（様式－１　表紙）

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４年 10 月～令和６年１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。

６　その他特筆事項

携帯電話位置情報の活用

目　的　：市民及び観光客の島内の移動実態について、対象施設相互の関連性を捉える。

種　類　：携帯電話位置情報（KDDI）

分析方法：市民生活における移動実態把握

・Ｒ３と Ｒ４での時点比較を行い、どのあたりから対象施設に多く集まっているのか（利用における影響範囲）を把握する。

・現在の公共交通が担うべきクルマを運転できない世代、高齢者が多いのかどうか年齢層の把握をする。

観光客における移動実態把握

・観光客（宿泊者）の移動実態を把握するため、主な宿泊地と主要な観光施設の回遊状況（施設間移動）を把握し、2 時点比較を行う。

（様式－２ａ　調査概要）

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

１　都市交通マスタープランの概要
　１―１　策定の背景と目的
　１―２　都市交通マスタープランの位置づけ
　１―３　計画の目標年次
　１―４　計画の対象区域

２　本市の現状
　２－１　地域特性の整理
　２－２　都市交通の現況
　２－３　上位・関連計画
　２－４　本市を取り巻く社会動向の把握
　２－５　実態調査の結果（概要）
　２－６　将来交通需要の展望
　２－７　問題・課題の整理

３　都市交通体系の基本方針
　３－１　基本理念
　３－２　基本方針
　３－３　都市交通体系の将来像

４　都市交通体系における主な施策・取組
　４－１　幹線道路ネットワークの構築に関する施策
　４－２　公共交通ネットワークの構築に関する施策
　４－３　環境負荷低減（エコアイランド）や交通事故が起きにくい交通環境の実現に関する施策

５　実現化方策
　５－１　推進に向けて
　５－２　計画の進行管理

（様式－２ｂ　調査概要）

３　調査体制

宮古島市総合都市交通検討委員会
（委員長：琉球大学准教授　神谷　大介）

事務局（宮古島市建設部　都市計画課都市企画係）

４　委員会名簿等：

区分	氏名	所属など	備考
学識有識者	神谷　大介	琉球大学　工学部　准教授	
関係行政機関	古謝　昌彦	内閣府沖縄総合事務局運輸部 陸上交通課　課長	
	村上　隼	内閣府沖縄総合事務局　運輸部企画室 室長	
	久場　兼治	内閣府沖縄総合事務局　開発建設部 建設産業・地方整備課　課長	
	上原　正也	宮古土木事務所　所長	
	石川　光司	沖縄県宮古島警察署 交通課　課長	
関係団体	新里　哲	合資会社共和バス 代表社員	
	砂川　能樹	株式会社八千代バス 代表取締役	
	豊見山　忠朗	協栄バス合資会社 代表社員	
	森　良知	中央交通株式会社 代表取締役	
	下地　隆之	宮古タクシー事業協同組合 会長	
	平野　敦士	下地島エアポートマネジメント株式会社 常務取締役	
	中村　雅弘	社会福祉協議会 会長	第１回･第２回
	野原　勝		第３回

	平山　茂治	一般社団法人　宮古島観光協会 専務理事	
	根路銘　康文	宮古商工会議所 会頭	
	上原　正行	宮古島市老人クラブ連合会 会長	
	上地　庸一	PTA 連合会　会長	
宮古島市	川平　陽一	宮古島市　建設部長	
	久貝　順一	宮古島市　企画政策部長	
	砂川　朗	宮古島市　観光商工スポーツ部長	
	松堂　英彦	宮古島市　福祉部長	
	砂川　勤	宮古島市　教育部長	

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。

そのため、長期的な展望を見据えつつ、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、総合的な都市交通施策を進めるための指針を定めることを目的とする。

2　調査フロー

調査体系の検討及び実施
・上位関連計画、社会動向の把握
・計画、政策課題の設定

↓

追加分析
・自動車交通量調査
・観光流動調査
（携帯電話位置情報データによる分析）

↓

将来交通予測
・将来シナリオの設定

↓

都市交通体系整備の方針及び施策対策体系の検討
・都市交通体系整備の基本方針の検討
・各交通施策の検討
・PDCA サイクルによる推進体制、評価
方法及びスケジュール等の検討

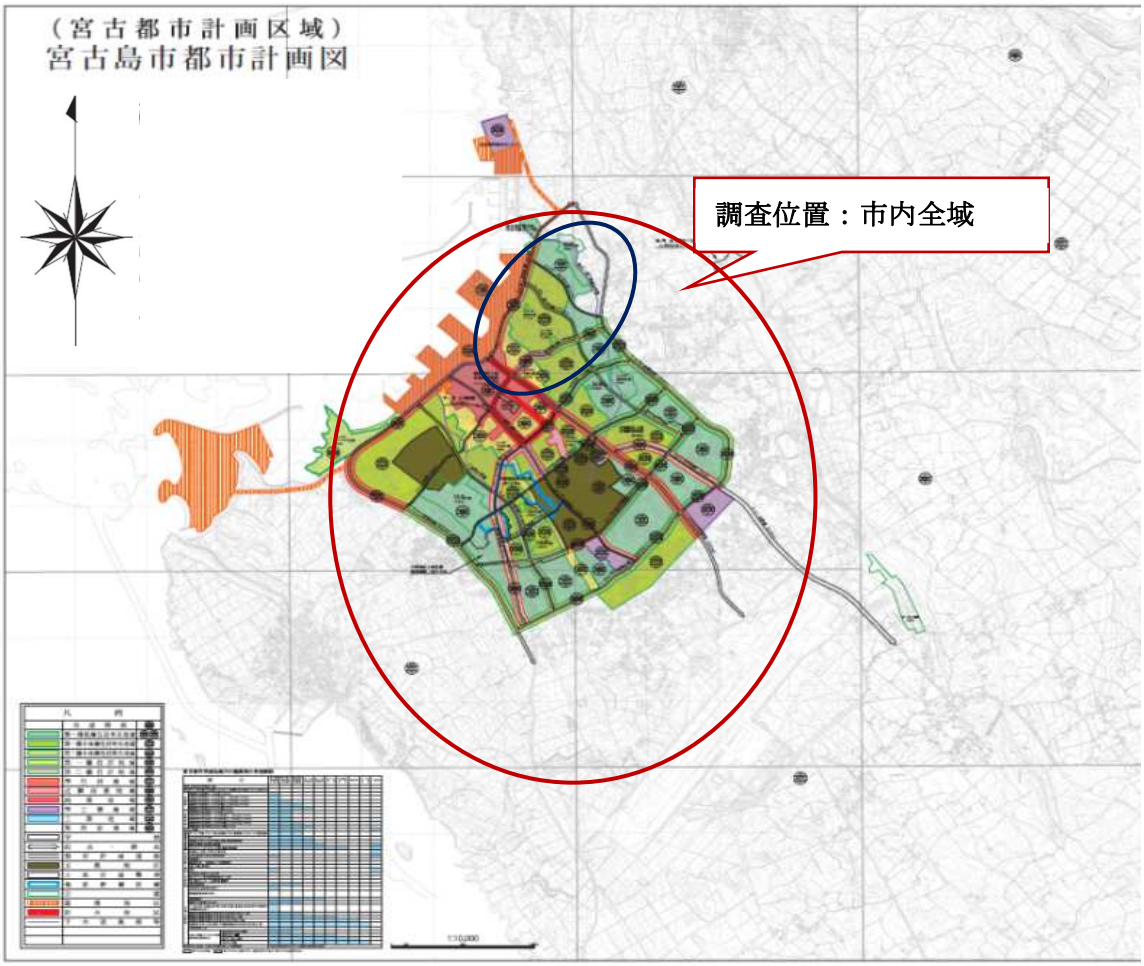
↓

パブリックコメントの実施支援

↓

都市交通マスタープランの策定

３　調査圏域図



４　調査成果

【調査体系の検討及び実施】

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

問題・課題の整理

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
② 新たな地域公共交通手段の導入による移動手段の確保
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
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
⑤ 観光客の回遊性向上と安全な交通環境の確保
⑥ 地域や輸送資源との連携・活用による移動手段の提供
⑦ 多様な主体の連携による持続可能性の確保
⑧ 国際クルーズ拠点形成や市役所周辺まちづくりなど
　需要に対応した幹線道路ネットワークの再編

【追加分析】

（１）自動車交通量調査

<table>
<tr><td>調査目的</td><td>主に平良地域内の主要交差点を対象に、各流入部別・方向別・時間別・車種別の自動車交通量調査を実施する。</td></tr>
<tr><td>調査日時</td><td>平日：令和４年 12 月６日（火） ７日(水)
休日：令和４年 12 月３日（土） ４日(日)
時間帯：７時～19 時（連続 12 時間調査）</td></tr>
<tr><td>調査内容</td><td>調査対象交差点において、流入部別に方向別・時間別・車種別の交通量を観測する。
観測時間：７時 00 分から 19 時 00 分まで
観測区分：下表に示す車種分類区分に従い３分類で実施する。
観測単位：60 分単位
（車種分類表）
<table>
<tr><th>観測区分</th><th>車種分類</th><th>分類番号</th><th>備考</th></tr>
<tr><td rowspan="2">小型車類</td><td>小型乗用車</td><td>3.5.7</td><td></td></tr>
<tr><td>小型貨物車</td><td>4.6</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">大型車類</td><td>大型乗用車</td><td>2</td><td></td></tr>
<tr><td>大型貨物車</td><td>0.1.9</td><td></td></tr>
<tr><td>二輪車</td><td>バイク</td><td></td><td>原付含む</td></tr>
</table>
沖縄　⑤００
あ　１２－３４
※8ナンバー車両が形状により類似車種へ分類する。</td></tr>
</table>

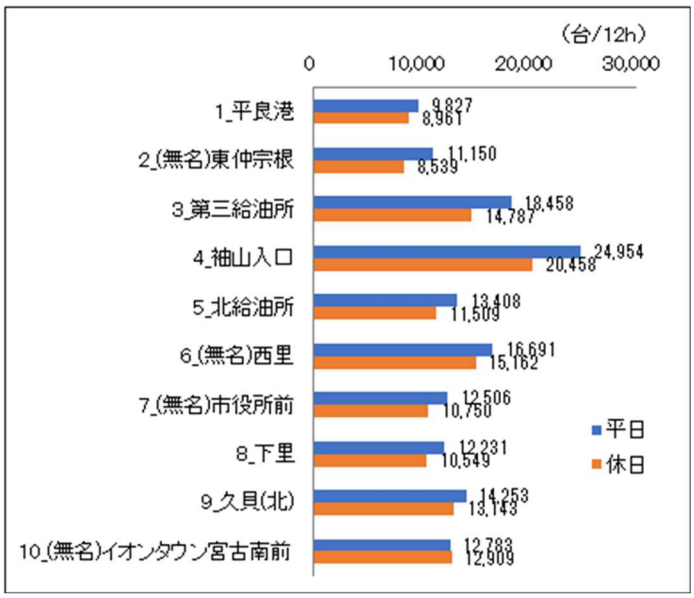
【地点別交通量】

・地点別の総流入交通量をみると、ほぼ全箇所で平日のほうが休日よりも、交差点総流入交通量は多くなっている。特に第三給油所と袖山入口では約 4,000 台多くなっている。

・これは、当該交差点が平良から宮古空港への幹線道路である平良城辺線（県道 78 号線）上の地点であり、袖山入口には大規模商業施設（ドン・キホーテ）が取り付いていることが交通量の増加の一要因となっていると考えられる。

・なお、イオンタウン宮古南前は、大規模商業施設（イオンタウン宮古南）の近隣であることから、若干ではあるが休日の総流入交通量が多くなっていると考えられる。

■平休別・地点別総交通量



【断面交通量】

・交通量的には、本調査の対象路線は４種１級～４種２級道路と考えられる。

・２車線道路の設計基準交通量は約 10,000 台／日、４車線道路以上だと、１車線あたり 10,000 台／日が目安となる。平成 27 年道路交通センサスより、付近の昼夜率を見ると、約 1.2 であることから、12 時間交通に換算すると、2 車線道路の設計基準交通量は約 8,000 台／日、４車線道路以上だと、１車線あたり 8,000 台／日が目安となる。

・以上を勘案すると、⑨久貝北―⑩イオンタウン宮古南前の国道 390 号、③第三給油所―⑥西里東―⑩イオンタウン宮古南の南北道路、④袖山入口―⑦市役所前の南北道路②東仲宗根－③第三給油所の東西道路などは、割合飽和状態に近いと考えられる。

・③第三給油所―④袖山入口は、断面交通量は多いが 4 車線道路であり、問題ない。

【交通流動】

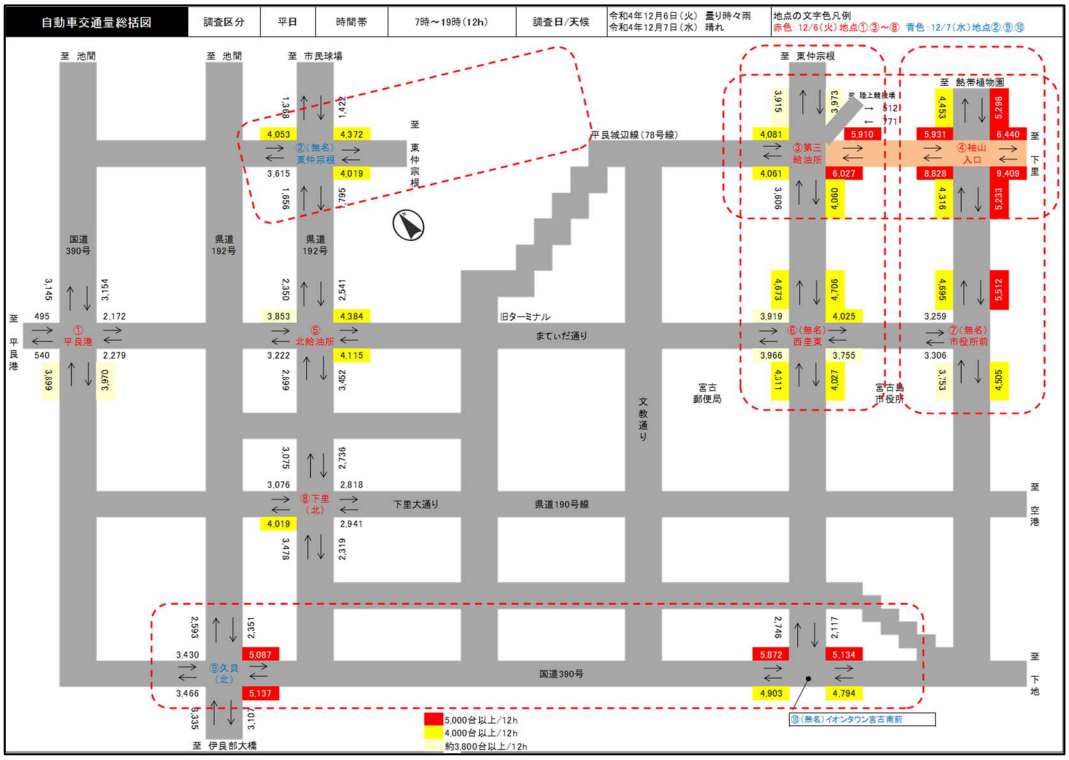
・交通流動としては、東西方向の（都）中央縦線（平良港～市役所・空港方向）が比較的多く、特に③第三給油所―④袖山入口、⑨久貝北―⑩イオンタウン宮古南前が多い。また④袖山入口―⑦市役所前も多くなっている。

【交通流動からみた都市構造の現状】

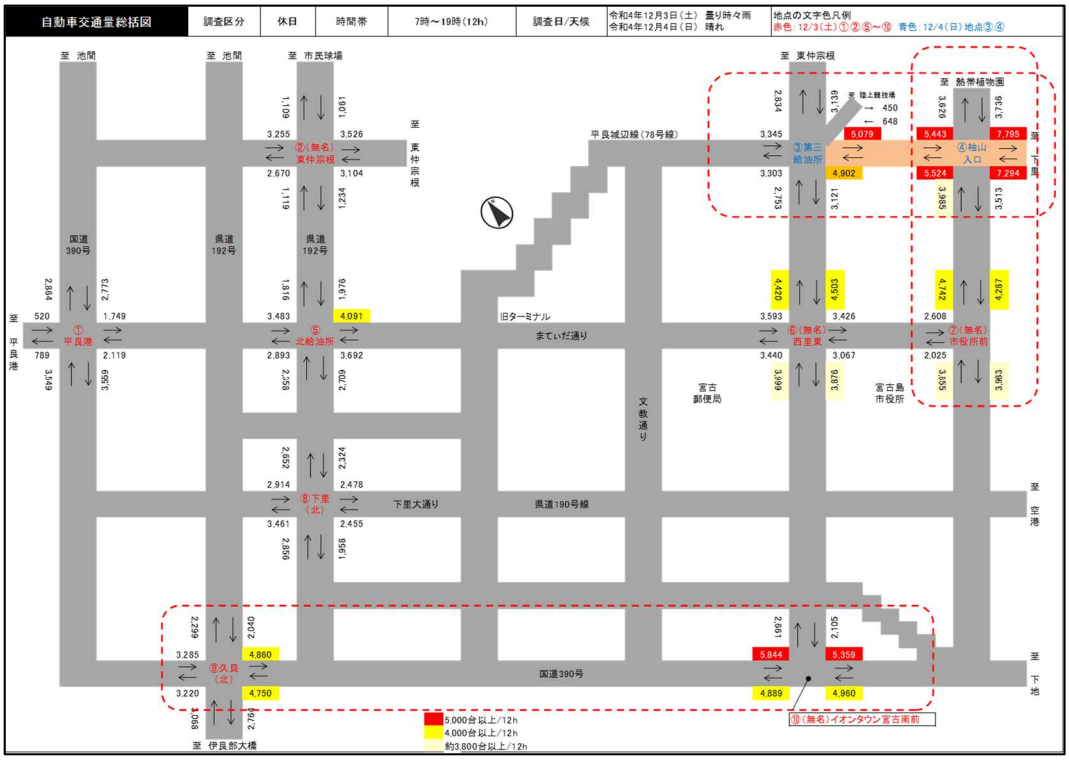
・交通需要は、平日・休日ともに、中心市街地よりもその外郭部、特に宮古島市役所、宮古空港方面が多くなっている。

・都市構造的にも、都市機能の需要が中心部から宮古島市役所、宮古空港方面など東部の新市街地方面へと進展してきているといえる。

■総括図（平日）



■総括図（休日）



※グレーの道路は２車線道路、オレンジの道路は４車線道路

（２） 観光流動調査（携帯電話位置情報データによる分析）

① 市民生活における移動実態把握

市民生活における島内の移動実態について、対象施設の来訪者の居住地を把握することにより、施設の影響範囲の傾向をとらえる。

時点： ○コロナ禍（緊急事態措置あり）：令和３年８月 ○コロナ禍（緊急事態措置なし）：令和４年８月
対象とする場所： 中心市街地、生活関連施設（官公庁、病院、主な商業施設）、交通施設

【中心市街地】

・緊急事態措置があった令和３年と比べ、緊急事態措置がない令和４年時には、利用者の範囲が拡大している。

・利用している時間帯は、緊急事態措置があった令和３年では、日中の 17 時台までの時間帯の利用が多かったが、令和４年には、19 時から 21 時の利用が多くなっており、飲食店の利用者が増えていることが推測できる。

・利用者の年代としては、緊急事態措置があった令和３年では、50 代、70 歳以上の割合が高かったが、令和４年では、30 代の割合が高くなっている。

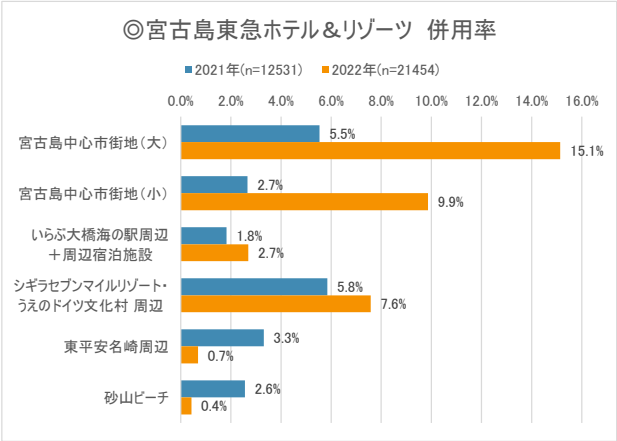
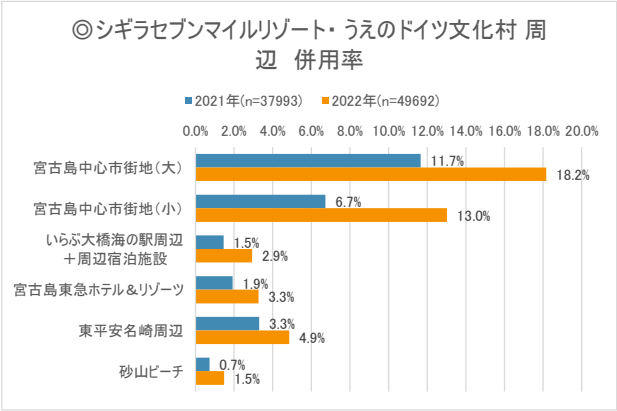
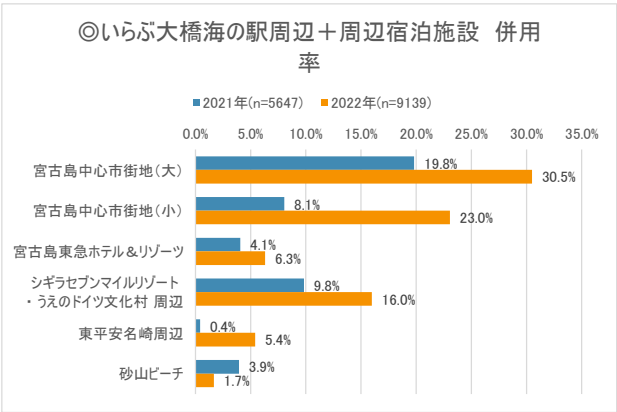
【官公庁】
・市役所・図書館については、広範囲からの利用者がみられる。
・利用時間帯、利用者の年代については、10 時～11 時 30 分、14 時～15 時の利用が多く、50 代の利用が多い。
・市立図書館については、緊急事態措置があった令和３年では、午前中の利用が多かったのに対し、緊急事態措置がない令和４年では、午前中に加え、14 時～15 時の利用が多くなっている。
・図書館利用者の年代としては、30 代の利用者が最も多く、緊急事態措置があった令和３年では、40 代・60 代の割合が高かったが、令和４年では、70 歳以上の割合が高くなっている。緊急事態措置があった令和３年と比べ、緊急事態措置がない令和４年時には、利用者の範囲が拡大している。
【病院】
・病院については、広範囲からの利用者がみられる。
・利用時間帯は、午前中に利用が多く、おおむね９時から 11 時 30 分の利用が多くなっている。
【主な商業施設（大規模）】
・主な商業施設については、広範囲からの利用者がみられる。
・利用時間は、いずれも午前中の 10 時～12 時、午後は 14 時～17 時頃までが多い。
・中心市街地に位置するサンエーショッピングタウン宮古、タウンプラザかねひで、あたらす市場で、60 代以上の高齢者の利用が多くなっており、市役所周辺に位置するサンエー宮古島シティ、ドン・キホーテ周辺は、30 代の利用が多くなっている。
【商業施設（各地域）】
・商業施設（各地域）については、生鮮食品を扱い各地域にあるＡコープを対象としているが、施設周辺地域の利用者が多くなっている。
・利用時間は、いずれも 11 時～12 時の昼時が多くなっている。
・利用者の年代は、いずれの地域も 60 代以上の高齢者の利用が多くなっている。
【交通施設】
・交通施設については、広範囲からの利用者がみられる。
・利用時間は、緊急事態措置があった令和３年は、午前 10 時 30 分～12 時と 14 時以降が多くなっていたが、緊急事態措置がない令和４年では、午後の利用（～17 時まで）が増えている。
・利用者の年代は、40 代が多くなっている。

②　観光客における移動実態把握

観光客の島内の移動実態について、対象施設相互の関連性をとらえる。

時点： ○コロナ禍（緊急事態措置あり）：令和３年８月 ○コロナ禍（緊急事態措置なし）：令和４年８月
対象とする場所： ループバスの停留所周辺及びループバスのルート沿線以外（伊良部地域）の大規模宿泊地（ホテル）と、主な観光スポットなど（６か所まで）

分析内容

	・宮古島東急ホテル＆リゾーツと併用が多い施設は、緊急事態措置があった 2021 年では、近隣のシギラセブンマイルリゾート・うえのドイツ文化村周辺が最も多く、次いで中心市街地が多くなっている。 ・緊急事態措置がない 2022 年では、市街地が大幅に増加しており、東平安名崎周辺、砂山ビーチは減少している。 （来訪者概数 2021：約 1.2 万人/ 2022：約 2.1 万人）
	・シギラセブンマイルリゾート・うえのドイツ文化村周辺と併用が多い施設は、緊急事態措置があった 2021 年、緊急事態措置がない 2022 年ともに、中心市街地が多くなっている。 ・緊急事態措置があった 2021 年、緊急事態措置がない 2022 年で、中心市街地の併用する割合が高くなっているが、傾向としては、大きく変化していない。 （来訪者概数 2021：約 3.7 万人/ 2022：約 4.9 万人）
	・いらぶ大橋海の駅周辺＋周辺宿泊施設と併用が多い施設は、緊急事態措置があった 2021 年、緊急事態措置がない 2022 年ともに、中心市街地が多くなっている。 ・緊急事態措置があった 2021 年、緊急事態措置がない 2022 年で、中心市街地の併用する割合が高く 30%を超えている。また、宮古島東急ホテル＆リゾーツ、シギラセブンマイルリゾート・うえのドイツ文化村周辺、東平安名崎周辺の併用が増加しており、砂山ビーチは減少している。 （来訪者概数 2021：約 5.6 千人/ 2022：約 9.1 千人）

（調査結果の概要）

・いずれも中心市街地の併用が多くなっている。また、南岸地域の施設間の併用も多い傾向がある。

【将来交通予測】

将来交通需要の展望

市街地と郊外部、伊良部の関係を見ると、台数は増加傾向にありますが、市街地内 OD は全体の 58%程度となっており減少傾向にあります。一方、郊外間 OD は、増加傾向にあります。市街地・伊良部間は、増加傾向にあります。

	市街地内	郊外間	市街地⇒郊外 郊外⇒市街地	市街地 ⇔伊良部
現況： H27（2015）OD	63,771 台 （58.5%）	20,171 台 （18.5%）	12,579 台（11.5%） 12,572 台（11.5%）	3,486 台 （2.9%）
将来： 中間年次_2030（R12）OD	70,422 台 （58.4%）	22,432 台 （18.6%）	13,912 台（11.5%） 13,904 台（11.5%）	3,854 台 （3.2%）
将来： 目標年次_2040（R22）OD	74,087 台 （58.1%）	24,223 台 （19.0%）	14,653 台（11.5%） 14,661 台（11.5%）	4,058 台 （3.4%）

将来シナリオの設定

新型コロナウイルス感染症拡大による影響

入域観光客に関しては、運休・減便等により短期的には新型コロナウイルスの影響を受けていますが、回復する時期（各交通の再開）を見極める必要があるものの、中長期的な予測はあまり変わらないと想定されます。

（航空交通）

想定シナリオ：新型コロナウイルスの影響前まで回復。さらに、下地島空港では、国際線などが新規に就航する。

⇒短期的には、感染症拡大前の水準を目指す。

⇒特に下地島空港における国際線やプライベートジェット機等の受入強化に取組む。（新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画）

⇒生活を支える路線として、路線の確保、維持及び改善を図る。

（海上交通）

想定シナリオ：新型コロナウイルスの影響前まで回復。さらに、平良港における国際クルーズ船の寄港が増える。

⇒短期的には、感染症拡大前の水準を目指す。

⇒平良港の大型クルーズ船の岸壁の整備、平良港旅客受け入れ施設（ＣＩＱ）の供用開始により、インバウンド需要の増加を目指す。

⇒生活を支える路線として、路線の確保、維持及び改善を図る。

（陸上交通）

想定シナリオ①：入域観光客が回復しない。

⇒当面、増加が見込まれる交通、都市構造の変化による交通流の変化への対応を図る。

⇒少子高齢社会の本格到来を受けて、年齢構成や地域ごとの特性の違いを踏まえた取組を図る。

想定シナリオ②：航空交通・海上交通による入域観光客が増加。

⇒航空交通及び海上交通の動向に注視するとともに、想定される入域観光客数の増加に対する交通結節点における二次交通の充実など、市民・観光客の円滑な移動を支える交通体系を実現する交通手段の提供を目指す。

【都市交通体系整備の方針及び施策対策体系の検討】

都市交通体系整備の基本方針の検討

基本理念

住民にも 観光客にも 環境にも やさしい交通体系の構築

～「持続可能な島づくり」の実現に向けて～

基本方針①　　市民や観光客の移動を支える効果的な道路交通ネットワークの実現

基本方針②　　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

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

基本方針④　　環境負荷低減（エコアイランド）や交通事故が起きにくい交通環境の実現

各交通施策の検討

施策１　～幹線道路ネットワークの構築～

【主な取り組み】

○　道路整備による交通の円滑化　○**人中心の道路空間形成**　○観光ルートの美化活動の促進等

施策２　～公共交通ネットワークの構築～

【主な取り組み】

○　**交通結節点やサブ結節点の機能強化**　○**郊外部での新たな地域交通手段の提供**等

施策３　～環境負荷低減（エコアイランド）や交通事故が起きにくい交通環境の実現～

【主な取り組み】

○　**「バスの乗り方教室」の実施**　○通学路等における交通安全対策等

PDCA サイクルによる推進体制、評価方法及びスケジュール等の検討

基本方針①：
市民や観光客の移動を支える効果的な道路交通ネットワークの実現

に関する目標値

【評価指標①】道路改良率

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・観光客にとって、快適で利便性のある道路整備と効率的な維持管理に取り組みます。（第２次総合計画より）

令和２年度	令和 12 年度
65.4 ％	65.6 ％

基本方針②：
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

に関する目標値

【評価指標②】「市内路線バスの利用実績（人）」

各種公共交通施策の実施により、利用しやすい公共交通ネットワークの実現により、路線バスの利用者数の増加を目指します。

令和３年度	令和 12 年度
144 千 人	162 千 人

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

に関する目標値

【評価指標③】利便性向上に資する新たなバス路線の設置

市民・観光客などすべての利用者の利便性向上に向けた交通ネットワークの形成に取り組みます。（第２次総合計画より）

令和２年度	令和 12 年度
０ 路線	１ 路線

基本方針④：
環境負荷低減（エコアイランド）や交通事故が起きにくい交通環境の実現

に関する目標値

【評価指標④－1】公共交通（路線バス・タクシー）の利用頻度
（月に２～３日程度以上）

バス路線の運行維持・改善や市民・観光客の回遊性向上の取組により、利用者の増加を目指すとともに、公共交通への転換による環境負荷低減を目指します。

令和２年度		令和 12 年度
10.5 %※	→	42 %

【評価指標④－２】交通事故件数

交通死亡事故につながる飲酒運転の根絶と基本的な交通ルール遵守を呼びかけ、交通事故の減少、防止に取り組みます。（第２次総合計画より）

令和２年度		令和 12 年度
70 件	→	0 件