

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ことの割合 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） ⑧運輸部門における温室効果ガス排出量	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 施策No.9 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



