

○副議長（本木忠一君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

質疑、質問を継続いたします。七番高橋克也君。

〔七番 高橋克也君登壇〕

○七番（高橋克也君） 自由民主党・県民会議の高橋克也です。議長のお許しを頂きましたので、大綱三点質問いたします。

今議会では、村井知事の出馬表明、また、県議会議員からも出馬表明ということになっておりますが、これから手を挙げるであろう方にも知っていただきたい県の課題について質問してまいります。

大綱一点目、不法ヤード問題について質問いたします。

午前中の熊谷一平議員と一部重なるところがありますが、御了承いただければと思います。村井知事の説明要旨にもありましたが、外国人材の受入れが今後進み、様々な分野で活躍いただく、そのような時代になってくることは間違いありません。一方、様々な業界で活躍いただくはずだった外国人材が仕事にあぶれ、知らずに違法行為に手を染めてしまうケースも発生しております。特に、千葉県や茨城県など北関東で深刻化している違法・不法ヤード問題は、外国人犯罪につながる大きな問題となっています。まず、ヤードという言葉、耳慣れない方もいるかもしれませんが。ヤードとは、鉄板やコンテナ、フェンスで囲まれた敷地で金属解体、自動車の保管や解体、海外輸出用のコンテナ詰めなどを行う施設を指します。本来は合法的なリサイクル事業や輸出業の拠点であります。しかし、その構造上、外から中の様子がほとんど見えません。内部で何が行われているのか、周辺住民や警察でさえ立ち入らない限り把握できないという特徴があります。この外から見えないという性質が残念ながら悪用されています。千葉県や茨城県、北関東エリアでは、盗難車や盗難部品の保管、無許可での自動車解体、不法滞在外国人の労働、廃油や冷却水の不法投棄といった行為が行われているヤードが数多く摘発されてきました。まず、千葉県の事例を申し上げます。二〇二四年の報告では、千葉県内にはおよそ七百か所以上ものヤードが存在し、その約半数が、成田市、富里市、香取市周辺など、港湾や空港、高速道路のアクセスがよい地域に集中しています。これは全国でも突出した数であり、かつては全国のヤードの約二割が千葉県にあったと言われています。なぜ千葉県に集中するのか、その理由は大きく三つあります。一つ、土地が安

く市街化調整区域でも設置が比較的容易であること。二つ、高速道路、港湾、空港といった物流インフラへのアクセスが極めていいこと。三つ、外国人労働者の雇用が容易であること。特に、成田空港周辺には外国人居住者が多く、そのネットワークを活用して事業が行われています。茨城県でも事情は似ています。鹿嶋市や神栖市などの港湾地域で盗難車両を解体して海外へ輸出するケースや不法滞在外国人を雇う事例が相次ぎました。これらを受け茨城県は二〇一七年にヤード規制条例を施行し、千葉県に続き全国で二番目の条例制定県となりました。では、こうした不法ヤードでは具体的に何が行われているのか、警察の摘発例では盗難車両が数時間でばらばらに解体され、部品単位にしてコンテナに積み込まれ海外へ輸出されています。金属解体も同様の手口です。輸出先は中東、アフリカ、東南アジアなど多岐にわたり、日本国内でも捜査が及ばない場所へ流れていきます。また、自動車リサイクル法に基づく許可を持たずに解体を行い、廃油やバッテリー液をそのまま地面に垂れ流した例もあります。これにより土壌や地下水が汚染され周辺住民の健康や農業への影響が懸念されます。更に、不法滞在外国人の雇用という問題も無視できません。低賃金、長時間労働、安全配慮の欠如、事故やけががあっても雇用契約が曖昧なため補償されないまま放置されるケースが報告されています。地域への影響も深刻です。昼夜を問わない解体音や金属音、重機の稼働による振動、廃棄物の放置による悪臭、更に、盗難品、盗難車を持ち込まれることで、周辺の治安が悪化するという声もあります。ある千葉県の住民は「夜になると重機の音と怒鳴り声が聞こえ、子供が怖がって眠れない」と訴えていました。千葉県と茨城県では、こうした状況に対応するためにも、それぞれヤード規制条例を制定したわけです。千葉県の条例では、ヤードを新設する場合の届出義務、取引記録の作成、保存義務、立入り検査権限、そして違反時の罰則を定めています。茨城県もほぼ同様の内容です。これらの条例施行後、両県ではヤード数が横ばい、または、一部地域では減少傾向に転じました。しかし、新たな問題も出ています。規制のない県へと事業が移転する、いわゆる「抜け穴」現象です。つまり、宮城県のようにまだ条例がない地域は次のターゲットになる可能性があります。のです。宮城県内では、現在のところ違法・不法ヤードの大規模摘発は報告されていません。しかし、仙台港や石巻港など輸出入可能な港湾施設、東北自動車道や常磐自動車道などの物流ネットワーク、仙台国際空港、そして比較的安価な土地、この条件は北

関東の状況と重なります。前述のとおり、外国人労働者も年々増えており、技能実習や特定技能で来県する方など、不法ヤード問題の背景が出来上がりつつあります。そして、八月二十八日、つい最近のニュースです。仙台市内の公園で約百本以上のステンレスポールが盗難されるという事件が発生しました。仙台放送の取材では、市や各区役所調べで少なくとも三十九か所で百八本、設置部分には盗難防止用の南京城がついていたが、鍵を破壊して抜き取られました。仙台市によると、ポール一本の設置費用は五万円から十万円、被害総額は少なくとも数百万円規模に達する見込みとのことです。仙台市のポール盗難だけでなく、県内では金属窃盗が後を絶っておりません。二〇二四年七月、山元町の震災遺構、旧中浜小学校でアルミ製校銘板が消失、二〇二四年十二月、気仙沼市・南三陸町で小型漁船の船外機が相次ぎ盗まれる。二〇二五年五月、川崎町の閉鎖スキー場で変電設備の銅線ケーブルが盗難、いずれも転売目的の犯行と見られています。

警察庁によると、二〇二四年の認知件数は二万七百一件で、統計開始以降過去最多。しかし検挙率は三割未満にとどまり、検挙者の六割が外国人でした。こうした事態を受け、国は今年六月「盗難特定金属製物品の処分の防止等に関する法律」通称金属盗対策法を制定しました。買取り時の本人確認義務、取引記録の保存、盗品疑いの申告義務、ケーブルカッター等工具所持の罰則強化といった対策が導入されましたが、今回盗難されたステンレスは調査対象外です。今回の事案は、高騰する金属価格、外国人系ヤードを含む情報の壁、法規制の対象外という盲点が重なった複合的な問題です。こうした背景を踏まえ、宮城県として以下の対応が早急に必要だと、地域住民や業界、また、自治体からも声が上がっております。第一に、県内ヤードの実態調査です。許可・無許可を問わず、ヤードと見られる施設の分布、活動内容、所有者・使用者の把握を行うべきですが、県は現在、県内ヤードの実態をどの程度把握しているのか、お伺いします。

次に、予防的な条例制定です。

千葉県、茨城県の条例を参考に、届出義務、記録義務、立入り検査権限、罰則を整えた条例を早急に検討していただきたいが、条例制定の必要性についてどのように考えているのか、お伺いします。

第三に、地権者・周辺住民への啓発です。

土地を貸した結果、いつの間にか違法ヤードになっていたという事例は、他県で複

数報告されています。地権者には、契約前に確認すべき事項やリスクを周知し、周辺住民には通報窓口を案内する必要がありますが、地権者や周辺住民への啓発、通報体制の整備について方針はあるのか、お伺いします。

第四に、関係機関との連携強化です。

環境生活部、県警、港湾管理者、税関、出入国在留管理庁などが情報を共有し、合同で立入り検査やパトロールを行える体制をつくることが不可欠ですが、関係機関・業種業界との連携による監視・取締り体制について、県はどのような体制をとっておるか、お伺いします。

最後に、環境・健康被害の未然防止です。

港湾や工業地域周辺での土壌・水質モニタリングを行い、異常があれば早期に対応できる体制を整えておくべきですが、ヤードが点在するエリアにて土壌・水質汚染のモニタリングを行っているか、お伺いします。

大綱二点目、仙台東道路事業化に向けた政策目標の再確認と県の方角性についてお伺いします。（パネルを示す）

令和七年四月一日、東北地方整備局の予算概要説明によると、令和七年度の道路調査の見通し、概略ルート・構造の検討に宮城県仙台東道路が入りました。また、六月の社会資本整備審議会道路分科会東北地方小委員会では、幾つかの導入空間が示され、より現実味を増してきた仙台東道路ですが、まだまだ事業化に向けては時間がかかると思っています。あわせて、宮城県は人口減少に転じていますが、仙塩広域都市計画区域に属する周辺市町村では、自動車保有台数が増加しています。すなわち、県全体では交通需要が依然として高水準にあります。県として、人口動態と交通需要の乖離にどう対応し、仙台東道路を含む広域道路網の整備計画をどう進めるのか、国と連携し県の方角性を示していく必要があります。その上で、宮城県新広域道路交通ビジョン・宮城県新広域道路計画において、仙台東道路は重要な位置づけとなりますので、以下お伺いします。

仙台東道路は宮城県新広域道路計画において、高規格道路として位置づけられ、県土の骨格をなす重要路線です。仙台都市圏と県内各地、更には東北地方全体の連携強化に直結していきます。県はこの道路の整備優先度をどのように評価しているのか、お伺いします。あわせて、今回の事業化に向けて県としても切に願っており、村井知事も足

しげく陳情していた事業と思いますので、知事の所感もお伺いいたします。

仙台駅東からは、国道四十五号、元寺小路福室線、原町岡田線、清水小路多賀城線、四つの導入空間が示されました。起終点・ゴールが仙台東部道路へと選定されているが、この四つの空間どこに選定されるかまだ分かりませんが、県としては、仙台東道路についてどのようなビジョンを考えているのか、お伺いします。

仙台東道路事業化に向け、五つの政策目標も掲げられております。サービス水準、機能性、物流、人流交流、そして広域防災です。この政策目標の合致が四つの路線の選定基準となつてきますので、以下、この政策目標と県がどのように連携していくのか、お伺いします。

まず、サービス水準についてお伺いいたします。

仙台都市圏内を一丸で結ぶ「ぐるっ都・仙台」のインターチェンジ出入り、交通量は年々増加傾向にあります。平成二十二年より比較して令和六年まで、仙台北部道路では二・三倍、仙台東部道路では一・八倍の増加傾向です。また、国道四十五号をはじめとする幹線道路は交通量が多く、予想を超過し朝晩を中心に混雑しています。仙台塩釜線も同様に週末でさえ大変な混雑状況です。仙台市東部地域においては、速度低下傾向が見られ、交通容量不足の解消が求められています。この交通量増加に対する県の認識はどうか、また、県はサービス向上に向け、どのような取組をしていくのか、お伺いします。

機能性についてお伺いします。

仙台市を中心として東西方向の道路では、短距離、中距離、長距離移動の交通が混在しています。西道路を抜ければ、定禅寺通、広瀬通、青葉通と「どこから」「どこへ」「どのような目的で」を表すトリップ長分布では、広瀬通が特に中長距離移動車が混在しています。現在、仙台市内西から東、東から西との移動は国道四十五号、元寺小路福室線、清水小路多賀城線の移動が多く、朝晩は大型車を含めた交通渋滞が発生しており、東部地域での物流拠点では混雑が見られます。機能性を高めるためにも、トリップ長分布を指標に議論を進めるべきと考えますが、具体的に仙台駅周辺の機能性を高める計画・ビジョンがあるのか、お伺いします。

物流についてお伺いします。

拠点間を連結するサービス水準の高い道路の確保がされていないとの課題解決に、今回の仙台東道路があります。先日、仙台市選出県議と港湾議連の仙台市議とともに、仙台港湾を視察してきました。仙台塩釜港は東北唯一の国際拠点港湾であり、コンテナ取扱い貨物は東北全体の約七割を占めており、寄港便数増加による滞船の解消や船舶の大型化に対応するため、高砂コンテナターミナルが令和六年四月に供用し、仙台塩釜港ではTEUも増加しております。また、市内の運送事業者のうち、約六割が仙台市東部地域の宮城野区、若林区に立地しており、事業所数も増加傾向、高速道路網と物流拠点を連絡するサービス水準の高い道路確保の重要性が増しています。一方、二〇二四年間題など、物流業界が抱える課題なども踏まえ、より一層の効率的な配送が求められている中、先日、宮城県トラック協会様と意見交換してまいりました。仙台東道路事業化に向け、やはり運送時間短縮の期待が上げられました。先ほどの機能性、サービス水準の向上は物流業界の課題解決にもつながりますが、仙台東道路ができることで起始点から起終点まで、どのくらいの時間短縮を期待しているか、お伺いします。

次に、交流・人流についてお伺いします。

仙台都市圏の渋滞は、県内各地から仙台市内へ向かう移動時間に大きな影響を与えています。例えば、石巻市や気仙沼市から仙台市役所へ向かう場合、全体の移動距離に占める市内一般道路は数割にすぎないにもかかわらず、所要時間の半分近くを費やしています。気仙沼市役所から気仙沼港インターチェンジまで十五分に対し、仙台港北から仙台市役所まで非混雑時で二十八分、混雑時で三十六分と倍近い時間がかかり、全体の距離百三十キロメートルのうち、一般道路の距離は約一三％の十七キロメートルであるが、移動時間で見ると、約四〇％の五十分近く一般道を走っています。石巻市役所から仙台市役所まで全体移動距離五十六キロメートルのうち、一般道路の距離は十八キロメートルで約三三％、しかし、移動時間で見ると、非混雑時で六五％の四十八分、混雑時は約七〇％の五十八分、つまり、石巻市内、高規格道路を走っているより、仙台市内を走っているほうが時間がかかっている、そういった現状です。仙台都市圏の渋滞緩和は、先ほどの物流の課題同様に、宮城県新広域道路交通ビジョンにもある、ターミナル性の高い高速道路網と、仙台駅等の交通結節点の強化につながることで解消できると考えます。県として、仙台東道路整備を県全体の時間短縮効果としてどう評価しているのか、

お伺いします。

また、仙台駅東口にはヨドバシビルが立地し、近隣九か所から一部統合されたバスターミナルも新設されました。近隣住民や駅東まちづくり協議会から評価されている一方で、仙台駅近隣の交通渋滞課題はまだ残っております。今回の仙台東道路の事業化に向け、地域の皆様や駅東まちづくり協議会は、交通結節点となりうるエリア主体として、このバスターミナルの増設、また、宮城野区、若林区を含む駅東エリアの道路拡幅による開発などの期待があります。宮城県新広域道路交通ビジョン、三つの基本方針の広域道路ネットワークにおける「富県宮城を支える拠点性の高い都市・交通拠点・交通ターミナルへのアクセス性向上」の要となるエリアではないかと考えますが、県ではどのようなビジョンを持っているか、お伺いします。

そして県は、東北観光推進機構と連携し、気仙沼・松島・蔵王といった県内観光資源を生かした広域観光を推進しています。その拠点となる仙台駅や空港、港湾を円滑に結ぶ道路ネットワークの整備は不可欠です。仙台東道路を観光施策の中でどのように位置づけ、国や仙台市と連携していくのか、お伺いします。

広域防災についてお伺いします。

宮城県新広域道路交通ビジョン、三つの基本方針の一つ、交通・防災拠点では、広域防災拠点や防災道の駅との連携が掲げられています。仙台貨物ターミナル駅にできる広域防災拠点と仙台東道路の関連性は、宮城県の広域防災における重要な位置づけになることは間違いありません。しかし、現時点で仙台医療センター・広域防災拠点までの高速道路網では、各道路に混雑が発生しております。迅速なアクセス性が担保されておられません。有事には医療物資や救援物資の迅速な搬送が求められ、物流量も増えてきます。有事だからこそ、ふだんとは違う県内の交通量に予想だにしないことも起こりかねません。この仙台東道路と防災拠点の連携は、宮城県の広域防災、命をつなぐライフラインになってくるはずです。現在、国とこの広域防災連携について協議をしているのか、また、県としてこの仙台東道路と広域防災拠点のアクセスについてどんなビジョンがあるのか、お伺いします。

そして、防災道の駅との連携ですが、現在県内では、防災道の駅となっているのは、道の駅三本木、そして白石市に新設予定の道の駅であります。このエリアから仙台東道

路を経由して広域防災拠点をつなぐことは、災害時における連携・機能強化になるかと思いますが、一方、仙台都市圏における広域防災拠点のサブ拠点となりうる防災道の駅は存在しておりません。政策目標である広域防災力の機能確保において、短時間でのピストン輸送や物資拠点、広域防災拠点を補完できるエリアの道の駅新設は地域の要望でもあります。今回の仙台東道路の事業化に向けて、起終点となりうるエリアなど、防災道の駅新設も考慮すべきではないかと考えますが、県の方向性をお伺いします。

次に、大綱三点目、宮城県の広報戦略についてお伺いします。

令和六年二月の第三百九十一回宮城県議会でも質問させていただきました。広報発信、広聴の機会、パブリックコメントの重要性について、知事の答弁は「これまでは、県民の皆様の認知度や関心に依存した受け身の広聴が中心でありましたが、現在、マイナンバーカードと連携したスマホアプリを活用するなど、県民の利便性向上につながる行政サービスを各分野で提供することとしており、アンケートを随時プッシュ型で行うことができるアプリ機能などの導入について検討を進めているところであります。今後、全ての県民の皆様がDXの効果を感ずることができるような広聴の取組を進めてまいります」と答弁いただきました。県が推進している情報発信は、もっと効果的に進めるべき中で、まだまだ県民皆様に周知し理解いただければならない事案があります。今回の参議院選挙でも、誤った情報が拡散され、情報発信だけでなく、正確な情報伝達が必要不可欠です。ポケットサインの活用、宮城県公式ユーチューブをはじめとしたSNS、もちろん知事自身のSNS、記者会見内容、宮城県ホームページなどのクロスリンクが重要視される中、以下お伺いします。

みやぎ防災アプリについては、今年の五月三十一日から六月一日にかけて集中豪雨が発生しました。県では防災アプリを活用し情報発信をしましたが、二重で通知が来る長い文面での情報など、利用者からは多くの情報に混乱したと声が上がりました。県はホームページに「五月三十一日に発生した大雨について、配信の不具合により、二重で通知を発出してしまいました。また、通知の内容がわかりづらいなどの御意見もいただいております。不具合は解消いたしました。現在、通知の頻度や内容の見直しを行っております」と記載しておりました。みやぎポイントを活用しポケットサインのダウンロード、みやぎ防災ミニアプリを登録などを推進してきた県としては、ただ登録させて

中身が適当だった、そんな声も出ており、アンインストールされないか危惧するところです。知事は記者会見で、「現時点においてこうするということはまだ決まってはおりません」と話しておりますが、今回の事案を受け、どのような更新をしたのか、改善点をお伺いします。

みやぎ環境税についてお伺いします。

現在、みやぎ環境税の延長についてパブリックコメントを募集しております。県民説明会も開催されたと思いますが、県民一部にはまだこのみやぎ環境税延長が周知されていない、むしろみやぎ環境税を理解されていない県民もおります。宮城の豊かな環境を適切に保全し、次の世代へ引き継いでいくことを目的として、地球温暖化や森林の保全・機能強化といった喫緊の環境問題に対応する施策に充当する財源であるみやぎ環境税、私もパブリックコメントに記載をしましたが、コメント表記が「みやぎ環境税の今後の在り方について」に対する御意見を記載してください」のみと表示されているだけです。これでは、パブリックコメントとしてあまりにも簡易的ではないかと感じます。県のホームページトップにも記載しておらず、税の在り方なので、もう少し幅広く広報していくべきではないかと考えますが、対応をお伺いします。

最後に、土葬問題についてお伺いします。

土葬問題については、宮城県で、県の判断だけでは整備できないことを周知すべきです。知事も記者会見にて「新たにとなると、市町村長との調整も入りますから、できるかどうか、今の段階では何とも申し上げることはできない。また、県は、市とは別に町村に関しても「墓地の経営・設置許可」の権限委譲している」と話しております。土葬も含めた墓地の許可権限は市町村にあり、独自で禁止規定を設けている仙台市以外の市町村では、許可を受ければ土葬墓地をできることになっております。それらの具体的な状況をはつきりとさせ、県民に知らしめた上で、調査・検討を行うべきと考えますが、所見をお伺いします。

以上で壇上からの質問とさせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○副議長（本木忠一君） 知事村井嘉浩君。

〔知事 村井嘉浩君登壇〕

○知事（村井嘉浩君） 高橋克也議員の一般質問にお答えいたします。大綱三点ござい

ました。

まず、大綱二点目、仙台東道路事業化に向けた各政策目標の確認と県の方方向性についての御質問にお答えいたします。

初めに、整備優先度の評価についてのお尋ねにお答えいたします。

仙台東道路は、我が県の中長期的な広域道路網の整備方針を定めた宮城県新広域道路交通計画において、仙台都市圏における東西交通軸の強化に向け、県土の骨格をなす高規格道路に位置づけられており、物流の円滑化や防災上の観点などからも、極めて重要な道路であると認識しております。国では、平成三十年度から概略ルートや構造の検討を行う計画段階評価に着手しており、令和二年二月に開催された東北地方小委員会において、起終点が仙台東部道路と仙台西道路を直結する区間と設定されました。今年一月には、私と仙台市長自らが早期事業化に向けた強い思いを直接伝えるため、国土交通省や財務省に対して要望を行ったところであり、今年六月に開催された東北地方小委員会において、想定される四つの導入空間が示されるなど、着実に調査が進められていると実感しております。県といたしましては、仙台東道路が、富県宮城を支える高規格道路ネットワークを構築するとともに、仙台都市圏の円滑な交通確保に向けては必要不可欠な道路であることから、引き続き早期の事業化に向けて、国や仙台市と緊密に連携をしながら取り組んでまいりたいと考えております。

次に、観光施策における位置づけについてのお尋ねにお答えいたします。

広域観光の推進に当たって、交通アクセスの向上につながる道路ネットワークの構築は、移動の快適性や観光地間の周遊性を高める上で大変重要であると認識しております。仙台東道路の整備については、第六期みやぎ観光戦略プランに掲げる東北のゲートウエーである仙台駅や仙台空港から県内各地への周遊促進に向けた取組の充実を図る上でも、有効なインフラであると考えており、仙台市中心部から県内沿岸部への交通アクセスの改善により、仙台市から県内各圏域への更なる送客が期待されます。県としては、観光振興のためにも必要な整備であることから、早期の事業化を国に求めてまいりたいと考えております。

次に、広域防災連携及び広域防災拠点へのアクセスのビジョンについての御質問にお答えいたします。

県では東日本大震災における経験を踏まえ、緊急輸送道路を含む幹線道路とのアクセスや県内唯一の基幹災害拠点病院に近接するなど、地理的優位性が高い宮城野原地区に広域防災拠点の整備を進めております。宮城県新広域道路交通計画においては、広域防災拠点や圏域防災拠点、防災道の駅との連携を強化する道づくりを進めることとしており、東北地方小委員会においても、仙台東道路整備における政策目標の一つに、非常時における広域防災力の機能確保が位置づけられるなど、広域防災拠点への円滑なアクセス確保が重要であると認識しております。県といたしましては、仙台東道路の整備により、傷病者の搬送や効果的な物資輸送等に大きな役割が期待できることから、広域防災拠点への迅速なアクセスが確保できるよう、引き続き国や仙台市と連携を強化しながら取り組んでまいります。

次に、大綱三点目、宮城県の広報戦略についての御質問のうち、みやぎ防災アプリの改善についてのお尋ねにお答えいたします。

みやぎ防災アプリは、県内で気象警報等が発表された場合、災害情報共有システム、いわゆるＬアラートから発信される情報をもとに、警報等が発表された旨をプッシュ通知にて自動発信する仕組みとなっております。五月三十一日に発生した大雨では、このＬアラートからの情報を自動発信する仕組みにおいて、同様の内容の通知が二重に発信される不具合が発生いたしました。またＬアラートの発出の都度、内容をそのまま通知したことで、回数が多く内容が分かりづらいものになってしまいました。二重に発信される不具合は翌六月一日には解消いたしました。県民の皆様から発信頻度や通知内容などについて御意見を頂いたところであります。こうした御意見も踏まえ、発信頻度を減らすとともに、内容も簡潔にした上で、詳細な情報は、宮城県防災情報ポータルを御覧いただく仕組みに改善いたしました。そして、その旨をプッシュ通知によってお知らせしたわけであり。県としては、災害発生時における県民の皆様の方滑な避難支援に向けて、引き続きアプリの使い勝手向上に努めてまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○副議長（本木忠一君） 環境生活部長末永仁一君。

〔環境生活部長 末永仁一君登壇〕

○環境生活部長（末永仁一君） 大綱一点目、不法ヤード問題についての御質問のうち、

県内ヤードの実態の把握状況についてのお尋ねにお答えいたします。

いわゆるヤードと呼ばれる施設につきましては、県に対し、令和四年度、令和五年度に多賀城市議会及び七ヶ浜町議会から条例制定を求める意見書が提出されたことから、令和五年度に県内の状況について実態調査を行いました。調査に当たっては、全てを把握することが困難であったことから、市町村や保健所に苦情等が寄せられたヤードを対象としたところ、二十か所を把握いたしました。これらについては、各保健所において産廃Gメンが定期的に巡回し、異常等の早期発見に努めているほか、有害使用済み機器や廃棄物性が疑われるものについて廃棄物処理法に基づく指導等を行っております。また、市町村と連携し、騒音規制法等の関係法令を駆使して事業者を指導しているところ です。

次に、ヤード条例制定の必要性についての御質問にお答えいたします。

ヤードにつきましては、苦情が寄せられている施設があるものの、統一的な法規制がなく、現行法では、廃棄物処理法や騒音規制法等の関係法令を駆使して対応していることから、統一的な規制が必要であるものと認識しております。条例での規制については御指摘のとおり、規制のない自治体にヤードが移転し規制から逃れ、全国的な問題に波及する恐れがあることから、本来は法律により全国統一の基準とすべきものと考えております。国においては昨年度、ヤード環境対策検討会により法制化に向けた報告書がまとめられました。今年度からは中央環境審議会において、規制対象物品の拡大、許可制度の導入及び罰則の適用など、早期の法改正に向けた具体的な議論が進められております。県としましては、こうした法制化に向けた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。

次に、地権者への契約時の周知や通報体制の整備についての御質問にお答えいたします。

地権者への契約時の注意喚起につきましては、例えば大阪府では、ホームページでリーフレット形式により、土地契約時の留意点も含めて分かりやすく周知していることから、我が県におきましても、こうした事例を参考に広く周知できるよう検討してまいります。また、周辺住民からの通報体制につきましては、廃棄物の不法投棄や不適正処理等の通報は、産廃一一〇番ホットラインで、また、騒音や粉じんなどの苦情は市町村

や保健所で電話やメールにより受付しており、ホットラインについては、新聞への掲載やリーフレットの郵便局への配架などにより周知しているところです。今後も、ウェブ広告など様々な広報媒体を活用して周知に努めてまいります。

次に、関係機関や業界との連携による監視・取締りの体制についての御質問にお答えいたします。

県では周辺住民から苦情等が寄せられているヤードについては、産廃Gメンによる定期的なパトロールを実施しているほか、廃棄物不法投棄対策連絡会議の場において、産廃事業者団体も含めた関係機関による監視・取締りの状況等の情報交換も行っております。また、問題があるヤードについては、市町村や県警、消防、道路管理者等と相互に情報共有を図るとともに、その都度、関係機関との合同立入検査を実施しているところです。今後もこのような取組を継続するとともに、ヤード規制の法制化や金属盗対策法の来年度までの施行を見据えて、業界団体や県警との意見交換を実施するなど、事業者の状況把握や監視体制の強化に努めてまいります。

次に、ヤードの点在エリアにおける土壌・水質汚染のモニタリング状況についての御質問にお答えいたします。

県では水質に関して、水質汚濁防止法に基づき、河川、湖沼及び海域の計二百八十七地点について、仙台市や東北地方整備局とともに、定期的にモニタリングを行っております。測定地点は県内の各水域を代表する地点とし、おおむね県全体をカバーしております。この現状の測定地点には、県で把握しているヤードの下流域も含まれております。土壌に関しましては、公共的なモニタリング制度は特にございませんが、油流出など水質事故が起きた場合には速やかに国、県、消防、水道部局等の関係機関で構成される連絡協議会を通じて情報共有するほか、関係者が連携し、汚染の拡散防止、原因特定、再発防止の指導などを行っております。県といたしましては、巡視によるヤードの現場確認に加え、水質モニタリングを補助的に活用しながら、ヤードからの環境汚染の未然防止に努めてまいります。

大綱三点目、宮城県の広報戦略についての御質問のうち、みやぎ環境税の延長の周知についてのお尋ねにお答えいたします。

みやぎ環境税については、課税期間が来年三月に終期を迎えるため、これまでの成

果検証を踏まえ、更に五年間延長させていただきたく、今後、議会への議案の提出を予定しております。先月、県内七圏域における県民説明会を開催したほか、現在、パブリックコメントを実施しており、その周知に当たっては、県政ラジオ放送やメールマガジンに加え、SNSやポケットサインのお知らせ配信など、幅広い手段を用い可能な限り多くの御意見を頂戴できるよう、広報強化に努めているところです。ホームページでの周知については、県のトップページにあるパブリックコメントから移動し、次のページに、みやぎ環境税の目的や必要性、成果のほか、電子メールや郵送などの御意見の提出方法も掲載しております。更に、みやぎ電子申請サービスによる意見提出のページについても、みやぎ環境税の必要性を掲載するなど、より分かりやすい周知・広報に努めてまいります。

次に、市町村における墓地の許可権限の状況についての御質問にお答えいたします。新たな墓地の設置に当たっては、墓地、埋葬等に関する法律に基づく墓地経営の許可が必要となります。同法では、市における墓地経営の許可権者は市長とされており、また、町村においては知事とされていますが、我が県では事務処理の特例に関する条例に基づき、各町村長にその権限を委譲しております。新設の土葬墓地については、公営及び宗教法人等の民営墓地ともに、仙台市では規定上、原則として認めておりませんが、他の市町村では土葬墓地を認めるかどうかは市町村長の判断となります。

私からは、以上でございます。

○副議長（本木忠一君） 土木部長齋藤和城君。

〔土木部長 齋藤和城君登壇〕

○土木部長（齋藤和城君） 大綱二点目、仙台東道路事業化に向けた各政策目標の確認と、県の方角性についての御質問のうち、四つの導入空間が示された仙台東道路に対するビジョンについてのお尋ねにお答えいたします。

今年六月に開催された東北地方小委員会では、仙台東部道路と仙台西道路を直結し、交通容量不足の解消や交通結節機能の強化などの政策目標を踏まえながら、仙台駅や仙台トラクターミナルなどの主要な拠点への接続や既存道路等の公共空間の活用などを基本とし、仙台都市圏における高規格道路ネットワークの一部を担う路線として、四つの導入空間が示されたところです。今後、国において、東西方向の交通需要に対応でき

るネットワーク確保や交通結節点との接続強化、公共空間の大きさなどを勘案しながら、導入空間を選定し、概略ルートや構造等の検討を行う予定です。県といたしましては、本路線が県全体の高規格道路ネットワークを構築するとともに、仙台都市圏の円滑な交通の確保に大きく寄与することから、引き続き国や仙台市と連携を強化しながら取り組んでまいります。

次に、仙台市東部地域の交通容量不足の解消と交通量増加への認識及びサービス向上に向けた取組についての御質問にお答えいたします。

仙台市東部地域では、東日本大震災以降、常磐自動車道や三陸沿岸道路の全線開通に伴い、沿岸部から仙台都心部への交通需要が大幅に高まっているほか、国道四号や国道四十五号などの主要幹線道路では、朝晩を中心に著しい渋滞が発生するなど、交通容量不足の解消が課題となっております。そのため、国や県、市町村、交通管理者などで構成する宮城県渋滞対策連絡協議会において、渋滞実態の把握や分析、施策の検討などに取り組むとともに、国においては、国道四号仙台バイパスの箱堤交差点や竈ノ瀬・鹿の又間の立体化、仙台市においては、都市計画道路元寺小路福室線五輪工区の道路拡幅など、渋滞緩和に向けた事業が計画的に進められております。県といたしましては、今後、仙台市東部地域において、物流拠点の整備や常磐自動車道の四車線化などにより交通量の更なる増加が見込まれることから、引き続き国や仙台市と連携しながら、現道の機能強化を進めるとともに、仙台東道路の早期事業化に向けて取り組んでまいります。

次に、仙台駅周辺の機能性を高める計画やビジョンについての御質問にお答えいたします。

仙台駅近辺を通過する東西方向の道路は、仙台市東部地域内だけで完結する内々交通、地域内外を出入りする内外交通、地域を通過する通過交通が混在していることに加え、沿岸部の高規格道路の整備が進んだことにより、長距離を移動する車両の割合が増加傾向にあるなど、仙台都心部の円滑な交通の確保が課題であると認識しております。今年六月に開催された東北地方小委員会においても、トリップ長が混在する交通に対し、機能分担されたネットワークの確保が重要であるとされております。県といたしましては、道路利用者のニーズに応じた道路の適切な機能分担が図られるよう、仙台市の交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」や仙台駅周辺のまちづくり計画などとの

整合を図りながら、引き続き国や仙台市と連携し検討してまいります。

次に、仙台東道路の起終点間の時間短縮効果についての御質問にお答えいたします。

仙台東部地域では、東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港や仙台中央卸売市場、仙台トラクターミナルなど物流の拠点をはじめ、市内の運送業事業所の約六割が立地しており、二〇二四年問題など物流業界が抱える課題なども踏まえ、高速道路網と物流拠点を連結するサービス水準の高い道路の確保が重要であると認識しております。仙台東道路の整備による起終点間の短縮時間については、示された四つの導入区間の延長を約九キロメートルから十二キロメートル、整備速度をおおむね時速六十キロメートルとして、現況の平均旅行速度と比較する簡易な試算を県独自に行ったところ、約二十分程度の時間短縮効果があるものと推計しております。

次に、仙台東道路による県全体の時間短縮効果としての評価についての御質問にお答えいたします。

東日本大震災以降、常磐自動車道や三陸沿岸道路などの高規格道路の整備が加速的に進められ、沿岸部の各圏域から仙台都市圏への移動については大幅に時間短縮が図られております。一方で、高規格道路から仙台市中心部に向かう場合、仙台東部地区や仙台駅周辺には主要渋滞箇所が集中しており、定時性や速達性の観点からサービス水準の高い道路の確保が重要であると認識しております。県としては、仙台東道路の整備により、高規格道路ネットワークによるアクセス性が強化され、各圏域間の連携はもとより、交流人口の拡大による地域活性化や、観光振興など、我が県の持続的な発展に大きく寄与するものと考えております。

次に、バスターミナルが新設された仙台駅東口エリアに対するビジョンについての御質問にお答えいたします。

仙台駅東口においては、新たなバスターミナルが設置され、利便性向上に向けた環境整備が進められているほか、現在、国では、集約型公共交通ターミナルを整備するバスタープロジェクトの検討が進められており、仙台駅周辺においても、交通拠点における機能強化の必要性等の調査を実施していると伺っております。仙台駅周辺では、主要渋滞箇所が集中しており、仙台駅などの交通結節点と高規格道路網を連絡するサービス水準の高い道路の確保が必要であると認識しております。県としては、宮城県新

広域道路交通計画に掲げた基本方針に基づき、仙台市が計画するまちづくりや国の動向も踏まえながら、高規格道路と公共交通の連携強化が図られるよう、引き続き、国や仙台市と検討を進めてまいります。

次に、防災道の駅の設置についての御質問にお答えいたします。

防災道の駅は、大規模災害時等における広域的な防災拠点として、自衛隊や警察などの救援活動の拠点や緊急物資の基地機能、復旧・復興活動の拠点等の役割を担うものであり、国が既存の道の駅から指定要件を考慮し選定するものとされております。指定に当たっては、最寄りのインターチェンジまで五キロメートル圏内かつ重要物流道路に接していること、ハザードエリアにある場合、かさ上げなどの適切な対応が講じられていることに加え、建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても活動実施可能な施設であることが必要とされております。県では、非常時の機能強化を図るため、宮城県新広域道路交通計画において、将来的な目標として、防災道の駅を各圏域当たり一か所配置することとしており、今年五月には道の駅三本木が我が県初の防災道の駅として選定されたところです。県といたしましては、今後、防災道の駅の整備について、設置主体となる市町村等から意向が示された場合には、丁寧に相談に乗るなど、連携しながら取り組んでまいります。

以上でございます。

○副議長（本木忠一君） 七番高橋克也君。

○七番（高橋克也君） 御説明ありがとうございます。まず最初にヤード問題についてお伺いしたいと思います。まず知事にお伺いしたかったのですが、全国知事会において知事の最後の仕事の政策提言の中で、環境施策の部分に関して、今回ヤード問題が上げられておりました。不適正ヤード対策と題しまして、こちらは再生利用、金属解体等に当たるのですが、再生利用を目的とし、回収された金属スクラップや使用済みプラスチック類等の再生資源について、簡単に言えば法整備をしていかなければいけないという要望を提出しておりますけれども、知事はこの提言を認識しているか、お伺いしてよろしいでしょうか。

○副議長（本木忠一君） 知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君） 存じております。

○副議長（本木忠一君）　七番高橋克也君。

○七番（高橋克也君）　答弁の中で、先ほどの熊谷一平議員と一緒にすけれども、部長の答弁はありましたが、知事の答弁がなかったので改めてお伺いしたいのですが、今、千葉県、茨城県、そして福島県も条例ができました。ヤード条例というのは主に二つありまして、金属解体を含む再生資源のヤードと、自動車解体におけるヤードというのがあっております。先ほど熊谷一平議員もおっしゃってますが、福島県は予防的な措置で条例制定している。福島県ができた以上、やっぱり宮城県も検討していかなければならないと考えていますが、知事の所見をお伺いいたします。

○副議長（本木忠一君）　知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君）　実は昨日、いろいろレクをやりながらその議論をさせていただきました。部長、担当の考えとしては、大変、大きな問題であると、今後、宮城県にそういうのが来てしまうと大変だという認識は当然持っているわけですが、今、ちょうど国のほうで、これに関して法整備を進めております。そういう要望を知事会もしたということを受けて、法整備をしております。中央環境審議会において、規制対象物品の拡大、それから許可制度の導入及び罰則の適用、そういったような具体的な議論が今ちょうど始まっておりまして、佳境に入っているところなんです。もうすこし様子を見るべきではないのかというのが、担当の考え方ということでもあります。ただ、今、中央の政治状況が非常に不安定ですので、この問題をどこか横に置いたまま、別の議論がどんどん進んでいってもいけませんので、その辺の様子を見ながら、しばらく止まったままで動かないということであれば、条例化も考えなければいけないのではないのかなというふうに、昨日は私のほうから指示をしたということでございます。

○副議長（本木忠一君）　七番高橋克也君。

○七番（高橋克也君）　この問題を提言しているのに二つ理由がありまして、一つは外国人材の方々がこれから宮城県に来ていただく、仕事にあぶれたときに自分たちのネットワークでどういう仕事をしているかと、先ほど質問をさせていただきましたが、検挙の約六割が外国人の方です。外国人ネットワークの中で仕事をしていたときに、知らず知らずに違法行為や不法行為に手を染めてしまう、そういうことがやっぱり起こらない

ように、こういった条例をつくりながら、一つ一つを丁寧に接した上で、やっぱり外国人材の方々も守っていかなければいけないと思っています。もう一つが、公費解体の面だと思っております、僕ら震災を経験して、様々な面で公費解体をしてきたと思います。今回、違法・不法ヤードが存在している、また、それを経営している方々に対して、例えば有事が起こったときに、公費解体としてある程度そちらにお金を渡すというのは、僕はちよつとあり得ないなと思ってまして、そういう意味でも、改めて不法ヤード、違法ヤード、不適正ヤードとこちら表現していますけれども、ヤード条例に関しては改めて前向きに検討していただければと思っております。

続けて、仙台東道路の事業化に向けてですが、今回、五つの政策目標が掲げられて、それに合致するところがルートに選定されるというようなお話がありました、知事に直接お伺いしたいのですが、先ほど資料でも提示させていただきましたけれども、（パネルを示す）僕は、西道路から出てきて広瀬通をまつすぐ元寺小路福室線、これに真っすぐ行くのが、この資料上でもこれしかないのではないかなと思っておりますが、知事の所感をお伺いいたします。

○副議長（本木忠一君） 知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君） これを決める権限は私にはないものですから、今この四つのルートを比較しながら検討されるというふうに聞いております。ただ、私も素人ですので、ぱつと見た感じでは、当然それが一番いいだろうなというふうには思いますが、ただこれになるかどうかということは、ちよつと私はまだ分かりません。この辺も、四ルート示されたので、地域の皆さんや仙台市さんの御意見なんかも聞きながら、当然、我々としては、このルートがいいのではないのでしょうかと、このルートにしているだけかもしれませんかと要望することも、あってもいいのではないかなというふうに思っております。

○副議長（本木忠一君） 七番高橋克也君。

○七番（高橋克也君） 防災道の駅を含め、また、バスタのお話も頂きましたけれども、仙台東エリア、これからの富県宮城を支える戦略的なターミナルになってくると思いますので、引き続き、村井知事のリーダーシップを発揮することを期待して質問を終わりたいと思います。