

仙台東道路 計画段階評価 第1回 説明資料

目 次

1. 評価対象区間について	・ ・ ・	1
2. 地域の概況	・ ・ ・	2
3. 地域の現状と課題	・ ・ ・	1 2
4. 道路・地域の課題とその要因	・ ・ ・	1 7
5. 地域の将来像	・ ・ ・	1 8
6. 政策目標（案）	・ ・ ・	1 9
7. 意見聴取方法（案）	・ ・ ・	2 0
8. 計画段階評価の進め方（案）	・ ・ ・	2 4

平成30年10月31日
国土交通省 東北地方整備局

1. 評価対象区間について

- 仙台東道路は、仙台市が定めた広域道路整備基本計画における広域道路として計画され、その後、仙台都市圏自動車専用道路ネットワークの一部として、地域高規格道路の計画路線に指定された路線。
- 対象区間は、仙台市中心部と沿岸部を結ぶ区間である。

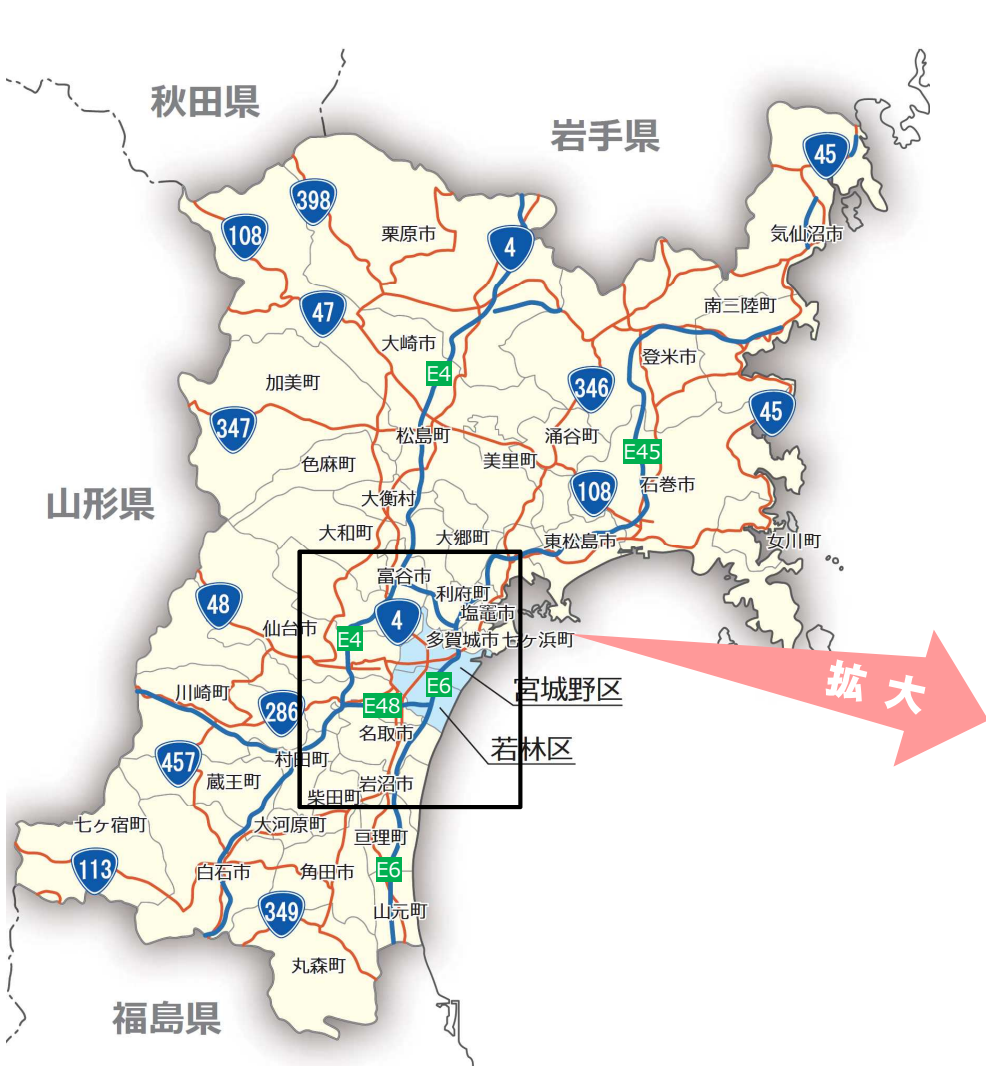


図1 位置図

2. 地域の概況（人口）

- 評価対象地域である仙台市の人口は東日本大震災以降も増加基調を示している。また、周辺市町村から仙台市を従業地・通学地として流入する人の流れが多いため昼間人口も増加。
- 将来的には仙台市域の人口は減少する推計であるが、仙台市に隣接する市町村も含めた仙塩広域都市計画区域内の人口はほぼ現状維持の推計であり、都市圏としては同程度の人口規模が継続するものと考えられている。

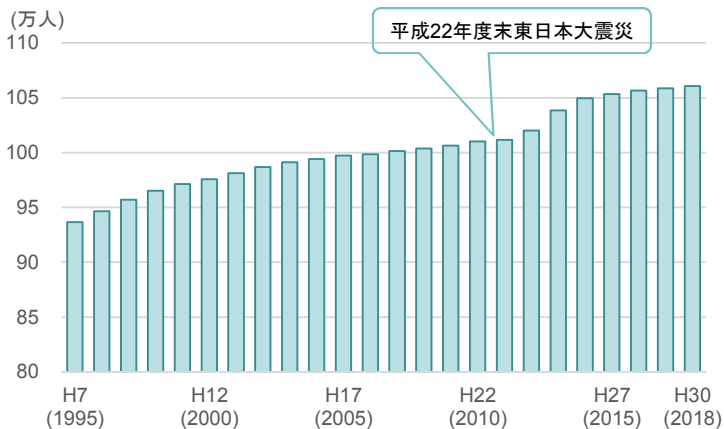


図1 仙台市の人口推移 出典：住民基本台帳 ※H7～H25は3月31日、H26～は1月1日

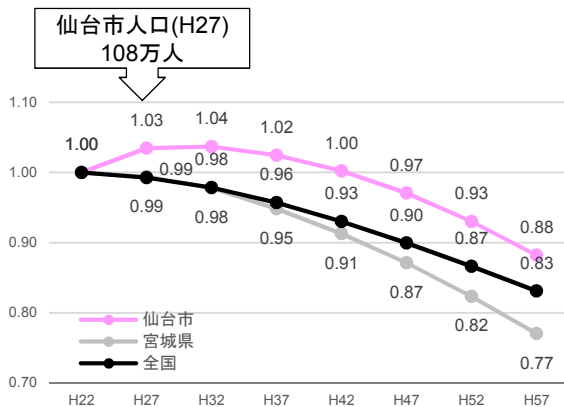


図3 仙台市の人口推移と伸び率 出典：H27国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

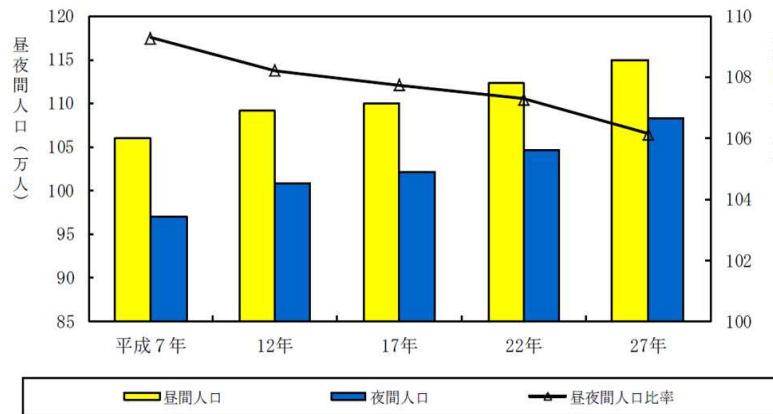


図2 昼夜間人口及び昼夜間人口比率の推移 出典：統計時報2017.9 特集：仙台市の昼間人口

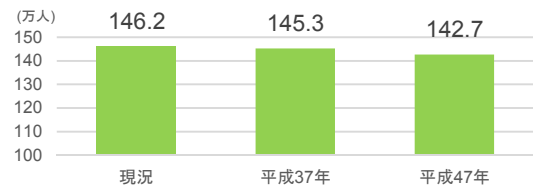


図4 仙塩広域都市計画区域の概ねの人口 注)現況は平成27年値(国勢調査、都市計画基礎調査)

【仙塩広域都市計画区域構成市町村】
 仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、大衡村(6市4町1村)

出典：仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (H30.5) 宮城県



図5 仙塩広域都市計画区域の範囲

2. 地域の概況（都市構造）

- 仙台市は東北圏における中枢都市として商業・業務機能及び物流・交流機能の集積が著しい。
- 仙台都市圏が目指す「多核連携集約型都市構造」において、対象区間は都市圏中心核を担う「仙台都心」と産業拠点である「卸町」・「原町東部」地区を連絡し、仙台東部道路を經由し産業交通拠点の「仙台塩釜港(仙台港区)」を連結する路線。

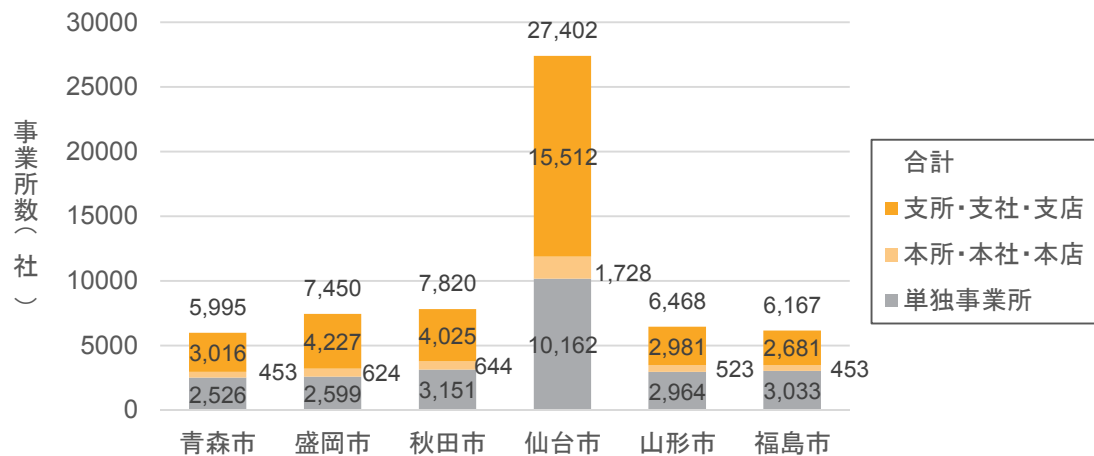


図1 東北の県庁所在地の本所・支所別事業所数

※事業所数は、経営組織が株式会社(有限会社含む)合名会社、合資会社、合同会社及び相互会社をいう
 出典：事業所・企業統計調査（平成18年（2006年））

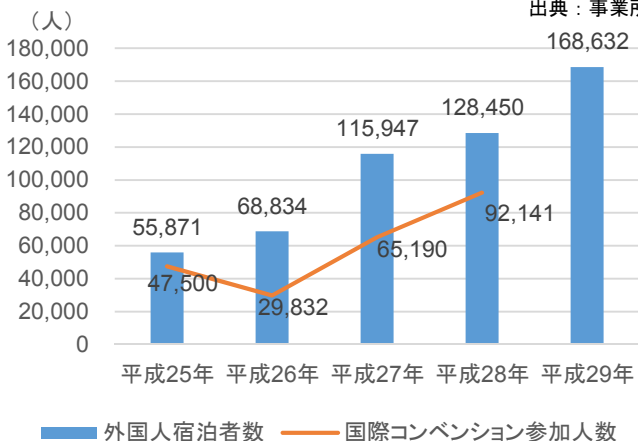


図2 仙台市の年間外国人延べ宿泊者数及び国際コンベンション参加人数

出典：仙台市観光統計基礎データ、市内外国人宿泊者数統計（仙台市HP）を基に作成



図3 第3回国連防災世界会議は186ヶ国の首脳らが参加（H27）



図4 仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における主要用途の配置方針

出典：仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H30.5）宮城県

2. 地域の概況（仙台塩釜港（仙台港区））

- 仙台塩釜港は東北唯一の国際拠点港湾であり、コンテナ取扱貨物量は東北全体の約7割を占め、年々増加傾向。
- 現在、貨物の増加や船舶の大型化に備えターミナルの拡張等の機能強化に向けた整備を推進。
- 仙台都市圏高速環状ネットワークの完成（H22）や仙台港 I C 開設（H24）等、高速ネットワークの拡充とアクセス性の強化により宮城県や岩手県で製造された完成自動車も仙台塩釜港から出荷されている。

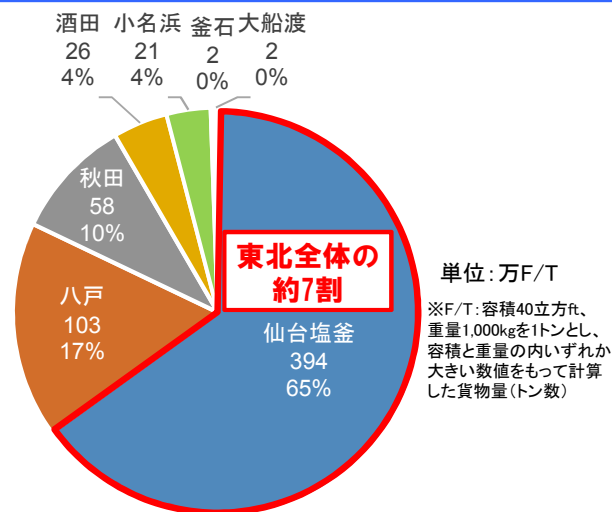


図1 東北地方における主要港のコンテナ取扱貨物量
出典: H28港湾統計

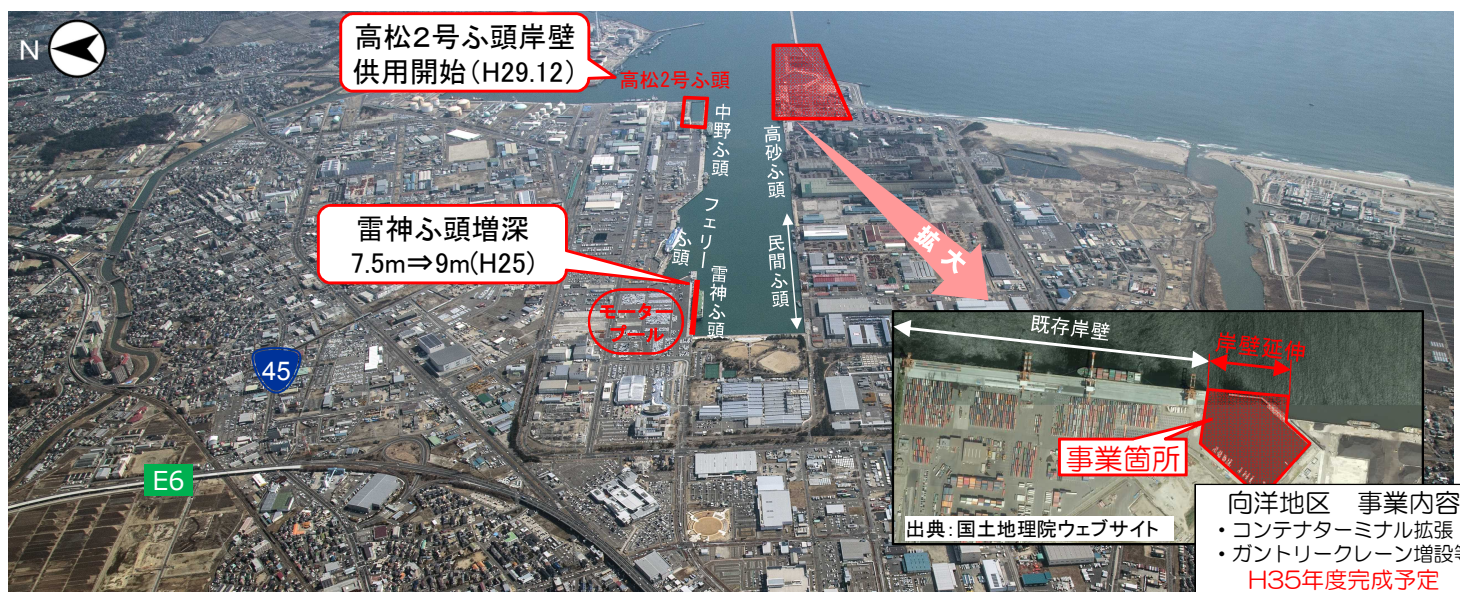


図2 仙台塩釜港（仙台港区）

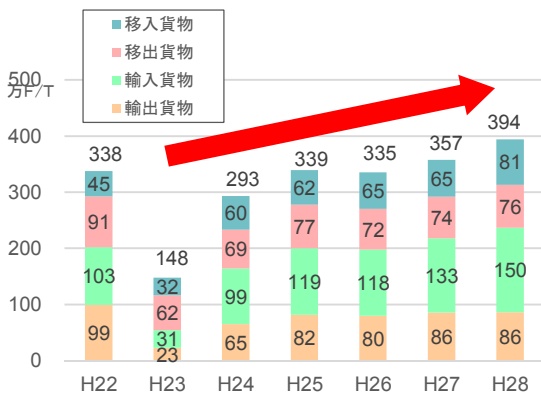


図3 仙台塩釜港コンテナ取扱貨物量の推移
出典: 平成28年宮城の港湾統計

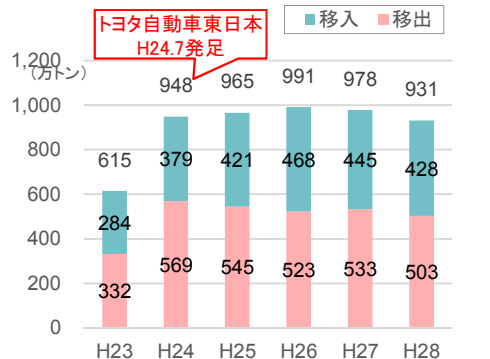


図4 仙台塩釜港の完成自動車取扱貨物量の推移
出典: 宮城の港湾統計（各年）



図5 雷神ふ頭（水深9m改良）における完成自動車の荷役状況

年号	仙台塩釜港（仙台港区）整備経緯
昭和46年	開港
昭和48年	中野ふ頭岸壁完成
昭和54年	雷神ふ頭岸壁完成
平成6年	向洋地区（高砂ふ頭）岸壁完成
平成7年	高砂ふ頭ガントリークレーン1号機供用開始 2号機（H9）、3号機（H14）、4号機（H21）供用
平成16年	仙台国際貿易港物流ターミナルオープン
平成18年	高砂コンテナターミナル拡張、供用開始
平成22年	中野地区新モータープール供用開始
平成23年	国際拠点港湾に指定
平成25年	雷神ふ頭増深完成（7m⇒9.5m）
平成29年	向洋地区コンテナターミナル拡張再編（～H35） 高松2号ふ頭供用開始
平成30年	みなとオアシス仙台港登録

2. 地域の概況（仙台港背後地）

○仙台港背後地は東北地方の国際貿易・交流拠点として、また、仙台都市圏の物流拠点、工業生産拠点としての土地利用を図るため、土地地区画整理事業による大規模な都市基盤整備が導入され、保留地には各企業の立地が進み、現在は全域市街地が形成され、賑わいが創出されている。



表1 仙台港背後地土地地区画整理事業の効果

	施行前(H3)	施行後(H26)	伸び率
人口	466人	1,466人	約3.1倍
企業数	186社	605社	約3.3倍
建物数	290戸	753戸	約2.6倍

出典：宮城県資料

図1 仙台港背後地土地地区画整理事業



図2 立地施設の状況 写真：各施設HP

(参考)
 ・定禅寺ストリートジャズフェスティバル(70.0万人)
 ・みちのくYOSAKOI(57.1万人) 出典：観光統計H28

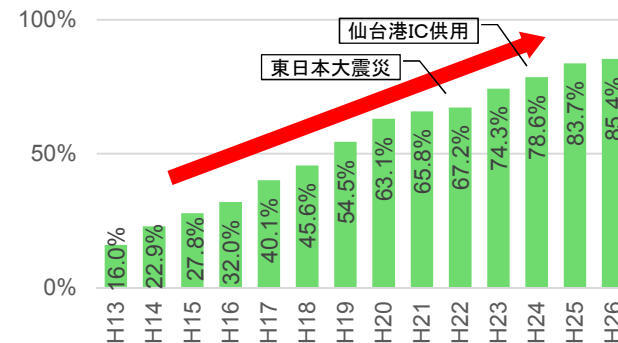


図3 仙台港背後地土地地区画整理事業 市街化率の推移

※市街化率：土地利用面積÷地区空地総面積 出典：宮城県資料

出典：宮城県HP

2. 地域の概況（仙台駅）

- 仙台駅に接続する鉄道網は在来線、東北新幹線、地下鉄南北線、仙台空港アクセス線、地下鉄東西線と順次拡大しており、東北地方最大のターミナル駅へと成長し乗車人員も増加している。
- また、仙台駅周辺から発着する都市間バスも県内各地域をはじめに東北の各都市や関東・関西などへ1日計959便が発着しており、便数及び利用者数ともに増加している。

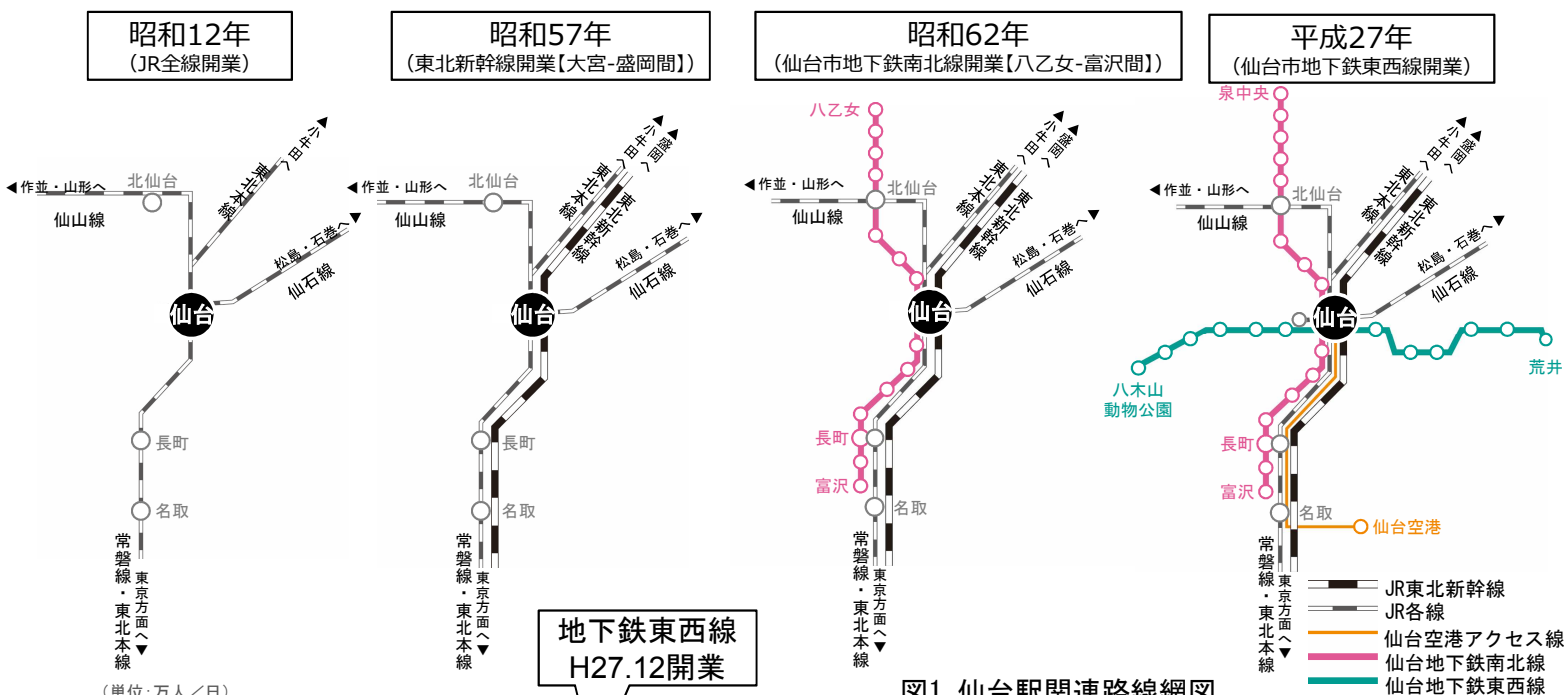


図1 仙台駅関連路線網図

(単位: 万人/年)

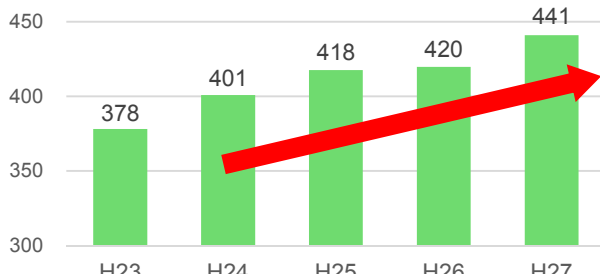


図4 宮城県発着の高速バスにおける輸送人数の推移

出典: 東北運輸局資料



図3 仙台駅発着（平日）の高速バス便数（H30年3月時点）

出典: バス会社時刻表

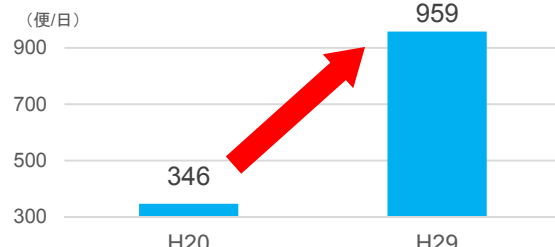


図5 仙台駅発着の高速バス便数の推移

出典: 東北運輸局資料

(単位: 万人/日)

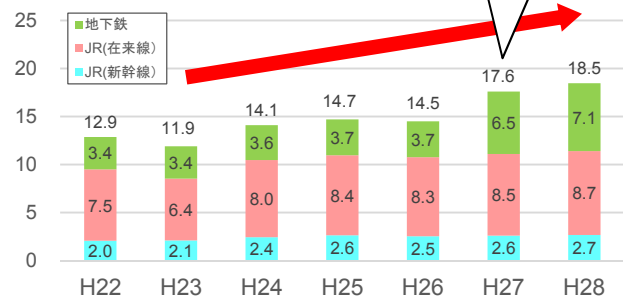


図2 仙台駅（JR・市営地下鉄）の年度別一日平均乗車人員の推移

出典: JR東日本HP、仙台市HP

2. 地域の概況（仙台空港）

- 仙台空港は、ソウル、台北等の国際空路、札幌、伊丹等の国内空路を有し、東北地方の約4割の乗降客、約6割の貨物を取扱う東北地方の拠点空港として機能し、乗降客数は増加傾向。
- JR仙台駅へ直通する仙台空港アクセス線の仙台空港駅乗降客数も同様に増加しており、平成29年には開業以来初めての増発を行うなど、仙台駅と仙台空港との結びつきが強まっている。

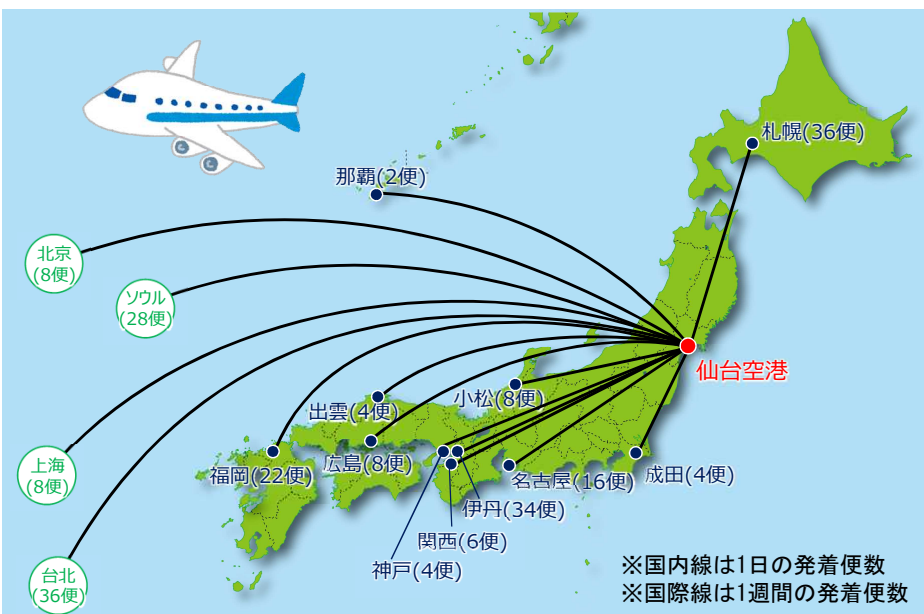


図1 仙台空港発着のフライト便数

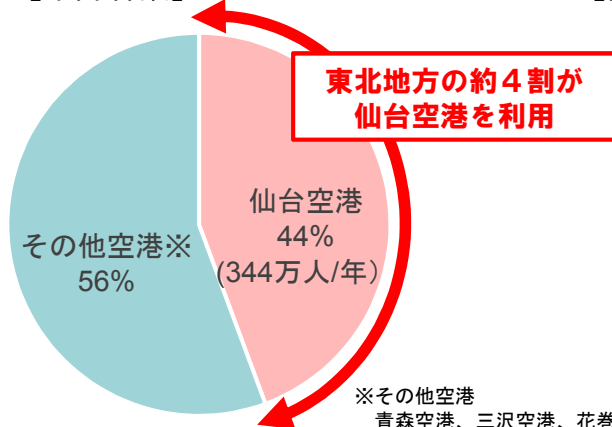
出典：仙台空港HP（2018年9月時点）

仙台空港の変遷

年号	沿革
昭和31年	米軍から返還され、防衛庁と運輸省との共同使用開始
昭和39年	仙台飛行場を仙台空港に改称
平成2年	国際定期便運航開始（仙台～ソウル間）
平成8年	国際線旅客ターミナルビル供用開始
平成9年	国内線新旅客ターミナルビル供用開始（グランド・オープン）
平成10年	B滑走路3000mで供用開始
平成13年	運用時間14時間（7時30分～21時30分）に延長
平成19年	仙台空港アクセス鉄道開業
平成25年	仙台エアカーゴターミナル国際貨物棟再建
平成28年	仙台空港発となる国際線LCCの定期便運行開始
平成28年	仙台国際空港(株)による空港の民間運営開始

出典：仙台空港HP（仙台空港歴史）

【乗降客数】



【貨物取扱量】

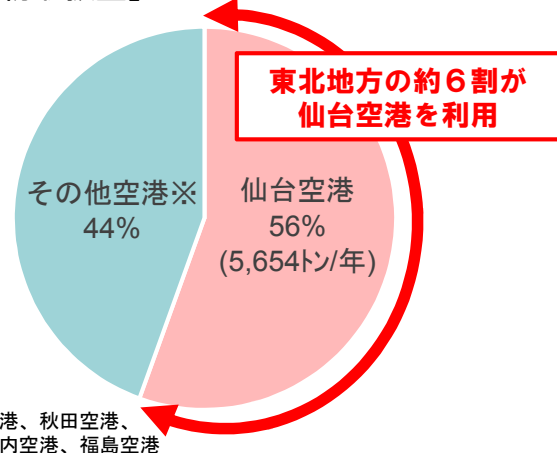


図2 東北地方の空港における仙台空港のシェア（H29年度）

出典：平成29年 空港管理状況調査

(万人/年)

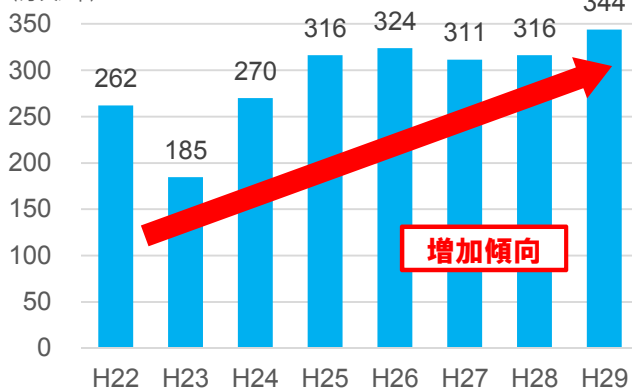


図3 仙台空港の乗降客数の推移

出典：仙台空港管理状況調査（宮城県）

(人/日)

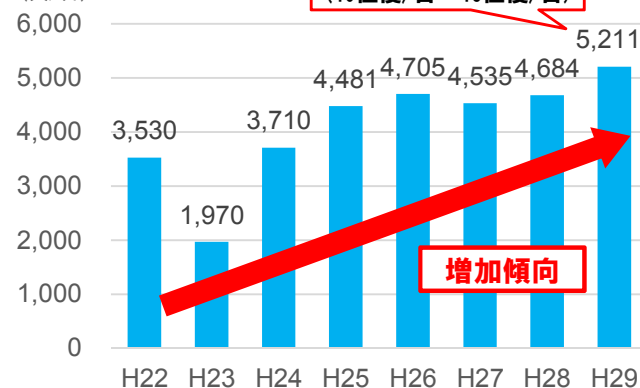


図4 仙台空港駅1日平均乗降客数の推移

出典：仙台空港鉄道HP

2. 地域の概況（産業拠点）

○評価対象区間には、東北最大級の規模を誇る仙台市中央卸売市場や仙台トラックターミナルが立地する「卸町」地区や市場近接型工業及び港湾流通関連型工業が集積する「原町東部」地区が仙台都市圏の中核的な産業拠点として機能。

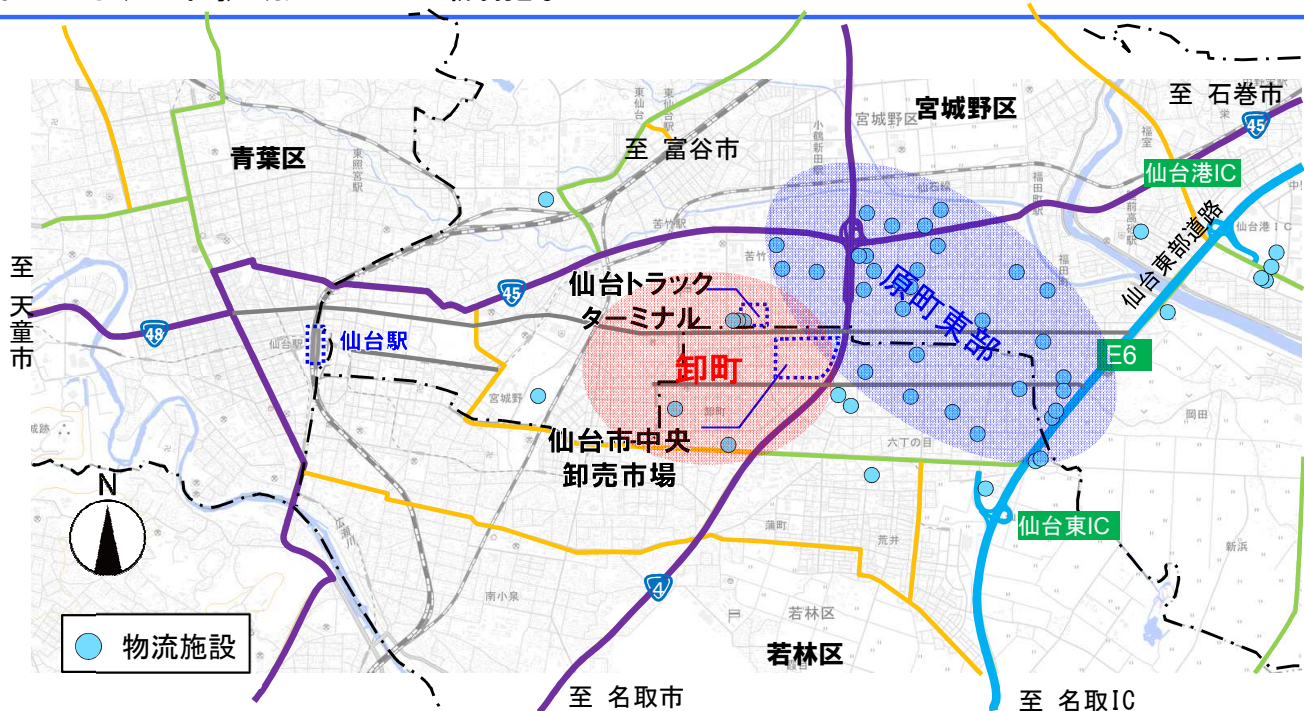


図1 物流施設の立地状況 出典：トラック協会資料（従業員300人以上を表示）

仙台トラックターミナルの概要

概要：流通加工・一時保管の役割と機能を持った配送センターを有し、総合物流基地としての役割を担っている
 供用開始：昭和37年11月
 バース数：80バース

出典：株式会社仙台トラックターミナルHP

仙台市中央卸売市場の概要

概要：生鮮食品等（水産物、野菜、果物、花き、食肉等）を全国各地から集荷し、適正な価格をつけて速やかに市民の台所へ送る役割を担う公の施設
 開設：昭和36年12月

出典：仙台市中央卸売市場HP

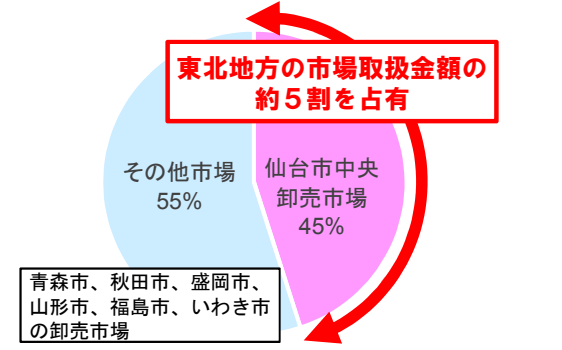


図2 東北地方の市場別取扱金額割合（H28）
 出典：仙台市中央卸売市場経営戦略 2017

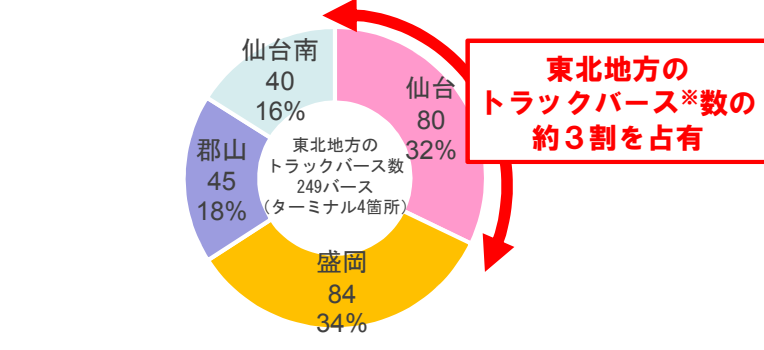


図3 東北管内のトラックターミナルのバース数割合
 出典：国土交通省 第3回総合物流施策大綱に関する有識者検討会
 ※トラックバース：トラックと倉庫の間で荷物の積卸しをするために、施設内でトラックを接車するスペース

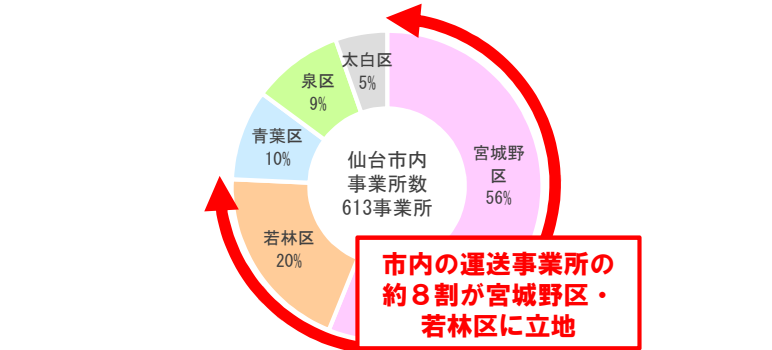
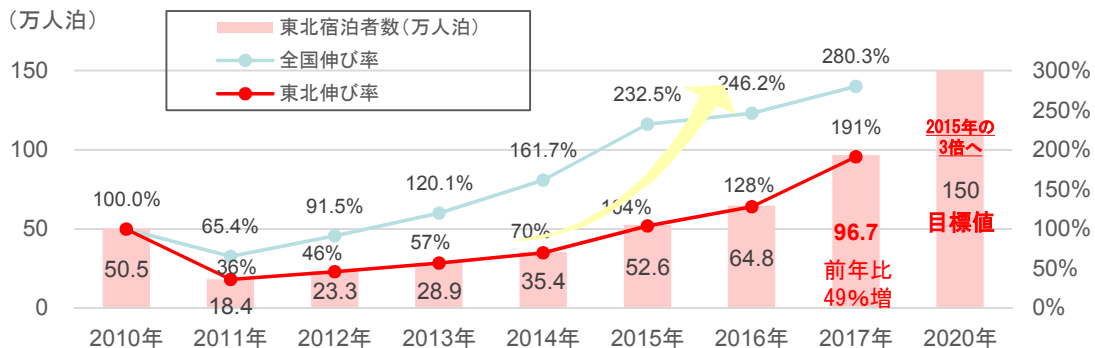


図4 仙台市区別道路貨物運送事業所立地割合
 出典：H28経済センサス

2. 地域の概況（観光交流）

- 東日本大震災の影響により大きく落ち込んだ訪日外国人旅行者の回復を目標に観光復興の取組が行われている。
- 今後の対応施策の一つとして仙台市及び仙台空港を含む周辺エリアを「復興観光拠点都市圏」として位置付け、圏域の一体的なマーケティング、ブランディング等の検討を行い、圏域が一体となった魅力的な観光地域づくりに取り組む計画が策定されている。
- また、宮城県を含む太平洋沿岸では、グリーン復興プロジェクトを策定し、復興の取組が行われている。



目標	2016年を「東北観光復興元年」とし、2020年に東北6県の外国人延べ宿泊者数を150万人泊（2015年の3倍）～「明日の日本を支える観光ビジョン」
H29実績	平成29年は966,860人泊となり、前年と比較して全国は14%増加である一方、東北は49%増加（平成28年は対前年比23%増加）

図1 東北地方の訪日外国人旅行者数の現状と観光ビジョン目標

※従業員数10人以上の施設における延べ宿泊者数

出典：観光庁宿泊旅行統計

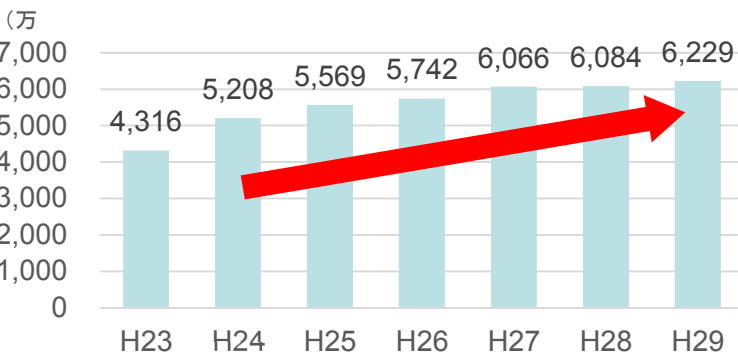


図2 宮城県への観光入込数の推移

出典：宮城県観光統計

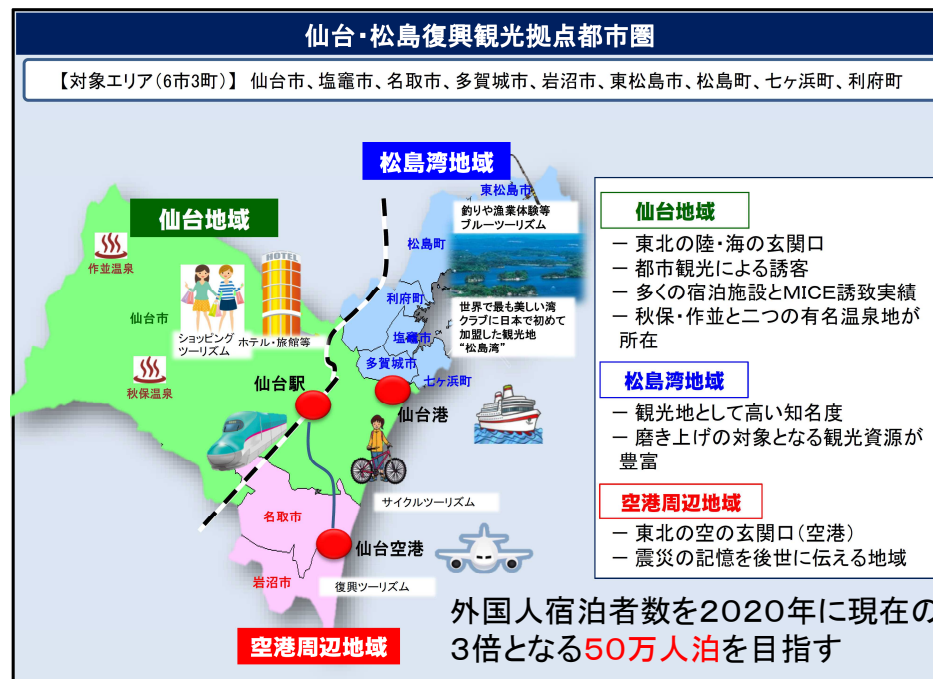


図3 仙台・松島復興観光拠点都市圏形成計画の概要

出典：仙台・松島復興観光拠点都市圏形成促進計画（概要版）観光庁

<グリーン復興プロジェクト>

- ・環境省では、自然に配慮し、自然の回復力を活かし、自然とともに歩む復興を進めること、そして、持続可能な地域を作り、豊かな自然と地域の暮らしを未来に引き継ぐために、「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興プロジェクトのビジョン」をH24.5に策定し、復興のためプロジェクトの取組を進めている。
- ・プロジェクトとして、核となる三陸復興国立公園の創設、里山・里海フィールドミュージアムの整備、青森県八戸市から福島県相馬市を結ぶ約700kmに及ぶ「みちのく潮風トレイル」の設定等、三陸の復興に取り組んでいる。

出典：環境省HP

2. 地域の概況（広域防災拠点）

- 宮城県では東日本大震災時に傷病者の円滑な搬送や効果的な物資輸送等が問題となったことから、評価対象区間に含まれる宮城野地区に広域防災拠点を整備中。
- また、県内唯一の基幹災害拠点病院として災害時に医療・緊急措置や傷病者の広域搬送の受け入れ等を担う仙台医療センターも広域防災拠点と併せて整備中。

【広域防災拠点の基本的役割】

- ・広域的に大規模な人的支援が必要な際の一時集結
- ・短時間に大量な物的支援を受ける場合の物資の中継・配分

【仙台医療センターの機能】

- ・基幹災害拠点病院※1として、災害時の医療・救急措置
- ・広域搬送拠点臨時医療施設(SCU)※2と連携した医療活動
- ・ドクターヘリの基地病院として、災害医療スペースでの活動と連携して対応

※1：災害時の傷病者の受け入れや広域搬送への対応、医療看護チームの派遣等の機能等を有し、県内唯一の指定
 ※2：災害時における傷病者の広域搬送拠点となる医療施設



図2 仙台医療センター完成予想パース
 出典：独立行政法人国立病院機構 仙台医療センターHP

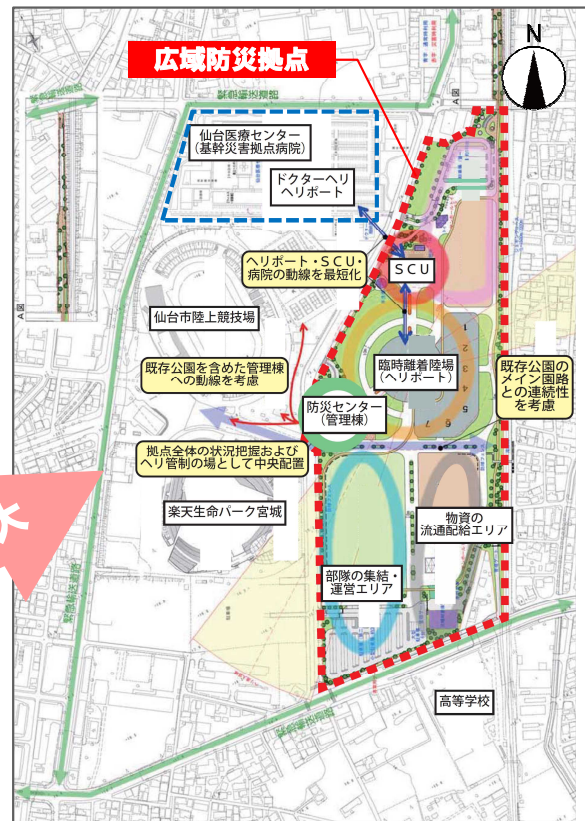
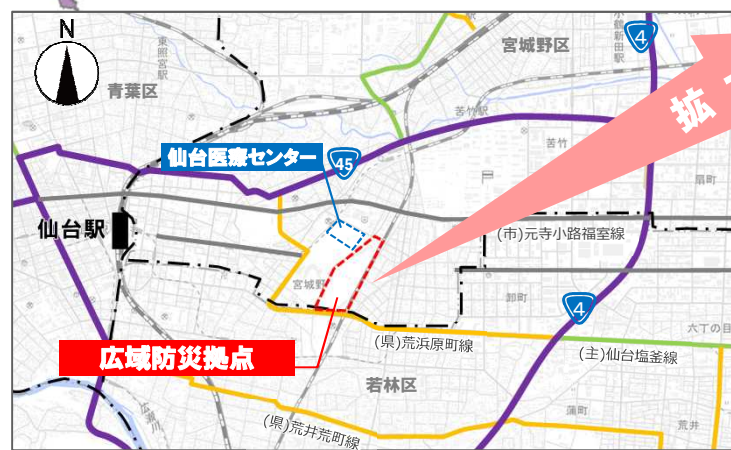


図3 施設配置方針（ゾーニング図）
 資料：宮城県広域防災拠点基本設計（案）



図1 発災時の広域防災拠点からの物資救急機能のイメージ
 出典：宮城県広域防災拠点基本構想・計画



2. 地域の概況（広域道路ネットワーク）

○仙台へ導入する広域交通は、これまで東北道を主としたアプローチであったが、東日本大震災からの復興をリードする復興道路として常磐道・三陸沿岸道路が全線事業化となったことから、太平洋沿岸ルートから仙台へ流入する広域交通に対して円滑な導入が求められる。

S61

南北から仙台への高速ネットワークが完成

東北自動車道弘前線
全線開通（S61）

H13

日本海側から仙台への高速ネットワークが完成

東北横断道釜石秋田線
北上JCT～秋田北開通（H9）
東北横断道酒田線 村田JCT～月山（H11）、
湯殿山～酒田みなと（H13）
磐越自動車道全線開通（H9）

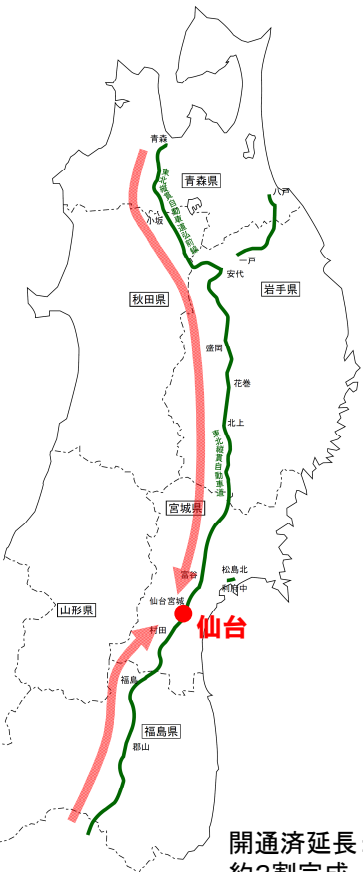
現在（H30. 10. 1時点）

太平洋側から仙台への高速ネットワークが段階的に形成

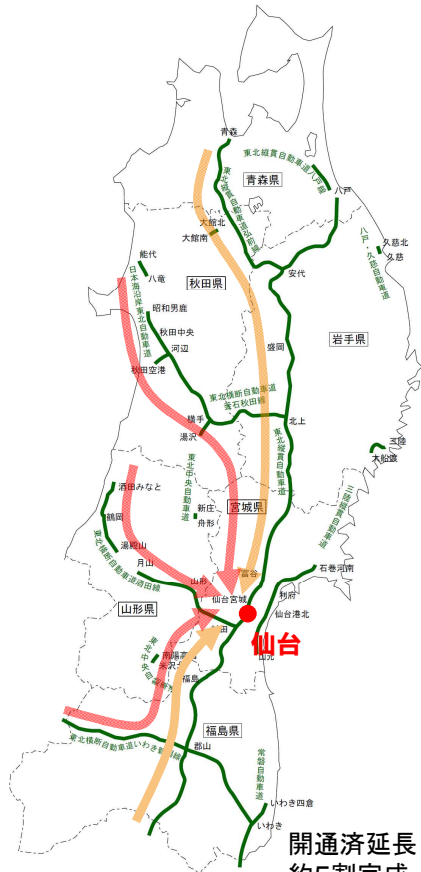
常磐自動車道全線開通（H27）
三陸沿岸道路（開通済み延長216km）

事業中箇所供用後

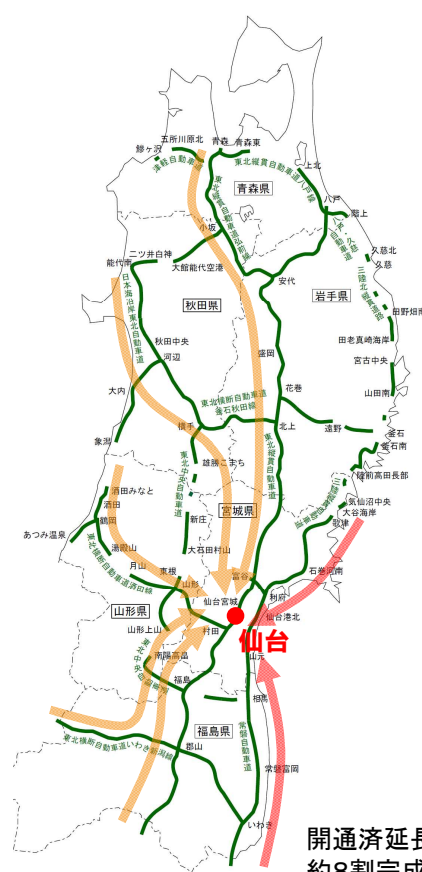
太平洋側から仙台への高速ネットワークが形成



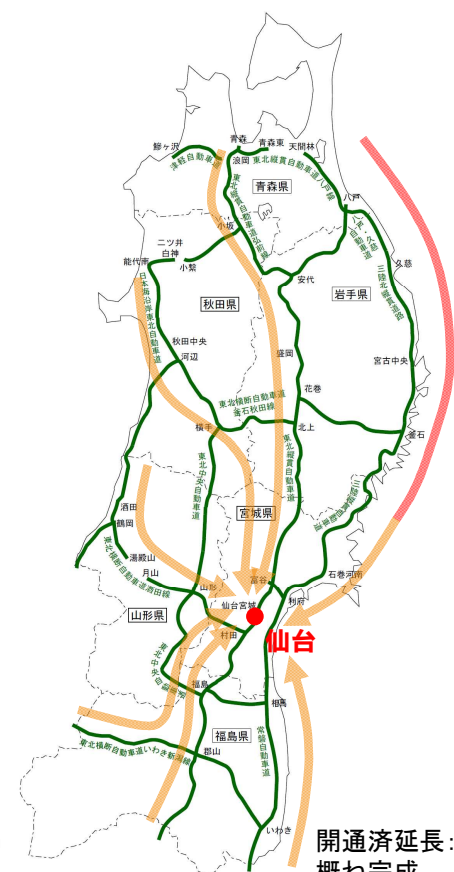
開通済延長：約570km
約3割完成



開通済延長：約1,200km
約5割完成



開通済延長：約1,900km
約8割完成



開通済延長：約2,200km
概ね完成

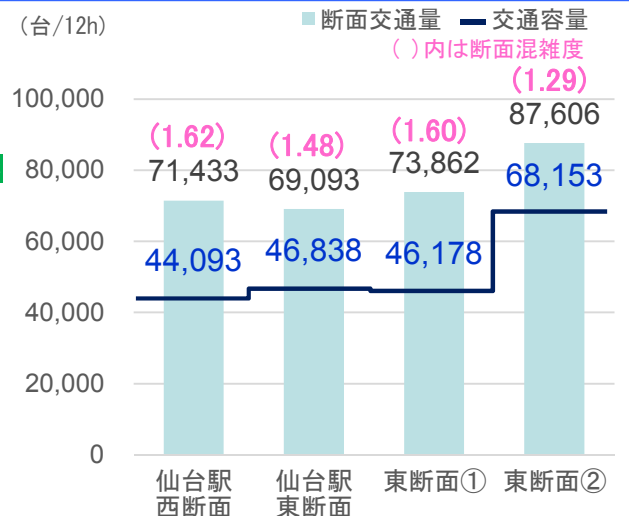
— 開通区間

3. 地域の現状と課題（道路交通のサービス水準）

- 評価対象区間を含む国道45号をはじめとする幹線道路は、交通量が多く、交通容量を大幅に超過し、朝の通勤時間帯を中心に混雑が発生。大部分の区間で30km/h以下の速度水準となっている。
- 仙台駅西側の都心地区では20km/h以下の速度区間が多く、混雑が発生している。



図1 東部地域の混雑状況



断面 : 対象路線
 仙台駅西断面 : 仙台駅東西を連絡する4車線以上の路線
 国道45号、(市)元寺小路福室線、(市)新寺通線
 仙台駅東断面 : 仙台駅東西を連絡する4車線以上の路線
 国道45号、(市)元寺小路福室線、(県)荒浜原町線
 東断面① : 仙台駅東西を連絡する4車線以上の路線
 国道45号、(市)元寺小路福室線、(市)新寺通線
 東断面② : 仙台駅東西を連絡する4車線以上の路線
 国道45号、(市)元寺小路福室線、(主)仙台塩釜線

図2 主要断面の混雑度

出典：H29仙台市交通量調査結果、H27道路交通センサス

出典：ETC2.0プローブデータ (H30.6 平日8時台平均)

表1 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することもなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が持続する可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的な混雑状態を呈する。

出典：「道路の交通容量」(社)日本道路協会 S59

表2 ルート別交通指標

ルート	距離 (km)	所要時間 (分)	平均速度 (km/h)	信号交差点数 (箇所)	1km当たりの信号数 (箇所/km)
A : 仙台港北IC→国道45号→宮城県庁	11.1	31.2	21.2	46	4.2
B : 仙台港IC→仙台塩釜線→元寺小路福室線→宮城県庁	10.3	26.6	23.3	37	3.6
C : 仙台東IC→仙台塩釜線→荒浜原町線→宮城県庁	8.0	21.0	22.9	36	4.5
D : 仙台宮城IC→仙台西道路→広瀬通→宮城県庁	5.5	15.2	21.6	9	1.6

出典：所要時間、平均速度はETC2.0プローブデータ (H30.6 平日8時台平均) より算定

3. 地域の現状と課題（道路の機能性）

- 仙台中央卸売市場や仙台トラックターミナル、仙台塩釜港等の物流拠点周辺を発着する交通の平均トリップ長は周辺よりも長く、特殊車両等の大型車の交通が多い。
- 東部地域の東西方向の道路は、内外交通・通過交通などの中長トリップが7～8割を占め、速達性や定時性が求められる交通に対し、機能分担されたネットワークが確保されていない。



図1 仙台市周辺の特車申請件数及びゾーン別発着交通の平均トリップ長

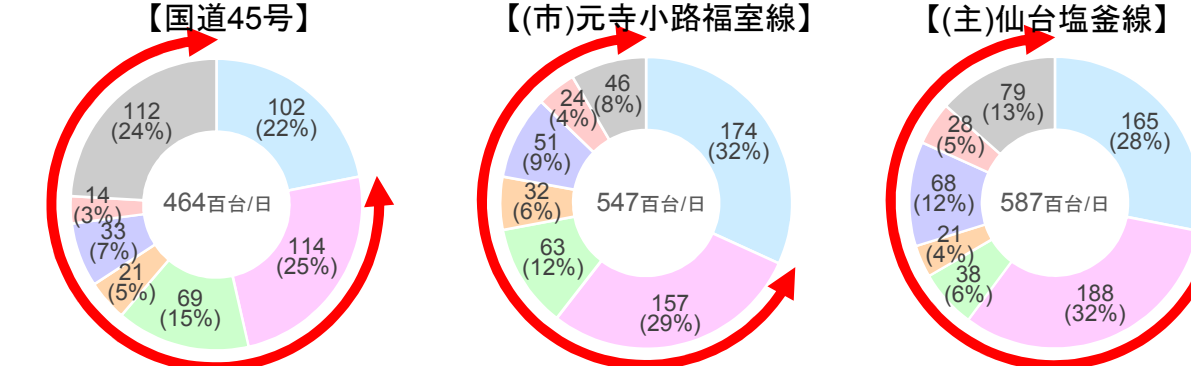


図2 各路線を利用する交通の地域別割合 出典：H22センサスペース交通量推計結果

各路線とも中長トリップの割合が全国平均値よりも高く、機能分担が図られていない

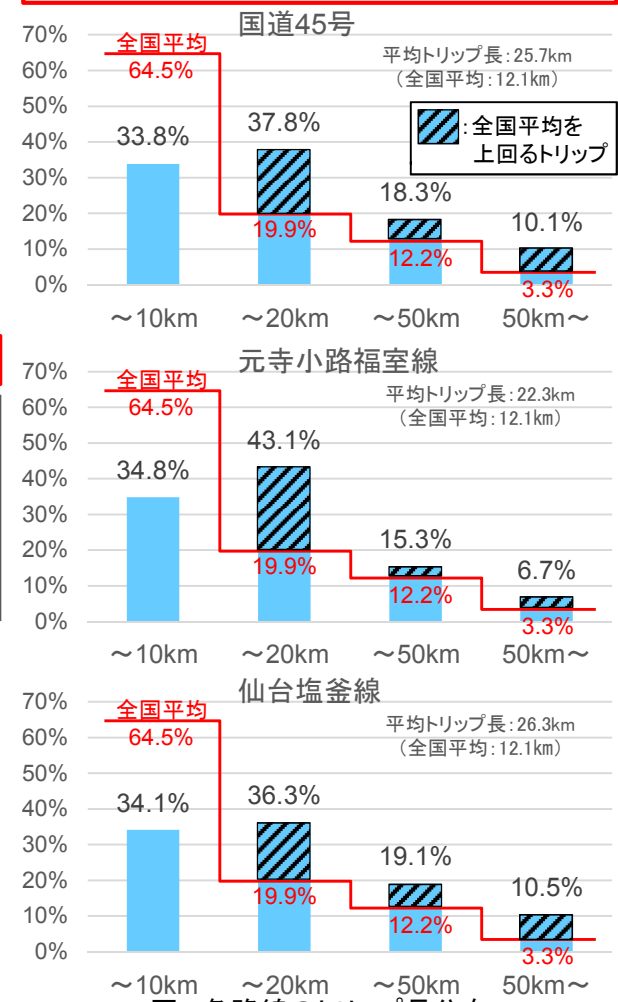
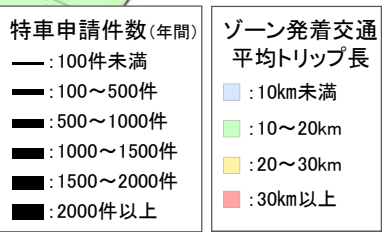


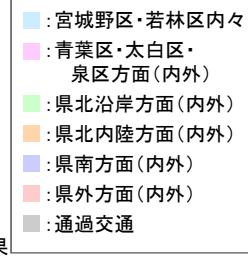
図3 各路線のトリップ長分布

出典：H22センサスペース交通量推計、H22道路交通センサス(全国平均値)

東部地域は特殊車両の利用が多い



内外や通過等
中長トリップの
割合が高い



3. 地域の現状と課題（物流）

- 宮城県から発着するコンテナ貨物の大部分は仙台塩釜港を利用しているが、対象区間内に含まれる「卸町」や「原町東部」地区等の仙台市域内の産業拠点からの発着については、サービス水準が低い国道45号等の一般道路を利用せざるを得ない。
- 仙台市中央卸売市場で取り扱われる食料品等の多くは県外から入荷されており、高規格道路等を主経路とした広域的な輸送が行われている。しかし、高規格道路から仙台市中央卸売市場へ円滑にアクセスできるネットワークが確保できていない。

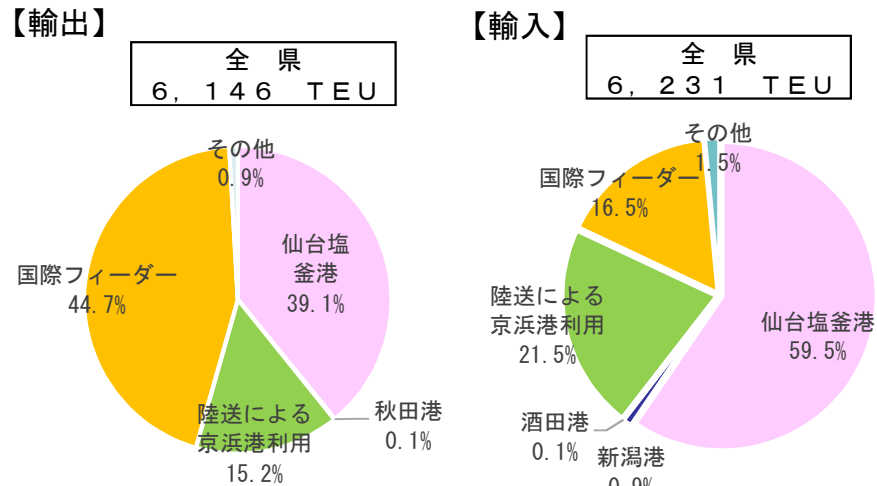
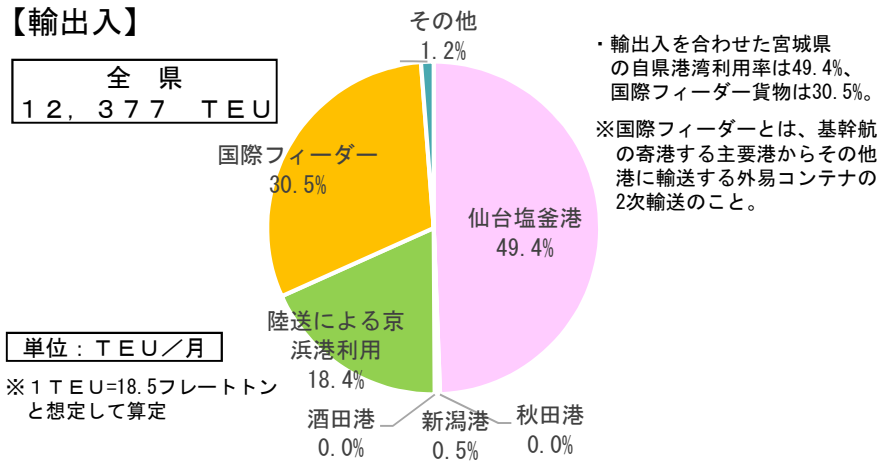


図1 宮城県におけるコンテナ貨物の港湾利用率
出典：平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査を基に作成



図2 主要な物流ネットワーク

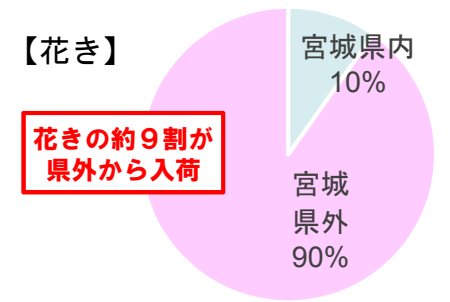
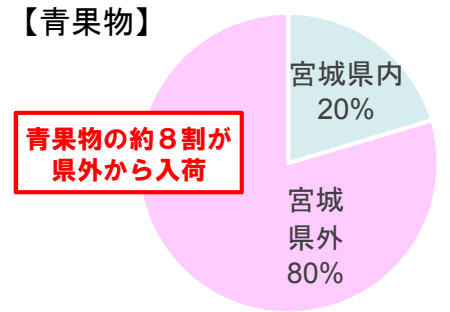
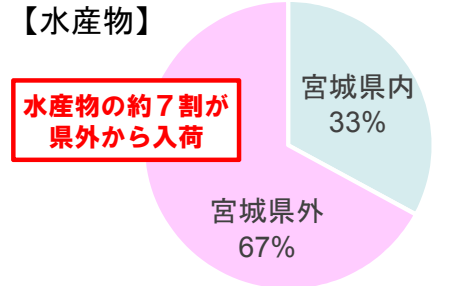


図3 仙台市中央卸売市場に入荷される出荷地別取扱金額割合 (H29)
出典：仙台市中央卸売市場HP

3. 地域の現状と課題（交流・人流）

- 高速バス等が運行する各主要都市間の移動において、一般道路の距離の割合約1割程度に対して、所要時間では約3倍の約3割程度となっており、市街地部では距離に対して多くの時間を費やしている。
- 各拠点間の移動において高速道路区間は定時性が確保されているが、仙台市街地部等の一般道路区間は混雑による定時性確保が課題。
- また、仙台駅周辺の高速バス停は分散しており、乗り継ぎサービスが課題。

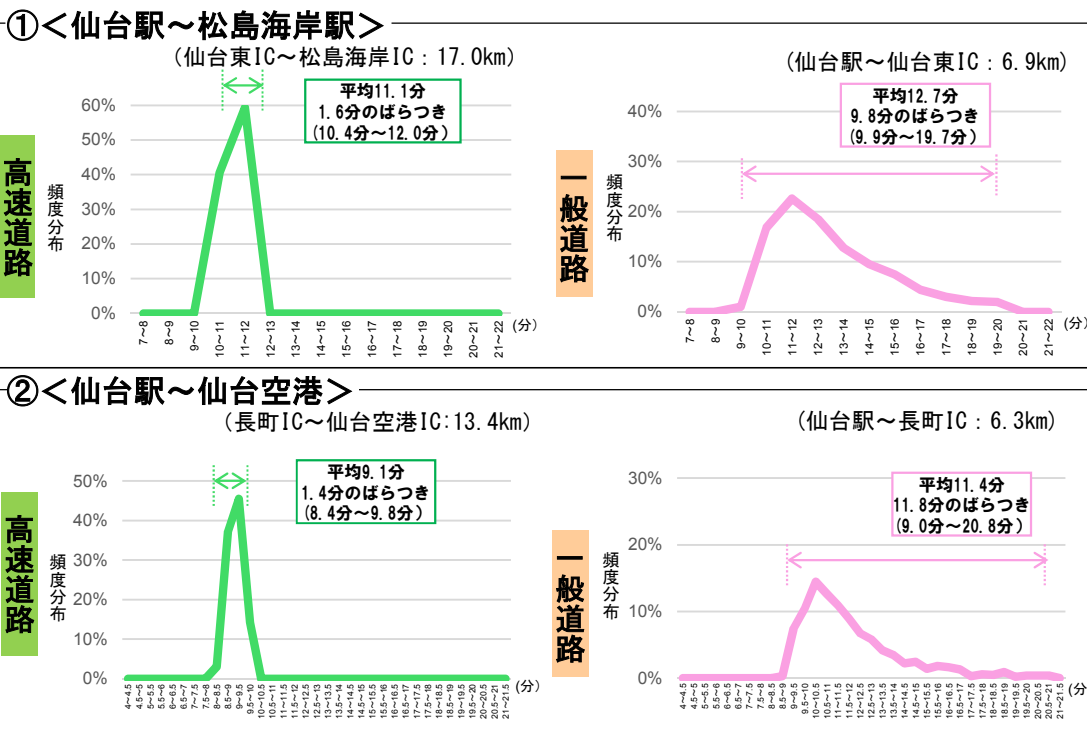
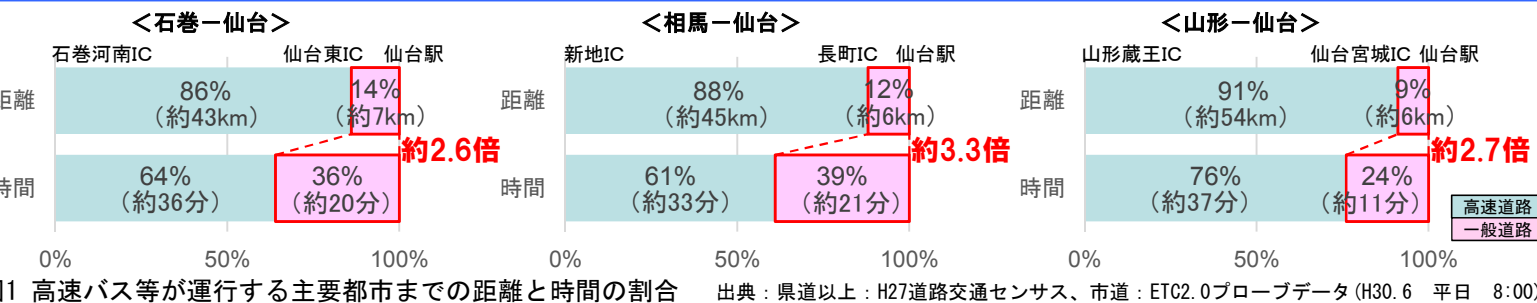


図2 各拠点間の道路種別所要時間分布 資料：ETC2.0プローブデータ (H30.6 平日 7:00～19:00)



仙台駅周辺の高速バス停は9箇所に分散していて乗継サービスに課題 (平日：出発482便、到着477便)

図4 仙台駅から各バス乗り場までの距離 資料：モニター導線調査 (H29)

3. 地域の現状と課題（広域防災）

- 東日本大震災発生直後は、被災者の救援活動とともに避難者への緊急物資の輸送が課題となった。
- 宮城県内で多くの道路が被災したが、高速道路は早期に救急活動車両、物流車両の通行が可能となり、傷病者の搬送、物資の運搬に活用された。
- 現在、整備が進められている広域防災拠点（仙台医療センター）から最寄り的高速道路ICまでの距離は全国平均と比べ長く、市街地を通行することから、非常時における高速道路ICまでの走行の確実性が課題。

東日本大震災時の高速道路の活用

- ・ 災害救助・水防活動又は消防活動の車両（通常）
- ・ 物資や燃料運搬に関する車両（物流確保が課題となったための措置）

出典：東日本大震災 -宮城県の発災後1年間の災害対応の記録とその検証- 宮城県 (H27. 3)

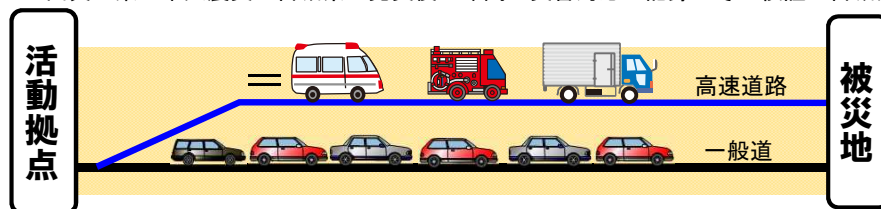


図1 東日本大震災時に緊急輸送路として活用された高速道路イメージ

東日本大震災時の医療活動の課題

- ・ 震災時における医療活動に当たっては、全国からDMAT（災害派遣医療チーム）をはじめとした医療チームの応援を受けたが、特に沿岸部被災地では医療機関の機能が著しく低下し、現地での対応能力を超える状況となったことから、傷病者を内陸部や県外の医療機関に搬送せざるを得なかった。

出典：宮城県広域防災拠点基本構想・計画に関する調査

東日本大震災時の緊急物資輸送の課題

- ・ 震災発生直後は被災地及び周辺の機能回復が遅れた。しかしながら、東北自動車道については、震災発生翌日には緊急車両に限り通行が可能となり、トラックの機動性が発揮された。

出典：東日本大震災における緊急支援物資輸送活動の記録（全日本トラック協会）



図2 広域防災拠点から各ICまでの距離

全国平均：全国46都道府県（設定されていない神奈川県除く）の基幹災害拠点病院（複数ある県は高速ICへ最も近い病院を対象）を対象

4. 道路・地域の課題とその要因

		課 題	要 因
道路について	サービス水準	・対象地域の道路ネットワークの大部分の区間で30km/h以下の低い速度水準となっている	仙台市東部地域の交通容量が不足 ⇒近年の高速道路網整備、仙台塩釜港・仙台港背後地等の拠点性の強化により東部地域や都心部で混雑が発生
	機能性	・速達性や定時性が求められる交通が生活交通等の流入により、円滑な交通を阻害されている	交通特性に応じた、機能分担が図られたネットワークが不足 ⇒物流拠点周辺を発着する平均トリップ長が長い交通や特殊車両等の大型車交通が多い ⇒都心部の内々交通、仙台市外からの内外交通が混在
地域について	物流	・拠点間を連絡する物流交通に対し、円滑なアクセス性がサービスされていない	拠点間を連結するサービス水準の高い道路が確保されていない ⇒仙台塩釜港の拠点性の強化及び需要の高まり ⇒仙台市中央卸売市場や仙台トラックターミナルなど、広域交通の発集施設が集中
	交 流 ・ 人 流	・バスなどの公共交通に対し定時性が確保されていない ・仙台駅に接続するバスの乗り継ぎが複雑で利便性に問題	市街地の混雑により公共交通のサービス水準が低下 ⇒市街地のラッシュ時の混雑の発生により道路速度にばらつきが生じやすく定時性・速達性の低下 ⇒仙台駅周辺の高速バス停留所は9箇所に分散していることから円滑な乗り継ぎを阻害
	広域防災	・非常時において防災拠点の有する機能が効果的発揮されるか懸念	非常時に安定的に機能する信頼性の高いネットワークが不足 ⇒高速道路から広域防災拠点間は、全国平均と比べて距離が長く安定したネットワークが配置されていない

5. 地域の将来像

	上位計画	基本方針
宮城県	宮城の将来ビジョン (平成29年3月改定)	<ul style="list-style-type: none"> ■観光資源、知的資産を活用した商業・サービス産業の強化 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 仙台空港の民営化を契機として、東北へのさらなる誘客を進めるため、東北各県や東北観光推進機構との連携を深め、広域観光の一層の充実を図る。 ■産業競争力の強化に向けた条件整備 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 地域間の連携・交流促進のため、高規格幹線道路をはじめ、広域道路ネットワークの整備を推進する。 ■巨大地震など大規模災害による被害を最小限にする県土づくり <ul style="list-style-type: none"> ▶ 大規模災害に備えるため、東日本大震災の教訓を踏まえ、高台移転、職住分離、多重防御による大津波対策、災害時に迅速かつ確に災害応急活動を実施し県民を災害から守るための活動拠点等の相互の機能補完や連携等のネットワーク形成による広域的な防災体制の整備など災害に強いまちづくりを推進する。
	宮城県広域防災拠点 基本構想・計画 (平成26年2月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ■宮城県広域防災拠点の位置付け <ul style="list-style-type: none"> ▶ 広域災害発生時には、これら県と市町村の基本的役割の下、複数市町村にわたる圏域全体で、国、県、市町村、地域が連携・連動して防災活動を行う必要がある。そのためには、情報通信及び陸・海・空の交通手段を駆使し、広域防災拠点と地域防災拠点等が連携し、防災ネットワークを構築する必要がある。 ■災害医療拠点としての展開 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 広域搬送の候補地として位置付けるとともに、県内唯一の基幹災害拠点病院である新仙台医療センターと連携し、効果的な緊急搬送等を行う。
	宮城県社会資本 再生・復興計画 第3次アクションプラン (平成30年3月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ■県土の骨格となる高速道路網の整備 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 沿岸部の高規格道路の整備進展に伴い、今後沿岸部から仙台都市部への交通需要の拡大を見据え、国が検討を進めている「仙台都市圏の幹線道路ネットワークの機能強化」に向けて、積極的に支援していく。
	仙塩広域都市計画区域 の整備、開発及び保全 の方針 (平成30年5月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ■「宮城の将来ビジョン」に掲げる富県宮城の実現に資する活力あるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ▶ 「ものづくり産業」の積極的な集積を目指し、製造品出荷額の向上に寄与する新たな産業拠点の形成と、各産業拠点と仙台塩釜港、仙台空港、インターチェンジ等を有機的に結びつける道路交通ネットワークの拡充を図っていく。(図1参照)
仙台市	ひとが輝く杜の都・仙台 総合計画2020 (平成23年3月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ■都市活動を支える道路ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 産業活動など都市の活力を支える道路ネットワークについては、優先順位を明確にし、計画的な準備を進めます。 ▶ 交流・物流を支え地域経済の成長を促進する道路などについて、優先的な整備を進めます。 ■東北各地域との連携の強化 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 東北新幹線や環状自動車専用道路、高速バスなどの広域的な交通ネットワークを生かしながら、東北の地域間連携を促進し、東北全体の活力の向上を図ります。
	仙台市都市計画 マスタープラン (平成24年3月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通基盤の防災機能強化 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 非常時の広域的な人的・物的支援に必要な高速道路や空港、港湾などへのアクセスを確保するため、主要幹線道路などの整備を推進します。

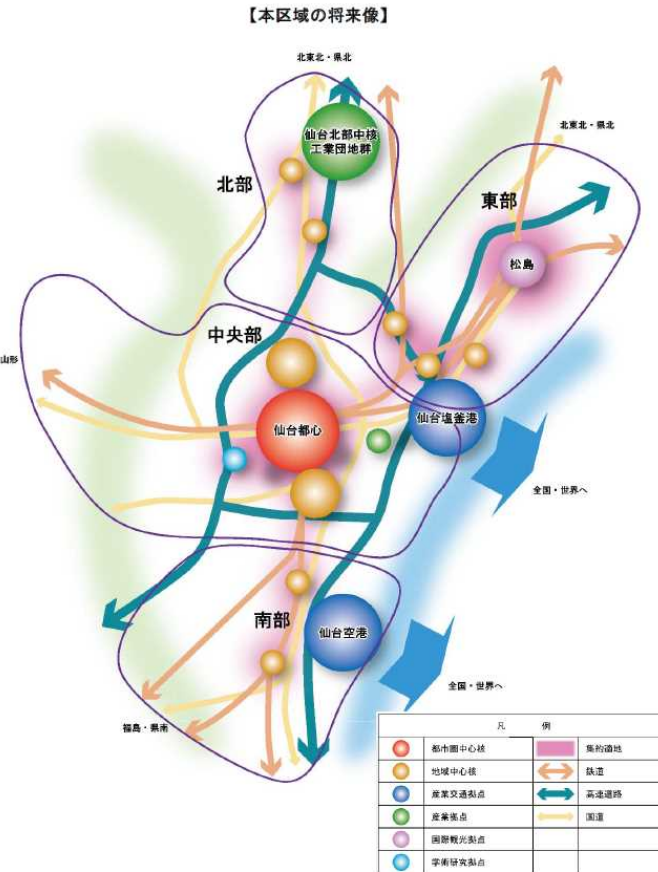


図1 仙塩広域都市計画区域の将来像

6. 政策目標（案）

- 道路及び地域の課題や原因、地域の将来像等を踏まえて、政策目標を以下のとおり設定。
- これらの目標を達成するための対策案として、当該地域における整備方針を検討。

■道路や地域の状況と課題、地域が目指す将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

道路・地域の課題と要因

地域の将来像

- 仙台市東部地域の交通容量不足の解消
- 道路ユーザーのニーズに応じた道路の適切な機能分担
- 物流交通に対する円滑な分散・導入による物流活性化
- 仙台駅と高速道路網の交通結節機能の強化
- 非常時における広域防災力の機能確保

■対策案の検討

【道路交通のサービス水準】

- ◆ 仙台市東部地域の交通容量不足を解消し、慢性的な混雑の解消につながる道路とは

【道路の機能性】

- ◆ 交通ニーズに応じた機能分担を図ることが可能な道路とは

【物流】

- ◆ 東北の中核的な産業交通拠点である仙台東部地区の物流を支える道路とは

【交流・人流】

- ◆ 仙台駅と高速道路網の交通結節機能の強化、定時性・速達性を確保する道路とは

【広域防災】

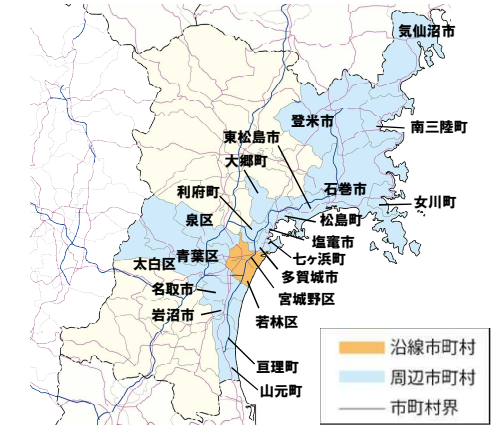
- ◆ 非常時における広域防災力の機能確保を支える道路とは

道路交通の状況と地域の課題を解決し、地域の将来像を実現する複数の対策案を設定し検討

7. 意見聴取方法（案）

●意見聴取の概要

1. 実施主体：国土交通省、宮城県、仙台市、石巻市、塩竈市、気仙沼市、名取市、多賀城市、岩沼市、登米市、東松島市、亘理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、大郷町、女川町、南三陸町
2. 周知方法：記者発表、ポスター掲示、自治体HPへのバナー、広報誌、オープンハウス
3. 配布方法：①郵送配布（仙台市宮城野区、仙台市若林区、仙台市青葉区、仙台市太白区、仙台市泉区、石巻市、塩竈市、気仙沼市、名取市、多賀城市、岩沼市、登米市、東松島市、亘理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、大郷町、女川町、南三陸町）
②市役所・役場、オープンハウス等へのアンケート用紙の設置
③HP上でのWEBアンケート
4. 回収方法：①・②郵便、③HP上での回答
5. 意見聴取期間：1ヶ月程度
6. 意見聴取の対象（案）



■アンケートによる意見聴取の対象（案）

調査対象者		調査手法・規模
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域：仙台市宮城野区、仙台市若林区（約7,700） ・周辺地域： <ul style="list-style-type: none"> ＜沿線地域以外の仙台市＞ 仙台市青葉区、仙台市太白区、仙台市泉区（約7,700） ＜仙台市以外＞ 石巻市、塩竈市、気仙沼市、名取市、多賀城市、岩沼市、登米市、東松島市、亘理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、大郷町、女川町、南三陸町（約7,700） <p style="text-align: right;">※（ ）内の数字は配布世帯数</p>	郵送配布予定世帯 （23,000世帯程度） 沿線地域、周辺地域（沿線地域以外の仙台市）、周辺地域（仙台市以外）で統計上必要な標本を算出し無作為で抽出配布
事業所等	上記、17市町の事業所（製造業者、物流事業者等）	郵送配布 1,400社程度
道路利用者	広域の道路利用者	WEB、オープンハウス 留置き（国、市役所、区役所、役場、道の駅、高速バスターミナル、高速バス車内）

■ヒアリング調査による意見聴取の対象（案）

調査対象者			調査手法	
関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体（1市程度） ・県（1県程度） ・商工会議所、商工会（2団体程度） ・農業協同組合（1団体程度） ・漁業協同組合（1団体程度） ・トラック協会（1団体程度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業者・組合（7社程度） ・物流関連事業者（6社程度） ・バス協会（1団体程度） ・バス事業者（5社程度） ・タクシー協会（1団体程度） ・タクシー事業者（3社程度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光協会等（3団体程度） ・旅行会社（5社程度） ・消防機関（2団体程度） ・医療機関（2団体程度） ・自衛隊（1団体程度） <p style="text-align: center;">計 43社・団体程度</p>	インタビュー形式でのヒアリング調査

7. 意見聴取方法（案）

●意見聴取の内容

調査内容	回答方式	調査対象	
		沿線地域	周辺地域
1. 仙台東部地域の道路利用について ①利用頻度 ②主な利用目的 ③主な移動手段	選択式 (単一回答)	○	○
2. 提示した道路の課題について、それぞれどの程度重要と思うか 【課題】 ・仙台市の東部地域や都心部は交通量が多く、朝の時間帯を中心に混雑が発生している。 ・仙台市の東部地域では、比較的近距離を走る自動車と遠距離を走るトラックなどが同じ道路を利用している。 ・仙台市の東部地域には、仙台市中央卸売市場等が位置しているが、周辺の道路は混雑しており、輸送に支障をきたしている。 ・仙台駅から高速道路までの一般道路の定時性が確保されていない。また、仙台駅を中心とした高速バスの乗継ぎが複雑。 ・非常時において、医療機関と一体となった広域防災拠点から、高速道路ICまでの走行の確実性が必要である。	選択式 (単一回答) ※自由回答欄あり	○	○
3. 提示した道路課題について、道路整備により優先して解決していくべき課題は何か	選択式 (複数回答) ※自由回答欄あり	○	○
4. 道路の工事中及び開通後に気になることは何か ・道路工事や通過交通の騒音・振動 ・景観・景色 ・工事車両や交通量増加に伴う安全性 ・その他	選択式 (複数回答) ※自由回答欄あり	○	—
5. その他 仙台東道路の道路についての意見	自由回答	○	○

7. 意見聴取方法（案）

●調査の設問案

第1回意見聴取における調査方法及び設問内容

1) 調査概要

計画の概要、計画の対象を提示

2) 地域の現状

計画の課題を提示

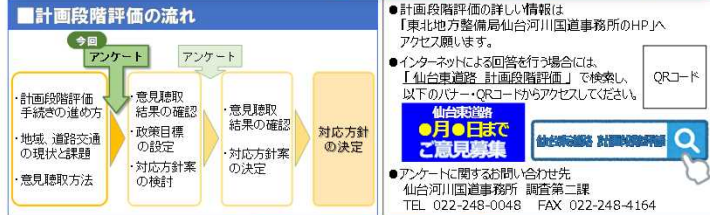
仙台東道路における計画検討に関する第1回アンケート（案） **沿線住民**

仙台東道路は、仙台都市圏自動車専用道路の一部として計画されており、仙台市の東部地域に位置し、沿岸部と仙台市街地方面を結ぶ路線です。

本調査は、仙台東道路整備の計画検討にあたり、地域の皆様のご意見を伺うために意向調査を行うものです。第1回意見聴取（今回）では、地域の皆さまが日頃感じている道路交通や地域の課題等についてご意見をお聞きしたく、ご協力をお願いします。

なお、本調査で頂いた皆さまからのご意見は、計画段階評価※において地域からの意見として「社会資本整備審議会道路分科会 東北地方小委員会」に報告いたします。

※計画段階評価とは、公共事業の実施過程の透明性をいっそう向上させる観点から、地域の声を聞きながら、計画段階において事業評価を行う取り組みです。



国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所
宮城県・仙台市、石巻市、塩竈市、気仙沼市、名取市、多賀城市、岩沼市、登米市、東松島市、亘理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、大郷町、女川町、南二陸町

仙台市の東部地域における課題を以下のとおり考えました。



1. 交通渋滞の解消

○仙台市の東部地域や都心部は、交通量が多く、交通混雑が生じています。

○快適に自動車が行き来できるように、**交通渋滞の解消**が課題です。

▼国道45号の交通状況

2. 適切な道路の役割分担

○仙台市の東部地域では、近距離を走る自動車と遠距離を走るトラックなどが同じ道路を利用しています。

○様々な自動車に用途にあった走行が出来るように、**適切な道路の役割分担**が課題です。

▼国道45号を利用する交通の地域別割合

地域	割合
宮城野方面	5%
宮城野・太白区・泉区方面	25%
宮城野方面	7%
仙台市街地方面	22%
仙台市街地方面	15%
仙台市街地方面	3%
仙台市街地方面	24%

3. トラック輸送などの物流活性化支援

○仙台市中央卸売市場では、県外から高速道路等を利用し食料品等が入荷してきましたが、高速道路から仙台市中央卸売市場への一般道路は混雑しています。

○物流活性化のため、トラック輸送等が円滑にできる**ネットワークの確保**が課題です。

▼トラック輸送の流れ

4. 交流・人流の拡大支援

○仙台駅から高速道路までの一般道路は交通混雑により、想定している速度で走行することができないため、**定時性の確保**が課題です。

○仙台駅周辺では、高速バスの停留所が分散しており複雑であるため、**乗り継ぎサービス**が課題です。

▼仙台塩釜線（産業道路）の混雑状況

5. 広域防災力の向上

○宮城県では、医療機関と一体となった広域防災拠点を仙台市の東部地域に整備中ですが、高速道路からの距離が全国平均を上回っています。

○非常時の傷病者の円滑な物資輸送や効率的な緊急搬送のために、**高速道路ICから広域防災拠点への走行の確実性**が課題です。

▼発災時の広域防災拠点からの物資救急機能のイメージ

7. 意見聴取方法（案）

●調査の設問案

3) 質問事項

(案)

(ハガキ／表面)

(ハガキ／裏面)

問1 「仙台市の東部地域」の道路利用について、お聞きします。(該当するものに○を付けてください)

A 利用頻度	1. 週に5回以上 3. 週に1~2回 5. 年に数回	2. 週に3~4回 4. 月に1~2回 6. 利用したことがない(問2へ)
B 利用目的	1. 通勤・通学 2. 通院 3. 家事・買物 4. 仕事(営業・運送等) 5. 観光・レジャー 6. その他(括弧内にご記入下さい)	
C 主な利用手段	1. 自動車 2. 公共交通(バス・タクシー) 3. バイク 4. 自転車 5. 徒歩	

問2 将来を見据えた地域の課題(案)(下記A~E)について、「そう思う」~「全く思わない」の5段階で評価してください。下記A~E以外に、あなたが課題だと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

A 仙台市の東部地域や都心部は交通量が多く、朝の時間帯を中心に交通混雑が生じている。
B 仙台市の東部地域では、比較的近距离を走る自動車と遠距離を走るトラックなどが同じ道路を利用している。
C 仙台市の東部地域には、仙台市中央卸売市場等が位置しているが、周辺の道路は混雑しており、輸送に支障をきたしている。
D 仙台駅から高速道路までの一般道路の定時性が確保されていない。また、仙台駅を中心とした高速バスの乗継ぎが複雑。
E 非常時において、医療機関と一体となった広域防災拠点から、高速道路ICまでの走行の確実性が必要である。

問3 上記「問2」のA~Eのうち、道路整備により優先的に解決すべきと思う課題を選んでください(いくつでも可)。その他に課題がある場合は「F その他」に○をして内容をお書きください。

問4 道路工事中や開通後に気になることを選んでください(いくつでも可)。その他に課題がある場合は「D その他」に○をして内容をお書きください。

A 道路工事や通過車両の騒音・振動	B 景観・景色
C 工事車両や交通量の増加に伴う安全性	D その他()

問5 「仙台東道路」全体について、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

郵便はがき

料金受取人払郵便

9 8 2 - 8 5 6 6

〇〇〇郵便局 承認

宮城県仙台市太白区あすと長町 4丁目1番60号

国土交通省 東北地方整備局
仙台河川国道事務所 調査第二課 行

差出有効期間 平成30年〇月〇日まで (切手不要)

以下のアンケートにご協力をお願いいたします。
※本アンケートでお答えいただいた意見及び個人情報等は、他の目的で利用したり、第三者に利用させたりすることは一切いたしません。

あなたについてお聞かせください(記入または該当する番号に○)

住所	
性別	1 男性 2 女性
年齢	歳代
職業	1. 会社員 2. 公務員 3. 自営業 4. 学生 5. 主婦・主夫 6. 無職 7. その他()
運転免許	1. あり 2. なし

問1 「仙台の東部地域」の道路利用について

A 仙台の東部地域の道路の利用頻度を教えてください(該当する1つに○)

1. 週に5回以上	2. 週に3~4回	3. 週に1~2回
4. 月に1~2回	5. 年に数回	6. 利用したことがない(問2へ)

B 仙台の東部地域の道路の利用目的を教えてください(該当する1つに○)

1. 通勤・通学	2. 通院	3. 家事・買物	4. 仕事(営業・運送等)
5. 観光・レジャー	6. その他()		

C 仙台の東部地域での主な移動手段を教えてください(該当する1つに○)

1. 自動車	2. 公共交通(バス・タクシー)	3. バイク	4. 自転車	5. 徒歩
--------	------------------	--------	--------	-------

「仙台東道路」第1回アンケート 回答欄

問2 「仙台の東部地域」の将来を見据えた地域の課題(案)について

以下のA~Eの項目について、該当すると思うものに○を付けてください。

項目	そう思う	やや思う	どちらとも言えない	あまり思わない	全く思わない
A 交通渋滞の解消	1	2	3	4	5
B 適切な道路の機能分担	1	2	3	4	5
C トラック輸送などの物流活性化支援	1	2	3	4	5
D 交流・人流の拡大支援	1	2	3	4	5
E 広域防災力の向上	1	2	3	4	5

上記A~E以外で課題があれば、ご自由にお書きください。

問3 道路整備により優先して解決すべき地域の課題について

以下のA~Eの各項目について、優先的に解決すべきと思う課題を選んでください(いくつでも可)。その他に課題がある場合は「F その他」に内容をお書きください。

項目	優先すべき課題に○	項目	優先すべき課題に○
A 交通渋滞の解消		D 交流・人流の拡大支援	
B 適切な道路の機能分担		E 広域防災力の向上	
C トラック輸送などの物流活性化支援		F その他(具体)	

問4 道路の工事中、開通後に気になることは

以下のA~Cの各項目について、気になることを選んでください(いくつでも可)。その他に気になることがある場合は「D その他」に内容をお書きください。

気になること	○印	気になること	○印
A 道路工事や通過車両の騒音・振動		C 工事車両や交通量の増加に伴う安全性	
B 景観・景色		D その他(具体)	

問5 全体についてのご意見

「仙台東道路」全体の道路についてご意見・ご要望がありましたら、ご自由にお書きください。

8. 計画段階評価の進め方（案）

○地域住民や道路利用者の意見を聞きながら、道路計画〔概略ルート、構造等〕について検討を行う。

計画段階評価

今回

東北地方小委員会
【平成30年10月】

- 計画段階評価の進め方（案）
- 地域の概況
- 地域の現状と課題
- 道路・地域の課題とその要因
- 地域の将来像
- 政策目標（案）
- 意見聴取方法（案）

意見聴取
(第1回)

- 地域、道路の課題
- 意見聴取方法
 - <ヒアリング>
対象：関係自治体
企業 等
 - <アンケート>
対象：道路利用者
地域住民
企業 等

東北地方小委員会

- 政策目標の設定 等
 - 評価項目の設定 等
 - 比較ルート案（複数案） 等
 - 対応検討案
(概略ルート・構造)
等
- 意見聴取

対応方針の決定（概略ルート、構造等）

地方小委員会