宮古市自転車活用推進計画(素案)

宮　古　市

令和　　年　　月

宮古市自転車活用推進計画

目次

1 計画の基本事項 ---------- 3

1.1 策定の背景と目的

1.2 計画の位置付け

1.3 計画期間

1.4 計画対象区域

1.5 計画策定の流れ

1.6 計画の基本的な考え方

2 地域の自転車利用の現状 ---------- 5

2.1 地域特性

2.1.1 地勢・地形

2.1.2 人口

2.1.3 気候

2.1.4 施設立地状況

2.1.5 道路状況

2.2 自転車の利用環境 ---------- 9

2.2.1 自転車通行空間の整備状況

2.2.2 交通結節点周辺の駐輪状況

2.3 安全・安心な自転車利用 ---------- １０

2.3.1 自転車の交通事故状況

2.3.2 広報啓発の実施状況

2.3.3 ヘルメット着用状況

2.3.4 事例収集体制の整備状況

2.3.5 自転車損害賠償責任保険等の加入状況

2.4 自転車の移動環境 ---------- １３

2.4.1 公共交通と自転車の連携

2.5　自転車利用に関する健康づくりや脱炭素社会の実現　-------　１４
2.5.1　健康寿命の延伸のための自転車利用の促進
2.5.2　自転車の利用促進による環境負荷の軽減推進

2.6　自転車利用に関する観光面での活用　----------　１５
2.6.1　レンタサイクル環境と観光施設の連携状況

3　取組方針と施策体系　----------　１７
3.1　取組分野、目標及び施策
3.2　施策体系
Ⅰ 利用環境
Ⅱ 安全・安心
Ⅲ 移動環境
Ⅳ 健康・脱炭素
Ⅴ 観光面

4　宮古市自転車ネットワーク計画の基本事項　----------　２３

4.1　ネットワーク計画の基本方針
4.2　ネットワークの構成と役割
4.3　ネットワーク路線の設定
4.4　ネットワーク図と今後の展開
4.4.1　市街地ネットワーク（日常利用・地域資源）
4.4.2　おもえサンライズネットワーク（地域資源）
4.4.3　早池峰ネットワーク（地域資源）
4.4.4　清流閉伊川ネットワーク（地域資源）
4.4.5　ウインド・グリーンネットワーク（地域資源）
4.4.6　鉄路岩泉線ネットワーク（地域資源）
4.4.7　学ぶ防災ネットワーク（地域資源）

5　計画の推進に向けて　----------　２９
5.1　推進体制
5.2　計画のフォローアップ

1　計画の基本事項

1.1　計画策定の背景と目的

近年、人口減少や高齢化の進行、環境負荷の低減、健康志向の高まりなど、社会情勢が大きく変化する中、自転車は環境にやさしく健康増進にも寄与する交通手段として、その重要性が高まっています。

国では、平成 29 年に「自転車活用推進法」を施行し、令和８年５月に「第 3 次自転車活用推進計画」を策定して、自転車を活用したまちづくりを推進しています。

岩手県においても、令和８年５月に「第 2 期岩手県自転車活用推進計画」を策定して、市町村における自転車活用推進計画の策定を促進しています。

宮古市は、三陸復興国立公園を代表する浄土ヶ浜や早池峰国定公園などの豊かな地域資源を有するとともに、国道 45 号・国道 106 号による広域交通網、ＪＲ 山田線及び三陸鉄道リアス線による公共交通軸を備えています。

これらの地域特性を活かし、自転車を安全で快適に利用できる環境を形成し、交流・日常生活を支える持続可能な交通体系を構築するため、「宮古市自転車活用推進計画」を策定します。

1.2　計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）に基づき、国の自転車活用推進計画及び岩手県の関連計画を踏まえ、岩手県広域サイクリングルートとの広域的な連続性に配慮し、隣接市町村との接続性を確保することで、広域的な自転車利用の促進を図るとともに、宮古市総合計画を上位計画とする個別分野計画として位置付けます。

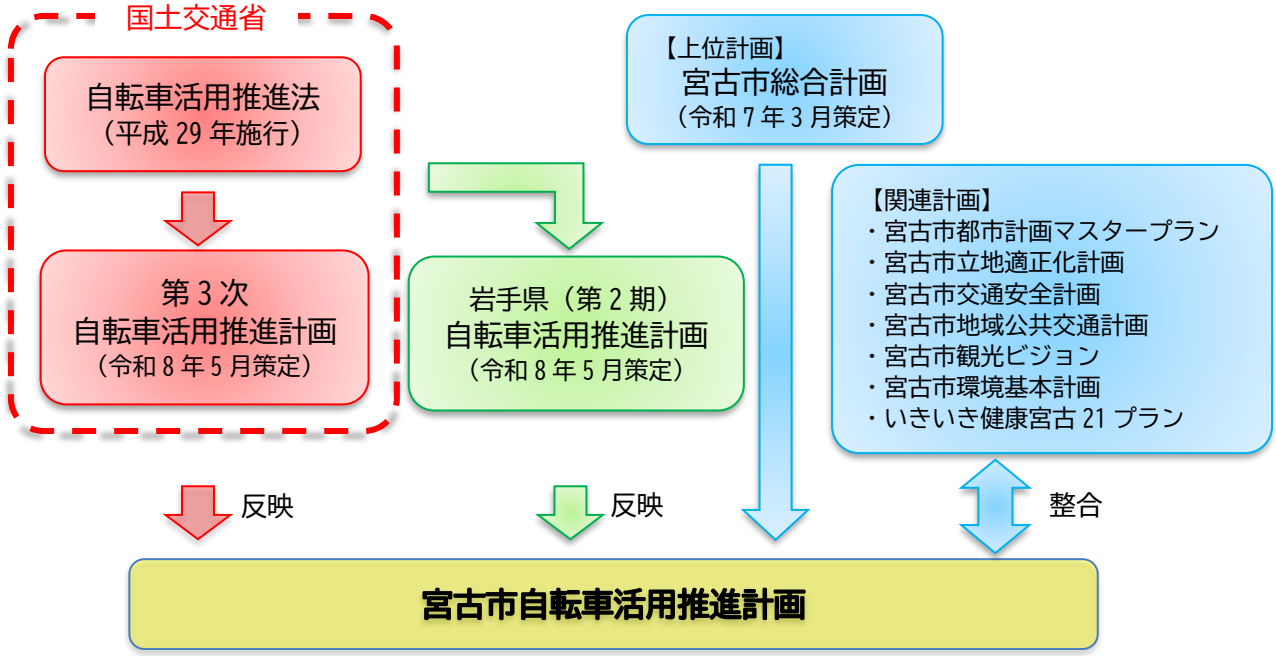


図 1-1「宮古市自転車活用推進計画の位置付け」

1.3　計画期間

本計画の計画期間は、令和 9 年度から令和 18 年度までの 10 年間とします。

なお、社会情勢や関連計画の改定状況、施策の進捗状況などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

1.4　計画対象区域

本計画の対象区域は宮古市全域とします。

ただし、自転車ネットワーク計画区域は、日常アクセスを中心とする市街地、市内各地の地域資源の周遊を基本とします。

1.5　計画策定の流れ

本計画は、国及び県の自転車活用推進に関する計画を踏まえ、本市の自転車利用の現状や課題を整理した上で、基本方針や具体的な取組内容を検討し策定します。

計画策定の流れは、以下のとおりです。

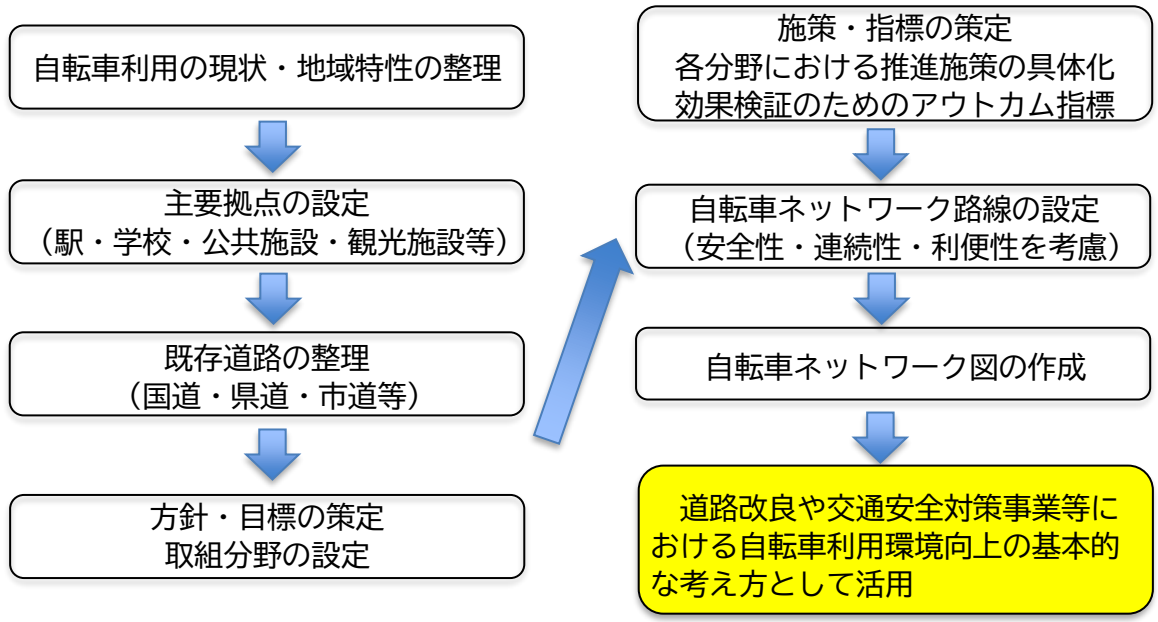


図 1-2「宮古市自転車活用推進計画の策定フロー図」

1.6　計画の基本的な考え方

本計画では、自転車活用推進計画の中に自転車ネットワーク計画を位置付け、自転車利用環境の向上に向けた施策を総合的に推進します。

自転車ネットワーク計画は、日常利用を中心とし、地域資源へのアクセスにも配慮した移動経路の基本的な考え方を示すものです。新たな道路工事を前提とするのではなく、既存道路を基本とし、安全性・連続性・利便性の向上を図ることを目指します。

これにより、市民の安全で快適な自転車利用の促進や環境負荷の軽減など、自転車を活用したまちづくりを推進します。

2　地域の自転車利用の現状

2.1　地域特性

2.1.1 地勢・地形

宮古市は岩手県の沿岸部のほぼ中央、本州の最東端に位置しています。
東に太平洋を望み、西は北上山地を仰ぎ、市の西側は県都盛岡市に接しています。
南側は花巻市・遠野市・大槌町・山田町に、北側は岩泉町に接しています。
総面積は 1,259.89 平方キロメートルで、県内一の広さを誇ります。

地勢は、東は重茂半島が太平洋の荒波をさえぎり、宮古湾を形成しています。

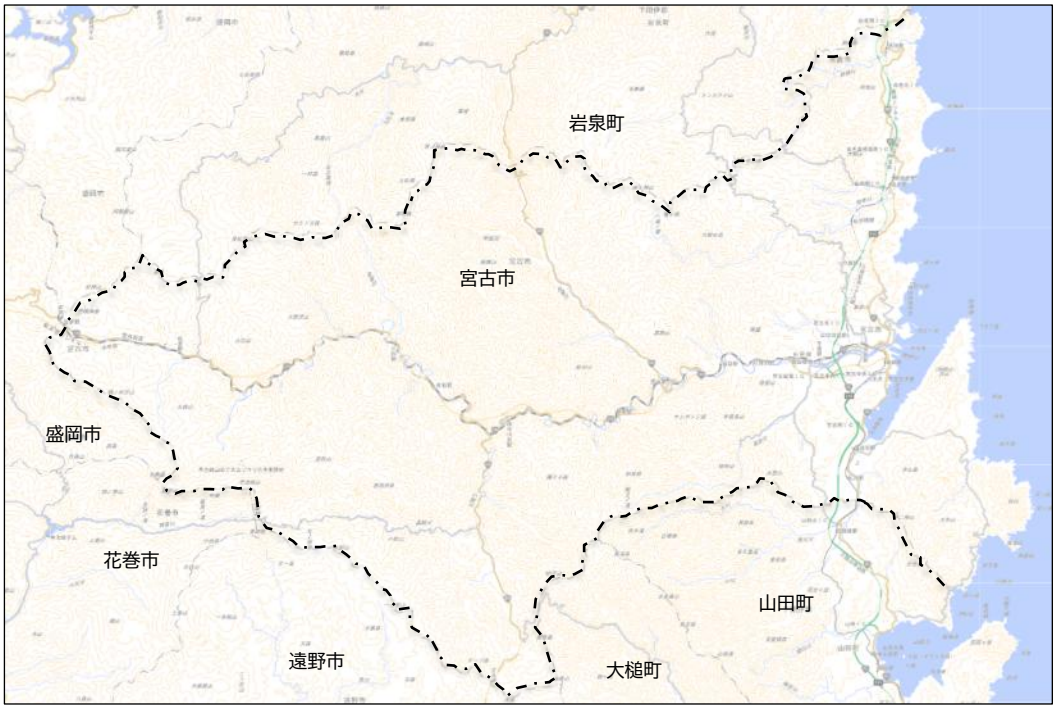
中央部を閉伊川、南部を津軽石川、北部を摂待川・田老川が流れています。

沿岸部は三陸復興国立公園、山間部は早池峰国定公園として、自然公園の指定を受けています。

平地が少なく、総面積の約 92%が森林です。



図 2-1　「宮古市の位置図」



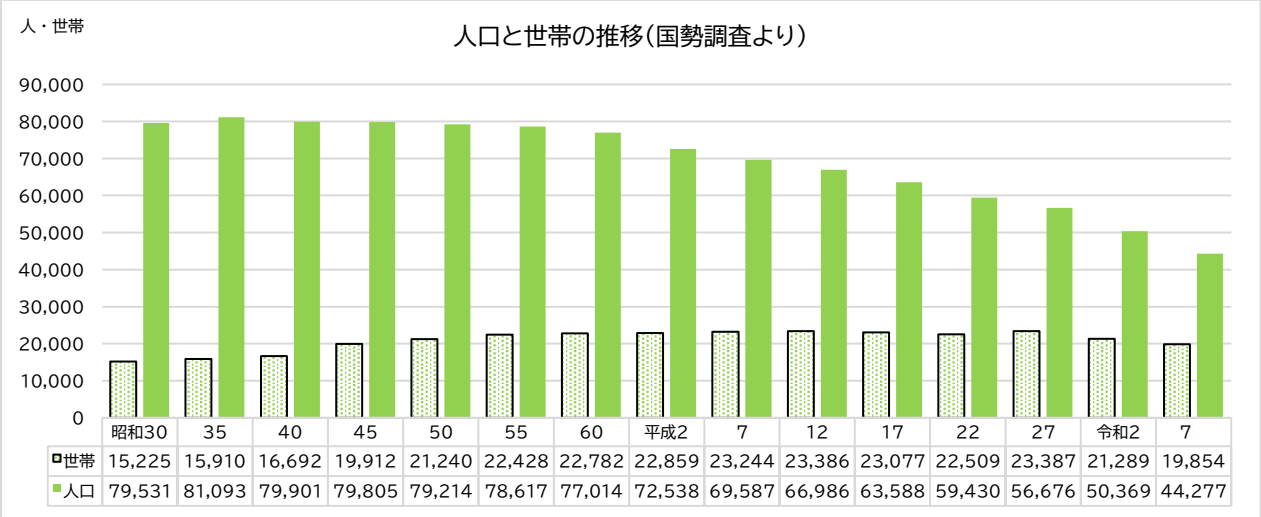
出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 2-2　「宮古市の地形図」

2.1.2 人口

宮古市の人口は昭和 35 年をピークに減少傾向にあり、令和 7 年時点では 44,277 人となっています。

また、宮古市の将来人口推計について、社人研による最新の将来人口推計では、2020（令和 2）年の国勢調査結果を出発点とし、年々人口減少を続け、2050（令和 32）年には総人口が 26,633 人まで減少するという推計結果となっています。



	昭和30	35	40	45	50	55	60	平成2	7	12	17	22	27	令和2	7
世帯	15,225	15,910	16,692	19,912	21,240	22,428	22,782	22,859	23,244	23,386	23,077	22,509	23,387	21,289	19,854
人口	79,531	81,093	79,901	79,805	79,214	78,617	77,014	72,538	69,587	66,986	63,588	59,430	56,676	50,369	44,277

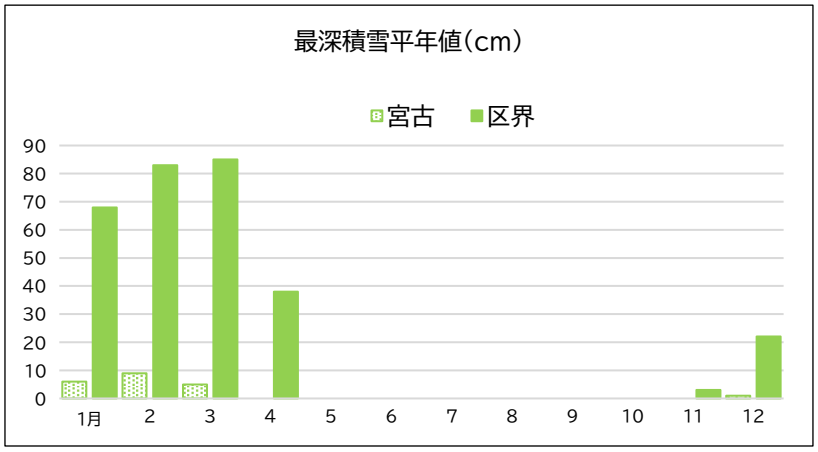
図 2-3　「宮古市の人口の推移」

2.1.3 気候

宮古市は、東西に広がる地勢を有し、地域によって気象条件が大きく異なる特徴があります。

沿岸部は太平洋気候の北部に位置し、夏は涼しく、冬は積雪が少ないため、年間を通じて比較的温暖で暮らしやすい気候となっています。こうした気候条件から、沿岸部では自転車の利用可能期間が長く、観光シーズンにおける自転車利用にも適しています。

一方、山間部は標高が高いことから冷涼な高原気候となっており、冬季には積雪が多く見られ、季節による自転車利用の制約が大きい地域でもあります。このため、冬季の安全確保や代替交通手段の確保が重要となります。



出典：気象庁気象データを基に作成

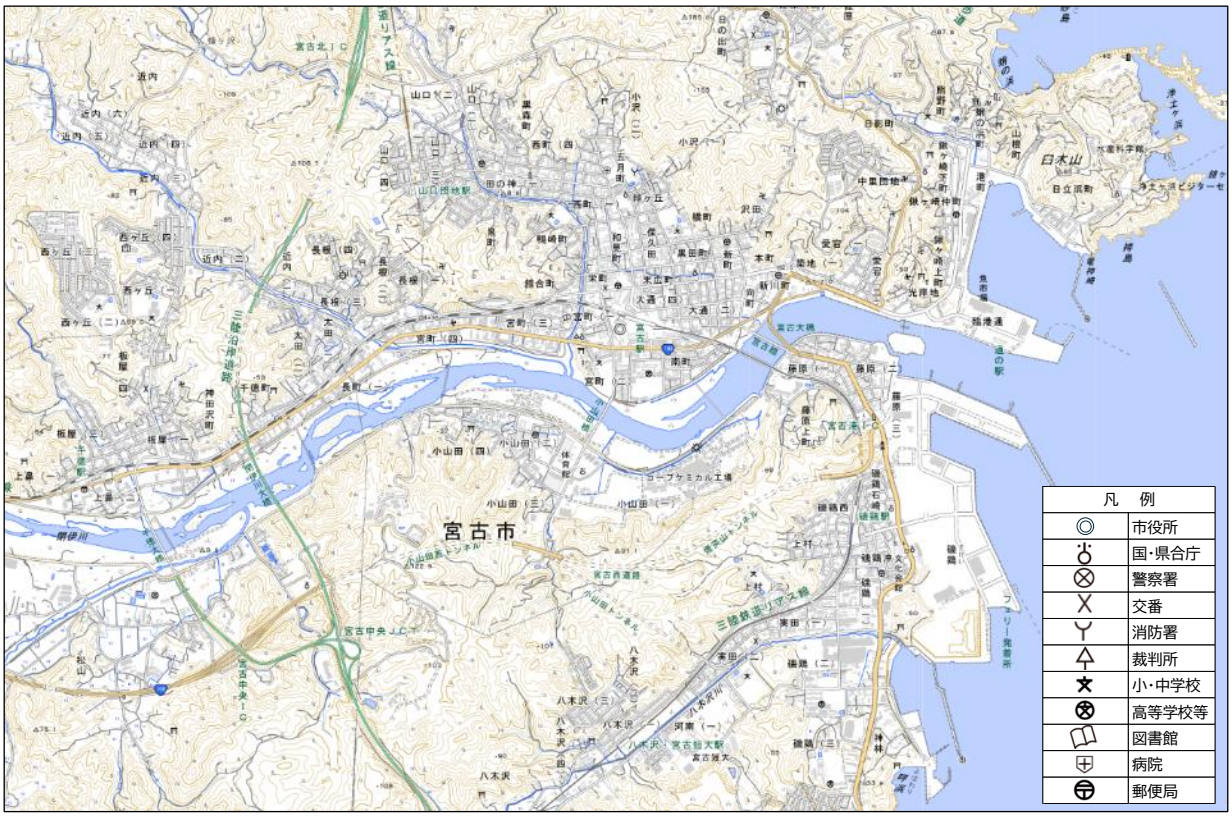
図 2-4　「宮古市の月別最深積雪」

2.1.4 施設立地状況

宮古市の中心市街地には、市役所、県合同庁舎、図書館などの公共施設や医療施設が集積しており、行政・生活の拠点となっています。これらの施設は市民の利用頻度が高く、自転車によるアクセス需要が大きい地域です。

宮古駅は鉄道とバスが結節する交通の要衝であり、駅周辺は通勤通学、観光、買い物など多様な目的の利用者が行き交う、市街地の玄関口としての役割を担っています。

一方で、中心市街地の商業核として長年親しまれてきた「キャトル宮古」が閉店し、地域の活力を生み出す空間が望まれています。



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 2-5　「施設立地状況」

2.1.5 道路状況

宮古市の広域交通は内陸部に東西 を繋ぐ国道 106 号・JR 山田線、南北を繋ぐ国道 340 号が整備され、沿岸部を南北に繋ぐ国道 45 号と三陸鉄道リアス線が宮古市の交通の主軸となっています。

2011 年（平成 23 年）の震災後には、2019 年（令和元年）に近内から崎山までを繋ぐ北部環状線が全線開通し、2021 年（令和 3 年）には、三陸沿岸道路、復興支援道路の宮古盛岡横断道路が全線開通したことにより、利便性が高く災害に強い新たな交通軸が形成されています。

また、宮古盛岡横断道路の現道利用区間である田鎖蟇目道路が 2021 年（令和 3 年）、箱石達曽部道路が 2022 年（令和 4 年）に事業化され、整備が進められています。



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 2-6　「広域交通の状況」

2.2　自転車の利用環境

2.2.1　自転車通行空間の整備状況

宮古市は公共交通と連携した自転車の活用を促進するため、三陸鉄道リアス線「八木沢・宮古短大駅」に自歩道を整備しています。2027 年（令和 9 年）1 月供用開始予定。

国道 45 号高浜地区では、2025 年（令和 7 年）歩道・自転車通行空間整備が直轄事業化され事業が進められています。

この整備を効果的に進めるため、国、県、市、警察と情報共有や調整を行いながら連携した取組を推進します。



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 2-7「歩道・自転車通行空間整備事業箇所図」

2.2.2　交通結節点周辺の駐輪状況

宮古市では、鉄道駅 11 箇所に駐輪場が確保されています。
放置自転車による駐輪場の占有が、利用の妨げになっています。
このため、定期的に放置自転車の撤去を実施しています。

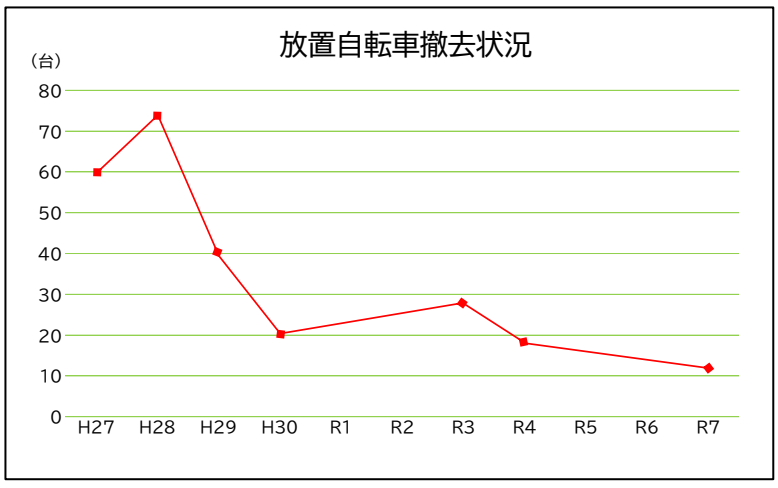


図 2-8「宮古駅等路外駐輪場」

2.3　安全・安心な自転車利用

2.3.1　自転車の交通事故状況

宮古市における自転車関連交通事故は、平成 28 年から令和 7 年までの 10 年間で 48 件発生しており、件数は全体として減少傾向にあります。

事故の特徴として、以下の傾向が明確に見られます。

・事故発生場所の 94%が中心部（宮古駅から半径 5㎞ 圏内）で発生している。

・道路形状は 79%が交差点であり、交差点での危険性が突出している。

・事故の相手方は全件が自動車であり、自転車と自動車の接触が事故の中心となっている 。

年齢層別では、

・一般（18～64 歳）38%、

・高齢者（65 歳以上）40%

と、両者で全体の約 8 割を占めており、成人・高齢者の事故リスクが高いことが分かります 。

事故類型では、

・出会い頭が 56% と最も多く、

・次いで右折（21%）、左折（11%）が続きます 。

交差点での不意の接触が主因であることが明確です。

事故原因を見ると、

・相手方過失が 56%、

・自転車側の安全確認不足が 36%

となっており、双方の注意不足が事故を招いている構図が浮かび上がります 。

また、事故時のヘルメット着用率は わずか 15% にとどまり、特に一般・高齢者の非着用が顕著です（一般 17 件、高齢者 18 件が非着用）。

以上のことから、宮古市の自転車事故は、「中心部の交差点で、自動車との出会い頭事故が多く、成人・高齢者の安全確認不足とヘルメット非着用がリスクを高めている」という特徴が明確に示されています。

また、相手方過失（自動車）が 56%を占めており、自動車運転者に対する以下の課題が明確です。

・交差点での安全確認・徐行不足

・自転車との安全な間隔確保の認識不足

道路交通法第 18 条第 2 項では、自動車運転者に「歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない」と定められており、その周知啓発が必要です。

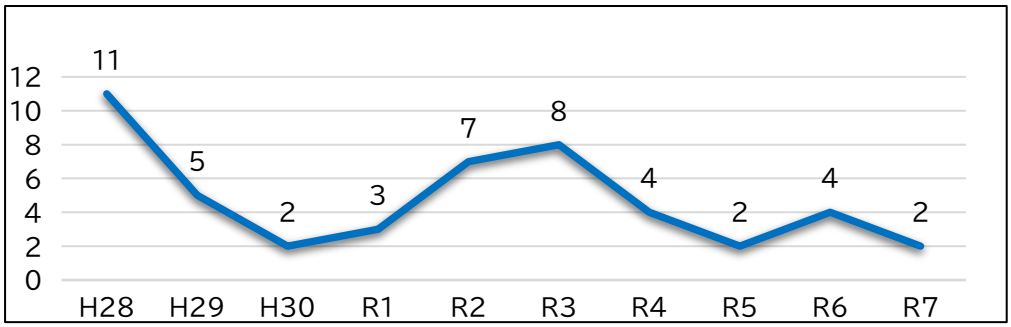
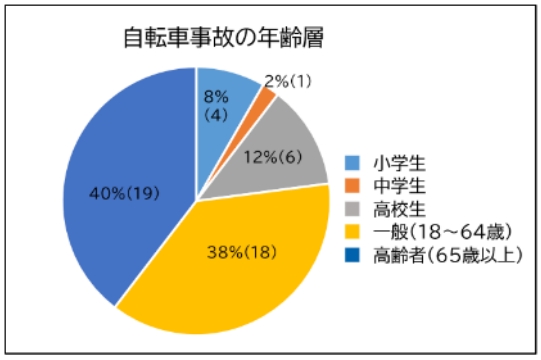
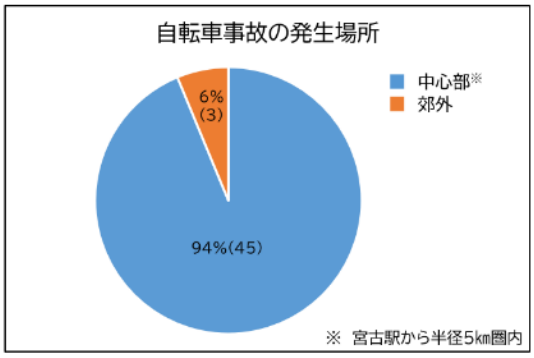
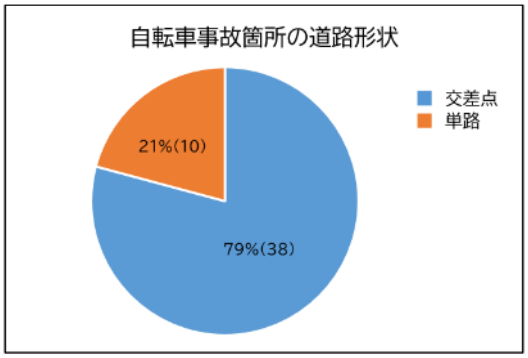
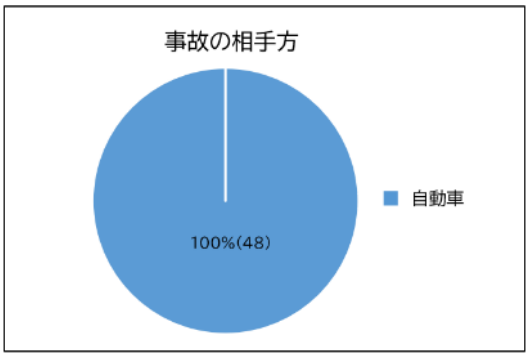


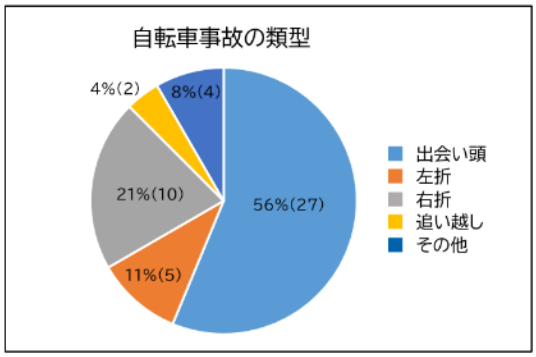
図 2-9「宮古市内自転車関連事故発生件数」

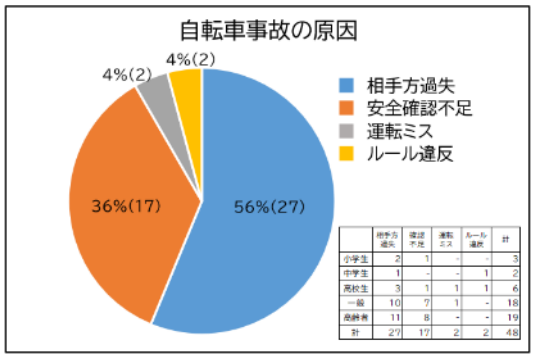




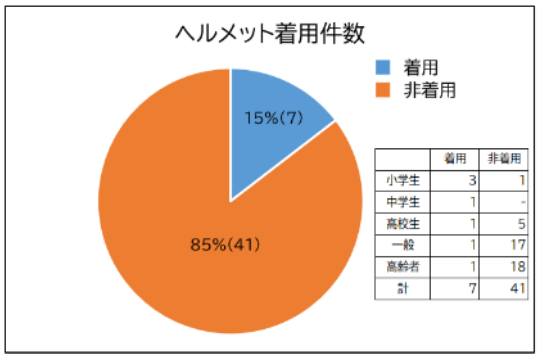








	相手方過失	確認不足	運転ミス	ルール違反	計
小学生	2	1	-	-	3
中学生	1	-	-	1	2
高校生	3	1	1	1	6
一般	10	7	1	-	18
高齢者	11	8	-	-	19
計	27	17	2	2	48



	着用	非着用
小学生	3	1
中学生	1	-
高校生	1	5
一般	1	17
高齢者	1	18
計	7	41

図 2-10「自転車関連事故の内容(H28～R7)」
出典：岩手県警察本部提供データを基に作成

2.3.2　広報啓発の実施状況

宮古市では、自転車の交通ルール、ヘルメット着用、保険加入等について、広報誌・ＨＰ・ＳＮＳやチラシ配布、啓発イベント等により周知啓発を行っています。

しかし、自転車の交通ルール等が十分に浸透しているとは言い難い状況であることから、広報啓発の強化が必要です。



（宮古市 SNS　令和８年４月２日掲載）

図 2-11「広報啓発物」

2.3.3　ヘルメット着用状況

宮古市では、自転車利用者のヘルメット着用は一部で見られるものの、十分に定着しているとは言い難い状況です。

全ての自転車利用者に対するヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、着用率の向上に向けた取組の強化が必要です。

【市内の高校生へのアンケート結果】

Q. 自転車に乗る際のヘルメット着用

（自転車の利用頻度が「ほぼ毎日」「週に２、３日」「月に１、２日」の方）

選択肢	回答者数	回答割合
ア　いつも着用している	18	6.6%
イ　時と場合により着用する	28	10.3%
ウ　着用しない	225	83.0%
合計	271	100.0%

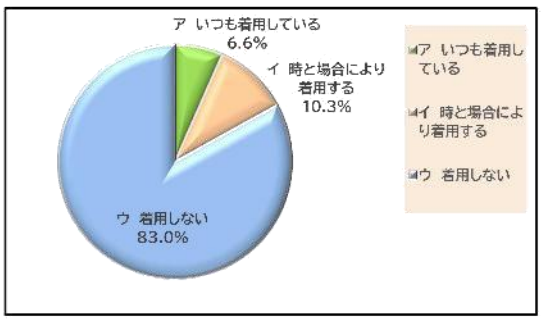


図 2-12「ヘルメット着用アンケート結果」

2.3.4　事例収集体制の整備状況

災害時における自転車の活用については、国や県の計画において有効な移動手段として位置付けられている一方で、宮古市では東日本大震災の際、道路状況の悪化により自転車のパンクが多発し、修理体制が逼迫して十分に活用できなかった事例が確認されています。

こうした状況を踏まえ、本市では災害時の自転車活用に関する有効性や課題を把握するため、事例収集や情報整理を進める必要があります。

2.3.5　自転車損害賠償責任保険等の加入状況

宮古市では保険加入の重要性を周知していますが、自転車利用者が自身の保険加入状況を正確に把握できていない状況です。

今後は、学校・事業者・自転車販売店等と連携し、共通の説明資料を活用して積極的な加入確認を促すなど、確実な加入の推進が必要です。

【市内の高校生へのアンケート結果】

Q. 自転車損害賠償責任保険等に加入していますか？

（自転車の利用頻度が「ほぼ毎日」「週に２、３日」「月に１、２日」の方）

選択肢	回答者数	回答割合
ア　加入している	37	13.7%
イ　加入していない	29	10.7%
ウ　わからない	205	75.7%
合計	271	100.0%

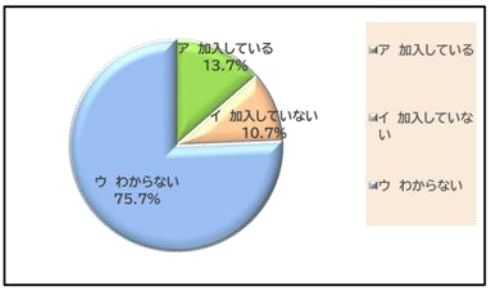


図 2-13「自転車損害賠償責任保険加入アンケート結果」

2.4　自転車の移動環境

2.4.1　公共交通と自転車の連携

宮古市では、三陸鉄道リアス線において、サイクルトレインが導入されています。

JR 山田線では導入されていませんが、令和８年１月に策定した「山田線利用促進アクションプラン」において、事業プロジェクトの１つに「サイクルトレインの導入検討」を掲げており、関係団体等が連携し導入に向けた検討を進めるとしています。



出典：三陸鉄道

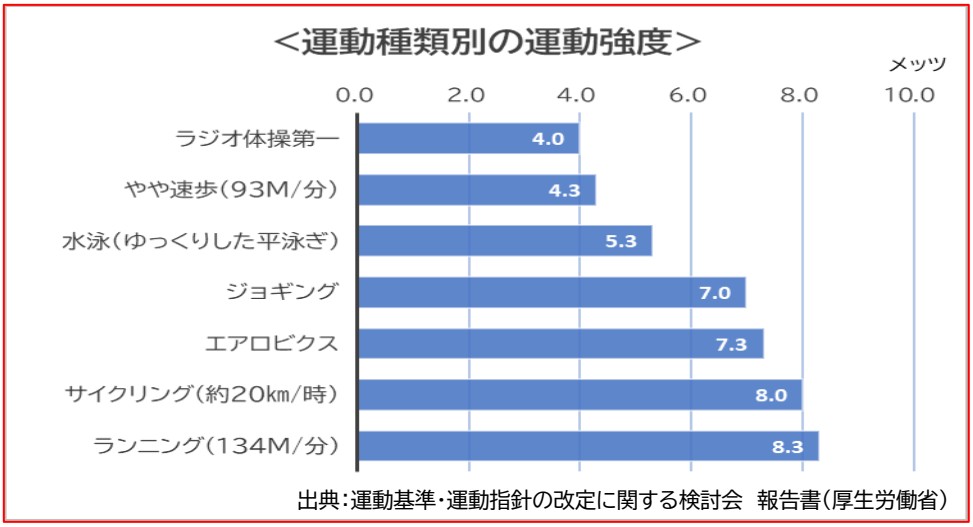
図 2-14「サイクルトレインの事例」

2.5　自転車利用に関する健康づくりや脱炭素社会の実現

2.5.1　健康寿命の延伸のための自転車利用の促進

自転車は、日常生活の中で気軽に取り入れられる身体活動の一つであり、足腰への負担が比較的少なく、有酸素運動として生活習慣病の予防や体力の維持・向上、健康寿命の延伸に資することが期待されます。

また、通勤・通学や買い物などの日常的な移動手段として自転車を利用することは、継続的な運動習慣の形成にもつながります。年齢や体力に応じて無理なく自転車を活用し、日常生活における身体活動量の増加を図ることが望まれます。



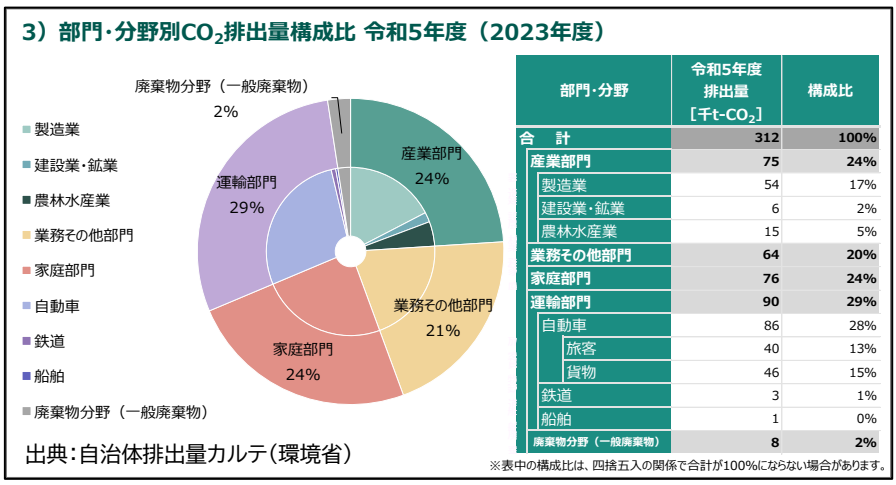
※メッツ（METs）：身体活動の強度を表す単位。安静時を１としたとき、
その運動で何倍のエネルギーを消費するかを示す。

図 2-15「運動種別の運動強度」

2.5.2　自転車の利用促進による環境負荷の軽減推進

宮古市の運輸部門の二酸化炭素排出量は 90 千ｔ-ＣＯ２であり、そのうちマイカーやバスなどの「旅客自動車」部門による排出量は 40 千ｔ-ＣＯ２と、運輸部門全体の約 45%（市全体の排出量の 13%）を占めています。自転車はＣＯ２を排出しない移動手段であり、日常生活における近距離の移動など、自動車から自転車利用への転換を促すことでＣＯ２排出量の抑制が期待されます。

環境負荷軽減の観点からも、自転車利用への転換を促進する必要があります。



部門･分野	令和5年度 排出量 [千t-CO_2]	構成比
合　計	312	100%
産業部門	75	24%
製造業	54	17%
建設業･鉱業	6	2%
農林水産業	15	5%
業務その他部門	64	20%
家庭部門	76	24%
運輸部門	90	29%
自動車	86	28%
旅客	40	13%
貨物	46	15%
鉄道	3	1%
船舶	1	0%
廃棄物分野（一般廃棄物）	8	2%

図 2-16「市の排出量」

2.6　自転車利用に関する観光面での活用

2.6.1　レンタサイクル環境と観光施設の連携状況

宮古市では、観光客の二次交通の確保と、市内各地域の周遊促進を図るため、鉄道交通の結節点である宮古駅前と、観光・震災伝承の拠点である田老地区に観光客向けレンタサイクルを配置しています。

現状は必要台数を確保していますが、今後、インバウンドの増加等により需要拡大が見込まれる場合には、台数の増加及び設置場所の確保を検討する必要があります。

また、宮古市公式観光ガイドブックの『マップ&宿泊ガイド』に掲載されている観光施設・宿泊施設等には、駐輪場または駐輪スペースが確保されています。

表 2-1「観光客向けレンタサイクルの設置状況（設置者：宮古観光文化交流協会）

設置場所	自転車数	料金	返却場所
宮古駅前総合 観光案内所	9台 （全て電動アシスト自転車）	1,500 円／終日	借りた場所
たろう潮里 ステーション	5台 （全て電動アシスト自転車）	1,000 円／終日	借りた場所

表 2-2「観光客向けレンタサイクルの令和７年度利用状況（月別件数）

設置場所	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
宮古駅前総合 観光案内所	24	53	41	42	57	71	37	31	12	8	20	52	448
たろう潮里 ステーション	5	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	17

【レンタサイクルを活用した観光コンテンツ】

（たろう潮風ステーション「学ぶ防災ガイド」サイクリングコース）

気持ち良い風を感じながら電動自転車で田老の街をご案内するコース

〇案内時間：90 分

〇集合場所：道の駅たろう　潮里ステーション

〇内容：防潮堤→津波水位表記の説明→三王岩→津波遺構（DVD 視聴）
→潮里ステーション（ゴール）

〇料金：12,000 円　最大 4 名まで（1 台シティサイクル有り）

※レンタサイクル代含む

※お客様のご希望に応じて、60 分でご案内することも可能

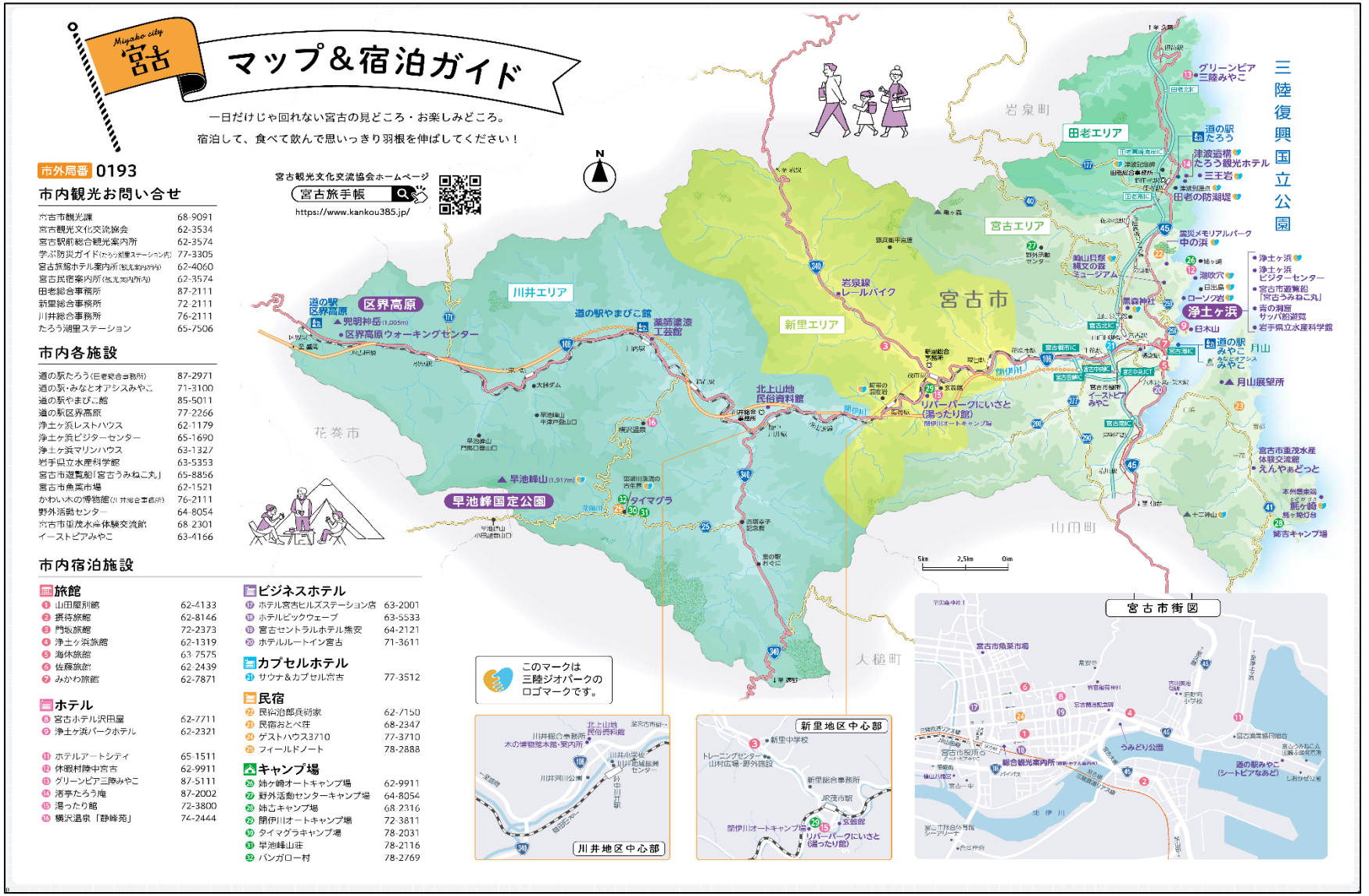


図 2-17「宮古市公式観光ガイドブック『マップ＆宿泊ガイド』（英語版、中国語（繁体字）版有）

3　取組方針と施策体系

3.1　取組分野、目標及び施策

本計画では、宮古市の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえて、「利用環境」、「安全・安心」、「移動環境」、「健康・脱炭素」、「観光面」の 5 つの取組分野を設定します。

また、5 つの取組分野ごとに宮古市の実情に応じた目標を設定し、目標達成に向けた施策を推進します。

【宮古市の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえた５つの取組分野】

1. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 2. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進	利用環境
1. 広報啓発の強化 2. ヘルメット着用の推進 3. 災害時における自転車の活用 4. 自転車損害賠償責任保険等への加入の推進	安全・安心
1. 自転車と地域の公共交通等との連携の促進 2. 公共交通機関への自転車の持ち込みの促進 3. 日常生活における自転車利用の促進	移動環境
1. 自転車を利用した健康づくりの推進 2. 自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進	健康・脱炭
1. 魅力あるサイクリング環境の形成 2. 自転車活用による地域資源を活かした地域づくりの推進	観光面

3.2　施策体系

Ⅰ　利用環境
【目標】自転車のネットワーク整備等による良好な利用環境の創出

施策 1：自転車通行空間の計画的な整備の推進

1.　国、岩手県、岩手県警察などの関係機関と連携し安全で快適な自転車通行空間の整備を推進
　※具体的な整備手法については、矢羽根型路面表示、自転車専用通行帯、自転車道、その他の安全対策等、道路幅員、交通量、交差点形状、沿道状況、関係機関との協議等を踏まえ、個別路線ごとに検討します。
2.　道路標識や道路標示の適切な設置・維持管理・運用

施策 2：多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進

1.　自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅やバス停等の周辺を中心に、利用率向上に向けた取組

Ⅰ　利用環境　アウトカム指標案

・自転車通行空間整備延長（km）
　現状値：0.1km（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：1.8km（令和 18 年度（2036 年度））

・矢羽根等の路面表示整備延長（km）
　現状値：0km（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：11km（令和 18 年度（2036 年度））

・鉄道駅やバス停付近の駐輪場整備箇所数
　現状値：11 箇所（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：15 箇所（令和 18 年度（2036 年度））

Ⅱ 安全・安心
【目標】自転車を安全に安心して利用できる社会の実現

施策 1：広報啓発の強化

1. 警察機関、交通安全活動団体等と連携した自転車の安全利用・交通ルール遵守の働きかけ及び自動車運転者の安全運転意識の啓発
2. 広報・ホームページ・SNS 等を活用した交通安全意識の啓発

施策 2：ヘルメット着用の推進

1. 安全教育や広報啓発等による、自転車利用時におけるヘルメット着用の促進
2. 学校や事業者を通じた働きかけによるヘルメット着用の促進
3. 自転車小売業者からの情報提供によるヘルメット着用の促進

施策 3：災害時における自転車の活用

1. 災害時の自転車活用の有効性や課題について検討を進め、必要な情報収集

施策 4：損害賠償責任保険等への加入の推進

1. 安全教育や広報啓発等による、自転車利用時における保険加入の促進
2. 学校や事業者を通じた働きかけによる保険加入の促進
3. 自転車小売業者からの情報提供による保険加入の促進

Ⅱ 安全・安心　アウトカム指標

・自転車が関係する交通事故件数（件）
現状値：2 件（令和 7 年度（2025 年度））⇒目標値：0 件（令和 18 年度（2036 年度））

・1 か月当たりの反則及び警告の合計件数（件）
現状値：17 件（令和 8 年度（2026 年度）4 月～6 月※2 の平均値）
⇒目標値※1：1 か月当たりの平均値 8 件（令和 18 年度（2036 年度））
※1 安全啓発の強化により、危険な走行行為を減らすことを目指します。
※2 季節変動を考慮し、毎年度の 4 月～6 月の平均値で評価します。

・ヘルメット着用率（%）※市内高校生の自転車利用者
現状値：6.6%（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：100%（令和 18 年度（2036 年度））

・損害賠償責任保険加入率（%）※市内高校生の自転車利用者
現状値：13.7%（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：100%（令和 18 年度（2036 年度））

Ⅲ 移動環境
【目標】自転車交通の役割拡大による良好な移動環境の実現

施策 1：自転車と地域の公共交通等との連携の促進

1. 地域の施設を拠点として活用しつつ、公共交通や自転車が連携・補完する地域の移動に関する取組の推進
2. 通勤・通学・買い物など日常生活における自転車利用を促進

施策 2：公共交通機関への自転車の持ち込みの促進

1. サイクルトレイン等に係る実施促進

施策 3：日常生活における自転車利用の促進

1. 通勤・通学・買い物など日常生活における自転車利用を促進するための広報啓発
2. 公共交通との組み合わせによる自転車利用の促進

Ⅲ 移動環境　アウトカム指標

・自転車持込可能な公共交通機関の路線数（路線）
現状値：1 路線（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：2 路線（令和 18 年度（2036 年度））

Ⅳ 健康・脱炭素
【目標】自転車利用の促進による健康増進・脱炭素化

施策 1：自転車を利用した健康づくりの推進

1. 週に 2 日以上、1 回 30 分以上の「軽く汗をかく運動」を 1 年以上続けている人の割合の向上
2. 自転車を、日常生活における身体活動を増やす手段の一つとして位置付け、健康づくりを推進するとともに、健康寿命の延伸に資する移動手段として活用

施策 2：自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進

1. 地球温暖化防止の観点から、ＣＯ２削減に向けた自転車の利用促進に関する広報啓発を実施することで、自動車から自転車への利用転換を促進し、環境負荷軽減を図ります。

Ⅳ 健康・脱炭素　アウトカム指標

・1 日 30 分以上の軽く汗をかく運動を週 2 日以上、1 年以上実施している人の割合（%）
40～64 歳　現状値：23.0%（令和 4 年度（2022 年度））
⇒目標値：30.0%（令和 18 年度（2036 年度））
65～74 歳　現状値：37.3%（令和 4 年度※1（2022 年度））
⇒目標値：50.0%（令和 18 年度（2036 年度））
【出典：第 3 次いきいき健康宮古 21 プラン】
※1　「最新データ令和 4 年度を基準」

・自転車利用分担率（通勤・通学目的）(%)
現状値：5.6%（令和 2 年度※2（2020 年度））
⇒目標値：8.4%（令和 17 年度※3（2035 年度））
※2【出典：令和 2 年国勢調査より通勤・通学における自転車の分担率を集計】
※3【出典：令和 17 年国勢調査より通勤・通学における自転車の分担率を集計】
国勢調査は令和 17 年（2035 年）に実施予定であるため、目標値の確認年度を令和 17 年度としています。

Ⅴ 観光面
【目標】自転車の活用による観光面での利便性向上と地域資源の周遊促進

施策 1：魅力あるサイクリング環境の形成

1. インバウンドの増加等、需要に応じた鉄道駅や観光案内機能を有する施設等へのレンタサイクルの充実
2. 観光施設や宿泊施設等と連携し、サイクリストが安心して利用できる駐輪・休憩・情報収集が可能な環境の更なる充実

施策 2：自転車活用による地域資源を活かした地域づくりの推進

1. 地域資源を活かした自転車活用の推進
2. 宮古市自転車ネットワーク計画と連携したサイクリングマップの作製

※ 地域資源、広域ルートとの接続、立寄り拠点、駐輪場（積載車含む）、距離、所要時間、難易度等を含めた、利用者に分かりやすいサイクリングマップの作製に取り組みます。

Ⅴ 観光面　アウトカム指標

・宮古市におけるいわてサイクルステーション登録数（箇所）
現状値：10 箇所（令和 8 年度（2026 年度））⇒目標値：15 箇所(令和 18 年度（2036 年度))

登録番号	施設名	施設の種類
第21号	道の駅「区界高原」	道の駅
第22号	道の駅「やまびこ館」	道の駅
第43号	宮古駅((一社)宮古観光文化交流協会)	観光･公共
第44号	道の駅「みやこ」	道の駅
第45号	浄土ヶ浜レストハウス	飲食･物販施設
第46号	道の駅「たろう」	道の駅
第47号	湯ったり館	宿泊施設
第70号	里の駅おぐに	飲食･物販施設
第79号	岩泉線レールバイク待合所	観光
第80号	宮古フェリーターミナル	観光

・レンタサイクル利用件数（件）
現状値：465 件（令和 7 年度（2025 年度））⇒目標値：700 件(令和 18 年度（2036 年度))

・宮古市自転車ネットワーク計画と連携したサイクリングマップの作製
現状値：1 エリア（令和 8 年度（2026 年度））
⇒目標値：7 エリア（令和 18 年度（2036 年度））

4　宮古市自転車ネットワーク計画の基本事項

4.1 ネットワーク計画の基本方針

自転車ネットワーク計画は、安全で快適な自転車利用環境の形成を目指し、本市における自転車利用の基本となる路線体系を示すものです。

本計画では、「宮古市自転車活用推進計画」の基本方針に基づき、通勤・通学、買い物などの日常利用に加え、観光利用にも対応したネットワークを設定します。

ネットワークは新たな道路整備を前提とせず、既存道路を基本として、安全性、連続性、利便性を考慮しながら路線を位置付けます。

4.2 ネットワークの構成と役割

ネットワークは、宮古駅をはじめとする各駅、市役所、学校、公共施設等の主要拠点を結ぶ市街地ネットワークと、地域資源を活かした周遊を促進する観光ネットワークで構成します。

市街地ネットワークは市民の日常利用を中心としながら、浄土ヶ浜などの地域資源へのアクセスも考慮した構成とします。

観光ネットワークは、重茂半島、早池峰、新里地区（閉伊川、３４０号）、夏屋地区、田老地区の６本を位置付けており、地域資源を活かした周遊ルートとしての役割を担います。

これらはサイクルツーリズムモデルルートを参考としたサイクリングルートとして位置付け、詳細なルート情報（距離、所要時間、難易度、立寄り拠点、駐車場等）については、今後作成するサイクリングマップ等で補完することとします。

4.3 ネットワーク路線の設定

国道 45 号、国道 106 号、国道３４０号、主要地方道、市道など、現在でも自転車の利用が可能な既存道路を基本としてネットワークを構成し、自転車利用に適した路線を位置付けます。

自転車の安全な走行空間を確保しにくいコミュニティ道路、交通量の多いトンネル（自歩道有は除く。）、左折レーンを有する交差点、自動車専用道路との交差点を経由せず、現況道路の構造に大幅な改良を伴わない路線を選定します。

4.4 ネットワーク図と今後の展開

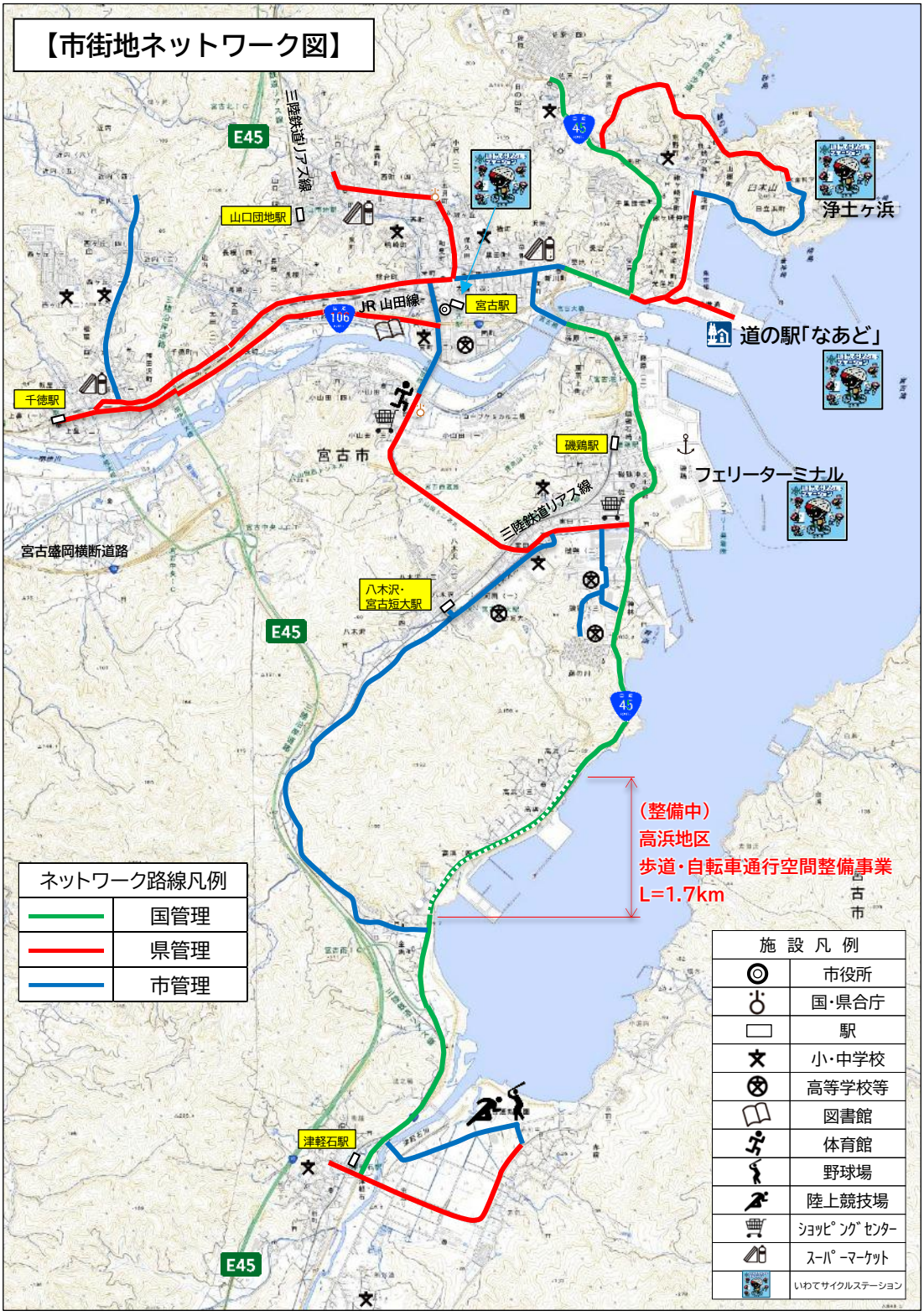
本計画で位置付けた自転車ネットワークは、市中心部における市街地及び浄土ヶ浜周遊、おもえサンラインズ、早池峰、清流閉伊川、ウインド・グリーン、鉄路岩泉線、学ぶ防災の７ルートで構成します。

なお、清流閉伊川ネットワークについては、宮古盛岡横断道路田鎖蟇目道路の完成により国道 106 号の交通量が分散し、安全性が向上した後に構築します。

今後の道路改良や交通安全対策等を実施する際は、本ネットワークを踏まえ、自転車利用環境の向上を図ります。

4.4.1　市街地ネットワーク（日常利用・地域資源）

宮古駅をはじめとする各駅、市役所、国・県合同庁舎、学校、公共施設、商業施設などを結ぶ、市民の通学・通勤・日常利用のためのネットワークと、浄土ヶ浜などの地域資源を周遊するネットワークを示します。



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 4-1「市街地ネットワーク図（日常利用・地域資源）」

4.4.2 おもえサンライズネットワーク（地域資源）

本州最東端の、日本一早い朝日が昇る重茂半島を巡る周遊サイクリング利用を想定したネットワークを示します。

主要地方道重茂半島線の赤前側は、長く急な下り坂となり速度が出過すぎてしまうため、安全のため「登りルート」での走行を推奨します。

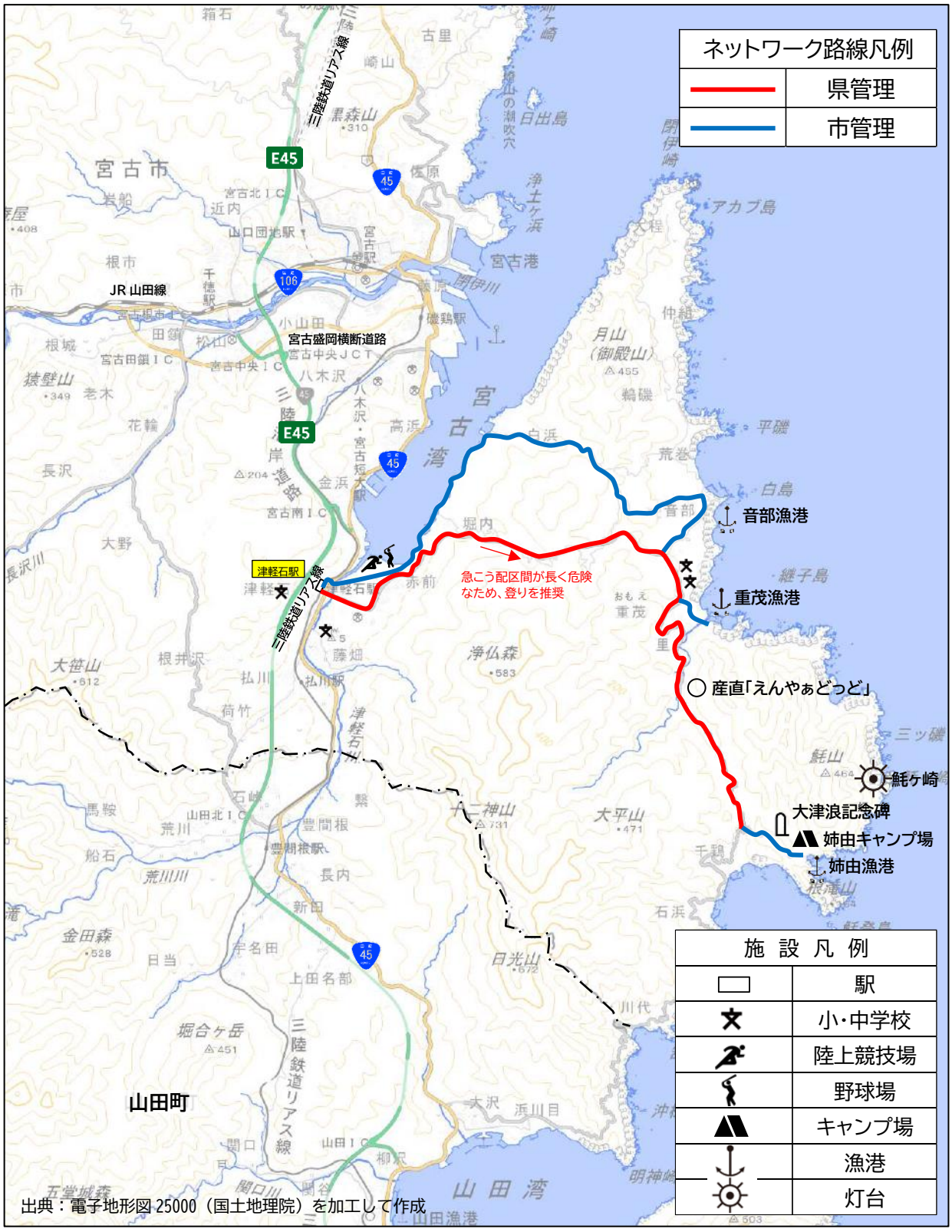


図 4-2 「おもえサンライズネットワーク（地域資源）」

4.4.3 早池峰ネットワーク（地域資源）

早池峰国定公園方面の自然環境を活かした周回型サイクリング利用を想定したネットワークを示します。

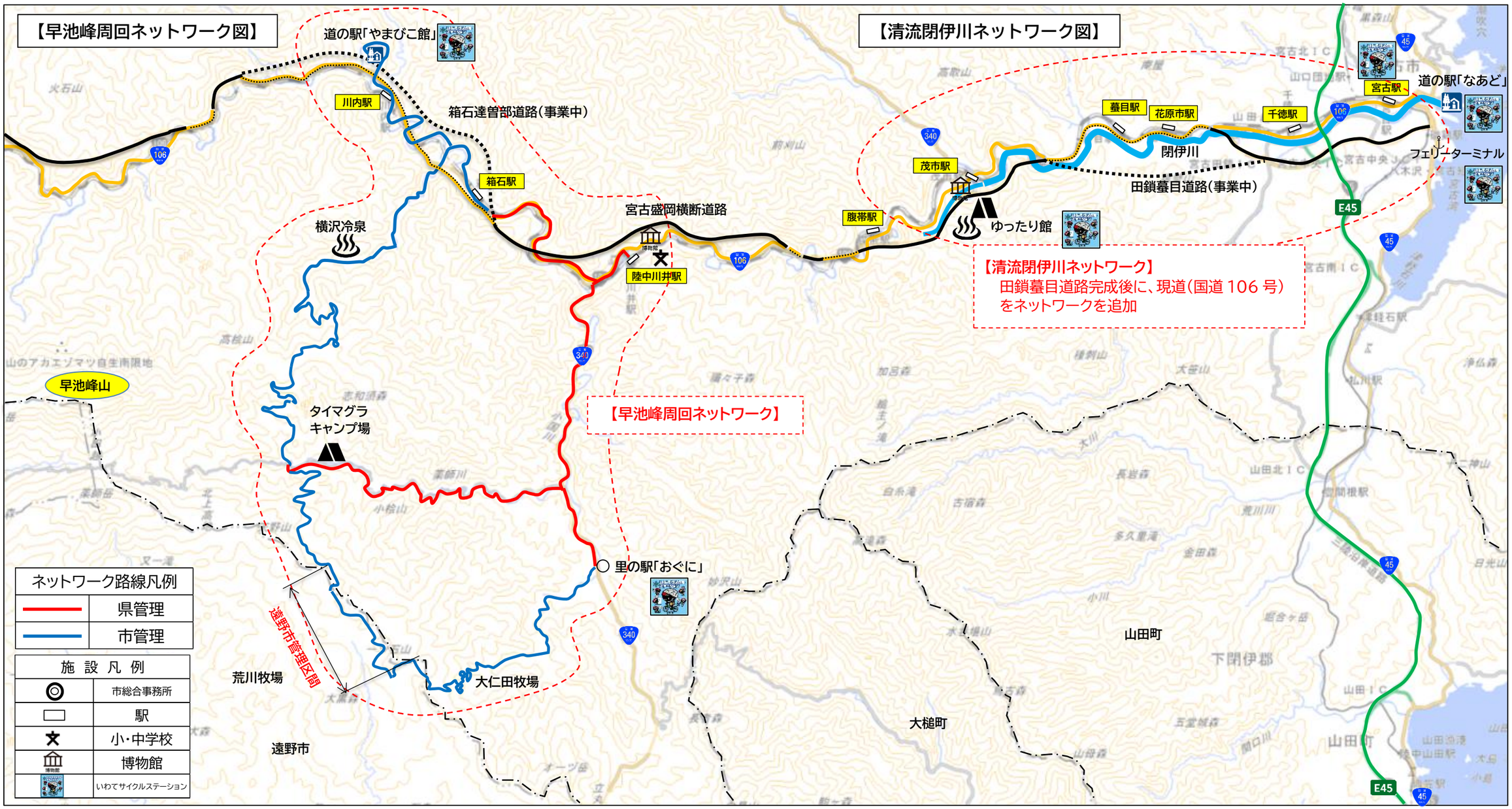
国道 106 号の現道活用区間は交通量が多く、特にトンネル区間は幅員が狭いため、自転車利用者の安全性を確保するため、市道を迂回するルートとします。

なお、箱石達曽部道路完成後においても、安全に配慮し市道を迂回するルートを維持します。

4.4.4 清流閉伊川ネットワーク（地域資源）

清流閉伊川の自然の美しさを活かし、温浴施設、キャンプ場など周遊サイクリング利用を想定したネットワークを示します。

なお、ネットワークの構築は、宮古盛岡横断道路田鎖蟇目道路完成後の現道国道 106 号の交通量分散を踏まえ、安全性が確保された後とします。



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 4-3「早池峰周回ネットワーク図（地域資源）、清流閉伊川ネットワーク図（地域資源）」

4.4.5 ウインド・グリーンネットワーク（地域資源）

道の駅「やまびこ館」を拠点とし、現在、一盃森牧場内に整備中の再生エネルギー（風力発電）施設の周遊サイクリング利用を想定したネットワークを示します。

周遊する風を追いかけ、緑と溶け合う、未来へつなぐエコルートなネットワークを示します。

4.4.6 鉄路岩泉線ネットワーク（地域資源）

旧 JR 岩泉線の敷地を道路に転用し整備が進む、国道340号のインフラの歴史を感じる周遊サイクリング利用を想定したネットワークを示します。

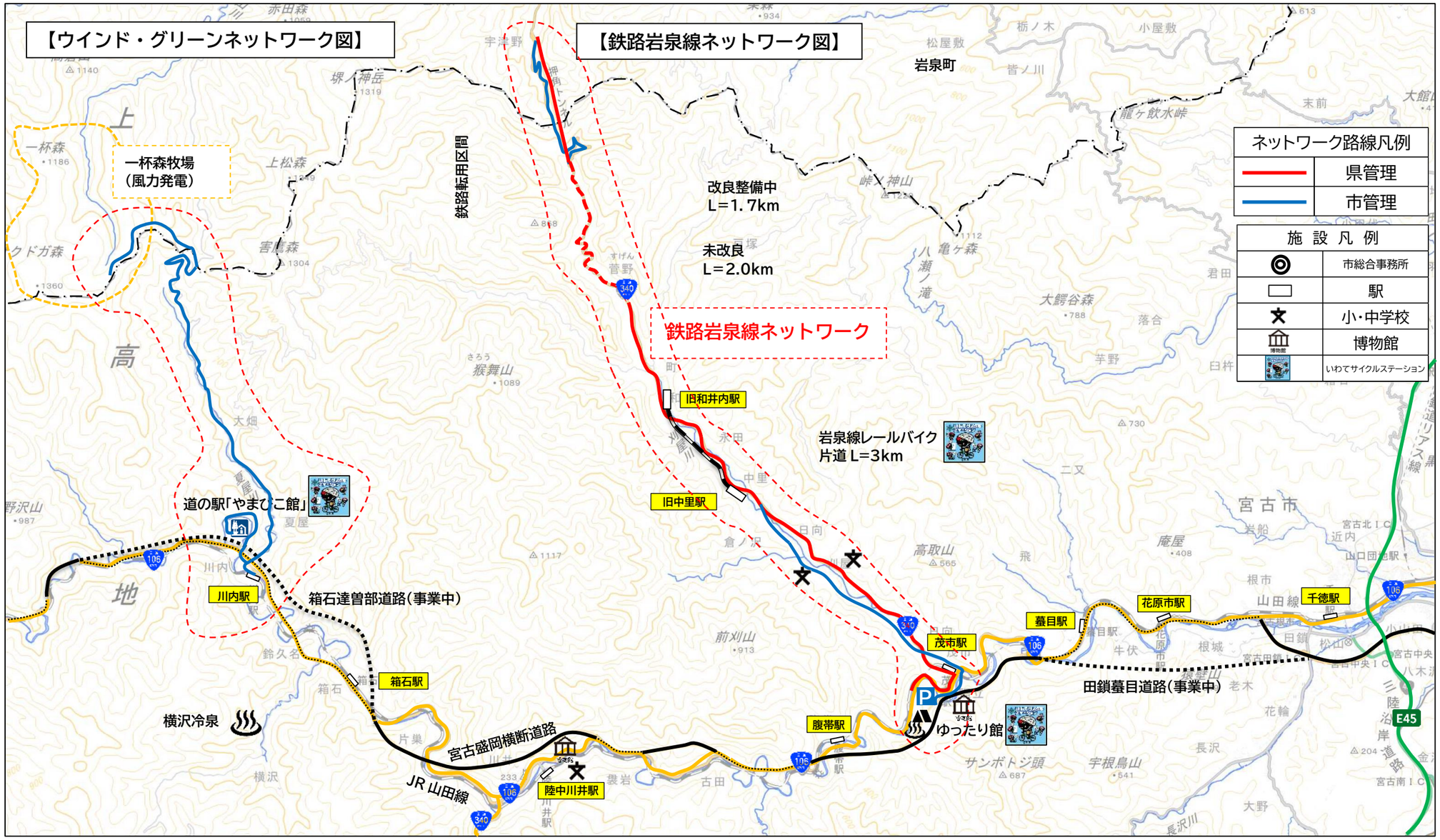
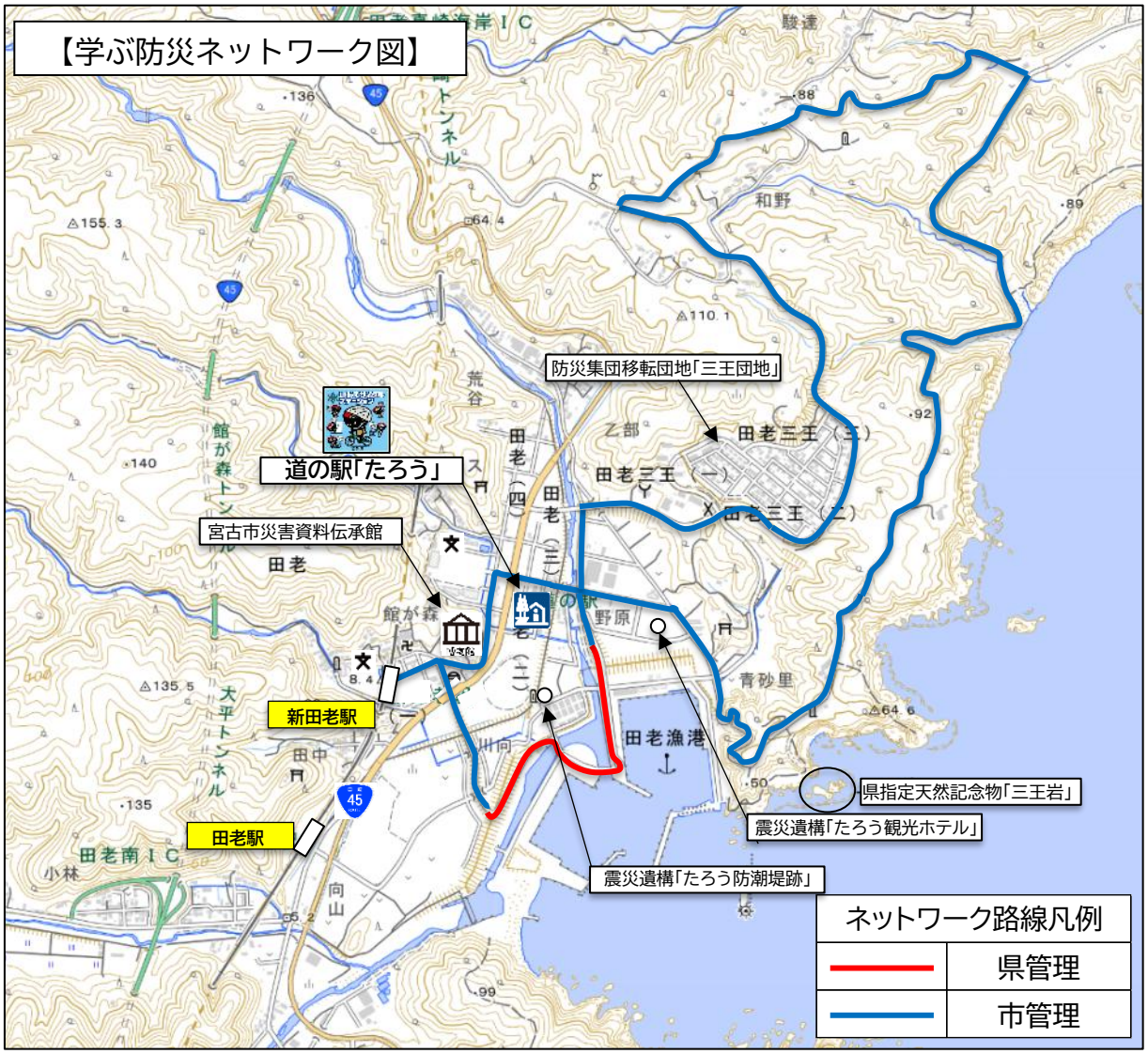


図 4-3「ウインド・グリーンネットワーク（地域資源）、鉄路岩泉線ネットワーク（地域資源））」

出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

4.4.7　学ぶ防災ネットワーク（地域資源）

田老地区の震災遺構、災害伝承館、津波防災施設等を巡る防災コンテンツを主とするネットワークを示します。



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

図 4-4「学ぶ防災ネットワーク図（地域資源）

5　計画の推進に向けて

5.1　推進体制

本計画の各施策を着実に推進するためには、関係部署や関連団体が緊密に連携することが重要です。

庁内の関係部署が情報共有や進捗管理を行うとともに、必要に応じて関係機関と連携しながら、計画を推進します。

5.2　計画のフォローアップ

計画の推進に当たり、目標とする成果が得られたか評価することが重要です。このため、本計画では、PDCA（計画－実行－評価－見直し）サイクルに基づき、各施策や評価指標の進捗状況を毎年度確認し、必要に応じて計画を見直し、改善を図ります。



図：ＰＤＣＡサイクル