

# 第5章

## 実現化方策

- 1 推進に向けて
- 2 計画の進行管理



## 第5章 実現化方策

### 1 推進に向けて

目標値設定とモニタリングを実施しながら、各施策の効果を確認し、達成度の検証を図るPDCAサイクルを用いて進めていきます。

目標値については、基本方針ごとに項目を設け達成状況の検証を行い、今後の法制度の改正や人口動向をはじめとする社会情勢の変化、また、これに伴う上位関連計画の改定の動向だけでなく、災害や感染症、新たな技術革新などによる急激な社会状況の変化にも対応できるように柔軟な見直しを検討するものとします。

#### ■PDCAサイクルに基づく進行管理の考え方

評価・検証に基づいた  
見直し・改善



都市交通マスタープラン  
の策定

進捗状況の把握、  
評価・検証

施策への取組・実行

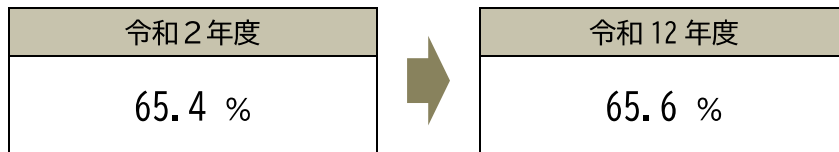
## 2 計画の進行管理

### 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）



（参考：目標値の考え方）

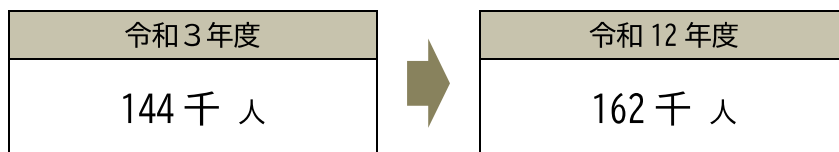
第2次総合計画後期計画の目標値：65.6%（令和8年度）を基準として、さらなる改良を目指します。

### 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。



（参考：目標値の考え方）

路線バスの利用者数の増加を目指し、具体的に数値目標は「宮古島市地域公共交通計画」と整合を図り、令和3年度実績値から10%向上を目指します。

**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

（参考：目標値の考え方）

第2次総合計画後期計画の目標値：1路線（令和8年度）を基準とし、設置した1路線の維持を目指します。

**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 %

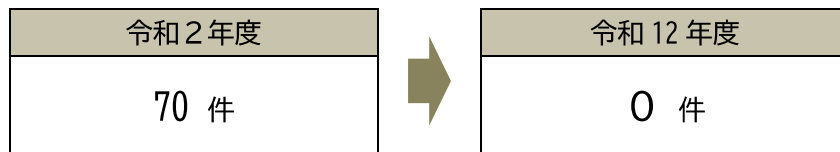
※令和3年度宮古島市総合都市交通体系調査市民アンケートより（「路線バスを利用したことがある方」及び「タクシーを利用したことがある方」のうち利用頻度が「月に2～3日程度」以上の割合の平均値）

（参考：目標値の考え方）

具体的に数値目標は「宮古島市地域公共交通計画」と整合を図り、令和3年度宮古島市総合都市交通体系調査市民アンケートより、「公共交通が新たに運行された場合の利用意向」で、「月に2～3日程度」以上の割合：35.7%とした令和10年度目標値を基準として、さらなる向上を目指します。

【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、防止に取り組めます。（第2次総合計画より）



（参考：目標値の考え方）

第2次総合計画後期計画の目標値：0件（令和8年度）を基準とし、それ以降、「0件」の継続を目指します。