

## 第3章 宮城県を取り巻く現状と課題

### 3-1 地域の現状

#### (1) 位置・地勢

##### 1) 位置・地勢

本県は、首都東京から約 300km 北東、東北地方の中心に位置しており、県庁所在地の仙台市は東北で唯一の政令指定都市となっています。県内には、東北唯一の国管理空港の仙台空港や、同じく東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港という物流拠点があり、東北地方のゲートウェイとしての機能を有しています。

本県は、大きく分けて7つの圏域（仙南・仙台・大崎・栗原・石巻・登米・気仙沼）から形成されています。地理的な特徴として、東部は、太平洋に面し、牡鹿半島以北はリアス式海岸、南部は砂浜が続く海岸線で、一年を通して比較的穏やかな気候となっています。一方、西部は、蔵王・船形・栗駒などの山々が連なり、沿岸部と奥羽山脈の間に広大な仙台平野を有する地域で、冬季は降雪の多い気候となっています。

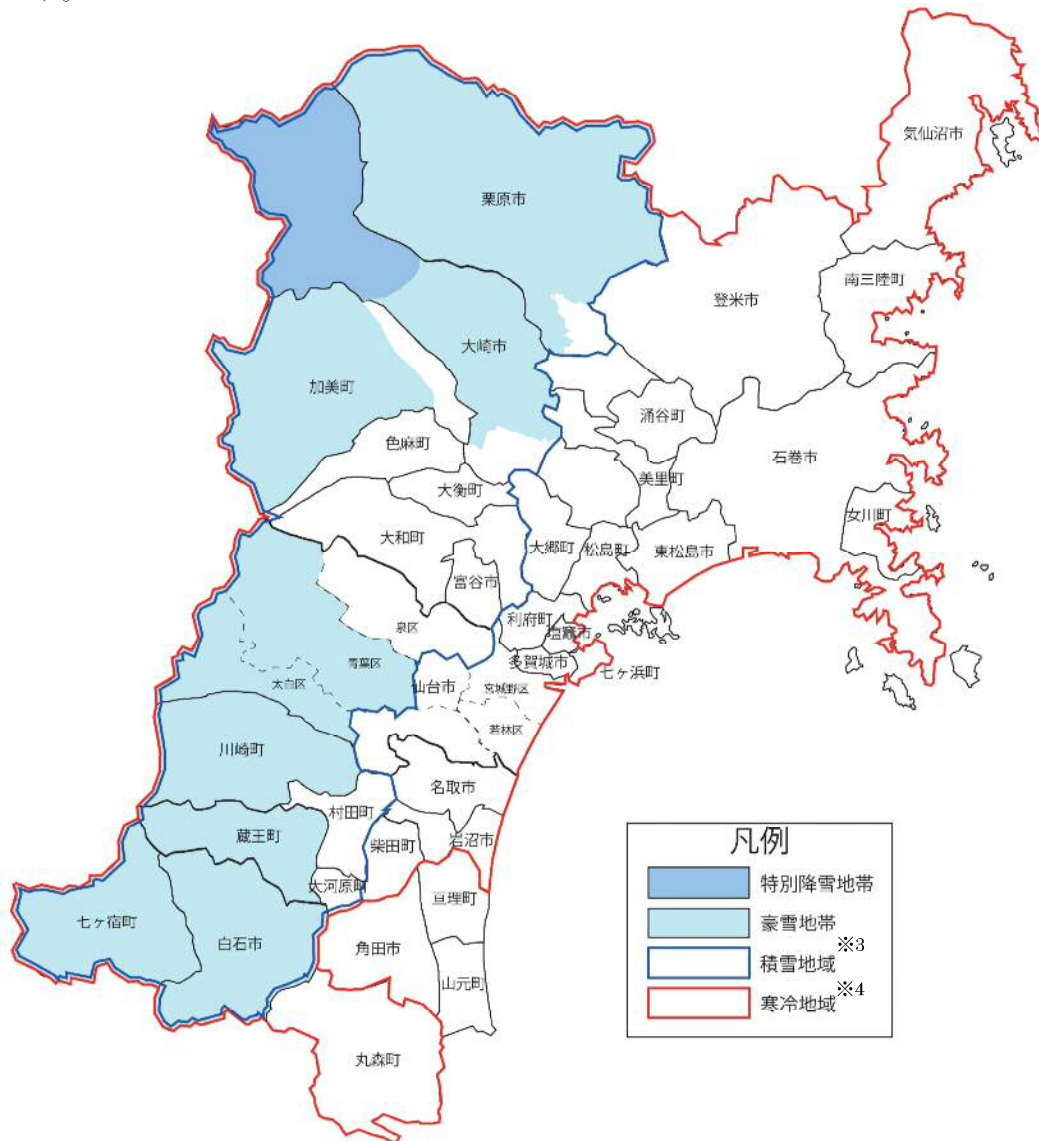


出典：国土地理院デジタル標高地形図，宮城県広報課

#### ▲ 本県の地勢・地域区分図

## 2) 豪雪地帯

本県の豪雪地帯は、山形県境に連なる奥羽山脈に沿って、8市町が指定されています。特に、大崎市の旧鳴子町は特別豪雪地帯に指定されており、県内でも特に積雪の多い地域となっています。



| 豪雪地帯指定の市町村                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仙台市（合併前の宮城町、秋保町のみ）</li> <li>・ 大崎市（合併前の鳴子町（特別豪雪地帯）、古川市、岩出山町（豪雪地帯）のみ）</li> <li>・ 白石市</li> <li>・ 栗原市（合併前の築館町、若柳町、栗駒町、高清水町、一迫町、鶯沢町、金成町、志波姫町、花山村のみ）</li> <li>・ 蔵王町</li> <li>・ 七ヶ宿町</li> <li>・ 川崎町</li> <li>・ 加美町（合併前の小野田町、宮崎町のみ）</li> </ul> |  |
| <p style="text-align: right;">特別豪雪地帯：1市</p> <p style="text-align: right;">豪雪地帯：8市町（4市・4町）</p>                                                                                                                                                                                   |  |

## ▲ 本県の豪雪地帯

出典：国土数値情報（H28）

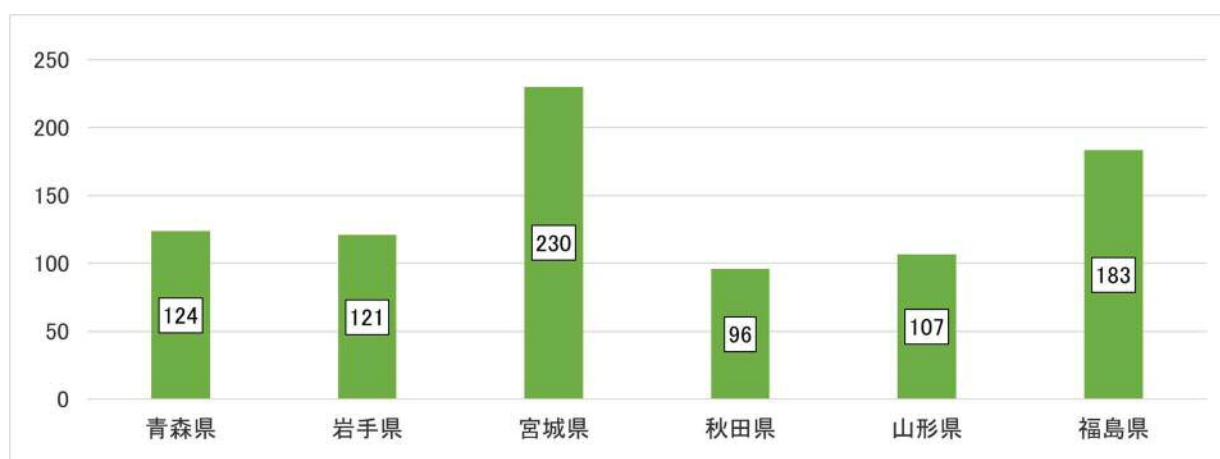
※3 積雪地域 2月の積雪の深さの最大値の累年平均が50cm以上の地域

※4 寒冷地域 1月の平均気温の累年平均が摂氏零度以下の地域

## (2) 人口

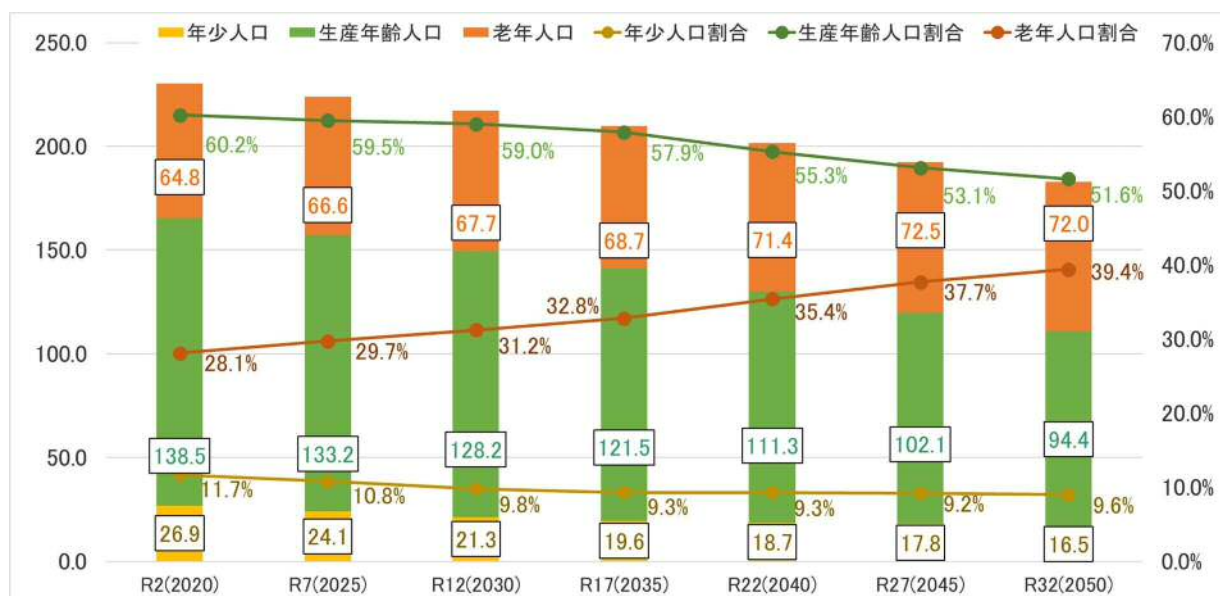
本県の総人口は令和2（2020）年時点で約230万人（全国14位、東北の都道府県内で最大）となっています。人口の推移としては、総人口は平成15（2003）年の237万人をピークに減少傾向となっており、特に、沿岸部の人口減少が進んでいます。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和32（2050）年には約183万人（令和2（2020）年から約21%減少）まで減少する予測となっています。

また、生産年齢人口（15～64歳）及び年少人口（14歳以下）は、今後更に減少しますが、老年人口（65歳以上）は増加し、令和32（2050）年の高齢化率は約40%に達すると見込まれています。



▲ 東北地方の都道府県人口

出典：国勢調査（R2）



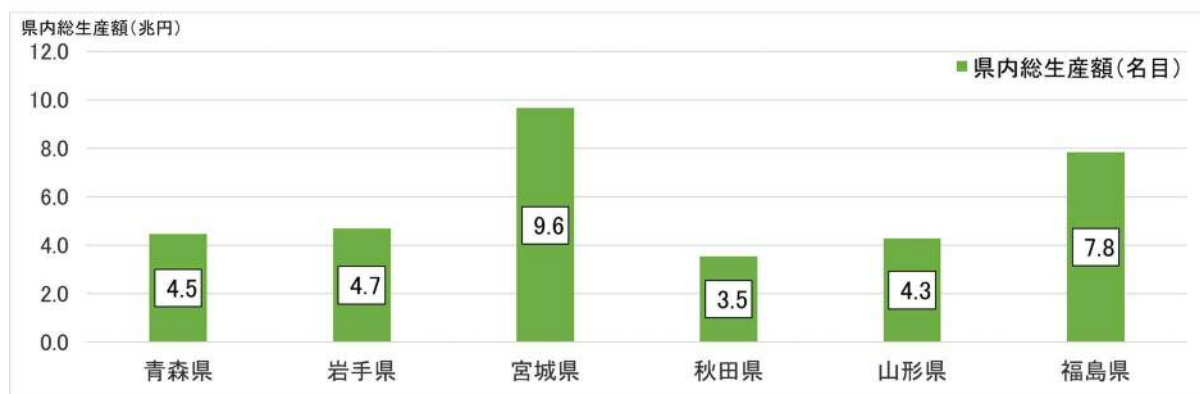
出典：「日本の地域別将来推計人口（令和5年4月推計）」国立社会保障・人口問題研究所

▲ 本県の将来人口の推移

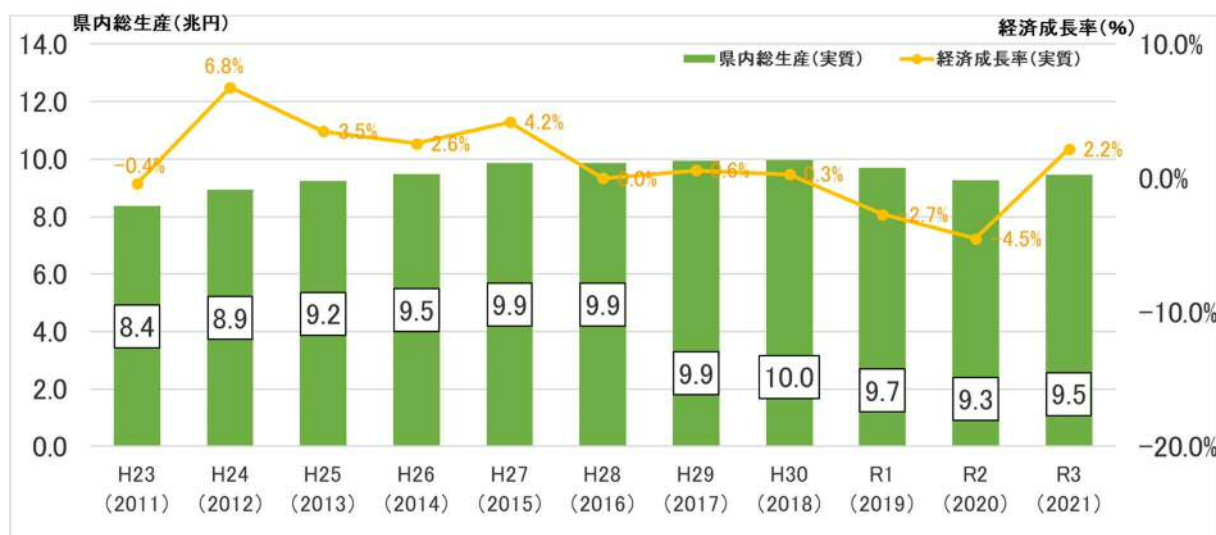
## (3) 経済

本県の県内総生産額（名目）※5は、令和3（2021）年度時点で約9.6兆円（全国14位、東北の都道府県内で最大）となっています。県内総生産額（実質）の推移を見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響により平成23（2011）年度には約8.4兆円まで減少しましたが、復興とともに徐々に回復し、平成30（2018）年度には約10兆円となっています。平成30年度の県内総生産額は、名実・実質ともに過去最高を記録しています。

また、経済成長率※6は、リーマンショックや東日本大震災時に減少したものの、震災後の平成24（2012）年度には前年比で大きく増加し、その後は概ねプラス成長を維持しています。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、個人消費や企業収益が悪化するなど影響が出ています。



▲ 東北地方の県内総生産額（名目） 出典：内閣府県民経済計算（R3）



出典：宮城県県民経済計算（R3）

▲ 本県の県内総生産額・経済成長率（実質）の推移

※5 県内総生産額 県内で新たに生み出された付加価値の総額のこと。（産出額）－（中間投入）で算出される。

※6 経済成長率 県内総生産の対前年度増加率のこと。（当年の県内総生産額）／（前年の県内総生産額）で算出される。

（県内総生産額、経済成長率には、各目価格により計算された「名目値」と、基準年の価格を基に計測された「実質値」が存在する。「実質値」はある特定の年の価格水準を基準とし、その年からの物価変動の影響を取り除いた値となるため、異なる年度を比較するのに適した数値となる）

## (4) 工業

本県の製造品出荷額は、令和元（2019）年度時点で約4.5兆円（全国24位、東北の都道府県内で2位）となっています。製造品出荷額の推移を見ると、東日本大震災時に大きく減少しましたが、復興とともに徐々に回復していましたが、令和元（2019）に製造品出荷額・従業員数ともに8年ぶりに減少に転じています。

近年、大衡 IC～大和 IC 周辺を中心に自動車関連企業の集積が進んでおり、県内総生産に占める第二次産業のシェアが拡大するなど、“富県躍進”を支えています。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、製造品出荷が減少するなど影響が出ています。



▲ 本県の製造品出荷額・従業員数の推移

出典：宮城県の工業（R1）

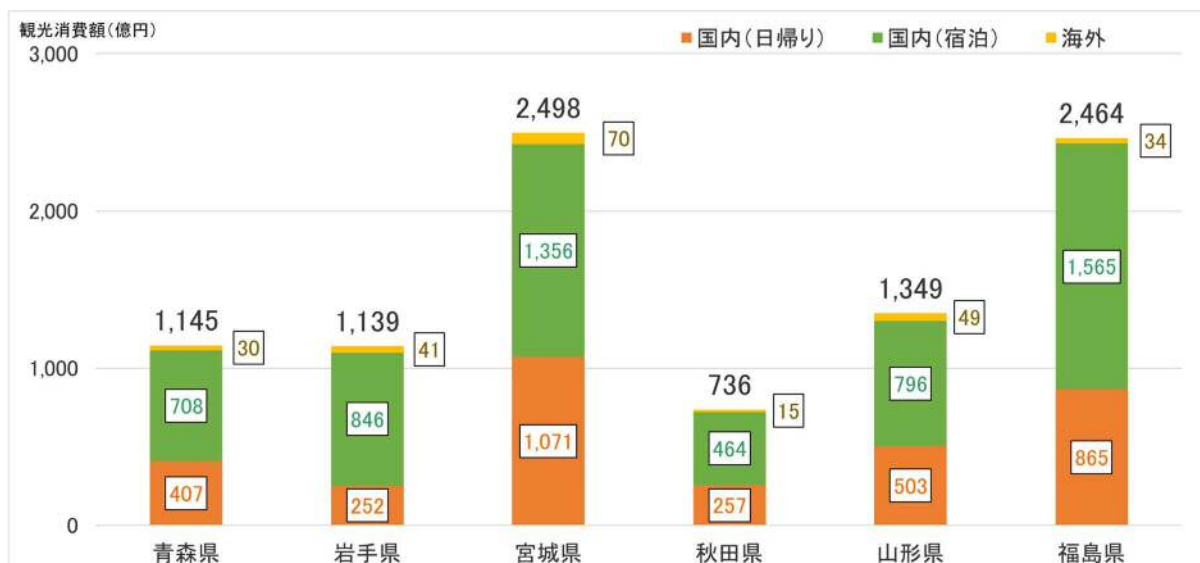


▲ 平成22（2010）年度以降に立地・進出の自動車関連企業（増設含む）

## (5) 観光

本県の観光消費額は令和2（2020）年度時点で約2,500億円（東北の都道府県内で最大）となっており、日本三景の一つ松島をはじめとする魅力的な観光地が多数存在しています。

観光客入込数の推移を見ると、東日本大震災時に大きく減少しましたが、復興とともに徐々に回復し、令和元（2019）年には約6,800万人に達しました。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、観光客入込数・宿泊観光客数が減少していましたが、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後、過去最高を上回る観光客入込数となる見込みです。



出典：観光客入込統計（R2）

## ▲ 東北地方の都道府県ごとの観光消費額



出典：宮城県観光統計概要（各年）※R5は速報値

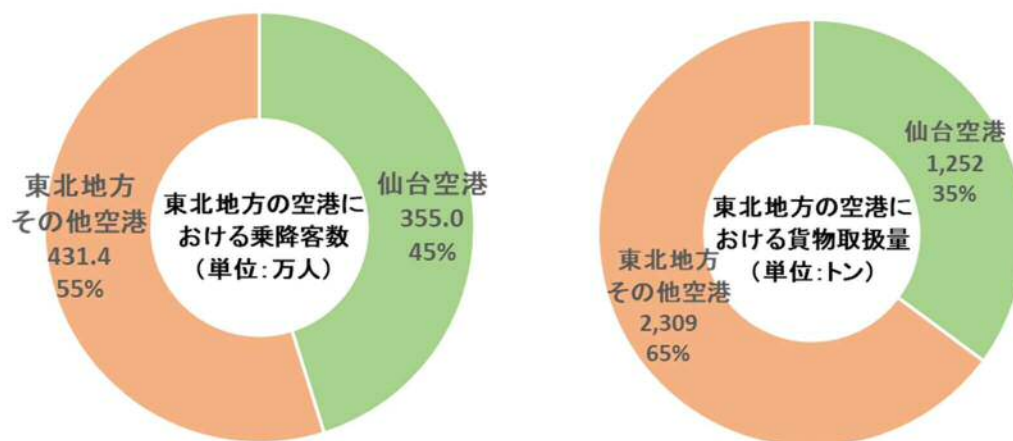
## ▲ 本県の観光客入込数の推移

## (6) 交通拠点

## 1) 仙台空港

東北唯一の国管理空港となる仙台空港は、東北地方の空港における乗降客数の約45%、貨物取扱量の約35%を占めており、東北地方の拠点空港としての機能を有しています。

また、震災以降の乗降客数は、国内線・国際線ともに増加傾向で、平成28(2016)年の空港民営化等の効果もあり、令和元(2019)年には約370万人と過去最高を記録しました。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、乗降客数が減少するなど影響が出ましたが、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後、コロナ禍以前の水準まで回復しています。



出典：空港管理状況調査（R5）

## ▲ 東北地方の空港における仙台空港のシェア



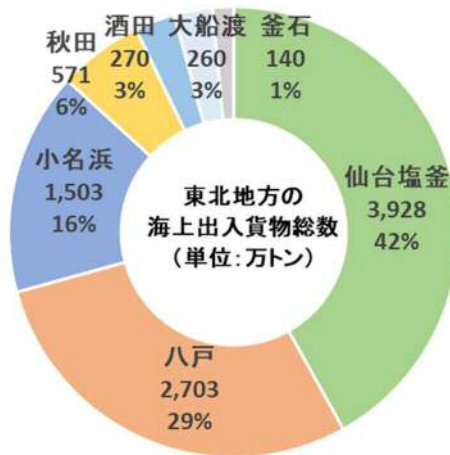
出典：暦年・年度別空港管理状況調査（H22～R5）

## ▲ 仙台空港における国内線・国際線の乗降客数の推移

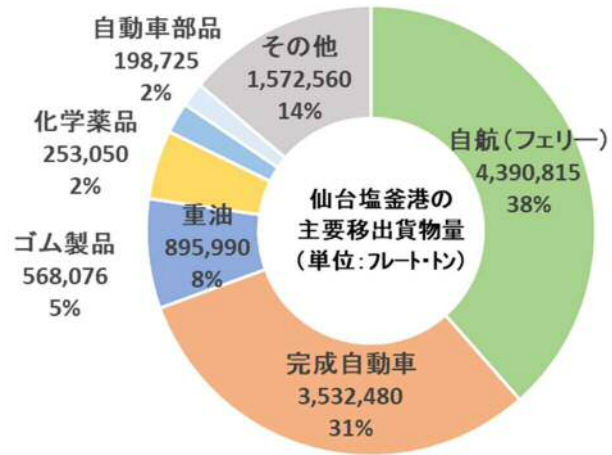
## 2) 仙台塩釜港

東北唯一の国際拠点港湾となる仙台塩釜港は、仙台・塩釜・松島・石巻の4港区から構成されており、東北地方の主要港湾における海上出入貨物総数の約42%を占め、東北地方の拠点港湾としての機能を有しています。主要移出貨物量では完成自動車が約31%を占め、仙台塩釜港が自動車産業の移出において大きな役割を果たしています。

また、海上出入貨物総数は東日本大震災時に大きく減少しましたが、復興とともに徐々に回復していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大等に伴い、海上輸送が減少するなど影響が出ています。



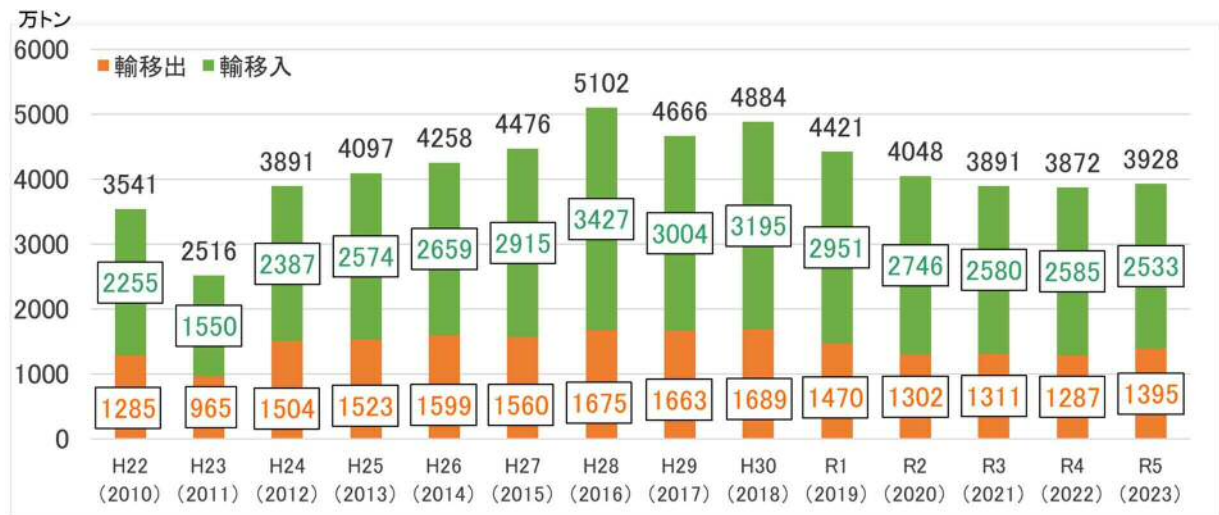
出典：国土交通省 港湾調査 (R5)



出典：宮城県 港湾統計 (R4)

▲ 東北地方の主要港湾における仙台塩釜港のシェア

▲ 仙台塩釜港の主要移出貨物量



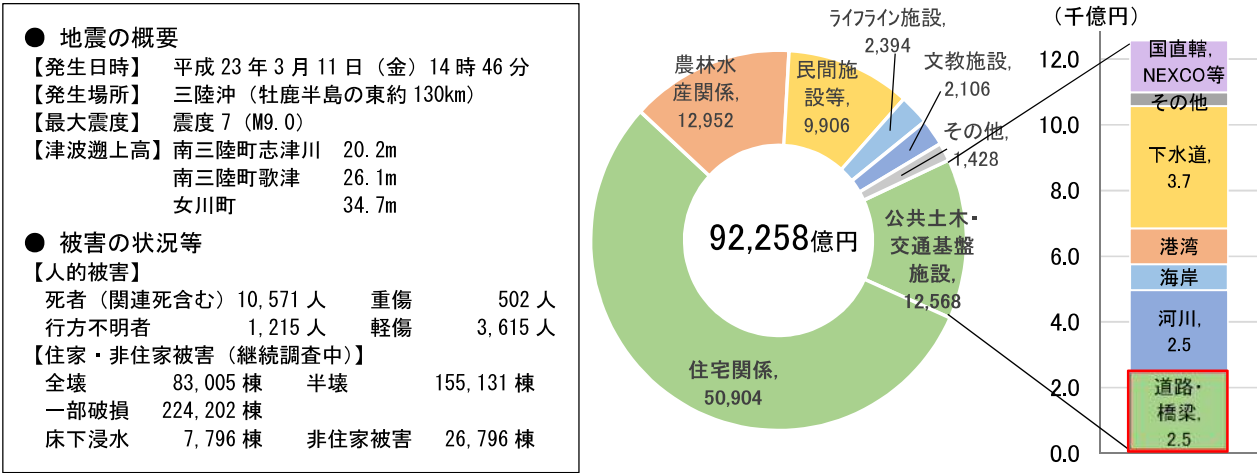
出典：国土交通省 港湾調査 (R5)

▲ 仙台塩釜港における海上出入貨物総数の推移

(7) 災害

1) 地震

本県は、これまでに何度も巨大地震の被害が発生しています。特に、平成23（2011）年3月に発生した東日本大震災では、最大遡上高が20mを超える大津波により、沿岸部を中心に甚大な被害を受けました。各施設の被害額は9兆円を超えており、そのうち公共土木・交通基盤施設の被害額は約1.3兆円、道路・橋梁の被害額は約2,500億円の被害額となっています。



▲ 東日本大震災の概要

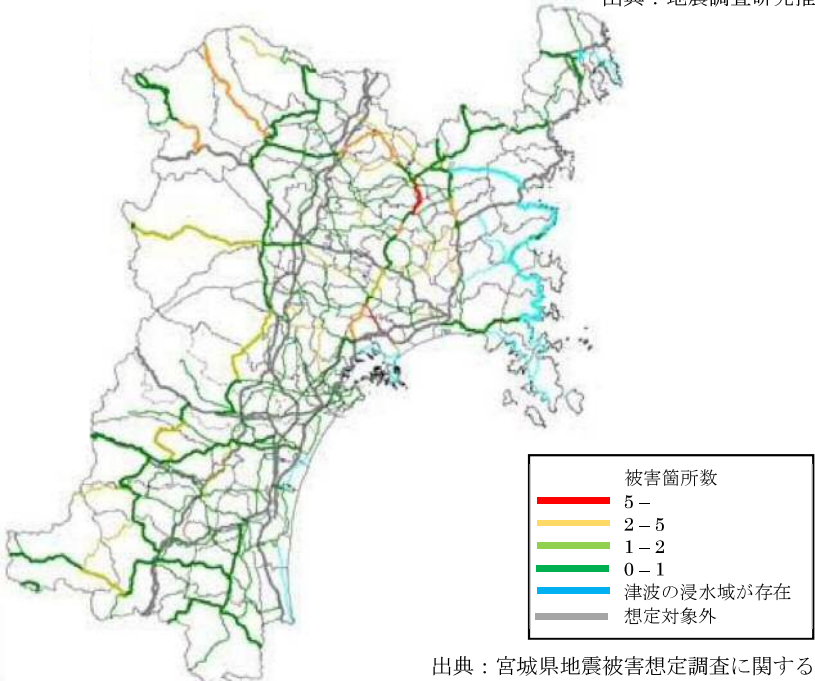
▲ 東日本大震災の被害額

また、将来の宮城県沖地震の発生確率は、令和3（2021）年1月時点から30年以内に60～70%程度となっています。宮城県沖地震発生時における主要路線の被害予測としては、内陸部では、国道への被害が広範囲で想定される一方、沿岸部では、津波による浸水想定箇所が広範囲に存在します。

▼ 宮城県沖地震の発生確率

| 名称     | 発生地点 | 想定規模                      | 今後の発生確率（令和3年1月時点） |          |                   |
|--------|------|---------------------------|-------------------|----------|-------------------|
|        |      |                           | 10年以内             | 30年以内    | 50年以内             |
| 宮城県沖地震 | 宮城県沖 | マグニチュード7.1～7.4<br>が繰り返し発生 | ほぼ0%～0.4%         | 60～70%程度 | 90%程度<br>もしくはそれ以上 |

出典：地震調査研究推進本部

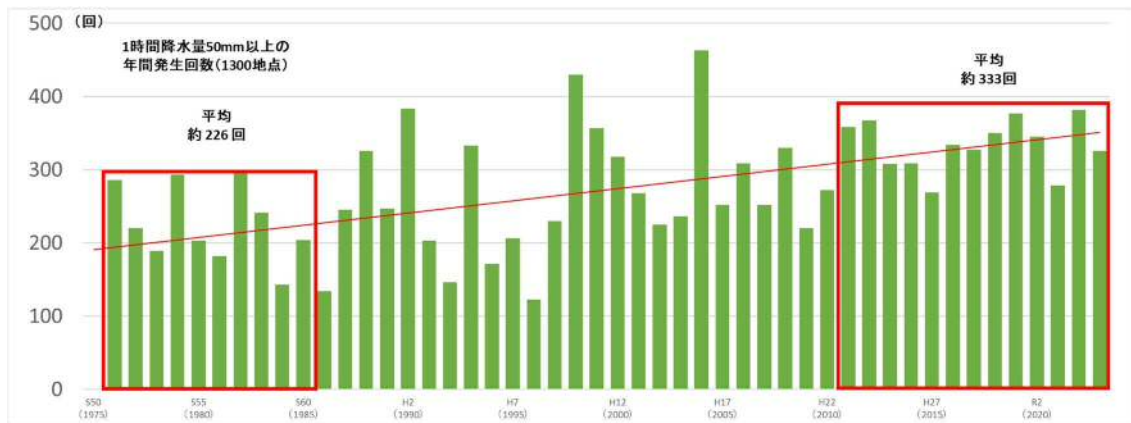


▲ 宮城県沖地震発生時における主要路線の被害予測

## 2) 水害

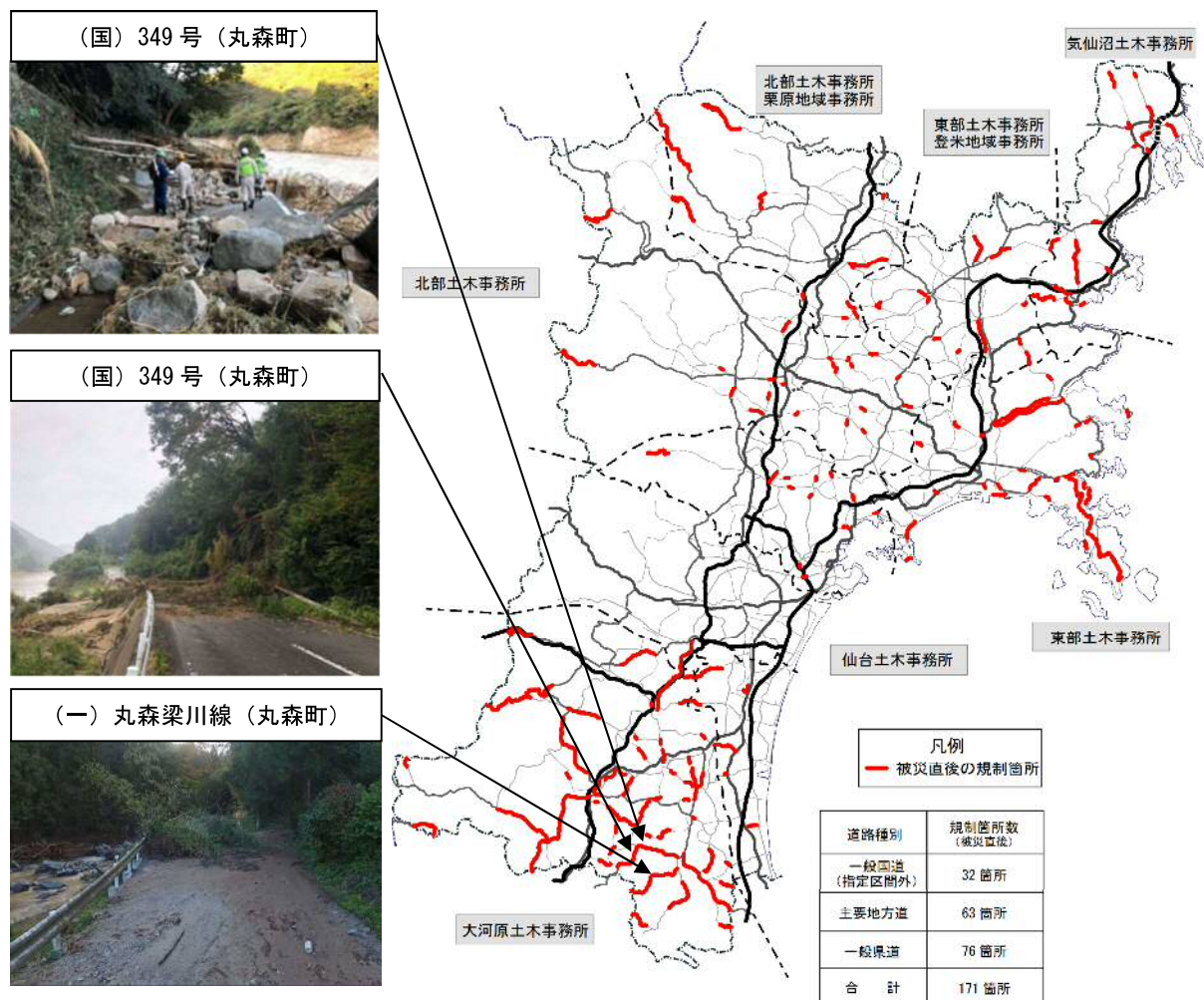
近年、短時間強雨の発生回数が全国的に増加傾向にあり、気象庁の統計期間の最初の10年間（昭和51（1976）年～昭和60（1985）年）と比較して、近年の10年間（平成23（2011）年～令和5（2023）年）の短時間強雨の平均発生回数は約1.5倍に増加しています。

また、地球温暖化に伴う降水量の変動により、水害の頻発・激甚化が進行しています。特に、令和元年東日本台風による被害は大きく、道路の被災により山間部・沿岸部を中心に道路ネットワークが寸断し、集落の孤立等が発生するなど、物流活動や地域経済に支障が出ました。



出典：気象庁 アメダスデータ（令和3年3月時点）

▲ 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数の変化（全国）

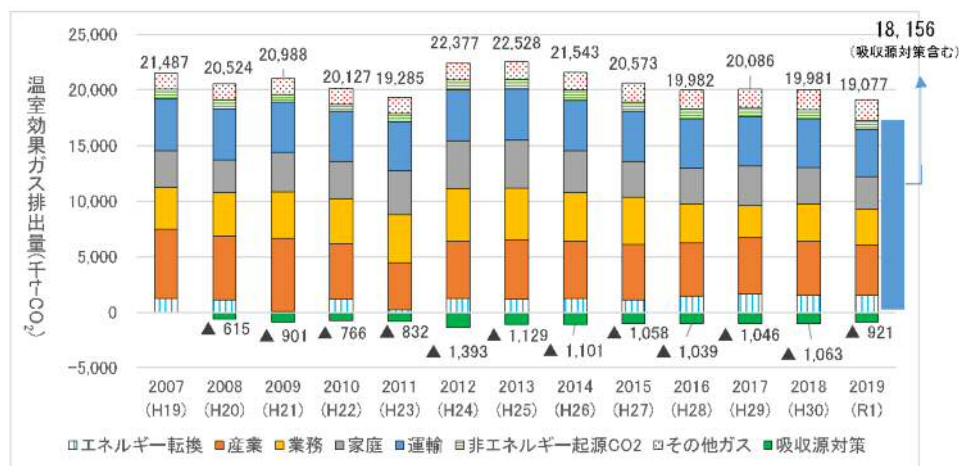


▲ 令和元年東日本台風の通行規制箇所

## (8) 環境

近年、世界的に温室効果ガスの排出量が増加しており、県内においても平成 23（2011）年度まで減少傾向にありましたが、東日本大震災以降、復旧・復興事業の影響などにより増加に転じ、平成 25（2013）年度をピークとして再び減少傾向にあります。

今後、温室効果ガスの排出削減対策がほとんど進まずに地球温暖化が進行した場合、本県においても平均気温の上昇、年間猛暑日の増加が想定されます。



出典：みやぎゼロカーボンチャレンジ 2050 戦略 令和 5 年 3 月

## ▲ 本県の温室効果ガス排出量の推移

## (9) 財政

本県では、平成 11（1999）年の財政危機宣言以降、財政の健全化と持続可能な財政運営の実現に向けて歳入確保や歳出削減に取り組んできました。しかし、近年では、少子高齢化に伴う社会保障費等の増大が避けられない状況となっており、今後、県財政を取り巻く環境は一層厳しいものとなると考えられます。

道路予算の推移を見ると、平成 10（1998）年をピークに年々減少しており、平成 23（2011）年の東日本大震災以降は復興事業費の影響で全体事業費が増加したものの、今後は震災以前の水準に戻る見込みです。



出典：宮城県道路課

## ▲ 本県の公共事業（道路）予算の推移

## (10) 地域の現状の整理

本県における地域の現状について、以下のとおり整理しました。

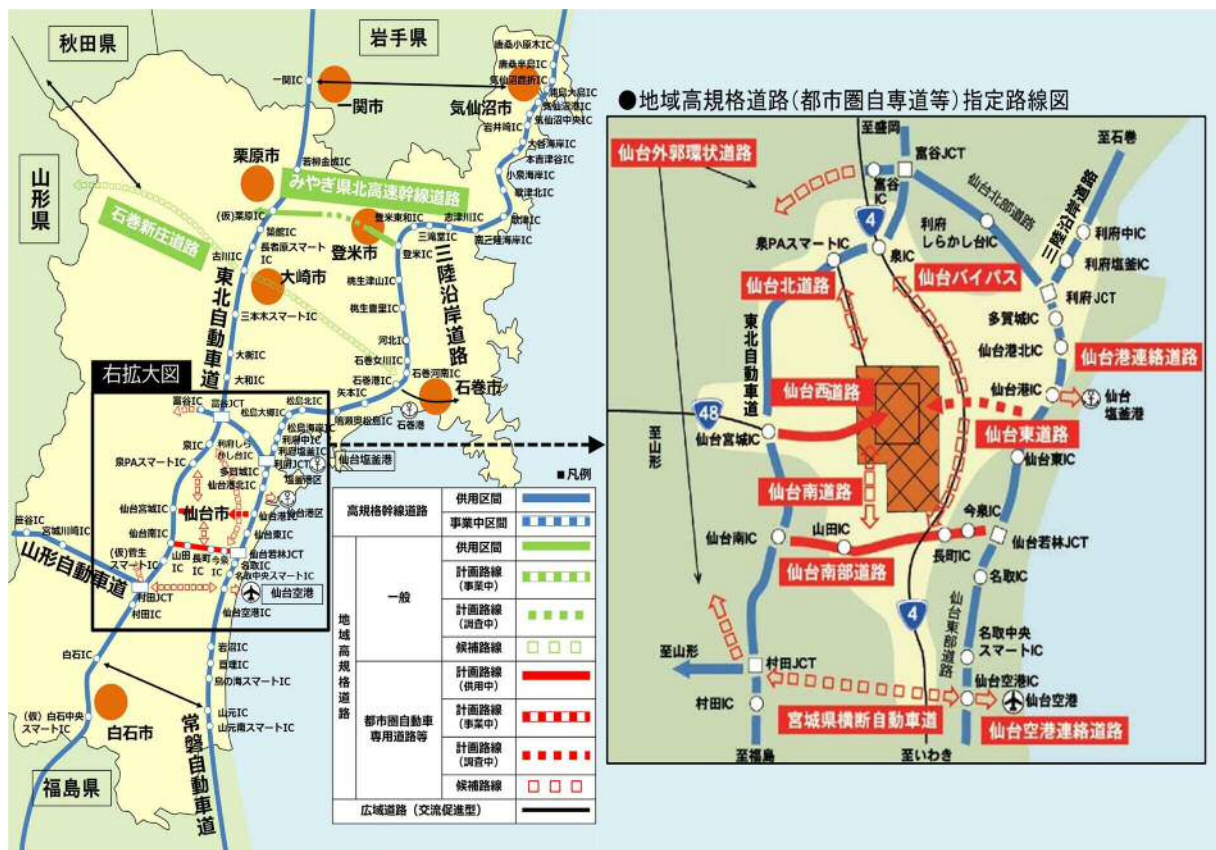
| 分野   | 地域の現状                                                                                                                                                                                                                   |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 位置   | <p>○東北唯一の国管理空港、国際拠点港湾を要し、ゲートウェイとして機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北地方の中心に位置し、東北唯一の国管理空港（仙台空港）、国際拠点港湾（仙台塩釜港）が存在</li> </ul>                                                                               |
| 地勢   | <p>○西部は奥羽山脈が位置し降雪が多く、8つの市町が豪雪地帯に指定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内は7圏域（仙南・仙台・大崎・栗原・石巻・登米・気仙沼）に分類</li> <li>・東部は太平洋に面し、比較的穏やかな気候である一方、西部は奥羽山脈が位置し、冬季の降雪が多く8つの市町が豪雪地帯に指定</li> </ul>                         |
| 人口   | <p>○少子高齢化・人口減少が進行しており、生産年齢人口も減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は約230万人で東北地方の都道府県で最大の人口</li> <li>・平成15（2003）年の237万人をピークに人口は減少傾向で、特に沿岸部で人口減少が進行</li> </ul>                                                 |
| 経済   | <p>○県内総生産は震災以降から増加しており、プラス成長を維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内総生産は約9.6兆円で東北地方の都道府県で最大の額、震災以降は緩やかに増加</li> <li>・経済成長率も同様に震災以降はプラス成長を維持</li> </ul>                                                         |
| 工業   | <p>○製造品出荷額・従業員数ともに増加傾向、自動車関連企業の集積も進む</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・製造品出荷額、従業員数ともに震災以降は増加傾向</li> <li>・大衡 IC～大和 IC 周辺を中心に自動車関連企業が集積しており、富県躍進を牽引</li> </ul>                                                  |
| 観光   | <p>○震災以降に回復し、令和元（2019）年には過去最大の観光客入込数を更新</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光消費額は約2,500億円で、東北地方の都道府県で最大の額</li> <li>・観光客入込数は震災以降に大きく回復し、令和元（2019）年には過去最高を記録</li> </ul>                                          |
| 交通拠点 | <p>○仙台空港は乗降客数が増加傾向、仙台塩釜港は海上出入貨物総数が増加傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台空港は東北地方の空港の乗降客数・貨物取扱量の約半数を占め、震災以降は乗降客数が増加傾向</li> <li>・仙台塩釜港は東北地方の海上出入貨物総数の約半数を占め、震災以降は海上出入貨物総数が増加傾向、主要移出貨物量では完成自動車が最も多い</li> </ul> |
| 災害   | <p>○災害の頻発・激甚化、宮城県沖地震では大きな被害が予測される</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災により、沿岸部を中心に甚大な被害</li> <li>・宮城県沖地震の発生時には、沿岸部に大きな被害発生が想定される</li> <li>・全国的に短時間強雨の回数が増加傾向、令和元年東日本台風の発生時には道路ネットワークの寸断が多数発生</li> </ul>    |
| 環境   | <p>○世界的な地球温暖化の進行、宮城では温室効果ガスの排出量が減少傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・震災以降、県内のCO<sub>2</sub>排出量は減少傾向であるが、地球温暖化の進行により平均気温の上昇、年間猛暑日の増加が想定</li> </ul>                                                           |
| 財政   | <p>○人口減少による厳しい財政状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県財政は人口減少・社会保障費の増大等により厳しい状況</li> <li>・復興事業の完了に伴い、道路予算は震災前の額に戻る見込み</li> </ul>                                                                              |

## 3-2 道路の現状

## (1) 高速道路網の整備状況

高規格幹線道路は、国土の骨格を形成し、地域間の活発な交流を支え、自動車の高速交通の確保を図るため必要な自動車専用道路として、全国で約14,000km、本県では約346kmの整備が進められてきました。また、高規格幹線道路網と一体となって地域集積圏相互の交流促進や交流拠点との連携を図り地域構造を強化する、地域高規格道路の整備もあわせて進めています。平成22(2010)年には、仙台都市圏周辺において、東北自動車道、仙台東部道路、仙台北部道路、仙台南部道路からなる仙台都市圏環状ネットワーク（ぐるっ都・仙台）が形成されています。

令和2(2020)年度に三陸沿岸道路の県内区間が全線開通したため、本県の高規格幹線道路の開通率は100%に到達しました。しかし、仙台北部道路など、「ぐるっ都・仙台」における暫定二車線区間は約26kmであり、ネットワークの代替性の確保などが課題となっています。また、地域高規格道路の開通率は約74%で、仙台東道路等が事業化に向けて検討が進められており、引き続き整備促進が必要です。



▲ 本県の高速度道路網の整備状況

## ▼ 本県の高規格幹線道路及び地域高規格道路の開通率

【高規格幹線道路】 令和3年3月31日時点

| 路線名               | 計画延長<br>(km) | 開通延長<br>(km) | 開通率<br>(%) |
|-------------------|--------------|--------------|------------|
| 東北自動車道            | 131.9        | 131.9        | 100.0      |
| 山形自動車道            | 26.2         | 26.2         | 100.0      |
| 常磐自動車道            | 60.5         | 60.5         | 100.0      |
| ※仙台東部道路、仙台北部道路を含む |              |              |            |
| 三陸沿岸道路            | 126.8        | 126.8        | 100.0      |
| 合 計               | 345.4        | 345.4        | 100.0      |

【地域高規格道路】 令和3年3月31日時点

| 路線名         | 計画延長<br>(km) | 開通延長<br>(km) | 開通率<br>(%) |
|-------------|--------------|--------------|------------|
| みやぎ県北高速幹線道路 | 24.0         | 15.3         | 63.8       |
| 石巻新庄道路(未着手) | -            | -            | -          |
| 仙台西道路       | 5.0          | 5.0          | 100.0      |
| 仙台東道路(未着手)  | 7.0          | -            | -          |
| 仙台南部道路      | 11.0         | 11.0         | 100.0      |
| 合 計         | 47.0         | 31.3         | 66.6       |

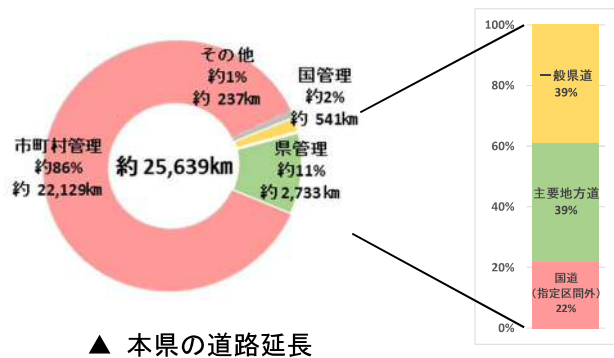
出典：宮城県道路課

## (2) 県管理道路の整備状況

### 1) 道路延長・改良率

県全体の道路延長は、令和5（2023）年3月31日時点で約25,639kmであり、そのうち本県が管理する道路の延長は約2,733kmです。道路種別としては国道（指定区間外）が約2割、主要地方道と一般県道が約4割ずつを占めています。

また、本県が管理する道路の改良率は、令和5（2023）年3月31日時点で約83%です。道路種別ごとの改良率としては、国道（指定区間外）が約91%であるのに対し、一般県道は約73%であり、引き続き未改良区間の解消が必要です。



### ▼ 県管理道路の改良率

令和5年3月31日時点

| 道路種別      | 実延長<br>(km) | 改良延長※<br>(km) | 改良率<br>(%) |
|-----------|-------------|---------------|------------|
| 国道(指定区間外) | 610.8       | 554.2         | 90.7       |
| 主要地方道     | 1,062.8     | 933.6         | 87.8       |
| 一般県道      | 1,059.4     | 771.8         | 72.9       |
| 県道 計      | 2,122.2     | 1,705.4       | 80.4       |
| 合 計       | 2,733.0     | 2,259.6       | 82.7       |

※改良延長：車道幅員5.5m以上の延長

### 2) 線形不良箇所

本県が管理する道路のうち、主要地方道や一般県道において、急勾配区間（縦断勾配が8%以上）や、急カーブ区間（曲線半径30m未満）などの線形不良箇所が多数存在しています。



出典：宮城県道路課（平成31年4月1日時点）

### ▲ 道路種別ごとの急勾配・急カーブ箇所数と1km当たりの平均箇所数

### 3) 都市計画道路の整備率

県全体の都市計画道路の計画延長は、平成31（2019）年3月31日時点で約1,490kmであり、そのうち本県分は約1,060kmです。また、本県の都市計画道路の整備率は約51%であり、引き続き快適な都市空間の確保に向けて、整備が必要です。

### ▼ 本県の都市計画道路の整備率

平成31年3月31日時点

|            | 計画延長<br>(km) | 整備済延長<br>(km) | 整備率<br>(%) |
|------------|--------------|---------------|------------|
| 宮城県全体      | 1,490.33     | 892.57        | 59.89      |
| 仙台市        | 430.40       | 349.06        | 81.10      |
| 宮城県(仙台市除く) | 1,059.93     | 543.51        | 51.28      |
| 自動車専用道路    | 93.53        | 54.13         | 57.87      |
| 幹線道路       | 945.32       | 476.04        | 50.36      |
| 区画街路       | 16.54        | 9.92          | 59.98      |
| 特殊街路       | 4.54         | 3.42          | 75.33      |

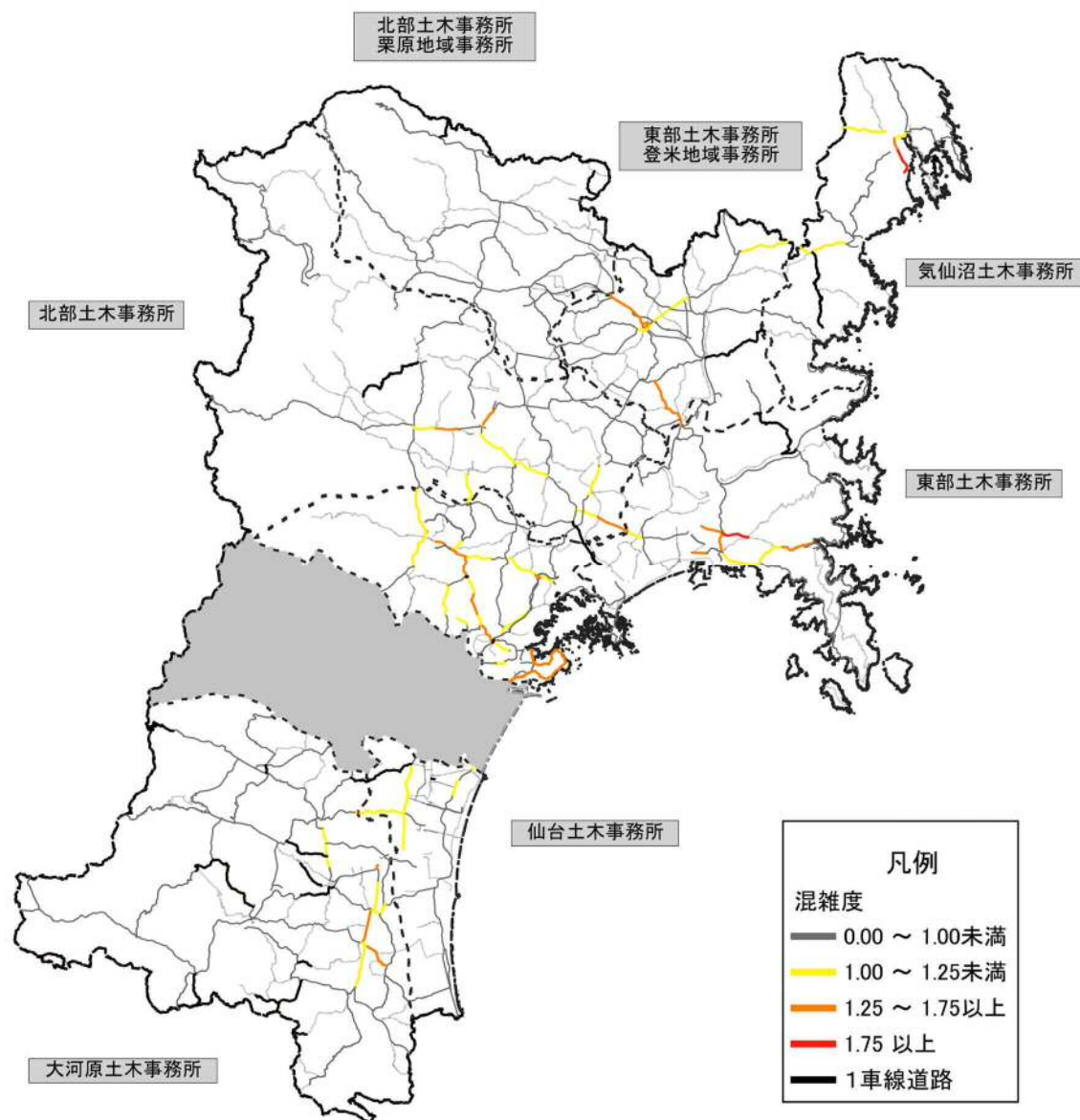
出典：国土交通省都市計画現況調査

## (3) 混雑状況

## 1) 混雑度

県内道路の混雑度※7を見ると、仙台市周辺には、日中に慢性的な混雑発生が推測される区間（混雑度 1.75 以上）が集中しています。

また、沿岸部には、一部の時間帯（通勤時間帯等）で混雑発生が推測される区間（混雑度 1.0 以上 1.25 未満）が多く存在しています。沿岸部の道路は、復興工事による工事車両の増加などの影響により交通需要が高く、交通容量が不足していることが想定されます。



出典：令和3年道路交通センサス

## ▲ 本県の各路線における混雑度

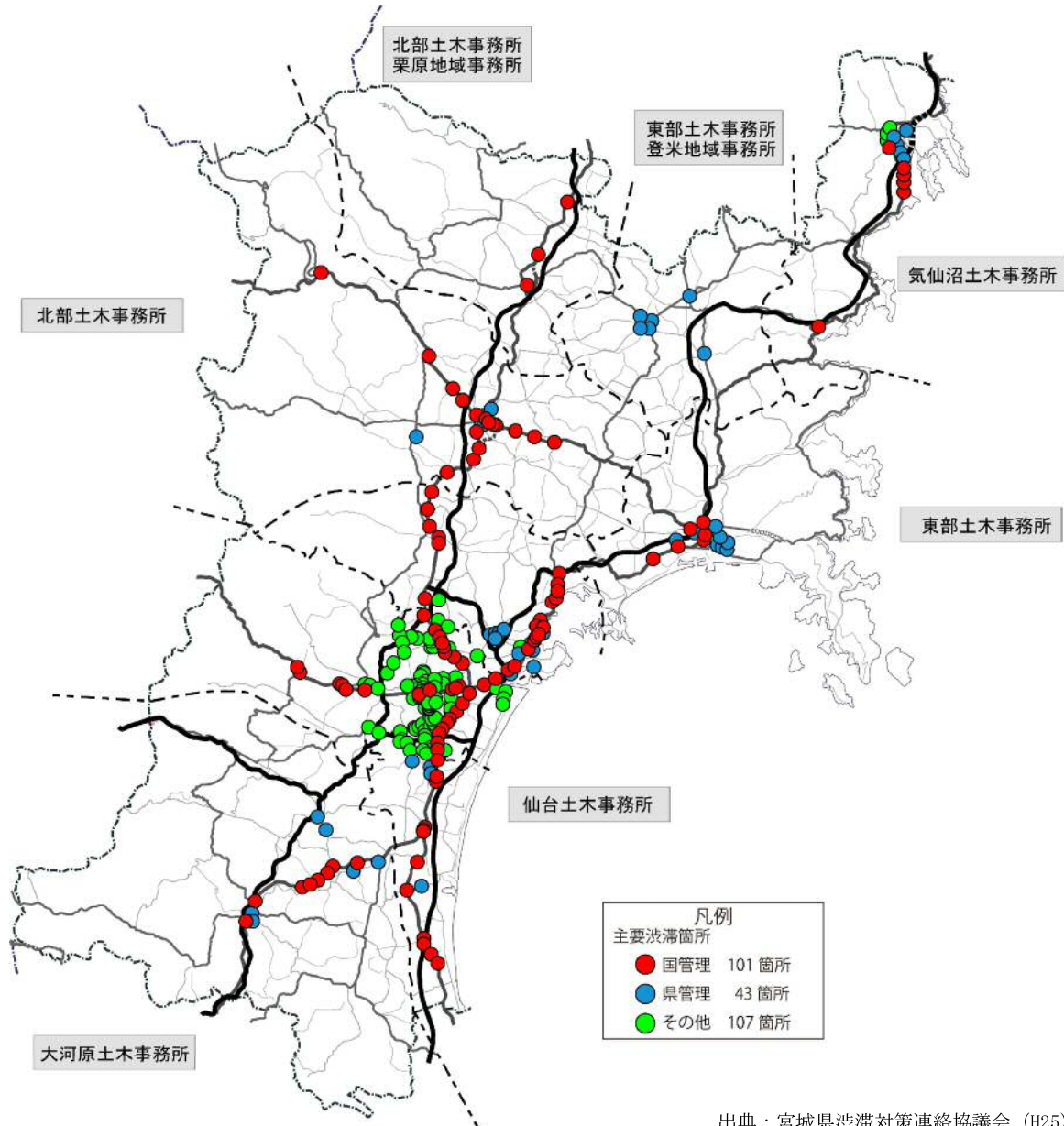
※7 混雑度 道路の混雑状況を表す指標で、交通量と交通容量により算出される。混雑度が高いほど混雑の程度が高いことを示す。

|     |           |                      |
|-----|-----------|----------------------|
| 混雑度 | 1.0 未満    | 円滑に走行できる             |
| 混雑度 | 1.0～1.25  | 通勤時間帯など、一部の時間帯で混雑が発生 |
| 混雑度 | 1.25～1.75 | 日中連続的に混雑が発生          |
| 混雑度 | 1.75 以上   | 日中慢性的に混雑が発生          |

※「道路の交通容量」（日本道路学会）を参考に要約

## 2) 主要渋滞箇所

本県の一般道路における主要渋滞箇所※8は、平成25（2013）年に251箇所が特定されています。令和6（2024）年8月時点において、38箇所が解除され、残りは213箇所となっています。主要渋滞箇所は、仙台市や大崎市、石巻市、気仙沼市等の市街部に集中しています。



出典：宮城県渋滞対策連絡協議会（H25）

## ▲ 本県の主要渋滞箇所（一般道路）

※8 主要渋滞箇所 交通データから渋滞が多発する箇所・特定日に混雑する箇所を抽出し、パブリックコメント、民間事業者、道路管理者の意見から特定。

出典：宮城県渋滞対策連絡協議会

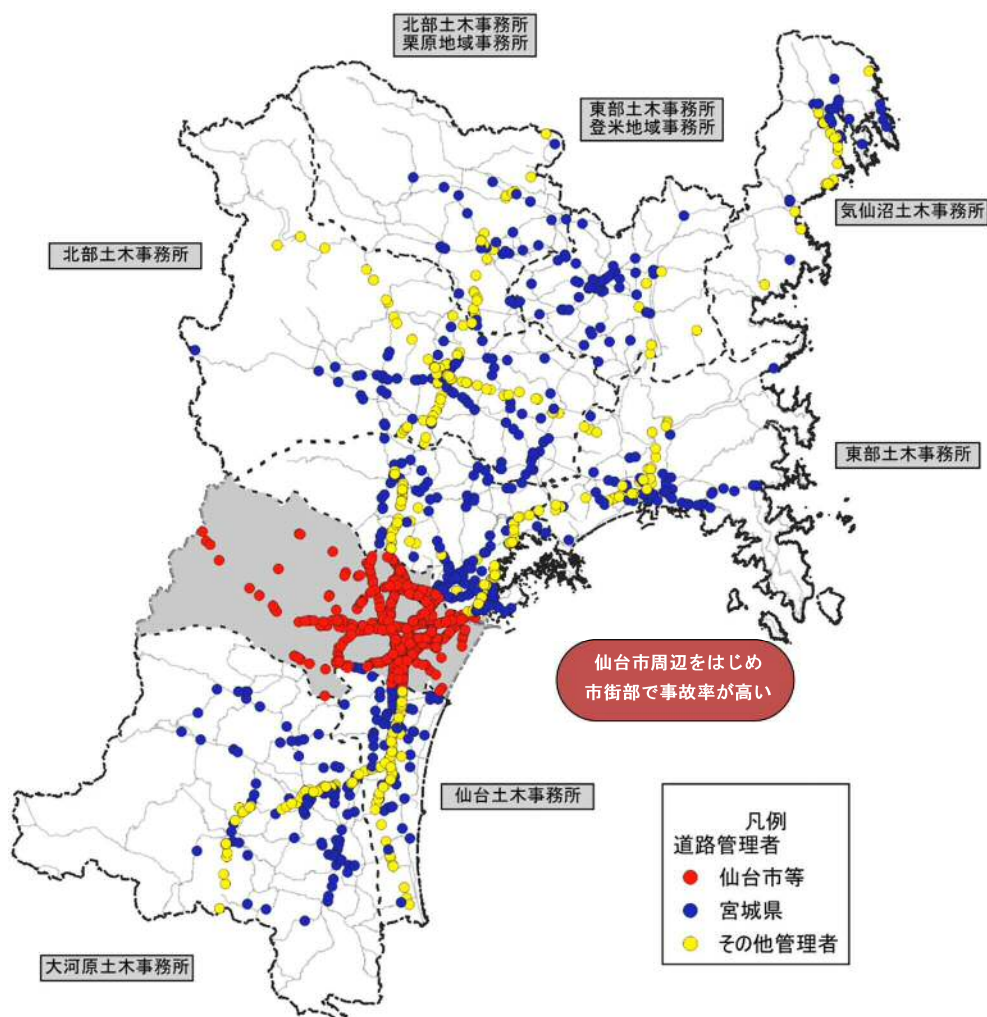
## (4) 交通安全状況

## 1) 交通事故

本県が管理する国道・県道で発生した死傷事故件数は、年々減少傾向となっていますが、令和5（2023）年には637件の事故が発生しており、それらの約半数が主要地方道で発生しています。また、宮城県における道路の死傷事故発生状況を見ると、仙台市周辺をはじめとした市街部において、死傷事故が多い傾向となっています。



▲ 県管理道路の死傷事故件数の推移



▲ 本県における道路の死傷事故発生箇所（令和5年）

## 2) 通学路の整備状況

本県が管理する国道・県道において、通学路に指定されている区間の延長は、令和5（2023）年4月1日時点で約1,372kmであり、道路延長の約50%を占めています。また、通学路に指定されている区間のうち、歩道が整備されているのは約901kmで、歩道設置率は約66%であり、引き続き整備が必要です。

## ▼ 県管理道路の通学路指定・歩道設置状況

令和5年4月1日時点

| 道路種別  | 通学路<br>延長<br>(km) | 歩道整備<br>済延長<br>(km) | 通学路歩道<br>設置率<br>(%) |
|-------|-------------------|---------------------|---------------------|
| 一般国道  | 276.6             | 192.5               | 69.6                |
| 主要地方道 | 565.5             | 401.3               | 71.0                |
| 一般県道  | 529.9             | 307.2               | 58.0                |
| 合計    | 1372.0            | 901.1               | 65.7                |

出典：学校指定（教育委員会指定）通学路現況調査

## (5) 通行規制状況

## 1) 防災点検要対策箇所

本県が管理する国道・県道上の防災点検箇所は955箇所あり、そのうち406箇所に対策が完了しています。要対策箇所は、令和5（2023）年度末時点で549箇所残っており、特に、落石・崩壊の要対策箇所が372箇所と多く残っています。

## ▼ 県管理道路の防災点検要対策箇所

(単位：箇所)

| 点検対策項目  | 箇所数 | 対策完了 | 要対策 |
|---------|-----|------|-----|
| 落石・崩壊   | 707 | 335  | 372 |
| 盛土      | 97  | 37   | 60  |
| 土石流     | 42  | 4    | 38  |
| 地吹雪     | 6   | 1    | 5   |
| 擁壁      | 31  | 11   | 20  |
| 岩盤崩壊    | 31  | 11   | 20  |
| 橋梁基礎の洗掘 | 24  | 3    | 21  |
| 雪崩      | 15  | 2    | 13  |
| 地すべり    | 2   | 2    | 0   |
| 計       | 955 | 406  | 549 |

出典：防災点検箇所カルテ（R5）



## (6) 耐震化状況

緊急輸送道路等の重要道路の安全確保や避難路の確保を目的として、「宮城県橋梁耐震化計画」に基づき、落橋防止装置の設置や橋脚の補強を推進しています。

東日本大震災では、地震の影響により県内各地で橋面背面の陥没や、支承・伸縮装置等多くの損傷が見られましたが、地震動を主要因とする落橋は1橋もなく、これまで進めてきた橋梁耐震化が有効であったことが確認されています。

「第1次橋梁耐震化計画」では、昭和53（1978）年に発生した宮城県沖地震以前の基準で建設された橋梁の耐震化を優先的に進め、平成24（2012）年度までに緊急輸送道路にある79橋の耐震化を実施しました。

「第2次橋梁耐震化計画」では、宮城県沖地震以前の基準で建設された橋梁で、緊急輸送道路以外の重要な路線（第三者被害、交通量が多い等）にある61橋の耐震化を実施し、令和2（2020）年度までに59橋の工事が完了しています。

「第3次橋梁耐震化計画」では、平成7（1995）年に発生した阪神淡路大震災以前の基準で建設した橋梁のうち、緊急輸送道路上の89橋で耐震化を推進しています。（令和5年度の緊急輸送道路見直しに伴い、対象橋梁：84橋→89橋に変更）

また、県管理の緊急輸送道路上における橋長15m以上の橋梁数は計407橋となっており、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は、対策済・対策不要（国が示す耐震性能を満足・単径間橋梁）を合わせて令和5（2023）年度末時点で約78%となっています。

## ▼ 県管理の緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

令和6年3月31日時点

|           | 要対策 | 対策済         | 対策不要 | 計   |
|-----------|-----|-------------|------|-----|
| 橋梁数       | 88  | 130         | 189  | 407 |
| 比率<br>(%) | 22% | 耐震化率<br>78% |      |     |

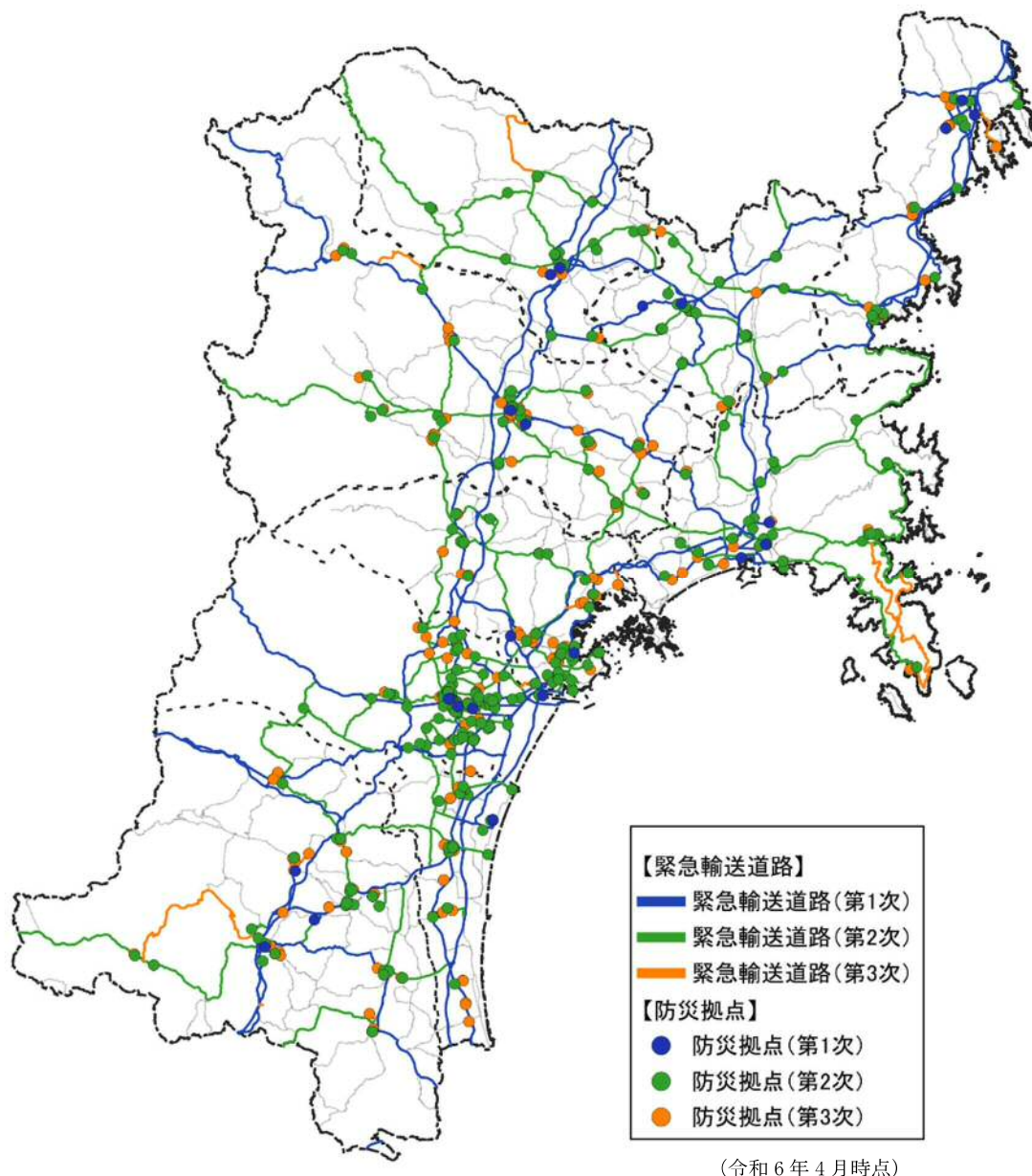
出典：宮城県道路課

※対策不要は、国が要求する耐震性能を満足又は単径間橋梁

## (参考) 本県の緊急輸送道路

緊急輸送道路とは、災害直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速道路や国道及びこれらを連絡する幹線的な道路です。令和6（2024）年度時点における県内の緊急輸送道路の指定状況は以下のとおりです。

| 分類              | 概要                                                          | 道路延長（km） |       |
|-----------------|-------------------------------------------------------------|----------|-------|
|                 |                                                             | 県全体      | 県管理道路 |
| 第1次緊急輸送道路ネットワーク | 県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路                               | 1242.5   | 257.1 |
| 第2次緊急輸送道路ネットワーク | 第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、空港、災害医療拠点等）を連絡する道路 | 1023.8   | 798.0 |
| 第3次緊急輸送道路ネットワーク | その他の道路                                                      | 152.8    | 115.1 |



▲ 本県の緊急輸送道路

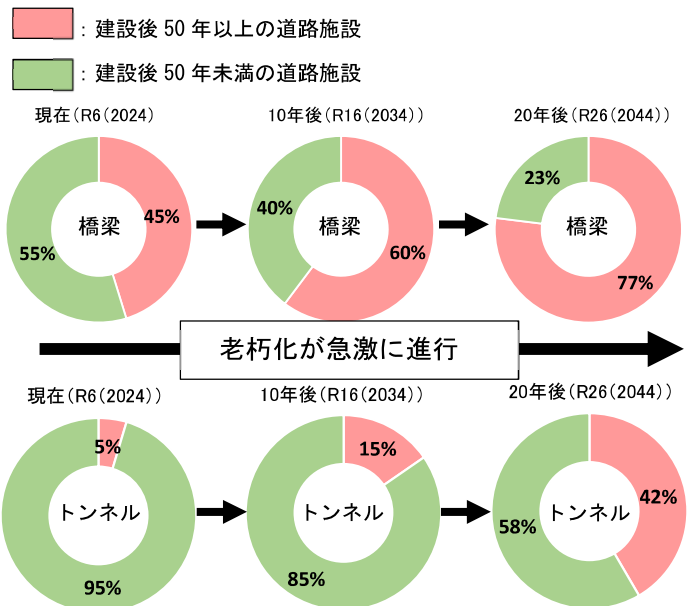
## (7) 道路管理状況

本県が管理する道路施設は、震災の復旧・復興が進むにつれ徐々に増加しており、令和6(2024)年3月31日時点で橋梁は1,774橋、トンネル65箇所などとなっています。

道路施設の多くは高度経済成長期に建設されているため、建設後30～50年経過している道路施設が多く存在します。特に、橋梁については令和6(2024)年3月31日時点において、約45%の橋梁が建設後50年を経過しており、20年後には77%に増加する見込みです。急速な道路施設の老朽化に対処するため、予防保全型の維持管理へ移行し、計画的な維持補修及び将来的な更新時期の平準化を図ることが必要です。

## ▼ 県管理道路施設

| 令和6年3月31日現在 |         |                                                             |
|-------------|---------|-------------------------------------------------------------|
| 主要な施設       | 管理数     | 備考                                                          |
| 道路延長        | 2,733km | 国道 611km,<br>県道 2,122km                                     |
| 橋梁          | 1,774橋  | うち15m以上<br>801橋                                             |
| トンネル        | 65箇所    | 国道 40箇所,<br>県道 25箇所                                         |
| シート・シェルター   | 19箇所    | ロックシート <sup>※</sup> 5箇所,<br>スノーシート <sup>※</sup> ・シェルター 14箇所 |
| 舗装          | 2,755万㎡ |                                                             |
| 附属物         | 11,509基 | 案内標識・<br>照明など                                               |



## ▲ 建設後50年以上の橋梁・トンネル数の変化



出典：宮城県第4次橋梁長寿命化計画

## ▲ 建設後50年を経過する橋梁数

## (8) 道路に対する県民のニーズ

本計画の策定に向け、現状の課題を抽出する上で、広く県民のニーズを把握することを目的にアンケート調査を平成30（2018）年に実施しました。

その結果、現状の道路に関しては、「交通事故の危険」、「道路の混雑」、「交差点の渋滞」、「幅員が狭い」の順に高い問題意識を持っており、道路に求める機能は、「交通安全対策」や「市街地内道路の整備」の重要度が高い結果となっています。

## 【調査概要】

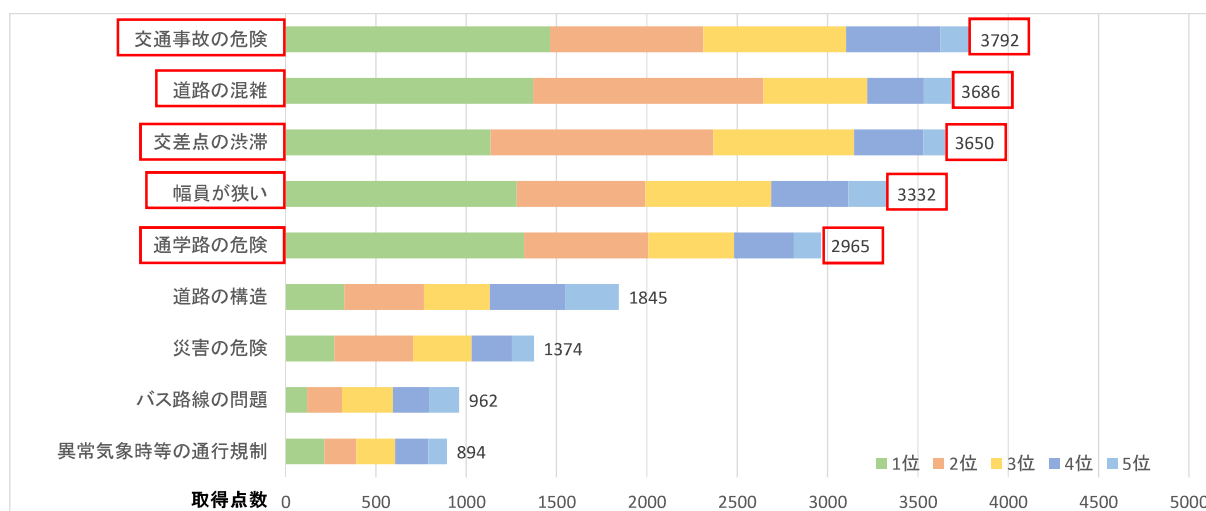
調査手段：楽天リサーチによるモニターWEB調査

調査対象：仙台市を除く宮城県内の居住者のうち運転免許を保有している方

回答数：1,500 サンプル

調査期間：H30（2018）年3月12日～H30（2018）年3月14日

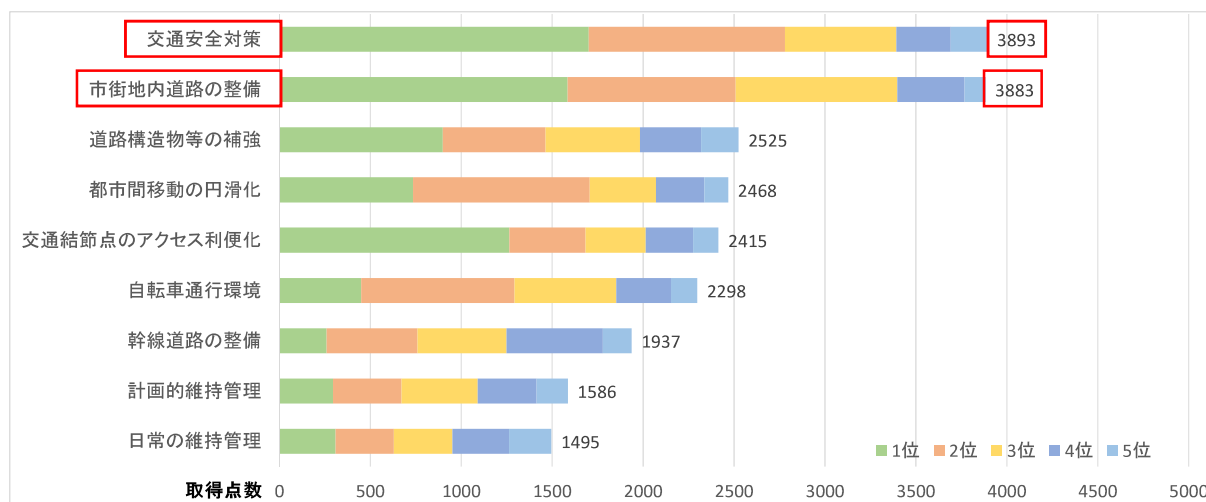
調査項目：属性、道路に関する問題意識（上位5位）、道路に求める機能（上位5位）等



※取得点数：順位に応じて重みを付けた加重集計

（1位：5点，2位：4点，3位：3点，4位：2点，5位：1点）

## ▲ 道路に関する問題意識



※取得点数：順位に応じて重みを付けた加重集計

（1位：5点，2位：4点，3位：3点，4位：2点，5位：1点）

## ▲ 道路に求める機能

## (9) 道路の現状の整理

宮城の道路の現状（令和2年度）について、以下のとおり整理しました。

| 分野   | 道路の現状                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 道路網  | <p>○高規格幹線道路の開通率が100%に、一方で地域高規格道路は開通率が低い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内陸部を東北自動車道、沿岸部を常磐自動車道・三陸沿岸道路が南北方向に縦貫</li> <li>・三陸沿岸道路が全線開通したことで、高規格幹線道路の開通率は100%に到達</li> <li>・仙台北部道路など、暫定二車線区間においてネットワークの代替性確保などが課題</li> <li>・地域高規格道路の開通率は約67%であり、仙台東道路等が事業化に向けて検討が進む</li> </ul> |
| 整備状況 | <p>○県管理道路の改良率は約82%であり、引き続き未改良区間の解消が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本県が管理する道路の改良率は約82%（国道（指定区間外）の改良率約90%に対し、一般県道の改良率約72%）</li> <li>・主要地方道や一般県道には未だに多くの線形不良箇所が存在</li> </ul>                                                                                             |
| 街路   | <p>○都市計画道路の整備率は約51%、快適な都市空間の確保に向けて整備が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本県の都市計画街路の計画延長は約1,060km、整備率は約51%であり、引き続き快適な都市空間の確保に向けて整備が必要</li> </ul>                                                                                                                           |
| 混雑状況 | <p>○市街部において主要渋滞箇所が多数存在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台市周辺の市街部で混雑度が高い路線が多く存在</li> <li>・主要渋滞箇所は、仙台市や大崎市、石巻市、気仙沼市等の市街部に多い</li> </ul>                                                                                                                                     |
| 交通事故 | <p>○市街部において交通事故が多発、歩道未設置の通学路が多数存在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台市周辺をはじめとした市街部において死傷事故率が高い路線が集中</li> <li>・県内の通学路歩道設置率は約65%であり、引き続き整備が必要</li> </ul>                                                                                                                    |
| 通行規制 | <p>○山間部に防災点検要対策箇所が多く、県境部では冬期通行規制区間が多数存在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・未対策の防災点検要対策箇所は山間部に多く存在（特に落石・崩壊が多い）</li> <li>・一般県道の規制区間が多く、特に県境部では冬期通行規制区間が多い</li> </ul>                                                                                                          |
| 耐震化  | <p>○大規模地震発生確率が高い状況であり、引き続き対策が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路等の重要道路の安全確保や避難路の確保を目的に橋梁耐震化を推進</li> <li>・緊急輸送道路上における橋長15m以上の橋梁数は計407橋であり、耐震化率は約78%</li> </ul>                                                                                                      |
| 道路管理 | <p>○インフラの老朽化が加速、予防保全型の維持管理が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度経済成長期に建設された道路施設（橋梁・トンネル等）の老朽化が加速（令和6（2024）年3月31日時点で完成後50年以上経過の橋梁は全体の約45%）</li> <li>・予防保全型の維持管理へ移行し、計画的な維持補修及び将来的な更新時期の平準化を図ることが必要</li> </ul>                                                             |
| ニーズ  | <p>○交通事故や道路の混雑、渋滞など、身近な道路に対する問題意識が高い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故、混雑、渋滞、道路幅員等、身近な道路に対する問題意識が高い</li> <li>・道路に求める機能は、交通安全対策、市街地内道路の整備が上位</li> </ul>                                                                                                                |

## 3-3 道づくりに関連する新たな動き

## (1) 防災・減災、国土強靱化

近年の頻発・激甚化する自然災害を受けて、重要インフラの緊急点検を実施し、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が閣議決定（平成30（2018）年12月14日）されました。これにより、重要インフラ等の機能維持の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策を実施してきました。

国土交通省は、令和3（2021）年度以降も国土強靱化を加速化・深化する方針であり、道路としては、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に向け、4車線化やダブルネットワークの強化等について取り組む計画です。本県では、平成29（2017）年4月に「宮城県国土強靱化地域計画」を策定しており、引き続き強靱な地域づくりに向けて、対策を推進していきます。

## 防災・減災、国土強靱化の推進



出典：国土交通省

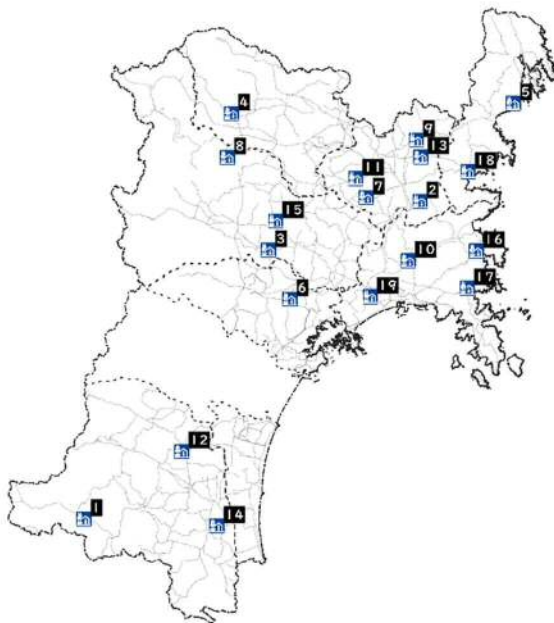
## (2) 「道の駅」の防災機能強化

国土交通省は、令和2（2020）年から「道の駅第3ステージ」として位置付け、取組の一つとして、災害時に広域的な防災拠点となる「道の駅」を「防災道の駅」として選定し、防災機能の強化を進める方針であり、本県においても「防災道の駅」の認定に向け、取組を推進しています。



## (参考) 本県の「道の駅」

県内の「道の駅」は令和6（2024）年末の時点で合計19箇所あり、そのうち県管理道路沿いに設置されているのは11箇所です。また、本県では、東日本大震災の教訓を踏まえ、非常電源を備えた情報提供設備をはじめ、防災機能の向上に向けた取組を行っています。



## ▼ 県内の「道の駅」一覧

| No | 駅名         | 設置者  | 路線名           | 道路管理者 |
|----|------------|------|---------------|-------|
| 1  | セヶ宿        | セヶ宿町 | (国)113号       | 県     |
| 2  | 津山         | 登米市  | (国)45号        | 国     |
| 3  | 三本木        | 大崎市  | (国)4号         | 国     |
| 4  | 路田里はなやま    | 栗原市  | (国)398号       | 県     |
| 5  | 大谷海岸       | 気仙沼市 | (国)45号        | 国     |
| 6  | おおさと       | 大郷町  | (主)大和松島線      | 県     |
| 7  | 米山         | 登米市  | (国)346号       | 県     |
| 8  | あ・ら・伊達な道の駅 | 大崎市  | (国)47号        | 国     |
| 9  | 林林館        | 登米市  | (国)346号       | 県     |
| 10 | 上品の郷       | 石巻市  | (国)45号        | 国     |
| 11 | みなみかた      | 登米市  | (主)古川佐沼線      | 県     |
| 12 | 村田         | 村田町  | (主)亘理大河原川崎線   | 県     |
| 13 | 三滝堂        | 登米市  | (国)45号/三陸自動車道 | 国     |
| 14 | かくだ        | 角田市  | (一)角田山下線      | 県     |
| 15 | おおさき       | 大崎市  | (国)108号       | 国     |
| 16 | 硯上の里おがつ    | 石巻市  | (一)釜谷大須雄勝線    | 県     |
| 17 | おながわ       | 女川町  | (国)398号       | 県     |
| 18 | さんさん南三陸    | 南三陸町 | (国)398号       | 県     |
| 19 | 東松島        | 東松島市 | (市)百合子線       | 市     |



▲ 大型モニター



▲ 自家発電機

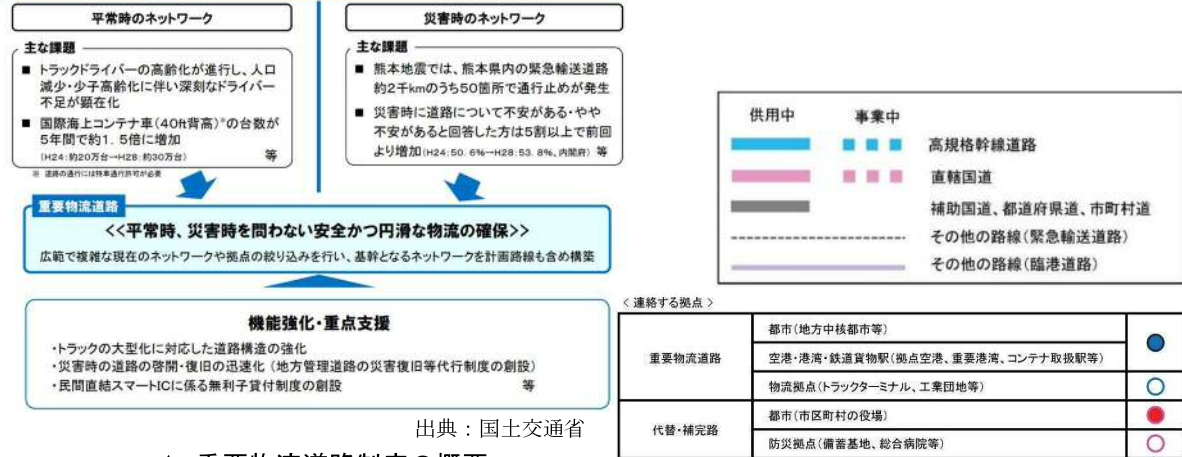
出典：宮城県道路課

## (3) 安定的な輸送の確保

国土交通省は、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成31(2019)年3月の道路法改正において、重要物流道路制度を創設しました。重要物流道路や代替・補完路に指定された路線は、トラックの大型化に対応した道路構造の強化等が図られるとともに、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能となっています。重要物流道路及び代替・補完路は、物流上重要な道路輸送網であり、本県においても重点的に機能強化を推進します。

## 重要物流道路制度の概要と県内の指定路線

## 重要物流道路制度の概要



出典：国土交通省

## ▲ 重要物流道路制度の概要



(令和2年4月時点)

出典：国土交通省

## ▲ 本県の重要物流道路及び代替・補完路

## (4) 自転車の利活用

自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本方針である「自転車活用推進計画」が閣議決定（平成30（2018）年6月8日）されたことを機に、本県においても、令和3（2021）年3月に「宮城県自転車活用推進計画」を策定し、自転車の利活用を推進してきました。

また、本県では平成31（2019）年1月に「宮城サイクルツーリズム推進協議会」が設立され、東日本大震災の被災地を巡る沿岸部約280kmを「震災復興・伝承みやぎルート」として設定し、震災の記憶の伝承や地域活性化に取り組んでいます。

## 自転車利活用の推進

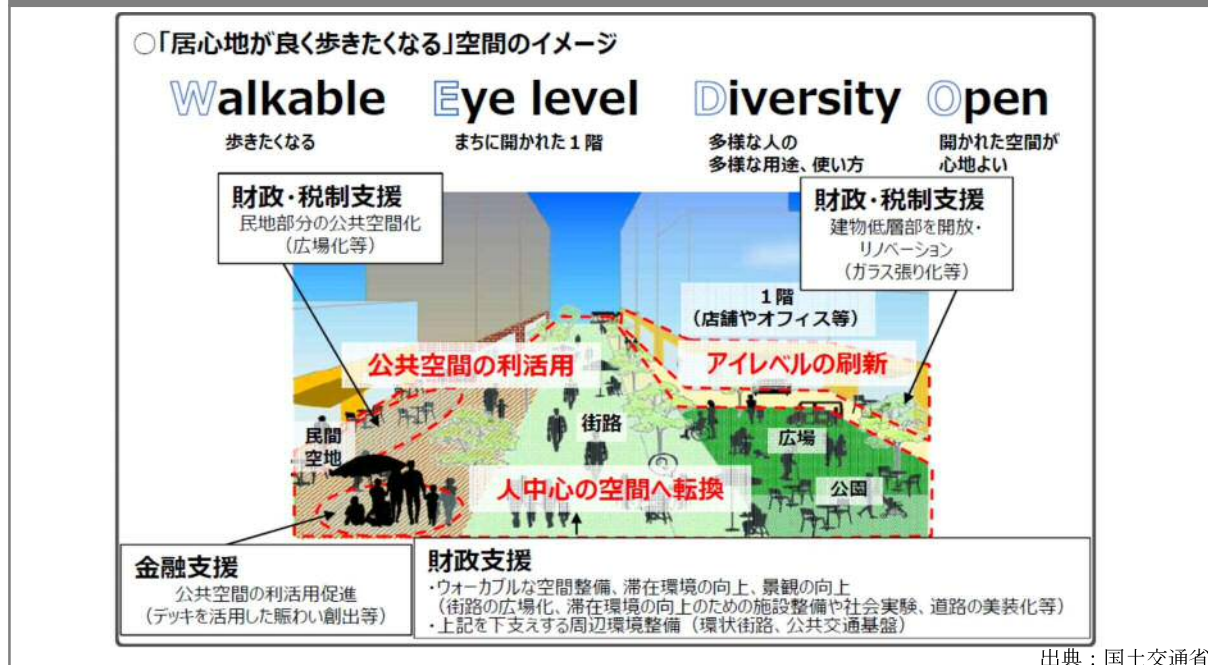


出典：宮城サイクルツーリズム推進協議会

## (5) 魅力あるまちづくりの推進

国土交通省では住民の生活利便性の向上に向け、コンパクト・プラス・ネットワークを推進しており、魅力ある都市空間を創出するため「居心地が良く歩きたくなる」空間整備を進めています。本県においても、都市空間の魅力向上に向け、街路整備を推進します。

## 「居心地が良く歩きたくなる」空間とオープンスペースの推進



## (6) 新技術の活用

国土交通省は、近年、ICT や AI、ビッグデータなど新技術が日々進歩していることから、計画・整備、運用・維持管理等の各段階における新技術の活用による道路行政の一層の高度化・効率化を推進しており、本県においても、新技術の活用について検討を進めています。

## 新技術の活用

## (1) 道路の老朽化対策の本格実施 ③

## 【新技術の積極的な活用】

## &lt;背景/データ&gt;

- ・インフラの老朽化は着実に進行し、働き手は減少が見込まれる
- ・新技術の開発・導入により、インフラメンテナンスの生産性向上等を図ることが必要

- 新技術導入促進方針(案)に基づき、これまで新技術の活用が十分でなかった異業種、他分野、新工法、新材料等も含めて、新技術開発・導入を促進

## 【新技術導入促進方針(案)】

## 【重点分野】



## 《方針(案)に基づく取組例》

- ①道路空間における非接触充電システム技術に関する提案を募集し、令和2年度より技術開発に着手
- ②現場ニーズと開発者シーズのマッチングによりカタログ<sup>※5</sup>を充実し、近接目視によらない点検手法のベストミックスに取り組む
- ③軽量で高耐久性を有するなど現場のニーズに対応した新材料・新工法を公募・実証し、補修工事への活用を推進

※5：点検支援技術性能カタログ（案）（2019.2）：国の管理施設等の定期点検業務で仕様確認された技術を、カタログ形式でとりまとめたもの

## &lt;技術の活用例&gt;

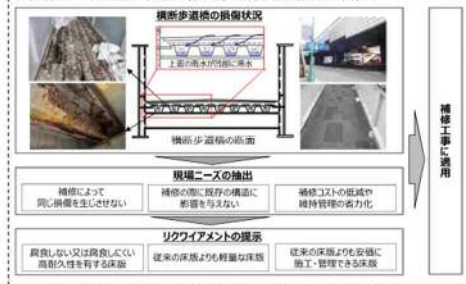
## 点検における画像撮影技術の活用



## &lt;近接目視によらない点検の技術開発イメージ&gt;



## &lt;新材料・新工法の実装（横断歩道橋床版技術の例）&gt;



出典：国土交通省

## (7) 道づくりに関連する新たな動きの整理

道づくりに関連する新たな動きについて、以下のとおり整理しました。

| 分野    | 道づくりに関連する新たな動き                                                                                                                                                                                                                        |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 強靱化   | <p>○自然災害の頻発・激甚化を契機とした防災・減災、国土強靱化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・頻発、激甚化する自然災害を受け、重要インフラ緊急点検等を踏まえた「防災・減災、国土強靱化のための3か年計画」が閣議決定</li> <li>・今後も国土強靱化を加速化・深化する方針であり、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に向け、4車線化やダブルネットワークの強化等を推進</li> </ul> |
| 道の駅   | <p>○「防災道の駅」の認定制度導入と防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省は令和2（2020）年から「道の駅第3ステージ」として位置付け、災害時に広域的な防災拠点となる「道の駅」を「防災道の駅」として選定し、防災機能の強化を推進</li> </ul>                                                                  |
| 物流    | <p>○安定的な輸送確保に向けた重要物流道路制度の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通省は重要物流道路制度を創設</li> <li>・重要物流道路や代替・補完路については、機能強化が図られるとともに、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能</li> </ul>                                   |
| 自転車   | <p>○自転車活用推進計画の策定とサイクルツーリズムの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車活用推進計画が閣議決定されたことを機に、令和2（2020）年に「宮城県自転車活用推進計画」を策定し、自転車の利活用を推進</li> <li>・「宮城サイクルツーリズム推進協議会」が設立され、「震災復興・伝承みやぎルート」を設定し、震災の記憶の伝承や地域活性化に取り組む</li> </ul>        |
| まちづくり | <p>○車中心から人中心の「居心地が良く、歩きたくなる」街路づくりへの転換</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省では、住民の生活利便性の向上に向け、コンパクト・プラス・ネットワークを推進</li> <li>・魅力ある都市空間を創出するため「居住地が良く歩きたくなる」空間の整備を推進</li> </ul>                                               |
| 新技術   | <p>○ICTやAI、ビッグデータ等の新技術を活用した道路行政の高度化・効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、ICTやAI、ビッグデータなど新技術が日々進歩</li> <li>・国土交通省では、計画・整備・運用・維持管理等の各段階でそれらの新技術を活用し、道路行政の一層の高度化・効率化を推進</li> </ul>                                         |

## 3-4 道づくりの課題

上位計画である「新・宮城の将来ビジョン」、「宮城県土木・建築行政推進計画（2021～2030）」と整合を図り、道路整備の変遷や宮城県の地域・道路の現状、道づくりに関連する新たな動きから、「防災減災」、「産業振興」、「地域生活」、「維持管理」の分野ごとに、道づくりの課題を整理しました。



**(1) 防災減災分野**

東日本大震災の経験を踏まえ、今まで取り組んできた道路ネットワーク構築の重要性が再認識されました。また、近年、自然災害が頻発・激甚化し、道路の通行止め等が発生しており、さらに、大規模地震の発生確率も依然として高い状況にあるため、引き続き、災害時にも有効に機能する道路ネットワークの構築等が必要です。このため、防災減災分野としての課題は以下のとおりです。

- 課題① 道路災害の未然防止や緊急輸送路・代替ルートの確保
- 課題② 災害時に防災拠点として機能する「道の駅」の機能強化への支援
- 課題③ 災害時の輸送を支える緊急輸送道路等の落橋・倒壊の防止

**(2) 産業振興分野**

少子高齢化・人口減少社会を迎えるに当たり、震災からの復興を契機に充実した道路網を、経済や観光面で活かすとともに、地域産業のより一層の発展と交流人口の拡大に向けた道路整備の推進が必要です。このため、産業振興分野としての課題は以下のとおりです。

- 課題④ 将来にわたり県の持続的発展を支える土台づくり
- 課題⑤ 地域活性化に向けた地域間連携の強化
- 課題⑥ 東北地方の玄関口である仙台空港を中心とした交流人口拡大

**(3) 地域生活分野**

道路は、県民にとって最も身近な社会資本です。そのため、地域によって異なる様々な問題や多様なニーズに対応することで、地域社会と一体となった道路整備や維持管理を推進することが必要です。このため、地域生活分野としての課題は以下のとおりです。

- 課題⑦ 地域住民の生活に密着した道路環境の改善
- 課題⑧ 多様化する県民のニーズに対応した道路整備
- 課題⑨ 車中心から人中心の「居心地が良く歩きたくなる」街路づくりへの転換

**(4) 維持管理分野**

高度経済成長期に建設され、急速に老朽化が進行している既存施設に加え、震災後に整備された道路施設について、計画的・効率的に管理することが必要です。このため、維持管理分野としての課題は以下のとおりです。

- 課題⑩ 安全で円滑な交通の確保
- 課題⑪ 計画的な点検・補修による維持管理コストの低減
- 課題⑫ 効率的かつ効果的な維持管理の推進