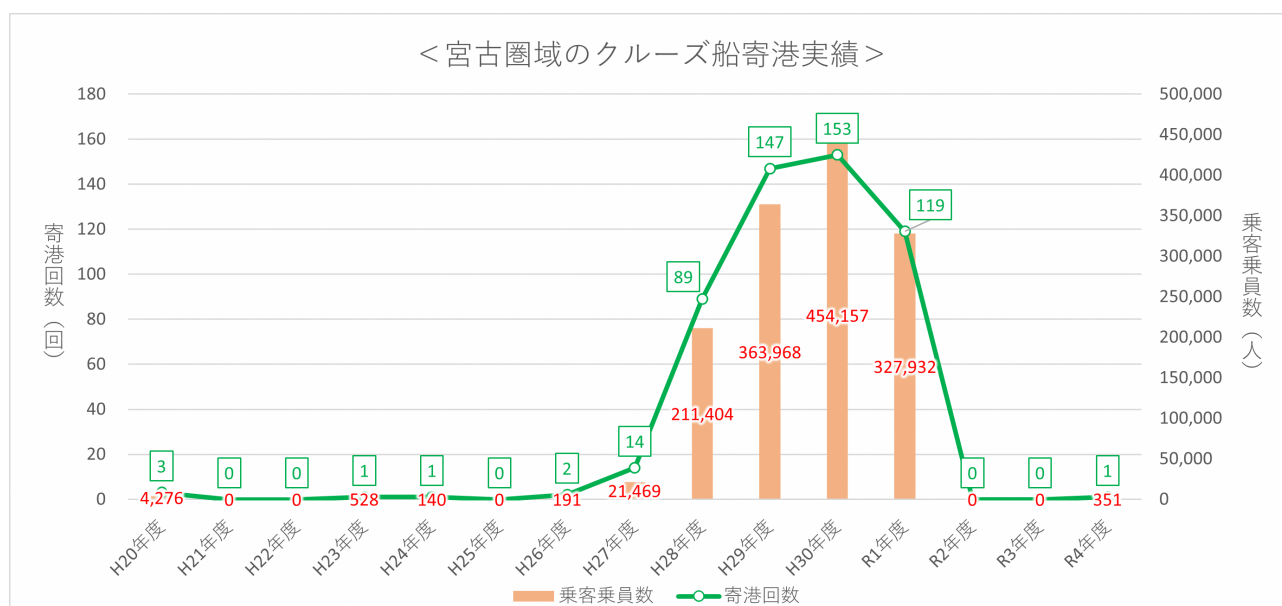


③船舶

- ◆ 中心市街地の漲水地区において、クルーズ船の寄港が、2016 年（平成 28 年）以降、急激に増加しており、ピーク時の 2018 年度（平成 30 年度）には、153 回の寄港で、乗客乗員数は約 45 万に達した。2020 年度（令和 2 年度）以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により寄港数は 0 となっていたが、感染症収束後は回復の兆しが見られる。
- ◆ 2021 年度末（令和 4 年 3 月）には、漲水地区で 22 万トン級岸壁の整備が完了し、大型クルーズ船の岸壁の供用が開始されたことから、新型コロナウイルス感染症収束後のインバウンド需要回復が重要となっている。
- ◆ 海上の船舶航路は、2015 年（平成 27 年）1 月の伊良部大橋開通により平良－佐良浜間が廃止され、現在は、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が 2 航路運航されている。



出典：宮古圏域の入域観光客数（四半期毎）・観光収入・クルーズ実績

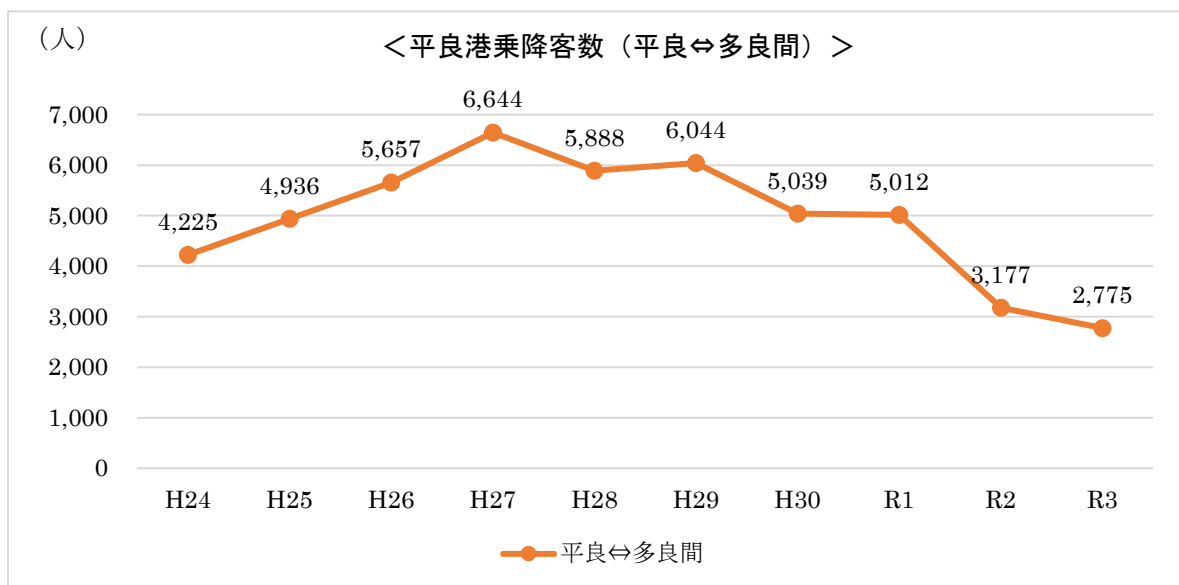
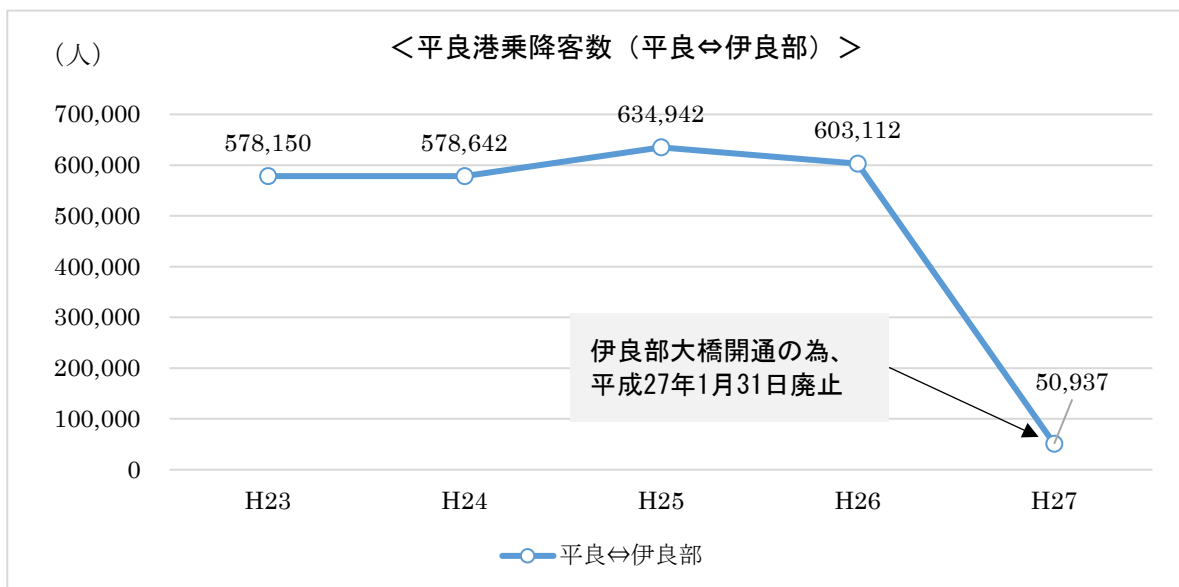


漲水地区岸壁に接岸したクルーズ船



国際クルーズ拠点整備事業

出典：平良港国際クルーズ拠点形成への取組（平良港湾事務所）



出典：港湾課（統計みやこじま）

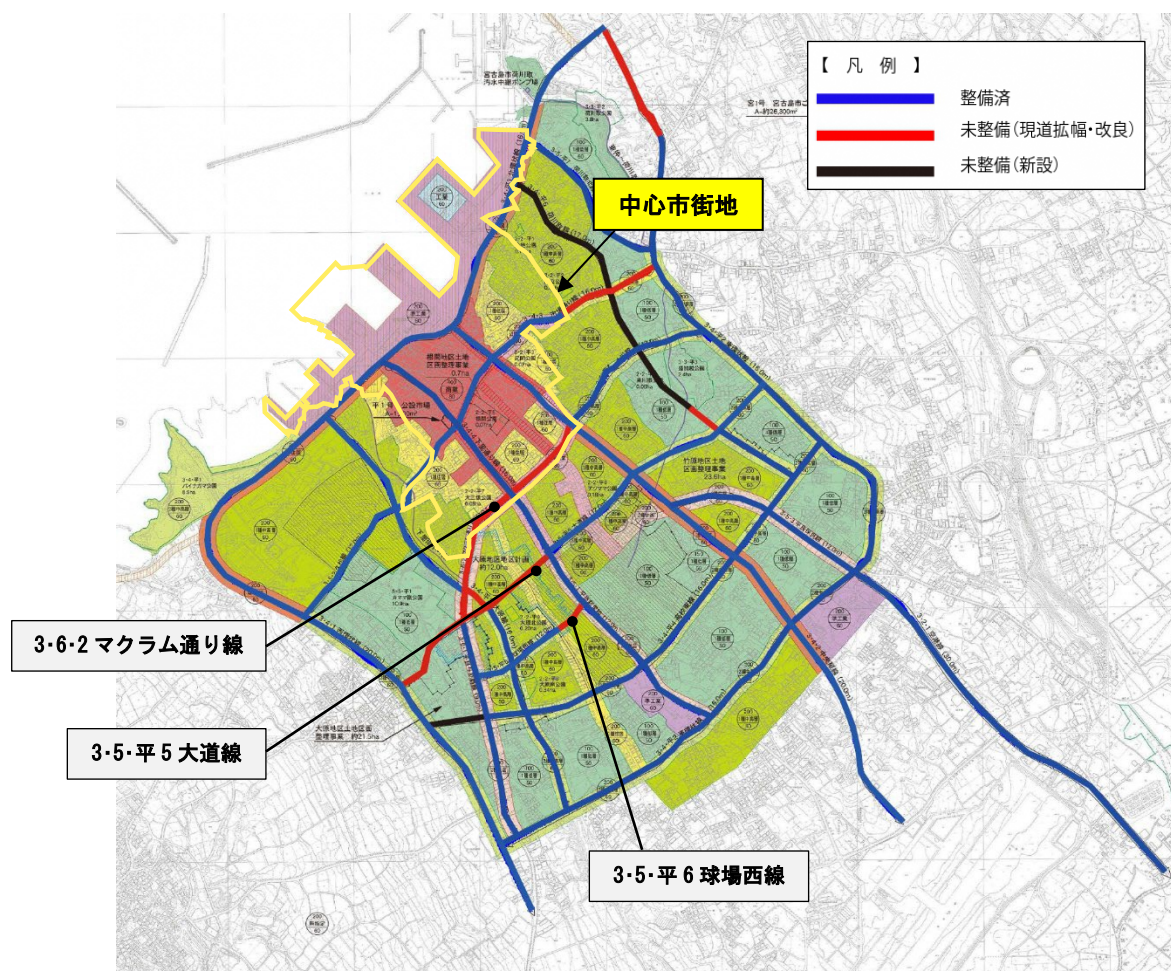


出典：多良間海運 HP、国土地理院 HP

④道路

- ◆ 宮古島の道路網は、中心市街地から伸びる国道 390 号、県道 83 号線、県道 201 号線及び県道 202 号線など放射状のネットワークや島の外周ネットワークにより構成されている。
- ◆ 中心市街地の都市計画道路の整備状況は、3・6・2 マクラム通り線、3・5・平 5 大道線及び 3・5・平 6 球場西線が未整備（現道拡幅・改良）となっている。

＜都市計画道路の整備状況図＞



出典：宮古島市総合都市交通体系調査業務（令和 4 年 5 月）

2-5 文化財の状況

- ◆ 中心市街地の周辺には、多くの文化財を有している。平良港周辺の旧市街地の「綾道」には、「仲宗根豊見親の墓」「人頭税石」「ドイツ皇帝博愛記念碑」などの史跡がある。

<綾道 平良コース 散策マップ>



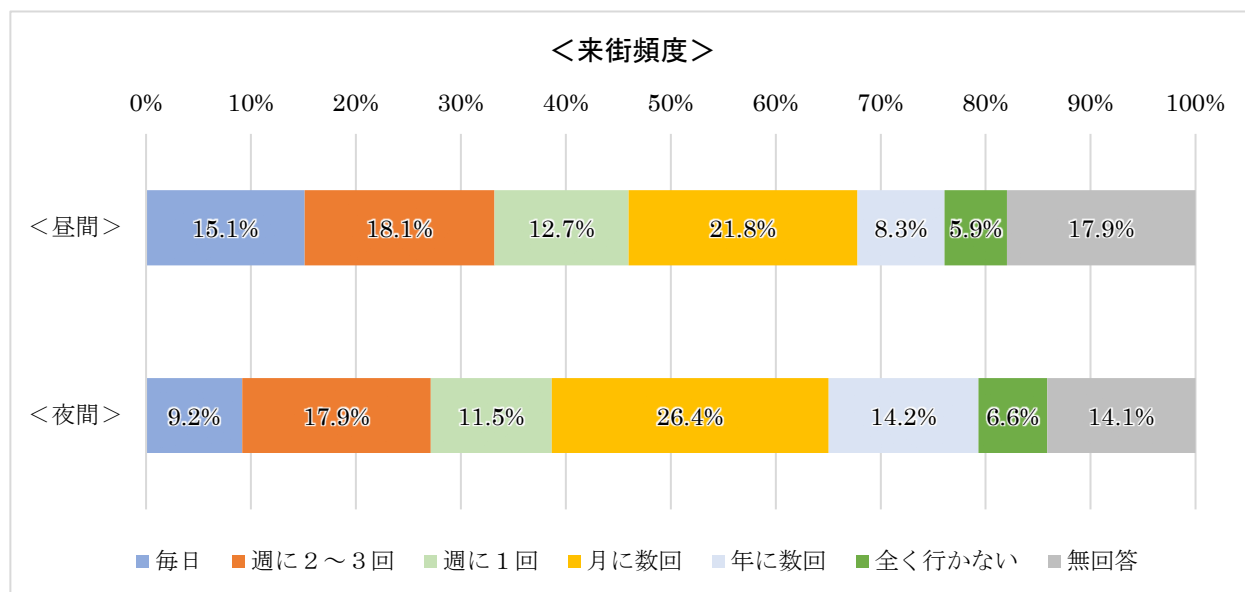
出典：宮古島観光協会

〔3〕地域住民ニーズ等の把握・分析

令和4年9月～10月にかけて実施した「宮古島市中心市街地活性化基本計画」策定のためのアンケート調査に基づき、地域住民ニーズ等を整理する。

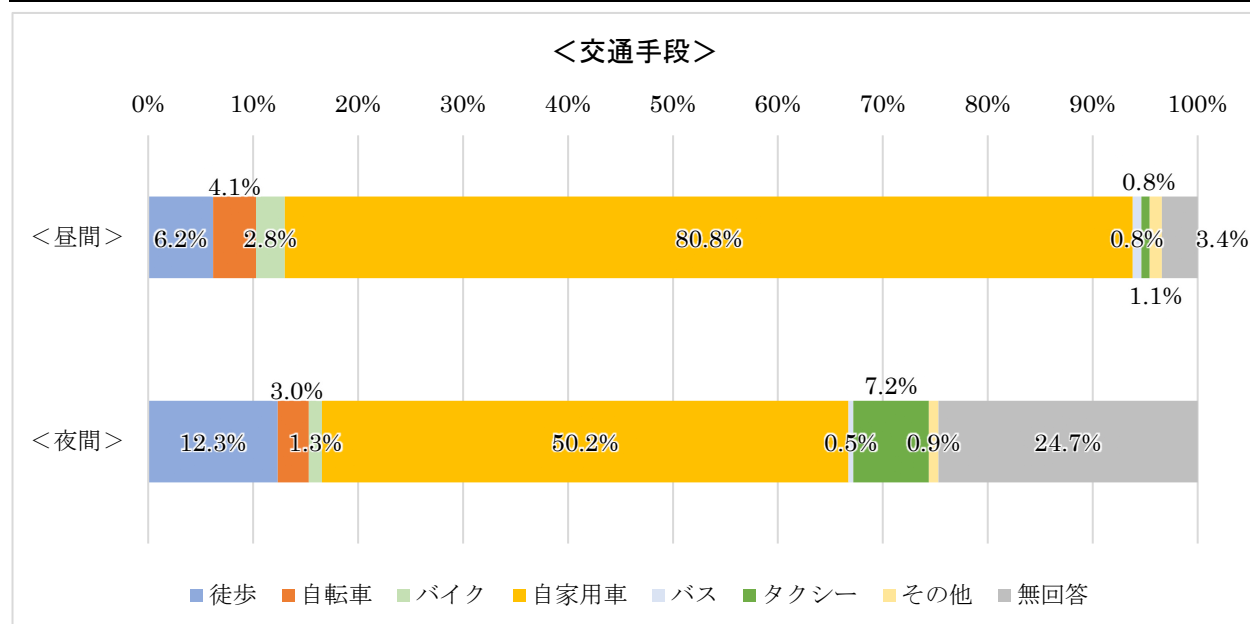
ア 中心市街地への来街頻度は、週に1回以上が約4割

- ◆ 中心市街地の来街頻度は、「月に数回」が多いほか、「週に1回」以上でみると、約4割を占めており、市民の日常的な来街先となっていることが伺える。



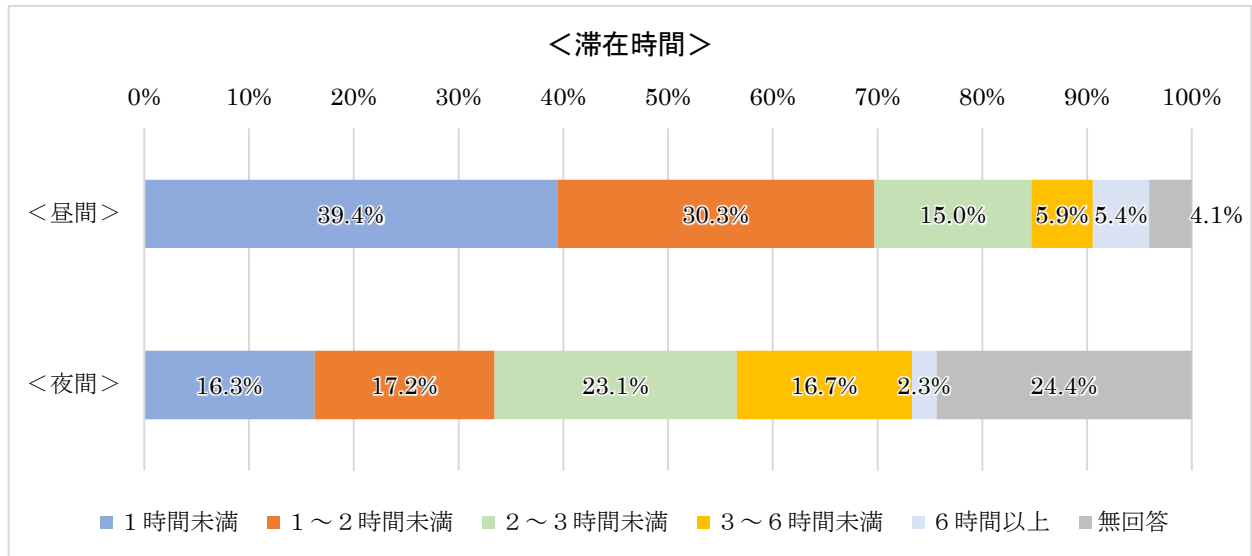
イ 中心市街地への交通手段は自家用車

- ◆ 中心市街地への交通手段は、「自家用車」が多く、駐車場などの整備が求められる。
- ◆ 公共交通の「バス」の利用は相対的に少なく、利便性の向上が求められる。



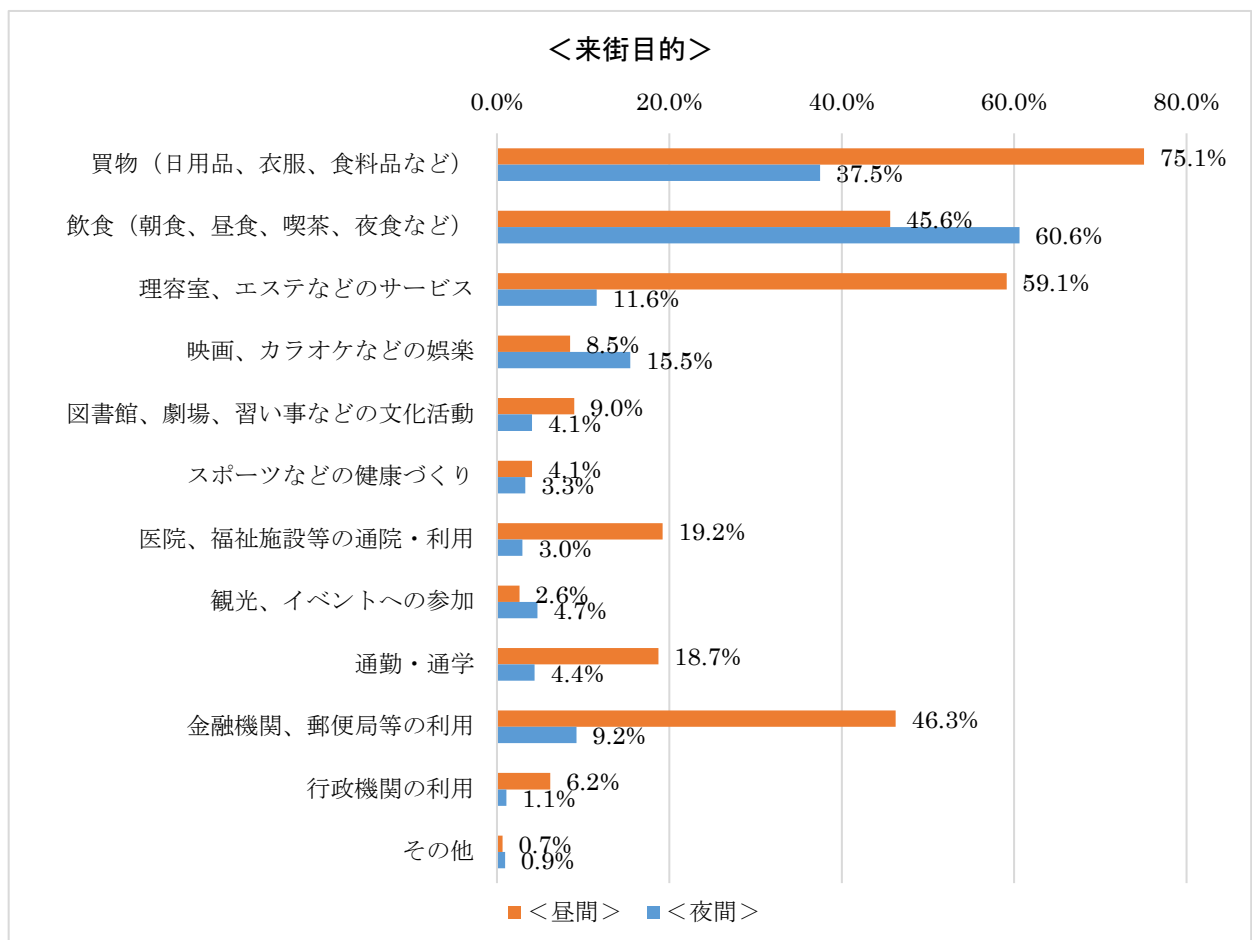
ウ 中心市街地での滞在時間は、昼間は2時間未満が約7割

◆ 中心市街地での滞在時間は、昼間は「2時間未満」が約7割を占め、夜間は「2時間以上」の滞在割合が多くなっており、昼間の滞留性の向上に資する魅力づくりが求められる。



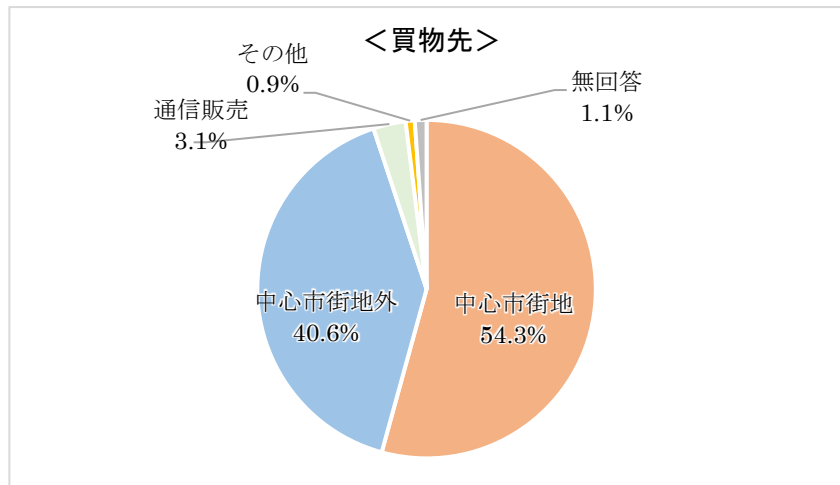
エ 中心市街地の来街目的は、買物、飲食など

◆ 中心市街地の来街目的は、昼間は「買物」「理容室などのサービス」「金融機関等の利用」「飲食」が多く、夜間は「飲食」「買物」が多い。



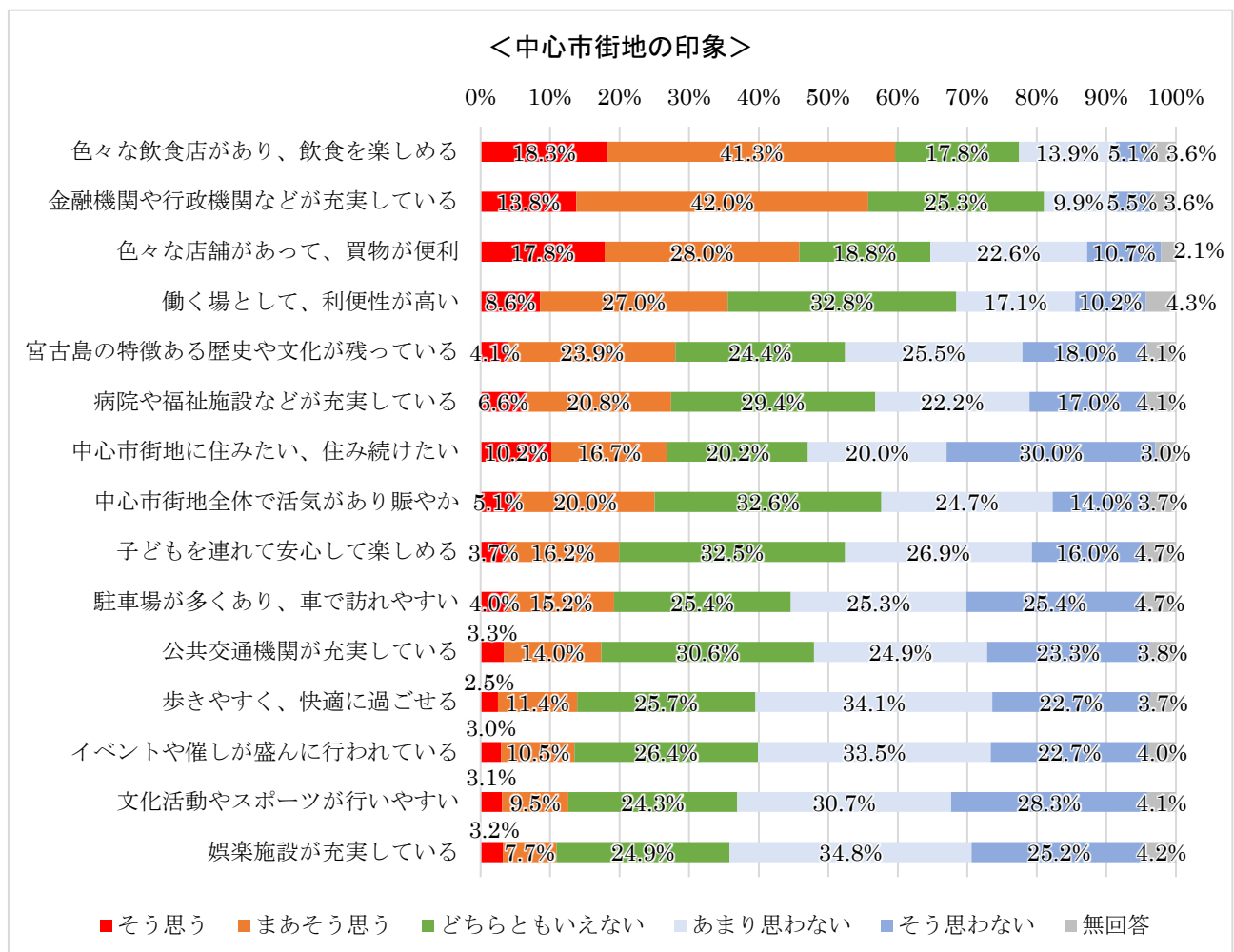
オ 普段よく行く買物先で中心市街地が5割

◆ 市民が普段よく買物をする先として、「中心市街地」が約5割を占めており、中心市街地の活性化が、市民へのサービスの向上に重要となる。



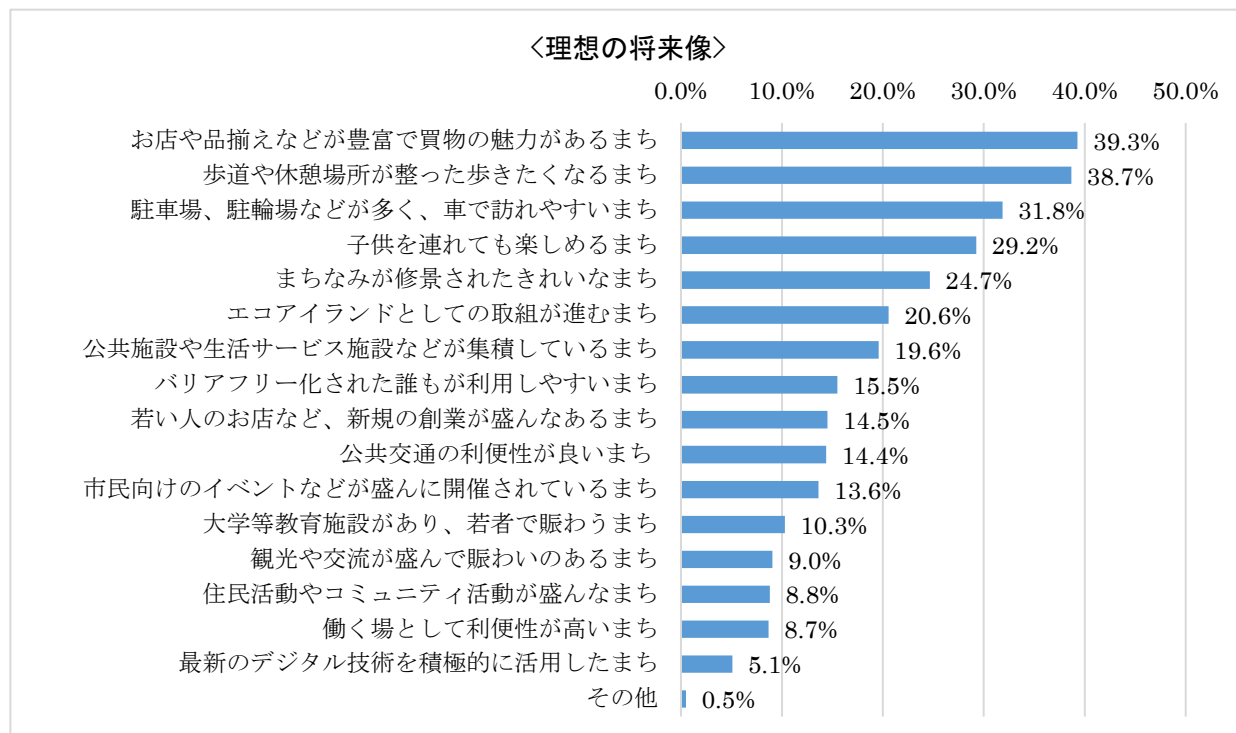
カ 中心市街地の印象は、飲食、金融、買物などへの評価が高い

◆ 中心市街地の印象は、「飲食」、「金融」、「買物」の場としての評価が高い一方、「娯楽施設」や「文化活動」、「イベント」、「歩きやすさ」などへの評価は低く、住民ニーズに応じて改善が求められる。



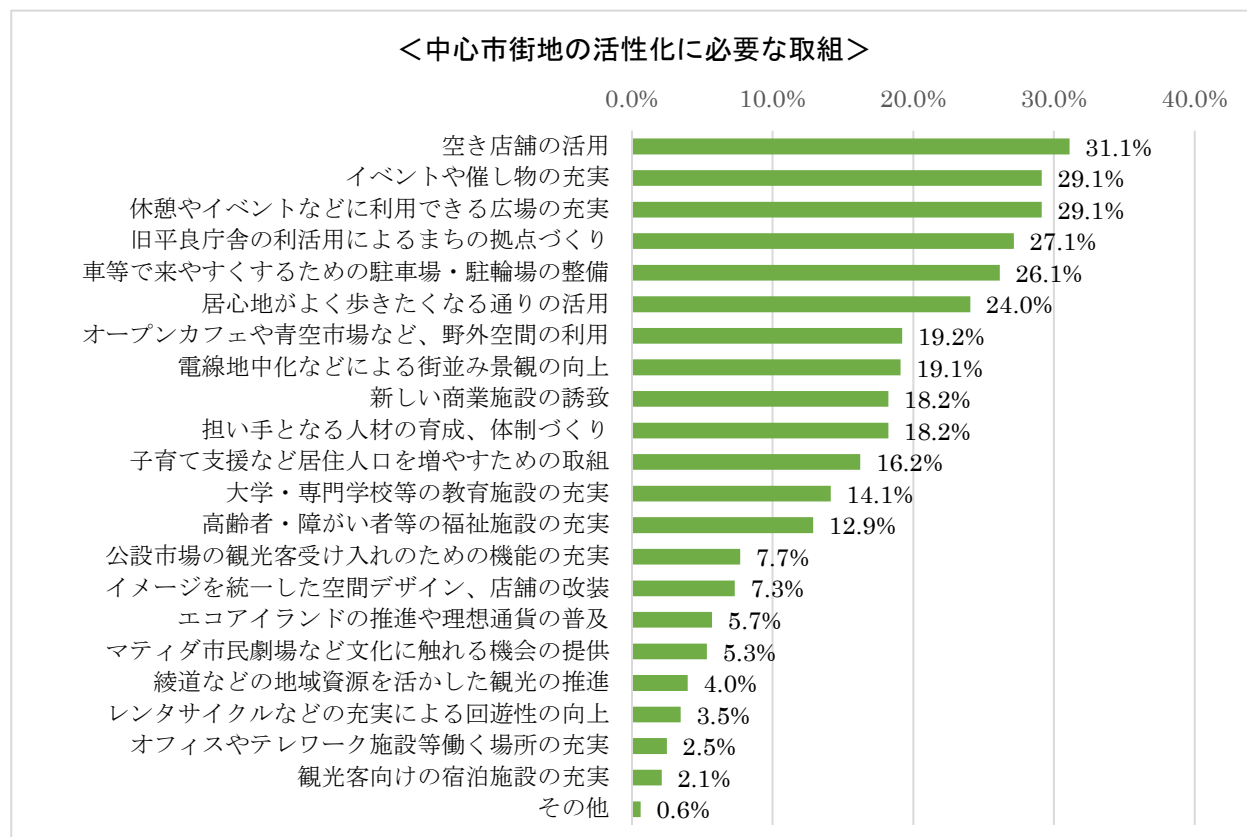
キ 中心市街地の理想の将来像は、買物や歩きやすいまち

- ◆ 中心市街地の理想の将来像は、「買物の魅力」のほか、「歩きやすさ」の向上、来街交通手段となっている「駐車場の利便性」の向上などが求められている。



ク 中心市街地の活性化には空き店舗の活用、イベントの充実など

- ◆ 中心市街地の活性化には、「空き店舗の活用」や評価の低かった「イベントの充実」、「休憩に利用できる広場の充実」など、滞在の魅力づくりが求められている。



〔４〕これまでの中心市街地活性化に関する取組の検証

4-1 社会資本総合整備計画

（１）宮古地区における市民や観光客の利便性・安全性の向上と環境緑地の確保

①計画期間

- ・平成 27 年度から平成 29 年度

②計画の目標

- ・近年、都市の拡大に伴う生活環境の悪化や都市生活に生じる緊張感からの解放などから、豊かな市民生活を営める快適な都市環境の整備を行うため、緑あふれる公園の整備をめざすとともに、老朽化した施設等の再整備を行うことにより、利便性・安全性の向上を図る。

③計画の成果目標

- ・宮古島市における一人あたりの都市公園面積 21.13 m^2 から 23.82 m^2 に増加する。

④事業内容

- ・都市公園等事業（カママ嶺公園）
…展望台、トイレ、テニスコート、広場、駐車場 10.9ha
- ・都市公園事業（パイナガマ公園）
…園路広場、駐車場 8.9ha
- ・都市公園事業（根間公園）
…園路広場等 0.2ha

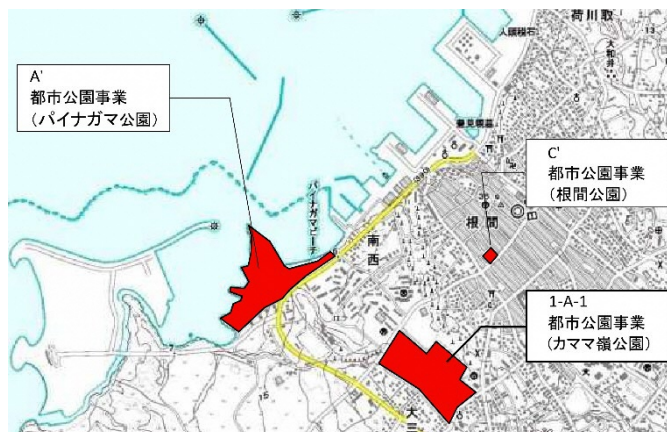
⑤定量的指標の達成状況

- ・最終実績値 22.26 m^2 （未達成）

⑥実績値に対する要因分析

- ・カママ嶺公園及びパイナガマ公園については、予定していた公園面積を供用することはできたが、最終目標値（以下、目標値）を下回る結果となった。目標値を下回った主な要因は、目標設定時点での平成 29 年度末宮古島市人口予想よりも実際の人口数が 400 人程度多かったことと、他事業で整備する都市公園において用地買収難航により整備が進まず、供用面積が増加できなかったことの 2 点が要因となっている。

＜事業位置図＞



4-2 都市計画道路事業

<都市計画道路 3・4・4 号 下里通り線の開通>

①事業の種類

- ・宮古都市計画道路事業

②名称

3・4・4 号下里通り線

③事業箇所

- ・下里西通り 宮古島市下里西里 1 番地～宮古島市下里西里 108 番地の 1

④事業規模

- ・延長 380m 幅員 16m (2 車線)

⑤事業期間

- ・平成 14 年度～平成 26 年度

⑥事業効果

●安全で快適な歩行空間が確保された

- ・道路の両側に 3.5m の歩道が設置され、安全で快適な通行ができるようになった。
- ・また、バリアフリーに対応するとともに、植栽の設置や下里東通りと統一されたデザインとなっており、誰もが安全で快適に歩くことの出来る道になった。

●防災機能が向上し、安心して暮らせるまちになった

- ・下里西通りは幅員 16m で整備され、火災時の延焼防止や、避難路の確保などの防災面での機能の向上に加え、緊急車両のスムーズな通行も可能になった。

●港と中心市街地を連絡し、賑わいの拠点づくりに寄与している

- ・下里東通り（ハイビスカス通り商店街）と一体となった、港までのアクセス道路ができたことにより、マティダ市民劇場や公設市場なども含めた市民や観光客が集い交流する賑わいの拠点づくり、安全・安心に回遊できる空間づくりに寄与している。



下里西通り（事業後）



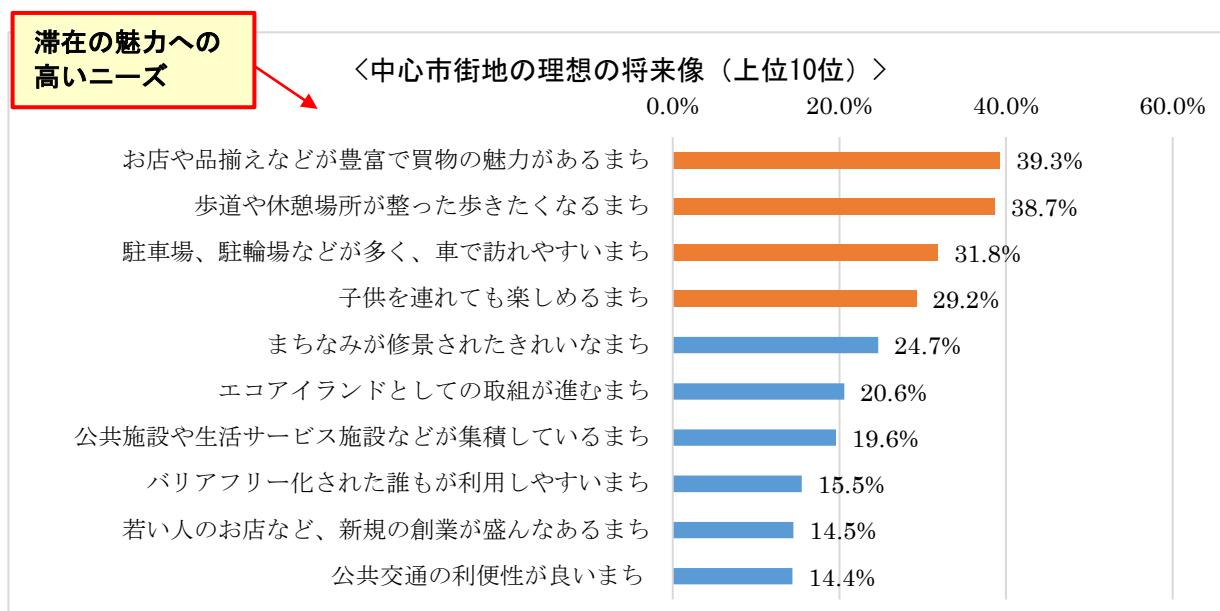
下里西通り（事業後）

【5】 中心市街地活性化の課題

市及び中心市街地の現状を踏まえ、中心市街地の活性化にあたっての課題を整理すると、以下のとおりである。

課題１：中心市街地での滞在の魅力・回遊性の向上

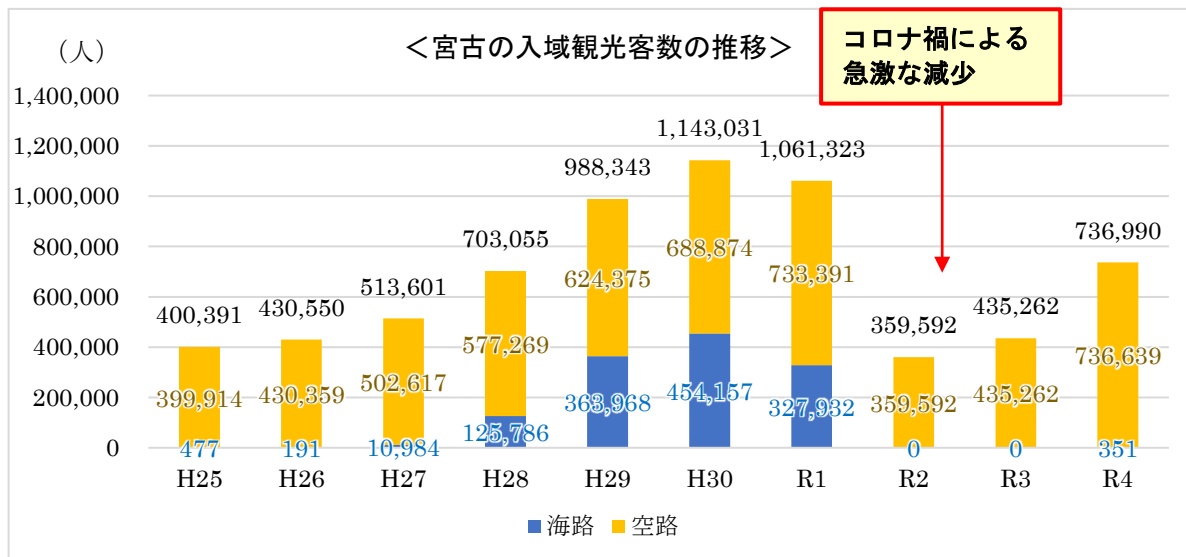
- ・市民アンケート調査によると、中心市街地の昼間の滞在時間は２時間以内が約７割を占めており、中心市街地の将来像として買物の魅力、歩きやすさ、子どもを連れて楽しめるなどの魅力の向上が求められている。
- ・中心市街地に位置している根間公園が未整備であり、休憩やイベントに利用できる広場としての居心地が良い空間づくりなどが重要となっている。
- ・中心市街地への来街は、自家用車利用が多いことから、駐車場など車で来街しやすいまちづくりが求められる。また、地域の高齢化への対応や観光客向けのレンタカー、タクシーの不足などの課題が発生しており、多様な移動手段の確保が重要となっている。



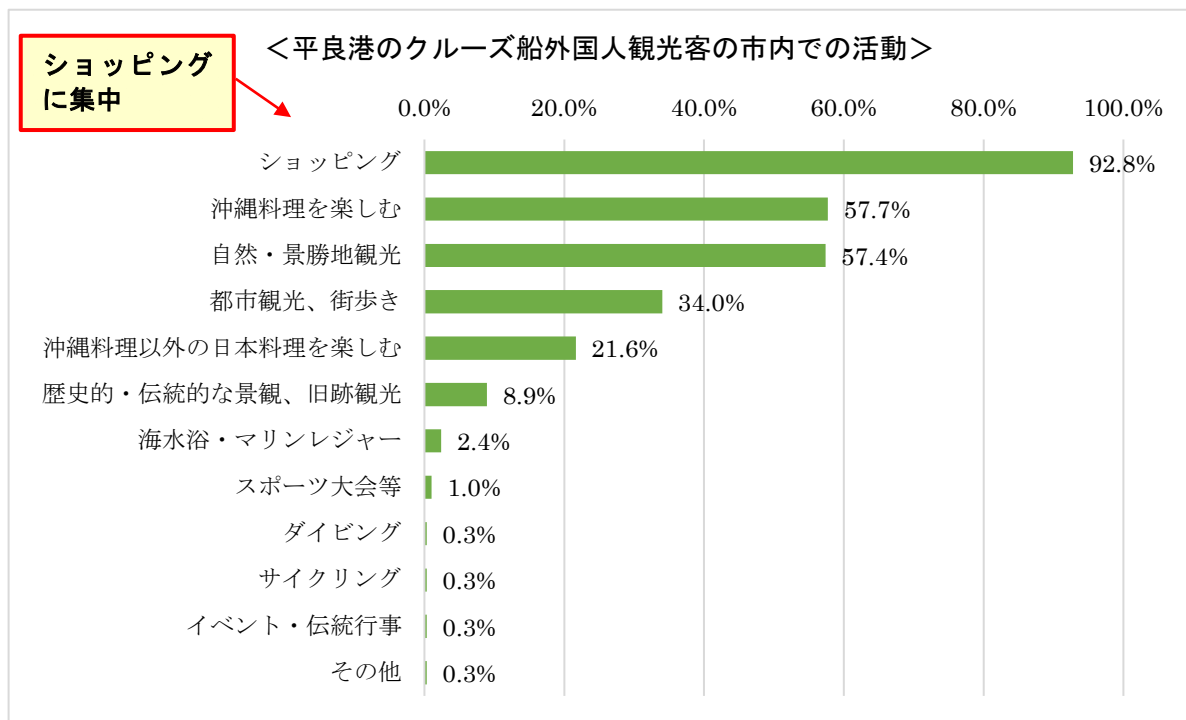
出典：「宮古島市中心市街地活性化基本計画」策定のためのアンケート調査

課題2：国際クルーズ拠点としての魅力ある拠点づくり

- ・市内の入域観光客数は、宮古空港での東京や大阪などとの直行便の強化、平良港でのクルーズ船の寄港などにより増加傾向にあり、平成30年には100万人を超えている。平日に外国人観光客の多くが中心市街地を散策するがお店が開いていないなど、中心市街地での受入環境が整っていないことが課題となっている。
- ・今後、新型コロナウイルス感染症拡大の収束後の外国人観光客の受け入れ体制の強化に向けて、海の玄関口である平良港の周辺エリアと中心市街地地区において、二次交通等の受け入れ体制の強化や有機的な連携による魅力や賑わいのある拠点づくりが求められる。



出典：宮古の入域観光客数



※割合は、全標本数 291 に対する各回答数の割合として再計算している。

出典：令和元年度外国人観光客実態調査報告書（沖縄県）より作成

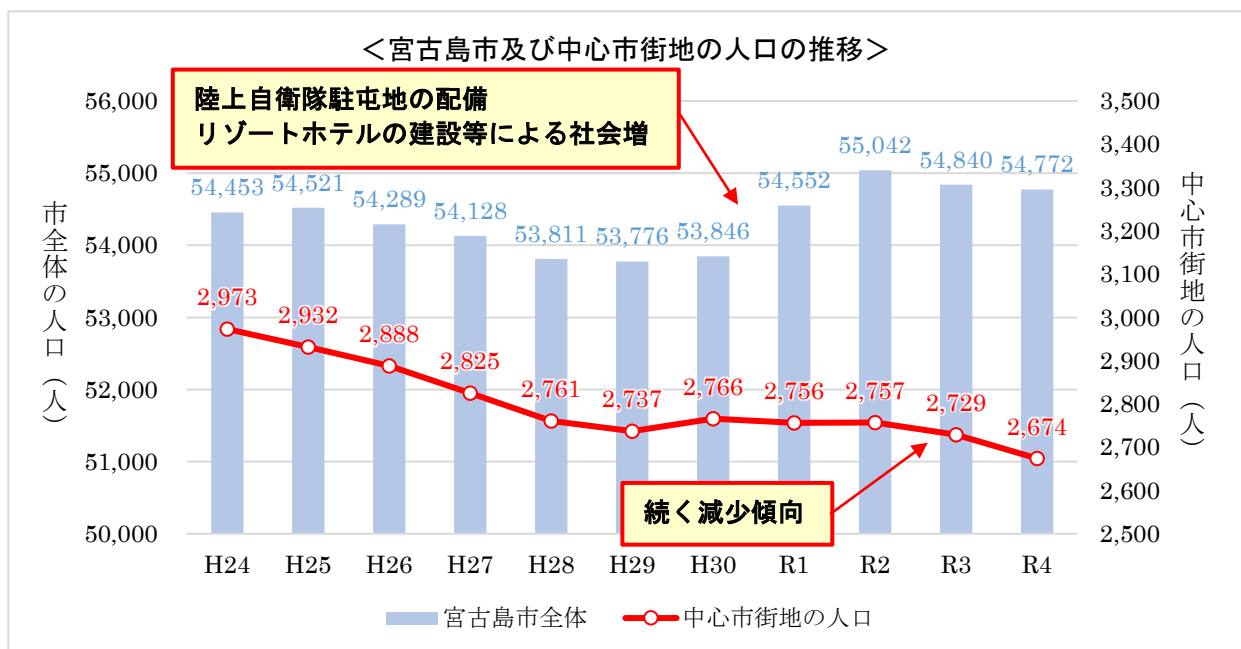
課題3：庁舎機能移転後の旧平良庁舎の利活用

- ・旧平良庁舎の庁舎機能が中心市街地の外に新設移転しており、現在、旧平良庁舎は活用されていないため、その利活用が課題となっている。
- ・また、移転した宮古島市役所周辺を中心として、新しいまちづくりが進められており、中心市街地と公共施設等の集積する市役所周辺の地区の役割分担が重要となる。



課題4：中心市街地における人口減少・少子化・高齢化への対応

- ・中心市街地の人口は、平成30年から令和2年に微増したものの、令和3年以降は再び減少傾向にある。
- ・2022年（令和4年）の老年人口比率は市全体より高く、年少人口比率は市全体より低いなど、少子高齢化が進んでいる。
- ・若者の定住促進や高齢者、子育て世帯が住みやすい生活環境の整備が求められる。



出典：市資料（各年3月31日）

＜年齢3区分別人口（令和4年3月31日）＞

	年少人口	生産年齢人口	老年人口	合計
市全体	8,308 人	31,408 人	15,056 人	54,772 人
	15.2%	57.3%	27.5%	100.0%
中心市街地	259 人	1,524 人	891 人	2,674 人
	9.7%	57.0%	33.3%	100.0%

出典：市資料（令和4年3月31日）

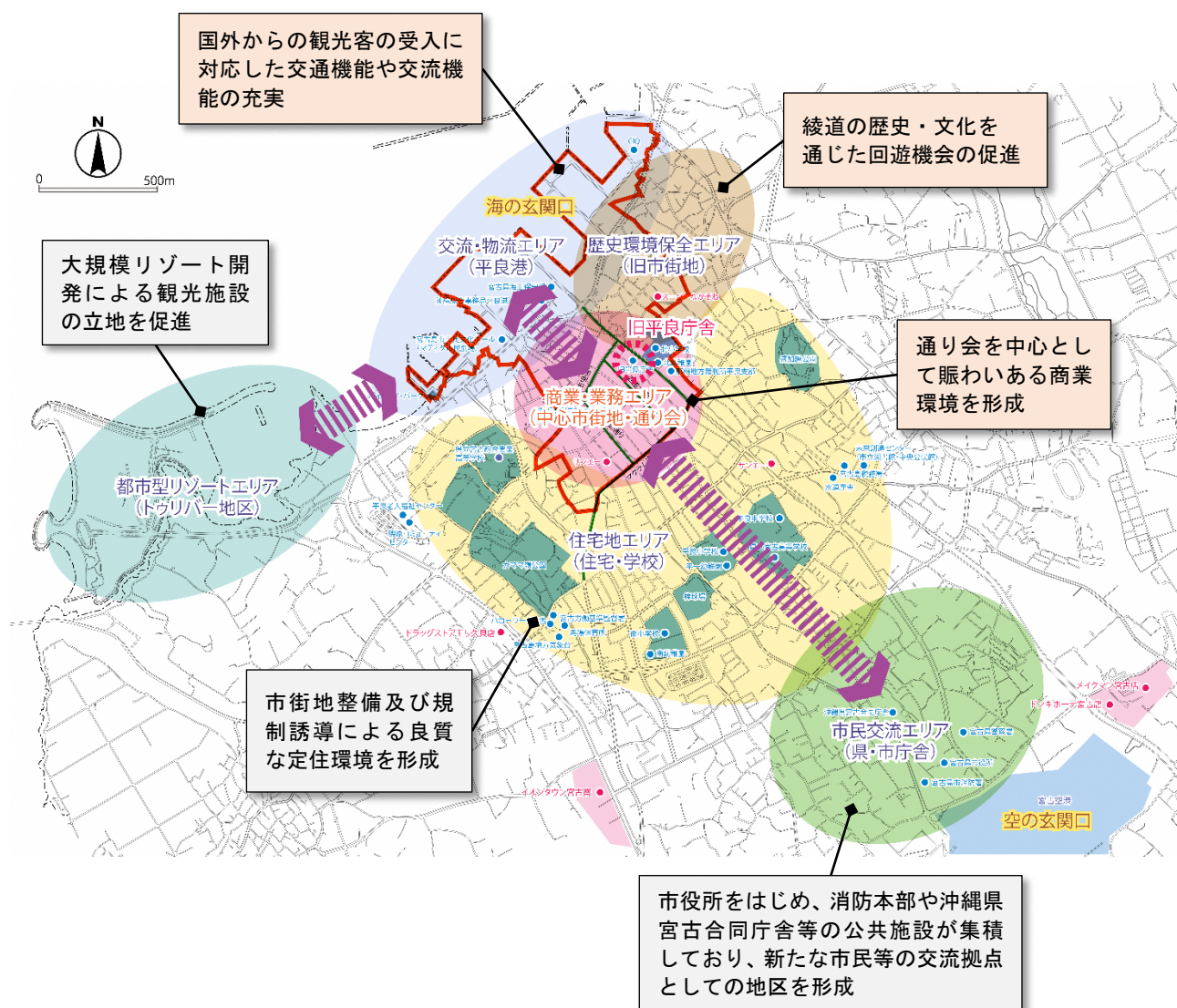
〔6〕 中心市街地活性化の方針

（１） 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+みなと”賑わい繋ぐまちづくり

中心市街地とみなとまちエリアに都市福利施設や商業サービス、観光施設などをコンパクトに配置することで、多様な来街者が心地良く通りや広場に集まり、充実した時間を過ごすことができ、市民が安心して暮らせる多目的な空間を形成する。また、様々なモビリティを使って港・空港と市街地の回遊性を高めることで、各エリアの賑わいを有機的に繋ぎ、市民と観光客などが多彩なサービスや交流を楽しめる「高揚感と活気のあるまち」の持続的な成長を進める。

<地域づくりの将来像と中心市街地>



(2) 基本方針

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

宮古島市では、中心市街地の活性化とともに、クルーズ船客などの海の玄関口となる平良港周辺（みなとまち）を中心とした観光客の受入体制の強化を図っており、中心市街地とみなとまちを連携させることで、市民や観光客などに満足度の高いサービスを提供するとともに、両エリアの施設やサービスの棲み分けにより、宮古島市が目標とする年間 200 万人の入域観光客数の実現とオーバーツーリズムによる住民生活への影響を低減させる。

また、市街地にある旧平良庁舎を利活用した都市福利施設を配置したうえで施設周辺のまちなか拠点の整備や機能強化を行うとともに、平良港周辺（みなとまち）への交流レジャー拠点の集積を図ることにより、市街地エリアの宿泊者のリゾートアクティビティを向上させる。

さらに、両エリアの特色を活かした中心市街地整備を図るとともに、両エリアを回遊する交通システムの整備により賑わいの連鎖を増幅させることにより、多様な来街者に満足度の高い交流の機会を提供する。

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

中心市街地へのアクセスは自動車が昼間約 8 割、夜間約 5 割と圧倒的に多いが、市街地周辺の共用駐車スペースは約 300 台であり、来街の妨げとなっているうえに市街地での滞在時間も短くなっている。市民ニーズの多い「買物の魅力があるまち」や「歩きたくなるまち」、「子ども連れで楽しめるまち」に応えるには、市街地に多彩なサービスを集積して来街者を呼び込む必要があるが、現況では商業サービス用の床面積は減少傾向にあり、賑わいは夜型に偏っている。

このため、商業地域の高度利用や未利用地の集積等により、共用立体駐車場や商用テナントの整備、ホテルなどの宿泊施設の市街地への誘致等を進め、朝や昼間帯の流動人口の増加を誘発し、同時時間帯の商業サービスの充実を図る。また、駐車場を起点とするグリーン・スロー・モビリティの推進や既存インフラのバリアフリー化、街路灯の整備等により回遊性を向上させる。さらに、中心市街地への誘客を促す各種イベントの定期的な実施によって来街機会と滞在時間の増加を図る。

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空間の整備

中心市街地では狭隘な市道に面して小規模な土地区分に低層店舗兼住宅や低層住宅が密集しているが、昭和期に建設された既存建物の老朽化が進み、居住形態も高齢者の少人数・単身世帯が多く、少子高齢化率が市全体よりも高く推移している。市街地の人口減少傾向に加えて郊外型商業施設の増加や各種営業所、公共施設の移転などの影響により、生活サービスの提供店舗が減少し、商業サービスは夜型の飲食業が中心となったことで居住利便性は低下している。

このため、土地の高度利用による住宅の確保に向けた検討を進めるとともに、都市福利施設整備による教育文化・医療・福祉サービスの充実、生活サービス店舗の新設、多目的広場の配置などを複合的に実施し、子どもから高齢者まで安心して快適に暮らせる居住環境を形成する。さらに、エコライフシステムの導入による生活コスト低減を図ることで、まちなか居住の利便性と魅力を向上させる。