

## 第2章 道づくりの変遷

### 2-1 東日本大震災までの道路整備

道路は、あらゆる経済活動を支える根幹的な社会資本の1つであり、多様な機能（トラフィック機能、アクセス機能、空間機能）を十分に発揮するように、高規格幹線道路網を基軸として、これを補完する幹線道路としての国県道、身近な日常生活に係る市町村道や都市部における街路等による一体的なネットワークを形成するべく、道路整備が進められてきました。

本県では、昭和48（1973）年に東北自動車道白石IC～仙台南IC間が開通したことを契機に、本格的な高速交通時代が到来し、山形自動車道の開通により広域的な高速道路網に加え、地域拠点間をグリッド（格子状）に連絡するネットワークとして三陸沿岸道路、仙台南部道路、仙台東部道路、仙台北部道路が順次、開通しました。

仙台北部道路が東北自動車道と接続したことで、100万人規模の都市では国内初となる都市圏環状ネットワーク「ぐるっ都・仙台」が平成22（2010）年に完成しました。東北唯一の国管理空港<sup>※1</sup>である仙台空港、同じく東北唯一の国際拠点港湾<sup>※2</sup>である仙台塩釜港という物流拠点を有するとともに、これらの物流拠点と各地の産業拠点を連絡する高速道路ネットワークが構築されていることもあり、自動車関連企業の進出を始め企業進出が相次ぐなど、“富県宮城”の実現を支えてきました。



▲ 仙台都市圏の高速道路ネットワーク



▲ 利府 JCT（平成 22（2010）年 全線開通）



▲ 大衡 IC（平成 22（2010）年 開通）

※1 国管理空港 国が設置・管理する空港。東京国際空港と政令で定める空港が該当し、令和2（2020）年度時点で全国に19箇所存在する。

※2 国際拠点港湾 重要港湾のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められた港湾で、令和2（2020）年度時点で全国に18箇所存在する。

年次	主な出来事	本県における道路整備の計画
昭和	37年 1962 全国総合開発計画 閣議決定	<div data-bbox="1053 324 1404 537" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p><b>宮城県長期総合計画</b>                      (第1次:昭和47(1972)年,                      第2次:昭和53(1978)年)                      主要都市間を高規格道路で                      連絡する「県内1時間交通圏」                      の確立</p> </div> <div data-bbox="1093 560 1364 940" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>宮城県                      長期総合計画                      —新しいふるさとづくり—</p> </div>
	44年 1969 新全国総合開発計画 閣議決定	
	45年 1970 (国)4号仙台バイパス全線開通	
	46年 1971 仙台塩釜港(仙台区)開港	
	48年 1973 東北自動車道(白石IC～仙台南IC)が開通, 県内初の高速道路開通	
	52年 1977 第三次全国総合開発計画 閣議決定	
	53年 1978 宮城県沖地震(M7.4)発生, 県内各所で落橋被害が発生	
	東北自動車道が県内全線開通	
	56年 1981 仙台南有料道路(現:仙台南部道路)開通	
	一般有料道路笹谷トンネル(現:山形自動車道)開通	
	57年 1982 東北新幹線開業	
	仙台松島有料道路 I 期開通	
	58年 1983 (国)48号仙山西道路開通	
	61年 1986 三陸沿岸道路(利府中IC～松島大郷IC)開通	
62年 1987 第四次全国総合開発計画 閣議決定		
平成	2年 1990 仙台空港が東北初の国際化(ソウル・グアム便就航)	<div data-bbox="1053 1556 1404 1892" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p><b>広域道路整備基本計画                      宮城県広域道路網                      マスタープラン</b>                      (平成6(1994)年)                      「仙台都市圏自動車専用                      道路等ネットワーク」構想が                      確立, 都市拠点・開発拠点・                      広域交通拠点の連携強化が                      示される</p> </div>
	4年 1992 仙台空港B滑走路2,500m延伸	
	5年 1993 仙台松島道路(松島北IC～鳴瀬奥松島IC)開通	
	6年 1994 仙台南部道路(長町IC～若林JCT)開通	
	仙台東部道路(仙台空港IC～仙台東IC)開通	
	7年 1995 仙台東部道路(岩沼IC～仙台空港IC)開通	
	8年 1996 (国)108号鬼首道路開通	
9年 1997 仙台空港新旅客ターミナルオープン		



県内初の高速道路開通



仙台松島有料道路(一部)開通



仙台南部道路・仙台東部道路(一部)開通



仙台空港新旅客ターミナルオープン

▲ 道路整備に関連する主な出来事 (1/2)



年次	主な出来事	本県における道路整備の計画
9年 1997	三陸沿岸道路(仙台北IC～利府中IC)開通	
10年 1998	21世紀の国土のグランドデザイン 閣議決定	<p><b>宮城の道づくり基本計画 ～夢ロード未来号～</b> (平成10(1998)年)</p> <p>みやぎの道づくりトライアングル計画として、道路整備プログラムと連動した基本方針と施策を示す</p> 
	三陸沿岸道路(鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC)開通, 仙台～石巻間開通	
13年 2001	新世紀・みやぎ国体開催	
	仙台塩釜港が国際拠点港湾に指定	
	仙台南部道路(仙台南IC～山田IC)が完成し全線開通	
	仙台東部道路(亶理IC～岩沼IC, 仙台東IC～仙台北IC)が完成し, 全線開通	
14年 2002	仙台北部道路(利府JCT～利府しらかし台IC)開通	
	2002FIFAワールドカップ(宮城スタジアムを会場として利用)	
	山形自動車道宮城県区間全線4車線化完成	
15年 2003	宮城県北部連続地震(最大M6.2), 通行止発生	
	三陸沿岸道路(石巻河南IC～河北IC)開通, 県内初の無料開放区間	
17年 2005	日本道路公団, 分割民営化	<p><b>新・宮城の道づくり 基本計画 ～富県宮城！未来へ つなぐ道づくり～</b> (平成20(2008)年)</p> <p>生産基盤分野, 国土保全分野, 生活基盤分野の基本方針のもと, バイアス・グリッド・ネットワークの形成を推進</p> 
19年 2007	三陸沿岸道路(河北IC～桃生津山IC)開通	
20年 2008	三陸沿岸道路(鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC)無料開放	
	岩手・宮城内陸地震(M7.2), 崖崩れが発生し通行止発生	
21年 2009	三陸沿岸道路(桃生津山IC～登米IC)開通	<p><b>新・宮城の道づくり基本計画 ～富県宮城！未来へつなぐ道づくり～</b></p> <p>平成20年5月 宮城県土木部</p>
	常磐自動車道(山元IC～亶理IC)開通	
22年 2010	三陸沿岸道路(登米IC～登米東和IC)開通	
	仙台北部道路(利府しらかし台IC～富谷JCT間)開通, ぐるっ都仙台完成	
	利府JCTが全線開通	
	東北自動車道大衡ICが開通	
23年 2011	東日本大震災(M9.0)発生	 <p>東日本大震災の被災状況(相馬亶理線)</p>

▲ 道路整備に関連する主な出来事 (2/2)

## 2-2 東日本大震災からの復旧・復興

### (1) 東日本大震災以降の道路整備

平成23(2011)年3月11日に東日本大震災が発生したことから、同年10月に10年間の復興の道筋を示す「宮城県震災復興計画」を策定しました。「宮城の将来ビジョン」とともに県政運営の最上位計画に位置付け、「復旧」にとどまらない抜本的な「再構築」などを基本理念とし、復旧・復興に取り組んできました。

また、「宮城県震災復興計画」の策定を機に、土木・建築行政分野における分野別計画として「宮城県社会資本再生・復興計画」を策定しました。「次世代に豊かさを引き継ぐことのできる持続可能な県土づくり」に向けて、災害復旧事業や復興まちづくりの完成等、創造的復興に向けた取組を推進してきました。

道路事業としては、「防災道路ネットワークの構築」、「復興まちづくりを支援する道路整備の推進」、「災害復旧事業の推進」、「道路ストックマネジメントの推進」について重点的に取り組み、街路事業としては「魅力あるまちづくりの推進に寄与する街路整備」を推進しました。



▲ 宮城県社会資本再生・復興計画

### 1) 防災道路ネットワークの構築

東日本大震災では、津波による道路や橋梁の流出や道路閉塞が多数発生し、離半島部では孤立集落が発生しました。また、県境部の道路では、冬季通行規制で迂回を余儀なくされるなど、大規模災害時における道路の役割に大きな課題を残しました。

これらの教訓を踏まえ、三陸沿岸道路や常磐自動車道などの沿岸部の縦軸や、沿岸部と内陸部の東西連携を強化する横軸の整備を進めるとともに、地域間連携を強化する県際・郡界道路の整備、離半島部の災害に強い道路整備などを推進し、大規模災害時に有効に機能する防災道路ネットワークの構築を進めてきました。

東日本大震災を踏まえた道路の課題	防災道路ネットワークの構築 (複数ルート・代替機能を持つ道路網の構築)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 沿岸部では、津波による道路・橋梁の流出や道路閉塞が多数発生。一方で沿岸部の高規格幹線道路は、津波の影響を受けることなく、救急救命活動や緊急物資輸送などで機能。 →<b>沿岸縦軸の整備・強化が必要。</b></li> <li>■ 大規模災害時は東北全域や他ブロックとの連携した対応が必要。県境部の道路が冬季通行規制により、迂回を余儀なくされ、物資輸送が滞った。</li> <li>■ 東北自動車道・(国)4号から沿岸部へ道路を切り開く「くしの歯」作戦が有効に機能。 →<b>東西交通軸及び県際・郡界道路の整備が必要。</b></li> <li>■ 離半島部において、津波や通行規制による孤立集落が発生。 →<b>離半島部の災害に強い道路整備が必要。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>沿岸縦軸の整備・強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三陸沿岸道路や、常磐自動車道(4車線化)の整備促進。</li> </ul> </li> <li>■ <b>東西方向軸の整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東西軸を形成する「みやぎ県北高速幹線道路」の整備推進。</li> </ul> </li> <li>■ <b>県際・郡界道路の整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間連携を担う県際道路((国)113号・347号・398号等)及び郡界道路((国)286号・346号等)の整備推進。</li> </ul> </li> <li>■ <b>離半島部の災害に強い道路整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離半島部の避難道路や大島架橋事業等の整備推進。</li> </ul> </li> </ul>

▲ 防災道路ネットワークの概要



## ① 沿岸縦軸の整備・強化

三陸沿岸道路は「復興道路」として位置付けられ、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして加速度的に整備が進められました。平成 23 (2011) 年に事業化されて以降、県内区間約 126km のうち新たに約 52km が開通し、令和 2 (2020) 年度に全線開通しました。また、平成 24 (2012) 年度に利府中 IC～松島海岸 IC 間が 4 車線化されて以降、平成 28 (2016) 年度までに仙台港北 IC～桃生豊里 IC 間約 52km が 4 車線化されました。

常磐自動車道は、首都圏と本県を結び、東北自動車道とともにラダー型のダブルネットワークを形成する重要な路線です。県内区間約 61km のうち、平成 26 (2014) 年度に相馬 IC～山元 IC 間約 23km が開通したことで、全線開通しました。また、平成 28 (2016) 年度に事業着手した仙台東部道路を含む山元 IC～岩沼 IC 間約 14km の 4 車線化が令和 2 (2020) 年度に完了しました。

さらに、高規格幹線道路網の効果を十分に発揮するため、スマートインターチェンジの設置が進められてきました。平成 27 (2015) 年度に鳥の海スマート IC、平成 28 年 (2016) 年度に名取中央スマート IC、平成 29 (2017) 年度に山元南スマート IC が開通しました。また、平成 29 (2017) 年度に（仮称）菅生スマート IC が事業着手され、令和 4 (2022) 年度内の開通に向け整備を進めています。



▲ 三陸沿岸道路 全線開通 (気仙沼港 IC～唐桑半島 IC)



▲ 三陸沿岸道路 4車線化 (仙台港北 IC～利府中 IC)



▲ 常磐自動車道 全線開通 (相馬 IC～山元 IC)



▲ 常磐自動車道 4車線化 (山元 IC～岩沼 IC)



▲ 名取中央スマート IC



▲ 山元南スマート IC



② 東西交通軸の整備

みやぎ県北高速幹線道路は、宮城県北部において東北自動車道と三陸沿岸道路を結び、栗原圏域と登米圏域の交流や連携を強化する地域高規格道路であり、被災地の復興支援や災害時における救援物資輸送等を担う復興支援道路として整備を進めてきました。

全線約24kmのうち、平成23(2011)年度にI期として築館東IC～北方バイパス交差点間の約8.9km、平成30(2018)年度にII期(中田工区)として佐沼IC～登米中田交差点間の約4.7km、令和元(2019)年度にIV期(築館工区)として(国)4号交差点～築館東IC間の約1.7kmが開通しました。III期(佐沼工区)となる佐沼北交差点～佐沼IC間の約3.6kmは、令和3(2021)年度内の開通を見込んでいます。

また、東北自動車道との交差箇所におけるインターチェンジとして、(仮称)栗原ICが平成30(2018)年度に連結許可されました。令和3(2021)年3月にNEXCO東日本と基本協定を締結しており、令和7(2025)年度内の完成に向けて整備を進めています。



▲ みやぎ県北高速幹線道路の事業概要図



▲ I期



▲ II期(中田工区)



▲ III期(佐沼工区)



▲ IV期(築館工区)



### ③ 県際・郡界道路の整備

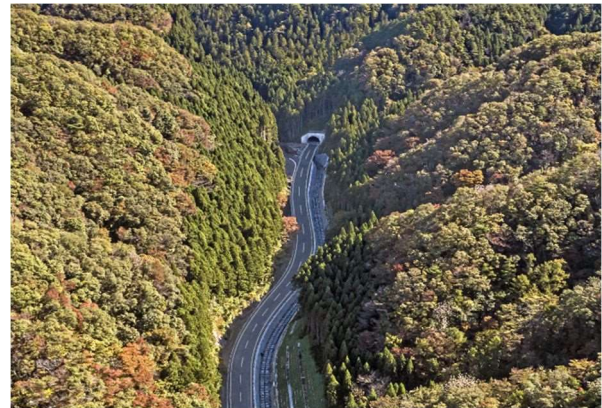
地域間連携を強化する県際・郡界道路の整備として、11 路線 15 箇所道路整備を推進しました。

隣接県との連携を強化する県際道路については、宮城県石巻市と秋田県由利本荘市を結ぶ(国) 108 号(花瀧山バイパス)が平成 27(2015)年度に開通したほか、宮城県加美町と山形県尾花沢市を結ぶ(国) 347 号の鍋越峠を挟む区間が平成 28(2016)年度から通年通行が可能となりました。

また、市町村を跨ぐ郡界道路については、岩沼市と村田町を結ぶ(主)岩沼蔵王線(大師・姥ヶ懐工区)や、登米市と気仙沼市を結ぶ(国) 346 号(錦織バイパス工区)が令和元(2019)年度に開通したほか、大衡村と仙台市を結ぶ(一)大衡仙台線(宮床工区)が令和 2(2020)年度開通するなど、着実に道路整備を推進しました。



▲ (国) 347 号(鍋越峠通年通行化事業)



▲ (主) 岩沼蔵王線(大師・姥ヶ懐工区)

### ④ 離半島部の災害に強い道路の整備

(一) 大島浪板線の大島架橋事業は、東日本大震災からの復興のシンボルとして加速度的に整備を進めてきました。令和元(2019)年度に気仙沼大島大橋を含む 5.5km の区間が開通し、本土と大島が陸路でつながりました。令和 2(2020)年度には、全事業区間 8km が開通しています。

また、半島部の孤立解消に向けた道路整備として、(主)石巻鮎川線(風越 2 工区)で一部供用を開始したほか、(一)石巻雄勝線(雄勝峠工区)、(主)女川牡鹿線(高白工区)、(一)石巻女川線(浦宿工区)の整備を推進しました。



▲ (一) 大島浪板線(気仙沼大島大橋)



▲ (主) 石巻鮎川線(風越 2 工区)

## 2) 復興まちづくりを支援する道路整備の推進

津波によって壊滅的な被害を受けた沿岸市町で進められる「復興まちづくり」を支援するため、17路線39箇所において多重防御の機能を有する道路や、防災集団移転地間等を結ぶ道路の整備を進めました。

多重防御の機能を有する道路については、(一) 荒浜港今泉線(鳥の海工区)、(主) 相馬亘理線(坂元工区・山寺工区)、(都) 門脇流留線(魚町工区)が開通しました。多重防御として減災機能を発揮するとともに、津波避難路を盛土道路で連絡することで、防災面でも安全で信頼性の高い道路ネットワークが構築されました。

また、防災集団移転地間等を結ぶ道路の整備については、(国) 398号(志津川工区)や(主) 女川牡鹿線(小乗浜工区)など、令和2(2020)年度までに24箇所が開通しています。市街地間の交通円滑化を図ることで、防災面でも安全で信頼性の高い道路ネットワークを構築するとともに、復興まちづくり計画との相乗効果により、地域活性化に寄与することが期待されます。



▲ 多重防御のイメージ図



▲ (一) 荒浜港今泉線(鳥の海工区)



▲ (主) 相馬亘理線(坂元工区)



▲ (国) 398号(志津川工区)



▲ (主) 女川牡鹿線(小乗浜工区)



### 3) 災害復旧事業の推進

東日本大震災により県全域で1,534箇所（道路1,411箇所、橋梁123箇所）の道路施設が被災しました。令和2（2020）年度まで1,522箇所（道路1,405箇所、橋梁117箇所）、約99%の復旧工事が完了しており、残る箇所についても全箇所完成に向けて復旧工事を推進しています。



▲（国）398号（長清水工区）



▲（国）398号（内海橋）

### 4) 道路ストックマネジメントの推進

橋梁長寿命化については、平成21（2009）年度の「橋梁長寿命化計画」策定以来、橋梁の計画的な修繕と維持管理コスト縮減に取り組んできました。現在は、平成30（2018）年度に策定した「第3次橋梁長寿命化計画」に基づき対策を進めており、令和2年度（2020）には、56橋の補修を実施し、新たに25橋の橋梁補修が完了しています。

また、橋梁耐震化については、耐震性能を考慮し、宮城県沖地震前の基準（昭和55（1980）年）で建設された140橋の耐震化を先行して実施してきました。現在は、阪神淡路大震災前の基準（平成8（1996）年）で建設された緊急輸送道路上の橋の耐震化を進め、令和2（2020）年度には、19橋で工事を実施し、7橋の橋梁補修が完了しています。

その他、復興事業による大型車両の増加に伴い、路面損傷が顕著に現れたことから、安全で円滑な交通を確保するため計画的に舗装補修を実施し、適正な維持管理に取り組んできました。今後は震災以降に新たに整備された道路施設も含め、計画的・効率的な維持管理が必要です。



▲（主）塩釜巨理線（閑上大橋）耐震補強事例



▲（国）113号 舗装補修事例

### 5) 魅力あるまちづくりの促進に寄与する街路整備

東日本大震災以降、地域の活力が低下し市街地の活性化が求められていた中、街路事業としては、「暮らし・環境を支える魅力あるまちづくりの促進に寄与する街路整備」、「安全安心な県土づくりを支える避難路整備」に取り組んできました。

平成26（2014）年度には、仙石線多賀城地区連続立体交差事業が完成しました。JR仙石線多賀城駅周辺では、踏切による交通渋滞や中心市街地の分断が都市発展上の問題となっていました。このため、JR仙石線多賀城駅付近の約1.8kmを高架化し、4箇所の踏切を除却するとともに、新設道路を含めた9箇所で鉄道と道路を立体交差化し、駅前の快適な道路交通を確保しました。また、多賀城市が実施している多賀城駅周辺土地区画整理事業と一体的に整備し、魅力あるまちづくりを推進しました。

さらに、平成28（2016）年度には、（都）大手町下増田線0.7kmが開通しました。当該地区は古くからの住宅、病院、小中学校が立ち並ぶ市街地である一方で、現道は狭隘で歩道もなく危険であり、JR東北本線と増田川により東西地区が分断され地域活力が停滞するという課題がありました。このため、JR東北本線と（一）仙台名取線を立体交差し踏切を除却することで、朝夕の慢性的な交通渋滞を緩和し、安全な通学路が確保され、都市内交通の円滑化が図られました。今後は、災害時の避難路・物流経路として活用されることも期待されます。

震災後から令和2（2020）年度までは、復興街路事業として、多重防御機能を有する盛土道路の（都）門脇流留線7.9kmなど、7路線の避難路を構築し、防災・減災機能を強化する街路整備を推進しました。



▲ 仙石線多賀城地区連続立体交差事業



▲ （都）大手町下増田線



▲ （都）門脇流留線（魚町工区）



## (2) 東日本大震災からの復旧・復興状況

東日本大震災からの復旧・復興状況として、「宮城県社会資本再生・復興計画」の道路に関する施策の達成状況について検証を行った結果、概ね目標値を達成していることが確認できました。

## 【基本目標1】壊滅的な被害を回避する粘り強い県土構造への転換

[施策1] 被災した公共土木・建築施設の早期復旧			
①東日本大震災関連災害復旧事業の推進			
番号	事業名	目標値 (令和2年度末)	達成状況 (令和2年度末)
1	公共土木施設災害復旧事業（道路・橋梁） ：生活基盤を支える道路の早期復旧	全1,534箇所 完了	1,522箇所 完了
[施策2] 多重防御などによる総合的な防災力の強化			
①大津波対策の推進			
2	道路改築事業（復興）：防災道路の整備など [(主)相馬互理線 坂元、山寺、(主)気仙沼唐桑線 東舞根 他]	全39箇所 供用	33箇所 供用
[施策3] 耐震強化対策の加速的推進			
①公共土木施設の耐震強化対策の推進			
3	橋梁耐震化事業：主要幹線道路の橋梁の耐震化 [(主)塩釜互理線 互理大橋、(-)大河原高倉線 大河原大橋 他]	全70橋 完了	68橋 完了

## 【基本目標2】いつまでも安心して快適に暮らすことができる生活基盤の整備

[施策1] 快適で安心して暮らせるまちづくりの推進			
①生活快適化促進公共事業の推進			
番号	事業名	目標値 (令和2年度末)	達成状況 (令和2年度末)
4	道路改築事業（復興）（補助） ：生活道路やバイパスの整備 [(主)気仙沼唐桑線 本町、(-)石巻女川インター線 蛇田 他]	全18箇所 供用	13箇所 供用
5	道路改築事業：生活道路やバイパスの整備 [(主)北上津山線 女川、(-)大衡仙台線 小野 他]	全44箇所 供用	34箇所 供用
6	交通安全施設整備事業 ：歩行者・自転車の安全確保のための歩道整備 [(国)398号 一迫宮前、(国)113号 大内 他]	全26箇所 完了	15箇所 完了
7	災害防除事業：道路の安全確保のための法面防護 [(国)398号 戸倉、(-)名取村田線 高館川上 他]	全16箇所 完了	12箇所 完了
8	橋梁長寿命化事業：みやぎ型ストック マネジメントの実践による橋梁の長寿命化 [(主)塩釜吉岡線 落合橋、(-)石巻女川線 日和大橋 他]	全169橋 完了	131橋 完了
9	道路維持修繕事業 ：道路の維持修繕	事業進捗 県内全域	事業進捗 県内全域
②快適で安心な市街地整備の推進			
10	街路整備事業 ：魅力あるまちづくりの促進に寄与する街路整備	11事業完成 7事業推進	11事業完成 7事業推進
[施策3] 環境に優しい社会資本整備の推進			
①省エネルギー対策の推進			
11	道路照明灯改修事業 ：道路照明灯の省エネ化	933基交換	933基交換

【基本目標3】 かつてない賑わいや活力に満ちた東北の発展と宮城の飛躍を支える  
交流・産業基盤の整備

[施策1] 東北の発展を支える基幹的社会資本整備の加速的推進			
① 県土の骨格となる高速道路網の整備			
番号	事業名	目標値 (令和2年度末)	達成状況 (令和2年度末)
12	高規格幹線道路の整備促進 (国) [三陸沿岸道路、常磐自動車道4車線化]	県内全線開通 (三陸沿岸道路) 4車線化完成 (常磐自動車道)	県内全線開通 (三陸沿岸道路) 4車線化完成 (常磐自動車道)
13	スマートIC整備事業 [名取中央SIC、鳥の海SIC、山元南SIC、(仮)菅生SIC]	3箇所供用 1箇所事業推進	3箇所供用 1箇所事業推進
14	道路改築事業(復興): ICへのアクセス道路 [(-)大島浪板線 浪板、(-)利府中インター線 塚塚 他]	全4箇所 供用	全4箇所 供用
15	道路改築事業: ICへのアクセス道路 [(主)河北桃生線 横川、(-)大塩小野停車場線 上小松 他]	全4箇所 供用	3箇所 供用
[施策2] 地域の発展を支える核となる社会資本整備の推進			
① 広域道路網の整備			
16	道路改築事業: 地域高規格道路の整備 [みやぎ県北高速幹線道路(I~IV期)、(仮)栗原IC]	4箇所供用 1箇所事業化 (仮)栗原IC	3箇所供用 1箇所事業化 (仮)栗原IC
17	国道などの整備促進(国) [(国)108号(花洲山BP)、(国)4号(金ヶ瀬)]	2箇所供用	2箇所供用
② 離半島部の振興を牽引する基盤施設の整備			
18	離島振興事業: 大島架橋や島内道路の整備 [(-)大島浪板線 大島架橋、大浦 他、(-)出島線 出島 他]	全4箇所 供用	全4箇所 供用
19	道路改築事業(復興) : 半島部の孤立解消に向けた道路整備 [(主)石巻鮎川線 風越2、(-)石巻雄勝線 雄勝峠 他]	全4箇所 供用	1箇所 部分供用
[施策3] 地域間連携の強化			
① 県際道路及び郡界道路の整備			
20	道路改築事業(復興): 県際道路・郡界道路の整備 [(主)岩沼蔵王線 大師・姥ヶ懐、(国)346号 本吉 他]	全3箇所 供用	全3箇所 供用
21	道路改築事業: 県際道路・郡界道路の整備 [(国)113号 福岡蔵本、(国)347号 宇津野 他]	全12箇所 供用	6箇所 供用



## 2-3 主要事業の整備効果

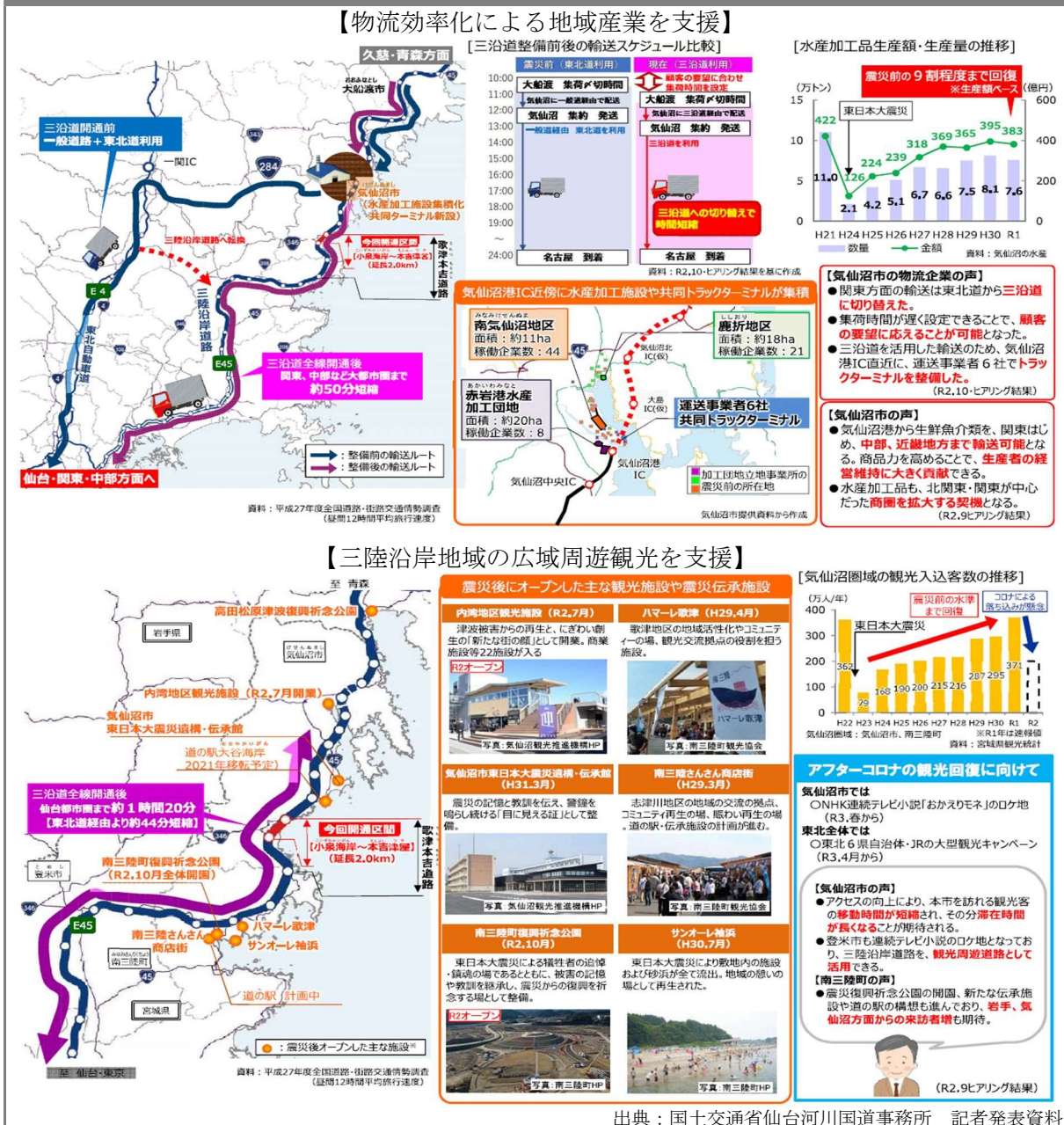
### (1) 復興道路 三陸沿岸道路

三陸沿岸道路の開通により、災害時にも緊急輸送路として機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、地域経済の活性化や観光振興など、東日本大震災からの復興に貢献しています。

気仙沼市の主要産業である水産加工業は、三陸沿岸道路の延伸とともに生産額が回復し、水産加工施設の集積・整備が進みました。気仙沼港と仙台や首都圏が高規格道路で直結され、物流などの業務効率化が期待されます。

また、三陸沿岸道路を利用して、震災伝承施設などを訪れる観光客が増え、気仙沼圏域の観光入込客数は震災前の水準まで回復傾向でした。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、観光入込客数の落ち込みが懸念されています。

### 復興道路 三陸沿岸道路の主な整備効果（地域産業を支援、広域周遊観光を支援）



出典：国土交通省仙台河川国道事務所 記者発表資料

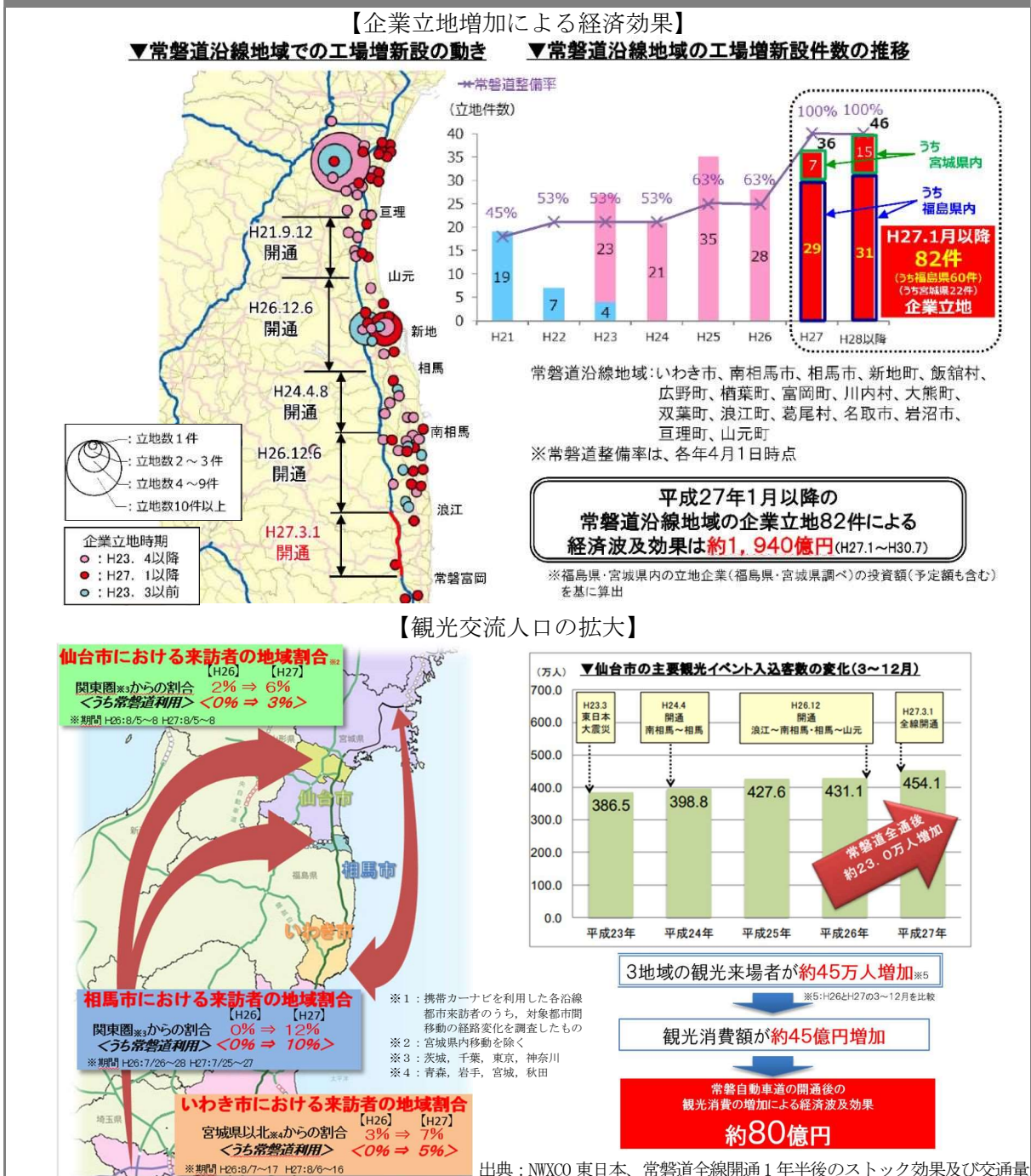
(2) 常磐自動車道

常磐自動車道の開通により、東北自動車道とのダブルネットワークが完成し、事故や災害、異常気象時の代替ルートが確保されるとともに、企業立地拡大や観光活性化、物流効率化など、様々な整備効果が現れており、東日本大震災からの復興を支えています。

福島・宮城県の常磐自動車道沿線地域において、平成27(2015)年1月以降に82件の工場増新設があり、経済波及効果は約1,940億円に達するなど、企業立地増加や雇用拡大により、地域経済の復興を牽引しています。

また、福島・宮城県の常磐自動車道沿線の主要観光地・イベントでは、観光入込客数が増加しており、観光消費が増加したことによる経済波及効果は約80億円に到達するなど、経済効果を誘発しています。

常磐自動車道の主な整備効果 (企業立地増加による経済効果、観光交流人口の拡大)





### (3) 復興支援道路 みやぎ県北高速幹線道路

みやぎ県北高速幹線道路の整備により、東北自動車道と三陸沿岸道路を結ぶ東西交通軸が形成されるとともに、栗原圏域と登米圏域、さらには気仙沼圏域を含めた地域間交流が強化され、県北地域全体の産業、観光振興など、“富県宮城”の実現に寄与しています。

本県においては、道路整備の進展により沿線地域を含めた圏域全体の企業集積が進んでおり、みやぎ県北高速幹線道路の開通により、沿線地域への更なる企業立地が進み、県全体への大きな波及効果が期待されます。

また、登米圏域の中心である市役所から第三次救急医療機関である「石巻赤十字病院」間の搬送時間は17分短縮、栗原中央病院から登米市民病院間の搬送時間は4分短縮されるなど、一刻を争う救急搬送に大きな効果が期待できると考えられます。

#### 復興支援道路 みやぎ県北高速幹線道路の主な整備効果（企業立地を支援、救急医療活動を支援）

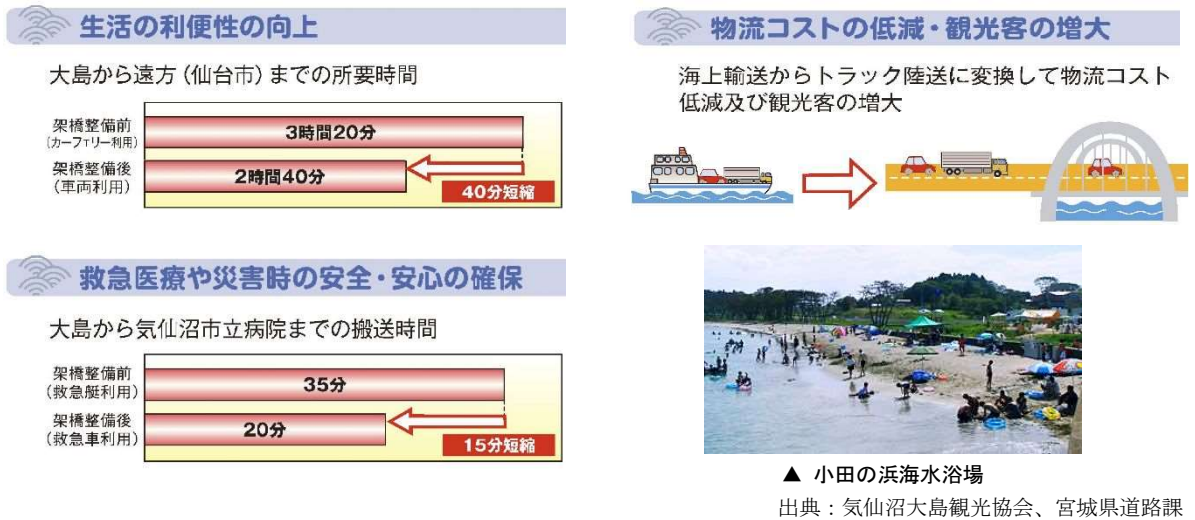


(4) (一) 大島浪板線 (大島架橋事業)

気仙沼湾に位置する大島は、本土との交通手段が船舶のみであり、救急医療などの安全・安心の確保をはじめ、当該圏域の観光振興及び地域間交流を図る観点からも架橋の整備が望まれていました。東日本大震災では、島民が長期間にわたり孤立したことで、大島架橋の必要性が再認識され、復興のシンボル事業として整備を進めてきました。

気仙沼大島大橋の開通により、大島から気仙沼市立病院までの搬送時間が15分短縮、大島から仙台市までの所要時間が40分短縮となるなど、救急医療活動の支援や日常生活の利便性向上に寄与しました。また、令和元(2019)年度の大島の観光客数が60万人を越えて過去最高を記録するなど、地域の活性化を後押ししています。

(一) 大島浪板線 (大島架橋事業) の主な整備効果 (安全・安心の確保、観光振興を支援)



(5) (国) 398号 (石巻バイパスⅡ期 (大瓜工区))

(国) 398号石巻バイパスⅡ期(大瓜工区)の開通により、石巻市街地の混雑区間を経由しない新たな東西交通軸が形成されるとともに、大規模災害時等には緊急輸送道路のリダンダンシーが確保されるなど、石巻圏域の広域連携の強化や地域の安心安全の向上に寄与しています。

女川・牡鹿方面と三陸沿岸道路等へのアクセス時間が短縮されたほか、企業立地や観光資源へのアクセス向上、救急医療支援に対する効果が期待されます。

(国) 398号石巻バイパスⅡ期 (大瓜工区) の主な整備効果 (アクセス時間短縮)





## 2-4 道づくりの変遷

道づくりの変遷について、下記のとおり整理しました。

視点	道づくりの変遷
過去の成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路ネットワークが構築され企業進出が相次ぐなど、“富県躍進”を後押し</li> <li>・これまでに、高規格幹線道路を基軸として、国県道、市町村道、街路等による一体的なネットワークの形成を推進</li> <li>・平成22（2010）年には都市圏環状ネットワーク「ぐるっ都・仙台」が完成、仙台塩釜港、仙台空港等の物流拠点と産業拠点が高速道路で結ばれる</li> </ul>
復旧・復興	<ul style="list-style-type: none"> <li>○復旧・復興事業は概ね完成、防災道路ネットワークの構築を推進</li> <li>・東日本大震災の経験から、災害時にも有効に機能する道路ネットワークの重要性を再認識</li> <li>・防災道路ネットワークとして、沿岸縦軸の整備・強化、東西交通軸の整備、県際・郡界道路の整備、離半島部の災害に強い道路整備を推進</li> </ul>
復興まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「多重防御」の機能を有する道路整備など、復興まちづくりを支援</li> <li>・復興まちづくりを支援するため、多重防御の機能を有する道路や、防災集団移転間等を結ぶ道路の整備を推進</li> <li>・市街地間の交通円滑化を図ることで、復興まちづくり計画との相乗効果により、地域活性化に寄与</li> </ul>
道路施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○既存施設に加え、震災後に整備された道路施設の計画的な維持管理が必要</li> <li>・「第3次橋梁長寿命化計画」に基づく橋梁補修や、緊急輸送道路上の橋の橋梁耐震化の実施など、道路ストックマネジメントを推進</li> <li>・既存施設に加え、震災以降に新たに整備された道路施設も含め、計画的・効率的な維持管理が必要</li> </ul>
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○復興を契機に道路網が充実、経済・観光面等で大きな効果</li> <li>・三陸沿岸道路や常磐自動車道など、高規格幹線道路の整備が大きく前進、東北自動車道とのダブルネットワークが形成</li> <li>・企業立地拡大や観光活性化、物流効率化など、様々な整備効果が現れており、東日本大震災からの復興を後押し</li> </ul>