



宮古島市都市交通戦略



令和6年10月 宮古島市

目 次

第1章 計画概要	1
1 策定の背景と目的.....	1
2 計画の位置づけ	2
3 計画の区域	2
4 目標年次	2
第2章 交通戦略の基本的な考え方	3
1 上位計画・関連計画の整理.....	3
(1) 上位計画.....	3
(2) 関連計画.....	8
2 本市の課題整理	11
3 目指すべき将来像.....	18
第3章 実施施策について	19
1 交通戦略に位置づける具体的な施策.....	19
2 施策パッケージの設定.....	20
(1) 将来像ごとの施策パッケージ.....	20
(2) 重点的に取り組む施策パッケージ.....	20
3 実施プログラム	23
(1) 幹線道路ネットワークの構築に関する施策.....	23
(2) 公共交通ネットワークの構築に関する施策.....	30
(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.....	46
第4章 計画の実現に向けて	53
1 目標指標・目標値の設定.....	53
2 推進体制	57
3 評価・改善の仕組み.....	57
参考資料	58
用語集	58
策定体制	63

1 策定の背景と目的

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や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ます。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など本市のまちづくりが大きく変化しています。

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ます。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ます。

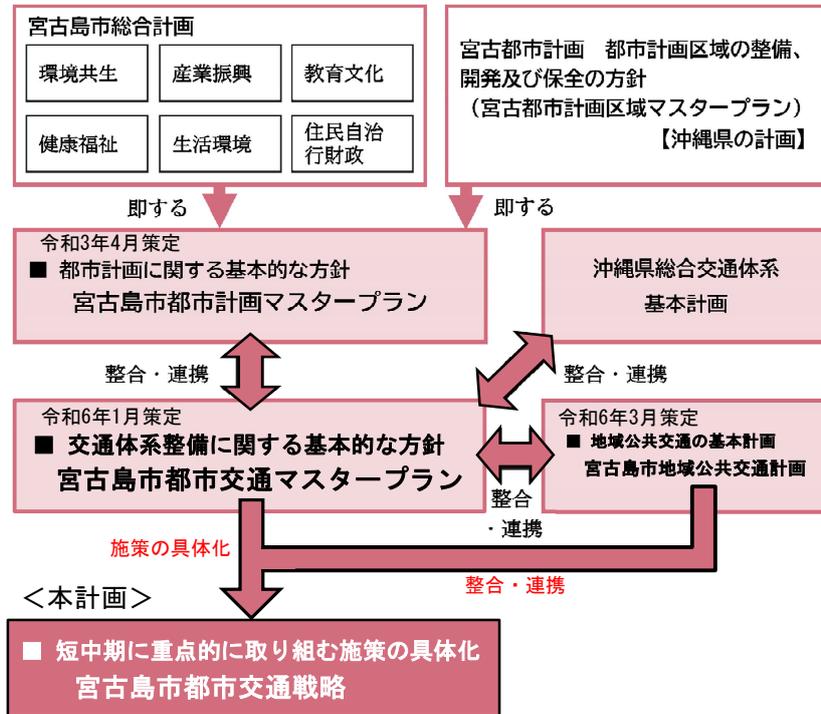
また、高齢化率は27.0%（令和2年10月1日現在）と沖縄県平均（22.6%）より高く、高齢者数は確実に増加しており、高齢社会への対応を図るよう、高齢者が安心して移動できる環境整備なども求められています。

このような中、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となる「宮古島都市交通マスタープラン」を令和6年1月に策定しました。

「宮古島市都市交通戦略」は、「宮古島市都市交通マスタープラン」で示された短中期に重点的・優先的に取り組むべき施策について実施目標時期や実施主体等の具体化を行うため策定します。

2 計画の位置づけ

「宮古島市都市交通戦略」は、「宮古島市都市交通マスタープラン」を上位計画とし、「宮古島市地域公共交通計画」との整合・連携を図ります。



3 計画の区域

計画の対象区域は、**宮古島市全域**とします。

4 目標年次

「宮古島市都市交通戦略」では、「宮古島市都市交通マスタープラン」のうち短中期（5～10年）に重点的・優先的に取り組むべき施策の具体化を行うため、計画の目標年次は**令和12年度**とします。

計画名	5年	10年	20年	目標年次・期間
宮古島市都市計画MP (令和3年4月策定)	方針			目標年次:令和12年度(2030年度)
宮古島市都市交通MP (令和6年1月策定)	将来展望			
<本計画> 宮古島市都市交通戦略	[Red Arrow]			目標年次:令和12年度(2030年度)
宮古島市地域公共交通計画 (令和6年3月策定)	[White Arrow]			計画期間:令和6年度～令和10年度

第2章

交通戦略の基本的な考え方

本計画の策定にあたり、上位計画・関連計画を整理します。

1 上位計画・関連計画の整理

(1) 上位計画

①宮古島市都市計画マスタープラン(令和3年4月)

【計画目標年次】 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 我(ぼん)たが美(か)ぎ島(すま)・宮古(みや〜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ー
- 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ー
- 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ー
- 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ー

【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:トゥリパー、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



②宮古島市都市交通マスタープラン(令和6年1月)

【計画目標年次】 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）

【基本理念】 住民にも観光客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】

- 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

【将来都市交通体系のあり方】

- 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、平良市街地～城辺・下地・上野間、市役所周辺における東西方向のネットワーク強化の検討
- 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

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）
地域幹線道路（観光ルート）	・各地域や海岸線の観光拠点を結ぶ道路
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）

■幹線道路網のイメージ図



■公共交通ネットワークのあり方

【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

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
支線	地域内公共交通 新たな地域交通手段	・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 ・主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う交通
	サブ公共交通 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
	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
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

分類	機能・役割	場所
交通結節点	・都市間（海外含む）を連絡し、広域的な移動を担う交通（広域アクセス公共交通）から市内各地域を結ぶ交通（幹線公共交通）への乗り継ぐポイント	宮古空港、下地島空港、平良港、平良市街地、市役所周辺地区
サブ結節点	・市内各地域を結ぶ交通（幹線公共交通）から主に地域内の移動のための交通（地域内公共交通）等に乗り継ぐポイント	下地（旧下地庁舎周辺）、上野（旧上野庁舎周辺）、城辺（旧城辺庁舎周辺）、伊良部（結の橋学園周辺）、池間・狩俣（狩俣購買店周辺）

■公共交通網のイメージ図



③宮古島市地域公共交通計画(令和6年3月)

【計画期間】 令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間

【基本理念】 わかりやすくやさしい交通体系の構築
 ～「持続可能な公共交通」の提供を目指して～

【基本方針】 基本方針Ⅰ：持続可能な公共交通の提供
 基本方針Ⅱ：誰でも利用しやすい公共交通
 基本方針Ⅲ：新たな公共交通の検討

【計画目標】 目標1：主要幹線の創設・路線の再構築
 目標2：わかりやすい運賃体系の構築
 目標3：わかりやすい情報提供
 目標4：利便性の高い地域公共交通の導入



【施策の実実施スケジュール】

基本施策	施策	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
<基本施策1> 既存線路の再編 および効率化	施策1-1 市内路線バスにおける路線再編	実態調査	検討・協議 計画・準備			計画策定
	施策2-1 利便性向上に資するバス路線の 設置		ルート、ダイヤ検討・実証運行 評価検証・見直し			本格運行
<基本施策3> 利用環境の改善	施策3-1 公共交通における総合的な 交通拠点の設置		協議調整・検討			設置
	施策3-2 バス待ち環境の整備	実態調査	検討・実施(適宜)			
<基本施策4> おもてなし サービスの向上	施策4-1 乗務員向け講習会の実施		調査・検討・実施(適宜) 評価検証・見直し		評価検証・見直し	
	施策5-1 共通乗車券および乗継割引の 導入		調査・検討・協議			実施
<基本施策5> 運賃・決済方法 の改良	施策5-2 キャッシュレス決済の導入推進		調査・検討・実施(適宜)			
	施策6-1 アプリを利用した共同配車 事業の推進		調査・検討・実施(適宜)			
<基本施策6> 総合的な情報発信	施策6-2 路線バス運行に関する情報発信		調査・検討・実施(適宜)			
	施策6-3 主要拠点における案内強化		調査・検討・協議			実施
	施策7-1 利用状況の見える化		調査・検討・実施(適宜)			
<基本施策7> 公共交通への 理解促進	施策7-2 公共交通講座の実施		調査・検討・実施(適宜)			
	施策8-1 オンデマンド交通の導入		実証運行 評価検証・見直し		本格運行	
<基本施策8> 新たな交通体系 の導入	施策8-2 新たなモビリティツールの活用		調査・検討・実施(適宜)			
	施策8-3 自己輸送手段との連携		調査・検討・実施(適宜)			
	施策8-4 MaaSアプリ構築等の検討		調査・検討・協議			構築
	施策8-5 官民連携した地域共創への取組		調査・検討・実施(適宜)			

(2) 関連計画

①宮古島市みなとまちづくり基本構想(令和4年3月)

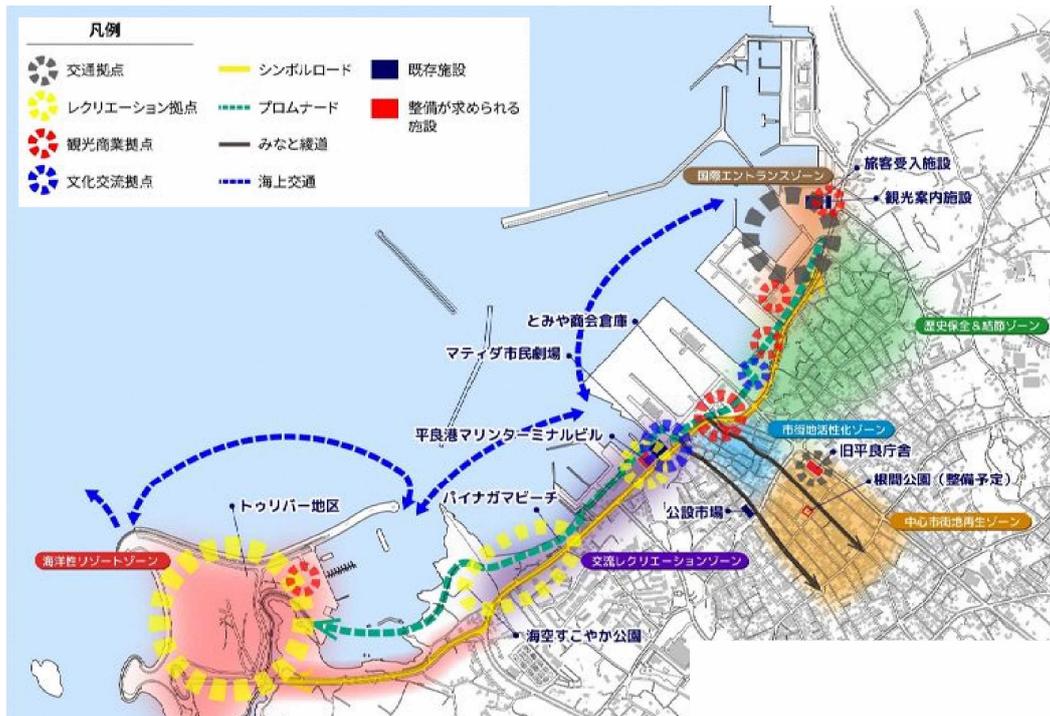
【目標】

- 目標1：長期的なまちづくりのイメージを確立する
- 目標2：実現に向けてのロードマップ（戦略的目標）を示す
- 目標3：官民共働の役割分担と事業手法の仕分けを整理する
- 目標4：みなとまちづくりの2次交通手段の実現性の精査に向けた考え方を整理する

【方向性】

- ①本市の海の玄関口として、コンシェルジュ機能を強化：観光案内所の活用、平良港マリナーミナルビルの活用（レクリエーション拠点）
- ②海域の活用及び環境に配慮したサステイナブルツーリズムの展開：ブルーツーリズム（マリナー機能の整備（漲水・トゥリバー）など）、エコツーリズムの促進、オーバーツーリズムへの対応、ユニバーサルツーリズム（多言語サインの設置など）
- ③みなとまちの活気を中心市街地へと波及（しみだし）：ウォーカブルなまちづくり、みなとまちの魅力強化
- ④安心・安全・ストレスフリーな移動の提供：グリーンスローモビリティ、自転車等の導入など
- ⑤民間活力による創意工夫ある空間づくり：PPP/PFI を活用した公園・商業施設等の整備（パイナガマビーチ・マリナーミナル、新ターミナル、トゥリバーのホテル開発との一体整備）など

【基本構想の全体像】



②市役所周辺まちづくり基本構想(令和5年7月)

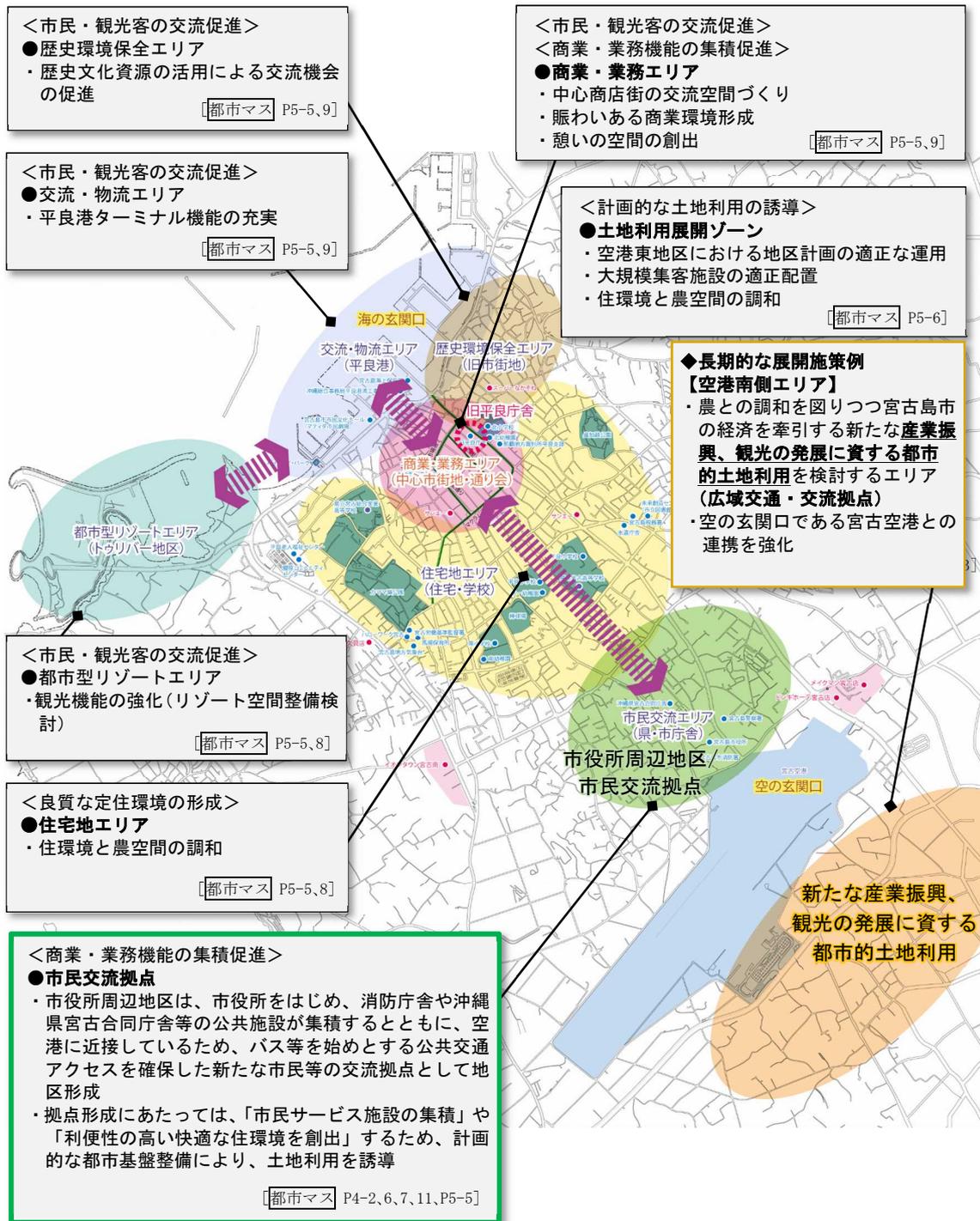
【地域づくりの将来像】人が集まるにぎわいとふれあいの地域づくり

【目標】目標1：港から広がるまちなか散策が楽しめる中心商業地づくり

目標2：安心して暮らせる健康・快適な住環境づくり

目標3：自然、歴史、文化にふれあえる交流空間づくり

【都市構造図】



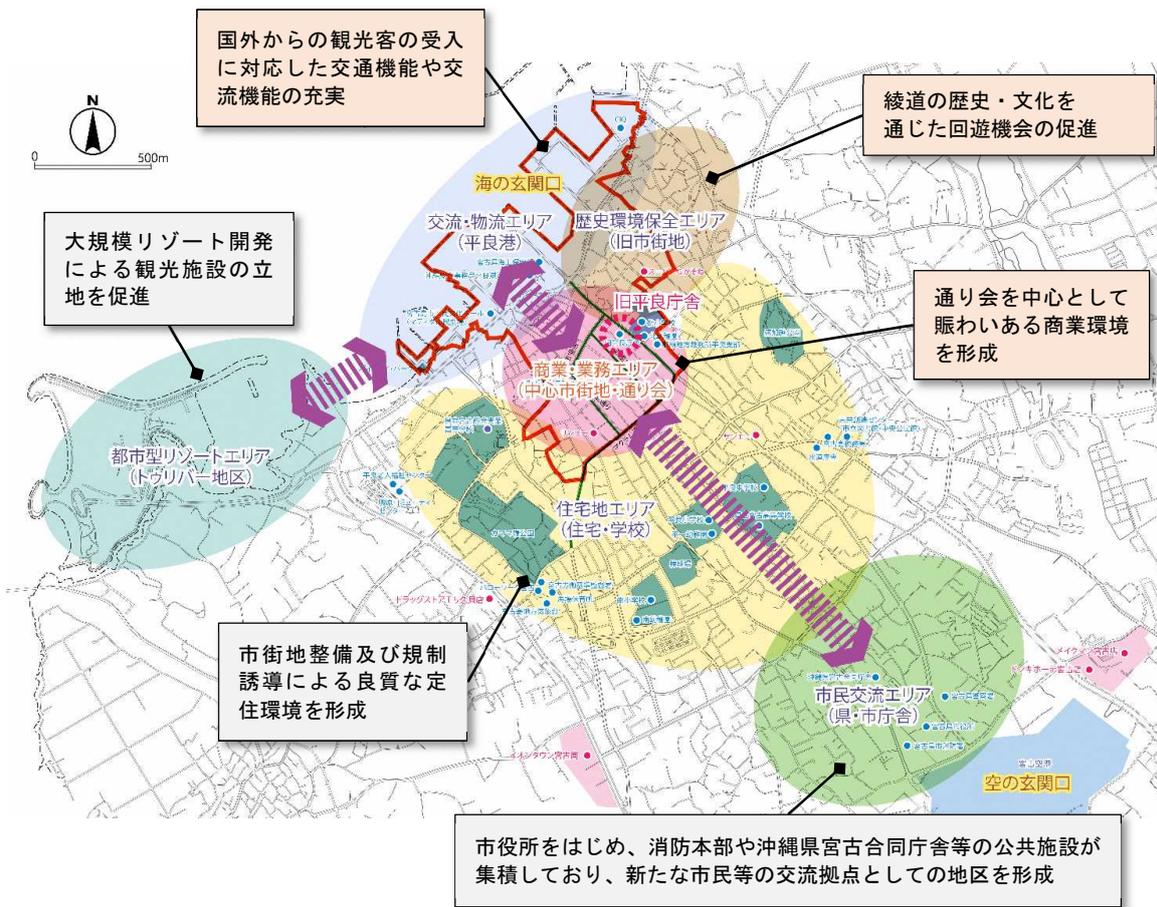
③宮古島市中心市街地活性化基本計画(令和6年4月)

【計画期間】 令和6年4月～令和11年3月 (5年間)

【目指す中心市街地の都市像】

高揚感と活気のあるまち “ひと+まち+みなど” 賑わい繋ぐまちづくり

■地域づくりの将来像



【中心市街地活性化の方針】

基本方針1：中心市街地とみなとまちの連携による満足度の高い交流機会の提供

基本方針2：訪れやすく、多彩なサービスを心地よく楽しめる商業空間の形成

基本方針3：誰もが住みやすく、安全・快適で利便性の高い居住環境の整備

【中心市街地活性化の目標】

目標1：まちなか拠点の機能強化とみなとまち整備による賑わいの創出

目標2：交通アクセスの向上と回遊性の高い空間整備による来外・滞在の促進

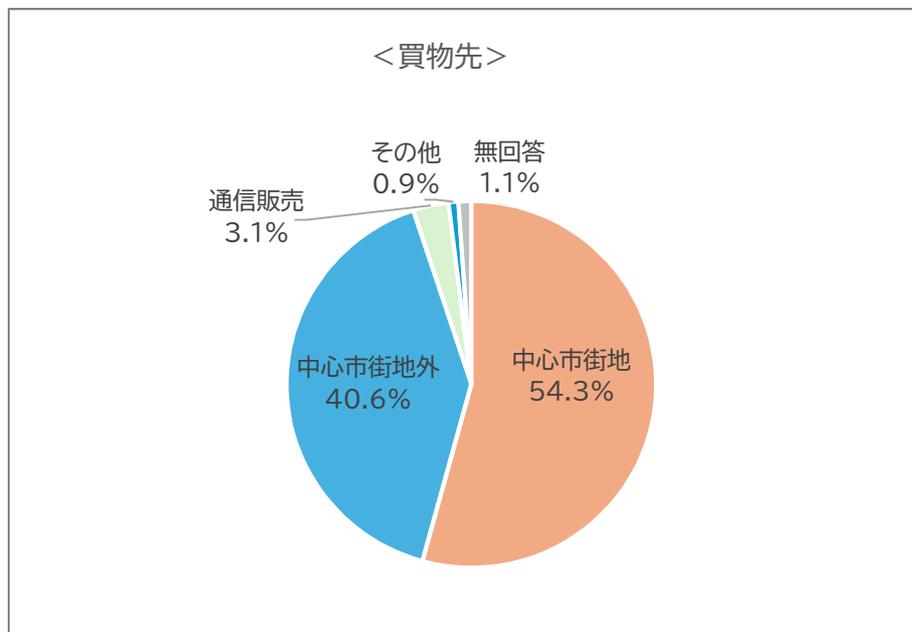
目標3：都市機能の充実と住環境の整備によるまちなか定住の魅力向上

2 本市の課題整理

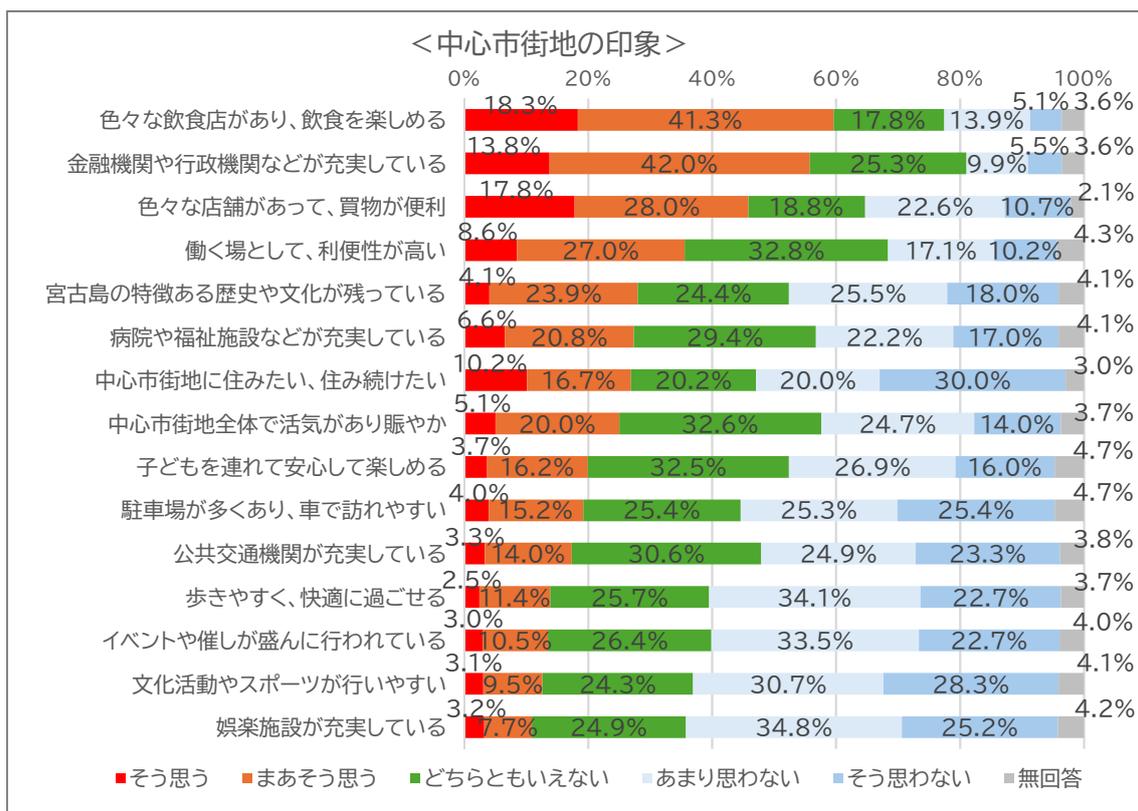
①道路から見る交通課題

国際クルーズ拠点の形成や庁舎移転、平良地区人口増加にあわせた市街地拡大に伴い、交通需要の変化が予想される中で、歩行者の安全性向上や道路交通の円滑化を図るため、狭あい歩道がない道路・交差点の改良等の整備が必要です。

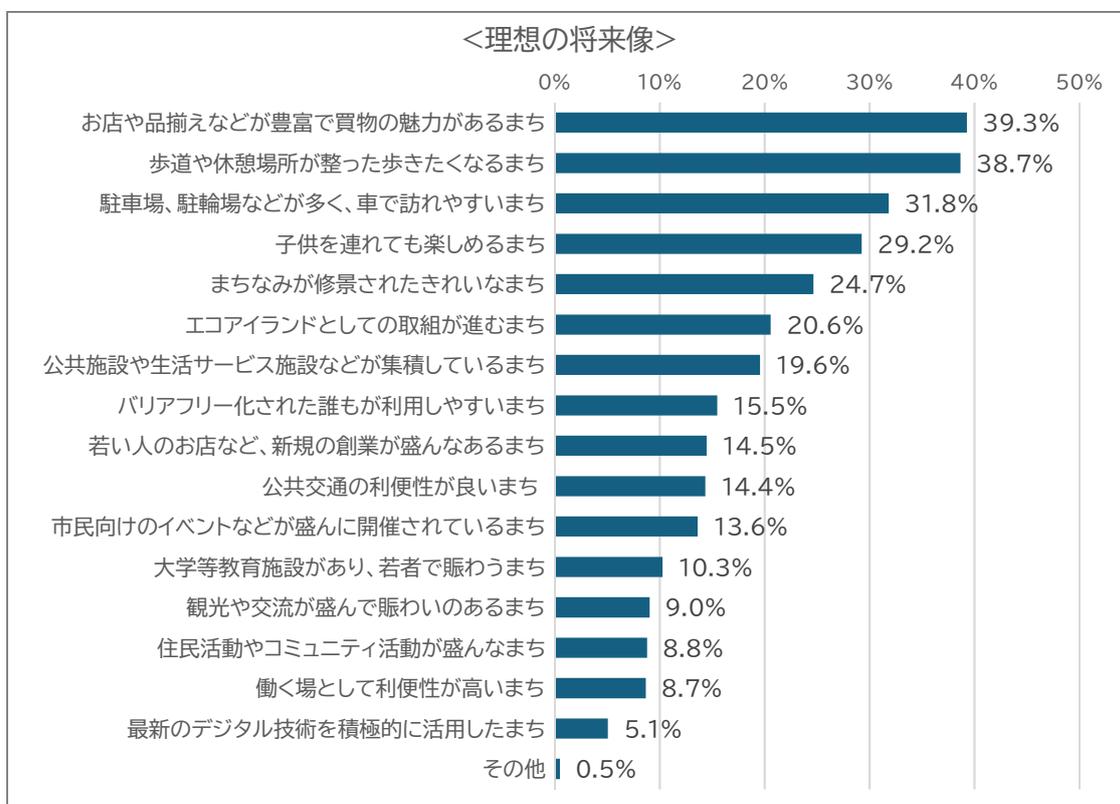
また、市民が普段よく行く買物先は、「中心市街地」が約5割を占めており、中心市街地の印象は「歩きやすく、快適に過ごせる」について半数以上がそう思っていない一方で、中心市街地の理想の将来像として「歩道や休憩場所が整った歩きたくなるまち」を求める人が38.7%とギャップが大きいいため、中心市街地では、特に歩行空間の快適性が課題となっています。



図：普段よく行く買物先



図：中心市街地の印象



図：中心市街地の理想の将来像

出典：宮古島市中心市街地活性化基本計画

②防災から見る交通課題

本市への台風接近数は、年平均 4.2 個となっており、暴風雨や高波等を伴って各所に大きな被害を与えています。また、沖縄県が実施した「地震被害想定調査」では、宮古島近海で最大震度 7 の地震が予測されており、地震による津波が発生した場合、浸水想定マップより下地島空港周辺や平良港周辺、多くの観光客が訪れる宿泊施設・ビーチなどは、大きな被害が生じる事が予想されます。

近年では、平成 15 年 9 月の台風 14 号の影響で、最大瞬間風速 74.1m/s を記録し、約 800 本の電柱が倒壊しました。電柱の倒壊や倒木により、道路の通行を妨げ、住民の避難や救急活動、物資輸送に多大な影響を及ぼしました。そのため、防災機能の向上、事前防災対策として、安全で快適な通行空間の確保が課題となっています。

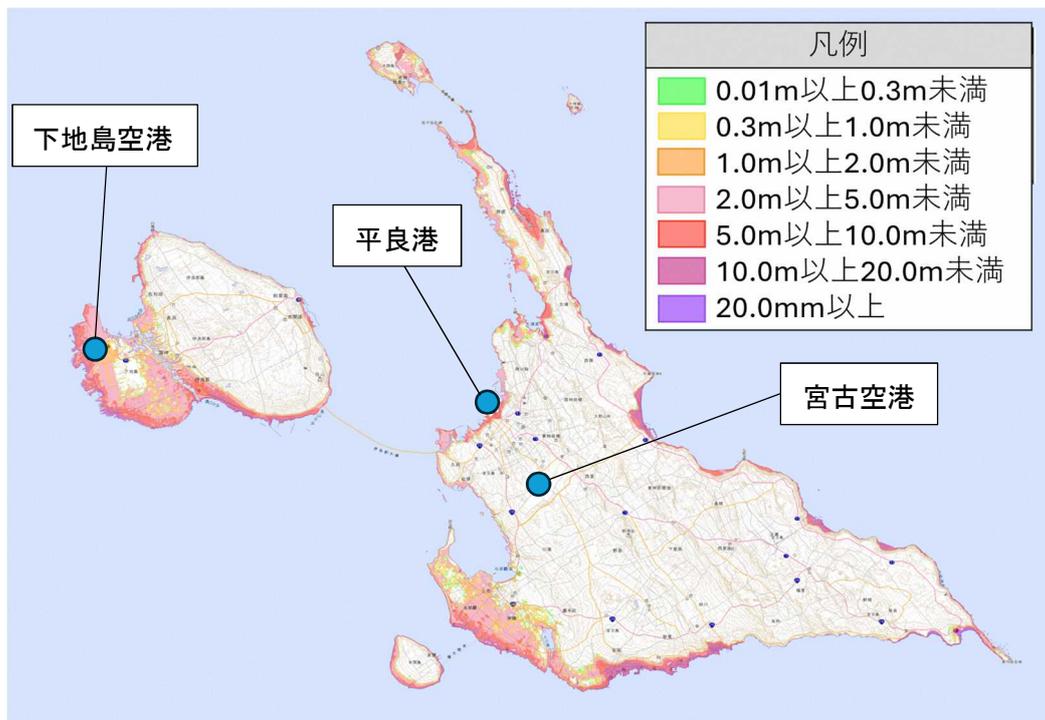


図:宮古島市津波浸水想定図

※沖縄県地図情報システムを加工して作成

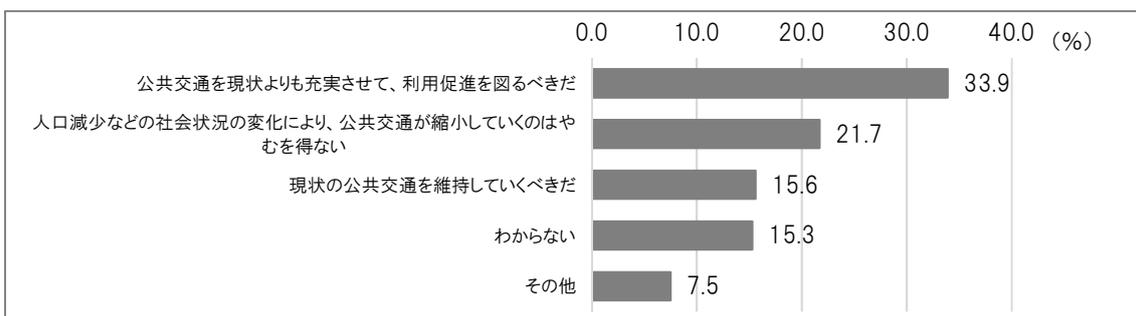


図:台風 14 号によって道路に倒れた電柱(宮古島市)

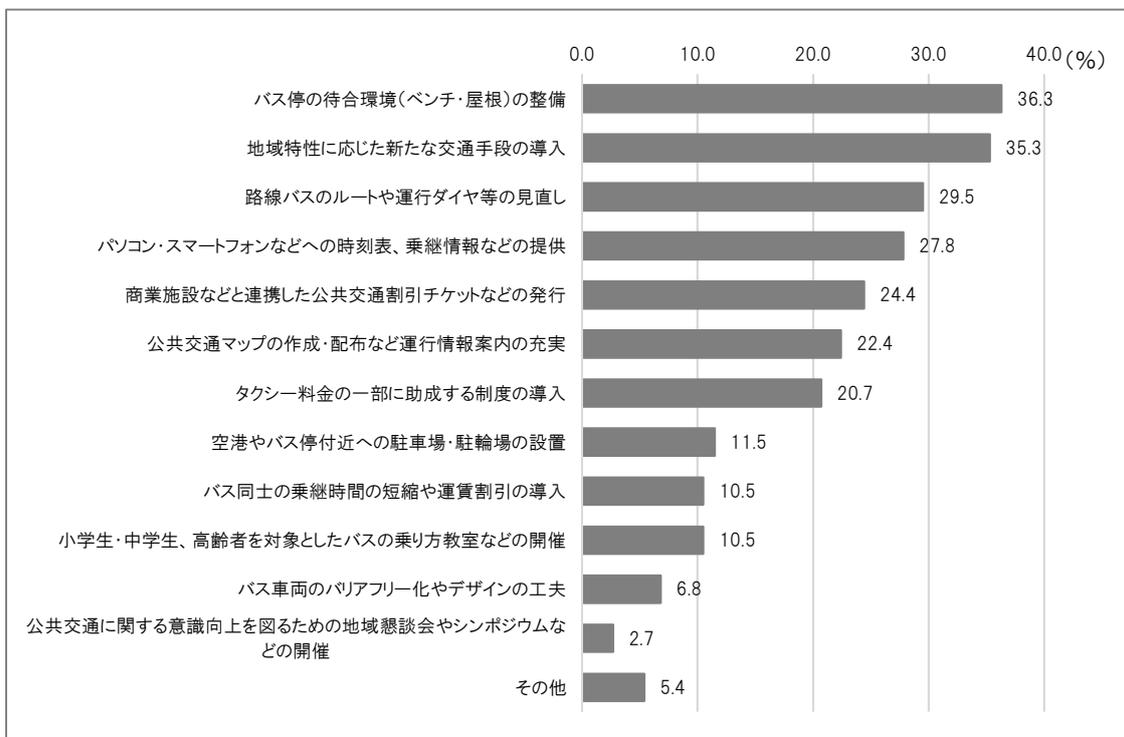
③日常生活から見る交通課題

本市の通勤・通学等における移動手段は、ほとんどが自動車での移動となっています。そのため、公共交通への転換や自転車等の小型モビリティの活用に向けた利用しやすい交通体系の提供が課題となっています。

また、市民アンケートでは、「公共交通を現状より充実させて、利用促進を図るべきだ」との声が多い一方で、「停留所までの距離が遠い、時間帯が合わない、目的地に行かない、上屋等が無く暑くて待てない」等の理由から、利用促進が妨げられています。そのため、「バス停の待合環境の整備」「地域特性に応じた新たな交通手段の導入」等が求められています。



図：公共交通の今後の方向性



図：公共交通の利用を高めるための効果的な取組み

出典：宮古島市総合都市交通体系調査

④まちづくりから見る交通課題

国際クルーズ拠点の形成や庁舎機能移転などに伴い、本市を取り巻くまちづくりは変化しており、2次交通等受け入れ体制や自家用車に依存し過ぎない市民の移動手段の確保、特に市街地骨格軸の交通機能強化が課題となっています。

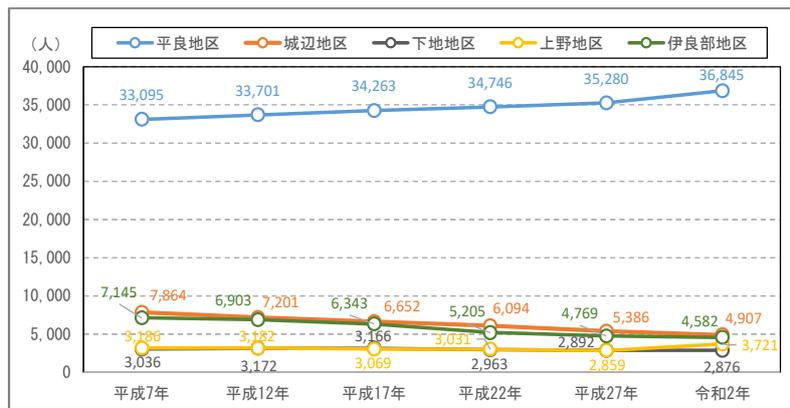


図：中心市街地の混雑状況

また、夜間の中心市街地ではタクシーの需要が高く、人通りの多い中をタクシーが走行し、人と車両が接触しかねない現状があるため、安全な歩行空間を図る必要があります。

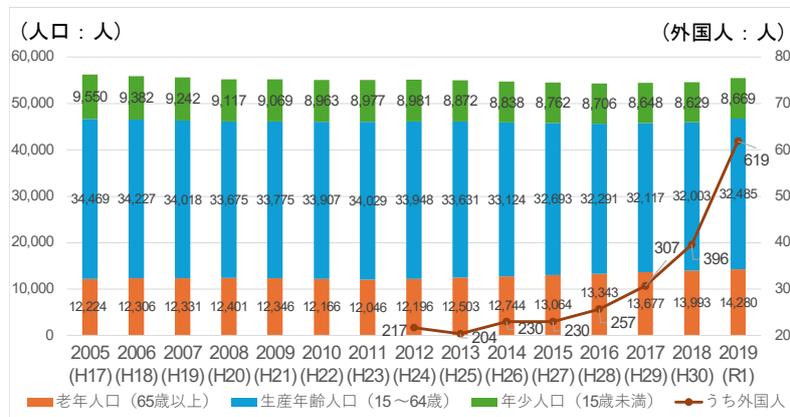
⑤人口から見る交通課題

令和2年の地区別人口は、平良地区が36,845人と最も多く、平良・上野地区は増加傾向にありますが、それ以外の城辺・下地・伊良部地区は減少しています。特に、城辺地区、下地地区、伊良部地区の高齢化率は、35%以上となっており、高齢化が進んでいます。将来の高齢化率も上昇傾向にあり、地区別の高齢者数からも特に旧町村部で上昇し、免許返納者も増加することが予想されます。そのため、免許がなくても利用しやすい地域交通の確保が課題となっています。



図：地区別人口の推移

出典：国勢調査



図：住民基本台帳による人口動向

出典：第2期宮古島市人口ビジョン

⑥観光から見る交通課題

観光客の約8割は、レンタカーを利用しており、観光客のレンタカー関連の交通事故が多発しています。観光客のレンタカー利用から公共交通等への転換に向けた取り組みや交通事故の発生を未然に防ぐ対策が必要です。

さらに、飛行機発着時には宮古空港の出入口付近が一般車両、レンタカー会社の送迎バス、タクシー等の乗降で非常に混雑しており、車両の通行を妨げている事象が発生しているため、混雑緩和対策が必要です。

また、クルーズ船で平良港を利用した外国人の移動手段は、約4割が一般のタクシーを利用しています。そのため、クルーズ船寄港時には、市民はタクシーを利用しづらい状況があり、多様な交通手段の整備が必要となっています。

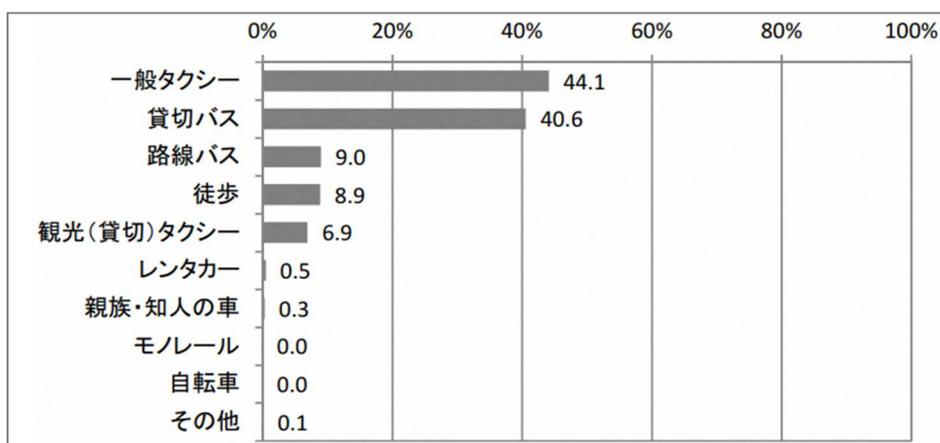
表：観光客の交通手段

観光客交通手段	R4 年度構成比(%)
路線バス	10.9
観光バス	5.0
貸切タクシー	2.1
一般タクシー	15.8
レンタカー	79.7
自家用車・法人車	5.4
航空機（圏域内）	0.9
船（圏域内）	4.1
自転車	4.5
レンタバイク	1.8
その他	0.7

出典：令和4年度観光統計実態調査



図：宮古空港出入口付近の混雑状況



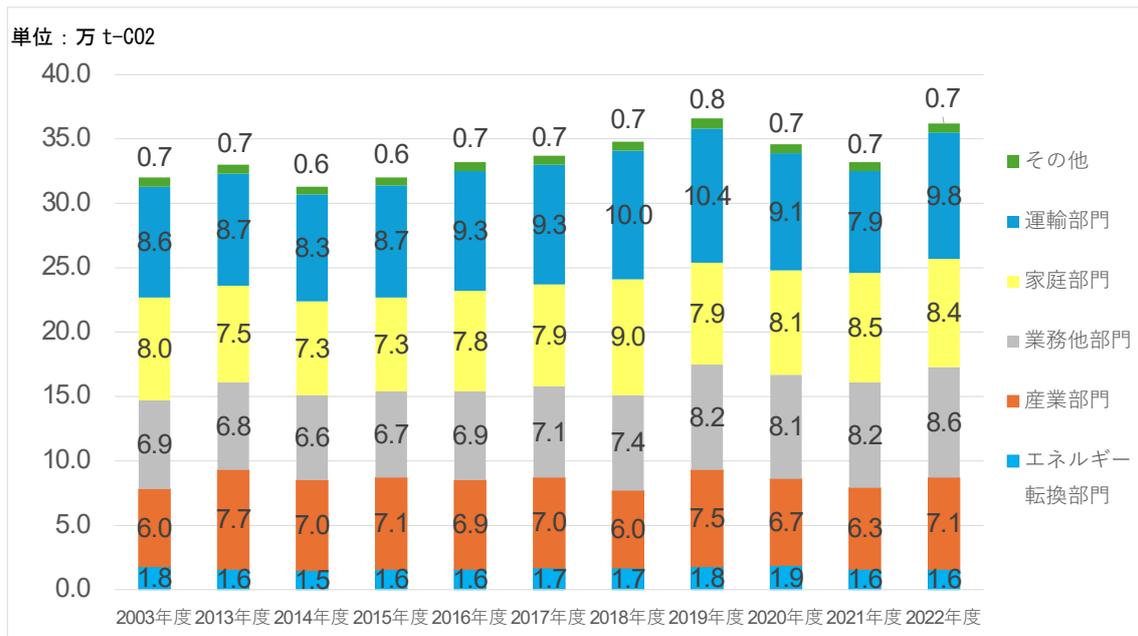
図：平良港を利用した外国人の移動手段

出典：令和元年度外国人観光客実態調査

⑦環境から見る交通課題

2015年から観光客の急増や建設工事の増加に伴ってCO2排出量は増加傾向にあり、特にレンタカー利用者の増加や伊良部大橋開通による走行距離の拡大等を要因として、運輸部門の排出量が部門別で見ると一番多くなっています。

そのため、市民の移動手段をはじめとする行動変革や省エネ整備の更新など島内で消費されるエネルギーの総量を削減することが重要です。

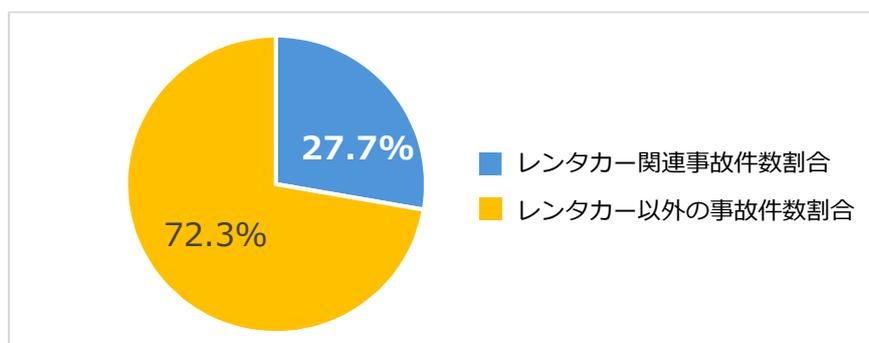


図：部門別温室効果ガス排出状況

出典：第4次宮古島市環境モデル都市行動計画

⑧交通安全から見る交通課題

住居別に見る人口1,000人あたり飲酒運転検挙件数の割合が沖縄県で一番多く、レンタカー関連事故数は、那覇市に次ぐ県内第2位となっています。今後、観光客の増加及び高齢化が進むと交通事故総数は増え続ける一方であると予測されるため、対策を講じる必要があります。



図：宮古島市の令和4年度レンタカー関連事故発生件数割合

出典：沖縄県警察 令和4年版交通白書ダイジェスト

3 目指すべき将来像

本計画の上位計画である「宮古島市都市計画マスタープラン」で示された都市づくりの将来像の実現に向けて、「宮古島市都市交通マスタープラン」、「宮古島市地域公共交通計画」の理念・基本方針と本市の課題をもとに本計画の将来目標を以下のように設定します。

【都市づくりの将来像】

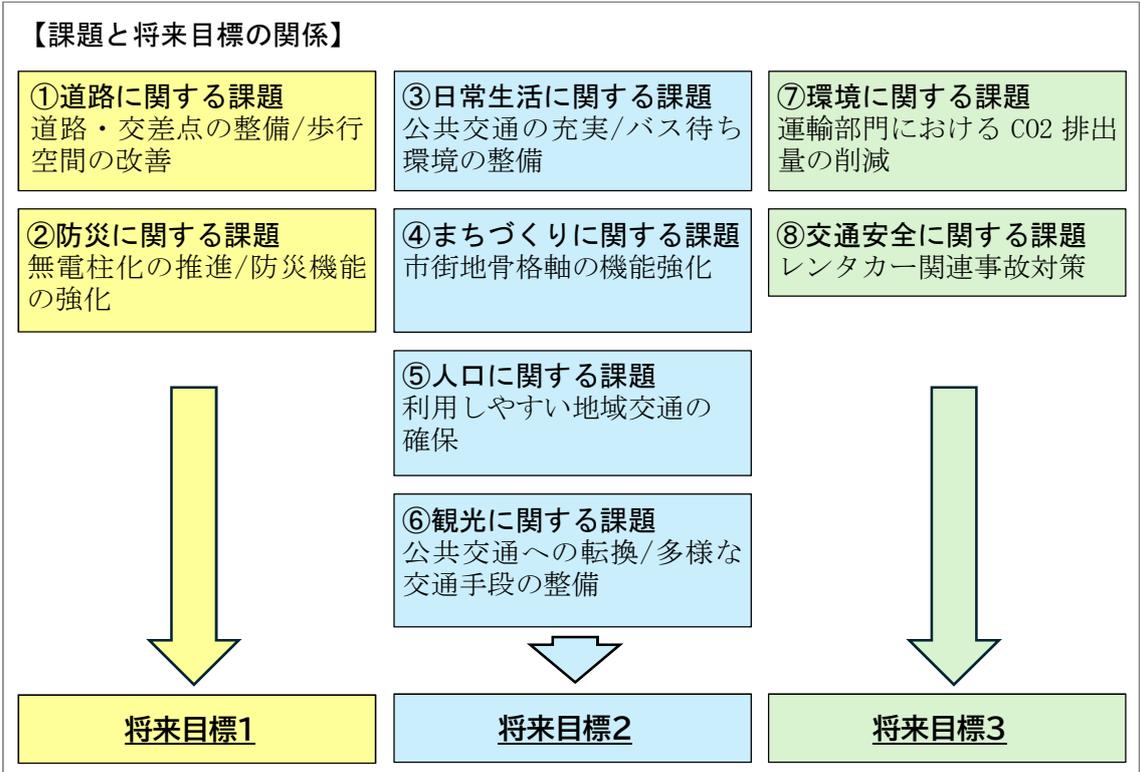
みんなで創る ^{ぼん}我が^か美^{すま}ぎ島・^{みやこく}宮古 ~夢と希望に満ちた 結いの島~

【将来目標】

将来目標1. 誰でも効率的に移動できる道路ネットワーク
 歩行者にも配慮した効率的・効果的な道路整備を促進し、地域間の連携を強化して円滑なネットワークの構築を目指します。

将来目標2. 様々な公共交通機関が連携し利便性の高い公共交通ネットワーク
 新たなモビリティの導入も含めて様々な公共交通機関が連携し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

将来目標3. 環境にやさしく安心安全な交通環境
 環境負荷の少ない移動手段の利用を促進するとともに、交通事故が起きにくい安全な交通環境の構築を目指します。



第3章

実施施策について

3

1 交通戦略に位置づける具体的な施策

本戦略で掲げた将来目標の実現に向けて、具体的かつ戦略的に実施していく施策は全部で31施策あります。その内訳は以下のとおりです。

表：都市交通体系における主な施策・取組一覧

施策分類	施策No	実施施策
1 幹線道路ネットワークの構築に関する施策	①平良地域及び市役所周辺地域のネットワーク機能強化	1 新設道路の整備及び市内道路の拡幅・改良整備の推進
	②階層的な道路網の構築	2 都市計画道路整備プログラムの策定
	③効率的・効果的な幹線道路整備の促進及び交通の円滑化	3 維持管理の促進
		4 平良市街地と地域間を連絡する幹線道路の優先的な整備
	④人中心の道路空間形成	5 バリアフリー基本構想の改定
		6 道路空間の快適性の向上
		7 宮古島市歴史文化活用推進事業の推進
		8 サイクルスポーツ振興の推進
	⑤災害に強く安全・安心な道路ネットワークの形成	9 無電柱化の推進
		10 緊急輸送道路の機能確保
2 公共交通ネットワークの構築に関する施策	①広域アクセスの機能強化	11 インバウンド需要に対応する案内強化
	②宮古空港～中心市街地～平良港間の市街地骨格軸の強化	12 平良港周辺の機能強化（平良港長期構想、宮古島市みなとまちづくり基本構想の推進）
		13 利便性向上に資するバス路線の設置
		14 結節点の機能強化
	③交通結節点やサブ結節点の機能強化	15 中心市街地活性化基本計画の推進
		16 既存路線の再編および効率化
		17 キャッシュレス決済の導入推進
		18 アプリを活用した共同配車事業の推進
		19 公民連携した地域共創への取組
		20 ICTを利用したMaaS（Mobility-as-a-Service）導入の検討
	④地域・企業等との連携による市民・観光客の回遊性向上	21 日本版ライドシェアの導入
		22 CASEの技術導入研究
		23 オンデマンド交通の導入
		24 シニアカー購入費助成事業
		25 高齢者外出支援タクシー利用助成事業
⑤郊外部での新たな地域交通手段の提供	26 電気自動車の普及	
	27 エコドライブコンテスト	
	28 生活バス路線学生割引補助事業	
	29 公共交通講座の実施	
	30 交通安全の意識啓発	30 交通安全の意識啓発
		31 交通安全施設等の整備・導入検討
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	①環境負荷の少ない交通環境の構築	26 電気自動車の普及
		27 エコドライブコンテスト
		28 生活バス路線学生割引補助事業
	②交通事故が起きにくい安全安心な交通環境の構築	29 公共交通講座の実施
		30 交通安全の意識啓発
		31 交通安全施設等の整備・導入検討

2 施策パッケージの設定

将来像の実現に向けて、整理した施策を個々に進めるのではなく、共通の目標達成に資する施策を適切に組み合わせ、各主体が連携・連動した取り組みを行う必要があります。よって、宮古島市都市交通戦略では、具体的な施策の中から効果的かつ効率的に組み合わせる施策を選択し、「施策パッケージ」として一本化することにより戦略的に取り組んでいくこととします。

本交通戦略では、(1) 将来像ごとの施策パッケージ、(2) 重点的に取り組む施策パッケージの2つの方針で施策パッケージを設定します。

(1) 将来像ごとの施策パッケージ

将来像ごとの施策パッケージでは、全ての施策を将来像ごとに大きく3つに分類することで、施策のゴールを分かりやすくしました。(本計画P.19 参照)

(2) 重点的に取り組む施策パッケージ

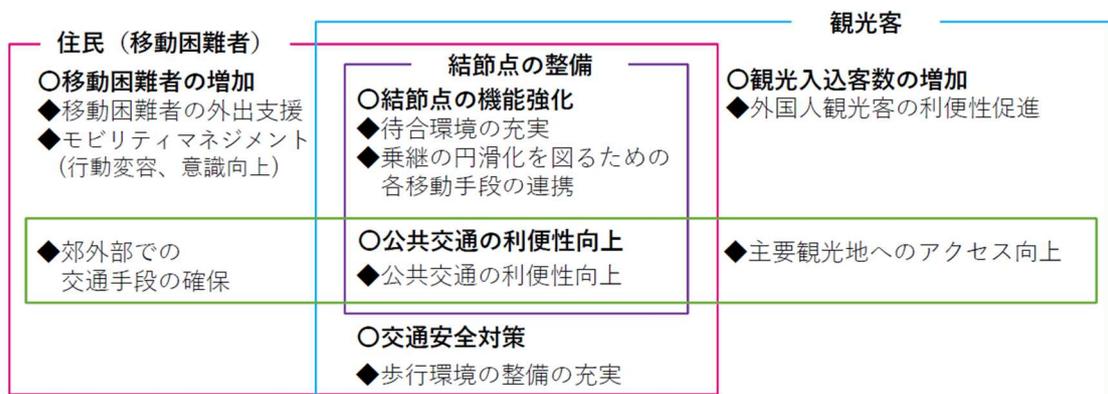
重点的に取り組む施策パッケージでは、宮古島市の将来像に対する課題の中でも、特に解決すべき課題に対して重点的に取り組む施策をパッケージ化することで、戦略的に施策に取り組んでいきます。

宮古島市の交通の利用者の属性として住民・観光客が挙げられ、属性別の課題として移動困難者の増加、観光入込客数の増加が挙げられるため、属性別にパッケージ化を行います。

また、住民（移動困難者）・観光客の共通の課題として公共交通の利便性向上、結節点の機能強化が挙げられますが、公共交通の利便性向上は属性によって課題と対応方針が異なる部分があるため、結節点の機能強化や公共交通の利便性向上の課題に対して、ハード整備を中心とした結節点の整備について、結節点別にパッケージ化を行います。

<重点的に取り組む施策パッケージの考え方>

○：課題 ◆：対応方針



①属性別

属性別（住民（移動困難者）・観光客）の施策パッケージは以下のとおりです。

表:住民(移動困難者)・観光客ごとの施策パッケージ

属性	施策パッケージ		
	課題・対応方針	施策 No	施策
住民 (移動困難者)	◆公共交通の利便性向上 (移動困難者)	13	利便性向上に資するバス路線の設置
		14	結節点の機能強化
		16	既存路線の再編および効率化
		17	キャッシュレス決済の導入推進
		18	アプリを活用した共同配車事業の推進
	◆郊外部での交通手段の確保	22	CASEの技術導入研究
		23	オンデマンド交通の導入
	◆移動困難者の外出支援	24	シニアカー購入費助成事業
		25	高齢者外出支援タクシー利用助成事業
		28	生活バス路線学生割引補助事業
	◆モビリティマネジメント (行動変容、意識向上)	29	公共交通講座の実施
◆交通安全対策	30	交通安全の意識啓発	
	31	交通安全施設等の整備・導入検討	
観光客	◆公共交通の利便性向上 (観光客)	13	利便性向上に資するバス路線の設置
		14	結節点の機能強化
		15	中心市街地活性化基本計画の推進
		16	既存路線の再編および効率化
		17	キャッシュレス決済の導入推進
		18	アプリを活用した共同配車事業の推進
	◆主要観光地へのアクセス 性向上	11	インバウンド需要に対応する案内強化
		20	ICTを利用したMaaS（Mobility-as-a-Service）導入の検討
		21	日本版ライドシェアの導入
		22	CASEの技術導入研究
		23	オンデマンド交通の導入
	◆歩行環境の整備の充実	5	バリアフリー基本構想の改定
		6	道路空間の快適性の向上
		7	宮古島市歴史文化活用推進事業の推進
		8	サイクルスポーツ振興の推進
	◆交通安全対策	30	交通安全の意識啓発
		31	交通安全施設等の整備・導入検討

②交通結節点別

各交通結節点の施策パッケージは、以下のとおりです。

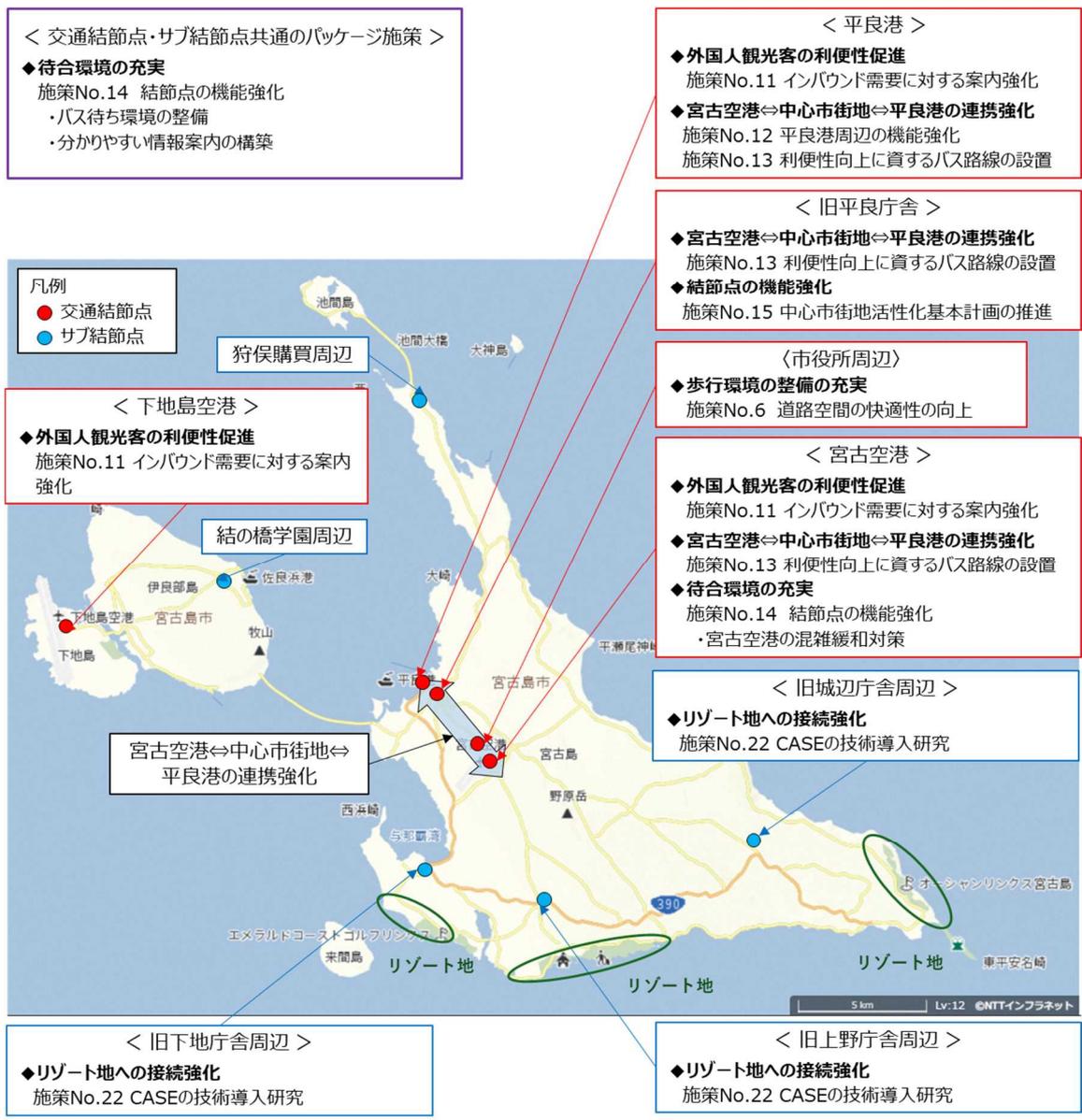


図:各交通結節点の施策パッケージ

3 実施プログラム

(1) 幹線道路ネットワークの構築に関する施策

①平良地域及び市役所周辺地域のネットワーク機能強化

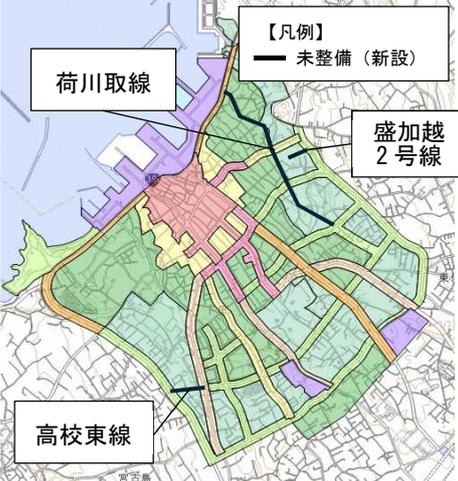
<施策 No.1> 新設道路の整備及び市内道路の拡幅・改良整備の推進

【施策内容】
 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、交通の円滑化を図ります。
 道路整備を推進するにあたり、事業化されている路線は整備促進を図り、事業化されていない路線は事業化を目指します。

●新設道路の整備

【整備内容・実施期間・推進体制】

- ・(都) 北環状線と(都) 高校東線を連絡する市街地南北軸としての荷川取線を整備します。
- ・(都) 東環状線と(都) 西環状線を連絡する市街地東西軸としての機能拡大を促進する高校東線を延伸します。



【凡例】
 — 未整備(新設)

荷川取線

盛加越2号線

高校東線

図:新設道路の整備位置図

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
整備促進(荷川取線)			
—————→			●:道路管理者
事業化促進(高校東線)			

・(都) 東環状線と(都) 荷川取線を連絡する(市道) 盛加越2号線を整備します。

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
—————→			●:道路管理者

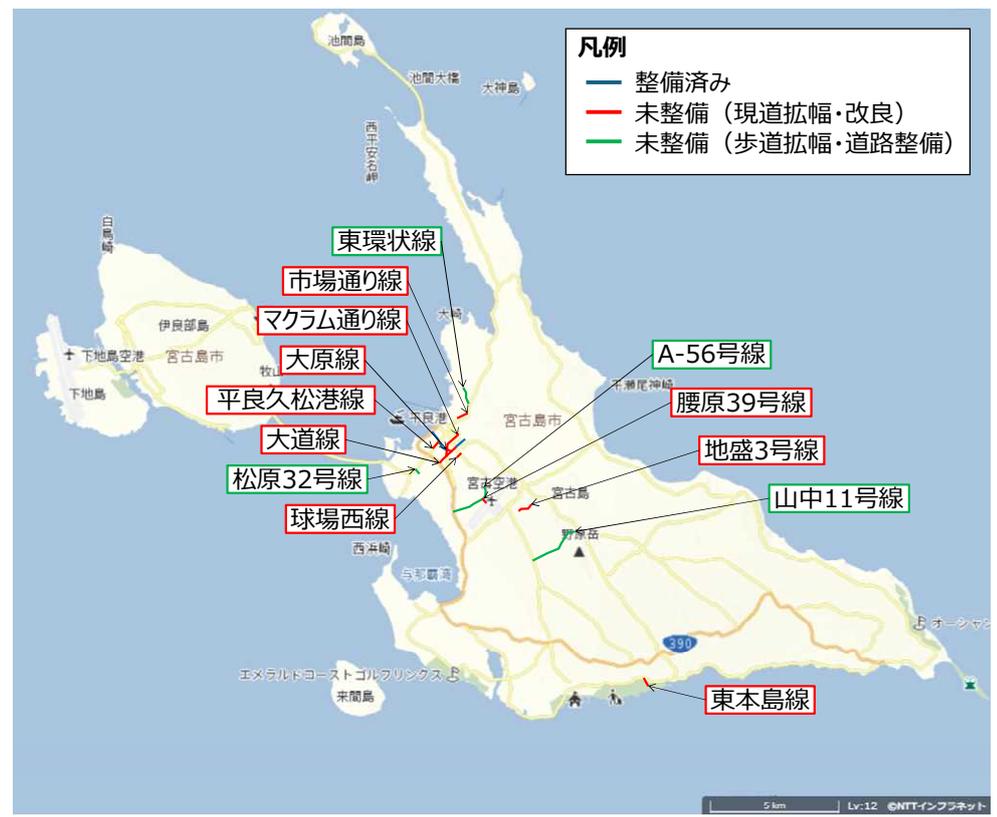
事業完了
(盛加越2号線)

①平良地域及び市役所周辺地域のネットワーク機能強化

●市内道路の拡幅・改良整備の推進

【施策内容】

市内道路の拡幅、改良整備の推進については、歩行者の安全性向上や道路交通の円滑化を図るため、狭あい歩道がない道路の拡幅、交差点改良等の整備を行います。



図：市内道路の整備状況図

【整備内容】

幹線道路を補完する大道線・大原線における拡幅及び改良の整備を促進します。
 車両通行の快適性を図るため、市道（地盛3号線、腰原39号線、東本島線）における道路の拡幅及び車道の拡幅を行います。
 歩行者の安全確保及び利用者の利便性の向上を図るため、市道（松原32号線、東環状線、A-56号線、山中11号線）における歩道の拡幅及び道路整備に伴う交差点改良を実施します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
事業化整備促進(地盛3号線、腰原39号線、東本島線)			●:道路管理者 ○:国
事業化整備促進(松原32号線、東環状線、A-56号線、山中11号線)			

② 階層的な道路網の構築

<施策 No.2> 都市計画道路整備プログラムの策定

都市特性や道路の現状、さらに将来交通需要など本市における都市交通の現状と課題を把握したうえで、計画的かつ効率的な都市内幹線道路網整備を進めるため、都市計画道路整備プログラムを策定します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:道路管理者 ○:国、県、警察

策定

③ 効率的・効果的な幹線道路整備の促進及び交通の円滑化

<施策 No.3> 維持管理の促進

●道路橋梁長寿命化計画の推進

【施策内容】

本市が管理する橋梁は、令和4年度で9橋あります。橋梁の耐用年数は50年とされていることから、高齢化した橋梁について、“損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う”予防保全型へ転換を図り、橋梁の寿命を延ばす必要があります。現在、建設から50年経過した橋梁はありませんが、25年後（令和29年度）には6橋に増加します。これらの高齢化を迎える橋梁に対して、従来の対症療法の維持管理を続けた場合、今後橋梁の修繕や架け替えに要する費用が増大していくことが懸念されます。そこで将来的な財政負担の低減及び道路交通の安全性の確保を図るため、5年毎の定期点検を元に優先順位の高い橋梁から修繕を行います。



図:来間大橋

【主な対象橋梁】

来間大橋：2024年～2028年 断面修復や表面修復
2029年～2032年 耐震補強工事
西原橋：2024年 補強工事

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:道路管理者

2032年度:来間大橋修繕完了

③ 効率的・効果的な幹線道路整備の促進及び交通の円滑化

●点検及び維持管理の実施

【施策内容】

道路ネットワーク環境の維持のため、道路に雑草が覆い被さるなど通行に支障をきたす道路に対し、雑草除去や路面の穴埋めを行います。効果的かつ効率的な維持管理を行うため、定期的なパトロールを実施し、通学路や見通しの悪い箇所から優先的に取り組みます。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:道路管理者 ○:国、警察

継続実施

<施策 No.4> 平良市街地と地域間を連絡する幹線道路の優先的な整備

【施策内容】

宮古空港東側と総合庁舎周辺エリアの一体性や市民生活の利便性向上に資する（構想）空港下道路について、必要性や実現性の検討を進め、引き続き沖縄県への要望を行います。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市 ○:県、警察

2024年度:(構想)空港下道路
事業化検討調査

④ 人中心の道路空間形成

<施策 No.5> バリアフリー基本構想の改定

【施策内容】

幹線街路と中心市街地との有機的なネットワーク形成、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。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市 ○:国、交通事業者

改定

④ 人中心の道路空間形成

<施策 No.6> 道路空間の快適性の向上

●宮古島市景観計画の推進

【施策内容】

地域の活性化に向けた地域環境美化活動を推奨すると共に、「宮古島市景観計画」を踏まえて、幹線道路においては、建物の位置を歩行者に圧迫感を与えないような配置とし、緑豊かな宮古の景観を印象づけるため、緑化等を行い道路空間の快適性の向上を図ります。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

計画推進

●沖縄フラワークリエイション事業の推進

【施策内容】

重要な観光資源である自然環境や風景・景観を形成し、市街地外周や市街地から下地島までの主要なアクセス道路にプランターの設置や花の植え付けを行い、観光客や市民に親しまれる道路空間の提供を目指します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:県

事業推進

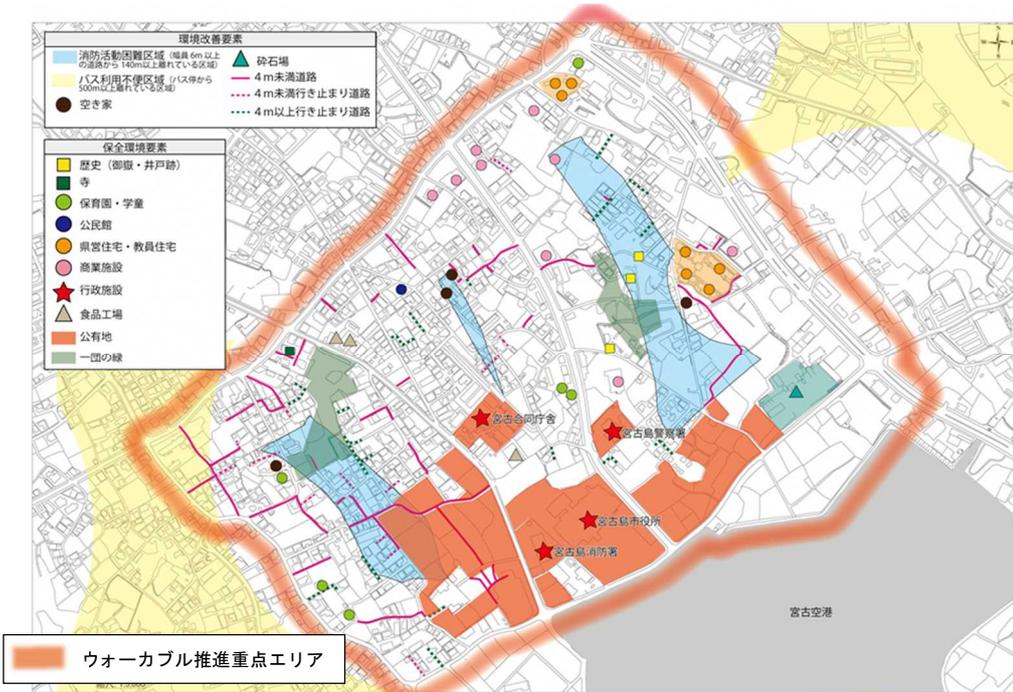
④ 人中心の道路空間形成

●市役所周辺地区における交通機能の強化検討

【施策内容】

賑わいのあるウォーカブルな環境の創出に向け、ゆとりある歩行空間の創出や安全な自転車利用の促進、人が歩きやすくなる道路環境の整備（バリアフリー、案内看板、ベンチ、花・街路樹）等の交通機能の向上を図る検討を行います。また、対象地区において、東西方向のアクセスの脆弱さや狭あい道路の解消に向けたインフラ整備等の検討を行い、利便性の高い快適な住環境を形成します。

その他、魅力ある公園等の公共空間整備に向け、市街地骨格軸の回遊性を高める多様な移動手段の確保や交流人口・関係人口の拡大に資する拠点連携型の拠点形成など検討を行う。



図：対象地区の特性図(市役所周辺まちづくり基本構想内記載)

出典：市役所周辺まちづくり基本構想

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
			●:実施主体 ○:関連部署
			●:市

手法及び全体計画の検討

実施計画の検討及び実施

④ 人中心の道路空間形成

<施策 No.7> 宮古島市歴史文化活用推進事業の推進

【施策内容】

文化財保護活動事業として清掃作業などを継続して実施するとともに、観光資源としてのPR活動の推進やガイドの育成などの検討を進めます。



図:綾道(平良北コース編)

<参考> 綾道 (あやんつ)

- ・ 綾道とは「趣のある道」の意味で、宮古島市の伝統文化や史跡を文化財散策コースとしてまとめた冊子。
- ・ 現在、地域別の9冊と戦争遺跡編の1冊の計10冊発刊。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

2024年度:綾道(自然・動物編)策定

<施策 No.8> サイクルスポーツ振興の推進

【施策内容】

県内外で活躍するアスリート等と連携し、地域特性を活かし豊富な地域資源と組み合わせ、様々なレベルのサイクリストや国内外からの観光客、市民が楽しむことのできるサイクルイベントの継続及び充実を図ります。



図:全日本トライアスロンの様子

【過去のイベント例】

- ・ 第38回全日本トライアスロン宮古島大会 (2024年)

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

継続実施

<施策 No.9> 無電柱化の推進

【施策内容】

宮古島市では、平成 15 年 9 月の台風第 14 号の影響で、約 800 本の電柱が倒壊しており、道路の通行を妨げ、住民の避難や救急活動、物資輸送の支障となるとともに、電力・通信サービスの安定供給が妨げられ長期停電や通信障害発生など多大な影響を及ぼしました。そのよ

うな体験から、「防災機能の向上」、「安全で快適な通行空間の確保」、「良好な景観の形成」を図ることを目的として、無電柱化を推進します。



図：無電柱化後のイメージ(宮古島市中央縦線)

出典：宮古島市無電柱化推進計画

【対象路線】

<宮古島市>

- ・宮古島市無電柱化推進計画事業（令和 5 年～令和 14 年）
- [事業完了] 中央縦線 [事業着手] B-26 号線、高校東線

<沖縄県>

- ・沖縄県無電柱化推進計画事業
- 国道 390 号、県道平良下地島空港線、県道平良久松港線、県道平良新里線

【実施期間・推進体制】

短期 (2030 年)	中期 (2040 年)	長期 (2040 年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市、県

事業完了:(都)中央縦線
事業着手:(市道)B-26 号線、
(都)高校東線

県管理道路の
事業推進

<施策 No.10> 緊急輸送道路の機能確保

【施策内容】

平良市街地と地域間を連絡・連携する幹線道路や平良市街地内の幹線道路等について、災害時や緊急時における安全性を確保するため、優先的な整備・維持管理を図り、災害に強く安全・安心な道路ネットワークの形成を進めます。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030 年)	中期 (2040 年)	長期 (2040 年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:道路管理者 ○:市、国

緊急輸送道路の事業推進

(2) 公共交通ネットワークの構築に関する施策

① 広域アクセスの機能強化

<施策 No.11> インバウンド需要に対応する案内強化

【施策内容】

多様な交通手段の提供と合わせて、宮古空港や下地島空港、平良港での多言語対応等インバウンド需要に対応した外国人観光客を含めた利用者の利便性を促進します。



図：デジタルサイネージの事例
(那覇空港国際線出口)

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市、民間関連団体

事業推進

① 広域アクセスの機能強化

<施策 No.12> 平良港周辺の機能強化(平良港長期構想、宮古島市みなとまちづくり基本構想の推進)

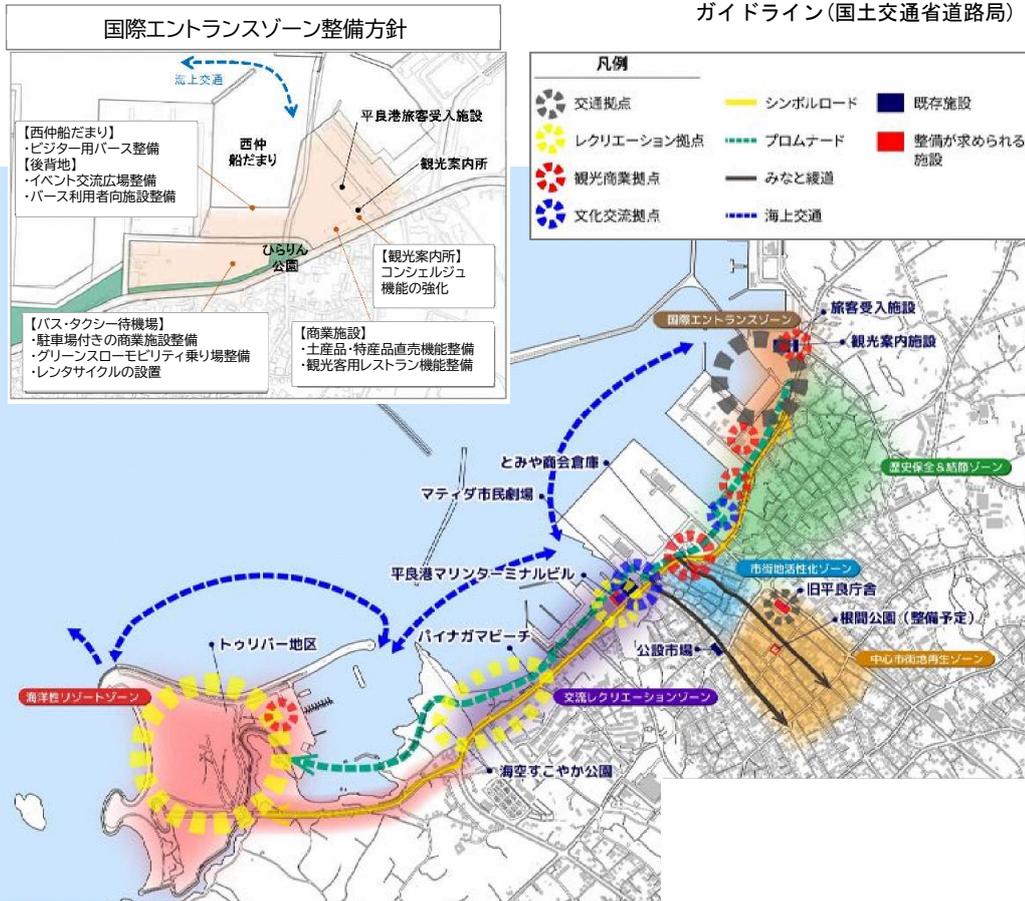
【施策内容】

みなとまちづくり基本構想では、多様な移動手段を選択することのできる交通拠点整備等により、観光地を分散化し、まちなかの混雑解消を図ります。さらに、市民の生活や産業を支える物流機能の拡充等による平良港の機能強化を図ります。



図：様々な交通モードの接続・乗換拠点イメージ(モビリティ・ハブ)

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省道路局)



図：基本構想におけるゾーニング

出典：宮古島市みなとまちづくり基本構想

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
			●:実施主体 ○:関連部署
			●:市 ○:交通事業者

事業推進

<施策 No.13> 利便性向上に資するバス路線の設置

【施策内容】

空、海の玄関口である宮古空港、平良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り、市民および観光客等の利便性向上に資する新たなバス路線の設置を行います。

宮古島まちなかループバス (市街地循環バス)
MIYAKO ISLAND CITY LOOP BUS

運行 MAP

東 南まわり

No.	バス停	運行時刻
01	美栄前センター	17:00 17:50 18:40 19:30
02	大城自治前	17:01 17:51 18:41 19:31
03	かぬいで前	17:02 17:52 18:42 19:32
04	ハワイ製糖所前	17:03 17:53 18:43 19:33
05	藤原入口	17:06 17:56 18:46 19:36
06	イスタンクワン南店	17:09 17:59 18:49 19:39
07	市家住宅前	17:11 18:01 18:51 19:41
08	美栄高校前	17:14 18:04 18:54 19:44
09	うみそら公園前	17:16 18:06 18:56 19:46
10	ヒルトン前	17:18 18:08 18:58 19:48
11	うみそら公園前	17:20 18:10 19:00 19:50
12	パイナガマビーチ	17:22 18:12 19:02 19:52
13	マティダ市民館前	17:23 18:13 19:03 19:53
14	公設市場前	17:24 18:14 19:04 19:54
15	舟形前	17:26 18:16 19:06 19:56
16	公設市場前	17:28 18:18 19:08 19:58
17	ボトねま前	17:30 18:20 19:10 20:00
18	保健所前	17:31 18:21 19:11 20:01
19	サンエー前	17:34 18:24 19:14 20:04
20	美栄前センター	17:35 18:25 19:15 20:05

北 西まわり

No.	バス停	運行時刻
01	美栄前センター	17:20 18:20 19:10 20:00
02	サンエー前	17:31 18:21 19:11 20:01
03	保健所前	17:34 18:24 19:14 20:04
04	ボトねま前	17:35 18:25 19:15 20:05
05	公設市場前	17:37 18:27 19:17 20:07
06	舟形前	17:40 18:30 19:20 20:10
07	公設市場前	17:41 18:31 19:21 20:11
08	マティダ市民館前	17:42 18:32 19:22 20:12
09	パイナガマビーチ	17:43 18:33 19:23 20:13
10	うみそら公園前	17:45 18:35 19:25 20:15
11	ヒルトン前	17:47 18:37 19:27 20:17
12	うみそら公園前	17:49 18:39 19:29 20:19
13	美栄高校前	17:51 18:41 19:31 20:21
14	市家住宅前	17:54 18:44 19:34 20:24
15	イスタンクワン南店	17:56 18:46 19:36 20:26
16	藤原入口	17:59 18:49 19:39 20:29
17	ハワイ製糖所前	18:02 18:52 19:42 20:32
18	かぬいで前	18:03 18:53 19:43 20:33
19	大城自治前	18:04 18:54 19:44 20:34
20	美栄前センター	18:06 18:56 19:46 20:36

期間：2023年11月17日(金)～2024年1月31日(水)
料金：一律200円(小学生以下子供及び身障者100円)
※お支払いは乗車時現金もしくはPaypay
※宮古島ループバスの1日乗車券・市民向け1ヶ月定期券もご利用可
皆さまのご利用、お待ちしております! ※宮古島市実証事業にて運行いたします。

図：市街地循環バス(イメージ)

出典：地域公共交通計画より

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●：実施主体 ○：関連部署
→			●：市 ○：交通事業者

2026年度まで
ルートの検討を実施

2028年度
運行

③ 交通結節点やサブ結節点の機能強化

<施策 No.14> 結節点の機能強化

●バス待ち環境の整備

【施策内容】

各停留所の現状や利用状況を調査し、バス停や上屋、ベンチ等を整備するとともに、道路幅員等の物理的な要因により設置が困難な場所は、近隣の商業施設や公共施設との連携も考慮しながら、バス待ち環境の改善を図ります。

また、みなとまちづくりや中心市街地活性化基本計画、市役所周辺まちづくり基本構想と連携した交通機能の強化を目指します。

交通結節点を補完するサブ結節点（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します。例えば、サブ結節点における高齢者用電動カートなど小型モビリティの駐車スペース確保を図ります。



図：バス停上屋の設置例(宮古島市役所)

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
	→		●:交通事業者、市 ○:国、県、警察

2030年まで
2箇所以上のバス停上屋を設置

●分かりやすい情報案内の構築

【施策内容】

交通結節点において、デジタルサイネージなどを利用したバスの運行情報や周辺観光情報の提供を行います。



図：観光案内所(宮古空港)における情報提供例

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
	→		●:市、交通事業者

事業推進

③ 交通結節点やサブ結節点の機能強化

● 宮古空港の混雑緩和対策

【施策内容】

飛行機発着時の宮古空港の出入口付近の停車スペースの混雑に対して、宮古空港活性化協議会と連携しながら、駐車場などを含めた空間の再配分を検討します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:民間関連団体 ○:市

事業検討

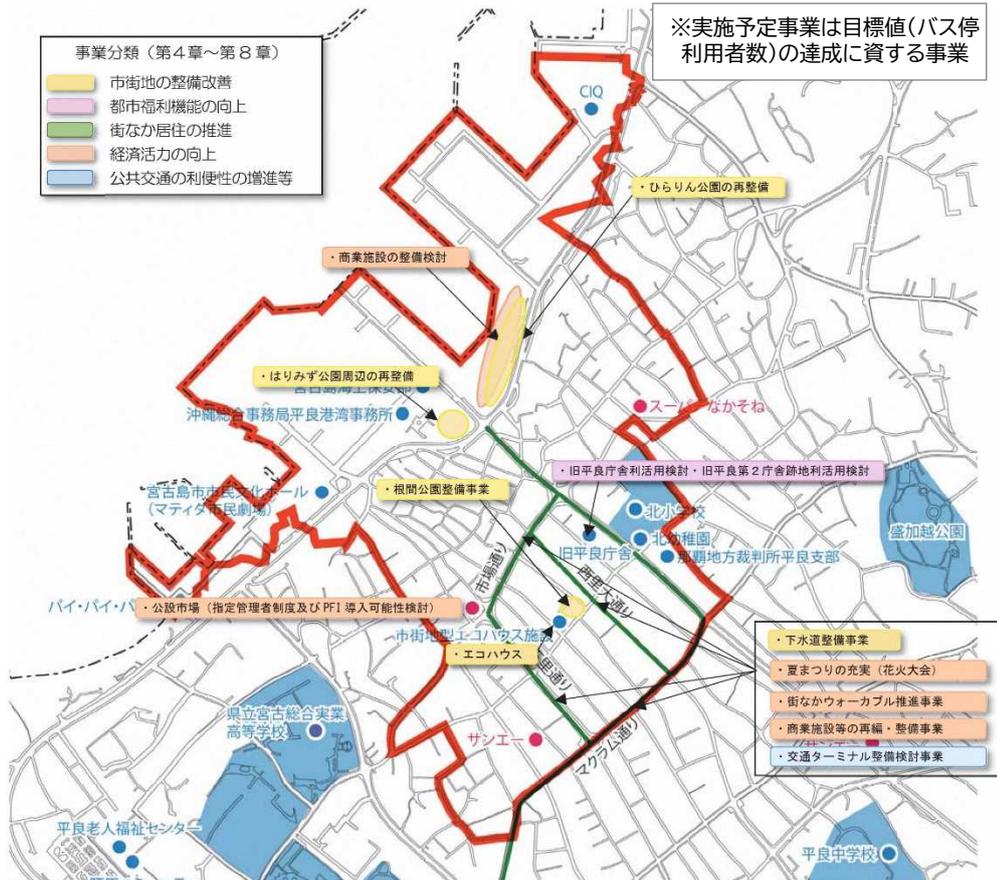
③ 交通結節点やサブ結節点の機能強化

<施策 No.15> 中心市街地活性化基本計画の推進

●旧平良庁舎周辺における交通機能の強化検討

【施策内容】

中心市街地における交通結節点として、旧平良庁舎周辺は、待合環境の改善と合わせて、中心市街地の回遊に資する次世代モビリティ、自走式共用駐車場の整備、タクシーの停留所の設置等の交通機能の向上を図る検討を行います。



図：対象地域と実施予定事業位置図(中心市街地活性化基本計画内記載)

出典：宮古市中心市街地活性化基本計画

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
→			●:実施主体 ○:関連部署
			●:市、民間関連団体
			○:交通事業者

中心市街地活性化基本計画に基づき事業化促進

③ 交通結節点やサブ結節点の機能強化

●街なかウォーカブル推進事業

【施策内容】

居心地がよく歩きたくなるまちづくりのため、歩行空間や滞在空間づくりを沿道商店街と一体となって進め、中心市街地活性化協議会と連携して検討します。また、必要に応じて、道路占用などの手続きについても検討します。

＜参考＞ ライジングボラード（新潟県新潟市）

- ・ ライジングボラードは、道路中央に昇降可能なポールを設置し、通行規制時間における車両の進入を物理的に制限させるものである。
- ・ 通行を許可された車両や緊急車両が通行する場合は、リモコンや非常用ボタンを操作することでポールが下降し通行が可能となる仕組みである。



図：新潟市ふるまちモールに設置されたライジングボラード

出典：国土交通省 ライジングボラード事例集

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●：実施主体 ○：関連部署
→			●：市、民間関連団体 ○：道路管理者、警察

事業検討

＜施策 No.16＞ 既存路線の再編および効率化

【施策内容】

実態調査結果を基に、市民及び観光客等の利用者視点にたった、将来的に持続可能な公共交通の提供を目的として、路線運行区間や便数、運行ダイヤの適正化を行い、既存路線の再編を検討します。

【取組内容】

- ・ 重複路線や長大運行、利用実績を考慮した市内路線バス全路線における運行を見直します。
- ・ 路線ごとの利用状況や運行事業者における人員、車両等の状況調査を実施します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●：実施主体 ○：関連部署
→			●：市 ○：交通事業者

2024年度
利用者特性・
ニーズの実態調査

2028年度
路線再編の
実施

④ 地域・企業等との連携による市民・観光客の回遊性向上

<施策 No.17> キャッシュレス決済の導入推進

【施策内容】

市民及び観光客の利便性向上、また、インバウンド需要への対応のため、キャッシュレス決済の導入を推進します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:交通事業者 ○:市、民間関連団体

導入推進

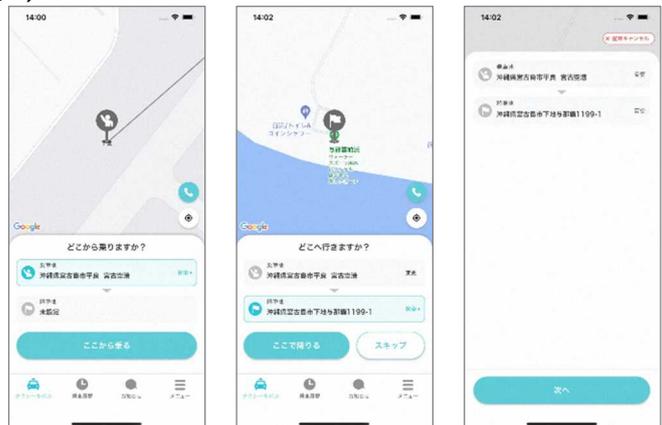
<施策 No.18> アプリを活用した共同配車事業の推進

【施策内容】

利便性向上および効率的なタクシー配車を行うため、利用者がタクシーの位置情報や空車情報を確認することができる共通配車アプリの導入を推進します。登録する全事業者へ一斉に配車依頼を行うことで、タクシーの配車にかかる時間短縮や効率的な運行に繋がります。

<参考> 宮古島 TAXI アプリ

- ・ アプリからの配車依頼を複数のタクシー会社が受注することを可能とした宮古島独自のタクシー配車アプリ



出典：App Store 宮古島 TAXI

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市、交通事業者 ○:民間関連団体

活用推進

<施策 No.19> 公民連携した地域共創への取組

【施策内容】

人口減少に伴い、多くの業種において人手不足の課題は深刻化していることから、他分野団体との意見交換を実施し、公共交通と医療、福祉、教育、観光等の様々な分野を横断した地域全体で、持続可能な公共交通の可能性を検討します。

<参考> 交通分野と他分野との連携・協議の事例

医療・介護×交通(秋田県にかほ市)

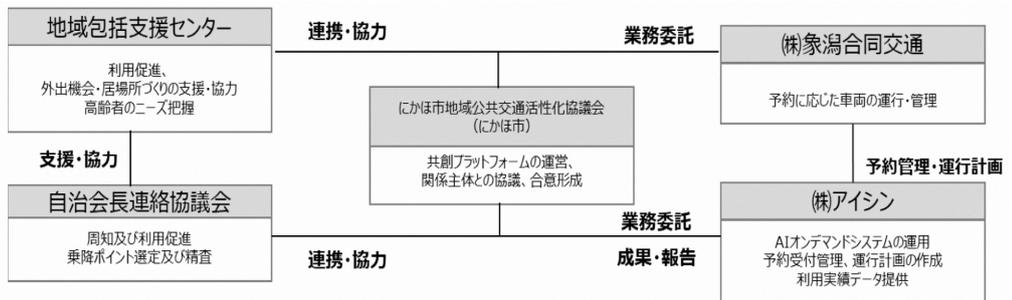
【課題】

- ・ 市内の人口減少に加え、郊外部は人口が分散しており、既存の定時定路線が非効率となっている。
- ・ 郊外部は狭あい道路等が多いため、バス停までが遠く、利便性が悪い。

【対応策】

- ・ 乗合によるタクシー車両を活用した、AI オンデマンド交通の実証運行事業を実施。
- ・ 地域包括支援センターとの連携により、買い物や通院以外の外出する機会を創出することで、高齢者の健康増進や孤独化の防止へ繋げる。

【実施体制】



【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
			●:実施主体 ○:関連部署
			●:市
			○:交通事業者民間関連団体

2024年度:輸送手段の現状整理

<施策 No.20> ICT を利用した MaaS(Mobility-as-a-Service)導入の検討

【施策内容】

市内の様々な公共交通等を1つの交通サービスとして束ねるためのツールとなる「MaaS アプリ」の構築について、その導入効果や実現可能等についてMaaS アプリ構築にかかる検討会を実施します。ICT 技術の活用や本市がどのように課題解決を図っていくかを検討します。

<参考> mobipa (モビパ) ! 宮古島 (一般社団法人 宮古島観光協会)

- ・ 宮古島市内で提供できる様々なモビリティ(レンタカー、レンタサイクル、電動キックボード等)やアクティビティ(マリン、ツアー、モノづくり等)を同時に予約・決済できるWEB アプリ。
- ・ 島内のグルメやフォトスポットが一目で分かるマップ、おすすめのコース、特集記事で、旅行の計画をサポート。



出典：mobipa!MIYAKOJIMA HP (一般社団法人宮古島観光協会)

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
			●:実施主体 ○:関連部署 ●:市 ○:交通事業者、民間関連団体

検討会の推進

<施策 No.21> 日本版ライドシェアの導入

【施策内容】

日本版ライドシェア導入に向けて立ち上げた委員会で導入検討を行い、主にクルーズ船の寄港時、入城観光客数のピーク時におけるタクシー不足に対応するためにライドシェアの本格運行を実施します。

<参考> 軽井沢における日本型ライドシェア（長野県軽井沢町）

昨今の観光需要の回復とタクシー運転手の減少に伴うタクシー不足の課題解決に向け、「タクシー供給強化プロジェクト」を始動した。プロジェクトの一環として「日本型ライドシェア（自家用車活用事業）」を2024年4月26日より運行開始した。

【対応エリア】

- ・ 軽井沢町全域

【利用料金】

- ・ 乗車地から目的地までの走行予定ルートに距離に応じて、乗車前に運賃が確定

【利用方法】

- ・ 稼働時間帯にタクシーアプリ「GO」にて、配車



図：軽井沢版日本型ライドシェア出発式の様子

出典：軽井沢町 HP

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●：実施主体 ○：関連部署
→			●：交通事業者 ○：市

事業化及び
事業推進

<施策 No.22> CASE の技術導入研究

C:Connected(つながる)
A:Autonomous(自動)
S:Shared(共有)
E:Electric(電動)

【施策内容】

交通情報スマート化に向けて通信機能とクルマがつながるシステム構築や車両の自動化・電動化、新たなシェアリングサービスなどの技術導入に関する研究を進めます。

<参考> 交通情報スマート化に関する取り組み事例（南城市）

- ・ 沖縄県南城市では、地域公共交通バス公式サイトを整備し、コミュニティバスの運行状況等や主要拠点におけるサイネージによる情報表示システムの構築等を実施。交通情報スマート化に関する取り組み内容は、下記の通り。

- N バス HP における市内バス位置情報の掲載
- Google マップの乗換検索への対応
- 乗降カウントシステムの構築
- 車内及び拠点におけるデジタルサイネージの設置



N バス HP におけるバスの位置情報の表示内容

出典：N バス HP



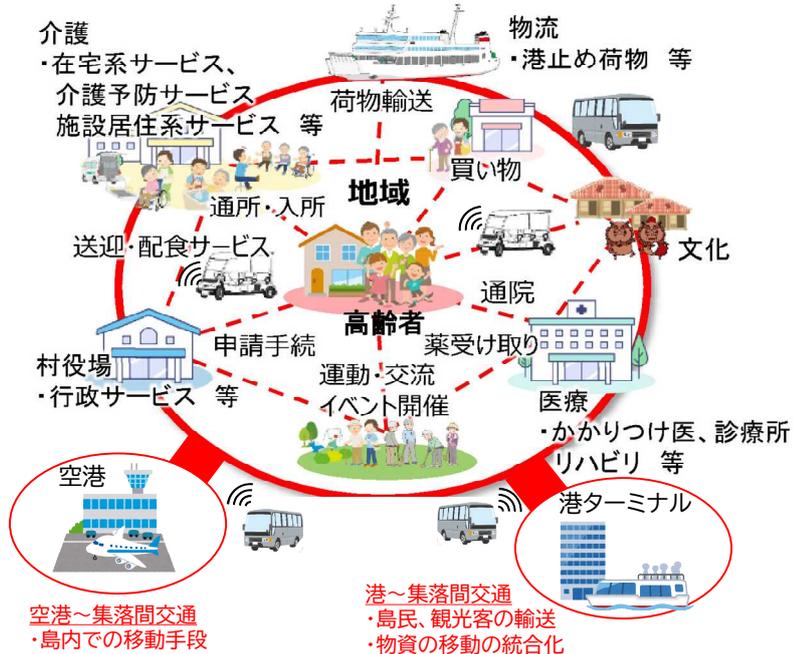
N バスの運行情報を表示したデジタルサイネージ

出典：沖縄観光 2 次交通の利便性向上に向けた検討委員会資料 (R4 年度第 1 回)

④ 地域・企業等との連携による市民・観光客の回遊性向上

<参考> 公共交通の自動運転に向けた実証実験事例（多良間村）

- 令和6年度「交通×福祉・物流等」共創モデル実証業務（国交省）として、多良間島において、空港や港と集落を結ぶルートにおいて「バス」タイプ、集落内は「カート」タイプの公共交通を配置し、自動運転に向けた実証実験を検討中。
- 運転手不足などで公共交通の維持が困難になると想定される離島・過疎地域で持続可能なモデルを作ることを目的とする。
- 令和6年度は、5～12月にニーズ調査や住民との話し合いをしながらルートなどを決めていくワークショップを行い、実証実験は10～12月に実施予定。



**地域公共交通計画の策定
(多良間村業務 (R6))**

地域公共交通計画に基づく福祉・物流等の地域内サービスを共創。

※将来的には自動運転の社会実装に繋げる

図：多良間村で検討中の実証実験イメージ
※沖縄県 R6「交通×福祉・物流等」共創モデル実証業務 概要書を加工して作成

出典：沖縄県 R6「交通×福祉・物流等」共創モデル実証業務 概要書

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市 ○:交通事業者

研究および検討

⑤ 郊外部での新たな地域交通手段の提供

<施策 No.23> オンデマンド交通の導入

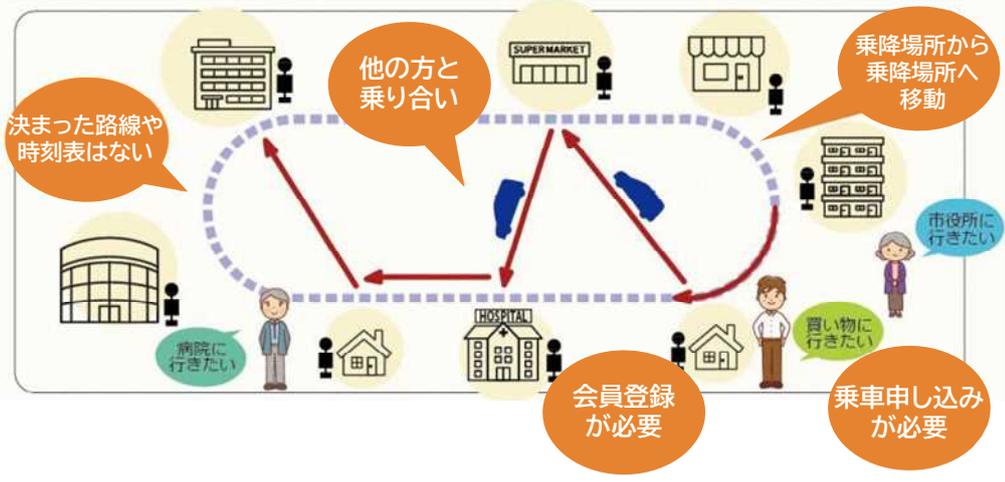
【施策内容】

路線再編による基幹路線へ繋ぐ支線強化や、郊外部での利用者ニーズに対応するため、バスやジャンボタクシーを活用した「デマンド交通」の導入を行います。

<参考> チョイソコみやこじま（デマンド型の乗合交通）

- ・ 路線バス友利線の一部代替として、実証運行（チョイソコみやこじま友利線）。
- ・ 利用者が電話や Web 及びスマートフォンの LINE アプリなどから乗車予約が可能で、専用のシステムによって、予約状況に応じて最も効率的なルートで提供される。

チョイソコみやこじま友利線概要 ご希望のタイミングで行きたい場所に利用いただけます。



出典：チョイソコみやこじま友利線パンフレット

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
			●:市 ○:交通事業者

2026年度 実証実験実施

2028年度 本格導入

<施策 No.24> シニアカー購入費助成事業**【施策内容】**

高齢者の外出や社会参加の機会など自立した生活を支援し、要介護状態や認知症の進行を防ぐため、シニアカー購入費を一部援助します。

令和 6 年度宮古島市シニアカー購入費補助事業

対象者	・宮古島市に住所を有している ・65 歳以上 ・運転経歴証明書をお持ちの方
要件	・市税の滞納がないこと ・シニアカー購入に関して他の補助制度利用のないこと
補助内容	購入費用の 1/3 以内、上限 10 万円

【実施期間・推進体制】

短期 (2030 年)	中期 (2040 年)	長期 (2040 年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

継続実施

⑤ 郊外部での新たな地域交通手段の提供

<施策 No.25> 高齢者外出支援タクシー利用助成事業

【施策内容】

高齢者の日常生活の利便性の向上及び社会生活圏の拡大を図るため、タクシー利用料金の一部を援助します。

高齢者外出支援タクシー利用助成事業概要

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

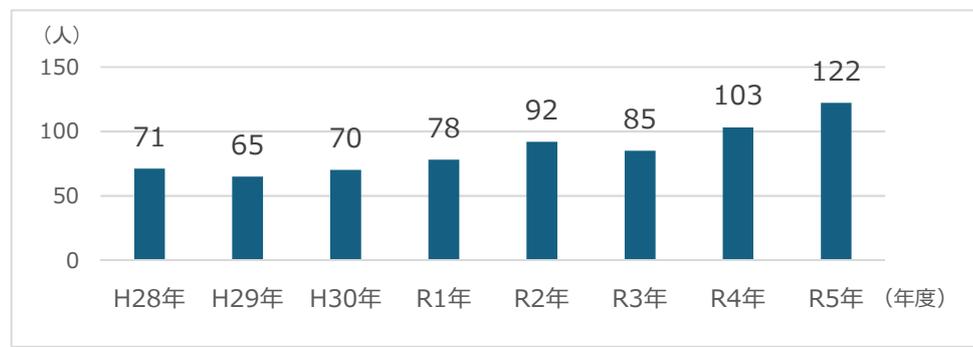


図: 高齢者外出支援タクシー利用助成事業 利用者数推移

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

継続実施

(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

① 環境負荷の少ない交通環境の構築

<施策 No.26> 電気自動車の普及

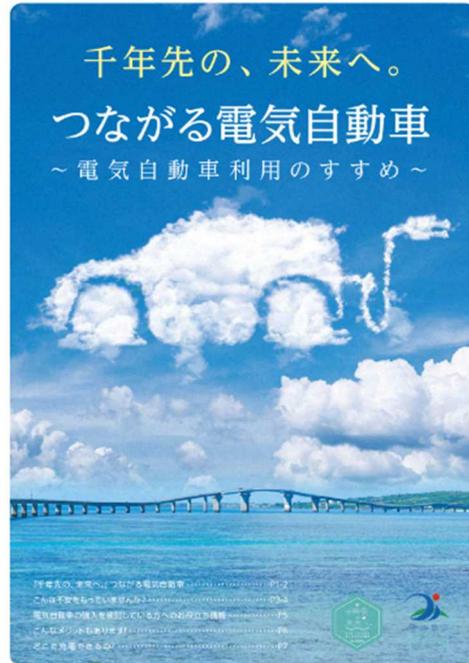
【施策内容】

電気自動車の普及を目的として設置している充電器について、引き続き適切な管理を努めるとともに、電気自動車の普及促進に関する情報発信を行います。

再生可能エネルギーを活用した資源循環型社会の構築、脱炭素化の推進、災害等による停電時における安心安全の確保及び地域経済の活性化を目的として、電気自動車等及び外部給電器並びに V2H 充放電設備の導入に係る補助を行います。

【取組内容】

- ・ 電気自動車普及促進事業
- ・ 電気自動車等導入補助金



図：電気自動車に関するパンフレット
出典：宮古島市 HP

令和 6 年度宮古島市電気自動車等導入補助金制度

申請受付期間		令和 6 年 6 月 3 日～令和 7 年 2 月 28 日
補助金額	電気自動車等	次世代自動車振興センターが定める「令和 5 年度補正グリーンエネルギー自動車等促進補助金交付規定」の別表 1 (2) における車両ごとの補助金交付額×5 分の 2 (上限額 34 万円)
	外部給電器	購入価格×15 分の 2 (上限額 20 万円)
	V2H 充放電設備 (1 基あたり)	購入価格×5 分の 1 (上限額 30 万円)

【実施期間・推進体制】

短期 (2030 年)	中期 (2040 年)	長期 (2040 年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

継続実施

① 環境負荷の少ない交通環境の構築

<施策 No.27> エコドライブコンテスト

【施策内容】

燃料消費量やCO₂排出量、交通事故を減らし、地球温暖化防止につなげる「運転技術」や「心がけ」を楽しみながら広めていくコンテストの実施を行います。

【取組内容】

- ・ エコドライブコンテストを推進します。

<イベント概要>

コンテスト期間	2024年8月1日(木) ~ 2024年8月31日(土)
表彰式	日時：2024年10月上旬 ※予定 場所：市役所総合庁舎
対象者	グループ参加（個人・法人は問わない）/ 1グループ 3名～5名 ※ 詳細は裏面をご確認ください
参加費	無料（定員200名） 申込者には理想通貨を進呈。
申込み	裏面の申込書にご記入の上、メール、FAX、持参又は郵送にてお申込みください。
主催	宮古島市 / あいおいニッセイ同和損害保険（株） （後援）日本生命保険（相）
お問い合わせ	宮古島市 エコアイランド推進課 川根 TEL:0980-73-0950 FAX:0980-72-3795 （総合庁舎2階） e-mail: 2219.yuta@city.miyakojima.lg.jp あいおいニッセイ同和損害保険(株)沖縄支店 荻原 TEL:098-868-1179 FAX:098-867-3587



図：理想通貨制度
（エコドライブコンテスト参加賞）
出典：宮古島市 HP

図：第 8 回エコドライブコンテスト
出典：宮古島市 HP

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
→			●：実施主体 ○：関連部署
			●：市

継続実施

<施策 No.28> 生活バス路線学生割引補助事業**【施策内容】**

遠方から通学する中高生家庭の金銭的負担を軽減するため、通学のために購入するバス回数券に対し、購入料金を援助します。

生活バス路線学生割引補助事業概要

対象者	中学生・高校生（市内に住所を有する者）を養育する保護者 生徒本人または乗車回数券の購入補助を負担する方（市内に住所を有する者）
対象となる回数券	宮古島市内の中学校・高等学校へ通学する際のバス（協栄バス・八千代バス・共和バス）利用に伴う回数券
補助金の額	バス営業所での割引（学割の約 25%引き）とは別に、市の方でも補助（正規料金の 75%以内）する

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●:実施主体 ○:関連部署
→			●:市

継続実施

① 環境負荷の少ない交通環境の構築

<施策 No.29> 公共交通講座の実施

【施策内容】

公共交通に対する「乗り方がわからない」といった抵抗感を払拭するため、運行事業者、教育機関、福祉施設等と連携したバスやタクシーの乗り方講座や国が実施する出前講座の活用を行い、交通ルールやマナー、地域の公共交通機関について学ぶ機会を提供します。



図：浦添市内の小学生を対象とした
「バスの乗り方教室」

出典：沖縄県 わった～バス党 HP

【取組内容】

- ・ 児童向けの「バスの乗り方教室」を実施します。
- ・ 高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントに関する講座を実施します。

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●：実施主体 ○：関連部署
→			●：市 ○：交通事業者

継続実施

<施策 No.30> 交通安全の意識啓発

【施策内容】

交通死亡事故に繋がる飲酒運転の根絶や交通ルールの遵守・交通マナーの実践を呼びかけ、交通事故防止の徹底を図ります。特に、観光客のレンタカー利用に対して、マナー向上や交通安全の意識啓発を促進します。

【取組内容】

- ・ レンタカー事故多発地点の対策（注意喚起の徹底、マップの作成）を実施します。
- ・ レンタカードライバーのマナー向上を事業者と連携して実施します。
- ・ こどもや高齢者に見合った交通安全教育を推進します。
- ・ 交通ルール遵守に向けた交通安全運動を推進します。

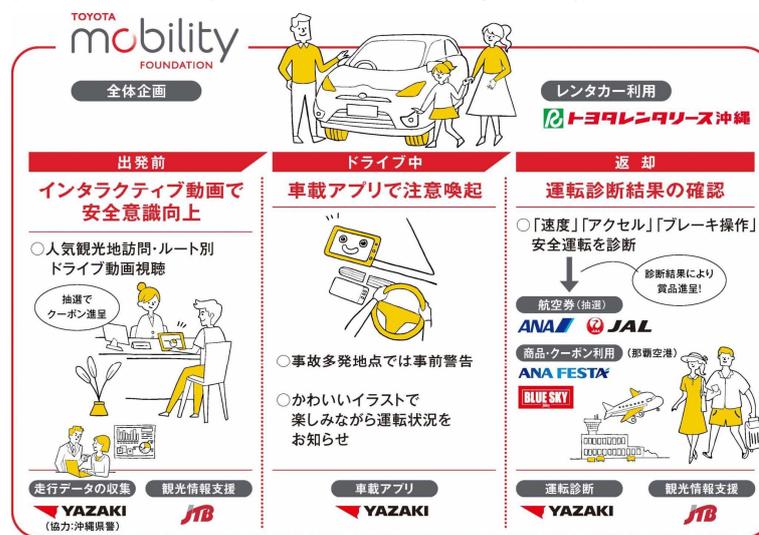


図：交通安全啓発ポスター

提供：観光協会・宮古島市

<参考> 沖縄県内におけるレンタカー利用者の交通事故削減の取組

レンタカーにタブレットを搭載し、安全運転の状態や事故多発地点を通知するアプリによって、日本人だけでなく、外国人によるレンタカー事故も減少している。



図：レンタカー利用者の交通事故削減の取組

出典：トヨタ・モビリティ基金

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
			●：実施主体 ○：関連部署
			●：市
			○：警察、民間関連団体

継続実施

②交通事故が起きにくい安全安心な交通環境の構築

<施策 No.31> 交通安全施設等の整備・導入検討

●交通安全施設等の整備・導入検討

【施策内容】

道路の適切な維持管理や交通安全施設の整備・点検により、交通事故が起きにくい安全な交通環境の構築を図ります。(道路反射鏡、防護柵、路面標示等による減速及び注意喚起対策、ポストコーンの設置、ゾーン 30 プラスの導入など)

<参考> ゾーン 30 プラス

「ゾーン 30 プラス」とは、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、警察と道路管理者が連携して全国的に整備を進めているものである。対象区域は、最高速度 30 キロ毎時の区域制限(ゾーン 30)と、狭さくやスラローム等の物理的デバイスの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図る。



図:ゾーン 30 プラスの概要
出典: 国土交通省

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制
			●:実施主体 ○:関連部署
			●:市、県 ○:国、警察

事業化検討

●ラウンドアバウトの導入検討

【施策内容】

交通安全対策の一策としてラウンドアバウトの導入や試行運用に向けた検討を行います。試行運用に向けて道路管理者やその他関係機関と協議の上、以下の候補地で実施します。

【試行運用候補地】

東亜技研前、トゥリバー前、東急ホテル&リゾート前、いらぶ大橋海の駅前など

- ・ 住民への周知や試行運用での結果を基に、本格導入の検討を行います。
- ・ また、ラウンドアバウトの機能として停電後、信号が止まった場合でも自律的に交差点の機能を果たせるため、災害対策としても検討を行います。

<参考> ラウンドアバウトの導入効果

- ・ 交通事故件数の減少
- ・ 車両の速度抑制
- ・ 赤信号による待ち時間の減少
- ・ 停電時に安全な通行が可能



図：沖縄県うるま市のラウンドアバウト

出典：国土交通省 ラウンドアバウト導入事例

【実施期間・推進体制】

短期 (2030年)	中期 (2040年)	長期 (2040年以降)	推進体制 ●：実施主体 ○：関連部署
→			●：市 ○：国、県、警察

事業化検討

第4章

計画の実現に向けて

1 目標指標・目標値の設定

交通戦略の個別施策が効果を発揮しているか確認し、計画の達成状況を評価するため、目標指標及び目標値を設定します。

本都市交通戦略は都市交通マスタープランのうち、短中期（5～10年）に重点的・優先的に取り組むべき施策について、具体的な内容や整備・実施目標時期を明示し、計画的かつ効果的に取り組むことを目的とし策定しています。そのため、本都市交通戦略における目標指標及び目標値は、宮古島市都市交通マスタープランで設定されている5つの指標をベースに設定し、宮古島市都市交通マスタープランの目標指標で達成状況が確認できない施策について新しく目標指標を設定します。

目標値の設定は、宮古島市都市計画マスタープランの計画目標年次と整合させ、令和12年度を目標年次とします。

【宮古島市都市交通戦略の目標指標】

都市交通マスタープランの目標指標	新たに追加する目標指標	対応施策
①道路改良率 ②市内路線バスの利用実績 ③利便性向上に資するバス路線の設置 ④公共交通（路線バス・タクシー）の利用頻度（月2～3日程度以上） ⑤交通事故件数	⑥外出する時に交通手段がなくて困るものの割合	施策No.5 施策No.6 施策No.7 施策No.8 施策No.20 施策No.21 施策No.22など
	⑦第1次緊急輸送道路における無電柱化整備延長距離割合（宮古島市無電柱化計画、沖縄県無電柱化推進計画）	施策No.9
	⑧運輸部門における温室効果ガス排出量	施策No.26～29

図：宮古島市都市交通戦略での目標指標

■目標指標と目標値

目標指標	現状値	目標値	把握方法
①道路改良率	令和2年度 65.4%	令和12年度 65.6%	整備結果より確認
②市内路線バスの利用実績	令和3年度 144千人	令和12年度 162千人	沖縄総合事務局運輸部 「運用要覧」より確認
③利便性向上に資するバス路線の設置	9路線	新設・再編	実施結果より
④公共交通（路線バス・タクシー）の利用頻度（月2～3日程度以上）	令和2年度 10.5%	令和12年度 42%	市民アンケートより確認
⑤交通事故件数	令和2年度 70件	令和12年度 0件	交通白書より確認
⑥外出する時に交通手段がなくて困ることがある人の割合	令和3年度 16.2%	令和12年度 8.53%	市民アンケートより確認
⑦第1次緊急輸送道路における無電柱化整備延長距離割合（新規追加）	令和4年度 約16%	令和12年度 約32%	整備結果より確認
⑧運輸部門における温室効果ガス排出量（新規追加）	令和3年度 72,709 t-CO2	令和12年度 60,303 t-CO2	市統計より（環境モデル都市行動計画）確認

■個別施策と目標指標の関係性

個別施策	目標指標							
	①道路改良率	②市内路線バスの利用実績	③利便性向上バス路線の設置	④公共交通の利用頻度	⑤交通事故件数	⑥交通手段がなくて困る人の割合	⑦無電柱化整備延長距離割合	⑧温室効果ガス排出量
【No. 1】新設道路の整備及び市内道路の拡幅・改良整備の推進	●					●		
【No. 2】都市計画道路整備プログラムの策定	●							
【No. 3】維持管理の促進	●							
【No. 4】平良市街地と地域間を連絡する幹線道路の優先的な整備	●							
【No. 5】バリアフリー基本構想の改定						●		
【No. 6】道路空間の快適性の向上						●		
【No. 7】宮古島市歴史文化活用推進事業の推進						●		
【No. 8】サイクルスポーツ振興の推進						●		
【No. 9】無電柱化の推進							●	
【No. 10】緊急輸送道路の機能確保	●							
【No. 11】インバウンド需要に対応する案内強化		●						
【No. 12】平良港周辺の機能強化 (平良港長期構想、宮古島市みなとまちづくり基本構想の推進)		●						
【No. 13】利便性向上に資するバス路線の設置		●	●	●		●		
【No. 14】結節点の機能強化		●		●		●		
【No. 15】中心市街地活性化基本計画の推進		●		●		●		
【No. 16】既存路線の再編および効率化		●		●		●		
【No. 17】キャッシュレス決済の導入推進		●						
【No. 18】アプリを活用した共同配車事業の推進				●				
【No. 19】公民連携した地域共創への取組				●		●		

個別施策	目標指標							
	①道路改良率	②市内路線バスの利用実績	③利便性向上バス路線の設置	④公共交通の利用頻度	⑤交通事故件数	⑥交通手段がなくて困る人の割合	⑦無電柱化整備延長距離割合	⑧温室効果ガス排出量
【No. 20】 ICT を利用した MaaS (Mobility-as-a-Service) 導入の検討						●		
【No. 21】 日本版ライドシェアの導入						●		
【No. 22】 CASE の技術導入研究						●		
【No. 23】 オンデマンド交通の導入		●		●		●		
【No. 24】 シニアカー購入費助成事業						●		
【No. 25】 高齢者外出支援タクシー利用助成事業				●		●		
【No. 26】 電気自動車の普及								●
【No. 27】 エコドライブコンテスト								●
【No. 28】 生活バス路線学生割引補助事業		●		●				●
【No. 29】 公共交通講座の実施		●		●				●
【No. 30】 交通安全の意識啓発					●			
【No. 31】 交通安全施設等の整備・導入検討					●			

2 推進体制

将来像の実現に向けて、各施策を着実に推進していくことが重要であり、施策の効果について適正に評価・検証していく必要があります。

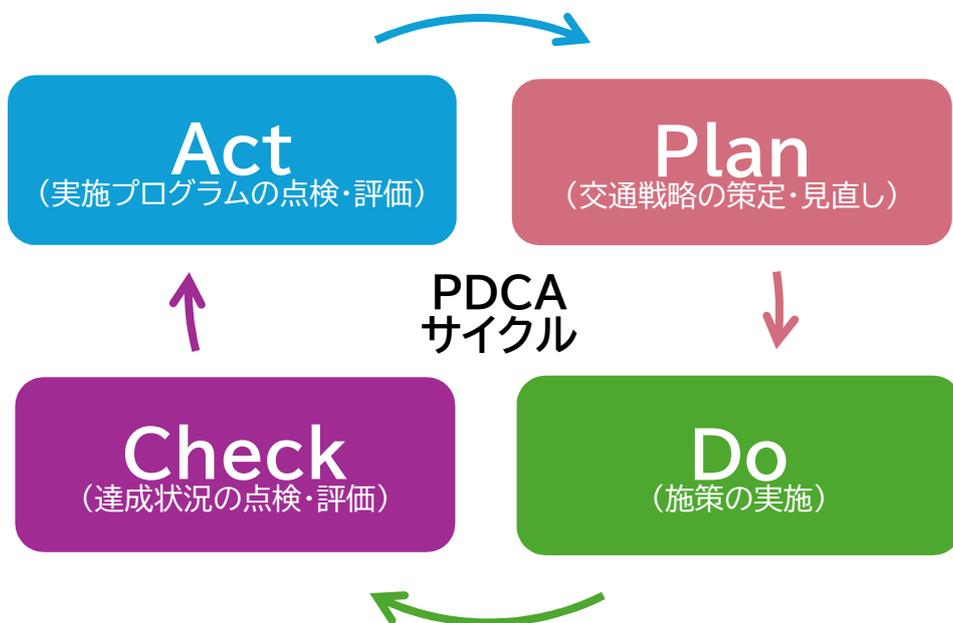
計画の推進に向けて、市民、行政（国・県・市・警察等）、交通事業者、交通に関する団体等がそれぞれの役割分担を把握した上で連携・協働し取り組んでいくことが重要です。

計画の進行状況を把握するために、行政と交通事業者等が一体となり会議を開催することで、取組みの進行状況や目標の達成状況を確認します。また、庁内においても関係部局と連携しながら着実に取組みを推進します。

3 評価・改善の仕組み

P（Plan：計画）、D（Do：実行）、C（Check：評価）、A（Action：改善）サイクルを回し、施策の達成状況を振り返り、さらに社会情勢も反映した持続可能な運営・管理をします。また、モニタリング体制の中で目標年次である令和12年度に評価・検証を行い、必要に応じて計画内容の見直しを図ります。

■PDCAサイクルに基づく進行管理の考え方



参考資料

用語集

【あ 行】

	用語	内容
あ	ICT	「Information and Communication Technology (情報通信技術)」の略であり、通信技術を活用したコミュニケーションのこと。
	アクセス	交通の利便性、または交通手段の連絡。
	アプリ	アプリケーションの略。エンドユーザがコンピュータ上で特定の作業を行うために開発されたソフトウェアプログラムのこと。
い	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。
	インフラ	インフラストラクチャーの略語。道路、鉄道路線、バス路線、上水道、下水道、電気、ガス、電話など、社会的基盤を形成するものの総称。
う	ウォーカブル	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語。「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感をもつ。
え	AI オンデマンド	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
	エコ	「エコロジー」の略。自然環境保護運動。人間も生態系の一員であるとの視点から、人間生活と自然との調和・共存を目指す考え方。
	エコツーリズム	地域ぐるみで自然環境や歴史文化など、地域固有の魅力を観光客に伝えることにより、その価値や大切さが理解され、保全につながっていくことを目指していく仕組み。
お	オーバーツーリズム	特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、市民生活や自然環境、景観等に対する負の影響を受忍できない程度にもたらしたり、旅行者にとっても満足度を大幅に低下させたりするような観光の状況。
	温室効果ガス	大気中に含まれる二酸化炭素 (CO ₂) やメタンなどのガスの総称で、地表から放射された赤外線の一部を吸収し、温室効果をもたらす気体のこと。

【か行】

	用語	内容
か	幹線道路	都市において、骨格的な道路網を形成し、比較的高水準の規格を備えた道路。
き	キャッシュレス決済	お札や小銭などの現金を使用せずに電子マネーやクレジットカードなどでお金を払うこと。
	協働	一つの目的のために力を合わせる事。
く	グリーンスローモビリティ	電動の時速 20km 未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上のパブリックモビリティ。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。
	クルーズ船	乗客に船旅（クルーズ）を提供するための旅客船。巡航客船ともいう。
け	景観	風景。景色。
	CASE	Connected（つながる車）、Autonomous/Automated（自動運転）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）というモビリティの変革を表す4つの領域の頭文字をつなげた造語。
こ	交通結節点	バスや電車、タクシー、自動車、自転車など様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点。
	公民連携	行政と民間企業、学術機関が協働で、それぞれの強みを活かした公共サービスの提供などを行う仕組み。自治体が民間事業者の知識や技術、資源を活用し、公共サービスを継続的に実施していくための手法。
	高齢者用電動カート	電動車いすの一種で、長距離や長時間歩くのが困難な方の外出を支援する乗り物。

【さ行】

	用語	内容
さ	サステナブルツーリズム	訪問客、産業、環境、受け入れ地域の需要に適合しつつ、現在と未来の環境、社会文化、経済への影響に十分配慮した持続可能な観光。
し	シェアサイクル	一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点（シェアサイクルポート）において自転車を自由に貸出・返却できる交通手段。
	主要幹線道路	地方生活圏及び主要な都市圏域の骨格を構成するとともに地方生活圏相互を連絡する道路。
せ	生活道路	幹線道路から分かれる道路。市内や地域内の移動など、身近な移動に対応した、地域住民の生活を支える道路。
そ	ゾーン	地帯。区域。範囲。

【た 行】

	用 語	内 容
ち	中心市街地	その都市において歴史的に「都心的機能」を果たしてきた地域で、都市の中心部に所在し、主要な駅など、交通拠点機能の立地や商業機能の集積が進んだ市街地。
て	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
	デマンド交通	利用者それぞれの希望時間帯、乗降場所などの要望（デマンド）に応える、新たな公共交通サービスで、タクシーの便利さをバス並みの料金で提供する交通。
と	ドア・ツー・ドア	自宅から目的地まで直接アクセスできること。
	都市機能	人々が暮らすうえで必要となる、都市が持つ機能。政治・行政機能、商業機能、交通・通信機能、教育・文化・観光・娯楽機能、医療・福祉機能などが含まれる。
	都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の4種類に区分される。都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。
	都市計画マスタープラン	1992年（平成4年）の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（法第18条の2）のこと。（略して「都市マス」または「市町村マス」）単にマスタープランと呼ばれることもある。
	都市構造	人やモノが集まる「拠点」、拠点相互を公共交通などでつなぐ「軸」、面的広がりを持った「ゾーン」などにより構成される都市の形のこと。近年では、多くの人が暮らしやすく持続的な発展の確保が可能となるような「集約型都市構造」が望まれている。

【な 行】

	用 語	内 容
に	ニーズ	必要。要求。需要。
	日本版ライドシェア	タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度。
ね	ネットワーク	個々のつながり。網。
の	乗合タクシー	同じ方面に行く人と乗り合いながら目的地（自宅や共通乗降場）へ移動する公共交通。

【は 行】

	用語	内容
は	ハード	築造・建設のこと。
	バリアフリー	高齢者や障がい者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方。都市交通におけるバリアフリー化とは、道路の段差解消をはじめ、音声や点字などによる情報提供などによって、高齢者や障がい者等が円滑に利用できるようにすること。
ひ	PPP/PFI	PPP (Public-Private-Partnership) は公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的な使用や行政の効率化等を図るもの。PFI (Private-Finance-Initiative) は PPP の手法の一つであり、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。
ふ	ブルーツーリズム	海の魅力を体験する海洋レジャー等を目的とする旅行。
ほ	補助幹線道路	幹線道路と区画道路とを連絡し、これらの道路の交通を集散させる機能をもつ道路で、住宅地では近隣住区内に目的をもつ人々が、日常生活に利用する道路のうち、幹線的な道路をいう。

【ま 行】

	用語	内容
ま	MaaS (マース)	スマートフォンアプリまたは Web サービスにより、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで、新たな移動手段 (AI オンデマンド、シェアサイクル等) や関連サービス (観光チケットの購入等) も組み合わせることが可能なサービス。
む	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りからみえないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。
も	モビリティ	動きやすさ、移動性、流動性などを意味し、乗り物などの人の移動に関するもの。
	モビリティ・ハブ	鉄軌道やバス停留所の周辺、また移動が不便な住宅地などに、カーシェアリングやシェアサイクルなどの貸出拠点を集約した拠点。

も	モビリティ・マネジメント	日常生活における移動を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと自発的な転換を促し、「ひとり一人の行動や意識の問題をはっきりと考えながら、交通施策を転換させていこう」とする一連の取組。
---	--------------	---

【や 行】

	用語	内容
ゆ	ユニバーサルツーリズム	高齢者や障がい等の有無にかかわらず、すべての人が安心して楽しめる旅行。
	ユニバーサルデザイン	年齢や障害の有無などに関わらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。

【ら 行】

	用語	内容
ら	ライドシェア	一般ドライバーが自家用車を使い、有料で顧客を運送するサービス。日本ではタクシー運転手に必要な第2種運転免許を持たないドライバーが有償で客を運ぶことは原則禁止とされている。
る	ルール	規則。規定。きまり。
れ	レンタサイクル	自転車を自ら保有して利用するスタイルではなく、ある拠点で、事業者が利用者に貸出し用の自転車を用意し、利用者は一定のレンタル料金を支払い、自転車を利用する仕組みのこと。

本計画の策定にあたっては、事務局となる都市計画課が都市交通戦略素案の作成を行い、重点的・優先的に取り組むべき施策について実施目標時期や実施主体等の具体化を行うため、街路・道路、公共交通を所管する庁内関連部局との調整を行うとともに、都市交通マスタープランに引き続き「宮古島市総合都市交通検討委員会規則（令和5年3月23日宮古島市規則第11号）」に基づき、学識経験者、交通関係事業者、市民又は公共交通の利用者の代表者、関係行政機関の職員などから構成される「宮古島市総合都市交通検討委員会」で協議しました。

■策定メンバー

区分	所属など	備考
学識有識者	琉球大学 工学部 准教授	委員長
関係行政機関	内閣府沖縄総合事務局運輸部 陸上交通課 課長	
	内閣府沖縄総合事務局 運輸部企画室 室長	
	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	
	宮古土木事務所 所長	
	沖縄県宮古島警察署 交通課 課長	
関係団体	合資会社共和バス 代表社員	
	株式会社八千代バス 代表取締役	
	協栄バス合資会社 代表社員	
	中央交通株式会社 代表取締役	
	宮古タクシー事業協同組合 会長	
	下地島エアポートマネジメント株式会社 常務取締役	
	宮古島市社会福祉協議会 会長	
	一般社団法人 宮古島観光協会 専務理事	
	宮古商工会議所 会頭	
	宮古島市老人クラブ連合会 会長	
宮古地区 PTA 連合会 会長		
宮古島市	宮古島市 建設部長	副委員長
	宮古島市 企画政策部長	
	宮古島市 観光商工スポーツ部長	
	宮古島市 福祉部長	
	宮古島市 教育部長	

宮古島市都市交通戦略

交通とまちづくりが連携した施策の具体化した計画

令和6年10月

編集・発行 宮古島市建設部都市計画課
〒906-8501 沖縄県宮古島市平良字西里 1140 番地
TEL 0980-73-4585 / FAX 0980-73-1081
E-mail kt.kikaku@city.miyakojima.lg.jp
<https://www.city.miyakojima.lg.jp>

宮古島市都市交通戦略は、宮古島市ホームページでご覧いただけます。



宮古島市

千年先の、未来へ。

ECO-ISLAND
MIYAKOJIMA

宮古島市都市交通戦略