

2024年3月29日

七十七リサーチ&コンサルティング株式会社
代表取締役 小林 淳

仙台都市圏高速環状ネットワークの道路整備に伴う経済効果について

七十七リサーチ&コンサルティング株式会社（代表取締役 小林 淳）は、このたび、東日本高速道路株式会社（以下、「NEXCO東日本」という）東北支社と共同で、東北自動車道、仙台南部道路、仙台東部道路、三陸自動車道および仙台北部道路の自動車専用道路で構成される、仙台都市圏高速環状ネットワーク（以下、「ぐるっ都・仙台」という）の道路整備に伴う宮城県および隣接3県（岩手県、山形県、福島県）における経済効果を推計しましたので、お知らせいたします。

ぐるっ都・仙台は1975年に東北自動車道が仙台南インターチェンジから泉インターチェンジまで開通し、2010年に仙台北部道路が利府しらかし台インターチェンジから富谷ジャンクションまで開通したことで全線開通となりました。ぐるっ都・仙台の整備により、仙台都市圏における自動車移動の所要時間の短縮や定時性の確保、移動の円滑化といった直接的な効果のほか、環状道路の機能である交通の迂回・分散といった効果を発揮しています。これらの効果は宮城県経済に多大な影響を及ぼしているとともに、東北や首都圏等にもその効果は波及しています。

本推計によるぐるっ都・仙台の整備に伴う経済効果は、16.4兆円となりました。

なお、推計方法と推計結果については、別紙「ぐるっ都・仙台の整備に伴う経済効果について」に掲載しています。

以上

【経済効果の算出に関するお問い合わせ先】

東日本高速道路株式会社（NEXCO東日本）

東北支社 総合企画部 広報課 報道担当

TEL：022-398-8791

FAX：022-398-8495

ぐるっ都・仙台の整備に伴う経済効果について

1. はじめに

仙台都市圏では、東北自動車道（東北縦貫自動車道）、仙台南部道路、仙台東部道路、三陸自動車道（仙塩道路）、仙台北部道路の自動車専用道路により、高速環状ネットワーク（以下「ぐるっ都・仙台」という）が整備されている。ぐるっ都・仙台の整備により、仙台都市圏における自動車移動の所要時間の短縮や定時性の確保、移動の円滑化といった直接的な効果の他、環状道路の機能である交通の迂回・分散といった効果を発揮している。特に東北自動車道と常磐自動車道・三陸沿岸道路は東北地方を縦断し、仙台を挟んで首都圏や北東北方面を結ぶ国土軸であり東北地方にとって重要路線であるが、仙台南部道路や仙台北部道路はそれらのルートを結ぶ連絡路として機能し、通行止め時の迂回ルートとして活用される等、仙台圏のみならず東北各地にとっても、このぐるっ都・仙台が社会活動に影響を与えていると考えられる。今回は、ぐるっ都・仙台の整備がもたらした経済効果について試算をしたものである。

なお、今回の試算は七十七リサーチ&コンサルティング株式会社と東日本高速道路株式会社（NEXCO東日本）東北支社が共同で行った。

【ぐるっ都・仙台】

東北自動車道

1975年（S50） 仙台南IC～泉IC 開通
1976年（S51） 泉IC～古川IC 開通

仙台北部道路

2002年（H14） 利府JCT～利府しらかし台IC 開通
2010年（H22） 利府しらかし台IC～富谷JCT 開通

三陸沿岸道路
（仙塩道路）

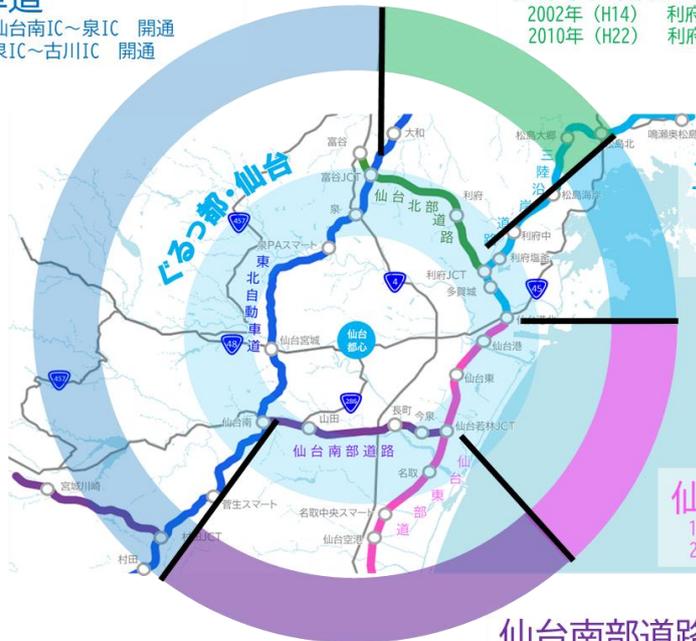
1997年（H9） 仙台港北IC～利府中IC 開通

仙台東部道路

1994年（H6） 仙台空港IC～仙台東IC 開通
2001年（H13） 仙台東IC～仙台港東IC 開通

仙台南部道路

1981年（S56） 山田IC～太白区郡山付近
1994年（H6） 仙台若林JCT～太白区郡山付近 開通
2001年（H13） 山田IC～仙台南IC 開通
2013年（H26） 宮城県道路公社からNEXCO東日本に移管



2. 経済効果算出方法

2. 1 前提条件

対象期間はぐるっ都・仙台の一部区間が最初に開通した 1975 年から 2022 年までの 48 年間とし、対象地域は宮城県および宮城県に隣接する岩手県、山形県および福島県の 4 県とした。

- ・対象路線：東北自動車道/仙台南インターチェンジ～富谷ジャンクション
仙台北部道路/富谷ジャンクション～利府ジャンクション
三陸自動車道/利府ジャンクション～仙台港北インターチェンジ
仙台東部道路/仙台港北インターチェンジ～仙台若林ジャンクション
仙台南部道路/仙台若林ジャンクション～仙台南インターチェンジ
総延長 約 60 km
- ・対象期間：1975 年～2022 年（48 年間）
- ・対象地域：宮城県、岩手県、山形県、福島県

2. 2 算出方法

今回の経済効果算出には計量経済モデルを採用した。対象地域の域内総生産（VP）は、資本ストック量（KP）、労働投入量（L）およびアクセシビリティ（ACC）で決まるものとし、以下のモデル式が成り立つものとして算出した。

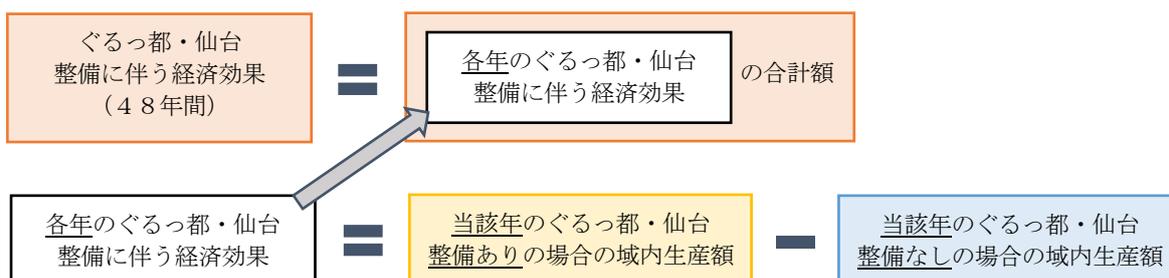
$$VP = AKP^{\alpha}L^{\beta}ACC^{\gamma}$$

（A、 α 、 β 、 γ はパラメータ）

アクセシビリティとは、対象地域全体の移動のしやすさを表すもので、対象期間の年ごとに、NITAS（総合交通分析システム）を用いて算出した対象地域の各市町村間所要時間に基づき算出する。

このアクセシビリティについて、ぐるっ都・仙台の整備前後で地域間の移動時間に差が生じることから、ぐるっ都・仙台を整備した場合と整備しなかった場合の 2 パターンを算出し、この 2 パターンのアクセシビリティをそれぞれ上記モデル式にあてはめ、ぐるっ都・仙台の整備あり・なし、それぞれの域内総生産を対象期間の各年で算出、その差額の合計額をぐるっ都・仙台の整備に伴う経済効果とした。

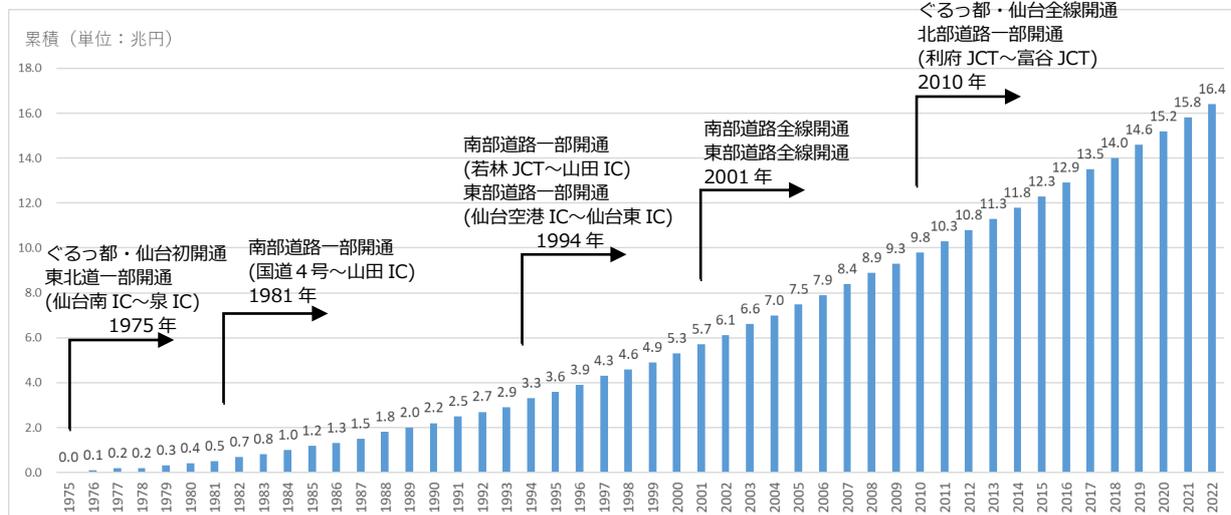
【経済効果算出のイメージ】



3. 経済効果算出結果

上記算出方法に基づき算出した、ぐるっ都・仙台の整備に伴う 48 年間の累積経済効果は約 16.4 兆円と推計され、2022 年の 1 年間では約 0.6 兆円と推計される。

【累積経済効果】



本推計の対象地域である宮城県、岩手県、山形県、福島県の令和 2 年度実質県内総生産はそれぞれ、9 兆 2,642 億円、4 兆 6,565 億円、4 兆 2,655 億円、7 兆 6,895 億円であり、4 県の単純合計値は 25 兆 8,757 億円となる。

ぐるっ都・仙台の整備による 48 年間の経済効果 16.4 兆円は 4 県合計の県内総生産額 25.9 兆円の約 63%に相当するとともに、岩手県、山形県および福島県の 3 県合計の県内総生産額 16.6 兆円と同程度の数値となり、ぐるっ都・仙台の整備に伴う地域間移動の利便性向上により、令和 2 年度に岩手県、山形県および福島県の 3 県が生み出した付加価値と同程度の付加価値が創出されたことになる。

