

日本共産党宮城県議会議員団の藤原でございます。通告にもとづきまして大綱5点につき質問をさせていただきます。

【1】みやぎ型管理運営方式について

まず「みやぎ型管理運営方式」について伺います。なお何度もこの言葉が登場しますので以後「みやぎ型」と省略させていただきますのでよろしくお願いいたします。

知事は昨年9月議会で「みやぎ型」について「民間会社も儲かる県ももうかるウィンウインの制度」であると繰り返し答弁いたしました。しかし「みやぎ型」導入後の3カ年度の決算では、運営権者が大きな利益をあげる一方、県企業局会計は大幅な減益となっており、とてもウィンウィン論が成り立つようには見えません。以下、いくつかの次項につきお尋ねいたします。

（Q1）「みやぎ型」は、諸施設は県企業局が所有し、管理については、管路は引き続き県企業局が、機械装置等の施設は運営権者＝（すなわち）「みずむすびマネジメントみやぎ」（以下「MMM」と略させていただきます）、MMMが担うことになっております。まずMMMの管理下に入った①水道用水供給事業、②工業用水道事業、③流域下水道事業それぞれの令和4年度当初の固定資産の簿価はいくらであるのかお尋ねいたします。これまでの調査と聞き取りで、①水道事業105億円、②工業用水道事業14億円、③流域下水道事業が282億円で計401億円と認識しておりますが、それでよろしいか、お答えください。

（Q2）日本社会の商習慣として、ある事業者が、建築物や機械等を借りて事業を展開する場合、その所有者に家賃やリース代を支払います。資産の所有者側から言うと減価償却費の全部または一部を家賃やリース代等としていただくのが常です。ところが「みやぎ型」では、MMMからリース代等は1円もいただいておらず、機械装置類の減価償却費はただただ県が負担していると理解しておりますが、それでよろしいかお答えください。

（Q3）以前、県企業局から建設企業常任委員会に提出された資料によりますと、「みやぎ型」によって生じるとされる全体で337億円の経費節減の内訳は、水道用水供給事業195億円、工業用水道事業47億円、流域下水道事業96億円となっております。水道事業に着目しますと、年平均では約10億円の節減と言うこととなります。ところが「みやぎ型」導入後の3カ年度の決算を、直営最終年である令和3年度決算と比較しますと、MMMは売上げ88億円で20億円の利益をあげる一方、県企業局の水道会計は3年間で52億円も利益が減りました。

「ウィンウィンの制度」と言いながら、なぜこういう結果となるのか。

1つは、MMMが行う施設更新により発生する20年間の減価償却費は、その平均額が利用料金として県の収入からMMMに移されるために、「みやぎ型」導入直後は実際の減価償却費以上の金額が利用料金として移されるという問題があります。しかしこの問題は20年の後半では逆になり、全体では同じ事になりますので、今日はあえて問題にしないことにいたします。

より重大なことは、機械装置類の管理はMMMに移され、MMMはこれらの施設を使って大きな利益を上げるにもかかわらず、県は施設の利用料を1円も求めず、令和4年度からMMMの管理下に入った施設の減価償却費は、全額を県が負担するシステムになっています。県が負担する減価償却費の総額は、上水・工水・下水全体で401億円になるわけですが、これがMMMの大幅黒字と県企業局の大幅減益の主要な理由であるというのが私の結論です。

「ウィンウィンの制度」と言いながら、なぜMMMは大きな利益をあげ、県企業局は大幅減益となってしまうのか。その理由を当局はどう見ているのか、ご答弁ください。

(Q4) さて、県が機械装置類のリース代をMMMに求めないのは「公有財産無償貸付契約書」の第2条で「県は、PFI法第71条第2項及び本契約に従い、運営権者に対し、…貸付物件を無償で使用することを許諾する」としているからであります。

では「PFI法第71条第2項」には何が書いてあるのか。「地方公共団体は、必要があると認めるときは、選定事業の用に供する間、公有財産（地方自治法第238条第1項に規定する公有財産をいふ。）を無償又は時価より低い対価で選定事業者を使用させることができる」とあります。つまり、PFI法では有償貸付の道もあり得るということでもあります。

しかし知事と県企業局は無償貸付の道を選びました。なぜ件がまるまる401億円を負担し100億円以上もMMMに儲けさせなければいけないのか。なぜこれほどMMMにサービスをし、優遇する必要があったのか、全く理解できません。無償にしたのはなぜかお答えください。

(Q5) 以上から何が言えるか。知事は「『みやぎ型』は運営権者も県・県民も儲かるウィンウィンの制度」と盛んに言います。しかし実体はどうか。県企業局の出血大サービスによってMMMが大幅黒字となる不公平な制度であって、決してウィンウィンの制度などではないと考えざるをえませんが知事の答弁を求めます。

「みやぎ型」の最後に、2046年度に県水道会計が830億円の自己資金を持つことに関連しお尋ねいたします。

県広域水道の事業開始は、大崎広域水道が1980年度、仙南仙塩広域水道が1990年度でありました。事業開始時期の資金繰りを確認するために、県水道事業会計の200

0年度と2024年度の貸借対照表を比較してみました。以下の3点が明らかになりました。

①水道事業の固定資産中8割を占める構築物の累計投資額は、2024年度末で約2000億円であること。②この設備投資は2000年度段階で完了していたこと。③2000億円の設備投資の原資は、1900億円が企業債であったことです。

(Q6) そこでお尋ねいたします。構築物の初期の設備投資は2000億円でしたがそのうち1900億円は企業債で賄いました。しかし、次期の大規模投資前には830億円の自己資金を持ちます。これは大きな大きな違いであると考えますが、当局のご認識を伺います。

【2】仙石線のワンマンカー化について

大綱2つ目、仙石線のワンマンカー化について伺います。

JR東日本は昨年12月12日、本年3月14日からのダイヤ改正に合せ仙石線をワンマンカー化すると発表し、住民および従業員の方々から不安が寄せられています。日本共産党県議団は1月16日には沿線自治体の議員とともにJR東日本東北本部長宛に「車掌の継続乗車と安全対策を求め」る要望書を提出し、1月21日には他会派のみなさんとともに国鉄労働組合宮城支部のみなさんから問題意識の聞き取りを行ないました。何が問題になっているのか。

第1に、仙石線の特徴です。仙石線は仙台～石巻間を走る海岸線の線路であり、東日本大震災で体験したように、震災時には津波被害に直面いたします。しかも、3.5kmの地下トンネル区間と100km以上のトンネルが6ヵ所あり、切り通し区間も多く、何かあっても救援車両が線路脇まで入れない区間が多い。

第2に、施設上の問題です。苦竹駅、福田町駅、東塩釜駅、陸前浜田駅などではホームが湾曲しており、中にはホームと車両間に40cm前後も隙間が生じる駅もあります。仙台駅の乗降者数は1日約18万人でホームドア設置の国交省基準の10万人を上回っていますが、この仙台駅にさえホームドアが設置されておられません。施設の安全面に多々心配が寄せられております。

第3に、駅の人員配置の問題です。仙石線には32の駅がありますが、うち11駅が無人駅で、夜間無人駅は5駅です。すなわち夜間は32駅中16駅が無人になるわけであります。

第4に、東塩釜駅以西は利用者が急増し仙台方面に近づくにつれ大混雑いたします。JR東日本は、ワンマンカー化にともない、車両の前後左右にカメラを設置すると言っておりますが、乗降客により死角が発生するケースが高まりますし、地下鉄と違い降雨降雪時にはレンズに雨や雪が付着し見えにくくなることも心配されています。

こういう条件下にもかかわらずJR東日本はワンマンカー化を強行しようとしています。

無人駅が多い中、震災や事故に運転手ひとりで対応できるのか。仙台に近づくほどに乗降客が急増し死角が多く発生するなか運転者は4画面のモニターを確認するとのこと。

今年に入ってからJR東日本で、山手線、常磐線、宇都宮線等での長時間にわたる停電等の事故が相次いでおり、昨年は新幹線の切り離し事故もありました。「利益追求に走り安全性がおろそかにされているのではないか」という危惧の声が広まっています。喜勢陽一社長は10日の会見で、相次ぐ事故に謝罪するとともに、「この機会に全ての業務を抜本的に見直す」と述べたと報道されています。

(Q7) 県としては、県民の安全性確保の観点から、安全策を講じぬままでの仙石線のワンマンカー化は見直すよう、JR東日本に求めるべきではないかと思いますが、知事の答弁を求めます。

【3】「資源物」のヤードをめぐる諸問題について

次に大綱第3、「資源物」ヤード問題について伺います。

私は令和6年(2024)12月3日の一般質問で、多賀城の資源物と称する鉄屑を山にした操業について、屋内操業を義務づけるなど条例による一定の規制が必要ではないかと質しました。知事および環境生活部長の答弁は、「住宅地に隣接しております工業専用地域内の鉄くず等の再資源化業者から発生する騒音や粉じんの問題については当該施設のみであることから、…条例を制定するのではなく…個別に対応すべきものと考えております」との答弁でありました。この答弁は実情に合わなくなっていると考えざるを得ません。

ひとつは、昨年9月議会で同僚議員が、ヤード問題は関東で深刻になっており、東北に押し寄せてくる可能性が高いことが指摘されました。

もう一つは、12月8日午前6時、七ヶ浜町東宮の「資源物」ヤードで火事が発生し、鎮火に12時間も要しました。火災は消防署基準では5度目で、他にボヤが1件あったそうであります。

直後(12/10)に担当部局にお尋ねしたところ、このヤードには県としても問題意識を持っており、毎月のように立入調査をしていたとのことあります。

1月15日に塩釜地区消防事務組合七ヶ浜消防署をたずね指令からお話を伺ってまいりました。なぜ鎮火に12時間も要したのか尋ねましたところ、「10㍍を超える資源物の山を上から順にシャベルカーで移し消火し、それを別の所に移す作業を繰り返していたが、シャベルカーを入れられるスペースが1台分しかなく手間取った」とのことです。また「資源物の高さは5㍍以下にさせていただくこと、資源物の山と山の間は数㍍の間隔を空けるよう要請していたが、それは強制力はなくお願いのレベルの要請で応じていただけなかった」とも話しておりました。

この会社のホームページによりますと、この業者は多賀城市、七ヶ浜町、塩竈市、大崎市、名取市、県内5カ所にヤードをもっているようであります。また、多賀城市宮内で深

刻な鉄粉・粉塵・騒音被害を出している業者のひとつです。

そこで質問いたします。

(Q8) 私の令和6年(2024)12月3日の多賀城市内の「資源物」ヤード問題に関する一般質問に対し、当局は「…条例を制定するのではなく…個別に対応すべきものと考えております」と答えておりますが、この答弁は実情に大きく立ち後れていると思います。当局のご認識を伺います。

(Q9) 昨年12月8日のヤード火災発生以後、県としてはどういう対応を行ってきたのか伺います。

(Q10) 昨年9月議会での同僚議員の質問に対し、当局は「国の動向を注視しつつ県内ヤードに対する監視・指導を継続してまいります」と答弁しています。現に県内で、鉄粉・粉塵・火災と実害が出ているわけでありますから、政府の対応待ちにならず、何が課題になっているか、県としても整理をし法律に反映させる、あるいは条例で先取りする位の構えで取組んでいただきたいと思いますがいかがでしょうか。答弁を求めます。

【4】「町道在加瀬線・市道名古屋線」の県道昇格について

次に、多賀城市道名古屋線および利府町道在加瀬線の県道昇格について伺います。

現在、県道仙台松島線＝通称利府街道から加瀬沼公園入口までは加瀬沼公園線として県道になっておりますが、同公園入口から県道泉塩釜線までは町道在加瀬線および市道名古屋線となっており、いわば県道が途切れた形になっております。

県道仙台松島線から県道泉塩釜線の間には、北から、イオンモール新利府、JR新幹線車両基地、加瀬沼公園があり、年々交通量が増えています。2月15日の日曜日午前、加瀬沼公園を訪ね11時に帰って来ましたが、加瀬沼公園の駐車場は満杯になり、市道名古屋線は加瀬沼公園に向かう車が連なっておりました。

昨年11月26日、塩釜管内2市3町から知事宛に要望書が提出されましたが、その中でも両市町道の県道昇格について、「主要県道泉塩釜線と県道加瀬沼公園線を結んでおり、近年、広域的なアクセス幹線としての機能と要求が高まっている」と県道昇格を求めています。

(Q11) 地元から再三県道昇格の要望が出されておりますが、この課題について県当局としてはどういう認識でいるのか答弁をお願いいたします。

【5】文化財行政について

最後に文化財行政についてうかがいます。

(1) まず特別史跡多賀城跡の整備についてです。多賀城政庁復元の方針を県が打ち出し、多賀城政庁復元整備検討会はこれまでに3回開催され、地元では「特別史跡多賀城跡周辺

まちづくり協議会」が設立されるなど期待が広がっております。また17日の「知事説明要旨」でも復元に触れられ、いよいよ動き出した観があります。

しかし多賀城南門の復元の経過を振り返りますと、実際に復元事業に着手するまでには、相当の準備もお金も時間もかかるだろうと思われます。そういう中で、政庁南大路の連続整備や電柱の地下化など当面整備すべきことはしっかりやっていくことが大事だし、政庁復元に向け機運を高めていく上でも重要と思ひます。

ご存じのとおり、政庁南大路は市道新田浮島線で分断されており、観光客に100名も余計歩いていただいております。南門周辺で写真を撮ろうとするとどこから撮っても電線が入ってしまいます。

(Q12) これら当面の諸課題について、どう解決しようとしているのか、答弁を求めます。

(2) 多賀城海軍工廠松島地区南区跡の調査について伺ひます。

(Q13) 昨年9月の代表質問の際、「教育長自身がぜひ視に行つて欲しい」とお願いしたところ「機会を捉えて見にいきたい」との答弁がありました。先日松島町の教育長さんから「お陰様で県教育長さんに来ていただきました」とあいさつをいただきました。視察のご感想と今後の方向性についてお伺ひいたしまして、登壇しての質問を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございます。

以上