

1 調査名称：宮古島市総合都市交通体系調査

2 調査主体：宮古島市

3 調査圏域：宮古島市全域

4 調査期間：令和3年6月～令和4年5月

5 調査概要：

本市は、新たに開庁した市役所を中心としたまちづくりの形成や空港周辺での新たな拠点の形成など都市構造が変化している。また、高齢化の進展により、高齢者が安心して移動できる環境整備と、国内外からのさらなる入域観光客の増加が見込まれる中で、移動手段の確保と交通面でのインフラ整備が課題となっている。

そこで、こうした社会情勢の把握をするべく実態調査を実施し、現状分析、課題について整理するとともに、長期的な展望を見据えつつ、将来的なまちづくりを支える指針となる都市交通マスタープランを策定する。

I 調査概要

1 調査名称

宮古島市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

序 調査の目的

1 都市交通に関わる現状把握

- 1－1 地域特性の整理
- 1－2 都市交通の現状把握
- 1－3 上位・関連計画の把握
- 1－4 宮古島市を取り巻く社会動向の把握

2 実態調査

- 2－1 レンタカー利用者調査
- 2－2 住民アンケート調査
- 2－3 事業者アンケート調査 57
- 2－4 地域別意見交換会

3 問題・課題の整理

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
- 4－2 望ましい都市交通体系のあり方

3 調査体制

委員会等は実施していないため、未記入

4 委員会名簿等：

上記の通り

II 調査成果

1 調査目的

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好況な観光産業を背景に、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。

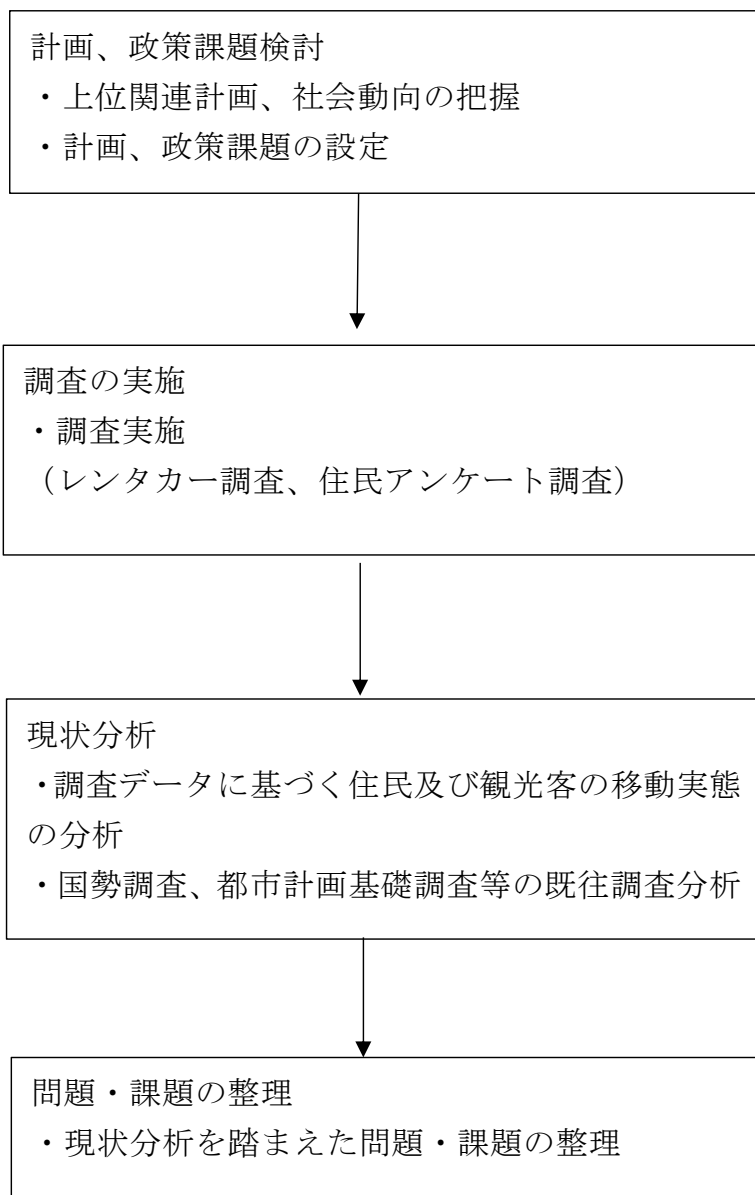
一方、下地島空港への国内線・国際線の就航、「国際旅客船拠点形成港湾(平良港)」の整備などにより国内外からのさらなる入域観光客数の増加が見込まれている。しかしながら、観光客が利用する二次交通は公共交通機関の脆弱さからレンタカー・タクシーが大半となっており、特にクルーズ船寄港中は、非常に大きな交通負荷が主要幹線道路へ集中することから、交通面における観光インフラの整備は喫緊の課題となっている。

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。

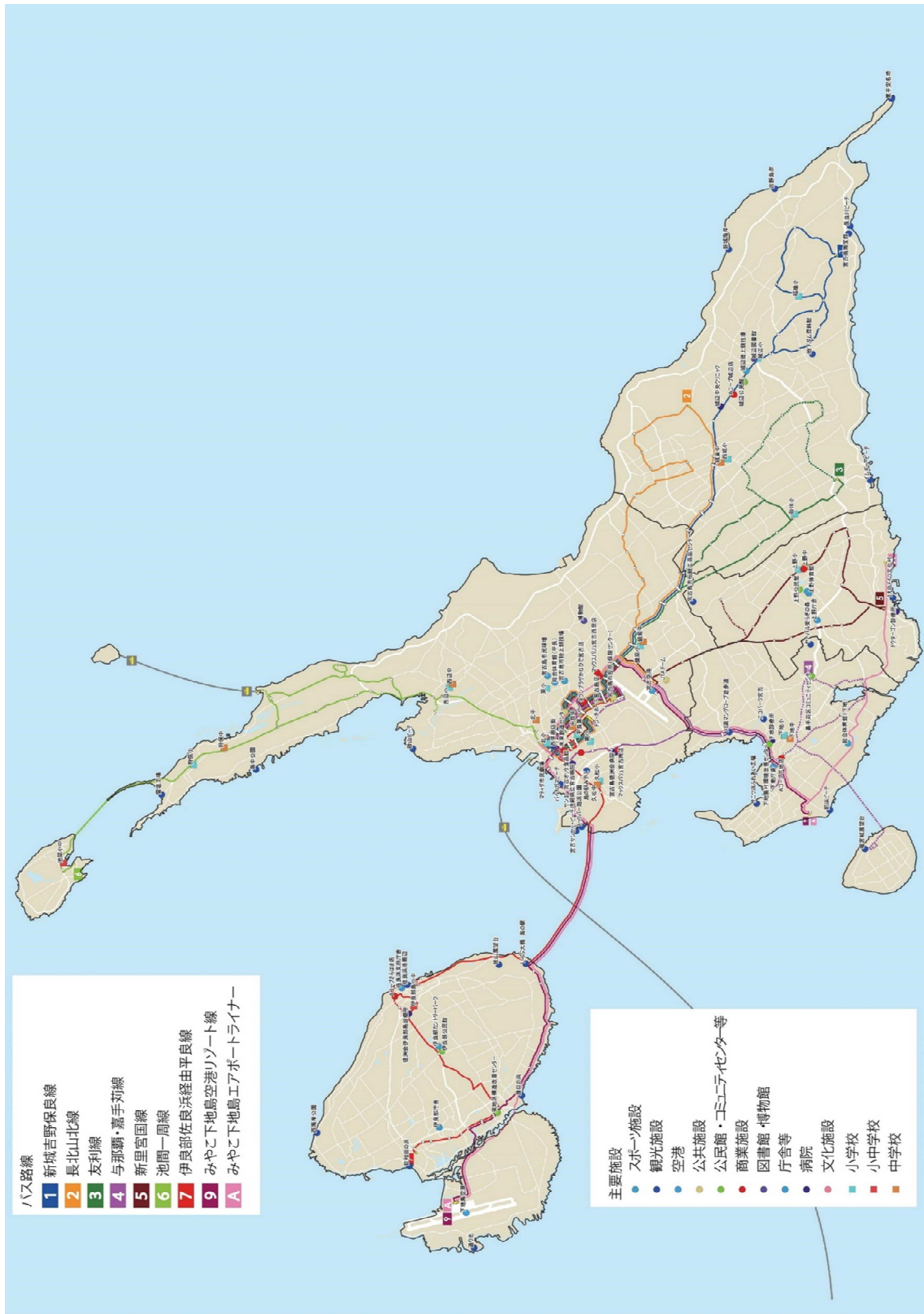
以上のような状況を踏まえつつ、新型コロナウイルス感染症の拡大などによる生活様式の変化や、「エコアイランド宮古島宣言」による地球温暖化対策への対応、中心市街地の活性化、さらには、世界的な取組みであるSDGs(持続可能な開発目標)達成に貢献できるとともに、ICTや自動運転などの新技術の急速な進展などこれらの動向を注視しながら、これまで以上により安全で円滑な交通体系の実現を図ることが必要である。

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。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) レンタカー利用者調査

(調査結果の概要)

- ・レンタカー店舗や観光施設等にて、レンタカー利用者へ調査を行った(男性 57%、女性 43%)。
- ・利用者の滞在日数は、2泊3日が最も多く(40.4%)、2泊～3泊が全体の7割を占め、利用者の旅行人数は、2人での旅行が最も多く(56.1%)、7人以上や一人旅の回答は少ない。
- ・利用者の宮古島市への旅行回数は、初めてが52.2%と圧倒的に多いが、5回以上のハードリピーターも14.0%を占めている。
- ・利用者の宿泊先は、市街地・平良地区44.7%や上野地区20.2%が多く、予定している訪問先は、3つの大橋や前浜ビーチ、渡口の浜などのビーチの他、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。
- ・レンタカーを選んだ理由は、「移動が楽だから」79.4%、「観光地やホテルに行くのに便利だから」39.9%が多く、レンタカーがないと回れないという意見も散見され、公共交通機関や周遊バスを望む意見が挙げられている。
- ・仮に空港やホテル・旅館、観光施設等を結ぶ公共交通が運行された場合、利用者の約8割が「条件が合えば利用したい」または「ぜひ利用したい」と回答しており、その際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%が多い。
- ・公共交通を利用しない理由としては、「レンタカーの方が自由に行きたいところに行けるから」(88.6%)が特に多く挙げられた。

(2) 住民アンケート調査

(調査結果の概要)

- ・無作為抽出の15歳以上市民295人から回答を得た。うち、自動車運転免許証保有率は88.1%、自動車保有は、自分専用74.9%、家族共用13.2%、持っていない10.5%となっている。
- ・通学・通勤、買い物、病院、公共施設の外出は、ほとんどが自分や家族の自動車での移動となっている。頻度は、通学・通勤「週5日以上」53.2%、買い物は「週に1～2日」41.4%、病院は月複数回通院の割合は極めて少なく、公共施設は「年に2～3日程度」69.2%が多い。
- ・外出する交通手段に「困ることがない」が83.1%となっているが、15～19歳、運転免許がない人、車を持っていない人では、困る割合が過半を超えて高くなっている。
- ・路線バスの利用は、「利用しない(89.2%)」が大部分を占め、利用しない主な理由は「自動車のほうが便利だから」82.1%、「バスに乗る習慣がないから」32.7%が多く、利用目的は買い物29.2%、公共施設利用20.8%、通勤と通院が各16.7%となっている。満足度に関しては、「運行本数」「運行時間帯」への満足度が他と比べてやや低くなっている。
- ・タクシーの利用は、「利用しない」46.4%、「年に2～3日程度」34.2%となっており、利用しない主な理由は「自動車のほうが便利だから」86.9%で、利用目的は「遊び・趣味・習い事」

- 39.5%が多く、満足度に関しては全体で満足度が3割を超えており、特に「利用のしやすさ」「車両の乗り心地」ではそれぞれ58.3%、54.6%と満足度が高くなっている。
- ・主要な目的地へ直接移動できる公共交通機関が運行された場合、「利用したいと思う(33.2%)」「利用しないと思う(35.9%)」は拮抗しており、行きたい施設は「空港・港」31.8%、「病院・診療所」23.3%、利用頻度は「年に2~3日程度(21.0%)」、利用時間帯は行きが午前9時~10時、帰りが午後5時~6時、利用料金は200円~300円が多く希望されている。
 - ・公共交通の今後の方向性としては、「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(33.9%)」が多く、財政負担は、「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%)」の意見が多い。
 - ・公共交通の利用促進には「バス停の待合環境の整備(36.3%)」「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。

(3) 事業者アンケート調査

【路線バス事業者】回答：4事業者

- ・利用者は朝夕の高校生、朝と昼過ぎの高齢者、宮古空港・下地島空港利用の観光客、池間島への観光客が多く、利用者からは市街地巡回路線・観光地のバス停不足、運行本数の不足、ノンステップバスの要望が挙げられている。
- ・街路樹の手入れ不足による道幅減少・見通しが悪い場所、路上駐車により足止めされる場所、大雨により冠水する場所、緩やかなカーブをレンタカー等が制限速度以上の速さで走行している場所などの、バス走行上の問題箇所がある。
- ・運営上の課題としては、乗務員の不足、乗務員の長時間労働、車両老朽化がある。
- ・ノンステップバス、バスロケーションシステム、WEB（携帯電話）でのリアルタイム運行情報案内（BUSGO）、全バス停でのQRコードによる宮古島全路線・時刻の運行情報案内、MIRAIR ID、割引運賃（学生・障害者・通勤）、一部区間のフリー乗降の導入を行い、利用促進・利便性向上を図っている。
- ・観光客目線での利便性のよい路線、「ループバス」のような基幹交通との連携強化が必要。

【タクシー事業者】回答：9事業者

- ・金・土曜日の市民や観光客の繁華街・飲食店、リゾート地行き、高齢者の通院・買い物、観光客の空港への利用が多い。利用者からは乗務員のマナー、稼働台数の不足が聞かれている。
- ・運営上の課題としては、運転手不足、運転手の高齢化、低賃金、収入の不安定さ、車両年式の古さ、配車システム更新費用の捻出困難がある。
- ・新たな公共交通（乗合タクシー、デマンド型交通）への参画意向は少ないが1社で検討中。
- ・行政への要望としては、西里通り道路拡張・観光地のトイレ、駐車場の整備、免許返納者へのタクシーチケット・助成券の発行、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、乗務員確保の機会創出が挙げられている。

【観光関連業者・宿泊業者・旅行者】回答：13事業者

- ・公共交通へは、空港やホテル行きのバス路線やバス停の充実を行ってほしい。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使いやすい公共交通を増やしてほしい。夕方以降の空港付近や旧市役所方面へのバス需要が多い。
- ・観光スポットの道順を示す標識を増やしてほしい。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行ってほしい。道路の草の清掃をしてほしい。
- ・タクシーに乗車した際、電子マネーが使える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、サービス力が低いと感じる。

【その他事業者】

○クルーズ船事業者（1事業者）

- ・運航、港湾のガイドラインと船内プロトコルのすり合わせや迅速な対応が課題である。インバウンドのメインは中国で、運航再開が決まれば、速いスピードで回復すると思われる。

○宮古島市商工会議所

- ・「ループバス」のような、車を使えない高齢者や学生などが利用しやすい公共交通環境を整えてほしい。近場の市内周遊ルートを低額で利用できる仕組みも必要だと思われる。
- ・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検討してほしい。

○スーパー事業者（1事業者）

- ・レンタカーでの家族連れも目立つ。地域の活性化につながる人の流れを工夫してほしい。

○病院（2事業者）

- ・自家用車、病院の送迎バス利用が多い。バスの本数が少なく、病院とバス停が離れており、本数の増加、循環バスの運行、循環バスのバス停設置を行ってほしい。

(4) 地域別意見交換会

【上野地域】参加：8人

- ・車不保持者は社協・家族の送迎、巡回店舗サービス、代行のサービスを利用している。
- ・バスは、移住者や観光客は使うが、学生を含め（9割が送迎）利用者は少ない。
- ・今後の公共交通には、集落を通るデマンドバス、ループバスの支線、目的地への専用バス（乗合いマイクロバス）、各集落内を廻るコミュニティバスが考えられる。高齢者はスマホが分からないのでアクセス方法に配慮してほしい。
- ・免許がなくとも乗れる交通手段がほしい。シルバーカーが利用しやすい道路、電気キックボード用の道路の整備も必要。

【下地地域】参加：13人

- ・車不保持者の買い物は、家族の送迎、JAの移動販売車を利用しているが、高齢化により頼めなくなり不安だ。定期的に訪問してくれるサービスがあるとよい。
- ・バスは便数が少ないので乗らない。情報も分かりづらい。タクシーには乗る。外国人はバス・自転車での移動が多い。
- ・国道のバス停は事故の危険性があるので、部落内に設置する方がよい。
- ・自家用車、自転車での移動では、歩道の駐車、雑草・樹木の種、街路樹による死角・カーブミラーの遮蔽、農道の停止線の欠如、観光客の運転マナーが問題である。
- ・今後の公共交通では、クルーズ船来島時はタクシーが使えないのでバスが必要。

【城辺地域】参加：15人

- ・困ることは、駐車場が狭いこと、病院と薬局間の移動。
- ・買物頼める人がいない、免許を返納した場合の買い物等の移動手段がない、公共施設等も市街地に集中しているので困るなどの不安がある。
- ・停留所の環境がよくない、病院への便数が少ない
- ・今後の公共交通には、バス停増設、本数増便、路線の充実（平良市街・病院を含む循環ルート）、時刻表・乗り継ぎ案内の分かりやすい表示
- ・音声表示、運賃の低額化、高齢者向けの定期バスや、公民館をバス停にしたデマンドバス、コミュニティバスが考えられる。
- ・シニアカーが利用しやすい道路（専用道路）があるとよい。
- ・移動できない人に対して、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、自治会ごとの地域の乗り合いの仕組みづくり。

【平良地域（市街地）】参加：10人

- ・バスやタクシーが少ない、バスの乗り方が分かりにくい、どの交通機関を使えばいいか分からない、タクシーが捕まらない、市街地内スーパーの駐車場不足している、の課題がある。
- ・道路環境の課題としては、夕方の帰宅ラッシュ渋滞、道路補修、交通標識の整備
- ・今後の公共交通には、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、が考えられる。高齢者も使いやすいことが大切。無人運転になれば多くの問題が解決か。
- ・公共交通の予約システムは、高齢者は電話予約がよいが、バスシステム（アプリ）、デマンド交通（糸満事例）の導入が考えられる。
- ・レンタサイクル、シェアサイクル、カーシェアのシェアサービスの普及を検討すべき。電動自転車やパークアンドライドの導入、旧校舎や空港周辺にステーションの設置が考えられる。
- ・介護タクシー、24時間バスの導入や、バス均一料金（バス宮古島内250円、1日乗車放題500円（例：ハワイのTHE BUS））が考えられる。

【平良地域（郊外部）】参加：10人

- ・車不保持者は、身近な人（兄弟・親戚）の送迎、病院の送迎車を利用しているが、病院から薬局への移動、買い物時の荷物の運搬、高齢者はスマホがないから代行が頼めないことに困っている。
- ・今後の公共交通には、市街地までの利便性向上を図ってほしい。
- ・また、市街地内での移動では、市街地内の移動を楽にするバス（コミュニティバス等）、中心市街地周遊バス、フリー乗降バスの導入、バスの小型化、バス停の増設が考えられ、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。
- ・タクシーは、タクシー券の発行や行政の何割か負担により料金の負担軽減を図ってほしい。
- ・電気自動車を活用しエコで安いサービス提供をしてほしい
- ・交通弱者に対し、交通弱者のチケットなど、無料または定額等の、行きたい目的地に直接行けるサービスを提供してほしい。
- ・池間島の観光客の移動に、キックボードの活用を進めてはどうか。

【伊良部地域】参加：8人

- ・時間、店舗指定の買物専用バスを利用している。地域の出張所はなくさないでほしい。
- ・移動手段として、バス、海上タクシー、タクシーの相乗りがあるが、人口減少、高齢化で送迎者がいなくなるのが課題であり、地域の交流がなくなってくると問題。
- ・宮古本島（平良）のバス停を増やしてほしい、
- ・位置をもっと目的地に合わせてほしい、バスの本数を増やしてほしい。
- ・スマホを使える人は増えていくから予約制も可能ではないか。
- ・今後の公共交通へ向けて、平良市街地への接続改善策として、平良市街行きの本数を増設（30分に1本程度）、市街地内はオンデマンドバス、コミュニティバス、ループバス、相乗りタクシー等により、買い物、病院等細かい目的地をカバー（10分に1本程度）が考えられ、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としては、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）での充実が考えられる。

問題・課題

- ・都市構造の変化に対応すべく、市街地や郊外との公共交通機関の役割分担を明確化し、市民や観光客の移動手段として、効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの再編が必要である。
- ・市民から新たな地域交通手段としてコミュニティバスやデマンドバスを求める意見が挙がっており、地域ニーズに応じた移動手段の確保について検討する必要がある。
- ・観光客の移動手段の大半は、レンタカー利用となっており、公共交通の意向が弱いため、ICTの活用など、レンタカー利用からの転換の可能性を模索する必要がある。
- ・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、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。
- ・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

る中での地域間連携強化や地域活性化を支援する幹線道路ネットワークの検証が必要である。

施策展開の方向性

まちづくりの変化に対応しつつ、地域経済の活性化や都市機能の集積によるコンパクト化を支える市街地と地域間を連結、連携する幹線道路や、都市計画道路の未整備区間などの幹線道路の整備を促進し、交通の円滑化を図る。また、交通需要の変化に応じて、デマンドバス、レンタサイクルなど多様な移動手段の確保と交通結節点の機能強化を図り、乗り継ぎ利便性向上や地域拠点としての機能性構築を目指す。

郊外部からでも、アクセスが容易となる公共交通ネットワークの構築を目指し、地域との連携を強めたグリーンスローモビリティや自動運転などの導入、路線バスの地域公共交通の手段を検討する。