

1. 東北地方の現状と課題

(1) 自然・地理的特徴

- ① 東北地方は、本州の北部に位置しており、国土全体の約 2 割を占める広大な面積を有し、その土地の 70%を森林が占めている(図 1)
- ② 地形としては、南北に脊梁山脈が連なっており、中央部には奥羽山脈、西部には出羽山地、越後山脈、東部には北上高地、阿武隈高地があり、山地により地域が分断されている(図 1)
- ③ 8割以上が豪雪地帯に指定されており、そのうち約3割は特別豪雪地帯に含まれている(図 3)
- ④ 他地域に比べ都市間距離が長く、地形的制約等が地域間の交流機会の障害となっている(図 2)

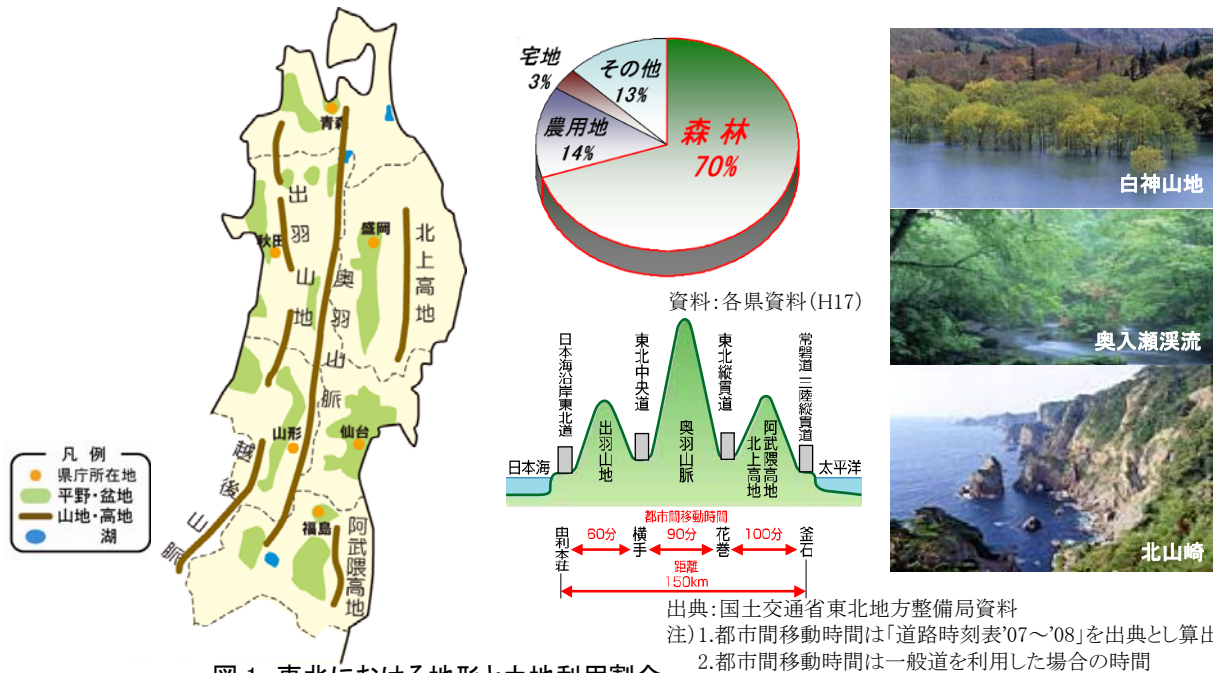


図 1 東北における地形と土地利用割合

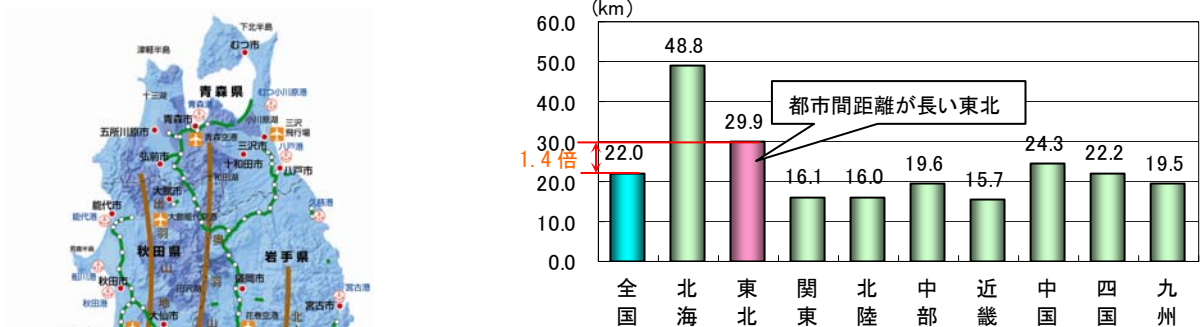


図 2 平均都市間距離



— 豪雪地帯の指定要件とは —
 過去 30 年間の累年平均積雪積算値が 5,000 cm 日以上の豪雪地帯が 2/3 以上の市町村

— 特別豪雪地帯の指定要件とは —
 豪雪地帯のうち、過去 20 年間の累年平均積雪積算値が 15,000 cm 日以上の地域が半分以上である市町村で、かつ、積雪による自動車交通等が途絶するなど、住民の生活に著しい支障を生じる市町村

出典: 国土交通省東北地方整備局資料

図 3 豪雪・特別豪雪地帯

(2) 社会的特徴

- ① 東北地方では、人口規模の小さい市町村ほど、人口の減少割合が大きく、高齢化率は全国に比べて高く、増加傾向である(図 4、5)
- ② 過疎地域では、10 年以内に消滅する恐れのある集落が 65、いずれ消滅する恐れのある集落が 340 であるなど、中山間地域の衰退が進んでいる(図 6)
- ③ 中心市街地における大型小売店の立地割合の減少、都市機能の郊外への拡散や居住人口の減少等により、中心市街地が空洞化し、まちのにぎわい喪失につながっている(図 7、8)
- ④ 雇用環境は、有効求人倍率が全国平均を下回っており、東北の一人当たりの県民所得額は 253 万円と全国平均を下回るなど、厳しい状況である(図 9、10)
- ⑤ 一方、東北地方には、豊かな伝統・文化、自然風景など、特色ある資源が多く、観光入り込み客数は、全国と同様に、増加傾向で推移しており、東北に訪れる外国人観光客も、少ないながら増加している(図 11、12)

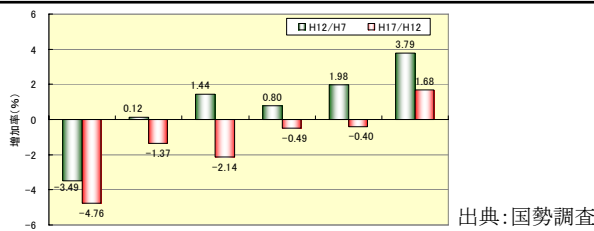


図 4 東北地方の都市規模別の人口増加率

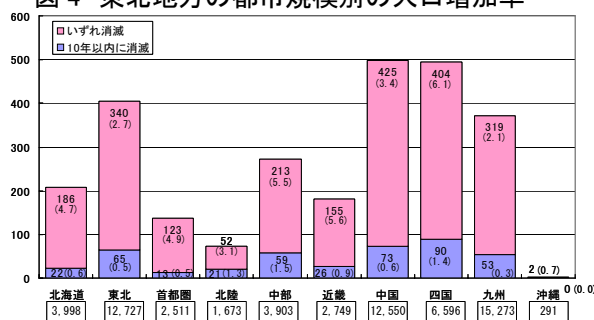


図 5 東北地方の人口と高齢化率の推移

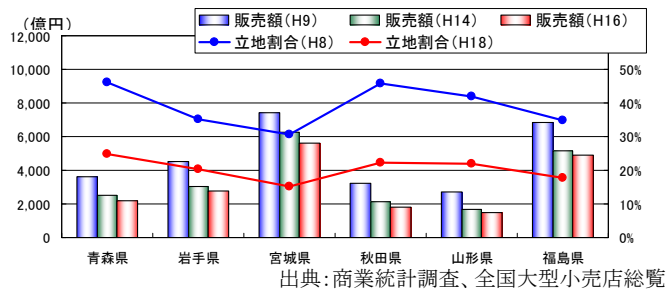


図 6 消滅する恐れのある過疎地域の集落数

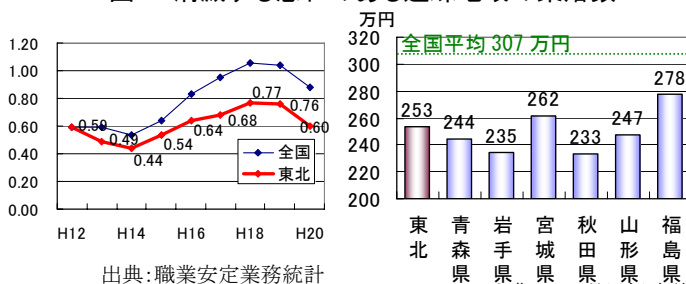


図 9 有効求人倍率の推移



図 10 一人当たりの所得額(H18)

図 7 中心市街地における大型小売店の立地割合と年間商品販売額の推移

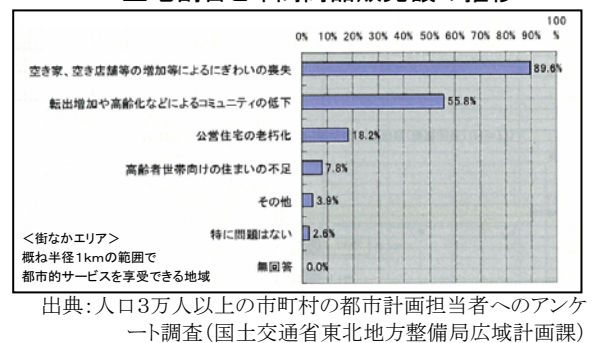


図 8 街なかエリアの居住環境の問題点

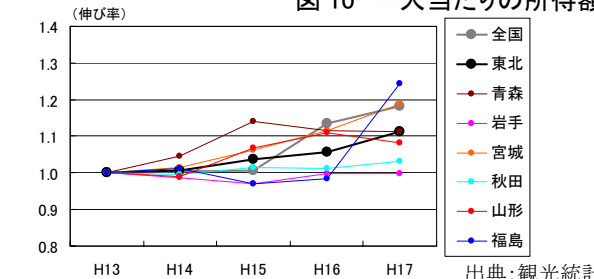


図 11 観光入り込み客数の推移

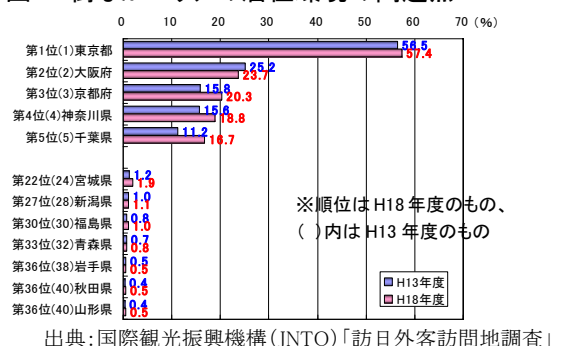
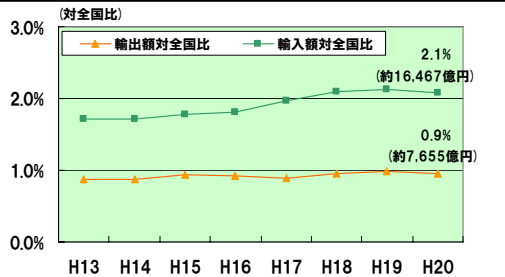


図 12 訪日外国客の県別訪問率

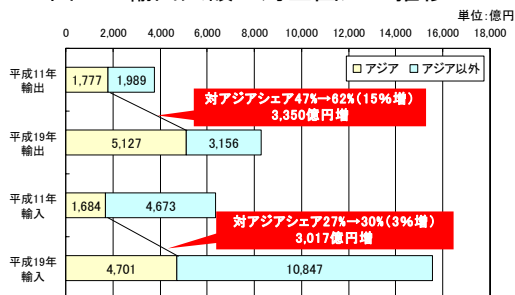
(3) 産業・経済活動における課題(活力)

- ①東北地方では、輸出輸入額の全国に占める割合が年々上昇しており、輸出における東アジアは平成11年から19年の8年間で、15ポイント上昇するなど、産業の活性化とともに東アジアとの関係性の強まりがみられるが、東北地方を発着するコンテナ貨物の港湾別取扱割合は、京浜港湾が62%を占めるのに対し、東北域内港湾は31%にとどまっている(図13、14、17)
- ②東北地方の工業団地の多くは高規格幹線道路沿線に立地しており、貨物搬送における機関分担は、自動車の分担率が88.4%と自動車への依存度が高い一方、東北地方における高規格幹線道路等と重要港湾の連絡割合は47%と、港湾へのアクセス性が十分確保されていない(図15、16、18)
- ③産業の国際競争力の強化及び産業の集積を高めるため、高規格幹線道路等のミッシングリンク(ネットワークの欠落区間)の解消を図るとともに、産業集積地間や産業集積地と主要な都市、港湾・空港を有機的に結ぶネットワークを構築する必要がある(図19)
- ④また、自然、歴史、文化、食等の豊かな地域資源を活用した観光産業や、全国の農業産出額の約15%を占める農林水産業は、東北地方の経済発展を牽引する産業として、発展させていく必要がある。



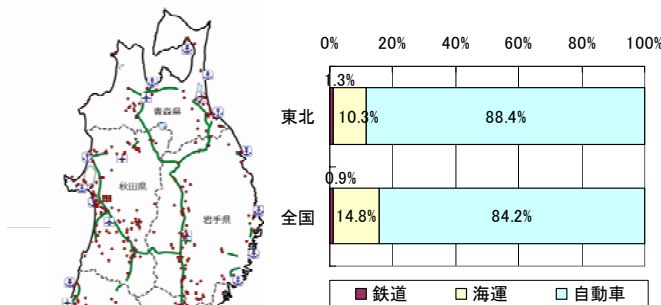
出典: 横浜税関「平成20年 東北地域の貿易概況」

図13 輸出入額の対全国比の推移



出典: 財務省「貿易統計」

図14 東北地方における輸出入相手国の構成



出典: 「H18 貨物地域流動調査」

図15 貨物機関分担率 (総量ベース)

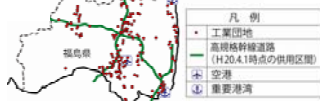
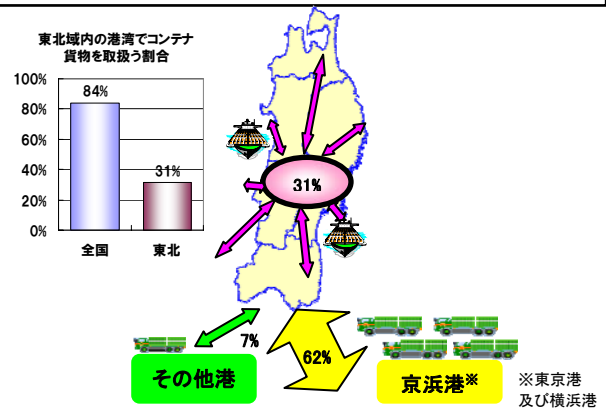


図16 東北地方の工業団地立地動向

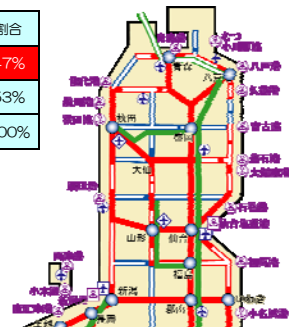


出典: 「H20年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果」

図17 東北域内の港湾でコンテナ貨物を取り扱う割合

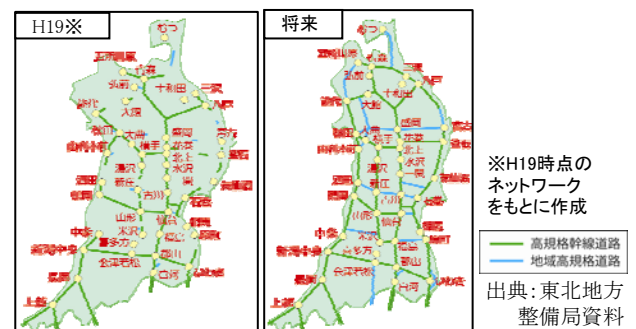
	重要港湾数	割合
高規格幹線道路等と連絡	7	47%
高規格幹線道路等と未連絡	8	53%
合計	15	100%

特定重要港湾	①
重要港湾	②
高気空港 (国管理空港)	③
高気空港 (特定高気管理空港)	④
地方管理空港	⑤
共用空港	⑥
高規格道路	⑦ (供用・未供用)
地域高規格道路等	⑧ (供用・未供用)
新幹線	⑨ (供用・未供用)



出典: 国土交通省東北地方整備局資料

図18 高規格幹線道路等と港湾の連絡状況



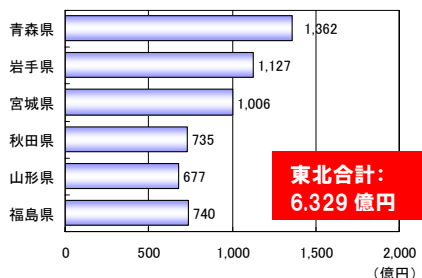
※H19時点のネットワークをもとに作成

出典: 東北地方整備局資料

図19 ミッシングリンク(ネットワークの欠落区間)による時間距離の歪み

(4) 自然災害(地震、土砂災害、雪害、水害等)克服に向けた課題(安全)

- ① 東北地方は、地震、土砂災害、水害、雪害などの自然災害が多く、過去5年間の自然災害による総被害額は6,329億円を超えるなど、自然災害による甚大な被害を受けている(図20)
- ② 今後30年以内の地震発生確率が宮城県沖で99%を超えるのははじめ、地震発生リスクが高い地域であり、道路構造物の耐震性を確保する必要がある(図21、22)
- ③ 東北地方における冬期通行不能区間延長比は国道で5.6%と他地域に比べ高く、冬期を含む通年における通行性を確保する必要がある(図23、24)
- ④ 一方、歩道では積雪による歩道幅員の狭小により、歩行者が車道の通行を余儀なくされるなど、冬期の歩行者の安全性が確保されておらず、安全性の向上に向けた取組みを行う必要がある(図25)

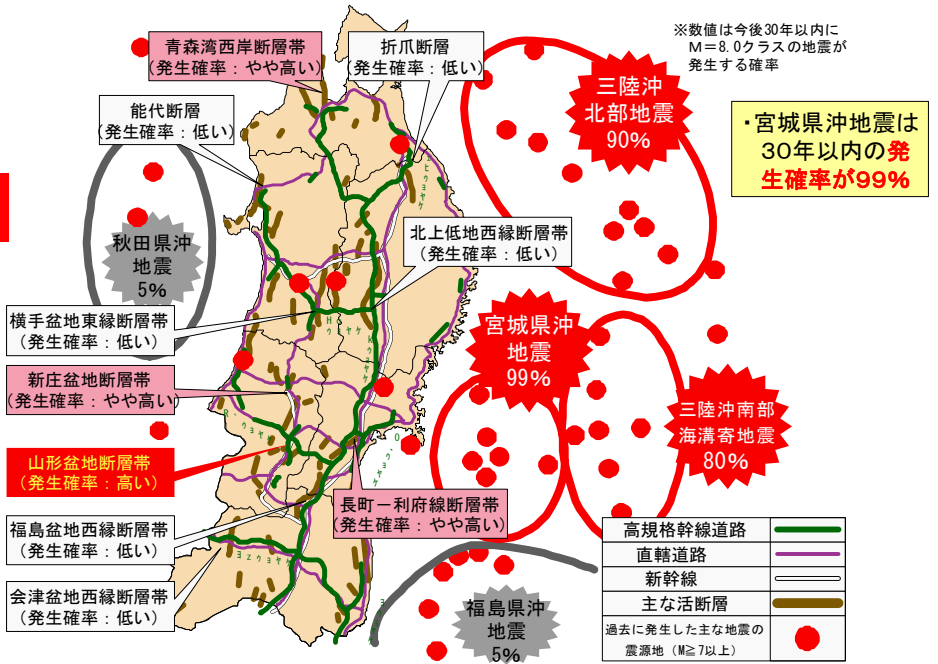


出典:総務省消防庁「消防白書」

図20 過去5年間(H15~H19)の自然災害による総被害額

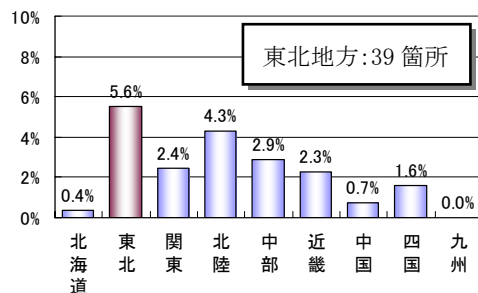
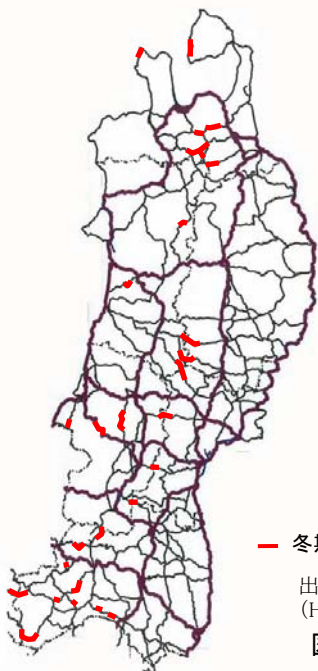


図21 岩手・宮城内陸地震(H20.6)における被害状況(祭時大橋)



出典:東北地方整備局資料

図22 過去に発生した主な地震の震源地と今後30年以内の地震の発生確率



出典:(財)日本道路交通情報センター(H21.4現在) 道路統計年報2008(H19.4時点)

図23 国道の冬期通行不能区間延長比(H19)

出典:国土交通省東北地方整備局資料(H19.3現在)

図24 国道の冬期通行不能区間



図25 積雪時の歩道状況と歩行者

(5) 身近な暮らしの質向上に向けた課題(暮らし)

- ① 仙台市の DID 地区では三大都市圏を超える旅行速度の低下がみられる一方、東北地方における都市計画道路網の整備率は 49%と、全国の 56%に比べて低い(図 26、27)
- ② 交通事故 100 件あたりの死者数は 0.99 人と全国平均 0.67 人を大きく上回っているとともに、高齢者の事故件数は増加傾向にあり、交通安全性の向上を図る必要がある(図 28、29)
- ③ 深刻な医師不足や医師の偏在により適切な医療を受けることが困難な地域を抱えていることに加え、第三次救急医療機関に 60 分で到達できない市町村が 3 割存在しており、その多くが、沿岸部など高規格道路が整備されていない地域の市町村となっているため、等しい救急医療サービスの享受に向け、アクセス時間の短縮に向けた取組みが必要である(図 30、31)
- ④ 10 市において交通バリアフリー基本構想が策定されている。基本構想が策定されている地区等において、重点的にバリアフリー整備を推進する必要がある。

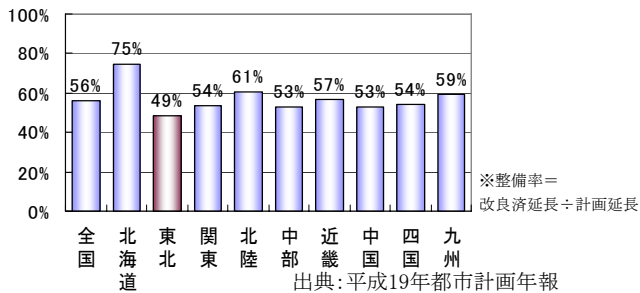
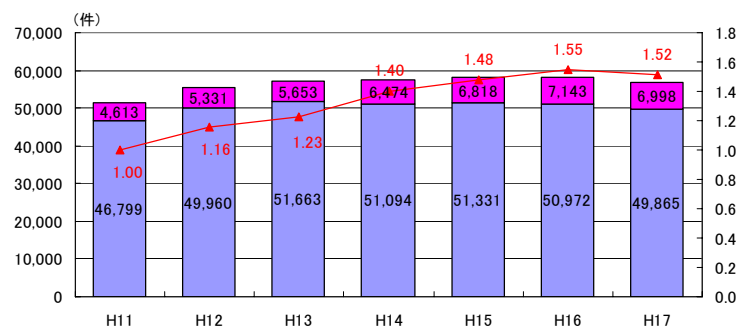
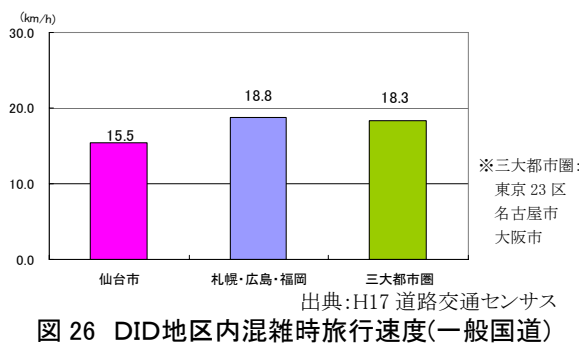


図 28 東北地方における交通事故件数に占める高齢者数の推移

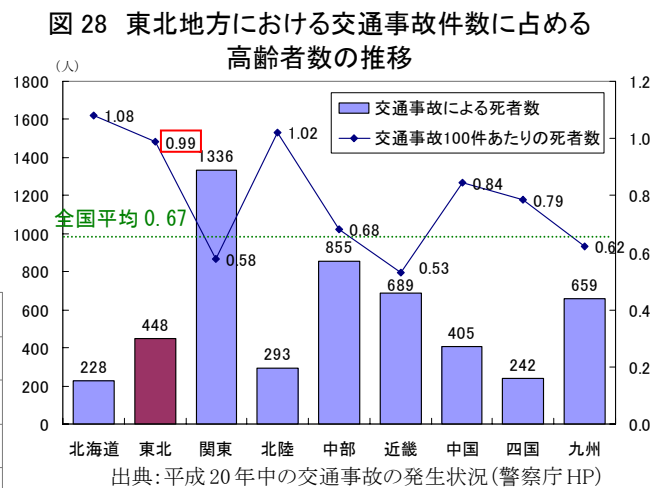
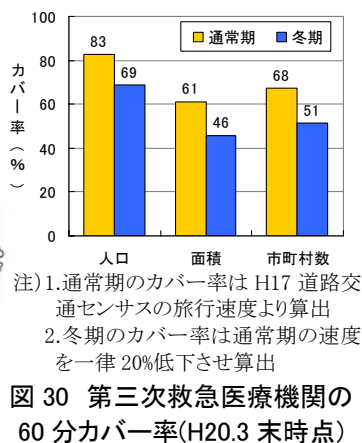
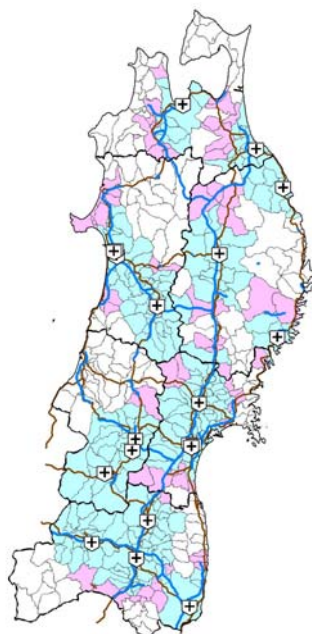


図 27 都市計画道路の整備率



凡	例
三次医療施設	+
高規格幹線道路等	—
直轄国道	—
60分カバー域	
冬期・通常期共	■
通常期のみ	■

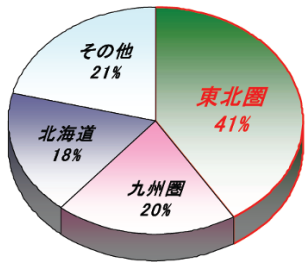
出典: 国土交通省東北地方整備局資料
図 31 第三次救急医療機関への 60 分圏域(H20.3 末時点)

交通バリアフリー基本構想とは...

重点整備地区を指定するとともに、旅客施設、道路、駅前広場等についての移動円滑化事業に関する基本的事項をとりまとめたもの。事業として、公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業等がある。

(6) 豊かな自然環境の保全に向けた課題(環境)

- ① 東北地方では、風力発電量が全国の 41% を占めるなど、新エネルギー開発が進展しているとともに、風力発電を活用したロードヒーティングなどが行われており、環境負荷の軽減に向け、今後更なる新エネルギーの活用を促進する必要がある(図 32、33)
- ② 混雑時における走行速度が三大都市圏に比べて低い地域もあり、環境負荷が大きい走行形態となっていることから、環境負荷の軽減にむけ、走行速度の向上に向けた取組みを行う必要がある(図 34)



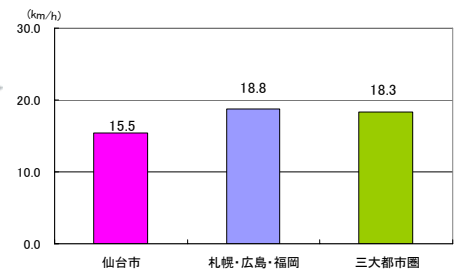
出典:NEDO 風力発電ガイドブック
2005.5 第5版

図 32 風力発電総出力(H17)



出典:東北地方整備局HP

図 33 風力発電によるロードヒーティング例
(国道 49 号中山トンネル)

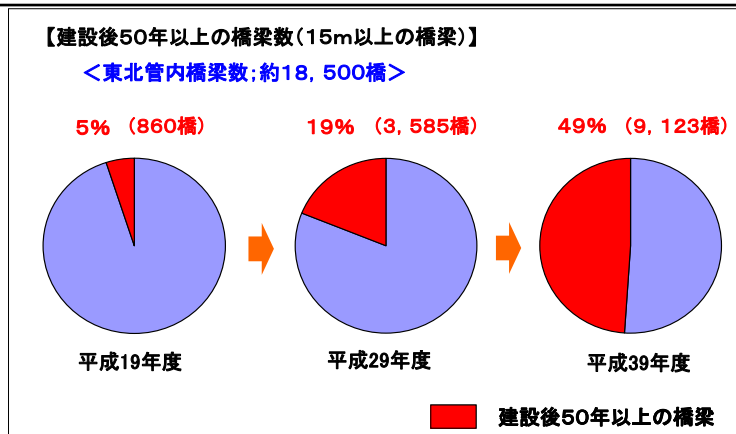


※三大都市圏:東京 23 区、名古屋市、大阪市
出典:H17 道路交通センサス

図 34 DID地区内混雑時旅行速度(一般国道)

(7) 社会資本ストックにおける課題

- ① 東北地方の社会資本ストックは、高度経済成長期に建設されたものが多く、施工から 50 年以上経過した橋梁は平成 19 年度では全体の 5% であるが、平成 29 年度では、19%、平成 39 年度では 49% を超えるなど急激な増加が想定されており、安全性の確保に向けた対策を行う必要がある(図 35、36)



※東北管内の国道、県道、市町村道を対象
※県・市町村が管理する橋梁の数は平成17年4月時点

出典:国土交通省東北地方整備局資料

図 35 建設後 50 年を経過した橋梁の割合



図 36 本荘大橋斜材破断