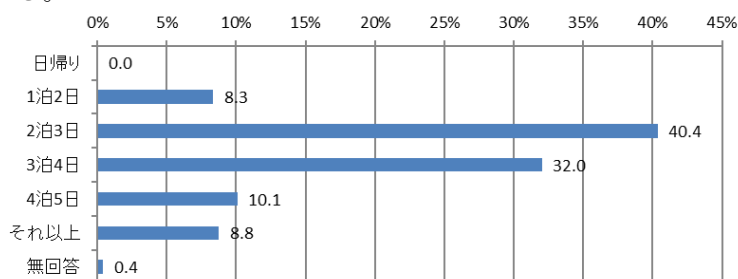


(2) レンタカーの利用状況

①滞在日数

滞在日数は 2 泊 3 日が 40.4%と最も多く、次いで 3 泊 4 日が 32.0%であり、2 泊から 3 泊を合わせると全体の 7 割を占めている。

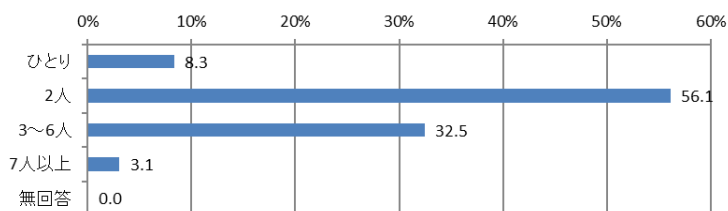
日帰り		0.0%
1泊2日	19	8.3%
2泊3日	92	40.4%
3泊4日	73	32.0%
4泊5日	23	10.1%
それ以上	20	8.8%
無回答	1	0.4%
総数	228	100.0%



②旅行人数

旅行人数は、2 人での旅行が 56.1%と最も多く、次いで 3～6 人が 32.5%となっており、7 人以上や一人旅の回答は少ない。

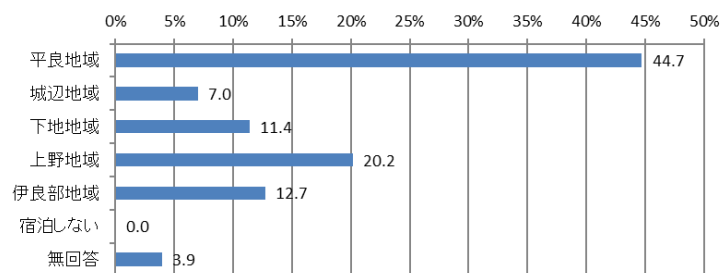
ひとり	19	8.3%
2人	128	56.1%
3～6人	74	32.5%
7人以上	7	3.1%
無回答		0.0%
総数	228	100.0%



③宿泊先地域

宿泊先の地域は、ホテル等が集中している市街地・平良地区が44.7%と多く、次いでシギラセブンマイルズリゾートなどが立地する上野地区が20.2%となっている。

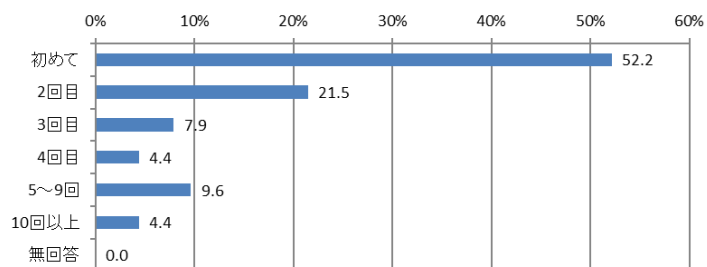
平良地域	102	44.7%
城辺地域	16	7.0%
下地地域	26	11.4%
上野地域	46	20.2%
伊良部地域	29	12.7%
宿泊しない	0	0.0%
無回答	9	3.9%
総数	228	100.0%



④宮古島市への旅行回数

宮古島市への旅行回数は、初めてが52.2%と圧倒的に多く、次いで2回目が21.5%で、5回以上のハードリピーターは14.0%を占めている。

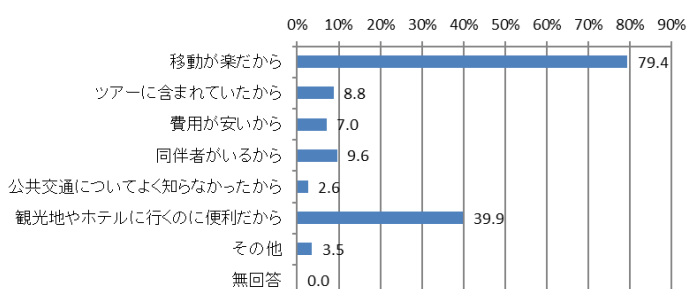
初めて	119	52.2%
2回目	49	21.5%
3回目	18	7.9%
4回目	10	4.4%
5～9回	22	9.6%
10回以上	10	4.4%
無回答		0.0%
総数	228	100.0%



⑤レンタカーを選んだ理由

レンタカーを選んだ理由は、「移動が楽だから」が79.4%と最も多く、次いで「観光地やホテルに行くのに便利だから」が39.9%となっている。

移動が楽だから	181	79.4%
ツアーに含まれていたから	20	8.8%
費用が安いから	16	7.0%
同伴者がいるから	22	9.6%
公共交通についてよく知らなかったから	6	2.6%
観光地やホテルに行くのに便利だから	91	39.9%
その他	8	3.5%
無回答		0.0%
総数	228	100.0%

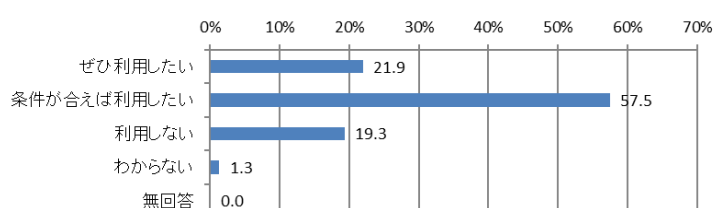


(3) 公共交通の利用意向

①公共交通の利用有無

仮に宮古島市内で空港やホテル・旅館、観光施設等を結ぶ公共交通が運行された場合、「条件が合えば利用したい」の回答が57.5%と最も多く、「ぜひ利用したい」(21.9%)を合わせると、約8割と利用意向は高い。

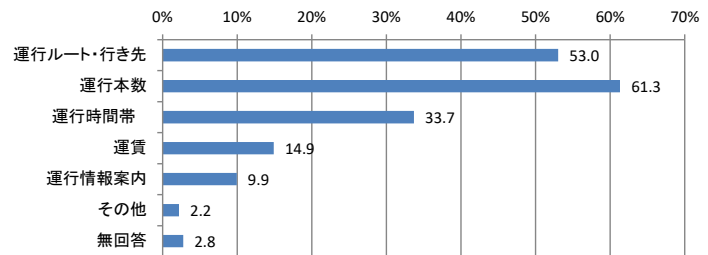
ぜひ利用したい	50	21.9%
条件が合えば利用したい	131	57.5%
利用しない	44	19.3%
わからない	3	1.3%
無回答		0.0%
総数	228	100.0%



②公共交通を利用する場合に重視するサービス・条件

公共交通を利用する場合に重視するサービス・条件は、「運行本数」（61.3%）と「運行ルート・行き先」（53.0%）を重視するという回答が多い。

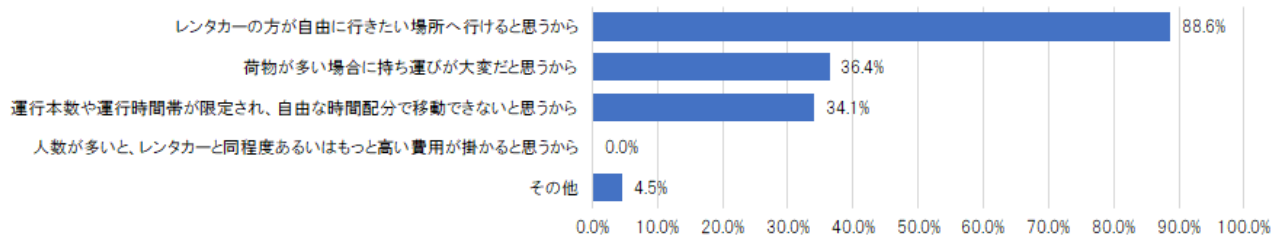
運行ルート・行き先	96	53.0%
運行本数	111	61.3%
運行時間帯	61	33.7%
運賃	27	14.9%
運行情報案内	18	9.9%
その他	4	2.2%
無回答	5	2.8%



③公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「レンタカーの方が自由に行きたいところに行けるから」が88.6%と多く、次いで、「荷物が多いときに持ち運びが大変だと思うから」（36.4%）、「運行本数や時間帯が限定され自由な時間配分で移動できないから」（34.1%）となっている。

レンタカーの方が自由に行きたい場所へ行けると思うから	39	88.6%
荷物が多い場合に持ち運びが大変だと思うから	16	36.4%
運行本数や運行時間帯が限定され、自由な時間配分で移動できないと思うから	15	34.1%
人数が多いと、レンタカーと同程度あるいはもっと高い費用が掛かると思うから	0	0.0%
その他	2	4.5%

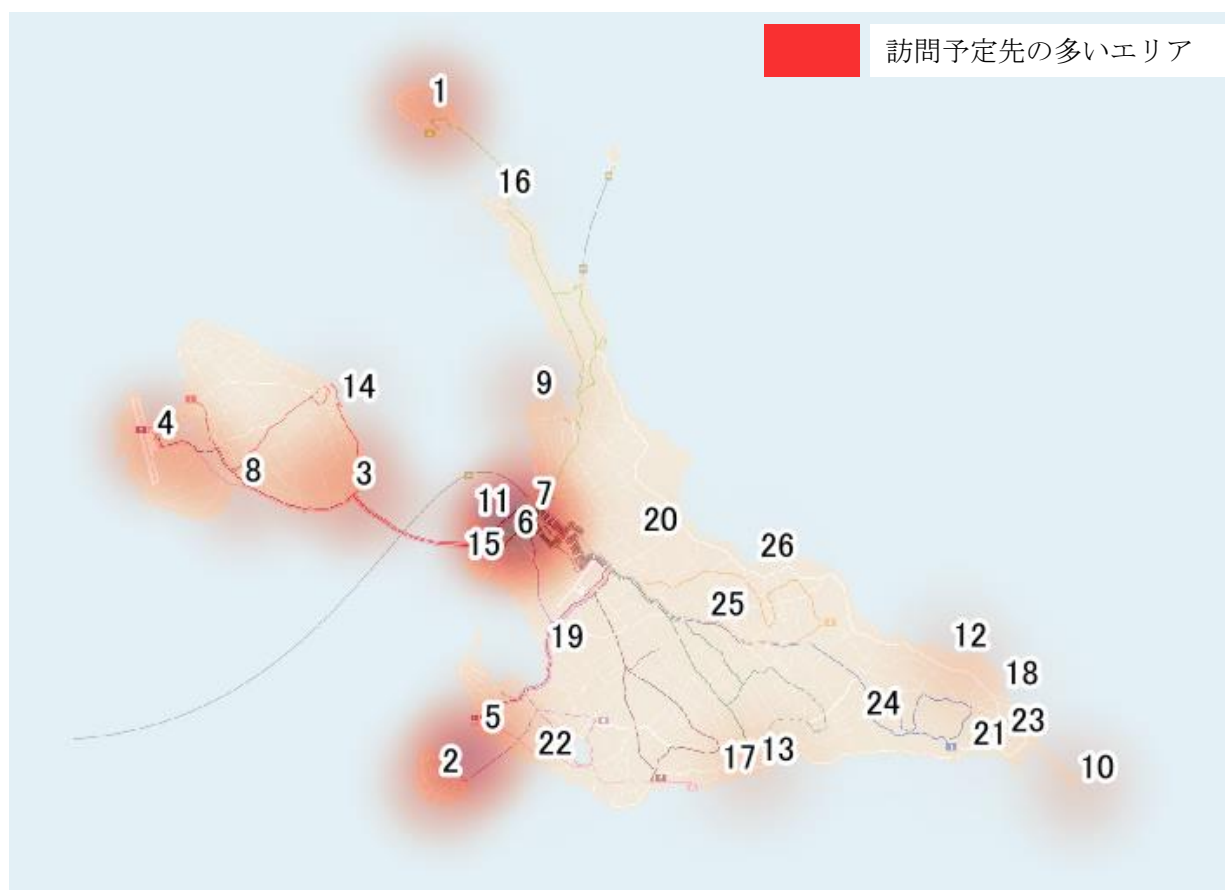


(4) 宮古島市内の訪問先

予定している訪問先は、3つの大橋を訪れる観光客が多くなっている。次いで前浜ビーチ、渡口の浜、砂山ビーチ、パイナガマ、新城海岸、イムギャービーチなどのビーチが目的地となっている。また、海の駅、島の駅みやこ、西里商店街（中心市街地）、など買物を楽しむ場所も観光客を集めている。

訪問先	回答数	割合
1.池間島	126	55.3%
2.来間島	118	51.8%
3.いらぶ大橋 海の駅	116	50.9%
4.下地島空港周辺	105	46.1%
5.前浜ビーチ	100	43.9%
6.島の駅みやこ	95	41.7%
7.西里商店街(中心市街地)	80	35.1%
8.渡口の浜	76	33.3%
9.砂山ビーチ	66	28.9%
10.東平安名崎	63	27.6%
11.パイナガマビーチ	60	26.3%
12.新城海岸	48	21.1%
13.イムギャービーチ	45	19.7%
14.佐良浜港周辺	39	17.1%

訪問先	回答数	割合
15.宮古サンセットビーチ	32	14.0%
16.西の浜ビーチ	14	6.1%
17.シギラベイ CC	12	5.3%
18.吉野海岸	11	4.8%
19.川満マングローブ遊歩道	10	4.4%
20.博物館	10	4.4%
21.保良川ビーチ	9	3.9%
22.エメラルドコーストゴルフリンクス	7	3.1%
23.オーシャンリンクス宮古島	6	2.6%
24.地下ダム資料館	6	2.6%
25.宮古島温泉ホテル	4	1.8%
26.長間底海岸	4	1.8%
その他	12	5.3%
無回答	15	6.6%



【公共交通に関する意見・要望】

＜レンタカーがないと回れない＞

- ・ レンタカーが必要不可欠になっています。
- ・ 公共交通機関の利用は限られた時間を失ってしまうので難しいと思う。
- ・ 自分で運転するより、バス等でゆっくり回りたいが、本数や時間が合わない。もっと自由に動きたいです。
- ・ レンタカーの方が便利、免許が無ければ公共交通使うと思うが、オンデマンドバスやタクシーがあれば良いと感じます。
- ・ タクシーもしくは、レンタカーが観光客には良いと思います。

＜公共交通機関がほしい＞

- ・ 電車を作ってください。
- ・ バスを利用するつもりで来たが、時間帯も本数も少ないので、レンタカーしか無かった。ぜひバスを周遊させて欲しい。
- ・ シギラから市街地に行くバスが遅い時間までであるとお酒も飲みに行ける。
- ・ 各空港から各ホテルまでの路線バスを多く出してほしい。
- ・ ダイビング目的なので、基本、車は使わないが、バス情報が分かりづらい、空港までのタクシー往復料金とか。自由に動き回れるという理由でレンタカーを利用した。
- ・ 街中と島を結ぶバスの乗り継ぎが便利だと、なお良いと思います。
- ・ 下地島と宮古市内とのバスがもう少し観光しやすくあれば良い。
- ・ 観光者向けのバスが少ない。老人は足が遠のく。
- ・ コスト等難しいと思うが運行本数が少ないため、短期観光では使いにくい。
- ・ ぜひ、公共バスを整備してほしい。
- ・ 観光コースのバスがあると運転に自信ない人でも宮古島を楽しめると思います。期待しています。
- ・ バスがあればレンタカーやタクシーのことを考えず、すごく気楽で良いと思う。
- ・ 下地島空港からのバスはあるのに宮古空港から、宮古空港へのバスが少な過ぎる。朝一便に乗ろうにもレンタカーかタクシーが必要。本島や石垣島ではレンタカー無しでも不自由ないが宮古島はダメですね。

＜周遊観光バスがあれば＞

- ・ 観光バスがあったらいいかも。
- ・ 観光地を巡る観光バスがあるといいと思う。
- ・ 巡回バスがあれば利用したい。
- ・ 石垣のように巡回バス、定期観光バスを

＜レンタカーがあるので公共交通はいらない＞

- ・ レンタカーを使う。公共交通は使わないので、特に困らない。
- ・ レンタカーを利用しているので不便はない。
- ・ 車を運転できるので、特になし。

＜観光地としてのインフラ整備を＞

- ・ トイレが少ない。
- ・ ビーチのトイレ、キレイにしてください。

- ・ガソリンスタンドがもっとあればいい。
- ・一時停止の場所が難しい。道路に草木がはみ出てるのが怖かった。
- ・道路脇の植物の整備
- ・ゴミが多い、海岸にゴミ箱がない。

<道路・サイン・ソフトなど走行環境の整備>

- ・道路は良く整備されてて走りやすかった。
- ・雨のあとで、灌水してるところあった。
- ・交差点多い割に信号が少ないので危ない。ロータリー方式にすると良いのでは。
- ・道路標示が少ない。
- ・手前に沢山目印欲しい。設置場所を分かりやすくバス停を作ってほしい。
- ・家族旅行で行動するときは、小回りが利くことやパッケージにしてもらえると有難い。
- ・モデルコースがあればいいと思う。
- ・今回は初めてでレンタカーを利用しましたが、公共交通が一括で検索できるサイトがあれば良いと思う。
- ・ナビの使い勝手が悪い。標識が少なく、下地空港から宮古空港に行くのに、何度も迷った。
- ・信号が無く、夜は暗くてびっくり。道路はもう少し明るくしてほしい。初めての宮古癒され、また来たいと思います。
- ・街灯がまったくない場所があり、夜の運転は怖かった。免許が無いと楽しみにくい場所ではあると思いました。
- ・バスのアプリを見ましたが、利用できるようにして下さい。
- ・使いやすさ

<今のままで良い>

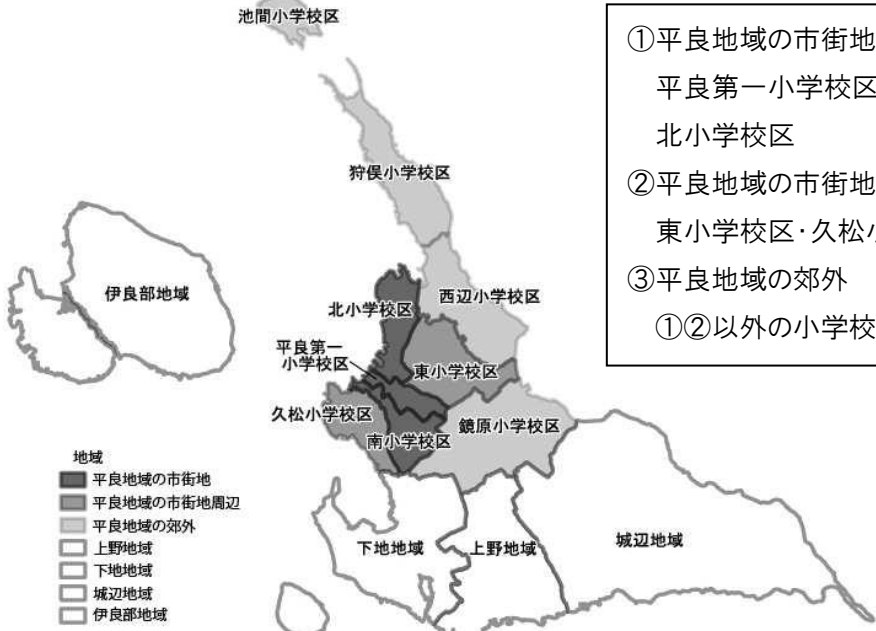
- ・あまり交通手段の開発は望みません。今の島が好きです。
- ・バードウォッチングに来たので、公共交通あっても使わない。
- ・レンタカーを利用してしまおうので、特にありません。

<観光で困ったこと、その他>

- ・朝食を食べる店に困りました。ですが海やご飯が美味しかった。
- ・宮古島はお昼が並ばないと食べれないところが多い。
- ・夜のまもる君は姿が見えない。

2-2 住民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通の在り方を検討する上での基礎資料とするために市民アンケートを行った。

調査対象者	市内在住 15 歳以上の市民 1,000 人（無作為抽出）																																					
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 3 年 9 月 22 日（水）発送～10 月 8 日（月）締切																																					
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許証有無、自動車所有状況 ②日常の外出行動 ：頻度、行き先、利用交通手段（通勤・通学、買い物、通院、公共施設の利用別） ③日常の移動のしやすさ ：外出時の交通手段で困ることの有無と目的、行き先 ④路線バスの利用状況 ：路線バスの利用頻度、利用目的、路線バスを利用しない理由、運行サービス満足度 ⑤タクシーの利用状況 ：タクシーの利用頻度、利用目的、タクシーを利用しない理由、運行サービス満足度 ⑥公共交通の利用意向 ：新たな公共交通機関が運行された場合の利用有無、行きたい施設、利用頻度、利用時間帯、利用料金 ⑦公共交通の今後のあり方 ：公共交通の今後の方向性、公共交通の財政負担の考え方、自家用車中心の生活から公共交通への転換可能性、効果的に利用を高めるための取組み内容																																					
回収状況	回収票数：295 票（回収率：29.5%） <table><tr><th colspan="8">地域</th><th rowspan="3">合計</th></tr><tr><th colspan="3">平良地域</th><th rowspan="2">城辺地域</th><th rowspan="2">下地域</th><th rowspan="2">上野地域</th><th rowspan="2">伊良部地域</th><th rowspan="2">無回答</th></tr><tr><th>市街地</th><th>市街地周辺</th><th>郊外</th></tr><tr><td>108</td><td>52</td><td>38</td><td>31</td><td>17</td><td>14</td><td>29</td><td>6</td><td>295</td></tr></table>  ①平良地域の市街地 平良第一小学校区・南小学校区 北小学校区 ②平良地域の市街地周辺 東小学校区・久松小学校区 ③平良地域の郊外 ①②以外の小学校区									地域								合計	平良地域			城辺地域	下地域	上野地域	伊良部地域	無回答	市街地	市街地周辺	郊外	108	52	38	31	17	14	29	6	295
地域								合計																														
平良地域			城辺地域	下地域	上野地域	伊良部地域	無回答																															
市街地	市街地周辺	郊外																																				
108	52	38	31	17	14	29	6	295																														

(1) 回答者の属性

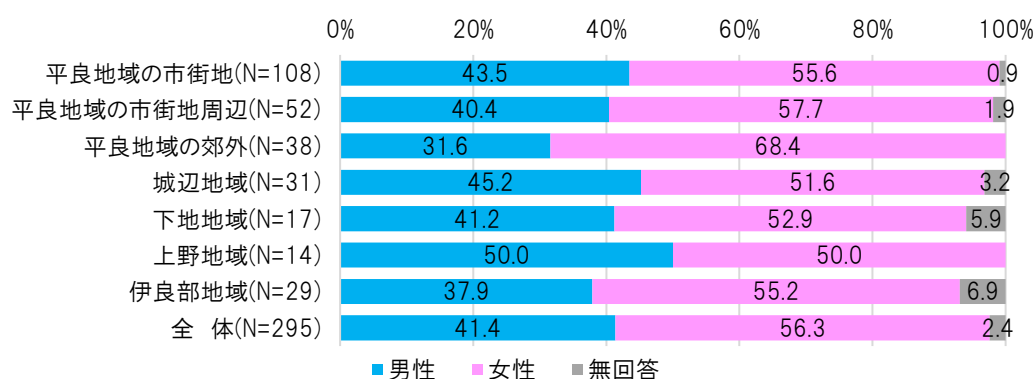
回答者の性別は「女性」の回答者が56.3%と男性よりも多く、年齢は50歳以上が56.9%を占めている。

職種は「会社員（22.4%）」、「アルバイト・パート（14.9%）」が多い。

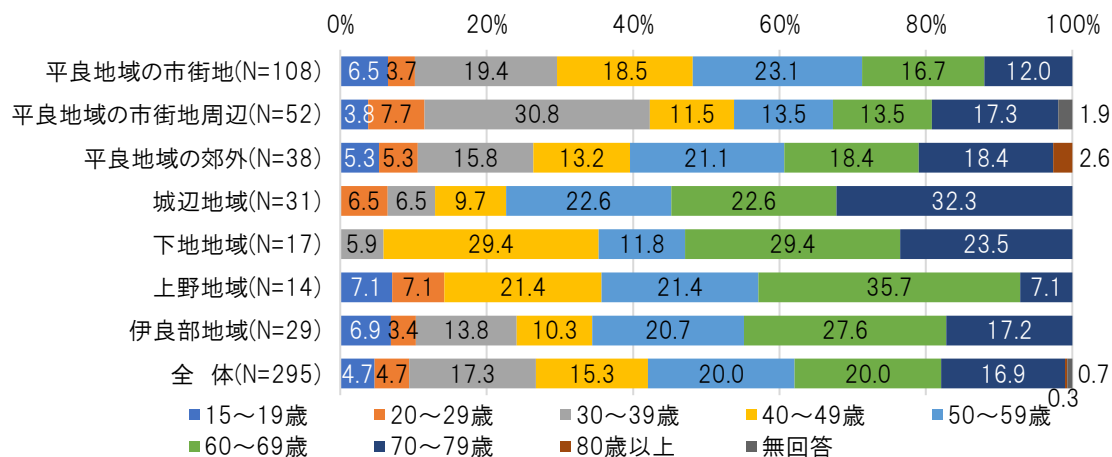
自動車運転免許証有無は、「ある」が88.1%、「ない」が8.8%となっており、年齢別に見ると、10歳代や70歳以上で「ない」の割合が多い。

自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」が74.9%と最も多く、「家族共用の自動車がある」方が13.2%、「持っていない」方が10.5%となっている。

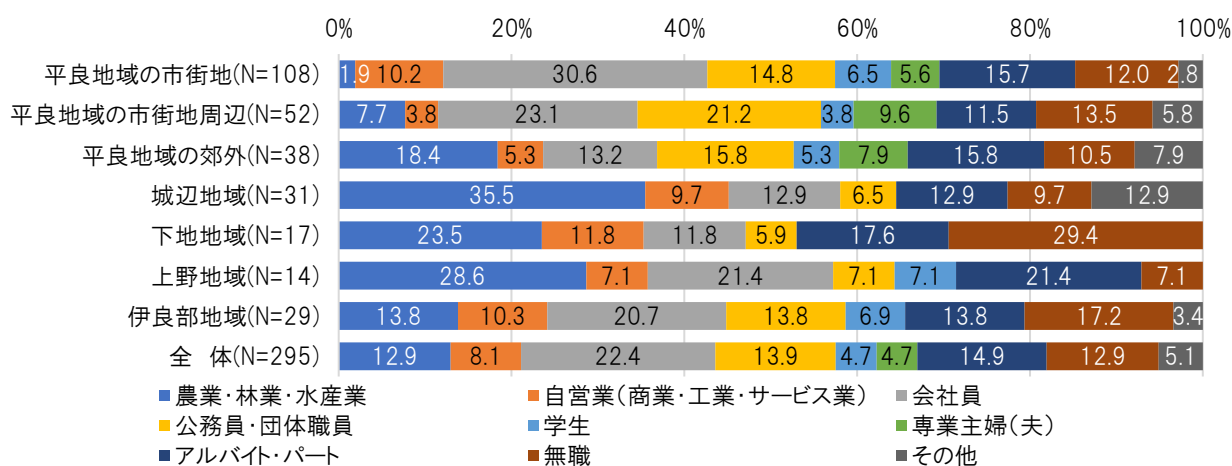
■性別



■年齢

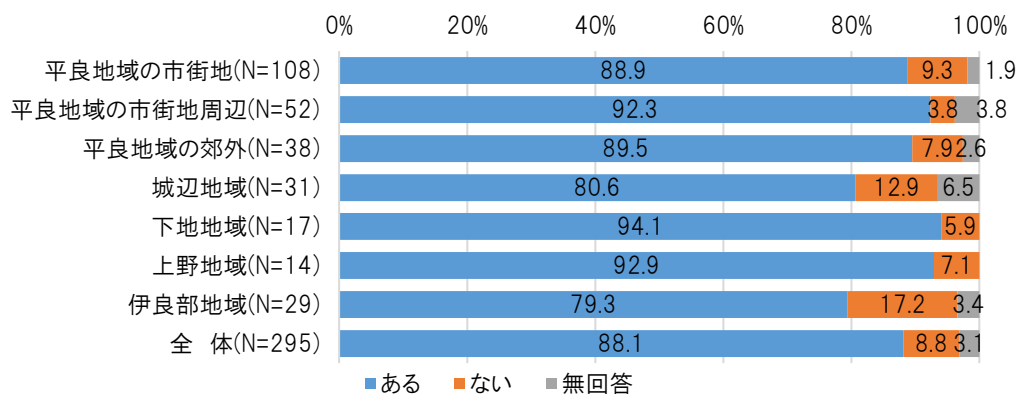


■職業

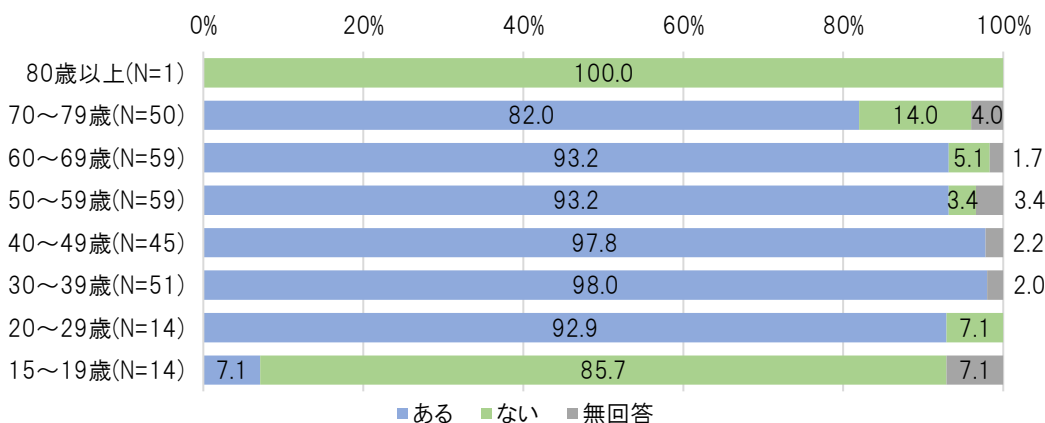


■自動車運転免許有無

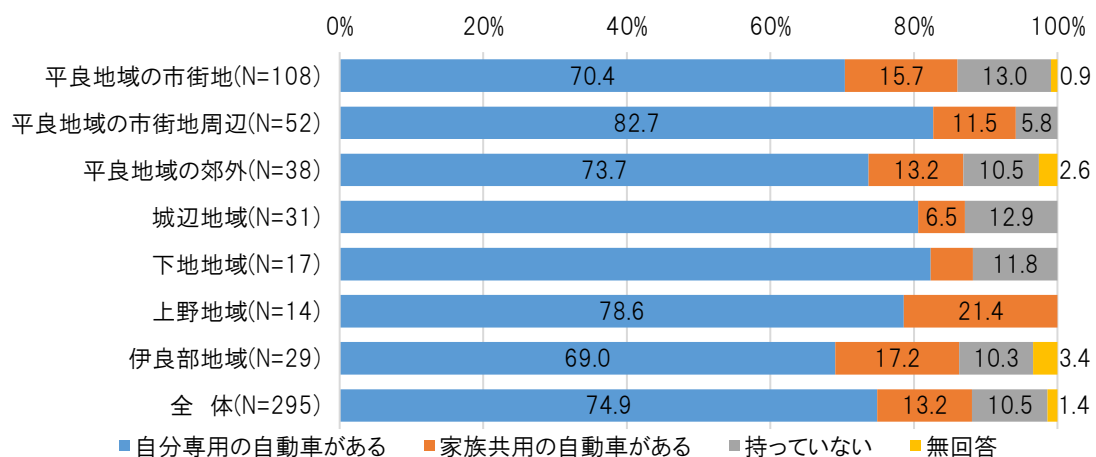
(住まい)



(年齢別)



■自動車所有状況



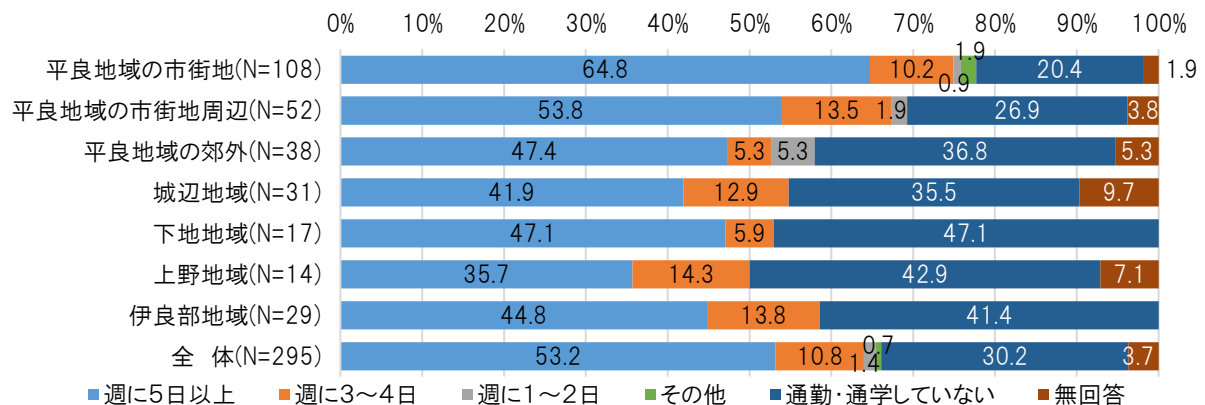
(2) 日常の外出行動

①通勤・通学

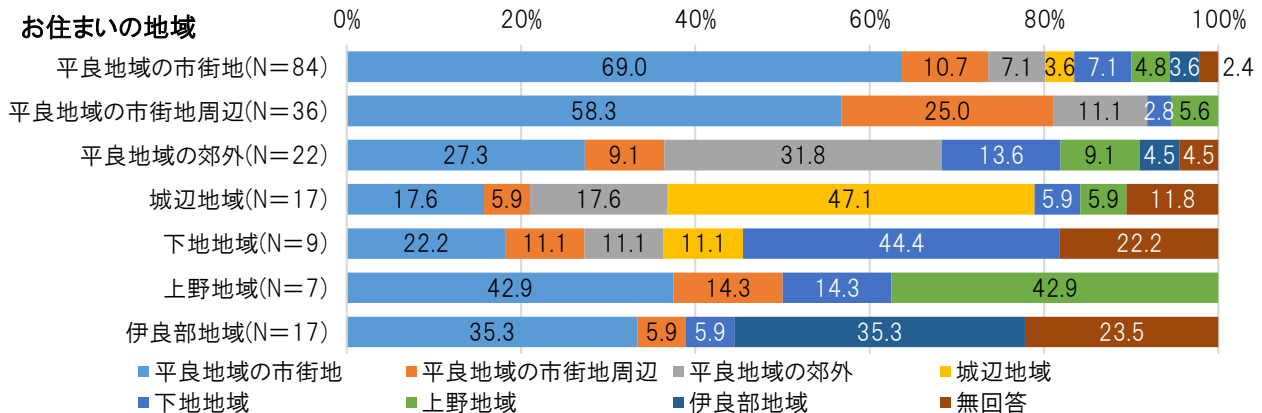
通学・通勤の頻度は、「週に5日以上（53.2%）」、「通勤・通学していない（30.2%）」となっている。通勤・通学先としては、全ての地域において平良地域が目的地となっている割合が一定数あり、割合が高くなっている。

通勤・通学時の交通手段は、主に「自分で車を運転」の割合が高く、平良地域の市街地で69.0%、その他の全地域では8割を超えている。また、「家族などによる送迎」を加えると、ほとんどの人が車を利用している。

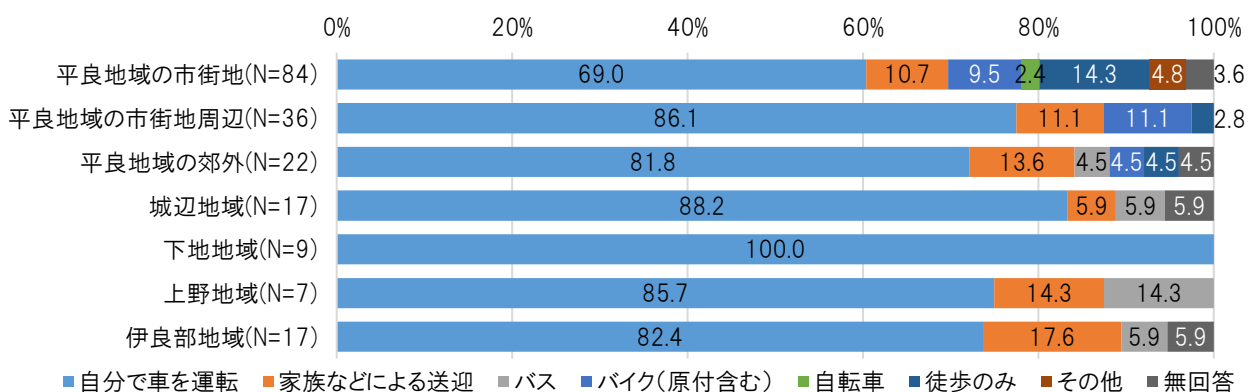
■通勤・通学の頻度



■通勤・通学先



■通勤・通学時の交通手段

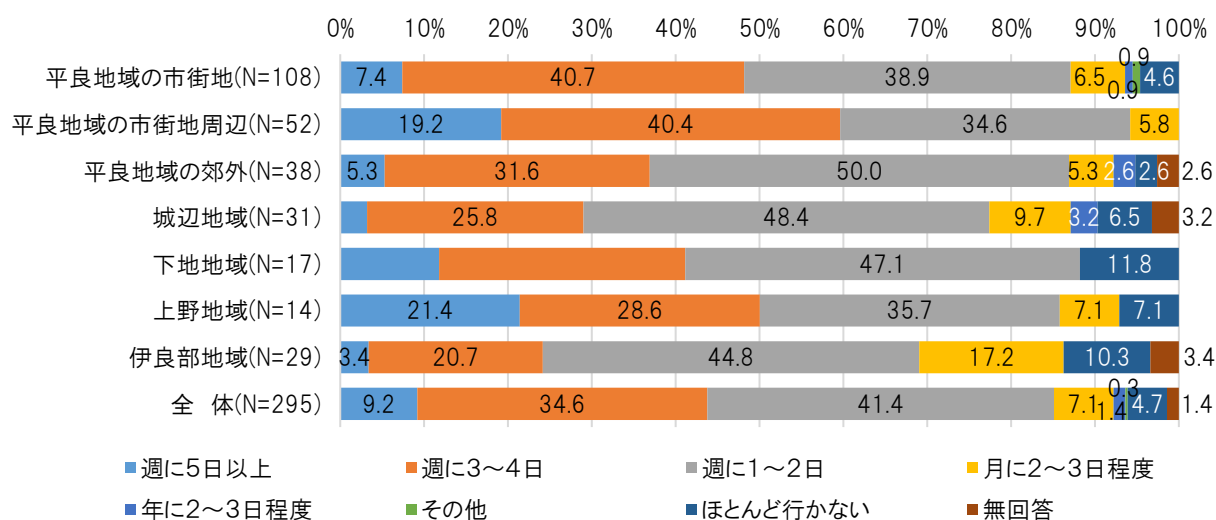


②買い物

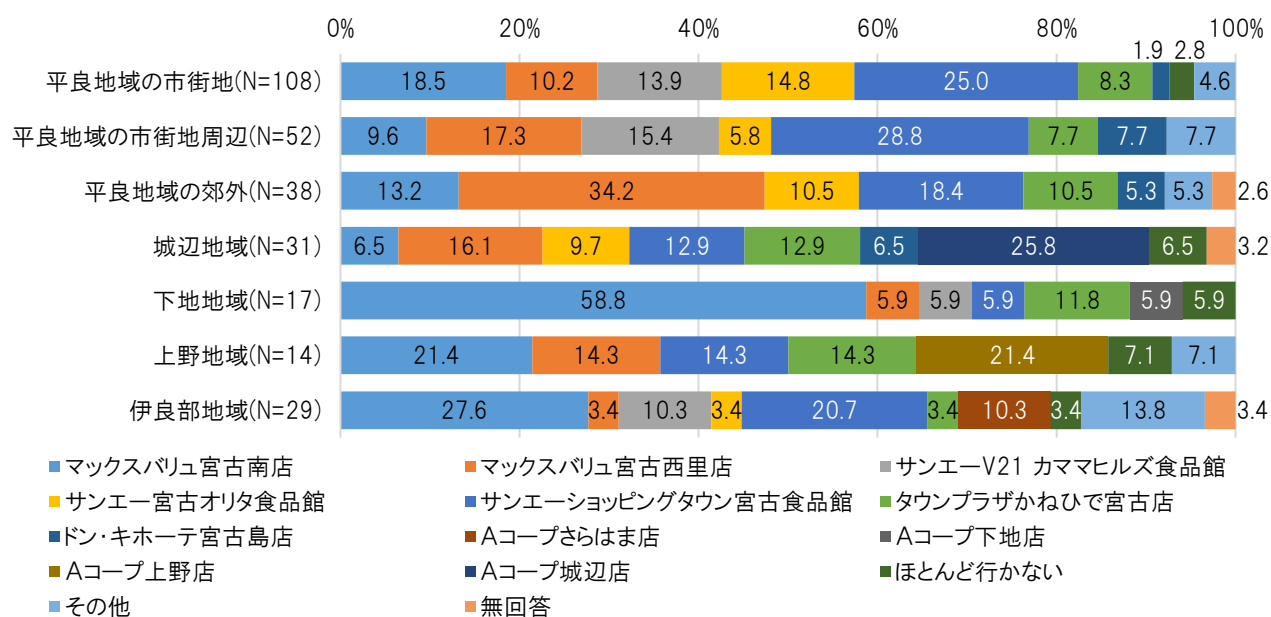
買い物に行く頻度は、「週に1～2日」が41.4%と最も多く、次いで「週に3～4日」が34.6%となっている。よく行く買い物先は、平良地域周辺ではサンエーショッピングタウン宮古食品館の割合が高く、平良地域郊外ではマックスバリュ宮古西里店、城辺地域ではAコープ城辺店、上野地域ではマックスバリュ宮古南店とAコープ上野店への割合が高く、下地地域と伊良部地域ではマックスバリュ宮古南店へ行く割合が高くなっている。

買い物に行く時の交通手段は、主に「自分で車を運転」の割合がすべての地域で7割を超え、平良地域市街地周辺と上野地域では9割強と、ほとんどの人が車を利用している。

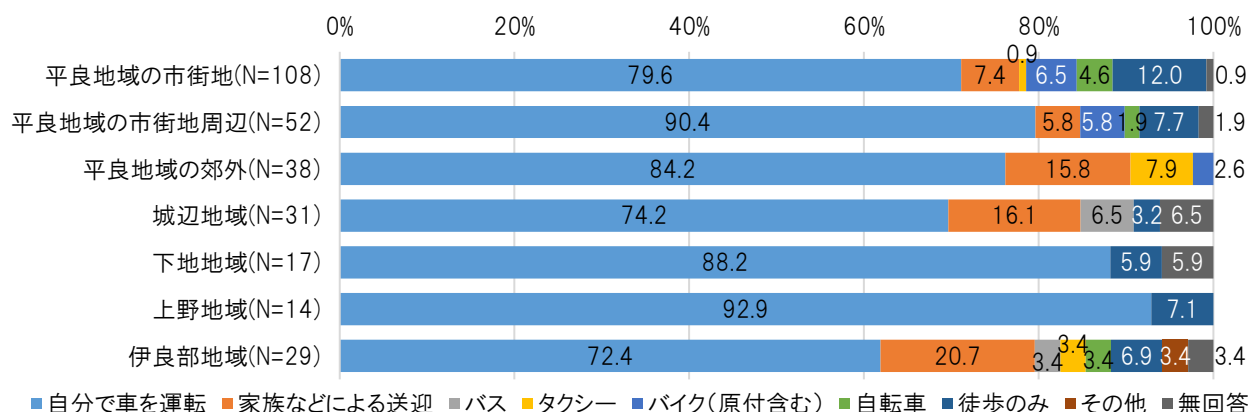
■買い物に行く頻度



■よく行く買い物先



■買い物に行く時に利用する交通手段

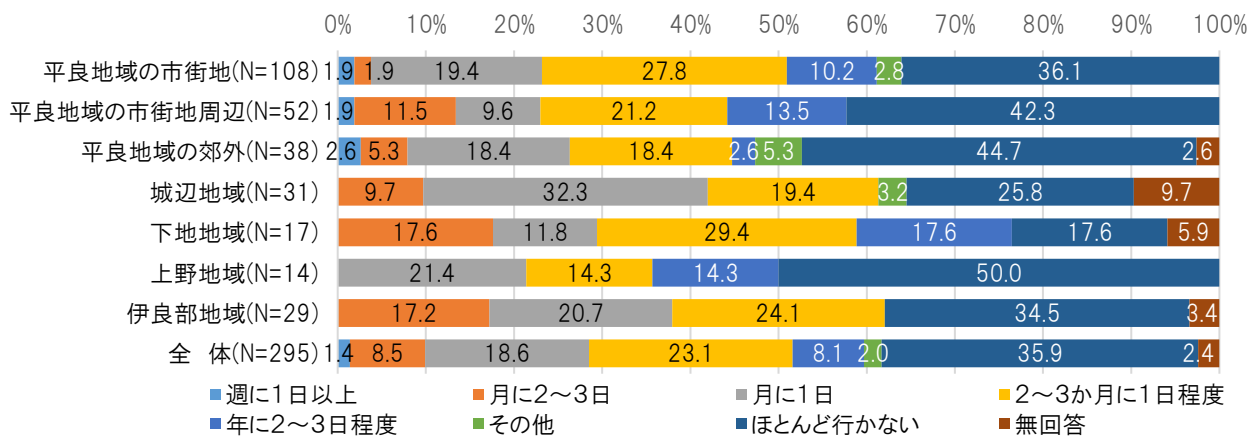


③通院

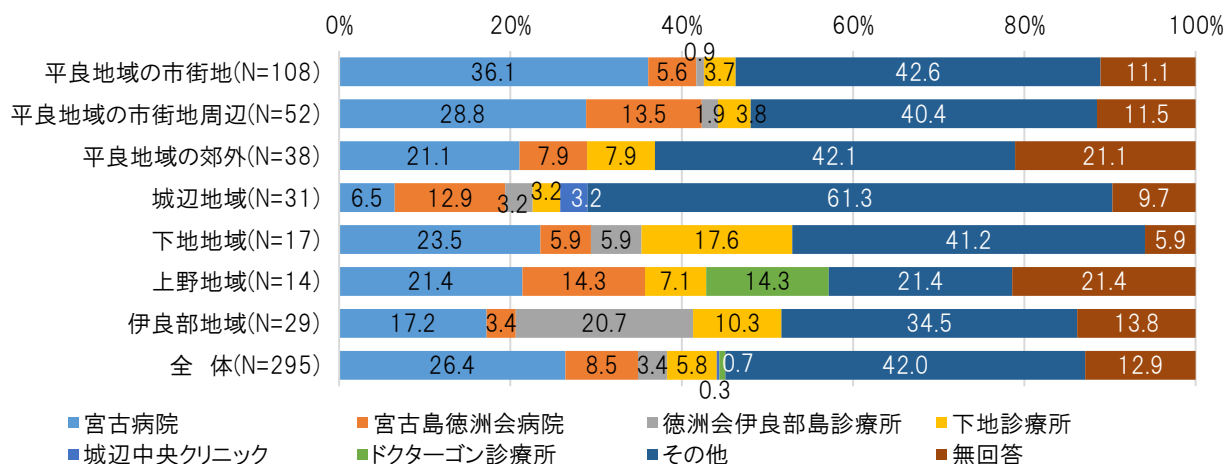
通院の頻度は、「ほとんど行かない (35.9%)」と「2～3か月に1日程度 (23.1%)」の合計で約6割、「月に1日 (18.6%)」も合わせると8割弱となっている。よく行く病院は「その他」を除くと「宮古病院(26.4%)」が最も多くなっている。「その他」が42.0%となっていることから、大型の病院ではなく、地域医療等を利用していることが読み取れる。

病院へ行く時の交通手段は、主に「自分で車を運転(79.0%)」の割合が高く、また「家族などによる送迎(12.9%)」を加えると、ほとんどの人が車を利用している。

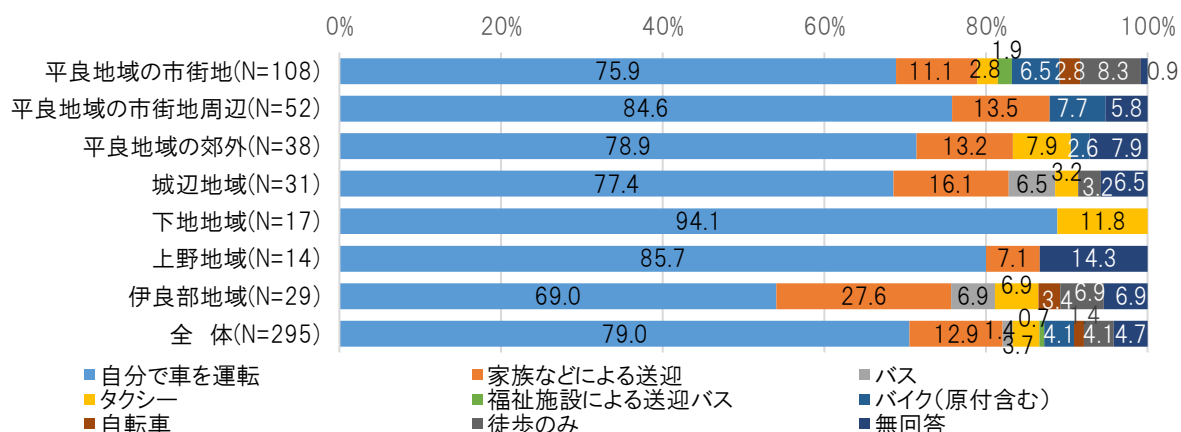
■病院に行く頻度



■よく行く病院



■病院に行く時に利用する交通手段

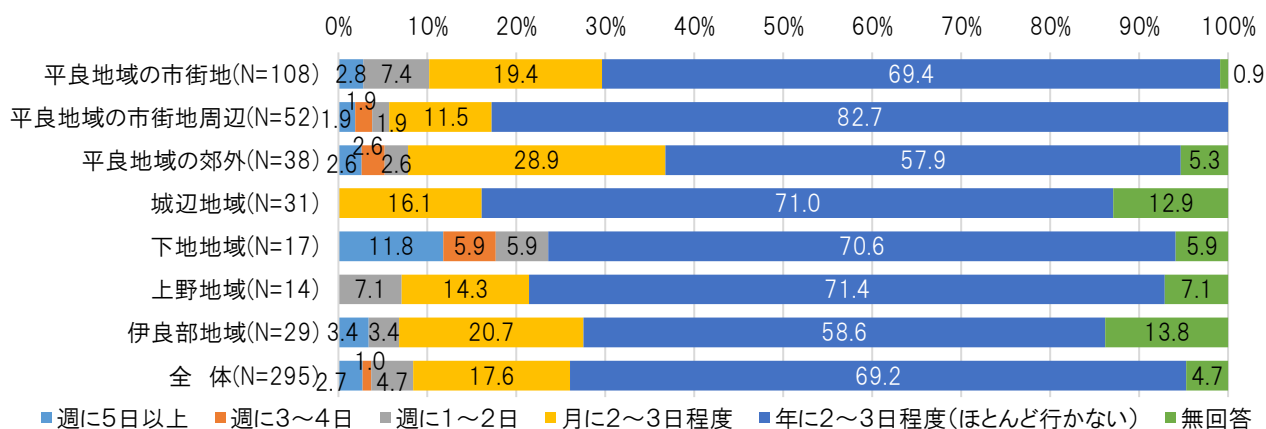


④公共施設

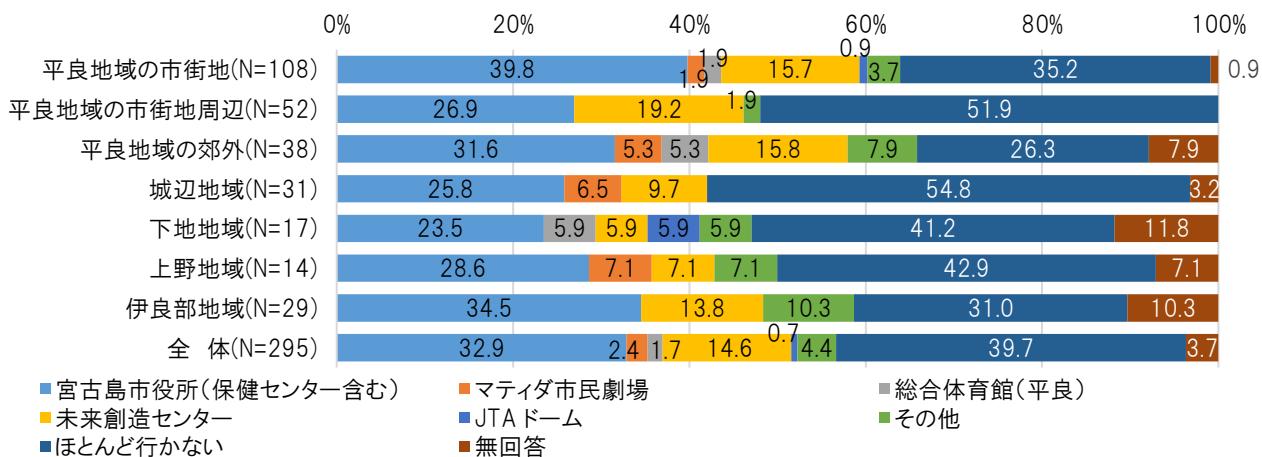
公共施設に行く頻度は、「年に2～3日程度」が69.2%と最も高くなっている。次いで、「月に2～3日程度(17.6%)」となっており、「週に1～2日」以上の頻繁に利用する人の割合は全体の10%未満となっている。よく行く公共施設は「宮古島市役所(保健センターを含む)32.9%」で、「ほとんど行かない(39.7%)」となっている。

公共施設へ行く時の交通手段は、主に「自分で車を運転(76.6%)」の割合が高く、また「家族などによる送迎(10.2%)」を加えると、ほとんどの人が車を利用している。

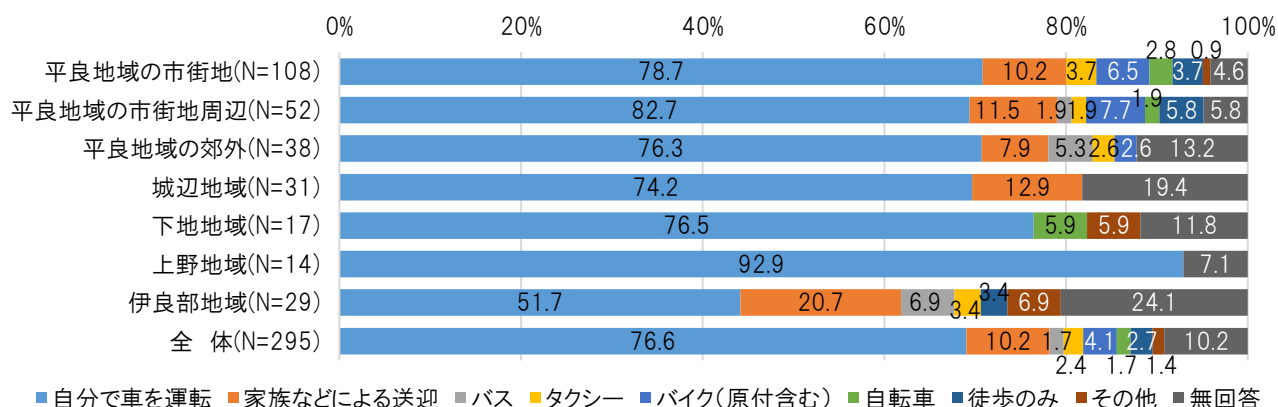
■公共施設に行く頻度



■よく行く公共施設



■公共施設に行く時に利用する交通手段



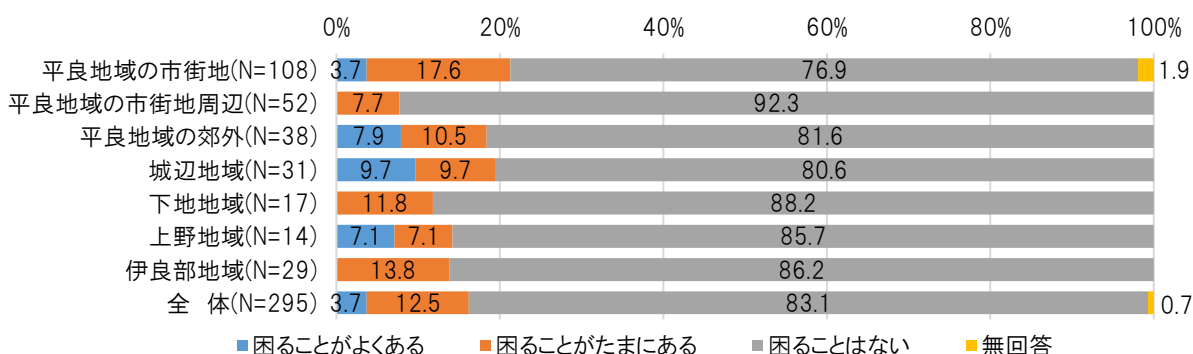
(3) 日常の移動のしやすさ

外出する時に交通手段がなくて困ることは、住まい別では全体で「困ることがない(83.1%)」となっており、8割以上の方が困っていない。年齢別では困ったことがあるとの回答が15～19歳で約5割と目立つが、20歳以上では1～2割程度でとどまっている。運転免許を所有してる人は88.1%の人が困ることはなく、所有していない人は「困ることがよくある(23.1%)」「困ることがたまにある(36.4%)」と合わせると半数以上の割合を占めている。車の所有状況では同様に自分専用の車か家族共用の車を持っている人が困ることは3割以下となっているが、車を持っていない人が困ることは6割となっている。

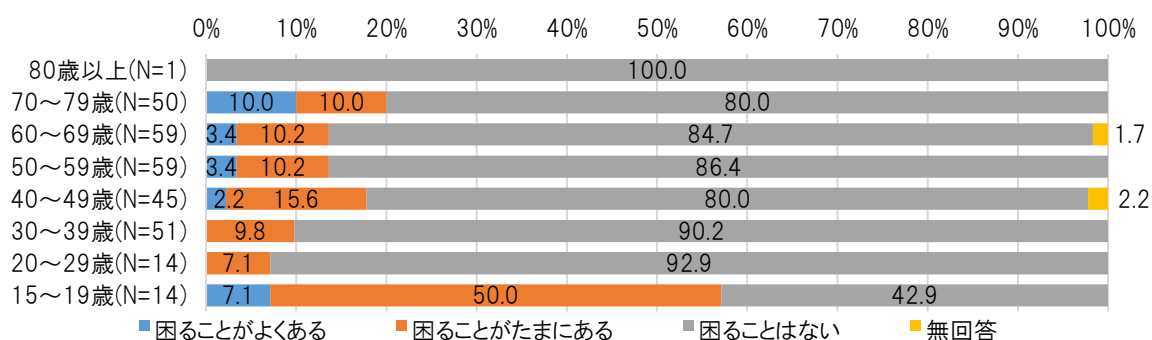
困っている時の目的は、買い物が54.2%と最も多く、ついで遊び・趣味・習い事35.4%となっている。また、困っている時の目的地はドン・キホーテ宮古島店が29.2%で、ついで宮古空港(25.0%)、マックスバリュ宮古南店(20.8%)となっている。

■外出する時に交通手段がなくて困ることの有無

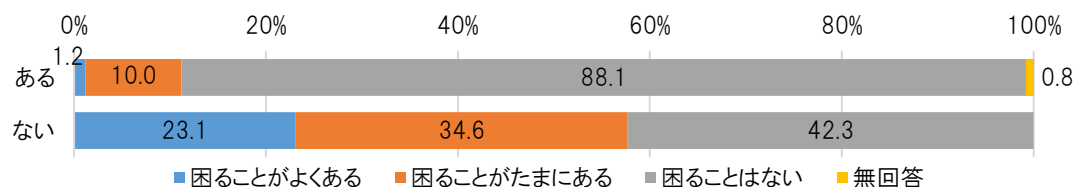
(住まい)



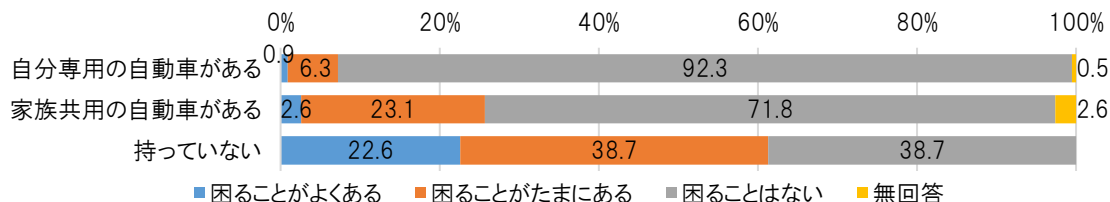
(年齢)



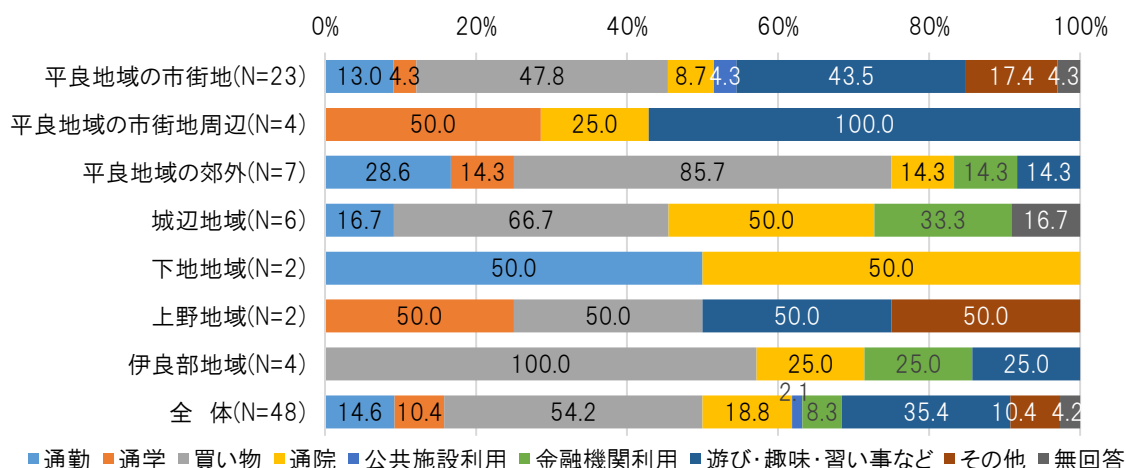
(自動車運転免許有無)



(自動車所有状況)

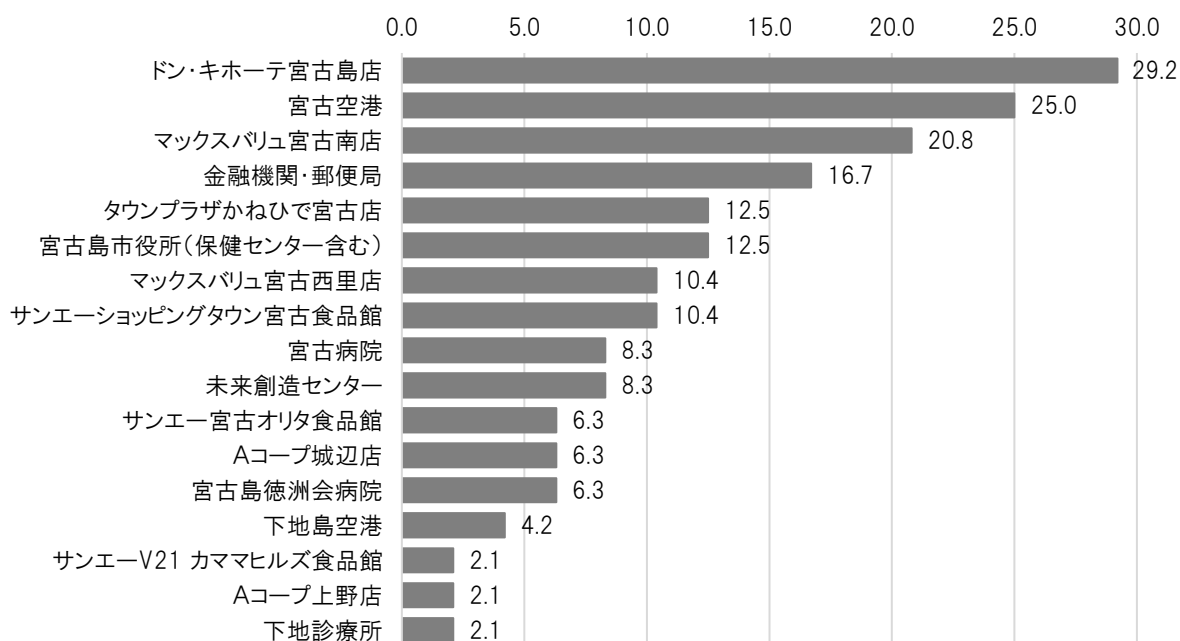


■困っている時の目的



■困るときの目的地

(%)

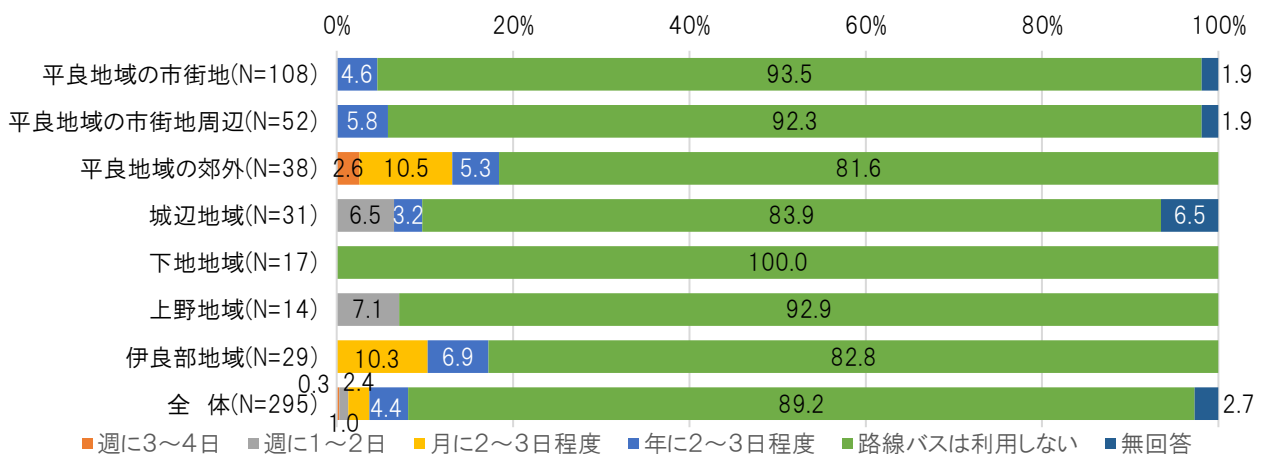


(4) 路線バスの利用状況

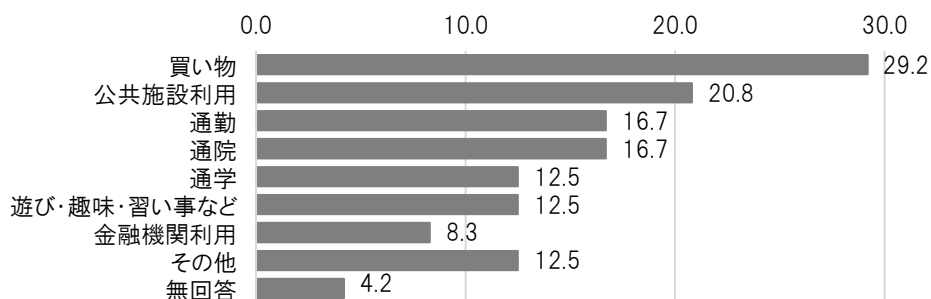
路線バスの利用頻度は、全体で「路線バスは利用しない（89.2%）」の約9割となっており、バスを利用しない主な理由は「自動車のほうが便利だから（82.1%）」について「バスに乗る習慣がないから（32.7%）」となっている。路線バスの利用目的は買い物と公共施設利用がそれぞれ 29.2%、20.8%となっており、通勤と通院では 16.7%となっている。

路線バスの満足度に関しては、全ての項目に対して「わからない」との回答が約6割～7割を占めており、「満足」と「やや満足」の合計の割合は1割以下で「不満」と「やや不満」の合計の割合は約1割以上～2割弱となっており、満足度が低くなっている。

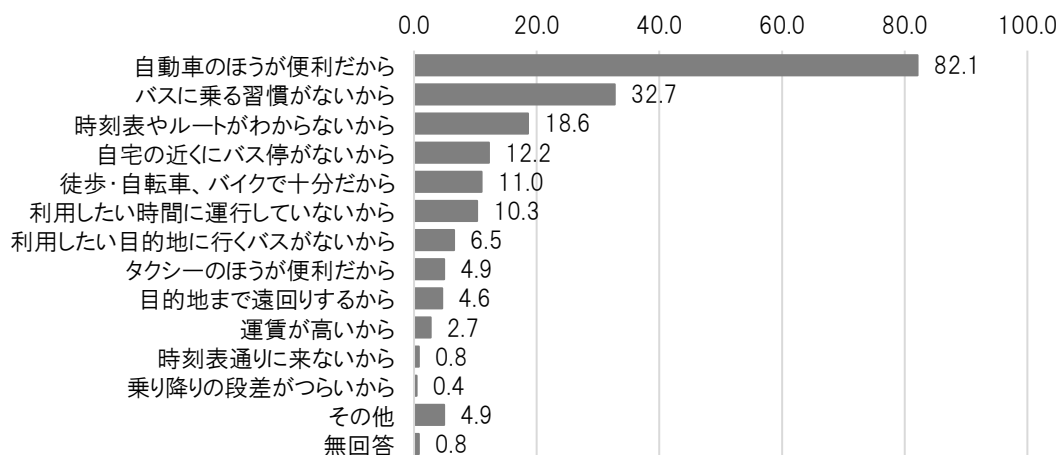
■路線バスの利用頻度



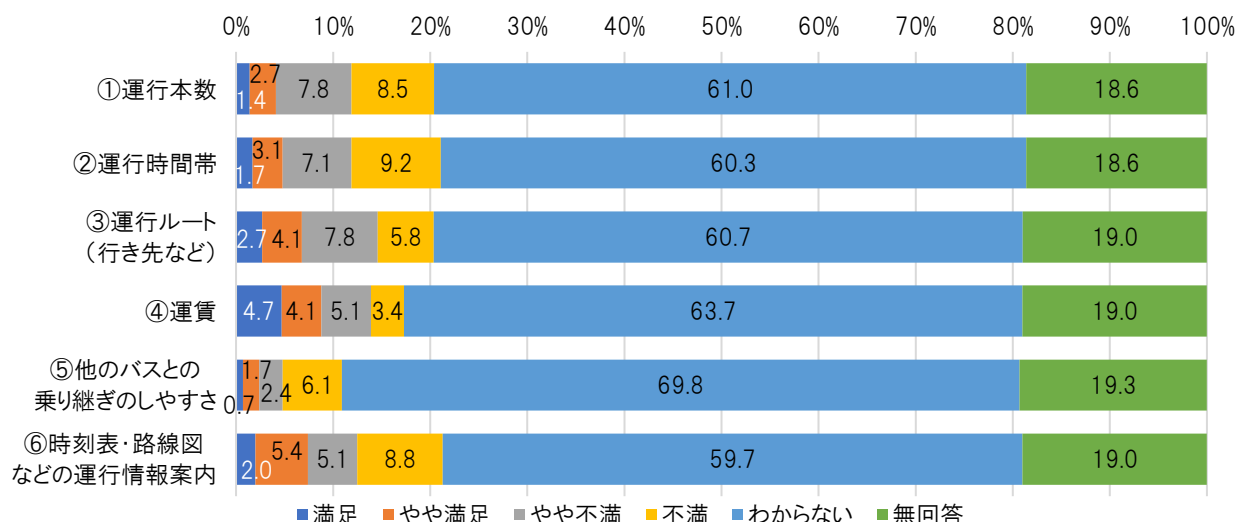
■主な利用目的 (N=24)



■バスを利用しない主な理由 (N=263)



■路線バスの運行サービスに対する満足度

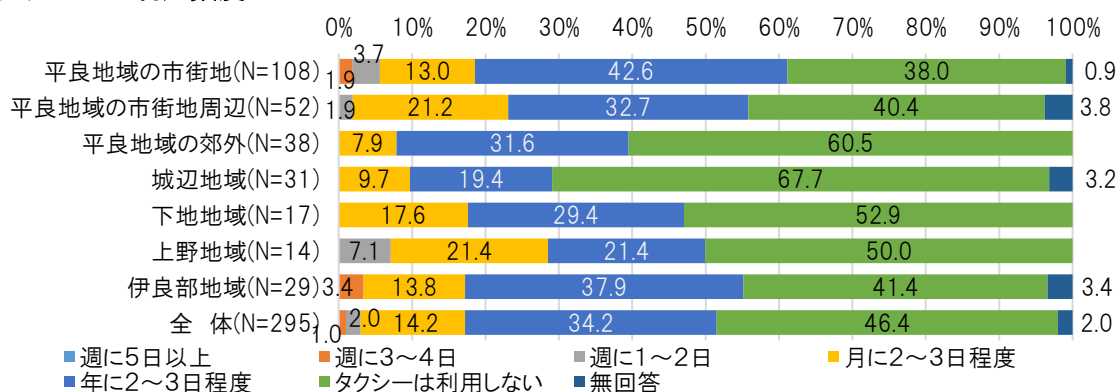


(5) タクシーの利用状況

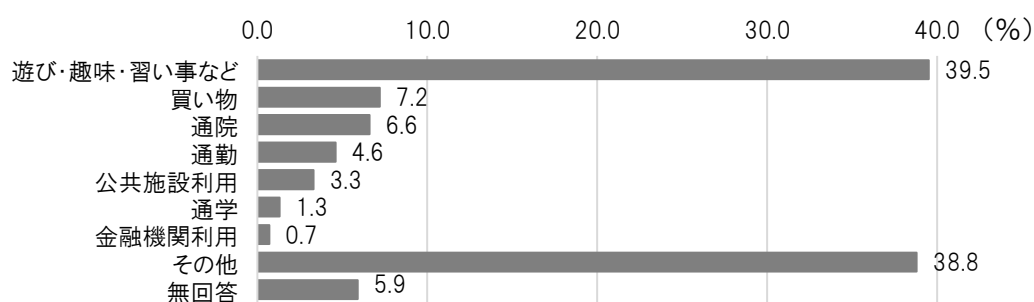
タクシーの利用頻度は、「タクシーは利用しない(46.4%)」、「年に2～3日程度(34.2%)」、「月に2～3日程度(14.2%)」の順になっている。タクシーを利用しない主な理由は「自動車のほうが便利だから(86.9%)」、「料金が安いから(24.8%)」となっている。タクシーの利用目的は「遊び・趣味・習い事(39.5%)」が最も多く、約4割を占めている。

タクシーの満足度に関しては、全ての項目に対して「わからない」の回答が平均で約25%であるものの、「満足」と「やや満足」の合計の割合が3割を超え、特に①「利用のしやすさ」と③「車両の乗り心地」の項目ではそれぞれ58.3%、54.6%となっている「やや不満」と「不満」の合計は高くても2割代である。

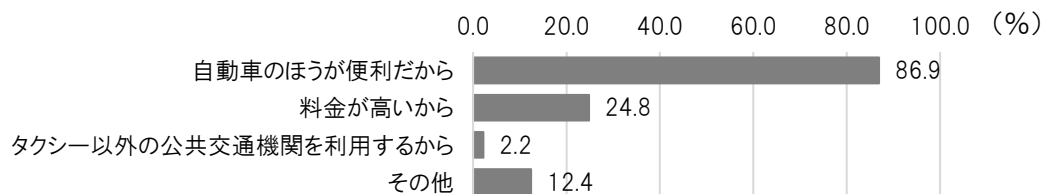
■タクシーの利用頻度



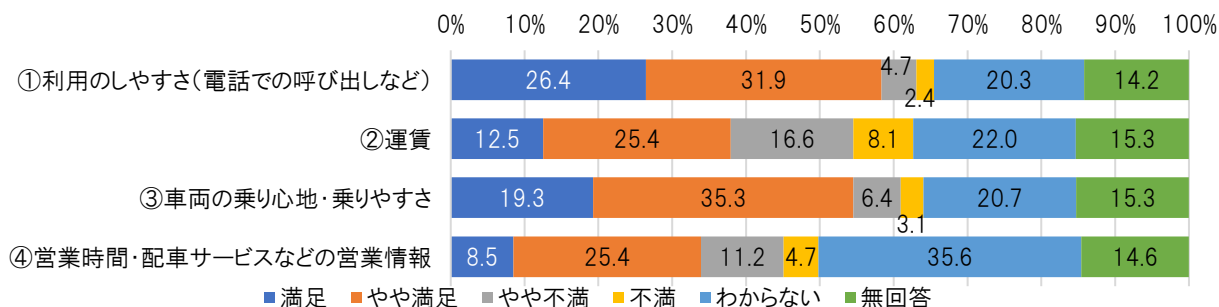
■主な利用目的 (N=152)



■タクシーを利用しない主な理由



■タクシーのサービスに対する満足度



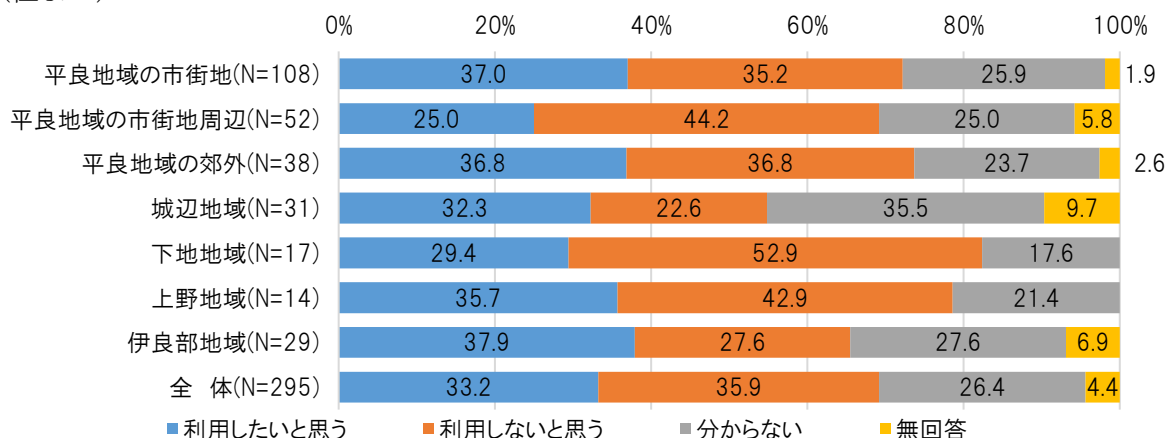
(6) 公共交通の利用意向

もし、買い物や通院、公共施設の利用などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が新たに運行された場合の利用意向は、「利用したいと思う(33.2%)」「利用しないと思う(35.9%)」でほとんど同じ割合となっている。年齢別に見ると、同様の傾向を示すが、30歳代では「利用しないと思う(51.0%)」の割合が高く半分以上を占めている。運転免許の有無や所有状況においても「利用したいと思う」と「利用しないと思う」がほとんど同じ割合で、「わからない」が若干低い割合になるものの、それぞれ3分の1程度の割合となっている。

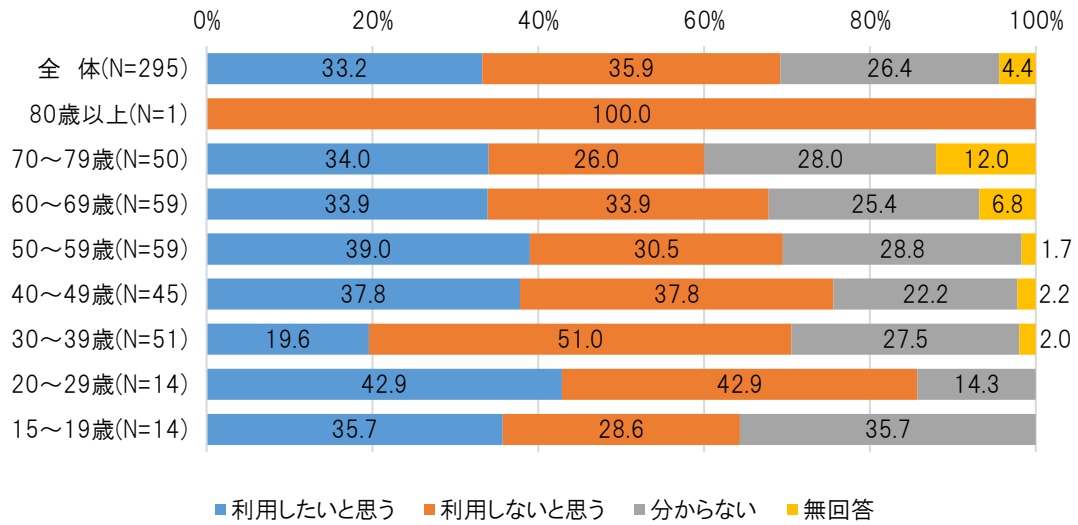
公共交通を利用して行きたい施設は「空港・港(31.8%)」について「病院・診療所(23.3%)」となっており、また利用頻度は「年に2～3日程度(21.0%)」について「月に2～3日程度(19.3%)」となっている。利用時間帯は「行き」が「午前10時」「午前9時」がそれぞれ15.3%、14.8%で、「帰り」が「午後6時」「午後5時」が9.7%、7.4%となっている。利用料金は「300円」と「200円」がそれぞれ21.6%、19.9%となっている。

■公共交通が新たに運行された場合の利用意向

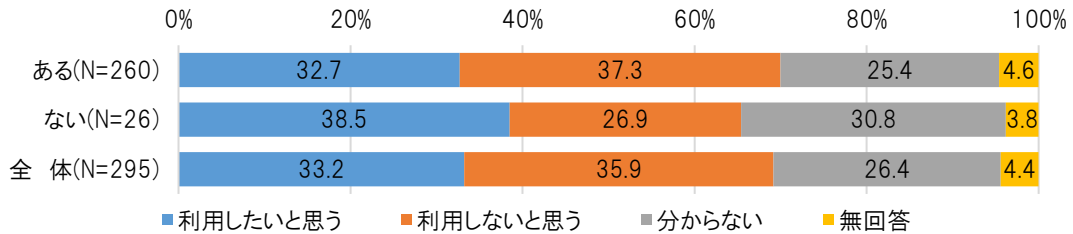
(住まい)



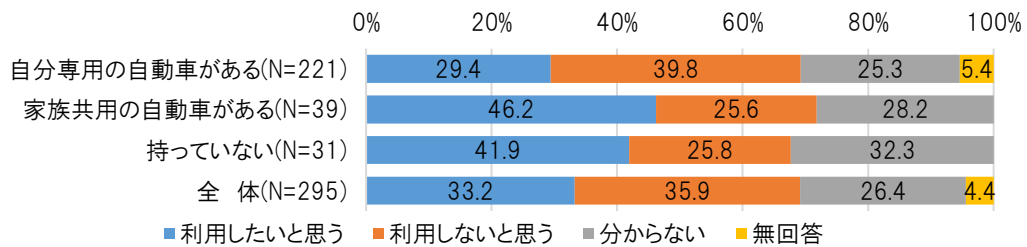
(年齢)



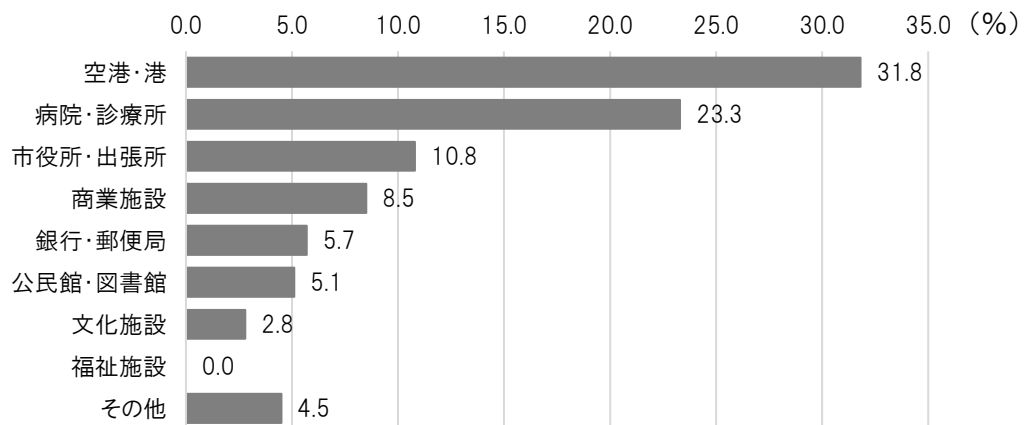
(自動車運転免許有無)



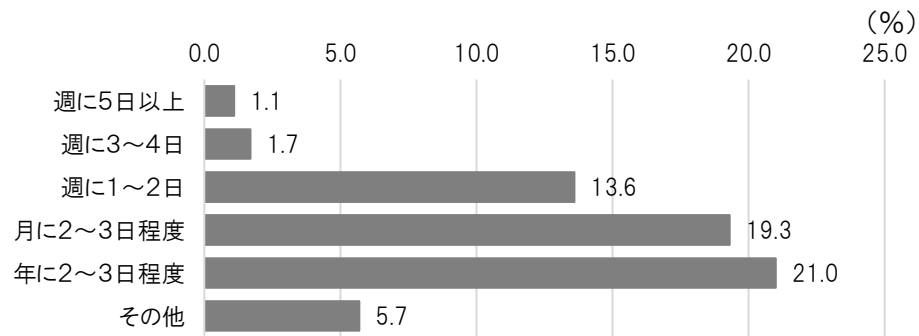
(自動車所有状況)



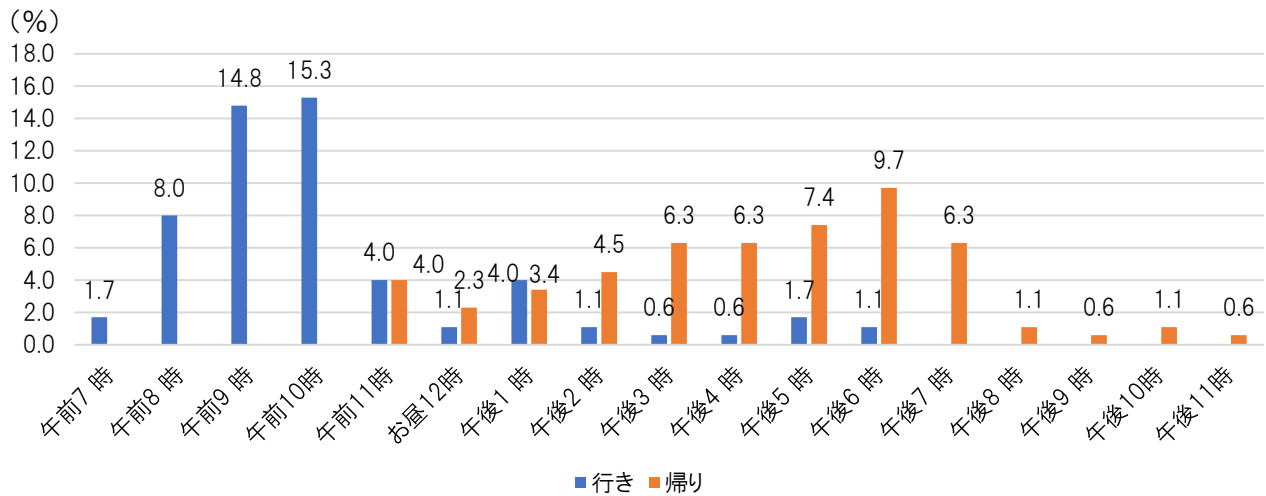
■公共交通を利用して行きたい施設 (N=176)



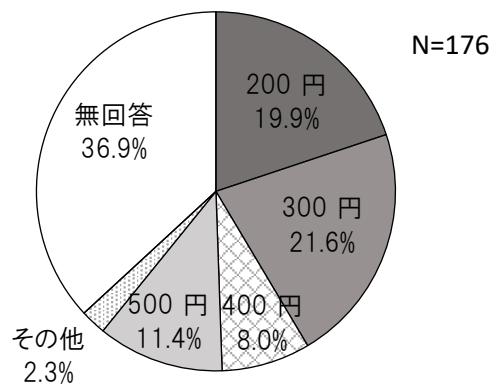
■利用頻度 (N=176)



■利用時間帯 (N=176)



■利用料金 (N=176)

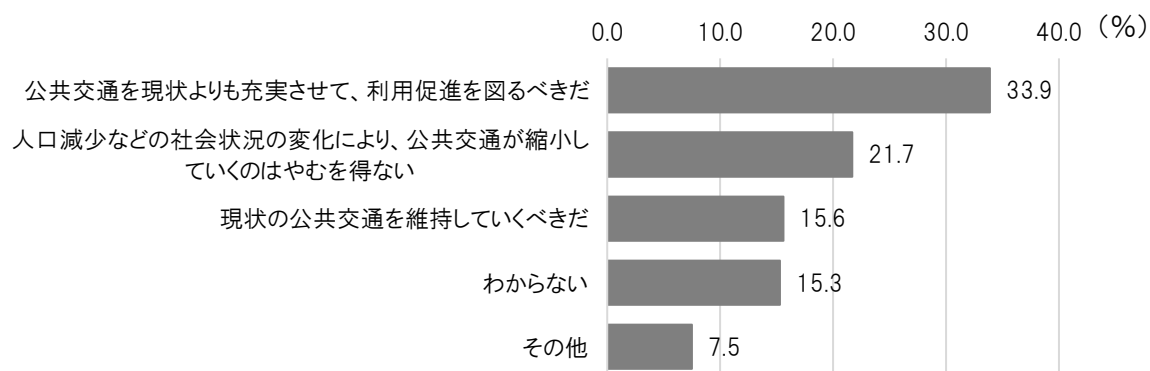


(7) 公共交通の今後のあり方

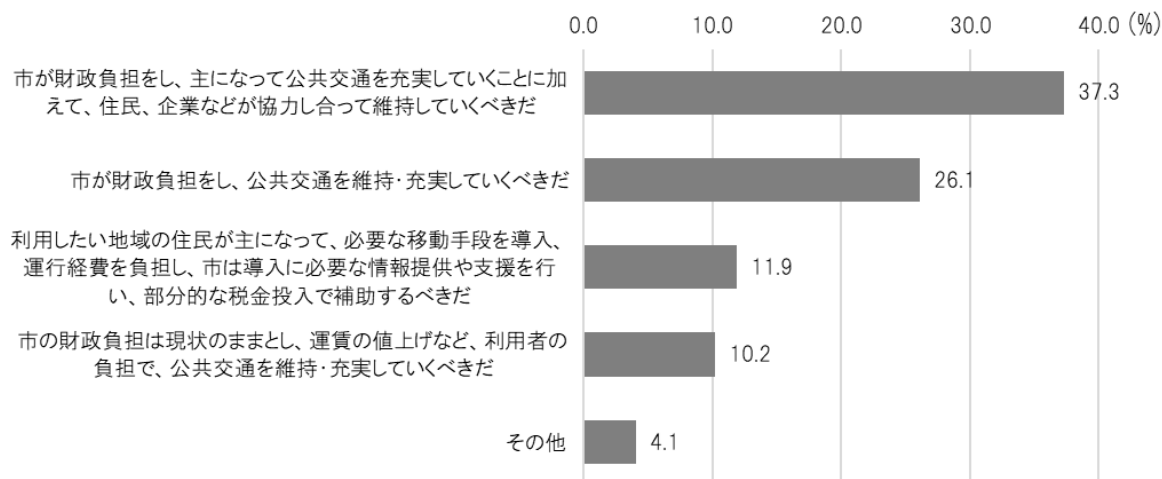
公共交通の今後の方向性は「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が 33.9% と多くなっている。財政負担については、「市が財政負担をし、主になって公共交通を充実していくことに加えて、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ(37.3%)」、公共交通への転換は「今はできないが将来的にはできると思う(41.4%)」が最も多い。

公共交通の利用を高めるための効果的な取組みの上位 3 つは「バス停の待合環境の整備(36.3%)」や「地域特性に応じた新たな交通手段の導入(35.3%)」「路線バスのルートや運行ダイヤ等の見直し(29.5%)」となっている。

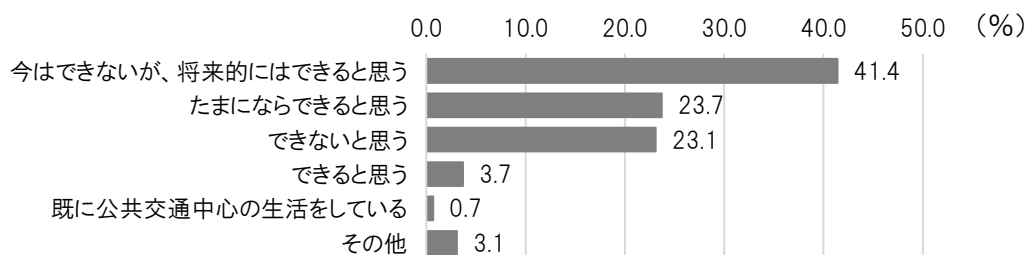
■公共交通の今後の方向性について



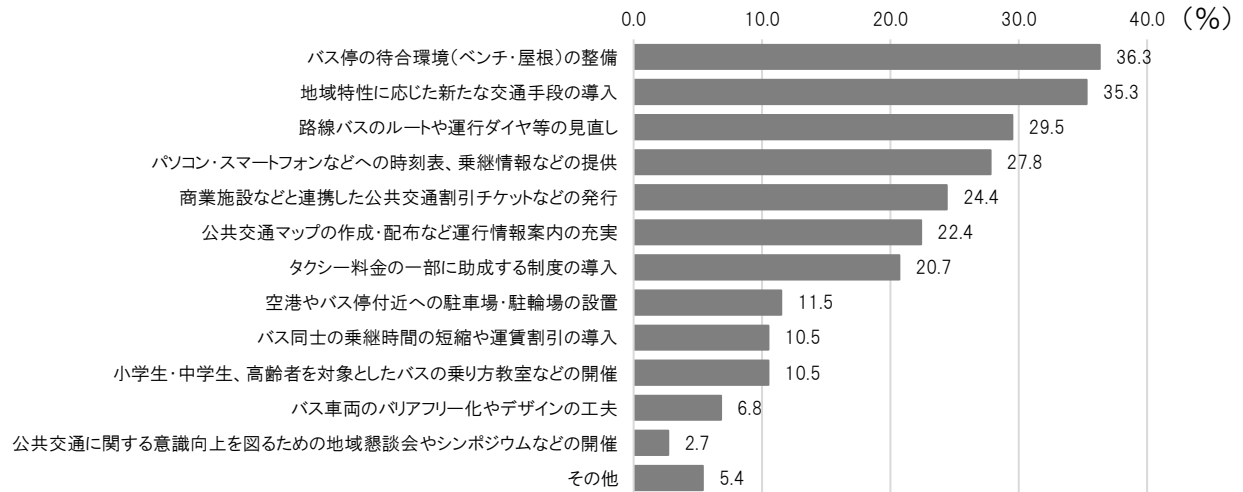
■公共交通に関する財政負担について



■公共交通への転換について



■公共交通の利用を高めるための効果的な取組み



2-3 事業者アンケート調査

交通関連事業者、関係団体、観光関連事業者等を対象に、公共交通のニーズや導入に向けた行政との連携・協力の可能性等を把握するため、アンケートを行った。

調査対象者 及び 回収状況	市内の交通及び関連事業者等（103 件）		
	事業所		件数
	交通関連事業者	路線バス	4
		タクシー	14
		クルーズ船	3
	関係団体		4
	観光関連事業者	観光レクリエーション施設	5
		博物館・資料館	1
	宿泊業者		53
	旅行業者		3
	スーパー		10
	病院・診療所		6
	合計		103
	回収率		30.1%
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和3年9月22日（水）発送～10月8日（月）締切		
調査項目	路線バス事業者	問1	路線バス利用者の利用特性や傾向
		問2	運行上の問題点、経営上の問題点
		問3	走行環境について
		問4	利用促進・利便性向上・経営改善などのために行っている事業
		問5	利用者や市民などから寄せられている意見・要望
		問6	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望
	タクシー事業者	問1	貴社のタクシー事業概要
		問2	一般タクシーの利用状況
		問3	利用者や市民などから寄せられている意見・要望
		問4	現在抱えている課題
		問5	新たな公共交通(乗合タクシー、デマンド型交通など)を導入した場合の参入可能性
		問6	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望
	クルーズ船事業者	問1	運行中のクルーズ船の利用者数
		問2	現在抱えている課題
		問3	今後、インバウンド需要を見据えた運航の見通しについて
		問4	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望
	宮古島市観光協会	問1	観光客の利用状況や利用特性
		問2	現在の問題点・課題について
		問3	観光振興のために実施中（予定）の取組・イベントで、公共交通との連携・協力した取組や可能性について
		問4	公共交通に関して寄せられている声
		問5	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望
	商工関係	問1	現在の問題点・課題
		問2	商業活性化のために実施中（予定）の取組・イベントで、公共交通との連携・協力した取組や可能性について
		問3	公共交通に関して寄せられている声
		問4	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望
	社会福祉協議会	問1	高齢者や障がい者などから公共交通について寄せられている声
		問2	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望
	病院・店舗・観光施設・宿泊業者	問1	利用者（市民・観光客）の状況
		問2	公共交通に関して改善して欲しい点
		問3	施策や計画に提言・期待すること、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望

(1) 交通事業者

1) バス事業者

【回答事業者】宮古協栄バス、中央交通、共和バス、八千代バス・タクシー

宮古協栄バス	・平日、土日祝ともに、学生が7時～8時、16時～17時に多く、高齢者が7時～9時、13時～15時に多い。 ・観光客は系②、④、⑤、⑨（宮古空港、下地空港立寄路線）が多い。 ・新型コロナウイルスの感染症拡大により、利用者は全体的に3～5割減になった。 ・宮古島市内で運行中の路線バスについて、運行上の問題点、経営上の問題点では、乗務員が不足しており、乗務員拘束時間が長くなっている。 ・宮古島市内で運行中の路線バスの走行環境については、問題はない。 ・利用促進・利便性向上・経営改善などのために行っている事業では、全車両ノンステップバス・バスロケーションシステム導入している。 ・利用者や市民などから市街地を巡回する路線・観光地にバス停がない・運行本数が少ないとも声があった。 ・市街地の巡回路線の運行・市民だけではなく、観光客目線での利便性のよい路線があればいい。
中央交通	・平日、土日祝ともに、下地島空港発着の航空便利用の観光客の利用が多い。 ・新型コロナウイルスの感染症拡大により 2020 年4～9月に対して 2021 年4～9月は利用者が大幅に増えた。みやこ下地島エアポートライナーに関しては、特に7月、8月が顕著にみられた。 ・走行環境は、伊良部製糖工場前、235 号線・下地球場前、東急ホテル～235 号線～まいぱり～下地球場前、空港前～県道 190 号線～新里交差点、県道 202 号線、JA 給油所前～宮国交差点で、街路樹の手入れ管理不足の為、道幅が狭くなり見通しが悪い。 ・利用促進や利便性向上を図るため、WEB（携帯電話）でのリアルタイムな運行情報案内（BUSGO）を導入している。 ・市内線、宮古市民をはじめ来島者（観光客など）にとって、宮古本線や伊良部島の既存の市内路線との乗り換えがスムーズに出来るダイヤ調整、将来的な行政とも協働し実証実験で運行した「ループバス」のような基幹交通との連携を強化して、より利便性の高い交通手段として確立していきたい。
共和バス	・平日は、朝7時台（平良行）と夕方16時（伊良部行）台に高校生が多く、土日祝は、朝8時台（平良行）に通行者の利用が多い。 ・新型コロナウイルスの感染症拡大により、一般客の利用が少なくなり、観光客の利用はコロナ前の10分の1程になっている。 ・運行上の問題点として、バスが古く、故障・修理が多いので、年式の新しいバスを確保してほしい。（当社運転手要望） ・走行中の問題では、路上駐車により通行できない場所がある（下里通りとJA佐良浜～結の橋学園（20分以上足止めも有）） ・利用促進・利便性向上を図るため、割引運賃（学生・障害者）を設ける他、全バス停にQRコードを貼り、宮古島全体の路線と時刻がわかるように運行情報の案内をしている。 ・利用者から、バスの便数が少ないという意見や、すべてのバスがノンステップバスで運行してほしいという要望もある。 ・宮古島市の施策や提言は、宮古島の観光の発展に期待する。

八千代バス・タクシー	・平日は8時台に学生の利用が多く、10時台に池間島への行く観光客の利用が多い。土日祝は平日と比較すると、全体的に少ない。 ・新型コロナウイルス感染症拡大前と比較すると利用者数は3割減である。 ・走行環境について、「学校裏」バス停付近が大雨により冠水し、走行中に危険を感じる。世渡橋手前の緩やかなカーブ道路をレンタカー等が制限速度以上の速さで走行しているため、より注意喚起が必要である。 ・利用促進・利便性向上を図るため、障がい者割引、学生割引、通勤割引をしたり、MIRAIR IDの利用が可能になったり、一部区間のフリー乗降をしている。 ・利用者から、島尻港の発着時間を大神海運と合わせてほしいと要望があった。 ・今後、利用者が減ることが予測されているので、利用者を増やす取組を行政と協働で実行できればと思っている。
--------------------------	---

2) タクシー事業者

【回答事業者】協栄タクシー、太平タクシー、三交タクシー、かりゆしタクシー、まるちく、新生タクシー、丸多タクシー、八千代バス・タクシー、丸一タクシー

協栄タクシー	《車両保有台数》23台（ワンボックス車両3台、福祉車両0台）《運転者数》17人 《営業時間》8～23時 《予約可能時間》9～17時 ・利用者は金、土曜日の15～23時頃で、島民や観光客の市街地、リゾート地行きが多い。 ・利用者から、乗務員マナーが良くない、時間帯によってタクシーが見つからないとの意見が寄せられている。 ・運転手が不足していること、車両年式が古いことが課題である。 ・乗合タクシー：不参加・デマンドタクシー：費用負担の条件 ・新たな公共交通政策等については、事業者はもちろんだが、利用者の利便性が第一と考えるので、一緒になって考えてもらいたい。
太平タクシー	《車両保有台数》18台（ワンボックス車両3台、福祉車両0台）《運転者数》24人 《営業時間》6～13時 《予約可能時間》8～20時 ・利用者は金、土曜日の17～20時頃で観光客の飲食店利用が多い。 ・運転手不足が課題。 ・行政への要望として西里通り道路拡張・観光地のトイレ、駐車場の整備をして欲しい。
三交タクシー	《車両保有台数》11台（ワンボックス車両0台、福祉車両0台）《運転者数》14人 《営業時間》7～15時 《予約可能時間》9～17時 ・利用者は金、土曜日の夜12時以降で、飲食後の人や中年の飲み屋街での利用が多い。 ・運転手不足や他の産業との所得の格差があるため若者が就職しないことが課題。 ・普通一般的に市内を流しても、あまり稼ぎにならない。稼ぎがないので、皆空港待機に行く。乗合タクシーで、運行しても、あまり稼ぎの期待は出来ないため、乗合タクシー、デマンド型交通には、あまり賛成ではない。 ・高齢者に高齢者助成券を発行し、タクシー利用してくださる方が多くなったので感謝している。また、免許返納者にも、タクシーチケット・助成券を発行して欲しい。

かりゆし タクシー	《車両保有台数》14 台（ワンボックス車両 3 台、福祉車両 1 台）《運転者数》19 人 《営業時間》0～24 時 《予約可能時間》9～18 時 ・利用者は金、土曜日の 17～22 時に、20 代～50 代で市内中心部への利用が多い。 ・運転手不足（50 歳以下）・配車システムの更新。建築ラッシュに伴い、新しい住所・建物が増えて地図等の更新費用等が捻出できない。 ・行政への要望として、路線バスの停留所から自宅まで等のラスト 1 マイルへの交通弱者補助。バス停の整備。
まるちく	《車両保有台数》31 台（ワンボックス車両 5 台、福祉車両 0 台）《運転者数》43 人 《営業時間》0～24 時 《予約可能時間》9～18 時 ・利用者は金、土曜日の 17～22 時に 20 代～50 代で市内中心部への利用が多い。 ・運転手不足が課題。
新生タクシー	《車両保有台数》10 台（ワンボックス車両 3 台、福祉車両 0 台）《運転者数》13 人 《営業時間》7～26 時 《予約可能時間》未回答 ・利用者は平日の 9～12 時に 60 代以上で病院や買物等の利用が多い。 ・運転手不足が課題。 ・新たな公共交通を導入した場合の参画については、今のところ参入は考えてない。
丸多タクシー	《車両保有台数》13 台（ワンボックス車両 0 台、福祉車両 3 台）《運転者数》22 人 《営業時間》8～27 時 《予約可能時間》8～17 時 ・利用者は火、金、土曜日の 8～10 時、18～20 時に 30 代～60 代で空港、スーパー、病院、遊技場の利用が多い。
八千代バス・ タクシー	《車両保有台数》14 台（ワンボックス車両 4 台、福祉車両 0 台）《運転者数》18 人 《営業時間》5 時 30 分～26 時 《予約可能時間》6 時 30 分～23 時 ・利用者は金、土曜日の 18～21 時に 20～50 代で平良市内の利用が多い。 ・利用客から稼働台数を増やしてほしいと要望があった。 ・乗務員数の不足・乗務員の高齢化が課題。 ・新たな公共交通の導入は、宮古タクシー協会会員で協議中なので、参入する可能性はある。 ・行政への要望として、タクシー乗務員は兼業しやすい職業なので、農家の方や兼業を希望する方と話す機会などを作っていただきたい。
丸一タクシー	《車両保有台数》6 台（ワンボックス車両 0 台、福祉車両 0 台）《運転者数》12 人 《営業時間》0～24 時 《予約可能時間》0～24 時 ・利用者は休日の 9～17 時で観光客の空港への利用が多い。 ・運転手不足が課題。

3) クルーズ船事業者

【回答事業者】コスタクルーズ

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、運航の再開ができていない。
- ・今後発出されるであろう運航、港湾の両ガイドラインとすでに海外で運用されている船内プロトコルのすり合わせ、またそれが発出後どのくらい迅速にできるかが課題。
- ・インバウンドに関しては、メインは中国となると思うが、中国政府の国際クルーズに対する運航許可次第となっており、確度の高い見通しは立っていない。ただし、中国国内の需要は非常に高く、運航再開が決まれば、非常に速いスピードで回復すると思われる。
- ・行政への要望として、直近では、運航、港湾の両ガイドラインが発出されたのち、速やかに運航再開に関して、保健部など関係部署との協議ができるよう助力をぜひいただきたい。

(2) 関係団体

【回答事業者】宮古島商工会議所

- ・昨年より1年半を超えるコロナ禍は未だ収束の目途が立っていない。特に沖縄県は緊急事態宣言の延長が繰り返され経済活動の規制が長く続くなど、地元経済の疲弊は大きく、特に人流抑制(観光客)の影響を受ける飲食業・宿泊業・運輸業(タクシー・レンタカー)等の観光関連業種は、元々固定費負担も重く、売り上げ減少が利益減に直結する業種であり、その事業継続への努力は、国や県・市などの給付金のみでは限界に近い状態にあると思われる。但し、家族規模や2～3人の従業員で経営を行っている小規模の事業所(飲食店等)を除き、その他の観光関連事業者は、苦しい経営状況にあるといえる。このコロナ禍を克服し、再び事業活動を活性化させ、事業と雇用の維持を果たしていくためには、コロナの感染拡大防止と社会経済活動の両立した環境の整備が絶対的に必要であり、ワクチン効果を踏まえ、今後の経済活性化戦略を行政・関係業界とともに早急に組み立てる事が必要である。特に危機的にある宮古島の3次産業(飲食・サービス業など)への需要・消費意欲を喚起させるとともに、地域住民が自分たちで地域経済を循環させる(地産地消など)意識啓蒙への仕組みづくりが大事になってくると考える。
- ・コロナ禍の消費喚起事業として、10月～11月の2ヶ月にわたり「ぐるっと島じゅう宮古島」シールラリーを実施する予定である。この企画は、昨年、飲食店を支援する事を目的に「Go5 フードスタンプラリー」の第2弾として行う予定である。内容は、宮古島島内の全事業所を対象にシール(7種類)を集めて所定の応募用紙に貼って投函箱に投入して頂き、500名様に景品を抽選で獲得するという内容である。勿論、その景品には島内の事業所より購入した商品で経済を循環させるという目的だ。その中には、島内のタクシー・バス・レンタカーなどの公共的な交通需要も含まれている。今後もコロナ対策に向けた支援事業を実施したいと考えている。
- ・観光客や地元の人が利用しやすい「ループバス」事業は大変好評で、市役所などが市内から遠いので、車を使えない高齢者や学生などが利用しやすい環境を整えて頂きたい。1回500円のみではなく、近場の市内周遊ルートを200円などで利用できる仕組みも必要だと思われる。
- ・宮古島市への要望として、コロナ禍のテイクアウト順要に向けた交通公共機関ともいえるタクシーを利用した宅配事業や島内事業所への消費に応じた料金割引クーポンの提供などの還元事業を関係団体とも連携して取り組んでいただきたい。

(3) 観光関連事業者

【回答事業者】 宮古島織物事業協同組合、(株)パラダイスプラン 雪塩ミュージアム、BIGJOY 宮古島

宮古島織物事業協同組合(上野字野原)	・新型コロナウイルスの感染症の拡大により、宮古島市伝統工芸センターでは、入館者の大部分が島外からの観光客だが、令和3年度は、5月以降、緊急事態措置期間につき休館にしている。そのため、9月現在までの入館者は4月の133名のみとなっている。昨年度1年間の入館者数は1,573名だった。 ・宮古島市への公共交通への改善点として、移動手段を持っていない人でも気軽に利用できるようにバスの運行を整備してほしい。
(株)パラダイスプラン 雪塩ミュージアム (平良狩俣)	・新型コロナウイルス感染症の拡大について、2021年は少し落ち着くかと思ったが、全国ニュースで沖縄が大変など報道されていた。2020年度と同等もしくは下回っている状況である。 ・宮古島市の公共交通について、空港へ行く方法(バス停、ルートなど)がもっとあればいいと思う。 ・道路の清掃、観光に来ているのに草がぼうぼうで残念である。
BIGJOY 宮古島 (平良字東仲宗根)	・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、ビーチが封鎖された以降、急激に減少した。 ・観光スポットの道順を示す標識を増やしてほしい。 ・宮古島市への要望として、誘客の為に財政投資をして欲しい。観光関連業者への税の納付期限を緩めてほしい。

(4) 宿泊業者

【回答事業者】 宮古島東急ホテル&リゾート、RuGu グランピングリゾート、ホテルしおんの海、k' sVilla Miyakojima、観光ホテルセイルイン宮古島、ホテルトリフィート宮古島リゾート、(株)ヒューマントラストキャピタル、宮古島来間リゾートシーウッドホテル

宮古島東急ホテル&リゾート (下地字与那覇)	・新型コロナウイルスの感染症の拡大により、コロナ感染対策をし、マナーを守って来るお客様がいる中、10名以上のグループに來られて、ノーマスク、レストラン利用時もノーマスクで来店され、大声で話すなど、不快感を与えるお客様もいた。 ・宮古島市が管理しているビーチに出入りしているマリンスポーツ業者はきちんと許可をとっているのか不安。また、ビーチではいけないと思うバーベキューをやる人達を多く見かけた。ゴミの問題もでてくるので、どうにかならないでしょうか。
RuGu グランピングリゾート (下地来間)	・新型コロナウイルスの感染症の拡大により、マナーを守っている方、守っていない方に分かれており、マスク等感染症対策をしっかりしていない人があるので、観光客全員が悪いイメージにつながってしまっている様に感じる。また、緊急事態宣言中にも来る方はマナーが悪いように思う。 ・宮古島市の公共交通に関して、ホテルを周遊するバスがあると良いと思う。 ・宮古島市への要望として、ビーチクリーンや植物の寄付があるとうれしい。
ホテルしおんの海 (平良荷川取)	・新型コロナウイルス感染症の拡大について、市長の声明発表から、観光客は激減した。ファミリーはほぼ8月中旬より宿泊ゼロで予約が軒並みキャンセルされた。 ・空港からバスの路線、本数を増やす。 ・宮古島市への要望として、早急にビーチ封鎖を解除するなど、来島者を増やす施策を実施してほしい。

k' sVilla Miyakojima (平良狩俣)	・新型コロナウイルスの感染症の拡大がある中、コロナ禍であっても観光客の宮古島への関心は強く、感染対策をしっかりと行い、安全な受入態勢をPRしたことで当初は何とか受入れをおこなってきたが、度重なる行政トップの県、国に対するアピール度の高い、過度な発信によりキャンセルが相次いでいる。本来であれば徴収出来るはずのキャンセル料も、多大な被害を受けている。残念ながら現在もなお、予約数は増えることなく非常に厳しい状態である。
観光ホテルセイルイン宮古島 (平良字下里)	・新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、当ホテルは観光客のお客様はほとんどいない。令和2年度の売上高は半減し、本年度はこれをさらに下回る予定である。
ホテルトリフ ィート宮古島 リゾート (平良下里)	・新型コロナウイルス感染症の拡大について、開業初年度なので何とも言えないが、状況はとても悪く、年内いっぱい耐える営業をしいられるのではと思う。 ・特に夕方以降空港付近か旧市役所方面へのバスの本数増加などは市内の飲食店にとっても便利なのではないかと思う。 ・宮古島市への要望として、まずは働く従業員が安心して業務が出来る様な環境に戻れるようこれからも頑張ってください。
(株)ヒューマン トラストキャ ピタル(伊良部 字伊良部)	・新型コロナウイルス感染症の拡大について、緊急事態宣言の延長、延長でその都度キャンセルが入り、状況は厳しい。当方、民泊事業の為、支援もなく厳しい状況が続いている。 ・宮古島市の公共交通について、例えば、タクシーに乗車した際、車には電子マネーが使えたと貼られているにも関わらず実際は使えないことあったり、バスの乗降についての説明が足りなかったり、サービス力が低すぎる。地元だけでは問題ないと思うが、島外の人を相手にするにはもっとホスピタリティを上げるべきだ。
宮古島来間リ ゾートシーウ ッドホテル (下地来間)	・新型コロナウイルス感染症の拡大について、本年の7月、8月は2020年2月の開業以来、最も多い稼働率だった。とはいえ、やはりキャンセル数も非常に多く、特に下期については厳しい予約数となっている。事前にゲストから宮古島の感染状況や街の雰囲気（観光客の受入れ）や営業しているお店についてなどの問い合わせは非常に多い。 ・今夏も実施頂いたループバスの様に空港や各ホテル、各観光名所を回るような観光客が実際に使いやすい利便性の高い公共交通を増やして頂きたい。 ・観光客へのクーポン配布を行う施策の報道を拝見した。今後もぜひ厳しい観光業の活性化になるような施策をお願いしたいと思う。オーバーツーリズムの問題もあろうかと思うが、地域とも連携してワーケーションの様な企画や、行政の後押しもぜひ検討頂きたいと思う。

(5) 旅行業者

【回答事業者】(株)JTB 沖縄、(株)近畿日本ツーリスト沖縄

(株)JTB 沖縄	・新型コロナウイルス感染症の拡大はあるが、通常通り催行している。しかし、緊急事態宣言発令時で航空会社の取消免除が出ている場合、当社ツアーも取消免除対応を行っている。取扱人数は、19 年度対比で 30%程度と大きく減少している。 レンタカー利用でなければ、景勝地・観光地の訪問が困難なため、実証実験を行った宮古島ループバスの継続を是非検討いただければと存じる。 インバウンドツアーに関しては、今後のコロナの収束状況、国際線航空便の再開時期に合わせ、まずは航空便を利用した少人数の管理型ツアーの催行を目指している。具体的には限られた人数で専用車を利用し、島民の方々となるべく接触しない行程を組む。クルーズツアーの復活は船社から寄港のリクエストも多い状況だが、ショアエクスカージョンも自由行動は認めず、管理型のツアーからの再開を船社と協議して参る。 ・行政と協働で実施したいこととして、コロナ禍だからこそ観光地マーケティングを実施し、今後観光の質への転換を図る宮古島市にとって意義のある将来見込み顧客の実態把握と来訪促進を図る施策を実施したい。特に「責任ある観光」が今後、旅をするモノにとっても求められる時代となるため、だれでもウェルカムではなく、戦略的なターゲティングと誘客活動をセットにした施策が必要である。また、地域内消費向上の見込める高付加価値な観光コンテンツ、富裕層ニーズにあわせた受入態勢や商品開発なども今後、有効な手段である。弊社は長年、宮古島市の閑散期対策や下地島空港の旅客に向けたコンテンツ創出など多岐にわたりご協力してきた。コロナ禍により苦しむ島内事業者さまからもたくさんの相談が入っているが、沖縄本島という立地から今は来島を自粛しているが、必要に応じて様々なソリューションをご提示できる準備をしている。 ・宮古島市への要望として、宮古島市施政方針、「調和のとれた持続可能で豊かな島づくり」にある「規律ある観光振興ゾーンの形成」とある。昨今、保良地区のように島外からの観光事業者（沖縄本島で事故を起こした事業者等）が増え、ひとつの観光資源を争うように利用している現状を踏まえ、県が進める「県知事認定保全利用協定」などを同地区で推進してほしい。恐らくですが、鍾乳洞の御嶽クバクンダイ（通称パンプキンホール）を封鎖しても徒歩、カヤックで個人やマナーの悪い事業者はアクセスしてくると思う。
(株)近畿日本ツーリスト沖縄	・新型コロナウイルスの感染症の拡大により、宮古島市へのツアーの実施はない（年内）。 ・公共交通に関して、路線バスの拡充、鉄道の整備を行ってほしい。 ・インバウンドツアーは 2022 年の後半からと見ている。 ・宮古島市への要望として、ホテルエリア、ショッピングエリア等の観光客の移動がスムーズにできる街づくりを進めて欲しい。

(6) スーパー事業者

【回答事業者】 Aコープ城辺店

- ・新型コロナウイルスの感染症の拡大により、観光客が大半であるが、まとめ買いが多くなった。レンタカーでの家族連れも目立つ。
- ・宮古島への要望として、地域の活性化につながる人の流れを工夫してほしい。

(7) 病院

【回答事業者】 宮古島徳洲会病院、宮古島リハビリ温泉病院

宮古島徳洲会 病院 (平良字松原)	・新型コロナウイルスの感染症の拡大により、自家用車、当院送迎バスが多い。(送迎バスは急性期の患者様への対応は行っていない) ・宮古島市の公共交通に関して、バスの本数が少ない。病院とバス停が離れている。 ・宮古島市への要望として、①循環バスのバス停、本数の増加、②循環バスの運行を行ってほしい。
宮古島リハビリ 温泉病院(平 良東仲宗根添)	・特になし

2-4 地域別意見交換会

日常の生活実態・移動実態を振り返った上で、移動の困りごと・ニーズを把握し、5年後の移動手段について意見交換会（ワークショップ方式）を開催した。

■意見交換会の開催状況

地域	開催日時	開催場所	参加者数
上野地域	令和3年12月1日（水）18:30～	上野公民館	8人
下地地域	令和3年12月2日（木）18:30～	下地公民館	13人
城辺地域	令和3年12月22日（火）18:30～	城辺公民館	15人
平良地域（市街地）	令和4年5月11日（水）18:30～	宮古島市役所	10人
平良地域（郊外部）	令和4年4月20日（水）18:30～	西原公民館	10人
伊良部地域	令和4年4月19日（火）18:30～	伊良部公民館	8人

■ワークショップの主な意見

【上野地域】

日常生活における移動の困りごと・ニーズ	5年後の移動を考えよう
○よく行く施設 ・Aコープ、サンエー、JA、郵便局、県立宮古病院、Dr. ゴン、下地診療所、役所 ・新しいサンエーに行くと思う ○移動手段 ・社協・家族が乗せてくれて移動 ・巡回店舗サービスが来ている ・代行のサービス(大事) ・バス使わない（学生9割送迎、1割バス） ・移住者や観光客はバスを使うが利用者は少ない	○公共交通について ・集落の中でのデマンドバス（学生も乗れるとよい） ・ループバスの支線があればいい（バス停を増やしてほしい） ・病院バス、買い物バスといった専用バス（乗合いマイクロバス） ・各集落内を回るコミュニティバスの運行 ・電気キックボード用の道路の整備も必要 ・自動運転は危なそう ・免許がなくても乗れる交通手段 ・シルバーカーが利用しやすい道路 ・高齢者はスマホが分からない ・ちゅらチャリは平良なら若者向けとしてよい



【下地地域】

日常生活における移動の困りごと・ニーズ	5年後の移動を考えよう
○買い物への交通手段 ・JAの移動販売車 ・親族に送迎してもらう ・高齢化により頼めなくなり不安 ・定期的に訪問してくれるサービスがあるとよい ○公共交通 ・公共バスは便数が少ない、時間を待つ必要があるので乗らない ・バスの情報が分からない ・タクシーは乗る ○自家用車、自転車移動するときの問題 ・歩道に駐車している、雑草が多い、街路樹の種が邪魔になる ・街路樹が曲がるときに死角になる、カーブミラーも樹木で見えない ・農道に停止線がない ・観光客は車の運転のマナーが悪い ・外国人はバス・自転車が多い ○よく行く施設 ・サンエー、宮古病院、銀行、JA、下地公民館、下地診療所（送迎バス有）、メイクマン ○観光について ・来間島は交通事故が多い ・クルーズ船が来島するとイオンで買い物しづらくなる ○通学について ・子どもの移動や雨の日の通学に困る	○バス停について ・国道にバス停があると、事故の危険性があるので部落内に設置する方がよい ・民生委員などの意見を聞いて、どこにバス停があるとよいか決める ○公共交通について ・クルーズ船が来島する時はタクシーが使えないからバスが必要 ・曜日別に行き先を決めて、公民館から出発するサービスがあるとよい（小さなバス） ・相乗りバスがあるといい（予約制） ・今のバスの抜けている所にコミュニティーバスを導入（本数・ルートを集落の中に増やす） ・顔認証システム ・定額なら使いやすい ○公共交通に補助金を出してほしい ・タクシーチケット、タクシー乗り放題など ○来間島の課題 ・看板や道路線を直して欲しい ・来間島内レンタカーを禁止して、小型の無人バスを走らせる



【城辺地域】

日常生活における移動の困りごと・ニーズ	5年後の移動を考えよう
○公共交通 ・バスは使っていない ・バス停が遠い、病院のバス停が遠い ・城辺はバス代が高い（平良まで片道 400 円） ・平良までタクシー3,000 円は高い（呼んでも 30 分） ・病院予約時間にバスの運行時間ない ・宮古病院へ行くバスの便数が少ない ・飲み会に行くのに帰りの時間にバスがない。 結果タクシーで 3,000～4,000 円 ・停留所の環境がよくない ○よく行く施設 ・宮古病院、徳洲会病院、城辺クリニック、JA、銀行、マックスバリュ、かねひで、ドン・キホーテ、Aコープ、上野資材、メイクマン、宮古病院、徳洲会、きしもと、城辺歯科、うむやす、Dr. ゴン ○移動手段 ・兄弟親戚、知り合いの送迎 ・移動後の駐車場が狭い ・病院と薬局間の移動に困る ・電動スターター ○道路整備 ・歩道が平坦ではないため雨降りは困る ○課題 ・買物頼める人がいない ・免許を返納した場合、高齢者ばかりの家族で買物等の移動手段がない ・公共施設等も市内に集中しているので困る ・観光客のなれない土地柄での交通の面が危険性多い	○公共交通 ・自動運転の車を早く開発して欲しい ・路線バスの見直し（バス停の設置場所を増やす、バス本数を多くする） ・バス運賃を安くして欲しい ・時刻表・乗り継ぎ案内を分かりやすく表示（現在地を声で案内） ・平良市街を循環するバス ・病院が循環ルートにあれば便利 ・高齢者向けの定期バス ○デマンドバス ・デマンドバスが良い ・公民館をバス停にする ○コミュニティバス ・曜日を決めて病院行きのバスを出す ・5～6 人の集落内のバス ・病院や買い物平良に行くバス ・バス停が遠いのでどこでも止まれるバス ・地区間を繋ぐバス ○道路整備 ・シニアカーが利用しやすい道路（専用道路） ・Aコープや中央クリニックに行きやすくする ○移動できない人のサービス ・移動店舗 ・宅配サービス ・屋根付きの電動スクーター ・予約の代行 ○地域の仕組みづくり（自治会ごとに各病院や学校に乗り合わせて送迎してくれるサービス） ○子供の問題（子供用の地域間を巡るバス） ○その他（電気自動車の導入）



【平良地域（市街地）】

日常生活における移動の困りごと・ニーズ	5年後の移動を考えよう
○公共交通 ・バス・タクシーが少ない。 ・どの交通機関を使えばいいのか分からない。 ・バスの乗り方が分かりにくい。 ・居酒屋に行く時タクシーが捕まらなくて困る。 ○家族の送り迎え ・母親の病院への送迎 ・学校から塾への送迎（降雨時は特に） ・体育施設公園 ・高齢のおじいの畑 ○買い物・病院 ・遠い、不便 ・原皮膚科が遠い。 ・市街地内スーパーの駐車場不足。 ○空港 ・空港の駐車場料金が高いので出張に行く時に家族に送ってもらっている。 ・自家用車が使づらい。 ○その他 ・夕方の渋滞、帰宅ラッシュ ・外灯が少ない、道路の穴ぼこ ・道路の白線が消えている箇所が多い。 ・カママ嶺の坂の道路補修 ・歩道が少ない、整備されていない ・一時停止、ミラー等標識が少ない、観光客が道を間違ふ。 ・マックスバリュ南店、こうむら眼科の交差点、ドン・キホーテ城辺の出口に信号がほしい。	○シェアサービスの検討 ・レンタサイクル、シェアサイクル、カーシェア ・電動自転車 ・パークアンドライド ・旧校舎や空港周辺にステーションの設置 ○公共交通 ・無人運転になれば全て解決 ・バスと自転車の連携（バス停とコミュニティサイクルのステーション） ・よく行く目的地をループで結ぶ。 ・ループバスで区間ごとにピストンにする。 ・タクシーが来ない地区はデマンドでカバー ・空白地区にデマンドポイントをおく ・高齢者も使いやすい ○新しい車両の検討 ・トクトクのような少人数仕様の乗り物 ・コストを考えてワンボックス ○予約システム ・高齢者は電話予約 ・バスシステム（アプリ） ・デマンド交通（糸満事例） ○その他 ・介護タクシー ・24 時間バス ・バス宮古島内 250 円、1 日乗車放題 500 円。 (例：ハワイの THE BUS) ・将来はオンラインで移動が減る可能性あり。



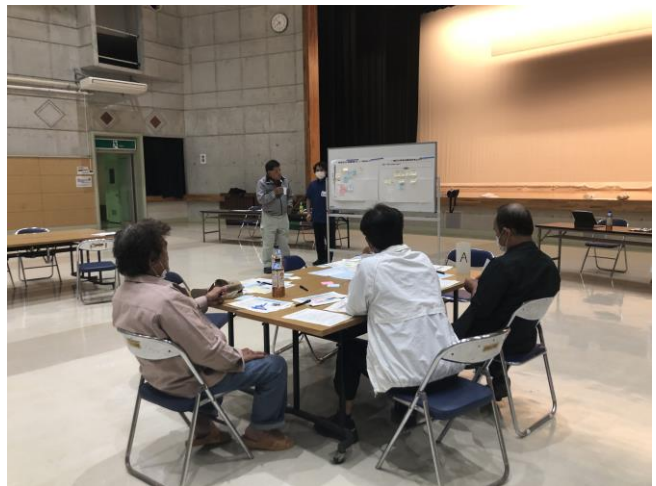
【平良地域（郊外部）】

日常生活における移動の困りごと・ニーズ	5年後の移動を考えよう
○公共交通 ・バスを利用したいが、停留所から店までが遠い。 ・タクシーは料金が安い。 ・バスの便数が少ない。 ・市内まではバス、目的地まではタクシーを利用。 ・バスは便数が少ないため時間調整が必要。 ・路線バスはアクセスが不便でほとんど利用しない。 ・高齢者はスマホがないから代行が頼めない。 ○病院 ・病院から薬局までの時間がかかる。 ・通院や薬をもらいに行くこと。 ・送迎を利用する。 ○買い物 ・買い物をした後の荷物の運搬。 ○移動手段 ・身近な人（兄弟・親戚）に同乗させてもらうため、あまり困らない。 ○その他 ・散髪したいが地元になく高齢者が困っている。 ○よく行く施設 ・池村内科 ・市役所、県庁舎、法務局、琉球銀行 ・マックスバリュウ西里、マックスバリュウ南、ドン・キホーテ、サンエー宮古シティ、ゲオ宮古島、メイクマン、ファミマ	○料金の負担軽減 ・タクシーの料金負担を下げる。 ・行政が何割か負担する。 ・タクシー券の発行 ・電気自動車を活用しエコで安いサービス提供。 ○市街地までの利便性向上 ・大浦から市役所へ行く便数を増加。 ・地区と中心市街地を結ぶルート強化。 ・デマンド等により利用者をまとめて増やす。 ・幹線ルートにコミュニティバスを接続。 ○市街地内での移動 ・市街地内の移動を楽にするバス（コミュニティバス等） ・バスの小型化 ・バス停を増やす。 ・市街地に行った後の移動しやすさを確保することで、市街地の住民も利用しやすくなる。 ・中心市街地での周遊バス、乗降ポイントを決めるかフリー乗降。 ○交通弱者 ・行きたい目的地に直接行けるサービス ・無料または定額等が使いやすい。 ・交通弱者のチケット ○観光 ・池間島でのキックボード



【伊良部地域】

日常生活における移動の困りごと・ニーズ	5年後の移動を考えよう
○公共交通 ・宮古本島（平良）のバス停をもっと目的地に合わせてほしい。 ・南区のバスの本数を増やしてほしい。 ・市街地の停留所を増やしてほしい。 ・スマホを使える人は増えていくから予約制も可。 ○買い物 ・時間を決めて買い物と一緒に行く。 ・時間、店舗指定の買物専用バス ○公共施設 ・JAはATMしかなく平良地区にしかない。 ・役所（出張所はなくさないでほしい） ○病院 ・送迎付きの病院あり。 ・送迎がない病院が行きづらい。 ・病院の際は会社を1日休みになる。 ○移動手段 ・公共施設がないので困る ・海上タクシー（北区） ・人口減少、高齢化で送迎者がいなくなる。 ・タクシーの相乗り ・地域の交流がなくなってくるのが問題。 ○よく利用する施設 ・メイクマン、JA、マックスバリュ、ドン・キホーテ、かねひで ・郵便、銀行 ・県立病院、きしもと	○平良市街地への接続 ・北区・南区を結び、平良市街に接続（30分に1本） ・市街地内は買い物、病院等細かい目的地をカバー（オンデマンドバス、コミュニティバス、ループバス、相乗りタクシー等）（10分に1本） ・海上タクシーは観光利用も見込める。 ○伊良部地域内の移動 ・南地区と佐良浜間のルートは不要のため分ける。 ・7～8人の小型バス ・無人バス、自動運転 ・自動のミニカー（シルバーカー等）



3 問題・課題の整理

宮古島市の地域特性と現況分析や、住民アンケート調査やレンタカー利用者アンケート調査、事業所アンケート調査、地域別意見交換会といった実態調査結果などを踏まえ、総合交通体系を取り巻く問題・課題を整理する。

【宮古島市を取り巻く社会動向】

- ①人口減少と少子高齢化の進行
- ②地球温暖化・環境問題の深刻化
- ③情報化社会（ICT）の進展
- ④観光需要の高まり
- ⑤新型コロナウイルス感染症拡大による新しい生活様式の実践



【総合交通体系を取り巻く問題・課題】

①多様な各公共交通機関の役割分担の明確化と機能強化

宮古島市の公共交通機関は、既存の飛行機やクルーズ船・航路、路線バス、タクシー及びスクーールバスに加え、観光客をターゲットした宮古島ループバス（期間限定）や、宮古島MaaS 実証実験（相乗りタクシーと新たなサブスクリプションサービス）といった新たな輸送サービスが取組まれている。

これら多様な各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮するためには、宮古空港周辺などまちづくりの変化に対応しつつ、それぞれの役割分担を明確化し、行政、市民、事業者と連携・協働による機能強化を図りながら、市民や観光客の足として効率的・効果的な公共交通ネットワークの再編が必要である。

②新たな地域交通手段の導入による移動手段の確保

全国的には「人の移動」に関する社会情勢が大きく変革しており、地域内の足の確保や観光振興、中心市街地の活性化など地域が抱える交通課題の解決へ向けて、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティなどの導入が進められている。

宮古島市でも多様化するニーズへの対応、運転手不足や高齢化への対応などの観点から、宮古島ループバス、がんずうあいのりタクシー等のMaaS 社会実験を行っている。

市民アンケート調査では、外出する時に2割弱の方が交通手段がなくて困っており、特に自動車運転免許が無い方や自動車を持っていない方で困り具合が高く、地域別意見交換会でもコミュニティバスやデマンドバスなど新たな地域交通手段を求める意見が挙がっている。

このため、社会実験の結果や評価を踏まえつつ、地域の移動実態やニーズに対応した新たな地域交通手段を導入するなど、移動手段の確保について検討することが必要である。

③宮古空港～中心市街地～平良港間（市街地骨格軸）の公共交通の利便性向上

平良地域は商業施設、病院及び公共施設など多様な都市機能が集中しているとともに、宮古空港や平良港等交通の要所でもある。一方で、路線バスは宮古市役所など中心部を拠点に、放射型にネットワークされているため、地域別意見交換会ではこれら施設を連絡する公共交通の導入に対する意見が挙がっている。

宮古空港～中心市街地～平良港間は「市街地骨格軸」として連携を強化し、路線バスの利便性向上を図るとともに、新たな公共交通システムの具体的な運行内容や方策の必要性（導入効果等）を検討し、充実を図ることが必要である。

④拠点間ネットワークの充実を支援する交通結節点の機能強化

宮古島市の将来のまちづくりの方向性として、「宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）」で平良市街地及び市役所周辺、空港・港、旧庁舎等周辺及び観光拠点間のネットワーク機能の強化・連携が掲げられている。

平良港、宮古空港、下地島空港、中心市街地及び市役所といった交通結節点については、既存公共交通機関や新たな輸送サービスに加えて、レンタカーやレンタサイクルが配置している。

これら交通結節点について、公共交通機関同士や移動手段の相互連携を図るよう、拠点機能の位置付けや役割、担うべき導入機能を明らかにしながら、拠点間ネットワークの充実を目指すことが必要である。

⑤観光客の回遊性向上

観光入込客数はこれまで急激に増加したものの、令和元年度より新型コロナウイルス感染症の影響により減少しているが、ホテル建設などが進み、新型コロナウイルス感染症の収束後には観光需要の高まりが期待されている。

観光客の移動の大半は、レンタカー利用となっているが、レンタカー利用者調査では、公共交通が運行された場合、利用意向が8割弱と高く、来訪先として池間島、来間島、いらぶ大橋・海の駅など多くの観光地を訪問している。

このため、移動手段の選択肢を増やし、回遊性の向上を支援する官民連携による地域交通手段やICTなど活用について検討するとともに、レンタカー利用から公共交通等への転換可能性を模索することが必要である。

⑥地域や輸送資源との連携・活用による移動手段の提供

これまで持続可能な地域づくりを目指した「小さな拠点づくり」について、大神島（自治会が主体となった移動販売車の運用）や、狩俣地区で事業を進めており、移動手段といった役割だけでなく、まちづくりと連携した取り組みが必要である。

また、公共交通機関以外にもスクールバス（結の橋学園、城東中学校）や民間企業送迎バス（ホテル、宮古自動車学校、三和自動車学校など）が運行中で、これら輸送資源との連携を図りつつ、観光施設や宿泊施設など多様な主体・資源との連携・活用について検討することが必要である。

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

公共交通を維持するためには、運転手の確保が必要不可欠であるが、交通事業者アンケート調査では路線バス、タクシー事業者で運転手の不足が挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にある。

一方で、市民アンケート調査では公共交通に関する財政負担の考え方で、「市が財政負担をし、主になって公共交通を充実していくことに加えて、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ」が37.3%と最も高くなっている。

そのため、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、多様な主体の連携により、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

⑧国際クルーズ拠点形成や市役所周辺まちづくりなど需要に対応した都市計画道路の見直し

国際クルーズ拠点の形成や、市役所周辺のまちづくりなどに伴い、交通需要の変化が予想される中で、都市計画道路の未整備区間における段階的な整備促進や、自動車利用の適正化や自動車から公共交通への転換促進により交通渋滞の緩和を図ることが必要である。

さらに、国内外からの観光客の増加など将来交通需要を見据えつつ、地域間連携強化や地域活性化促進を支援する都市計画道路をはじめとする幹線道路ネットワークの検証が必要である。

4 施策展開の方向性の検討

4-1 都市交通体系の基本方針

(1) 基本理念

宮古島市の総合交通体系は、都市づくりの将来像の達成を後押しするよう、戦略的に取組むことが重要で、「宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）」で掲げている都市づくりの将来像「みんなで創る 我々が美ぎ島・宮古 ～夢と希望に満ちた 結いの島～」の実現を支援し、4つの都市づくりの理念を連携を図るよう、『「定住・交流（活性化）・発展」を支える活力ある持続可能なエコアイランド（共生）島づくり』を基本理念として設定する。

【都市づくりの将来像（都市計画マスタープラン）】

みんなで創る 我々が美ぎ島・宮古 ～夢と希望に満ちた 結いの島～



【都市交通体系の基本理念】

「定住・交流（活性化）・発展」を支える活力ある持続可能なエコ（共生）アイランドづくり



【都市づくりの理念】

- ① “共生” 一人と自然が共生した持続可能な美しい島づくりー
- ② “定住” ー新たな拠点形成による一体的で持続可能な島づくりー
- ③ “交流” ー活性化につながる地域特性をいかした持続可能な島づくりー
- ④ “発展” ー宮古の魅力をいかした活力ある持続可能な島づくりー

(2) 基本方針

都市交通体系の基本方針は、上位計画である「宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）」での都市交通体系に関する方針を踏まえ、将来都市構造図などまちづくりとの整合性や、広域性や複数の交通モード連携に留意し、検討する。

【都市交通体系の基本理念】

「定住・交流（活性化）・発展」を支える活力ある持続可能なエコ（共生）アイランドづくり



基本方針①：交流と賑わい創出を支え、誰もが使いやすい公共交通ネットワークの実現

- 日常生活に欠かせない路線バスの機能強化や、地域特性に応じた多様な地域交通手段の導入検討により、利便性と効率性が両立し、拠点間を連絡する公共交通ネットワークの強化を図る。
- 各公共交通機関同士を有機的に接続する交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金など）の整備や、人にやさしい移動環境の創出を図る。
- また、技術革新の動向を見据えつつ、様々な企業・団体などとの連携による地域ぐるみの利用促進の展開などにより、交流と賑わいの創出を支える持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指す。

基本方針②：市民や観光客の移動を支える効果的な道路ネットワークの実現

- 人やモノの交流・連携を促進し、都市の活力を生み出していくため、宮古空港周辺の商業施設、大規模なリゾート開発などのプロジェクトや国際クルーズ拠点の形成による観光需要の増加に対応し、交通渋滞を効果的に解消するため、効果的な幹線道路ネットワークの形成を目指す。
- また、道路の持つネットワーク機能を最大限に発揮できるよう、都市計画道路の未整備区間やボトルネック対策の整備を計画的に進める。

基本方針③：中心市街地及び周辺の回遊性と賑わい向上を支援する交通環境の実現

- 宮古空港～中心市街地～平良港間は、市民や観光客などが集中する地域のため、公共交通ネットワークの構築や幹線道路の整備、安全・安心な歩行者・自転車環境の整備などにより、活力・魅力を支え、誰もが安全・安心に回遊しやすい交通環境の整備を目指す。
- また、空・海の玄関口である空港や港湾の機能強化を目指す。

基本方針④：環境負荷（エコアイランド）や交通事故の少ない交通環境の実現

- 環境への負荷を軽減するため、電気自動車（EV）や電動バイクなどの導入・普及を促進する。また、過度な自動車利用の生活を見直し、公共交通や自転車等の環境負荷の小さい移動手段の利用促進に向けて、交通施設の整備や意識啓発活動を推進する。
- 地形が平坦な特徴を生かし、高齢者や障がい者、子どもなど誰もが安全に移動できるよう、市街地内においては利用者の視点に立った安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの充実や、交通マナーの啓発による交通安全に関する意識の醸成により、交通事故の少ない環境づくりの実現を目指す。

4-2 望ましい都市交通体系のあり方

前項の都市交通体系の基本方針を踏まえ、「公共交通ネットワーク」と「幹線道路ネットワーク」のあり方を明らかにする。

(1) 公共交通ネットワークのあり方

1) 基本的な考え方

宮古島市の公共交通ネットワークは、「宮古島市都市計画マスタープラン(令和3年4月)」で掲げられた将来都市構造図と整合を図りながら、かつ、都市構造の考え方の一つである「交流：陸・海・空のネットワーク機能の強化・連携を促進」を実現できるよう、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

■将来都市構造図



出典：宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）

【公共交通ネットワークのコンセプト】

- 広域アクセスや路線バス、地域内交通手段との組合せによる拠点間ネットワークの充実
- 中心市街地の回遊性向上を支援する機能強化



①広域アクセスの機能強化

空の玄関口で市民や観光客の重要な足として機能する宮古空港、下地島空港は、両空港の共存・共栄による機能強化を図るとともに、国際クルーズ拠点である平良港は観光客の受入に対応した交通機能の充実と平良市街地との一体性強化を目指す。

②宮古空港～中心市街地～平良港間の市街地骨格軸の強化

海・空の玄関口である平良港・宮古空港を連携するとともに、これらの玄関口と中心市街地を結ぶ公共交通等の機能強化を図るよう、官民連携による新たな公共交通システム等の導入や市街地骨格軸上の交通結節点（宮古空港、市役所、平良港）の機能強化を目指す。

③郊外部での新たな地域交通手段の提供

郊外部では、路線バスとの連携を図りながら、各旧庁舎周辺などを中心としたきめ細やかな移動サービスの導入や、グリーンスローモビリティや超小型モビリティ、自動運転などの導入について研究を進める。

また、「小さな拠点づくり」との連携による持続可能な仕組みづくりの構築を目指す。

④交通結節点やサブ拠点の機能強化

交通結節点は、公共交通機関同士やレンタカー、レンタサイクルなど多様な移動手段の乗り継ぎ利便性向上や待合環境の改善など高次の機能強化を、交通結節点を補完するサブ拠点（旧庁舎周辺など）は、路線バスと新たな地域交通手段との接続強化を目指す。

⑤地域・企業等との連携による観光客の回遊性向上

観光地や宿泊施設等を連絡する宮古島ループバスの導入促進など、地域・企業等と連携を図りながら観光客の回遊性向上を目指す。

2) 各公共交通機関の役割

宮古島市は旧 5 市町村が合併し、面積は約 204 km²と大きく、市内の骨格を形成する路線バスは路線により長大な路線も存在するなど、全ての地域を運行する場合、利便性や効率性などの低下が懸念される。

そのため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、市民や観光客の重要な足として機能している空港（宮古空港、下地島空港）や港湾（平良港）といった広域アクセスとの連携に配慮しつつ、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関	位置付け・役割
広域アクセス 公共交通		飛行機、クルーズ船	・都市間（海外含む）を連絡し、広域的な移動を担う交通
幹線	幹線公共交通	路線バス	・宮古島市役所と市内各地域を結ぶ移動を担う交通
	サブ幹線公共交通	宮古島ループバス	・空港、観光施設や宿泊施設を連絡し、主に観光客の移動を担う交通
支線	地域内公共交通	新たな地域交通手段	・主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う交通
	海上公共交通	航路	・宮古島と周辺の離島（多良間島、大神島）を連絡し、市民の移動を担う交通
補完公共交通		タクシー	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、市民や観光客といった個別のニーズに機動的で柔軟に対応可能な交通
特定の利用者などの移動を担う交通		スクールバス（結の橋学園、城東中学校）、ホテル等送迎バス、介護タクシー	・通学やホテル、自動車学校など特定の利用者などの移動を担う交通

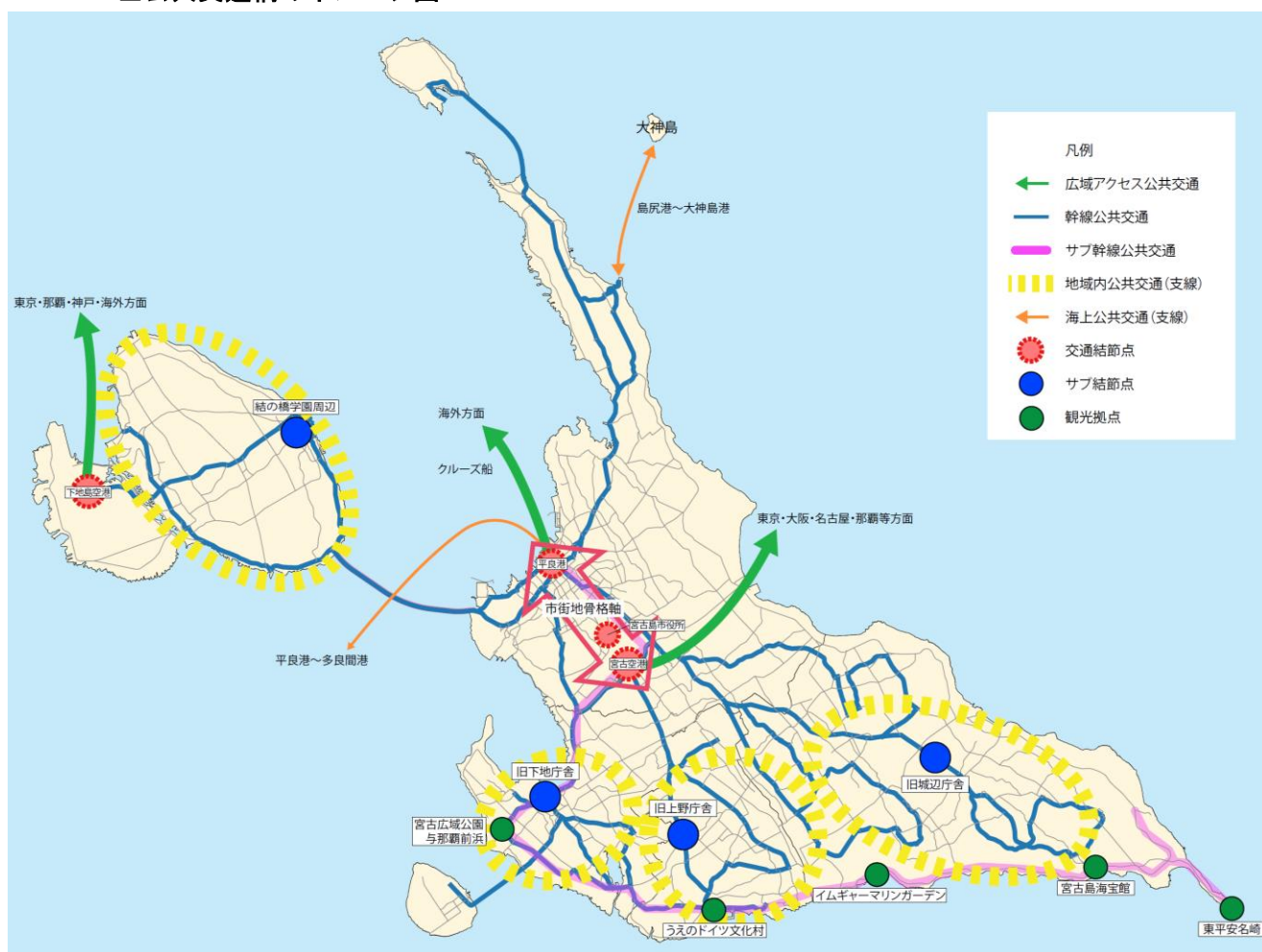
3) 交通結節点のあり方

効率的で効果的な地域公共交通網の構築を目指す上で、交通結節点は、各公共交通機関同士の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要がある。

交通結節点は、公共交通機関同士の乗継が可能な場所で、「宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）」の将来都市構造図で「都市拠点」や「広域交通・交流拠点」に位置付けられている「中心市街地（平良市街地及び市役所周辺地区）」と「宮古空港」、「下地島空港」、「平良港」とする。

また、これら交通結節点を補完する役割として「地域拠点」に位置付けられている「下地」、「上野」、「城辺」、「伊良部」をサブ拠点とする。

■公共交通網のイメージ図



(2) 幹線道路ネットワークのあり方

1) 宮古島市における道路のあり方

①効率的・効果的な幹線道路整備の促進及び交通の円滑化

宮古空港周辺における新たな拠点形成（大規模商業施設等の都市機能集積）などの計画が進められている一方で、下地島空港周辺の無秩序なリゾート開発が散見するなどまちづくりが大きく変化している。

これらまちづくりの変化に対応しつつ、地域経済の活性化や行政コストの削減などを図るよう、都市機能の集積によるコンパクト化を支えるネットワークの再構築が必要で、平良市街地と地域間を連絡する幹線道路や、平良市街地内の都市計画道路の未整備区間など幹線道路網の整備を促進し、交通の円滑化を図る。

②階層的な道路網の構築

各道路の機能を勘案し、「主要幹線道路」、「幹線道路」、「補助幹線道路」及び「地域道路」の4段階の階層的な道路網の構築を目指す。

③平良地域及び市役所周辺地区のネットワーク機能強化

平良地域及び市役所周辺地区は、行政サービス施設や商業・業務、観光などの各拠点の一体性や連携強化を高めるためのまちづくりの検討が進められており、ネットワーク機能の強化を目指す。

④人中心の道路空間形成

平良市街地内では、利用者の視点に立った歩行空間の充実を図るため、有機的な歩行者ネットワークの形成やユニバーサルデザインを取り入れた歩道整備を推進する。また、商店街が集積しているエリアについては、車中心からひと中心の空間へ転換を図るよう、ウォークブルな空間の形成を推進する。

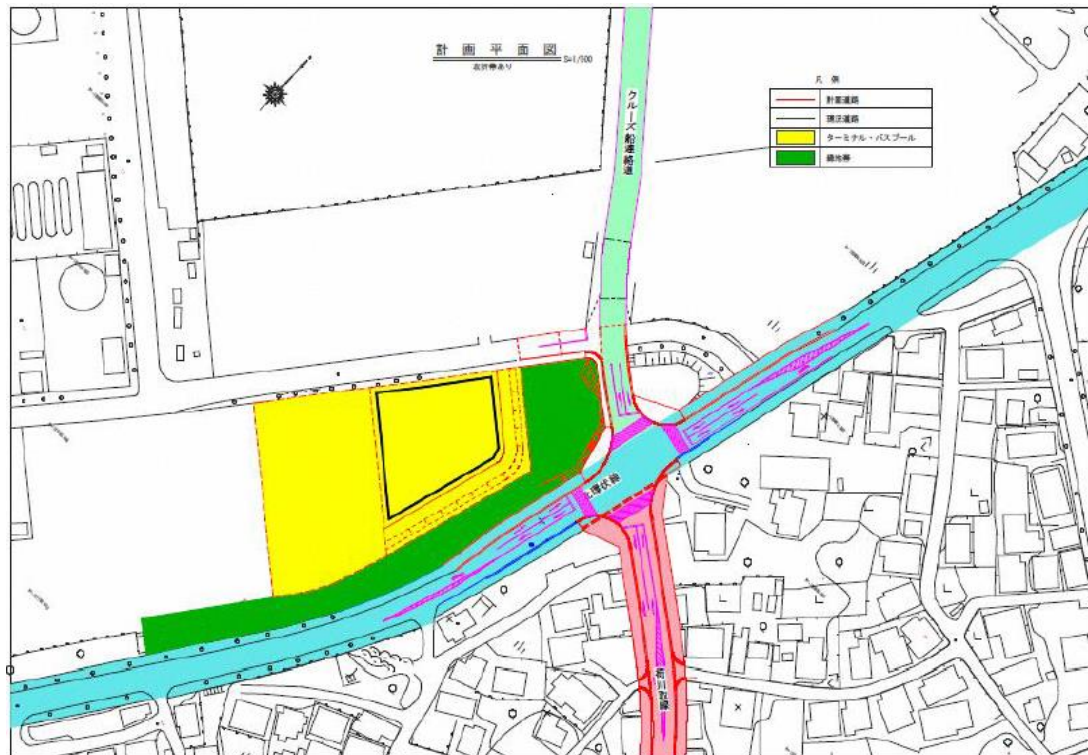
さらに、自転車道の整備による自転車の利用促進を図るよう、人中心の道路空間の再配分を図る。

⑤国際クルーズ拠点に対応した都市計画道路の見直し

国際クルーズ拠点の形成に伴うクルーズ船の寄港増加に対応し、整備された平良港は、これまで新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、外国クルーズ船入港がストップしていたものの、今後徐々に復活し、国内外からの観光需要の増加が見込まれている。

このため、平良市街地などで交通渋滞の発生が懸念される中で、需要増加に対応した都市計画道路の見直しにより、交通の円滑化を図る。

(参考) 平良港国際旅客船拠点形成計画(平成 29 年 12 月)での道路計画図



2) 道路ネットワーク形成の考え方

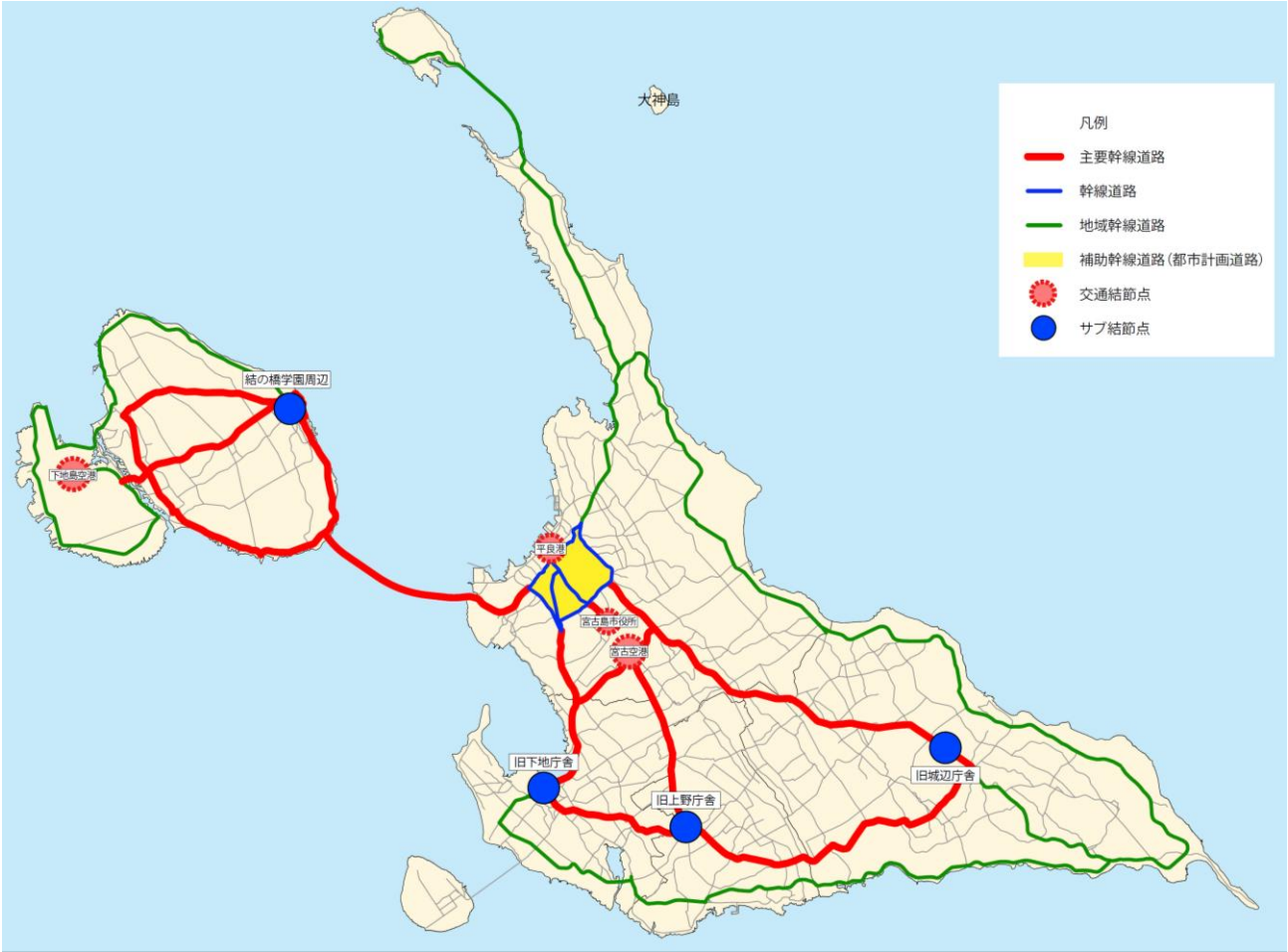
宮古島市における幹線道路ネットワークは都市計画道路の整備状況や「宮古島市都市計画マスタープラン(令和3年4月)」、「市役所周辺まちづくり基本構想(策定中)」での将来道路網図(位置付け)を踏まえ、道路の段階構成を考慮しつつ、次の考え方により取組むことを目指す。

- ①平良市街地と各拠点・地域を連絡する体系的・階層的な道路ネットワークの形成を目指す
- ②各道路の機能を勘案し、4段階の階層的な道路ネットワークの構築を目指す
- ③環状道路による交通経路の分散化を目指す
- ④平良地域及び市役所周辺地区の道路ネットワークの強化を目指す
※平良港～市役所間のネットワーク強化、市役所周辺の東西方向の検討(市街地骨格道路(構想))の位置付け変更
- ⑤バス等の公共交通機関との連携を支援し、人中心の道路づくりにつながるネットワークの構築を目指す

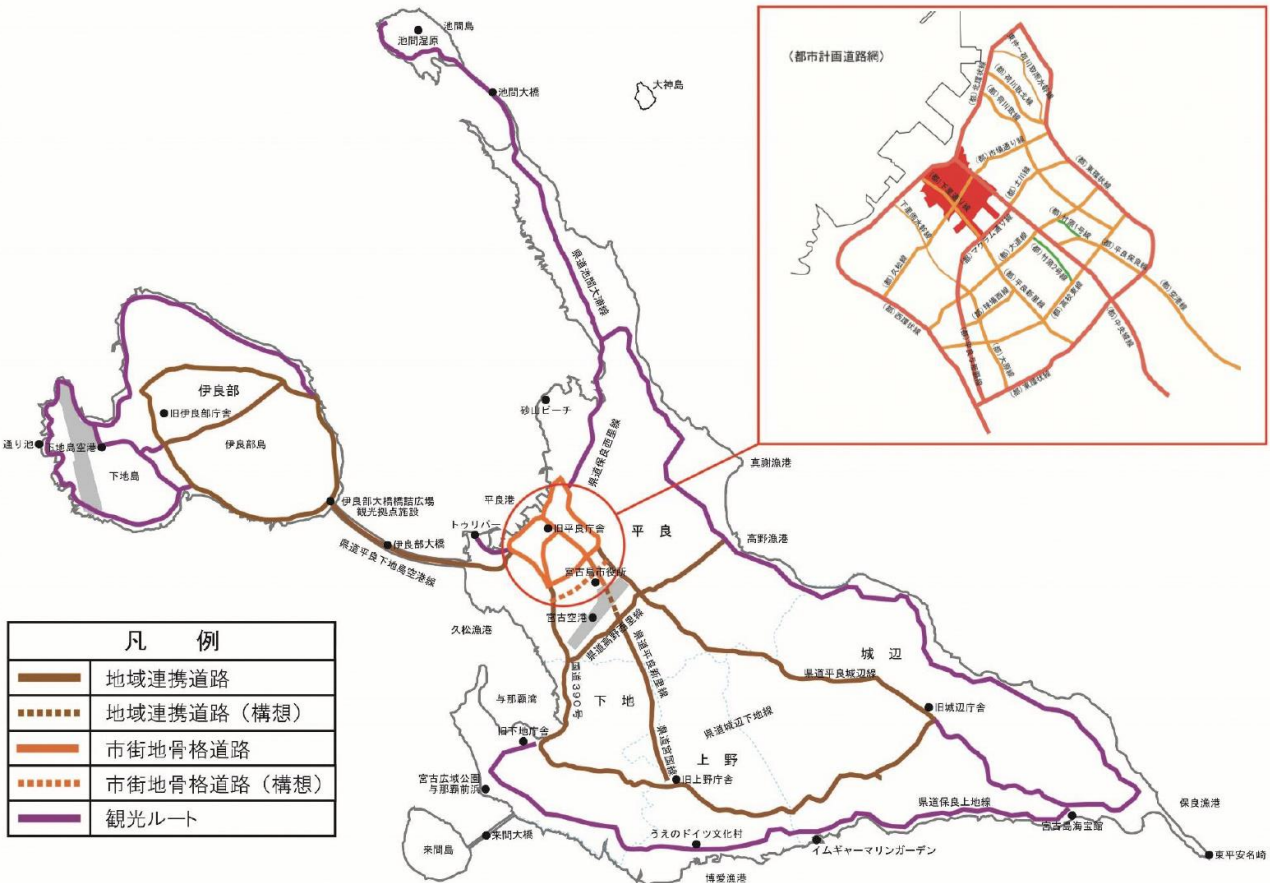
■幹線道路網の機能の位置付け

区分	機能・役割
主要幹線道路 (地域連携道路)	・環状道路に囲まれる平良市街地と下地、上野、城辺、伊良部といった地域間を連絡する幹線道路
幹線道路 (市街地骨格道路)	・都市軸を形成する幹線道路(中央縦線、平良与那覇線、マクラム通り線)や、市街地を取り囲む幹線道路(平良市街地環状線)
補助幹線道路	・市街地環状道路内の幹線道路を補完する道路(都市計画道路)
地域道路 (観光ルート)	・各地域や海岸線の観光拠点を結ぶ道路

■幹線道路網のイメージ図



(参考) 都市計画マスタープランでの将来道路網図



出典：宮古島市都市計画マスタープラン（令和3年4月）