

第 1 章 三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成

第 1 災害に強い都市間道路交通ネットワークの形成

現状と課題

(現状)

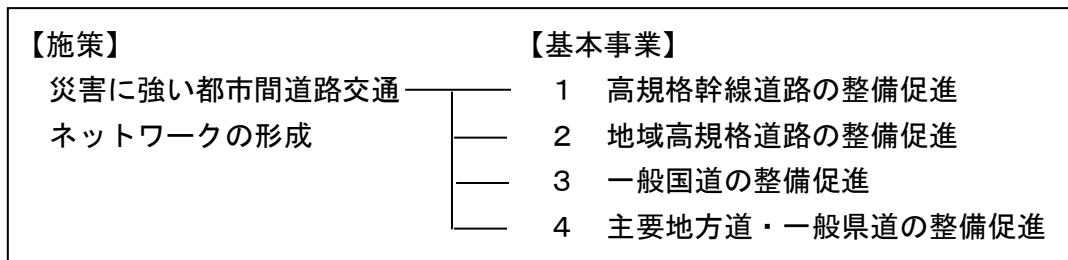
- 本市と各都市間を結ぶ道路は、急峻な地形により峠部の急勾配やカーブの箇所が多く、移動に長時間を要します。
- 主要幹線道路である国道 45 号は、海岸線に面した道路であり、平成 23 年 3 月の東日本大震災で津波・浸水により通行不能となりました。また、令和元年東日本台風においては、法面等からの土砂の流入により通行不能となった箇所が多数発生しました。
- 県都盛岡市と本市を結ぶ重要路線である国道 106 号は、平成 28 年台風第 10 号において、二級河川閉伊川沿いの一部の区間が崩落により寸断するなどの被害を受けました。また、場所や時期によっては強い横風が吹きつけ、加えて冬季は圧雪・路面凍結のため、安全・安心かつ円滑な移動が困難です。
- 国道 340 号は、北上山地を南北に縦断し山間地域を結ぶ重要な路線です。しかし、道幅が狭く交互通行に支障をきたす箇所が多くあり、冬季は圧雪・路面凍結があり、雪崩が発生しやすいため安全・安心かつ円滑な移動が困難です。
- 隣接市町村を結ぶ主要地方道や一般県道は、峠部などの急勾配や急カーブ、道幅の狭い箇所が数多くあります。また、重茂地区の唯一の幹線道路である主要地方道重茂半島線では、令和元年東日本台風において、土砂の流入や路肩の崩落、道路の決壊等により通行不能となった箇所が多数発生しました。

(課題)

- 隣接市町村と連携・交流を図る基盤となる幹線道路網の整備が必要です。
- 産業、経済、医療、防災、地域の活性化など様々な分野への波及効果を高めるため、各都市間の移動時間の短縮を図る必要があります。
- 安全・安心に利用でき、地域間の連携が図られるよう、災害を未然に防ぐため、橋梁の耐震化や落石等への災害防除対策による災害に強い道路の整備が必要です。
- 盛岡市の高度救命救急センターへの搬送を含め、救命時間の短縮と走行中の安全性を確保するための道路の整備が必要です。
- 一般国道「45 号・106 号・340 号」における渋滞緩和、安全確保のためのトンネル整備や道路の拡幅等が必要です。



施策の体系



施策の方向

- 三陸沿岸道路は、産業、経済、医療、防災、地域活性化の基盤であることから、令和2年度内の確実な全線完成に向け取り組みます。
- 宮古地区において、地域高規格道路「宮古盛岡横断道路」は、沿岸部と内陸部の連携を強化し、基幹となる道路であることから、整備の促進に取り組み、災害時の救助・救援活動への支援、高次医療施設への速達性、安定性の向上、産業拠点との連携・連絡の強化を図ります。また、令和2年度内の確実な全線完成に向け取り組みます。
- 一般国道「45号・106号・340号」は、地域産業の振興はもとより、防災や救急医療への対応などから重要な幹線道路であり、時間短縮、渋滞緩和、交通の安全確保のため、整備促進に取り組み、道路利用者の利便性向上を図ります。
- 主要地方道・一般県道は、隣接市町村等との地域間交流や地域の産業振興にとって重要な路線であることから、時間短縮、安全確保及び地域間交流の活性化のため、整備促進に取り組みます。

【基本事業1】高規格幹線道路の整備促進 <<SDGs⑧⑨⑪>>

- 「三陸沿岸道路」の令和2年度内の確実な全線完成を沿線自治体と一体となって国に働きかけます。

【基本事業2】地域高規格道路の整備促進 <<SDGs⑧⑨⑪>>

- 「宮古盛岡横断道路」の事業化区間について、令和2年度内の確実な全線完成を、沿線自治体と一体となって国に働きかけます。

【基本事業3】一般国道の整備促進 <<SDGs⑧⑨⑪>>

- 宮古盛岡横断道路（国道106号）の全線高規格化及び指定区間の編入について国や県に働きかけます。
- 国道340号押角峠トンネルの早期完成と「押角峠～和井内」間の早期事業化について県に働きかけます。

【基本事業4】主要地方道・一般県道の整備促進 <<SDGs⑧⑨⑪>>

- 主要地方道重茂半島線の未整備区間の早期事業化を県に働きかけます。
- 主要地方道大槌小国線の土坂峠地区のトンネル化を県に働きかけます。
- 主要地方道紫波江繋線「大畑～タイマグラ間」の事業化を県に働きかけます。



## 第 1 章 三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成

### 目標指標

	指標名	参考値 (H25)	現状値 (H30)	目標値 (R 6)
施 策	①盛岡市、仙台市、八戸市までの所要時間	盛岡市まで 1時間 56分  仙台市まで 5時間  八戸市まで 3時間	盛岡市まで 1時間 54分  仙台市まで 3時間 20分  八戸市まで 2時間 50分	盛岡市まで 1時間 28分  仙台市まで 3時間  八戸市まで 1時間 50分
基本事業 1	②事業進捗 三陸沿岸道路	・全線事業化	・開通割合 73% (261 km開通)	・全線供用開始
基本事業 2	③事業進捗 宮古盛岡横断道路	・宮古西道路（県施工）事業化 ・宮古箱石道路（宮古西道路（県施工）除く）新規事業化 ・平津戸松草道路新規事業化 ・区界道路事業化 ・都南川目道路（一部）が H27 供用予定	・宮古西道路（県施工）供用開始 ・全区間開通割合 42% (28 km開通)	・宮古盛岡横断道路全線の供用開始 ・田鎖臺目道路の早期完成 ・箱石～達曽部間の早期事業化
基本事業 3	④事業進捗  国道 106 号    国道 340 号	・宮古盛岡横断道路（国道 106 号）の国直轄指定区間編入未定  ・中里～和井内間約 45%供用 ・岩手県政策評価委員会より「押角峠トンネルを事業実施とした県の評価は妥当」との答申を受ける ・立丸峠のトンネル化等事業化	・宮古盛岡横断道路（国道 106 号）の国直轄指定区間編入未定  ・中里～和井内間供用開始 ・押角峠トンネル事業化・工事着手 ・押角峠～和井内間事業化に向け予備設計調査検討 ・立丸峠トンネル（大峠・小峠）供用開始	・宮古盛岡横断道路（国道 106 号）の全線高規格化、国直轄指定区間編入  ・押角峠トンネルの早期完成 ・押角峠～和井内間の早期事業化
基本事業 4	⑤事業進捗  重茂半島線  紫波江繋  大槌小国線	・堀内～白浜間 30%供用 ・津軽石～熊の平間事業化  ・大畑～タイマグラ間事業化未定  ・土坂峠地区のトンネル化の事業化未定	・堀内～白浜間供用開始 ・津軽石～熊の平間供用開始  ・大畑～タイマグラ間の事業化未定  ・土坂峠地区のトンネル化の事業化未定	・事業中区間（里工区、石浜工区）の早期完成 ・未整備区間の早期事業化  ・大畑～タイマグラ間の早期事業化 ・土坂峠地区のトンネル化の早期事業化



## 第1章 三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成

### 【目標値の考え方】

- ①各都市間の所要時間短縮を目指すもの（盛岡市まで26分短縮、仙台市まで20分短縮、八戸市まで60分短縮）。※国土交通省東北地方整備局復興道路Webサイトより
- ②高規格幹線道路「三陸沿岸道路」の整備状況を5つの段階に区分し、現状より段階を引き上げることを目指すもの。
- ③地域高規格道路「宮古盛岡横断道路」の整備状況を5つの段階に区分し、現状より段階を引き上げることを目指すもの。
- ④国道106号項目  
整備状況を3つの段階に区分し、現状より段階を引き上げることを目指すもの。  
国道340号項目  
整備状況を3つの段階に区分し、現状より段階を引き上げることを目指すもの。
- ⑤主要地方道・一般県道項目  
整備状況を3つの段階に区分し、現状より段階を引き上げることを目指すもの。

注1) 基本事業1～2は、以下の5つの段階とする。

- ①事業計画区間の決定・・・事業計画区間を決定する。
- ②ルート決定・・・事業計画区間のルートを決める。
- ③事業化・・・事業計画区間の事業が開始される  
(測量・用地買収・工事等)。
- ④早期完成・・・事業計画区間の工事が進捗する。
- ⑤供用開始・・・事業計画区間が完成し通行可能となる。

※なお、この事業における①～⑤の表現は、目標値への段階付けのため設定したものであり、国等が使用する表現とは一部異なるものである。

注2) 基本事業3～4は、以下の3つの段階とする。

- ①事業化・・・事業が開始される（測量・用地買収・工事等）。
- ②早期完成・・・工事が進捗する。
- ③供用開始・・・工事が完成し、通行可能となる。

※なお、この事業における①～③の表現は、目標値への段階付けのため設定したものであり、国等が使用する表現とは一部異なるものである。



## 第2 安全で地域の活力向上につながる道路及び河川整備の推進

### 現状と課題

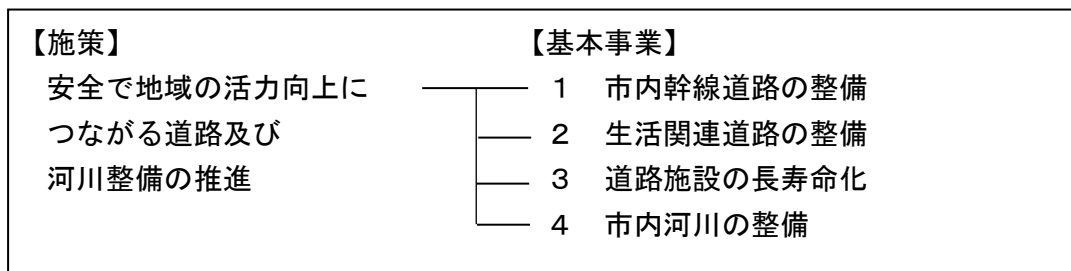
#### (現状)

- 市内幹線道路の中には、道路幅員が狭く、大型トラックやバスのすれ違い等の通行に支障をきたしている箇所があります。
- 市民の生活に密着した市道である生活関連道路の中には、道路幅員が狭く、急カーブなど車の通行に支障をきたしている箇所があります。
- 市道の多くの路線で、歩道等が設置されていない状況です。
- 市が管理する橋梁やトンネルの道路施設において、建設後50年以上を経過しているものが多く、老朽化が進んでいます。
- 平成28年台風第10号及び令和元年東日本台風により、市内各地の河川が氾濫し、浸水等の災害が発生しています。

#### (課題)

- 日常の通行だけでなく、災害時の緊急車両及び救急車両の円滑な通行を確保するため、支障となる交差点や急カーブ、狭隘区間の計画的な解消が必要です。
- 歩行者の安全な通行を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を推進する必要があります。
- 道路施設について5年に1回の法定点検を実施し、点検結果を踏まえた計画的な修繕を行い、長寿命化を図る必要があります。
- 台風等による水害に対応するために、河川の復旧及び改修を進めていく必要があります。

### 施策の体系



### 施策の方向

- 市民の生活活動や地域間交流、経済活動を支える社会資本である市内幹線道路について、通行に支障となる狭隘区間や急カーブを解消することにより、利便性の向上や災害時の迅速な避難や救急活動等の機能の確保を図ります。
- 災害時に国道や県道の代替となる市道など機能的に結びついた市内幹線道路ネットワークを構築します。



## 第1章 三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成

- 産業施設や観光地へのアクセス道路を整備することにより経済活動の促進と観光客等の交流人口の拡大を図ります。
- 市民の生活に密着した生活関連道路について、拡幅による狭隘区間の解消や、歩道等の交通安全施設の整備を促進し、市民の生活環境の向上と安全な通行の確保を図ります。
- 橋梁及びトンネル等の老朽化が進む道路施設について、宮古市橋梁長寿命化修繕計画、宮古市横断歩道橋長寿命化修繕計画及び宮古市トンネル長寿命化修繕計画に基づき、計画的な修繕を行い、予防保全型維持管理により施設の長寿命化を図ります。
- 宮古市浸水対策基本調査に基づく河川改修等に取り組むとともに、台風等による災害からの迅速な復旧に取り組みます。

### 【基本事業1】市内幹線道路の整備 <<SDGs③⑨⑪>>

- 国道や県道などの幹線道路と接続する主要な市道の整備を推進し、機能的に結びついた市内幹線道路ネットワークを構築します。
- 産業施設や観光地へのアクセス道路を整備することにより、経済活動の促進と観光客等の交流人口の拡大を図ります。

### 【基本事業2】生活関連道路の整備 <<SDGs③⑨⑪>>

- 地域の道路利用状況に応じ、拡幅や線形改良により利便性の向上と円滑な通行の確保を図ります。
- 通学路等の安全を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を促進します。

### 【基本事業3】道路施設の長寿命化 <<SDGs⑨⑪>>

- 橋梁及びトンネル等の道路施設について、計画的な修繕を行い、予防保全型管理により施設の長寿命化を図り、適切な維持管理を図ります。

### 【基本事業4】市内河川の整備 <<SDGs⑥⑪⑬>>

- 宮古市浸水対策基本調査による整備計画を策定し、当該計画に基づく河川改修等に取り組むとともに、台風等による災害からの迅速な復旧に取り組みます。



目標指標

	指標名	参考値 (H25)	現状値 (H30)	目標値 (R 6)
施策	①市道改良率	65.7%	67.5%	69.5%
	②市道舗装率	78.7%	79.8%	79.9%
	③長寿命化対策率	—	0%	49.1%
基本事業1	④幹線市道改良率	67.7%	70.0%	72.6%
	⑤幹線市道舗装率	83.5%	83.8%	83.9%
基本事業2	⑥生活関連道路改良率	64.5%	66.0%	67.8%
	⑦生活関連道路舗装率	76.1%	77.5%	77.7%
基本事業3	⑧長寿命化対策率(橋梁)	—	0%	50.9%
	⑨長寿命化対策率(トンネル)	—	0%	35.7%
基本事業4	⑩浸水対策基本調査における 河川改修等の進捗率	—	0%	50.0%
	⑪台風等災害復旧工事進捗率	—	0%	100.0%

【目標値の考え方】

- ①市道の拡幅や急カーブの解消などを行う道路改良を進めるもの。
- ②市道の舗装を進めるもの。
- ③平成30年度策定の道路施設長寿命化計画に基づき補修等を行うもの。
- ④市道のうち市内幹線道路の拡幅や急カーブの解消などを行う道路改良を進めるもの。
- ⑤市道のうち市内幹線道路の舗装を進めるもの。
- ⑥生活関連道路である市道の拡幅や急カーブの解消などを行う道路改良を進めるもの。
- ⑦生活関連道路である市道の舗装を進めるもの。
- ⑧平成30年度策定の橋梁長寿命化計画に基づき補修等を行うもの。
- ⑨平成30年度策定のトンネル長寿命化計画に基づき補修等を行うもの。
- ⑩現在策定中の宮古市浸水対策基本調査に基づき河川等の改修を行うもの。
- ⑪令和元年東日本台風に伴う河川等災害復旧工事を行うもの。



### 第3 公共交通の確保と充実

#### 現状と課題

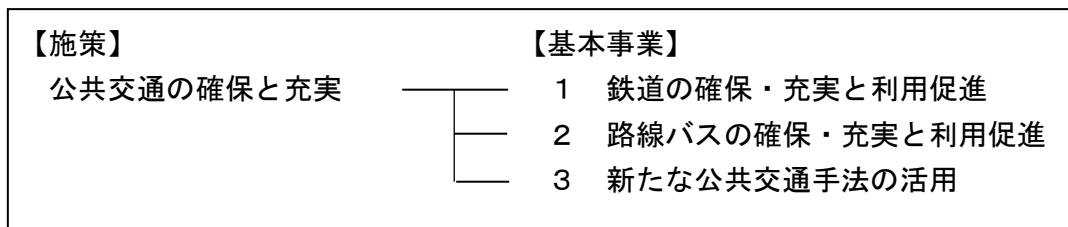
##### (現状)

- 公共交通の利用者は、人口減少、少子化、マイカーの普及などにより減少しています。
- 本市の公共交通は、JR山田線、三陸鉄道リアス線及び路線バスによって構成されています。そのほかに、スクールバスや患者輸送バスなどにより公共交通が補完されています。
- 三陸鉄道や路線バスは、市等の財政支援によって支えられています。
- 市内にはタクシー事業者が7社あり、ほとんどの本社、営業所が宮古地区に立地していますが、津軽石地区に2社、田老地区、川井地区に各1社が本社を置いています。

##### (課題)

- 今後、高齢化の進行によって、いわゆる交通弱者の増加が見込まれており、市民生活に欠かせない移動手段となる公共交通の確保と充実が必要です。
- 利用者の増加を図るためには、市民一人ひとりの公共交通に対する理解を深める取り組みなど、より一層の利用促進が必要です。
- 公共交通が利用しにくい地域については、地域の特性に合わせた、持続可能な交通確保のあり方を検討し、改善を図る必要があります。
- バス路線は確保されているが、効率性が十分であるとは言えない状況にあることから、効率的な路線バスの運行について検討する必要があります。
- 利用環境の改善を図るため、バリアフリー化などによる施設の改善及び施設の適切な維持管理が必要です。
- ICカードの導入や割引制度など利用者が利用しやすい環境や制度について検討する必要があります。

#### 施策の体系



#### 施策の方向

- 市民生活を支える地域公共交通手段を確保します。
- 公共交通ネットワークの検証と見直しにより、ニーズに合った交通ネットワークの形成を図ります。
- 地域公共交通の利用促進に向けた環境整備を図ります。





**【基本事業 1】 鉄道の確保・充実と利用促進 <<SDGs⑪⑰>>**

- J R 山田線の利用促進に向け、相互乗り入れや便利なダイヤ編成、落葉等によるダイヤの乱れ防止対策等について、J R 東日本に働きかけます。
- 三陸鉄道の計画的な施設・設備の整備を図り、安全・安定運行に資するため、県や沿線市町村と一体となって支援します。
- 県や沿線市町村、関係団体、地域住民と連携し、鉄道の利用促進を図ります。
- バリアフリー化などによる施設の改善及び施設の適切な維持管理により、利用環境の改善を図ります。

**【基本事業 2】 路線バスの確保・充実と利用促進 <<SDGs⑪⑰>>**

- 運行経費への助成など、公共交通を維持するための支援を行います。
- 路線ルートの見直しなど効率的な運行とともに、使いやすいダイヤの編成など、事業者、利用者、関係機関とともに検証と見直しを行います。
- バス事業者、関係団体、市民、市が一体となって路線バスの利用促進を図ります。

**【基本事業 3】 新たな公共交通手法の活用 <<SDGs⑪⑰>>**

- 公共交通を利用しにくい地域について、地域の特性や住民ニーズに合わせた公共交通手法のあり方を検討し、実証運行なども取り入れながら、路線バスとスクールバスや患者輸送バスとの連携、公共交通空白地有償運送、コミュニティバスの導入など、新たな公共交通手法の活用を図ります。

**目標指標**

	指標名	参考値 (H25)	現状値 (H30)	目標値 (R 6)
施 策	①公共交通に対する市民満足度	23.1 点	30.9 点	60.0 点
基本事業 1	②三陸鉄道の市民 1 人当たりの年間利用回数	1.6 回	2.1 回	4.2 回
	③ J R 山田線の市民 1 人当たりの年間利用回数	2.1 回	1.6 回	1.8 回
基本事業 2	④路線バスの市民 1 人当たりの年間利用回数	17.8 回	18.4 回	20.2 回
基本事業 3	⑤新たな公共交通手法を活用した地域数	—	1 地域	4 地域



### 【目標値の考え方】

- ①公共交通の利用者・非利用者を問わず、利用環境の満足度を高めるもの。
- ②三陸鉄道の利用回数の増加を目指すもの。目標値は「いわて県民計画」の三鉄利用者の目標値110万人を参考に設定。
- ③利用回数の1割の増加を目指すもの。
- ④利用回数の1割の増加を目指すもの。
- ⑤宮古、田老、新里、川井の各地域で、新たな公共交通手法の活用を目指すもの。

### 関連計画

宮古市地域公共交通網形成計画



第 4 港湾機能の整備と充実

現状と課題

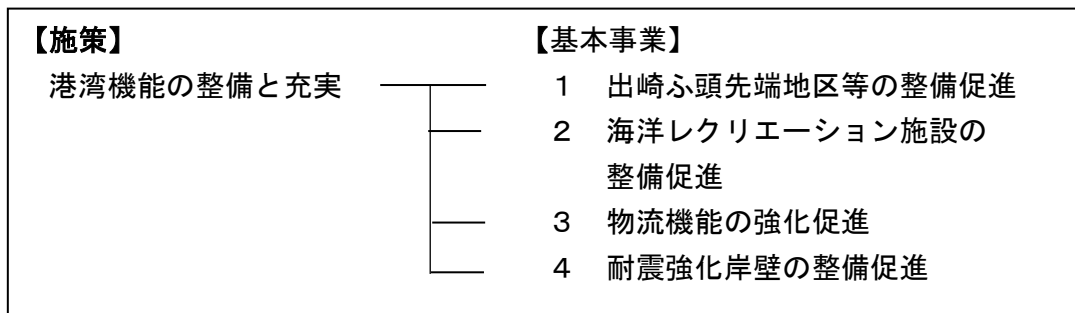
(現状)

- 出崎ふ頭は、港湾計画において交流拠点地区に位置付けられ、先端地区は、宮古港竜神崎地区防波堤整備事業 [旅客船ターミナル整備事業] として、国・県事業により昭和 63 年から、防波堤、ふ頭用地、係留施設等の整備が進められています。
- 藤原ふ頭は、平成 30 年度に宮古港と室蘭港を結ぶ岩手県初のフェリー航路が開設され、安定運航のために港内の高い静穏性が求められます。
- 海洋レクリエーションの活動拠点であるリアスハーバー宮古は、高い静穏性が保たれているとはいえ、荒れた海況化では敷設したコンクリートがめくれ上がるなどの被害が発生しています。
- 大規模な震災が発生した場合、宮古港藤原ふ頭は、本市や周辺市町村のみならず県都盛岡市及び内陸部への物資の受け入れ港として重要な役割を担うこととなりますが、耐震強化岸壁が整備されていない状況です。

(課題)

- 三陸復興国立公園、三陸ジオパークなどを廻る観光客の利便性向上を図るほか、市民や観光客が気軽に訪れることのできる施設等の整備が必要です。
- 宮古港港内の静穏性の確保が必要です。
- リアスハーバー宮古が、安心・安全に利用できるよう外郭施設の整備が必要です。
- 新たな視点で貨物を集めるため、宮古港藤原ふ頭に食品等の荷捌きができる新たな上屋の整備が必要です。
- 災害時に、港は避難者や緊急物資等の受け入れで重要な役割を担うとともに、港湾機能が停止することは、地域経済活動に多大な影響を及ぼすことから、災害に強い港の整備が必要です。

施策の体系





## 第1章 三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成

### 施策の方向

○港湾管理者である岩手県と連携して、海上物流拠点及び観光・交流拠点として港湾機能の整備促進を図るとともに、災害に強い港湾の整備促進を図ります。

#### 【基本事業1】出崎ふ頭先端地区等の整備促進 <<SDGs⑨>>

○出崎ふ頭の交流拠点としての機能を充実するため、親水空間を形成する施設と竜神崎防波堤の整備促進を国や県に働きかけます。

#### 【基本事業2】海洋レクリエーション施設の整備促進 <<SDGs⑨>>

○リアスハーバー宮古の静穏性を確保するため、外郭施設の整備促進を県に働きかけます。

#### 【基本事業3】物流機能の強化促進 <<SDGs⑨⑰>>

○食品等を荷捌きできる新たな上屋の整備を県に働きかけます。

#### 【基本事業4】耐震強化岸壁の整備促進 <<SDGs⑨⑬>>

○災害に強い港湾としての機能強化を図るため、耐震強化岸壁等の整備促進を国や県に働きかけます。

### 目標指標

	指標名	参考値 (H25)	現状値 (H30)	目標値 (R6)
施策	① 整備計画に対する整備率	竜神崎 84.2% 出崎 56.9%	竜神崎 概成 出崎 78.4%	竜神崎 100% 出崎 100%
	② 基本事業2～4の整備着手数	—	0件	3件
基本事業1	③ 「竜神崎防波堤」整備計画に対する整備率	84.2%	概成	100%
	④ 「出崎ふ頭先端地区」整備計画に対する整備率	56.9%	78.4%	100%
基本事業2	⑤ リアスハーバー宮古外郭施設の整備	—	未着手	着手
基本事業3	⑥ 県営上屋の整備	—	未着手	着手
基本事業4	⑦ 耐震強化岸壁の整備	—	未着手	着手



**【目標値の考え方】**

- ①整備計画どおり進められることを目指すもの。
- ②事業着手を目指すもの。
- ③整備計画どおり進められることを目指すもの。
- ④整備計画どおり進められることを目指すもの。
- ⑤事業着手を目指すもの。
- ⑥事業着手を目指すもの。
- ⑦事業着手を目指すもの。



## 第5 情報通信基盤の充実

### 現状と課題

#### (現状)

- 地上デジタルテレビ放送の視聴環境は、老朽化したテレビ共聴施設の改修を支援することにより維持されています。
- 携帯電話は一般的に広く普及しており、不感エリアの解消が求められています。
- 東日本大震災後、復興関連情報を提供するため、臨時災害ラジオ放送局を立ち上げました。その後、市民に被災者支援情報、復興関連情報、市政情報などを提供するため、市がエフエムラジオ放送施設を整備し、平成25年8月に宮古エフエム放送（株）が運営を開始して、市民に対し広く情報を発信しています。

#### (課題)

- 地上デジタルテレビ放送は共聴施設の整備等により、市内の全世帯で視聴可能となっていますが、施設の老朽化が進んでいる共聴施設があり、計画的な支援が必要です。
- 携帯電話については、事業者の参画を得なければ事業を行うことが出来ないことから、一層の整備促進が必要です。
- コミュニティエフエム（みやこハーバーラジオ）は、開局から6年が経過し、「まちのエフエム」として市民に定着しており、引き続き施設の適切な維持管理が必要です。

### 施策の体系

<b>【施策】</b> 情報通信基盤の充実	—————	<b>【基本事業】</b> 1 情報通信網の整備促進
--------------------------	-------	-------------------------------

### 施策の方向

- 携帯電話不感地域解消や、地上デジタルテレビ放送の受信環境の整備、コミュニティエフエム放送施設の維持管理などにより、情報通信基盤の充実を図ります。



**【基本事業 1】情報通信網の整備促進 <<SDGs⑨⑩>>**

- 携帯電話不感地域を解消するため、各事業者に働きかけ、国の補助制度を活用した施設整備に取り組みます。
- 老朽化したテレビ共聴施設の改修を支援し、地上デジタルテレビ放送が受信できる環境を維持します。
- コミュニティエフエムについては、適切な維持管理を行います。
- AM・FMラジオ放送については、各地域の電波受信状況を調査し、難聴取地域解消と聴取環境維持について放送事業者へ働きかけます。

**目標指標**

	指標名	参考値 (H25)	現状値 (H30)	目標値 (R 6)
施 策	各基本事業の指標	—	—	—
基本事業 1	①携帯電話利用可能世帯数	98.8%	98.8%	100%
	②地上デジタル放送視聴可能世帯数	100%	100%	100%
	③コミュニティエフエム重大事故発生件数	—	0 件	0 件

**【目標値の考え方】**

- ①集落全体が不感地域となっている地区のエリア化を目指すもの。
- ②地上デジタルテレビ放送を全世帯が視聴できる環境を維持するもの。整備計画に基づく世帯数。
- ③適切な施設の維持管理を行い、施設設備の重大事故が無いことを目標とするもの。



## 第6 賑わいのある市街地の形成

### 現状と課題

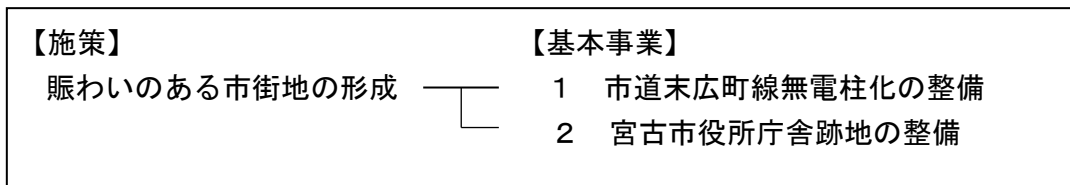
#### (現状)

- 中心市街地においては道路上の電柱が歩行者の通行の妨げとなっており、電柱のほか電線により、景観が損なわれています。また、地震などの災害時には、電柱が倒れ、緊急車両の通行に支障をきたすなどのリスクも有しています。
- 人口減少や自家用自動車の普及、大型小売店の郊外立地などにより空き店舗・空地が増加しています。

#### (課題)

- 人口減少・超高齢社会に対応し、既存ストックを最大限に活用する持続可能な都市経営を進めていくことが必要です。
- 中心市街地は都市機能が集積するまちの中心であり、賑わいの再生が求められています。
- 中心市街地拠点施設の整備を契機として、宮古駅の南北や周辺観光施設等と連携した回遊性の向上が必要です。
- 中心部の道路は、車優先から歩行者・自転車・公共交通を重視したまちの賑わいや魅力の創出につながる道路への転換が必要です。

### 施策の体系



### 施策の方向

- 市道末広町線について、すべての人が安全で安心して歩ける歩行者空間の確保に向けた電線類地中化や道路美装化等に取り組み、賑わいのある市街地の形成を図ります。

#### 【基本事業1】市道末広町線無電柱化の整備 <<SDGs⑨⑩>>

- 市道末広町線における無電柱化、道路美装化の整備を図ります。

#### 【基本事業2】宮古市役所庁舎跡地の整備 <<SDGs④⑩>>

- 旧宮古市役所本庁舎及び分庁舎の解体後、跡地を活用し、「賑わいを創り出し、共に育む」空間の拠点となる公園を整備します。





目標指標

	指標名	参考値 (H25)	現状値 (H30)	目標値 (R6)
施策	①末広町での歩行者交通量	624人 休日 739人 平日	492人 休日 597人 平日	624人 休日 739人 平日
基本事業1	②整備計画に対する整備率	—	0%	100%
基本事業2	③宮古市役所庁舎跡地の整備	—	—	完了・ 供用開始
	④基盤整備に対する市民満足度	36.8点	42.2点	60.0点

【目標値の考え方】

- ①中心市街地に賑わいが形成されることを目指すもの。
- ②整備計画どおり進められることを目指すもの。
- ③宮古市役所庁舎跡地整備の完了を目指すもの。
- ④東日本大震災以降、「基盤整備に対する市民満足度」は上昇傾向にあることから、継続して満足度の上昇に努めようとするもの。

関連計画

- 宮古市都市計画マスタープラン
- 宮古市庁舎跡地整備事業基本計画