

第3章 宮城県を取り巻く現状と課題

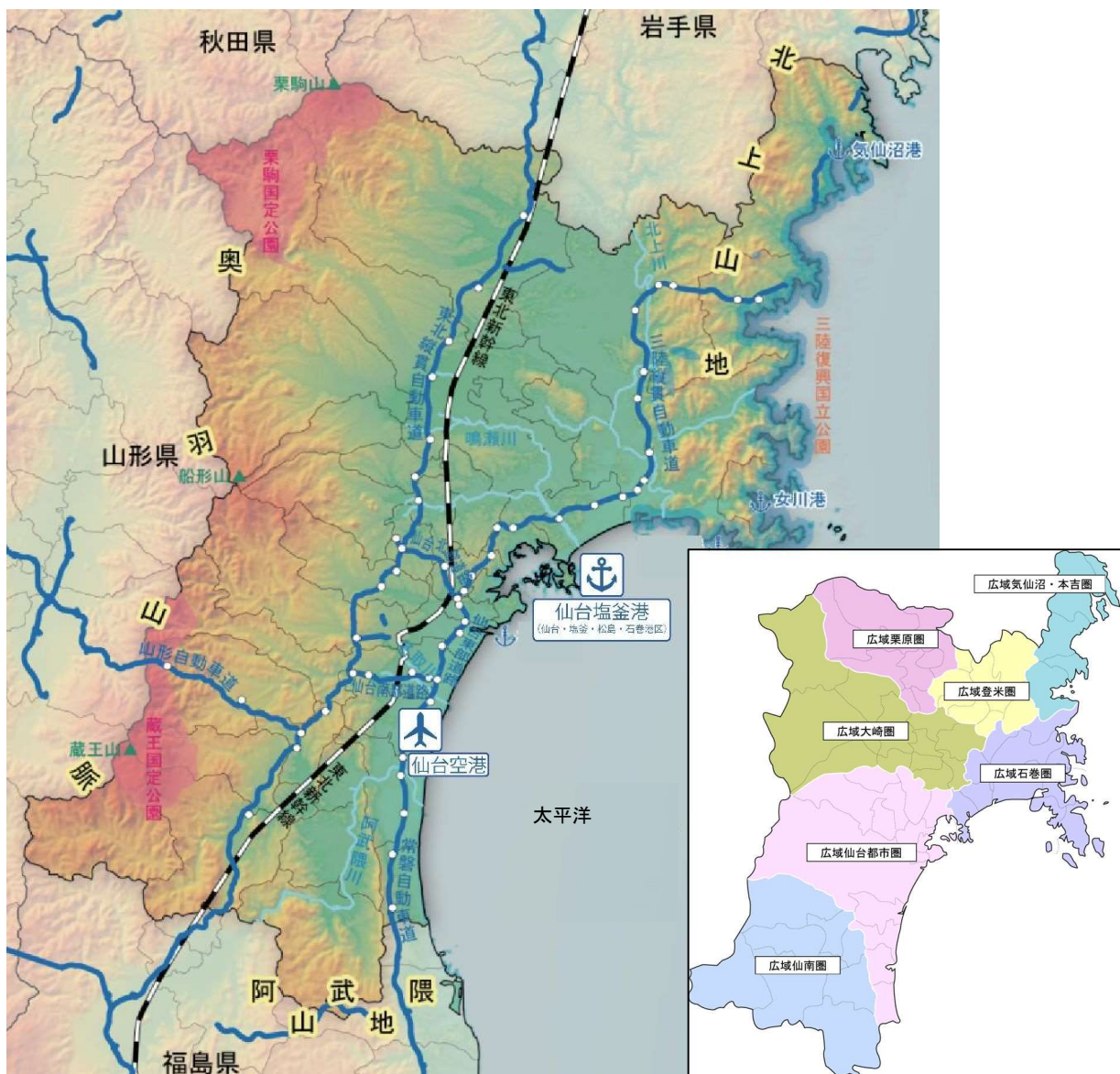
3-1 地域の現状

(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。

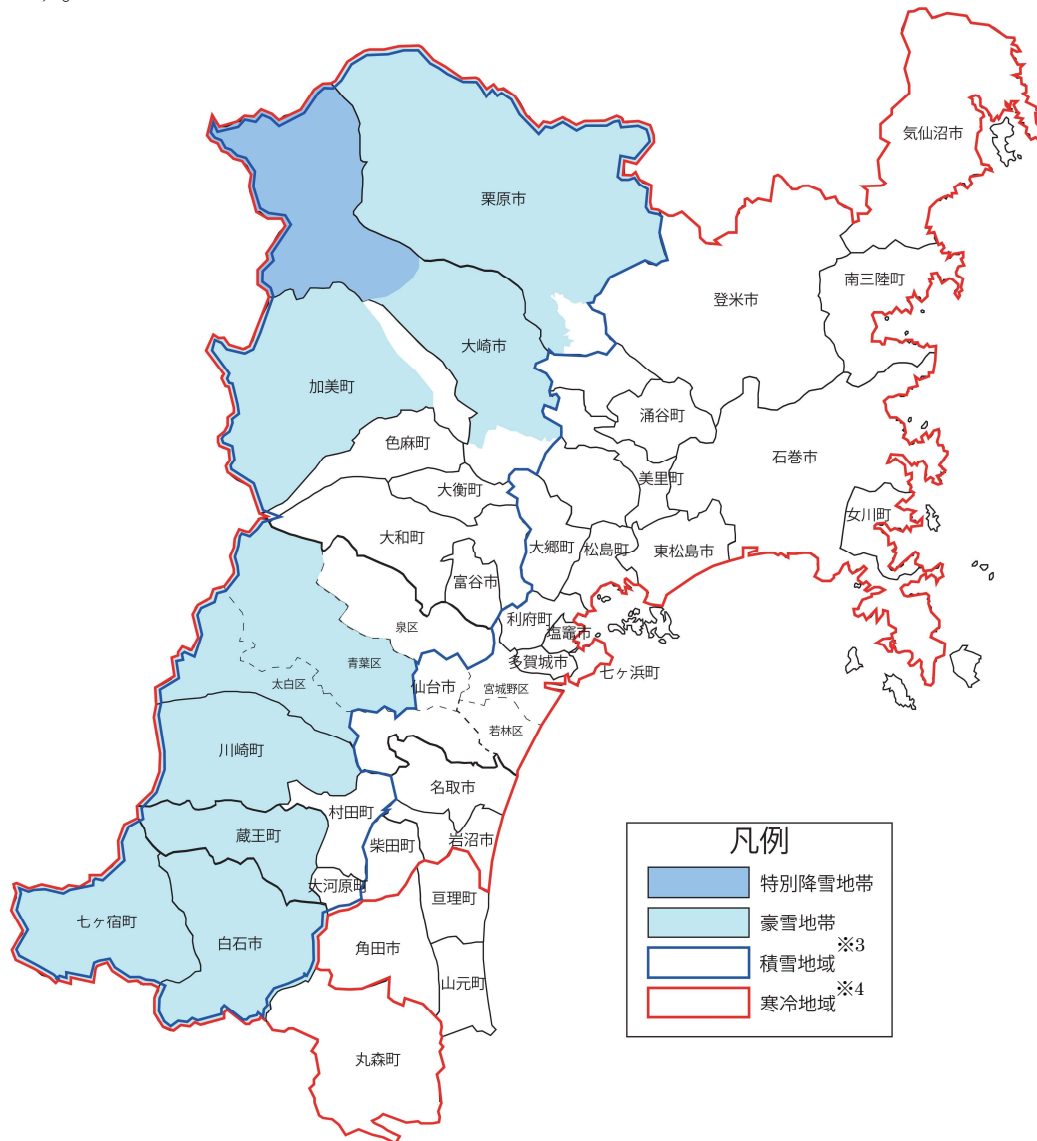


出典：国土地理院デジタル標高地形図、宮城県広報課

▲ 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"> ・ 仙台市（合併前の宮城町、秋保町のみ） ・ 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） ・ 白石市 ・ 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） ・ 蔵王町 ・ 七ヶ宿町 ・ 川崎町 ・ 加美町（合併前の小野田町、宮崎町のみ） 	特別豪雪地帯：1市 豪雪地帯：8市町（4市・4町）

▲ 本県の豪雪地帯

出典：国土数値情報（H28）

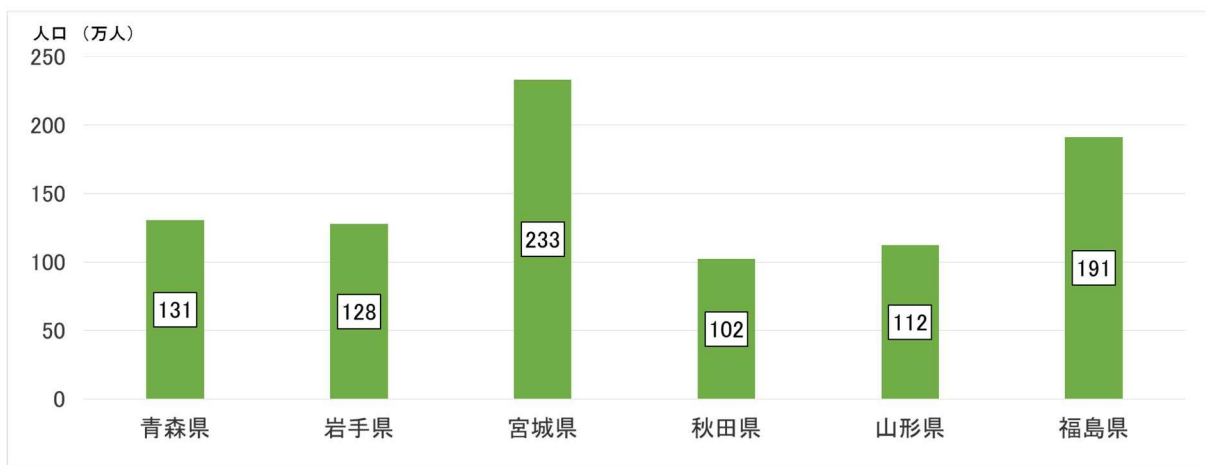
※3 積雪地域 2月の積雪の深さの最大値の累年平均が50cm以上の地域

※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

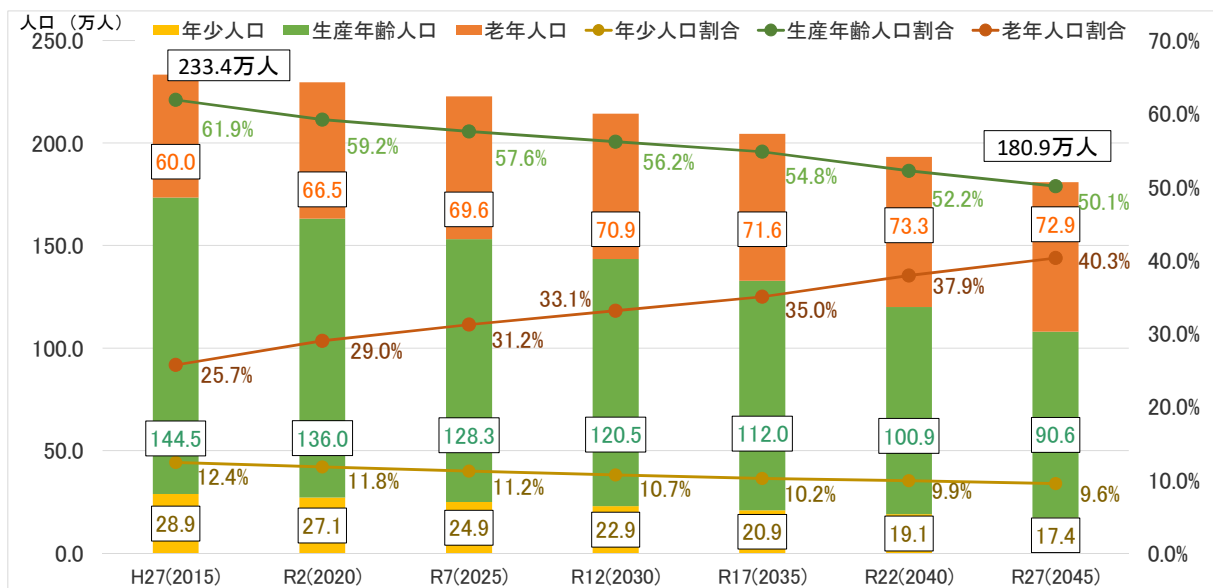
本県の総人口は平成 27 (2015) 年時点で約 233 万人 (全国 14 位、東北の都道府県内で最大) となっています。人口の推移としては、総人口は平成 15 (2003) 年の 237 万人をピークに減少傾向となっており、特に、沿岸部の人口減少が進んでいます。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 27 (2045) 年には約 181 万人 (平成 27 (2015) 年から約 23%減少) まで減少する予測となっています。

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 27 (2045) 年の高齢化率は約 40%に達すると見込まれています。



出典：国勢調査 (H27)

▲ 東北地方の都道府県人口



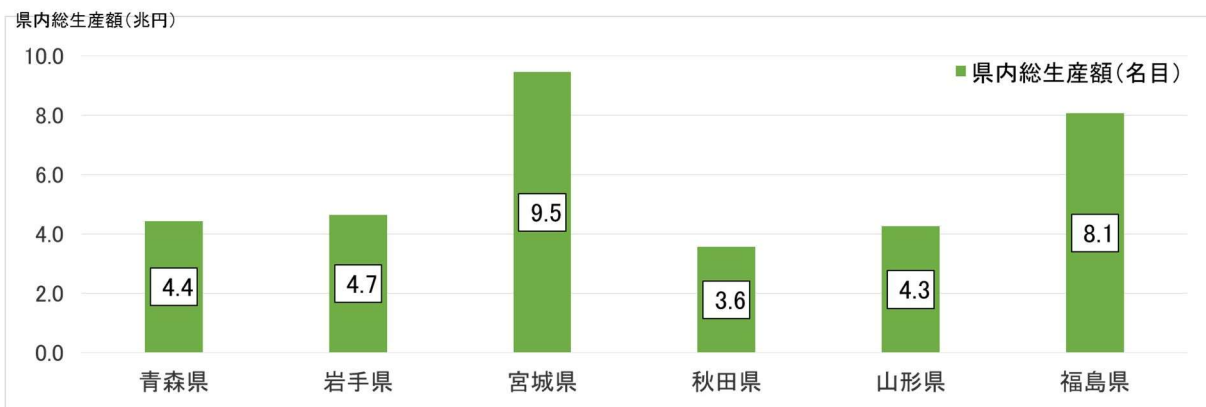
出典：「日本の地域別将来推計人口 (平成 30 年 3 月推計)」国立社会保障・人口問題研究所

▲ 本県の将来人口の推移

(3) 経済

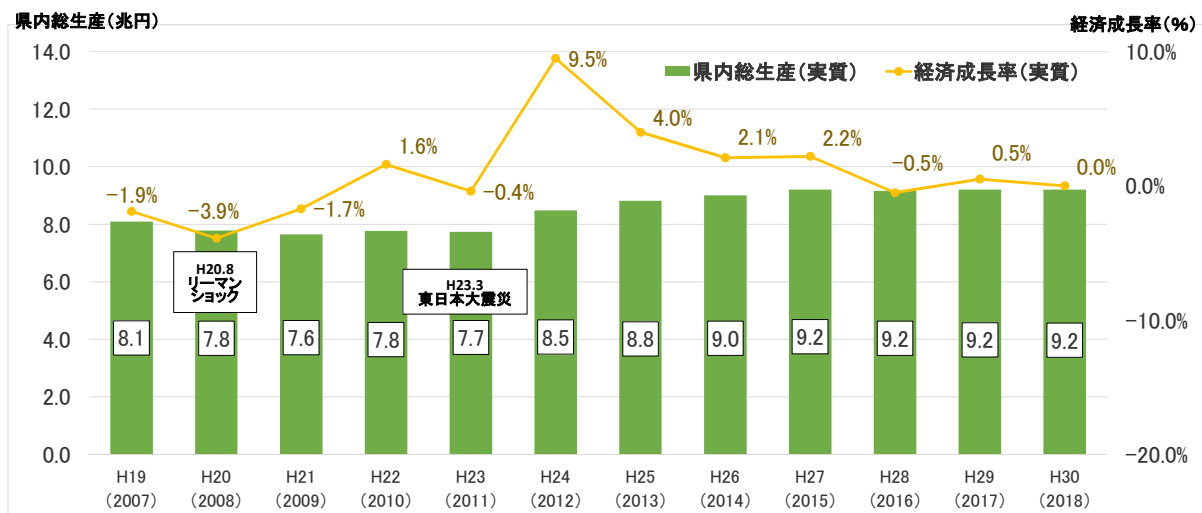
本県の県内総生産額（名目）^{※5}は、平成30（2018）年度時点で約9.5兆円（全国14位、東北の都道府県内で最大）となっています。県内総生産額（実質）の推移を見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響により平成23（2011）年度には約7.7兆円まで減少しましたが、復興とともに徐々に回復し、平成30（2018）年度には約9.2兆円となっています。平成30年度の県内総生産額は、名実・実質ともに過去最高を記録しています。

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。



出典：内閣府県民経済計算（H29）

▲ 東北地方の県内総生産額（名目）



出典：宮城県県民経済計算（H30は速報）

▲ 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。

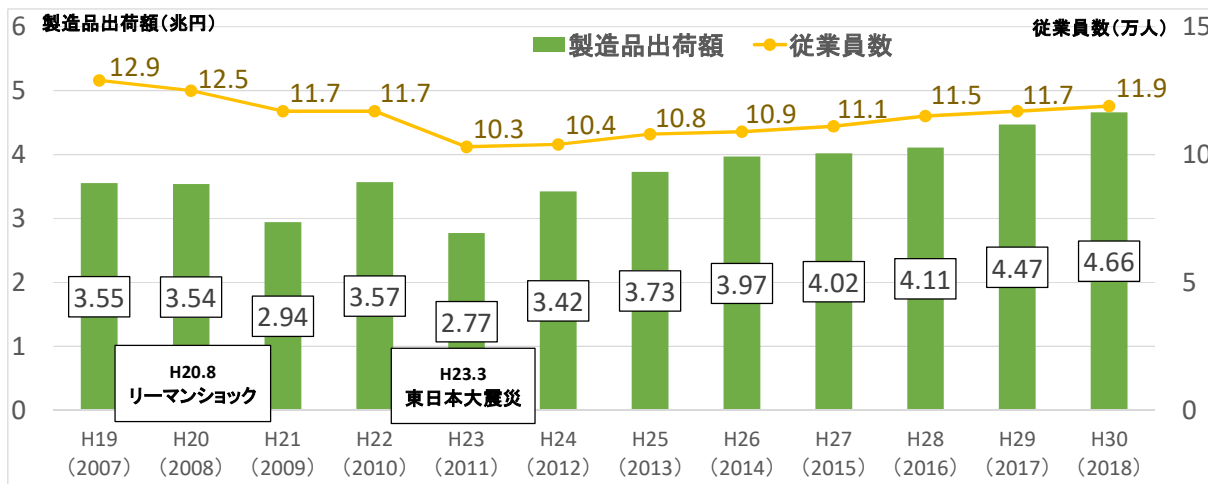
※6 経済成長率 県内総生産の対前年度増加率のこと。（当年の県内総生産額）／（前年の県内総生産額）で算出される。

（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、平成30年(2018)時点で約4.7兆円(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、平成30年(2018)まで製造品出荷額・従業員数ともに7年連続で増加しています。

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 (H30)

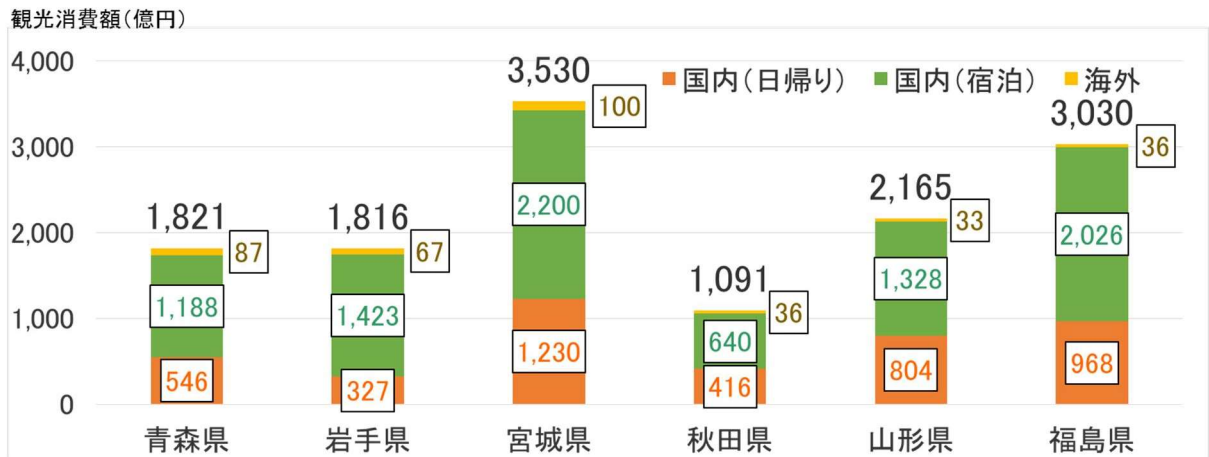


▲ 平成22(2010)年度以降に立地・進出の自動車関連企業(増設含む)

(5) 観光

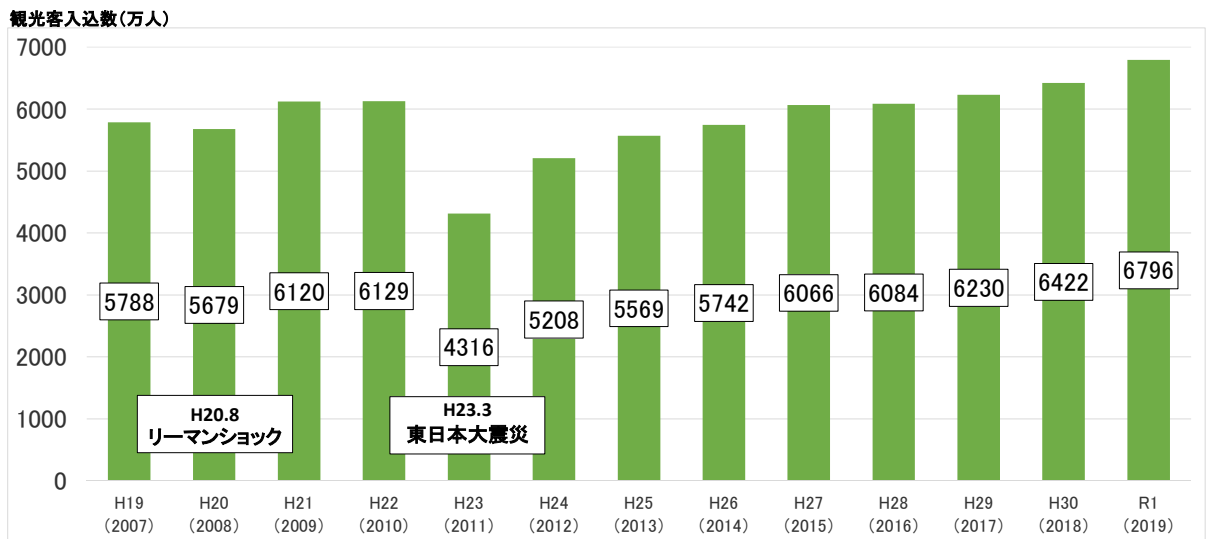
本県の観光消費額は平成30(2018)年度時点で約3,500億円(全国14位、東北の都道府県内で最大)となっており、日本三景の一つ松島をはじめとする魅力的な観光地が多数存在しています。

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6,800万人と過去最大の値となりました。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するなど影響が出ています。



出典：観光客入込統計(H30)

▲ 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)

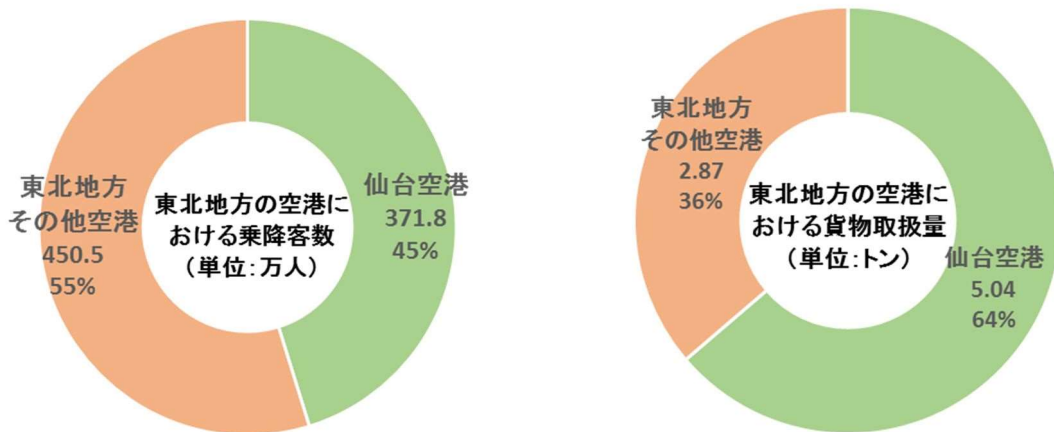
▲ 本県の観光客入込数の推移

(6) 交通拠点

1) 仙台空港

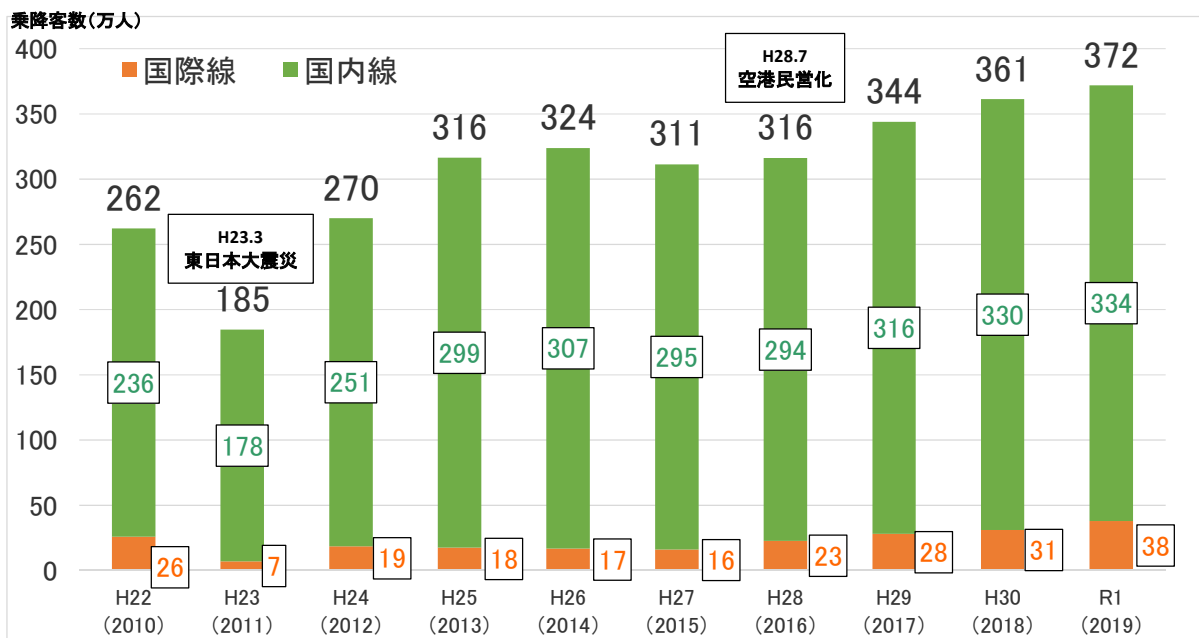
東北唯一の国管理空港となる仙台空港は、東北地方の空港における乗降客数の約45%、貨物取扱量の約64%を占めており、東北地方の拠点空港としての機能を有しています。

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ています。



出典：空港管理状況調査 (R1)

▲ 東北地方の空港における仙台空港のシェア



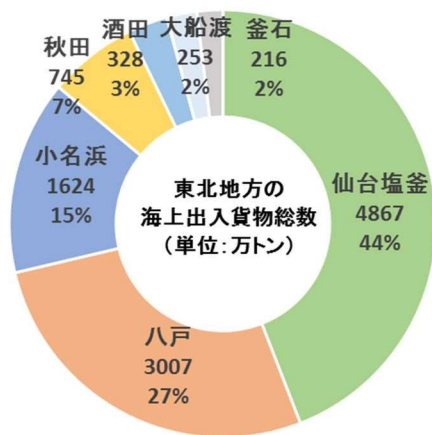
出典：暦年・年度別空港管理状況調査 (H22～R1)

▲ 仙台空港における国内線・国際線の乗降客数の推移

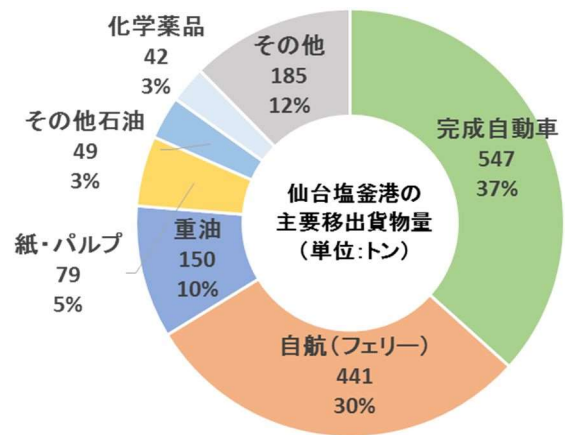
2) 仙台塩釜港

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44%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37%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、平成30(2018)年には約4867万トンとなっています。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、海上輸送が減少するなど影響が出ています。



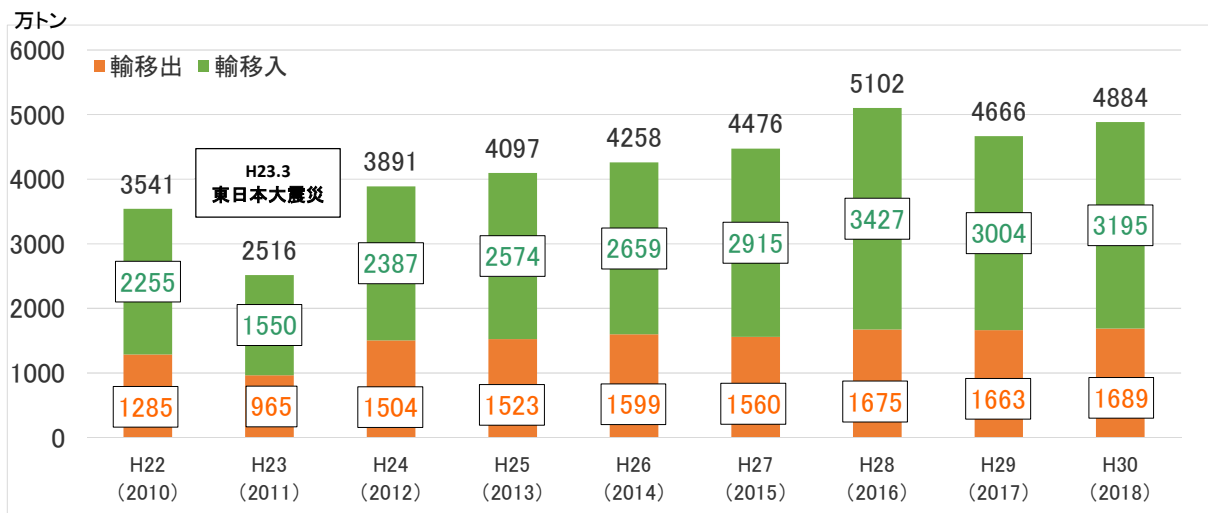
出典：国土交通省 港湾調査 (H30)



出典：宮城県 港湾統計 (H30)

▲ 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 (H30)

▲ 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。

● 地震の概要

【発生日時】 平成23年3月11日(金)14時46分
 【発生場所】 三陸沖(牡鹿半島の東約130km)
 【最大震度】 震度7(M9.0)
 【津波遡上高】 南三陸町志津川 20.2m
 南三陸町歌津 26.1m
 女川町 34.7m

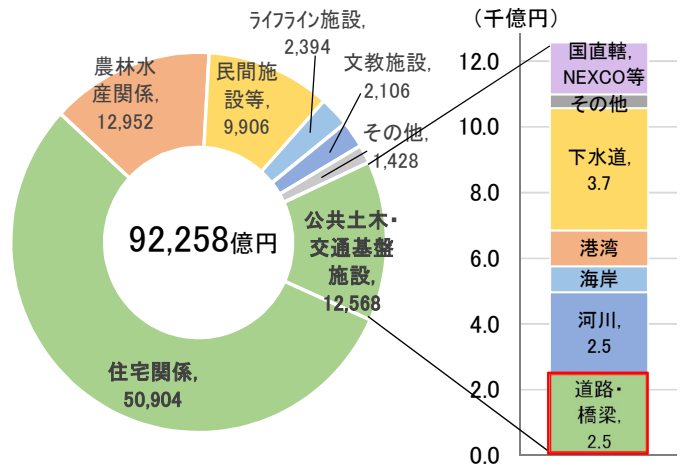
● 被害の状況等

【人的被害】
 死者(関連死含む) 10,567人 重傷 502人
 行方不明者 1,218人 軽傷 3,615人

【住家・非住家被害(継続調査中)】
 全壊 83,005棟 半壊 155,130棟
 一部破損 224,202棟
 床下浸水 7,796棟 非住家被害 26,796棟

出典：復興の進捗状況(令和2年11月11日版)

▲ 東日本大震災の概要



出典：災害に強いまちづくり宮城モデルの構築

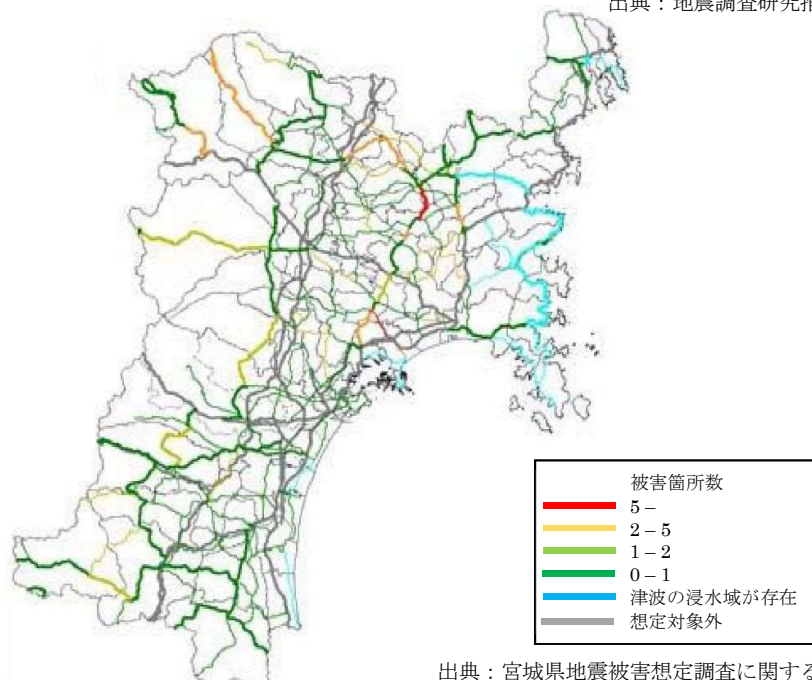
▲ 東日本大震災の被害額

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が繰り返し発生	ほぼ0%~0.4%	60~70%程度	90%程度もしくはそれ以上

出典：地震調査研究推進本部



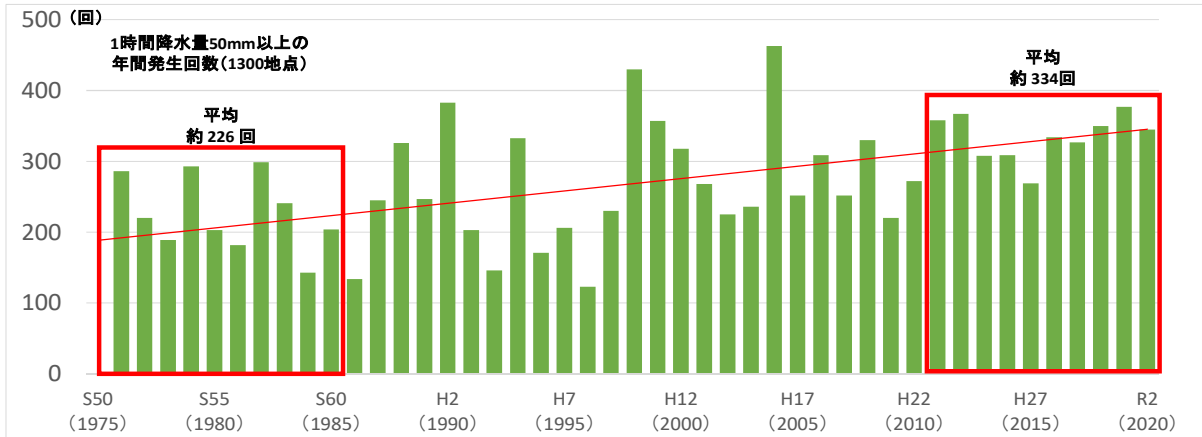
出典：宮城県地震被害想定調査に関する報告書

▲ 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

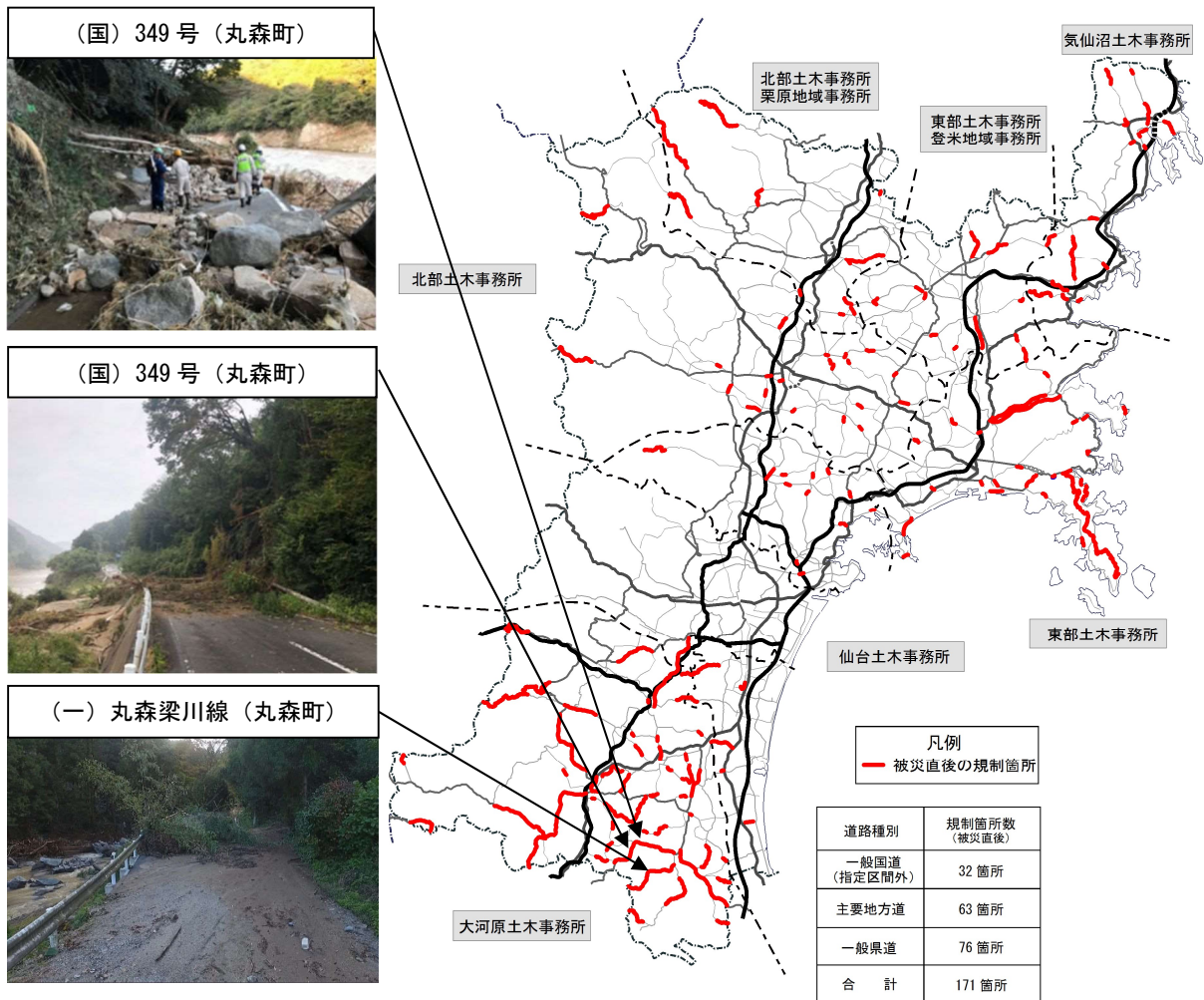
近年、短時間強雨の発生回数が全国的に増加傾向にあり、気象庁の統計期間の最初の10年間（昭和51（1976）年～昭和60（1985）年）と比較して、近年の10年間（平成23（2011）年～令和2（2020）年）の短時間強雨の平均発生回数は約1.5倍に増加しています。

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）

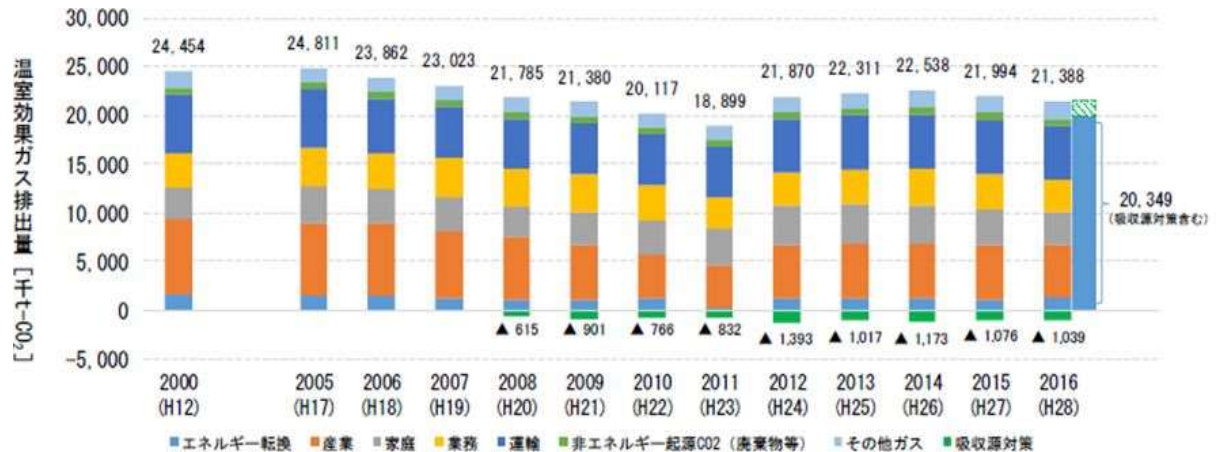


▲ 令和元年東日本台風の通行規制箇所

(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CO₂排出量は平成23(2011)年以降、年々増加傾向となっています。

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。



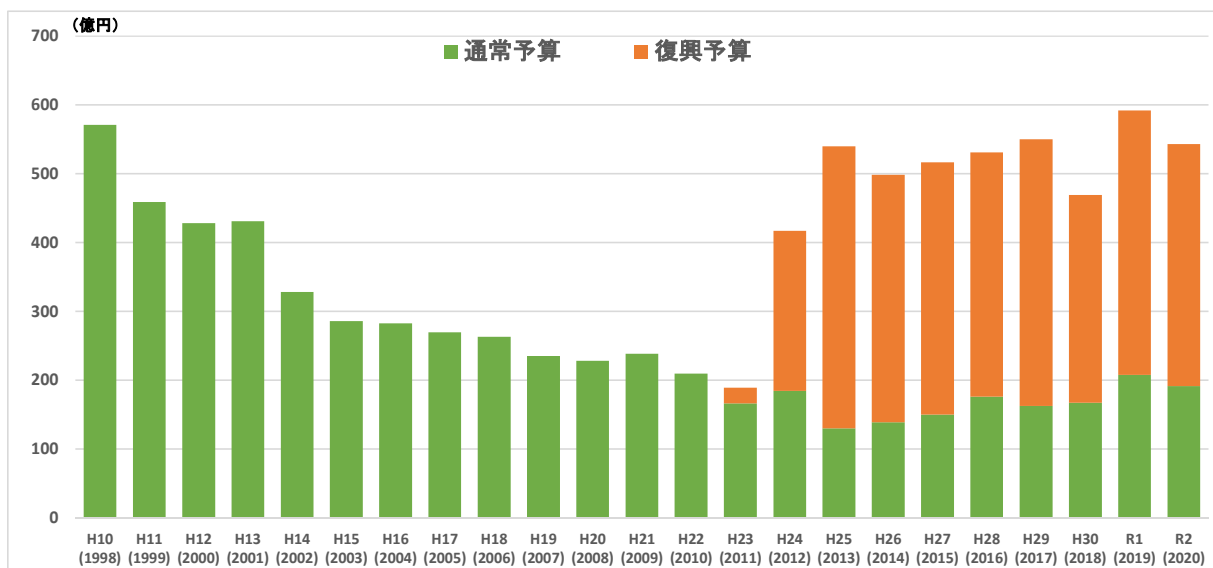
出典：宮城県環境政策課（令和2年度時点）

▲ 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。



※最終予算 (R2 は当初予算)

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	○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 ・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
地勢	○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 ・県内は7圏域（仙南・仙台・大崎・栗原・石巻・登米・気仙沼）に分類 ・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
人口	○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 ・人口は約233万人で東北地方の都道府県で最大の人口 ・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
経済	○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 ・県内総生産は約9.5兆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 ・経済成長率も同様に震災以降はプラス成長を維持
工業	○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 ・製造品出荷額、従業員数ともに震災以降は増加傾向 ・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
観光	○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 ・観光消費額は約3,500億円で、東北地方の都道府県で最大の額 ・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
交通拠点	○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 ・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 ・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
災害	○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 ・東日本大震災により、沿岸部を中心に甚大な被害 ・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 ・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
環境	○世界的な地球温暖化の進行、宮城でも温室効果ガスの排出量が増加傾向 ・震災以降、県内のCO ₂ 排出量は増加傾向であり、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
財政	○人口減少による厳しい財政状況 ・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 ・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

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67%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。



▲ 本県の高規格道路網の整備状況

▼ 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 (km)	開通延長 (km)	開通率 (%)
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 (km)	開通延長 (km)	開通率 (%)
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

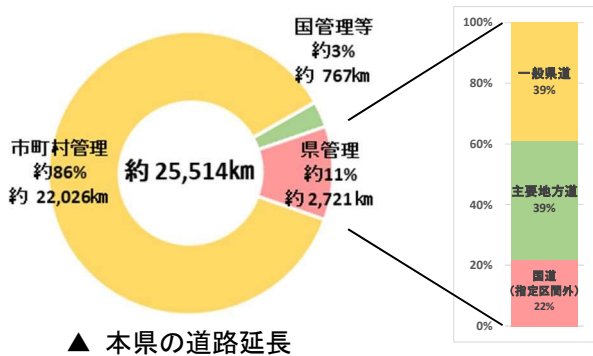
出典：宮城県道路課

(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、平成 31 (2019) 年 3 月 31 日時点で約 25,514km であり、そのうち本県が管理する道路の延長は約 2,721 km 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、平成 31 (2019) 年 3 月 31 日時点で約 82% 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 90% であるのに対し、一般県道は約 72% 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
平成 31 年 3 月 31 日時点

道路種別	実延長 (km)	改良延長※ (km)	改良率 (%)
国道 (指定区間外)	608.2	549.0	90.3
主要地方道	1064.6	925.5	86.9
一般県道	1048.6	752.7	71.8
県道計	2113.3	1678.2	79.4
合計	2721.4	2227.2	81.8

※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)

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 (km)	整備済延長 (km)	整備率 (%)
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

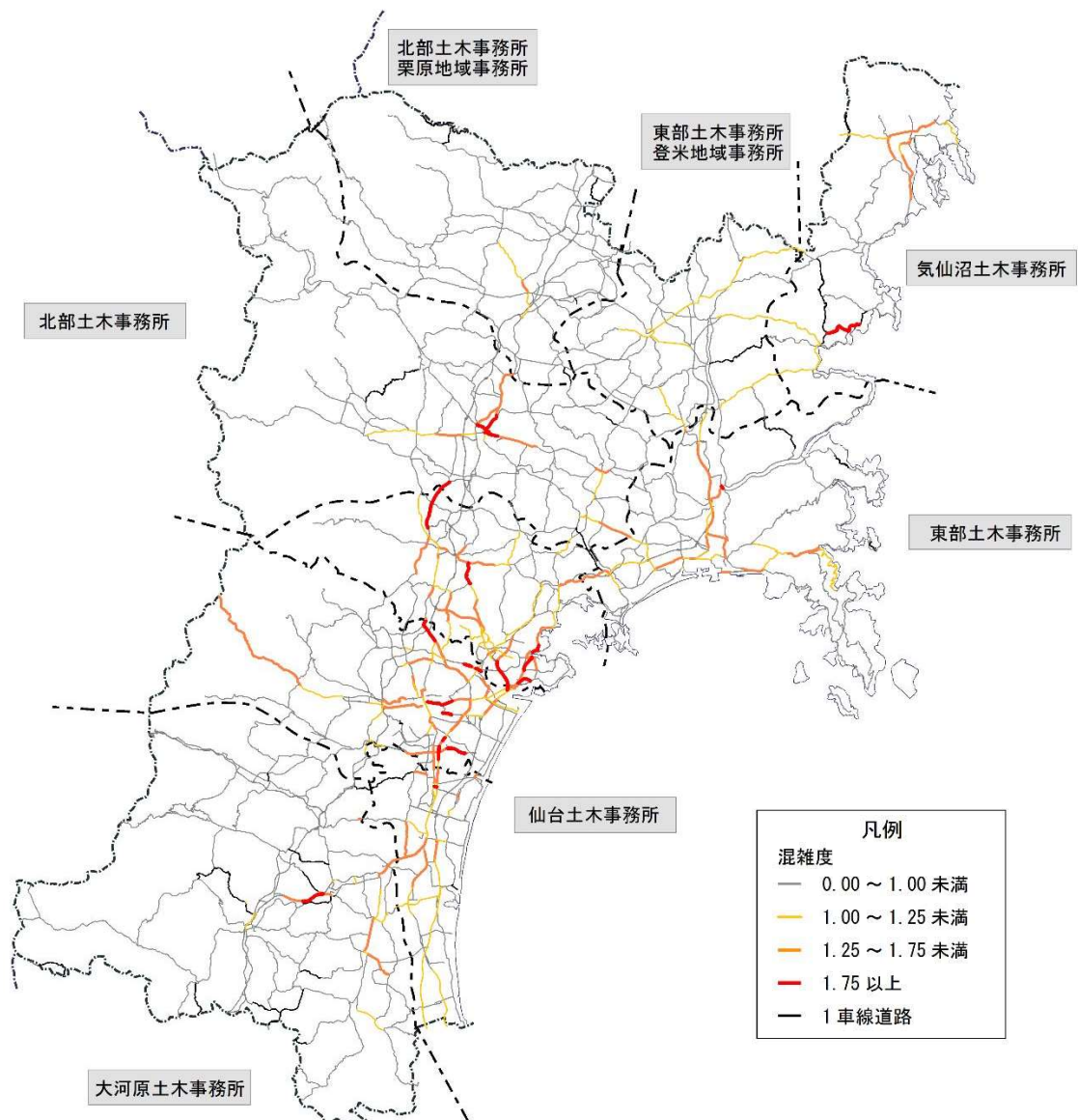
出典：国土交通省都市計画現況調査

(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：平成 27 年道路交通センサス

▲ 本県の各路線における混雑度

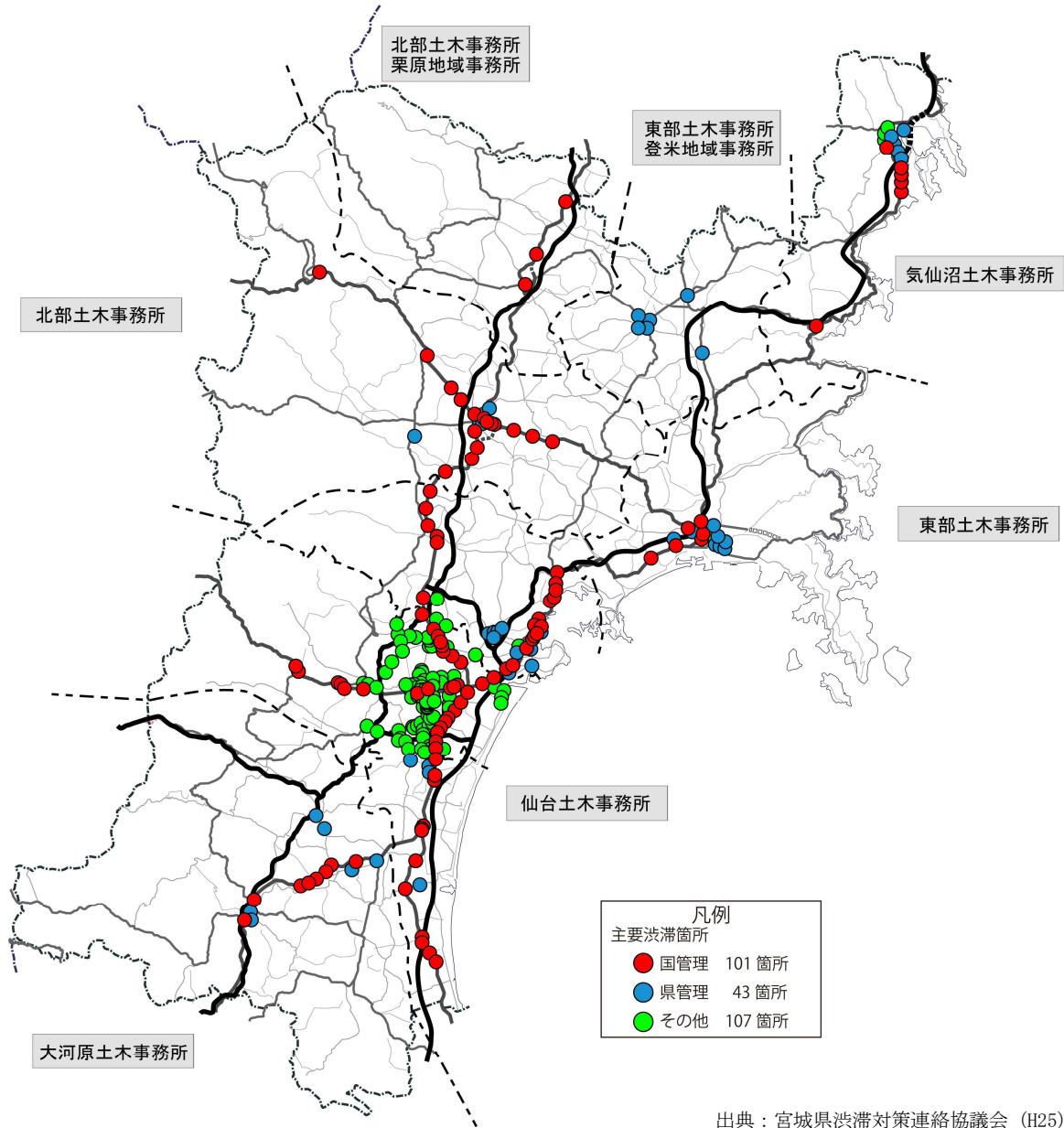
※7 混雑度 道路の混雑状況を表す指標で、交通量と交通容量により算出される。混雑度が高いほど混雑の程度が高いことを示す。

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2（2020）年7月時点において、23箇所が解除され、残りは228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）

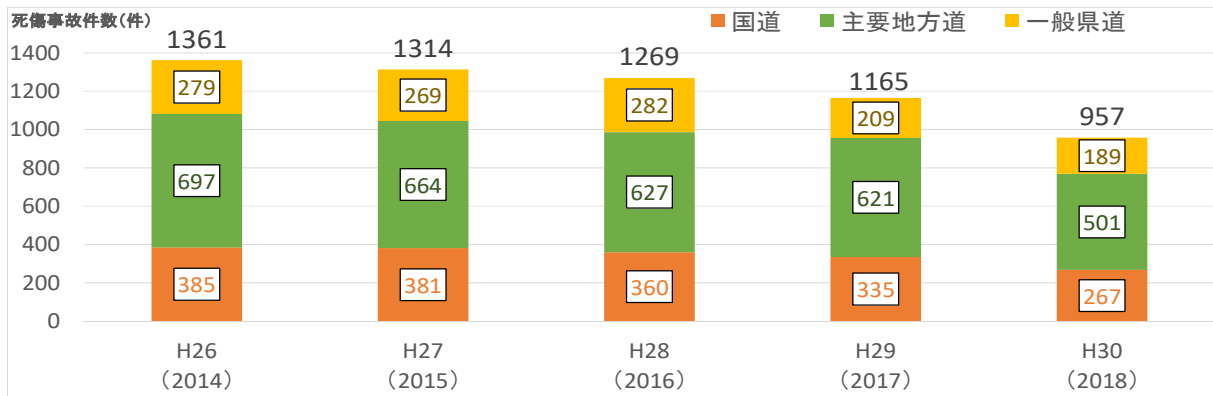
※8 主要渋滞箇所 交通データから渋滞が多発する箇所・特定日に混雑する箇所を抽出し、パブリックコメント、民間事業者、道路管理者の意見から特定。

出典：宮城県渋滞対策連絡協議会

(4) 交通安全状況

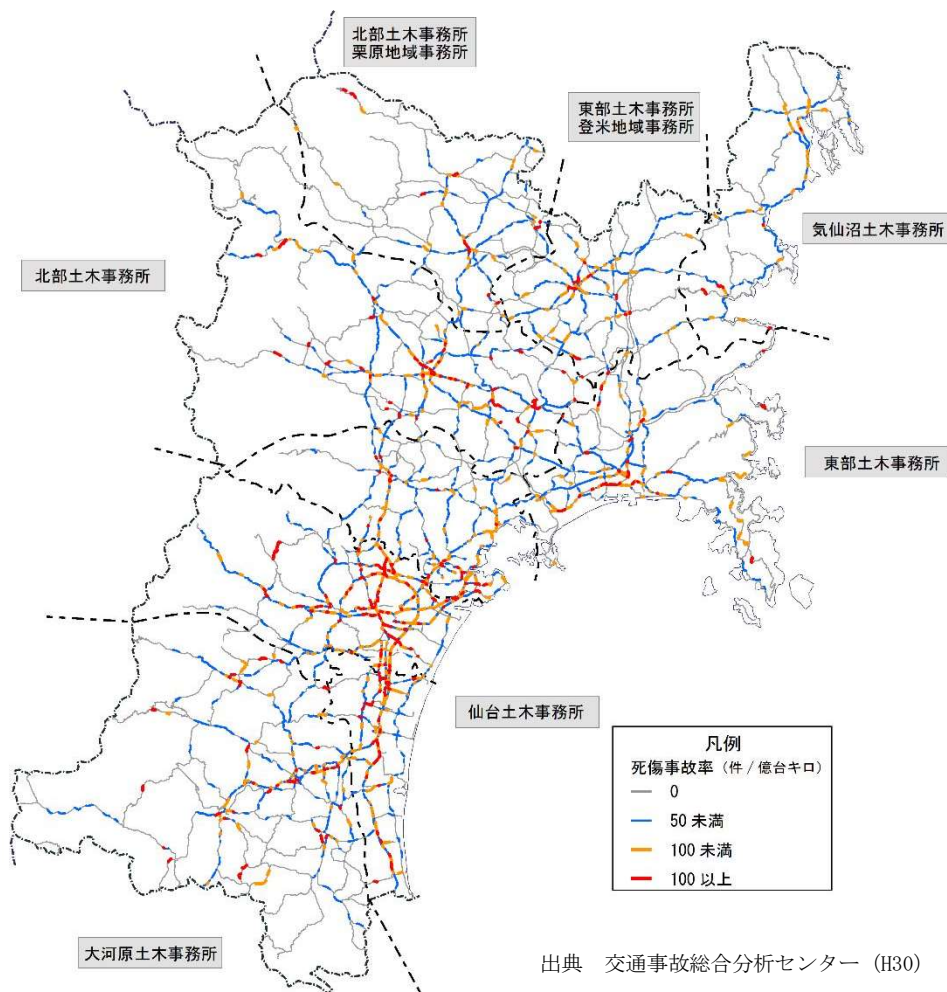
1) 交通事故

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、平成30（2018）年には957件の事故が発生しており、それらの半数以上が主要地方道で発生しています。また、各路線の死傷事故率^{※9}を見ると、仙台市周辺をはじめとした市街部において、死傷事故率が高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

出典：宮城県道路課



出典 交通事故総合分析センター（H30）

▲ 本県の各路線における死傷事故率

※9 死傷事故率 一定期間に発生した死傷事故数を、区間を利用する発生走行台キロにより基準化したもの。
 (区間の年間死傷事故件数 / (区間距離 × 区間の年間交通量)) で算出される。

出典：「道路交通技術必携 2013」(一)交通工学研究会

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、平成31(2019)年4月1日時点で約1,414kmであり、道路延長の約52%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913kmで、歩道設置率は約65%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

平成31年4月1日時点

道路種別	通学路 延長 (km)	歩道整備 済延長 (km)	通学路歩道 設置率 (%)
一般国道	298.1	202.7	68.0
主要地方道	573.7	396.8	69.2
一般県道	541.8	313.1	57.8
合計	1413.6	912.6	64.6

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957箇所あり、そのうち360箇所対策が完了しています。要対策箇所は、令和2(2020)年度末時点で597箇所残っており、特に、落石・崩壊の要対策箇所が406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)

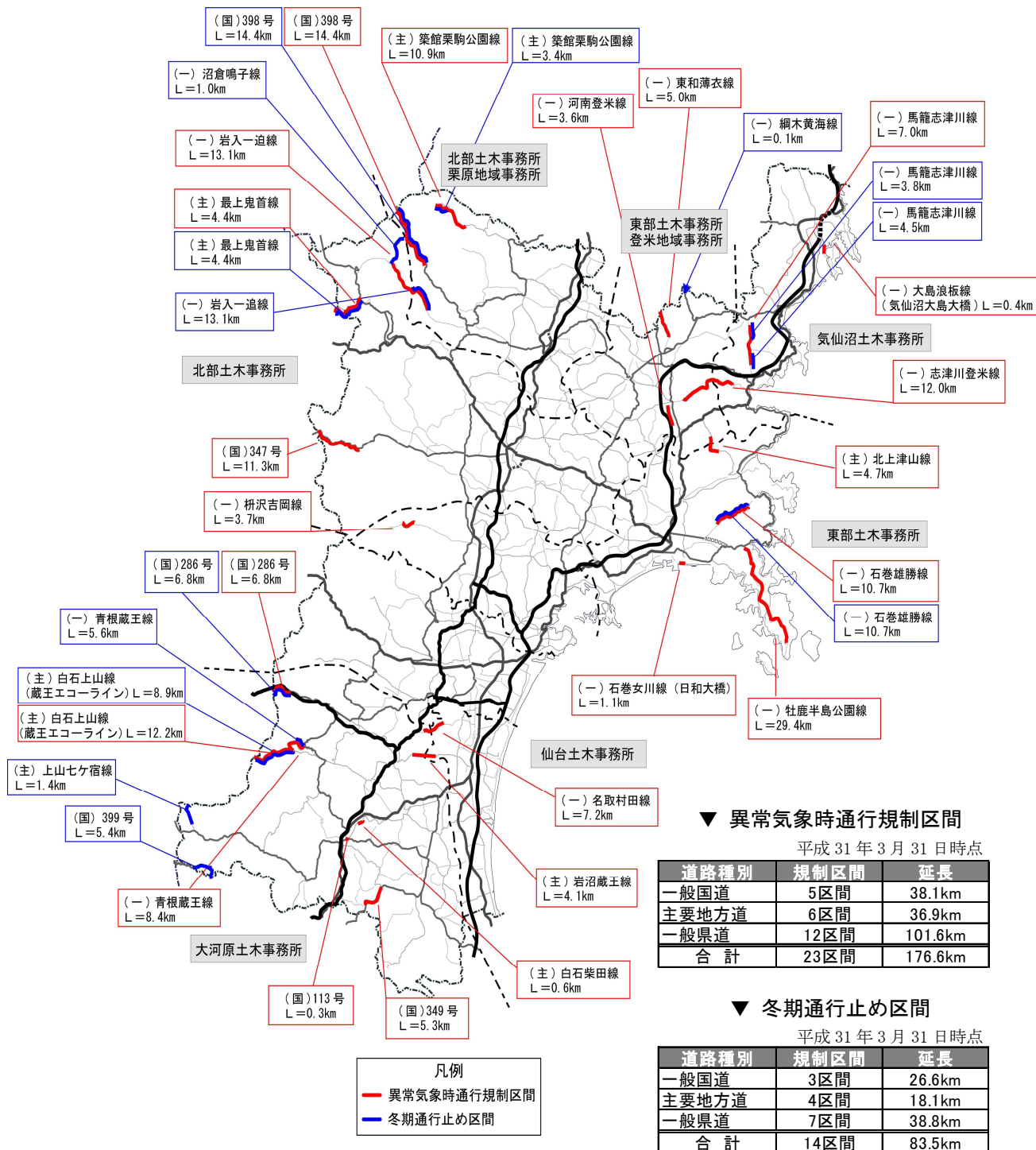
点検対策項目	箇所数	対策完了	要対策
落石・崩壊	708	302	406
盛土	98	27	71
土石流	42	4	38
地吹雪	6	1	5
擁壁	31	8	23
岩盤崩壊	31	11	20
橋梁基礎の洗掘	24	3	21
雪崩	15	2	13
地すべり	2	2	0
合計	957	360	597

出典：防災点検箇所カルテ (R2)

2) 異常気象時通行規制区間・冬期通行止め区間

本県が管理する国道・県道において、大雨や台風などの異常気象時に通行規制を行う区間は、平成31(2019)年3月31日時点で計23区間、約177kmあります。通行規制区間は、一般県道が約6割を占めており、山間部に広く存在しています。

また、積雪による冬期通行止め区間は、平成31(2019)年3月31日時点で計14区間、約84kmであり、積雪が多い県境部に多数存在しています。



出典：宮城県道路課

▲ 県管理道路の異常気象時通行規制区間・冬期通行止め区間

(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84橋で耐震化を推進しています。

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297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2（2020）年度末時点で約72%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3年3月31日時点

	要対策	対策済	対策不要	計
橋梁数	82	62	153	297
耐震化率	28%	72% (対策済:21%) (対策不要:51%)		100%

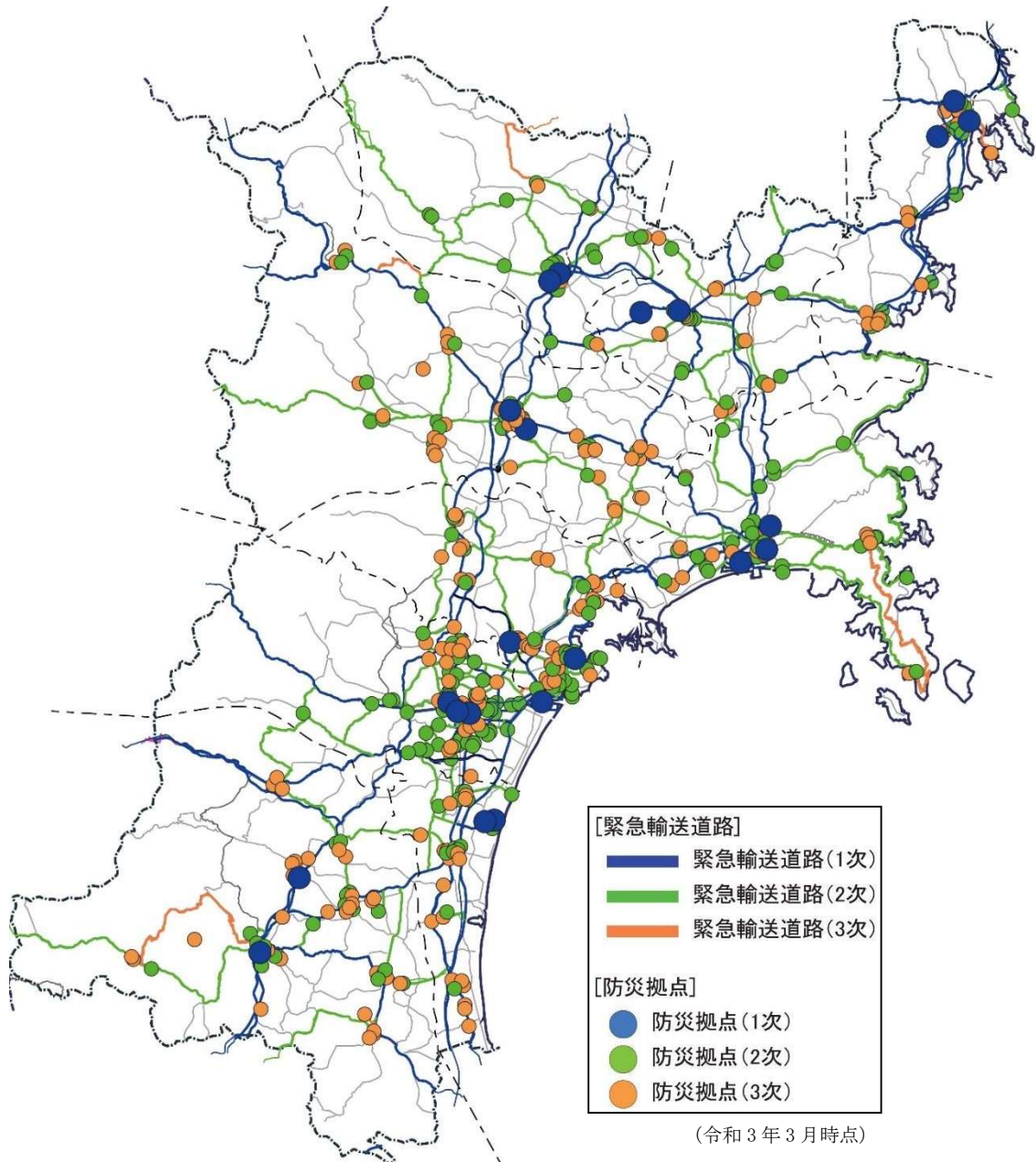
※対策不要は、国が要求する耐震性能を満足、又は単径間橋梁

出典：宮城県道路課

(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2（2020）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	1,131.5	240.3
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、リゾート、災害医療拠点等）を連絡する道路	977.4	767.3
第3次緊急輸送道路ネットワーク	その他の道路	144.2	105.9



▲ 本県の緊急輸送道路

(7) 道路管理状況

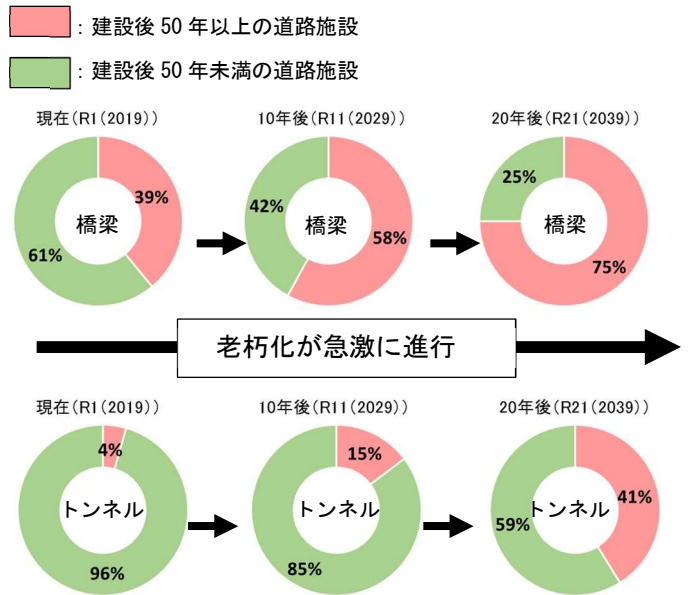
本県が管理する道路施設は、震災の復旧・復興が進むにつれ徐々に増加しており、平成31(2019)年3月31日時点で橋梁は1,789橋、トンネル68箇所などとなっています。

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、橋梁については平成31(2019)年3月31日時点において、約39%の橋梁が建設後50年を経過しており、20年後には75%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。

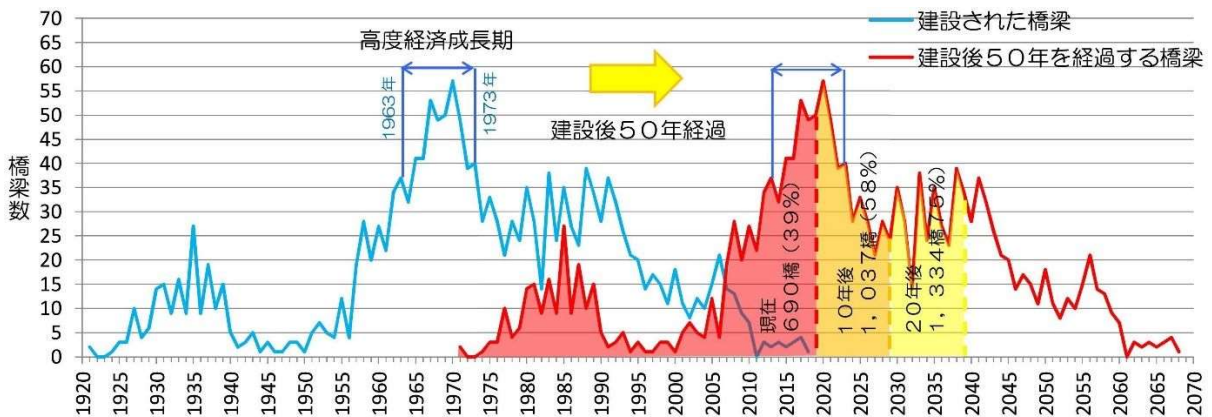
▼ 県管理道路施設

平成31年3月31日時点

主要な施設	管理数	備考
道路延長	2,721km	国道608km, 県道2,113km
橋梁	1,789橋	うち15m以上, 758橋
トンネル	68箇所	国道41箇所, 県道27箇所
シート・シェルター	19箇所	ロックシート 5箇所, スノースシート・シェルター 14箇所
舗装	2,715万㎡	
附属物	11,509基	案内標識・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3次橋梁長寿命化計画

▲ 建設後50年を経過する橋梁数

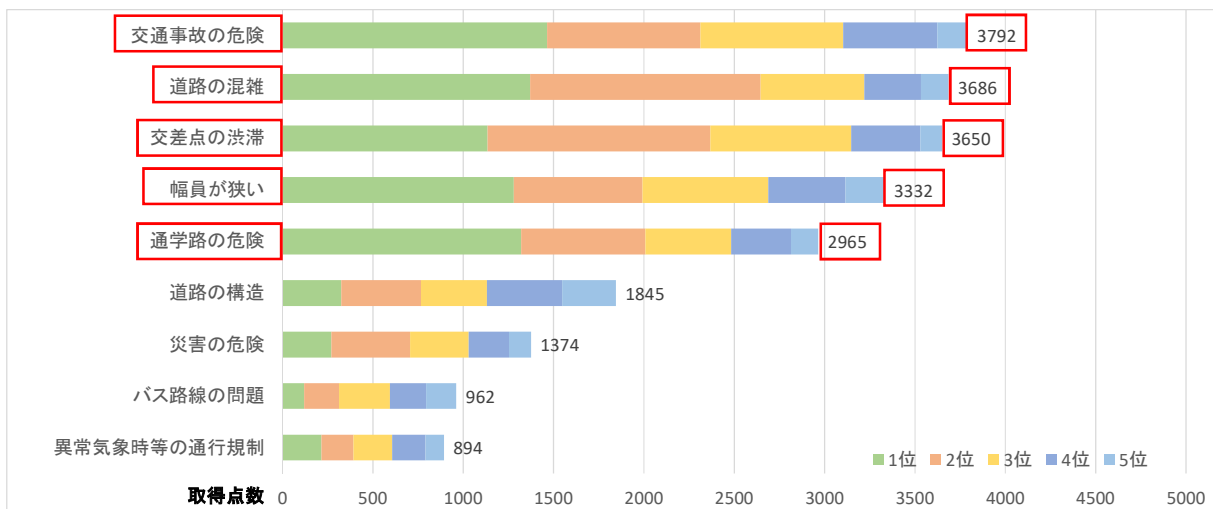
(8) 道路に対する県民のニーズ

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。

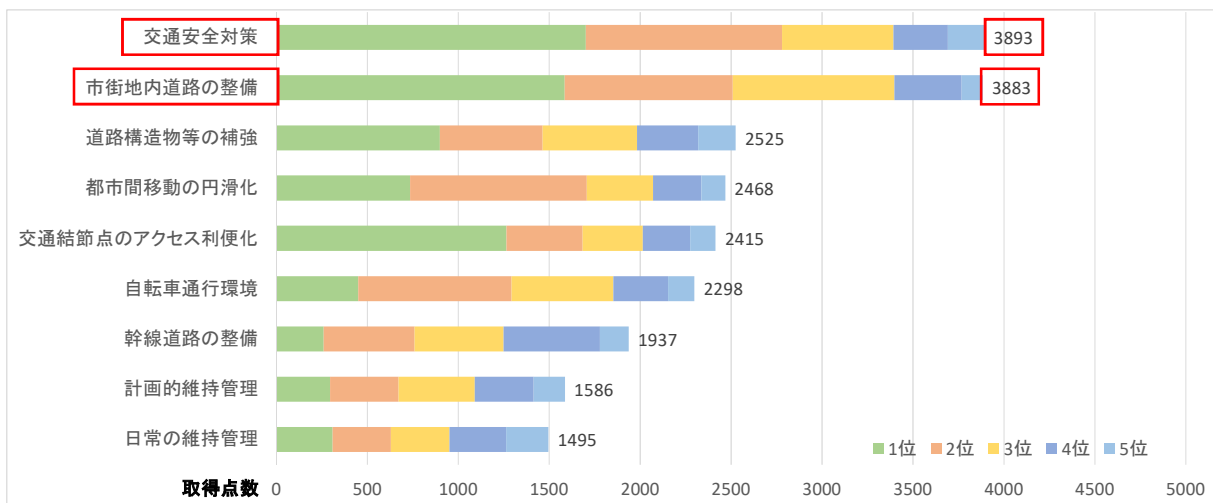
【調査概要】

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"> ・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 ・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 ・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 ・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
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"> ・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%） ・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
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"> ・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
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"> ・仙台市周辺の市街部で混雑度が高い路線が多く存在 ・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
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"> ・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 ・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
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"> ・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） ・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
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"> ・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 ・緊急輸送道路上における橋長15m以上の橋梁数は計297橋であり、耐震化率は約72%
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"> ・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（平成31（2019）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39%） ・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
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"> ・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 ・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

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





防災・減災、国土強靱化のための対策

概要	<p style="text-align: center;">防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策 (平成30年12月14日閣議決定)</p> <p style="text-align: center;">重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ、国民経済・生活を支える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</p>	<p style="text-align: center;">防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (令和2年12月11日閣議決定)</p> <p style="text-align: center;">近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る</p>
期間	平成30年度～令和2年度の3年間	令和3年度～令和7年度の5年間
対策内容 (道路関係)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路法面・盛土等に関する緊急対策（法面・盛土対策、道路拡幅等） ○ 道路の排水施設等に関する緊急対策 ○ 道路における越波・津波に関する緊急対策 ○ 道路橋・道の駅等の耐震補強に関する緊急対策 ○ 全国の踏切道に関する緊急対策 ○ 道路における無停電等に関する緊急対策 ○ 大雪時の車両滞留危険箇所に関する緊急対策 ○ 市街地における電柱に関する緊急対策 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策 ○ 道路施設の老朽化対策（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等） ○ 渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策 ○ 道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策 ○ 道路の法面・盛土の土砂災害防止対策 ○ 市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策 ○ ITを活用した道路管理体制の強化対策

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（道路関係）

○ 近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

<p style="text-align: center;">災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築</p> <p>○ 高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進</p> <p>＜達成目標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善（全線又は一部供用） ・5か年で高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間（約880km）の約5割に事業着手 <p>【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】 【暫定2車線区間の4車線化】</p> 	<p style="text-align: center;">道路の老朽化対策</p> <p>○ ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施</p> <p>＜達成目標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手 ・予防保全に移行する達成時期を令和43年度から令和35年度に前倒し（約10年の短縮） <p>【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】</p> 
--	---

<p style="text-align: center;">河川隣接構造物の流失防止対策</p> <p>○ 通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の洗掘・流失対策等を推進</p> <p>【渡河部の橋梁流失】</p> 	<p style="text-align: center;">高架区間等の緊急避難場所としての活用</p> <p>○ 津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を活用し避難施設等の整備を実施</p> <p>【緊急避難施設の整備イメージ】</p> 	<p style="text-align: center;">道路法面・盛土対策</p> <p>○ レーザープロファイラ等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、法面・盛土対策を推進</p> <p>【法面・盛土対策】</p> 	<p style="text-align: center;">無電柱化の推進</p> <p>○ 電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施</p> <p>【台風等による電柱倒壊状況】</p> 	<p style="text-align: center;">ITを活用した道路管理体制の強化</p> <p>○ 遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進</p> <p>【AIによる画像解析技術の活用】</p> 
---	--	---	--	---

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。

「防災道の駅」の認定

「防災道の駅」の方向性(案)

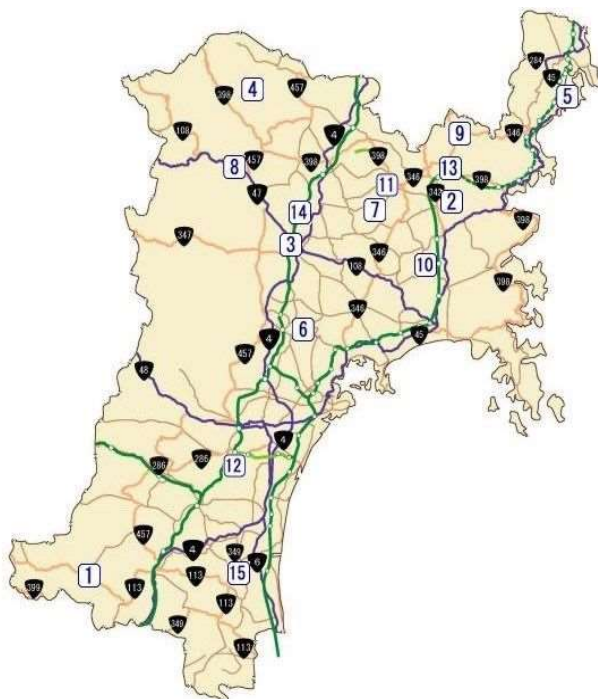
国土交通省

	防災道の駅	(参考) 地域の防災拠点機能をもつ道の駅
1. 他の計画での位置づけ	<p>① 都道府県が策定する広域的な防災計画</p> <p>② 新広域道路交通計画（都道府県毎に策定） （災害時のネットワーク強化と連携）</p>	<p>市町村が策定する地域防災計画</p>
2. 施設の要件	<p><配置></p> <p>① 各都道府県に1～2箇所選定（当面）</p> <p>② 幹線道路へのアクセス性を考慮 ※高速道路I.C.、直轄国道等</p> <p>③ 災害ハザード区域の有無を考慮 ※津波、洪水、火山、土砂災害等</p> <p><仕様></p> <p>① 自衛隊等の救援活動のスペース</p> <p>② 緊急物資等の集積・供給スペース</p> <p>③ 緊急ヘリポート</p> <p>④ 一時避難所としての施設 等</p>	<p><配置></p> <p>・各市町村で地域の実情を踏まえて設定</p> <p><仕様></p> <p>・一時避難所としての施設</p> <p>① ハード：耐震化、無停電設備、防災倉庫・トイレ</p> <p>② ソフト：災害協定、防災訓練、BCP策定</p>
3. 支援	<p>① 「防災道の駅」として大臣認定</p> <p>② 交付金等での重点支援 （個別補助についても検討）</p>	<p>① 「道の駅」の登録要件に努力規定として追記</p> <p>② 重点「道の駅」で他機能とあわせて重点支援</p>

出典：国土交通省

(参考) 本県の「道の駅」

県内の「道の駅」は令和2（2020）年末の時点で合計15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8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。



出典：国土交通省東北地方整備局

▼ 県内の「道の駅」一覧

平成31年3月31日時点

No	駅名	設置者	路線名	道路管理者
1	七ヶ宿	七ヶ宿町	(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)巨理大河原川崎線	県
13	三滝堂	登米市	(国)45号	国
14	おおさき	大崎市	(国)108号	国
15	かくだ	角田市	(一)角田山下線	県



▲ 大型モニター

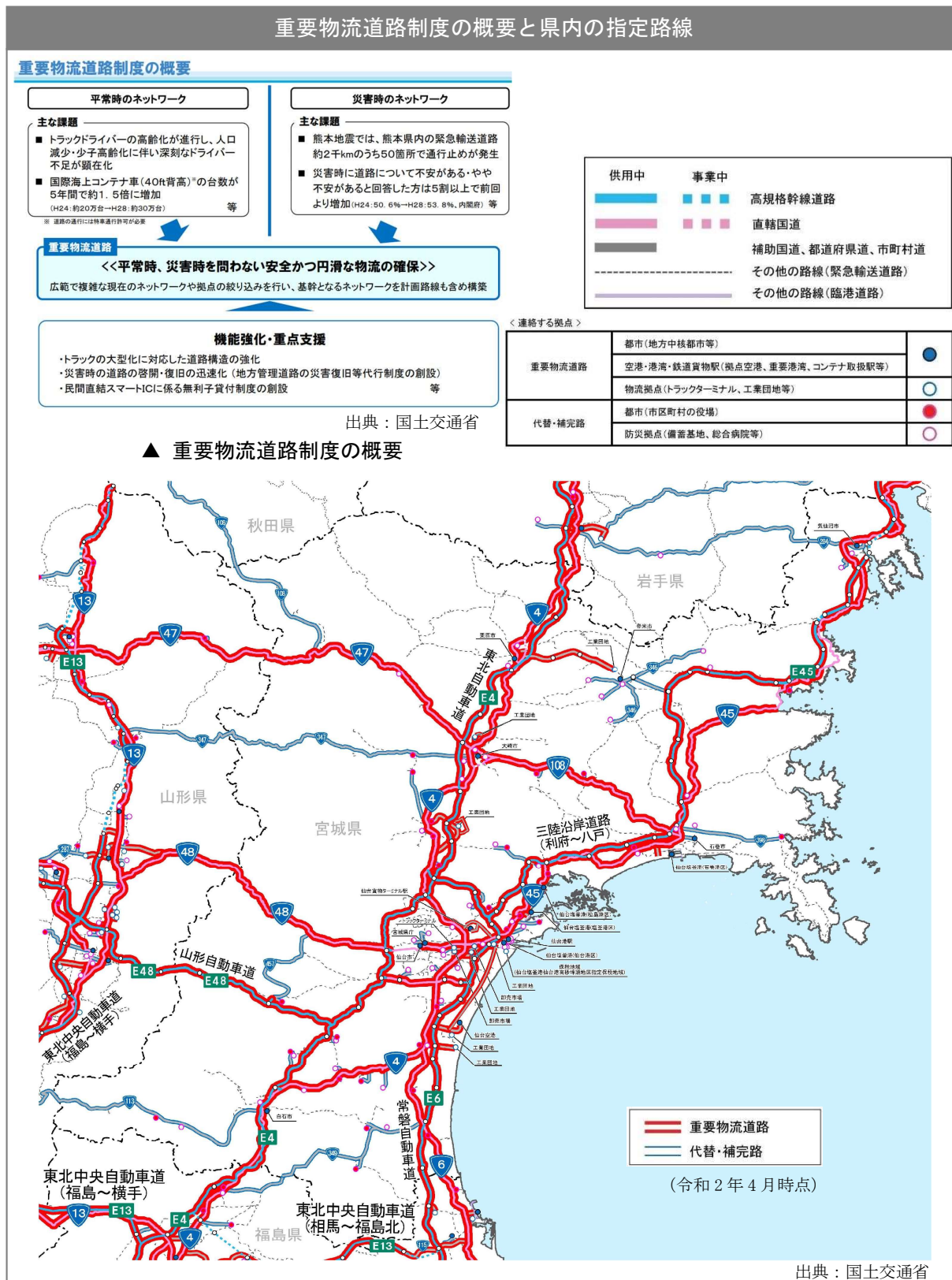


▲ 自家発電機

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。



▲ 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

みやぎのサイクリングルート

「震災復興・伝承みやぎルート」を決定しました

ルート概要 沿岸地域における漁業・海産物等の魅力を活かしつつ、東日本大震災の遺構や伝承施設等を巡るルート
 (宮城県沿岸地域 基幹ルート：約280km、アクセスルートは主要な交通機関や景勝地と基幹ルートを結ぶルート：約90km)

南三陸～ 気仙沼エリア

気仙沼大橋(気仙沼市)
神門岬(南三陸町)
東日本大震災遺構・伝承館(気仙沼市)

東松島～石巻エリア

高野会館
道の駅津山
道の駅上品の郷
石巻駅
石巻ニューゼ
三陸復興道路
石巻市かわまち交流センター(かわべい)
東日本大震災メモリアル南浜つなぐ館

塩竈～松島 エリア

五大堂(松島町)
松島の島々(松島町)
塩竈神社(塩竈市)

岩沼～仙台エリア

震災遺構 荒浜小学校(仙台市)
仙台空港(名取市)
千年希望の丘(岩沼市)

■サイクルステーション

ルート上の一定間隔でサイクリストがいつでも休憩できるよう環境整備を進める予定です。
 トイレの利用／空気入れの貸出し／水分補給／休憩スペース・設備／サイクルラック／サイクリングに必要な情報発信等
 ◀サイクルステーション敬請 かわまちでらす開上

■ゲートウェイ

ルート上の起終点の施設では、利用者の快適で安心な利用をサポートするための機能が利用可能となるよう整備を進める予定です。
 レンタサイクル又はシェアサイクルの利用／サイクリングに必要な情報発信／必要な物品や食事の取売／手荷物用ロッカー・着替えのスペースなどの整備等
 ▲ゲートウェイ候補 やまもと夢いちごの郷

【凡例】
 — 基幹ルート：約280km
 — アクセスルート：約90km
 ● ゲートウェイ候補
 ● サイクルステーション候補(約10kmごと)
 ● ゲートウェイ、サイクルステーション(南方)
 ■ 主な震災伝承施設

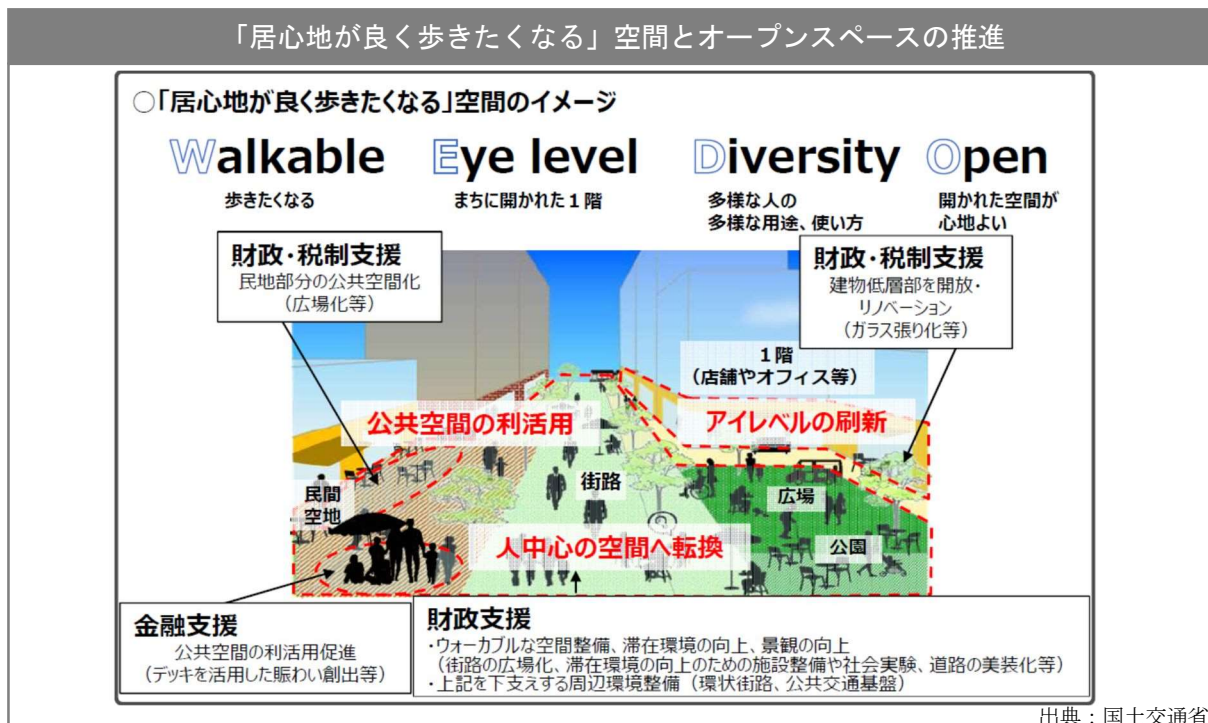
0 5 10 20 30 km

震災伝承施設一覧はこちら

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。



(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。



(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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ・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 ・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
道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ○「防災道の駅」の認定制度導入と防災機能の強化 ・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、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
物流	<ul style="list-style-type: none"> ○安定的な輸送確保に向けた重要物流道路制度の制定 ・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 ・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
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ・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 ・「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
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ・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 ・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
新技術	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ・近年、ICTやAI、ビッグデータなど新技術が日々進歩 ・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

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