

仙台都市圏高速環状ネットワーク 『ぐるっ都・仙台』の整備効果について

国土交通省 東北地方整備局 道路部

1. はじめに

仙台都市圏高速環状ネットワーク（以下、「ぐるっ都・仙台」※）は、東北自動車道、仙台北部道路、仙台東部道路、三陸沿岸道路（仙塩道路）、仙台南部道路で形成される仙台都市圏を囲む全周約60kmの環状自動車専用道路です（図-1）。

「ぐるっ都・仙台」は、1975年の東北自動車道 仙台南IC～泉IC間の開通を皮切りにネットワークが徐々に形成され、2010年に高速環状ネットワークが完成しました。これにより、大型車をはじめとする広域交通が環状道路内の一般道路から環状道路に転換する等、仙台都市圏の交通環境が改善され、地域産業や地域間交流、高度医療の活動支援など様々な効果が発現しています。本稿では、高速環状ネットワークの拡充に伴う自動車交通や都市構造の変化、ストック効果事例、経済効果について紹介します。

※「ぐるっ都・仙台」とは、平成22年9月に『仙台都市圏高速環状ネットワーク愛称選考会』で選定された愛称です。

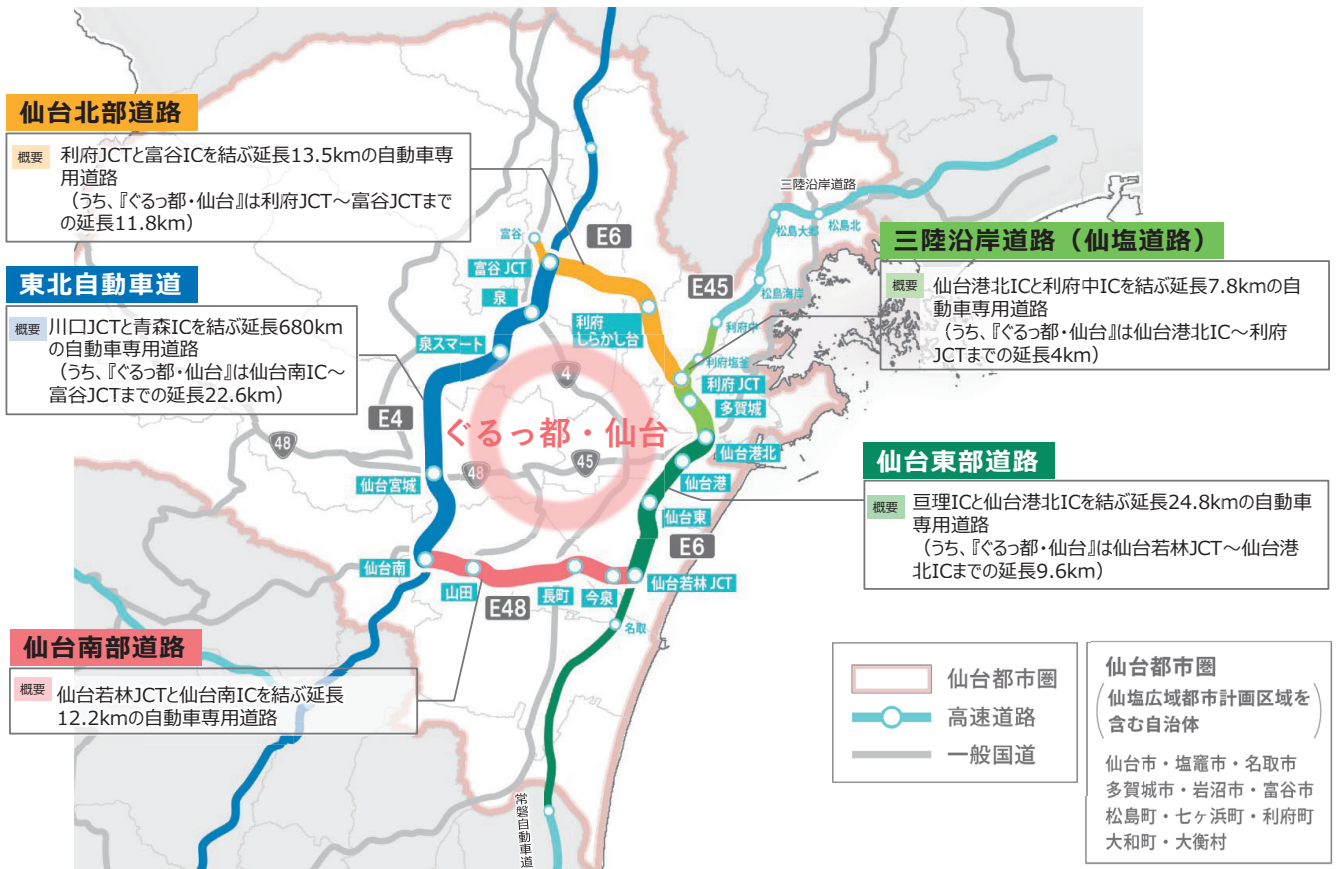


図-1 仙台都市圏高速環状ネットワークを形成する道路の概要

2. 高速環状ネットワークの拡充と自動車交通や都市構造の変化

高速環状ネットワークの拡充に伴い、「ぐるっ都・仙台」の大型車をはじめとする交通量が1990年以降、約6割増加しています。一方、環状道路内の一般道路では交通量が約2割減少し、環状道路内の交通混雑の緩和に寄与しています（図-2）。

また、沿線地域の開発が進み、人口集中地区や建物用地として利用される地域が広がりました（図-3）。

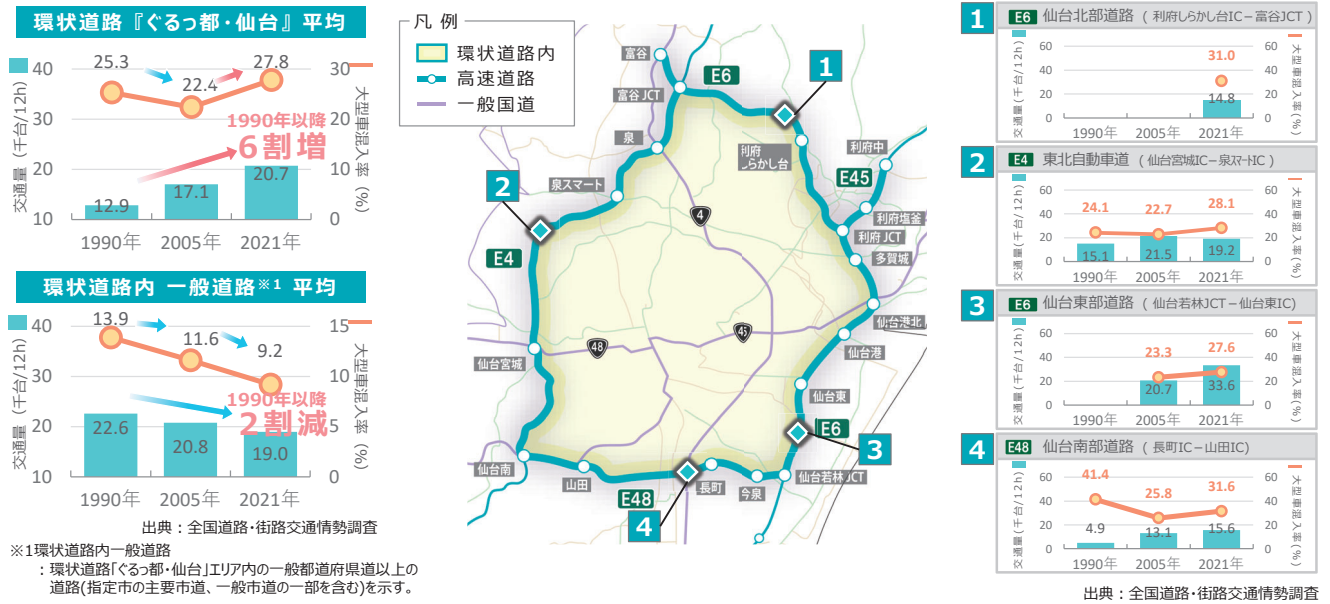
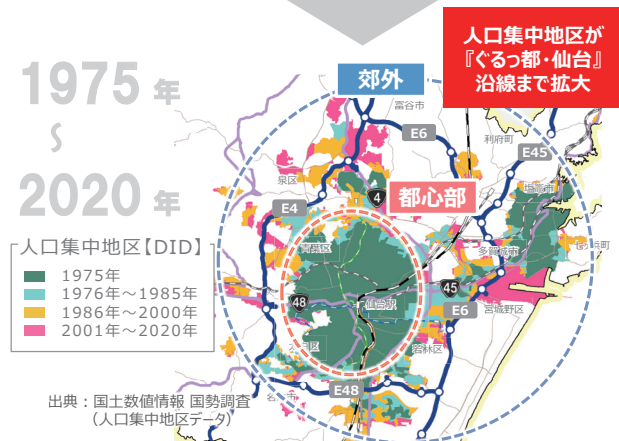
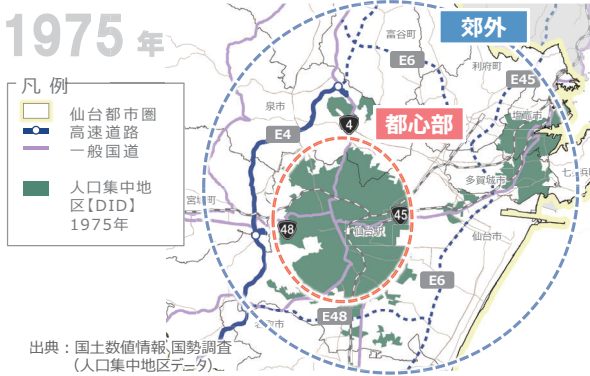


図-2 自動車交通の変化

人口集中地区の変化



建物用地割合の推移

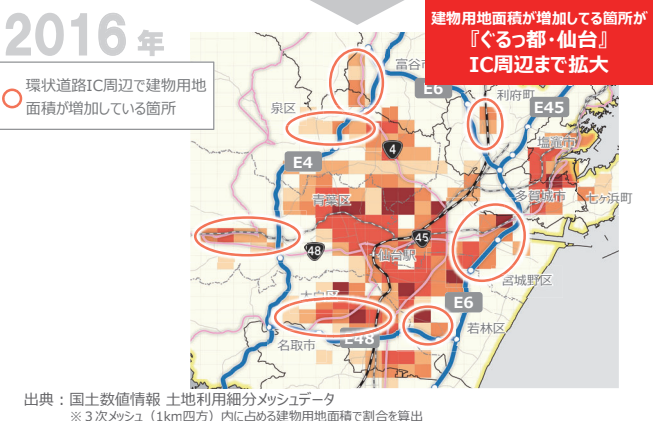
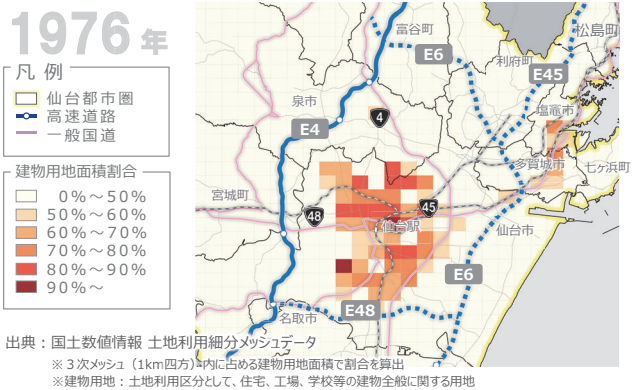


図-3 仙台都市圏における都市構造の変化

3. 「ぐるっ都・仙台」の具体的なストック効果事例

1) 地域産業を牽引

(1) 生産拠点と物流拠点の連携強化

仙台北部中核工業団地は宮城県最大規模の工業団地であり、自動車産業の拠点となっています。組み立て自動車の出荷には東北自動車道から「ぐるっ都・仙台」を経由し、仙台港から全国に運ばれています。仙台塩釜港の完成自動車取扱量は過去10年で約1.3倍と増加傾向であり、「ぐるっ都・仙台」が地域の主要産業の発展に大きく寄与しています（図-4）。

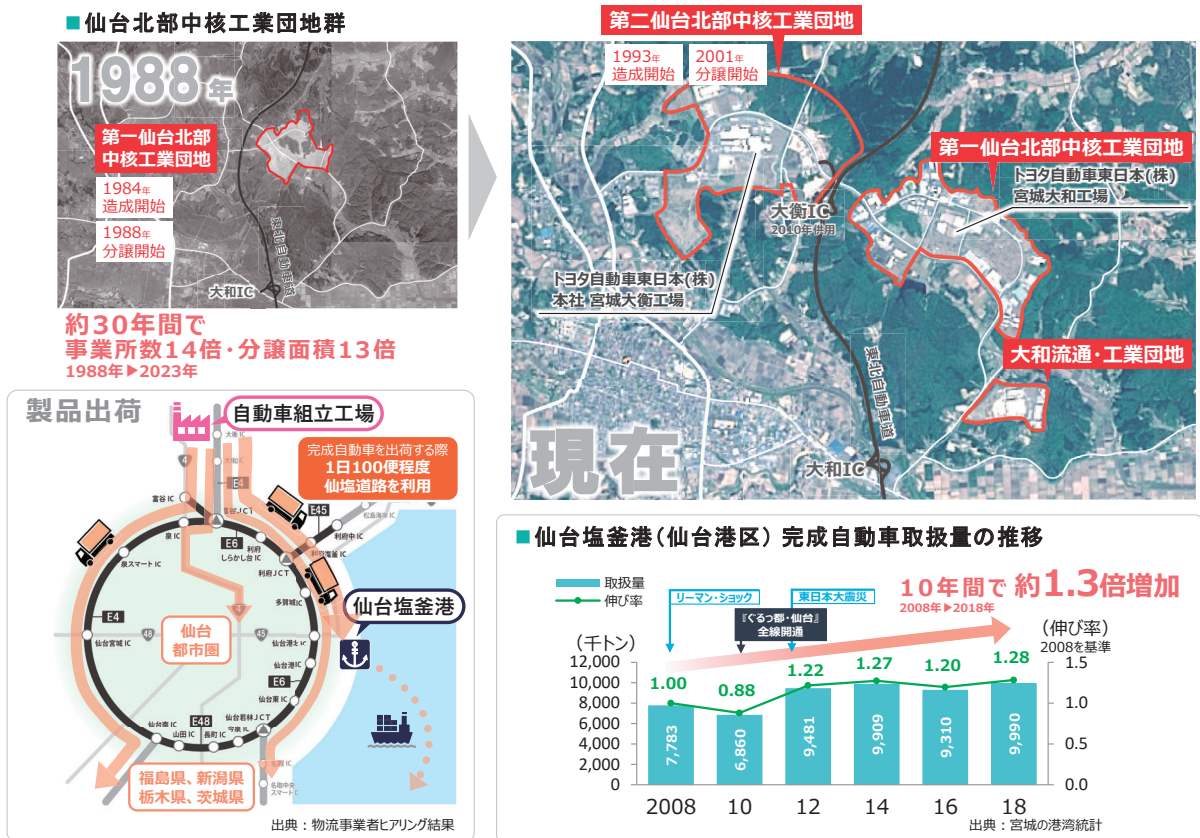


図-4 仙台北部中核工業団と完成自動車取扱量

(2) 新たな物流拠点の形成

「ぐるっ都・仙台」の整備とともに、インターチェンジ周辺を中心に大型物流施設の立地が進展しており、トラック流動量は「ぐるっ都・仙台」完成前に比べ約2.7倍に増加してします（図-5）。

東北各地へのアクセス性の向上による輸送効率化など、物流拠点の集積地として重要な役割を果たしています（図-6）。

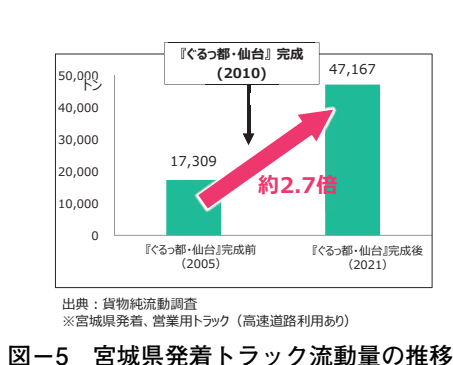


図-5 宮城県発着トラック流動量の推移

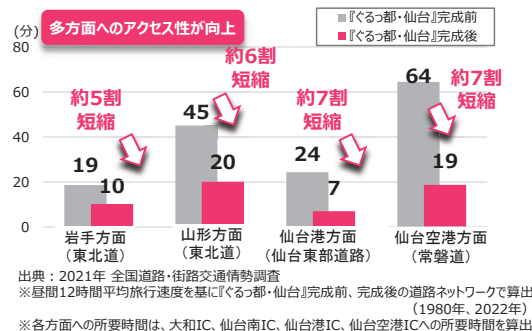


図-6 利府しらかし台 IC から各方面への所要時間短縮

2) 広域的な地域間交流を促進

広域的な集客が期待できる「ぐるっ都・仙台」の沿線には、大規模な商業施設が次々とオープンしており、2010年代以降は1980・1990年代に比べて立地件数が約3倍となっています。また、県内外から広域的に集客しており、仙台都市圏の交流人口の拡大を支援しています（図-7）。

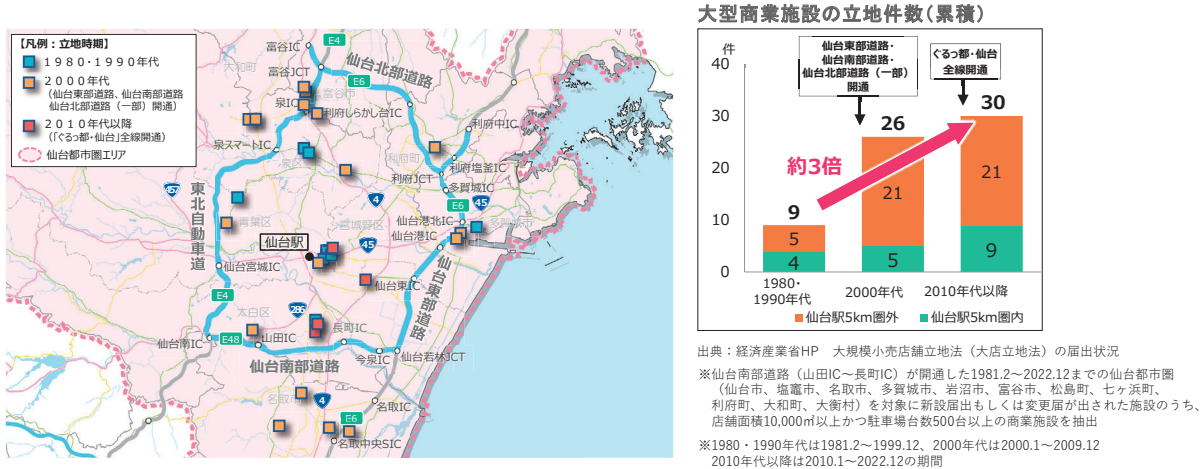


図-7 「ぐるっ都・仙台」周辺の大型商業施設立地状況

仙台駅発着の高速バス便数は、「ぐるっ都・仙台」完成前に比べ約2.1倍に増加しており、その多くは宮城県外の東北各地や関東方面へアクセスする便となっています。各地へのアクセス性の向上により、高速バスの利便性が向上し、観光振興など広域交流の活性化を支援しています（図-8）。

3) 高度医療の活動支援

「ぐるっ都・仙台」の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮されたことにより、救急搬送先の選択肢が広がりました。それに伴い救急患者の負担軽減や適切な病院への搬送が可能となり、地域の救命・救急医療活動を支援しています（図-9）。

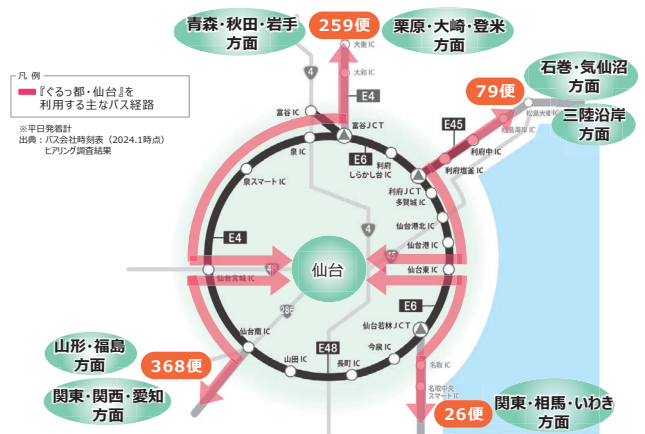


図-8 仙台駅発着高速バスの運行状況

30分以内で到着可能な医療機関

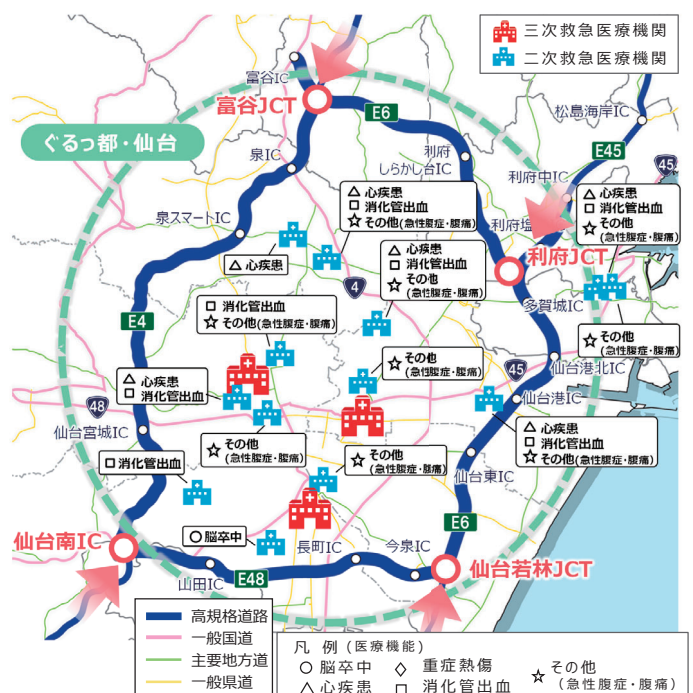
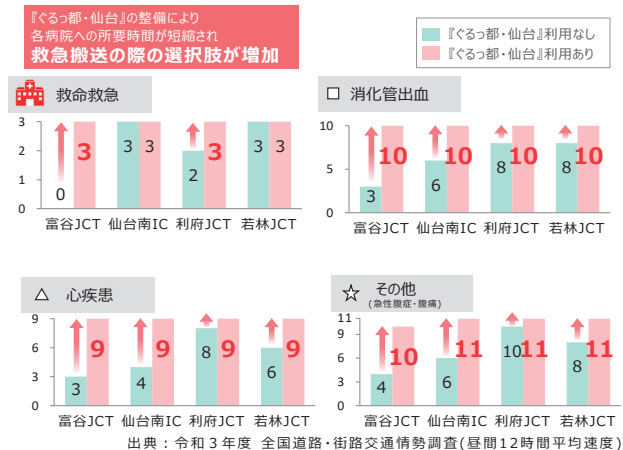


図-9 「ぐるっ都・仙台」周辺の主要な医療機関

4) 防災ネットワーク機能の強化

東日本大震災において、発災からわずか2日後には応急復旧により、「ぐるっ都・仙台」の一部区間の通行止めが解除され、沿岸被災地への救援物資の輸送に活用されました（図-10）。

「ぐるっ都・仙台」の整備により、災害や事故などの通行止めが生じた場合でも、迂回機能が確保されるため、都市圏の物流や産業活動が停滞することなく機能させることができます。

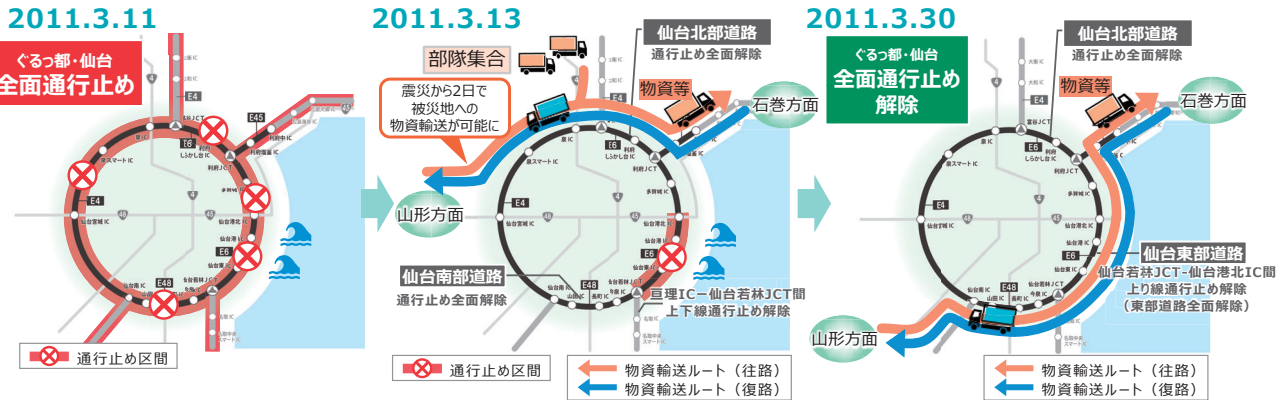


図-10 東日本大震災時からぐるっ都・仙台全線復旧までのタイムライン

4. 「ぐるっ都・仙台」の経済効果

「ぐるっ都・仙台」の初開通（1975年）から2022年までの48年間の経済効果は約16.4兆円^{*}にのぼります。これは宮城県内総生産（GRP）の約1.7倍に相当します。経済効果は宮城県経済に多大な影響を及ぼすとともに、東北各地にも波及しています（図-11）。

^{*}経済効果は、七十七リサーチ&コンサルティング（株）及び東日本高速道路（株）東北支社にて、「ぐるっ都・仙台」の整備あり/なしの場合のGRP（宮城県、岩手県、山形県、福島県の総生産）の差を算出し、累積した結果を経済効果として計測

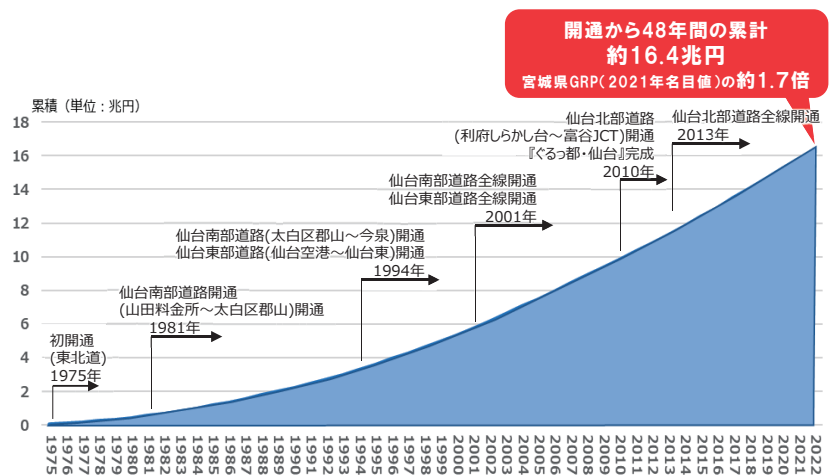


図-11 「ぐるっ都・仙台」の累積効果（1975～2022年）

5. おわりに

本稿では「ぐるっ都・仙台」が及ぼした効果を紹介しました。高速環状ネットワークの形成により、様々なストック効果が発現し、地域経済にも影響を及ぼしています。

一方、高速環状ネットワークは形成されましたが、一部では暫定2車線区間が残っており、走行性の改善が課題となっています。また、都市内々の交通渋滞も残っているため、都市内に集積する都市拠点や物流・産業拠点から「ぐるっ都・仙台」へのアクセス性の向上が求められています。

東北の経済活性化のため、東北の中心地である仙台都市圏の道路整備は今後も重要です。「ぐるっ都・仙台」が更に活用され、さまざまな効果に波及するよう取り組みを推進してまいります。