

○副議長（村上久仁君） 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。十九番伏谷修一君。

〔十九番 伏谷修一君登壇〕

○十九番（伏谷修一君） 自由民主党・県民会議の伏谷です。議長のお許しをいただきましたので、通告に従い一般質問させていただきます。その前に、午前中に一般質問を行った石川光次郎議員とは知り合ってから約三十年が経過し、ふだんから会話も多く、近況を報告し合う仲でもございます。また、仙台での会合が遅くなり終電に間に合わなかったときには、方向が一緒なのでタクシーで帰る仲でもあります。今回の一般質問の内容について何ら確認することなく、仙台塩釜港の在り方について質問するに至りました。私からの質問のポイントは、次世代エネルギーの考え方でございますので、お許しをいただきたいと思います。

それでは、大綱二点について質問させていただきます。

今回の衆議院議員選挙は、令和七年十一月二十一日に閣議決定された強い経済を実現する経済対策を速やかに実行することではなかったでしょうか。そこには、経済あつての財政の考え方を基本とし、税制の持続可能性に十分配慮し、責任ある積極財政の下、国民の暮らしの安心・安全を確保、所得と消費を押し上げ、税収を増やし、成長率の範囲内で債務残高の対GDPを引き下げること、企業と政府の支出する力を強くし家計に所得が回る仕組みづくりで好循環を生み出すことが持続的成長と財政健全化を両立させ、信頼される日本経済を築くために、これまでの慣行や前例を躊躇なく見直し、時代に即した政策運営を進めていくとあります。経済対策の基本的な枠組みの三つの柱には、第一に生活の安全保障、物価高への対応、第二に危機管理投資、成長投資による強い経済の実現、第三に防衛力と外交力の強化とありますが、今、一番の国民の関心事は、物価高から暮らしを守ること、生活の安全保障であり、特に地方の伸び代を生かし、地方の暮らしの安定と活力向上を図ることが最優先と位置づけなければなりません。そして、地域の生活環境を支える基幹産業の支援、活性化策を通じて、産業創出と安心できる地域社会の基盤整備に着手することが何よりも大切であります。宮城県の県内総生産は、物価上昇が背景にあるものの、十兆五百九億円と前年度対比五%増と過去最高となり、五年ぶりに十兆円を超える数字となりました。知事は富県宮城の成果の表れ、製造業へ

の県の後押しが大きかったと述べ、今の路線を継続し、産業を育てていく方針を示すことは、エネルギー需要の確保にも重点的な施策を講じなければなりません。東北のゲートウエー、臨海臨空都市である宮城県は、時代に即した仙台塩釜港の整備を実現することと考えます。令和六年三月に策定した仙台塩釜港湾脱炭素化推進計画における実行計画では、中間目標としている排出削減を達成するための具体的な数値は示しておらず、具体的に示せない原因は、温室効果ガスを排出しない次世代エネルギーとして開発技術が途上であり、市販化されてないこととありました。現在、二〇五〇年のカーボンニュートラルの実現に向けた手段の一つとして水素を位置づけ、二〇三〇年までの期間に実現可能な取組についての現状についてお伺いいたします。

仙台港区には、栄地区に石油精製所、火力発電所、LNG基地などエネルギー関連施設が集積し、昨年十一月から運転を開始した国内最大級のバイオマス発電所は、年間発電量約八十万メガワット——一般家庭約二十六万世帯の年間消費電力量に相当します。これは、東北地方における安定的な再生可能エネルギー電力の長期供給を実現し、カーボンニュートラルの推進に貢献していると言えるでしょう。世界中で求められているカーボンニュートラルな社会へのシフト、そのために重要となるのが水素の適切な利用です。特徴としては、水素は様々な物質から取り出せることに加え、エネルギーとして利用する際にCO<sub>2</sub>を排出しないクリーンエネルギーで、水素利活用が進めば、発電部門や電化が難しい設備の脱炭素化や大型商用車の脱炭素化にもつながります。また、水素には貯めることができる特性を有しているため、太陽光発電などの再生可能エネルギーの余剰電力を水素に変換し、長期貯蔵することも可能です。「つくる、ためる・はこぶ、つかう」を仙台港に当てはめれば、水素を作ることは、再生可能エネルギーから水電解、産業から副産ガス、バイオガスなどから生成、貯める・運ぶことの手段については、圧縮水素、配管輸送、液体水素、水素吸蔵合金、有機ハイドライドなどの活用、使う場面では、モビリティ、水素ステーションの運輸分野、分散型電池、産業用途の産業分野、発電分野といった水素のサプライチェーン普及に向けた条件で、その多くを有するのが仙台港で、東北では最適地と考えることができます。水素を作る、貯めることができるENEOS仙台製油所における水素事業の考え方は、港湾、タンク、配管など、既存の製油所アセットを最大限に活用し、海外からの水素受入れ、供給拠点へと転換すること

も可能で、水素の受入れ、貯蔵、取り出しを効率的に行うカーボンニュートラルコンビナートの核づくりにも適しています。仙台製油所は、東日本大震災での被災体験を原点とし、エネルギーの安定供給と脱炭素の両立を掲げています。オーストラリア、中東、東南アジアの海外で製造した安価なCO<sub>2</sub>フリー水素を利用し、国内のエネルギー自給率向上に寄与すると考えられます。エネルギー自給率が低い国においては、脱炭素の観点だけではなく、エネルギーセキュリティの観点からも、水素の利活用に期待が集まっています。

次に、運ぶインフラとして、宮城県には仙台臨海鉄道があり、仙台港と全国の鉄道を結ぶ唯一の貨物専用鉄道として、物流の脱炭素化社会の実現に向けたモーダルシフト——トラック輸送から鉄道、船舶への転換の要となっています。物流の鉄道貨物モーダルシフトの成功の鍵として、国際海上コンテナをそのまま鉄道へ取り込む体制づくりの強化が挙げられています。仙台港駅での海上コンテナから鉄道コンテナへのスムーズな移行を支援する積替えの効率化も進められています。また、仙台港を核としたモーダルシフトは、二〇二九年頃をめどに仙台岩切エリアでのJR貨物との連携強化により、新たな貨物ターミナルの整備が予定されており、持続可能な東北物流にするための不可欠なインフラ整備へと進化していることも優位に捉えることができます。水素を活用する発電、水素ボイラー、家庭用燃料電池エネファーム、純水素型燃料電池、燃料電池自動車FCV、路線バス、FCトラック、船舶燃料、燃料電池フォークリフトなどに利用されている現状をどのように捉えていくのか。「つくる、ためる・はこぶ、つかう」のそれぞれの観点から仙台港の有するポテンシャルをどのように生かせるかについて、県の所見を伺います。また、現在先行している山口県周南市、福島県いわき市が計画している水素利活用計画には、JR東日本が開発している燃料電池ハイブリッド列車、試験車両FVⅡE九九一系HIBARIの導入の推進を考えています。試験車両HIBARIの使用は、JR東日本、日立製作所、トヨタ自動車の三社が共同開発している車両で、水素タンクの水素と空気中の酸素を化学反応させて発電する燃料電池と蓄電池を組み合わせたハイブリッドシステムを搭載しています。二〇二六年現在、二〇三〇年度の実用化、営業運転開始を目指し、神奈川県内の鶴見線を中心に実証試験が続けられています。HIBARIを運用する路線は、東北本線から仙石線へ接続している仙石ライナーが最

も適していると考えます。水素エネルギー導入のメリットは、次世代に向け必要不可欠であるものの、製造、輸送コストが高いことや、大量供給体制の構築が課題となっておりますが、東北でのHIBARIの運行は、水素事業の拡充に拍車がかかると考えますが、御所見についてお伺いいたします。

イギリスの産業革命から二百五十年以上経過し、日本においては九州地方、山口地域は明治維新の地で、明治日本の産業革命遺産が示すように、アジアで初めての産業革命を起こした地でもあります。九州大学工学部、九州工業大学をはじめ、熱エネルギーの研究は継続的に進められてきました。福岡県でエネルギー関連について開催された会合後の懇談会で、隣に同席していた九州地方の最高機関で最先端の研究者、九州大学副学長、水素エネルギー国際研究センター長佐々木一成教授は「発電するときのCO<sub>2</sub>対策に加えて、原料や燃料の対策を考えないと解決へはつながらず、原料や燃料として使っても発生するのは水だけという唯一の存在が水素」と述べています。教授曰く、水素社会を早期に実現するには、低価格の水素が供給されることが前提との見解です。二〇二六年を社会実装に向けた制度設計の具体化の年として大きな転換期を迎えることから、単なる技術実証の段階から巨額の政府支援や大規模なサプライチェーン構築を目指す産業化へと進化が加速しています。なぜならば、経済産業省は二〇二六年度から、化石燃料との価格差を補填する支援制度を本格始動させます。これにより、供給開始から十五年間にわたり水素価格を抑制し、企業ハードルを下げることで期待されます。世界の水素インフラ市場は、二〇三〇年には約四十兆円、二〇五〇年には百六十兆円に達すると予測されています。また、別な側面からも言えることは、企業が求められる国際認証は、国際標準化機構ISOが策定する認証は世界で認知されている基準です。環境マネジメントは、環境負荷の低減を目指し、サプライチェーンでの取引条件になっており、港湾施設全体的に取り組んでいかなければ、世界的に取引対象から除外されることになりかねません。今、この絶好のタイミングを逃してしまえば、東北全体の衰退につながると危惧するところです。ぜひともこの機会をチャンスと捉え、東北地方の活性化のためにエネルギー事業をチェンジすることが、日本の持続可能な安心・安全・安定につながると思信しますが、知事の所見についてお伺いいたします。

次に、宮城の観光についてお伺いいたします。

令和八年度宿泊税を活用した施策の資料には、本県の令和六年の宿泊観光客数の推移は九百八十八万人泊、コロナ前と同じ水準まで回復していることから、令和九年の見込みを千百万人泊とし、消費額単価の高い観光客やインバウンド客を積極的に取り込み、外国人観光客宿泊数も百二十万人泊に目標を掲げています。戦略的な観光地域づくり、周遊性向上のための二次交通対策、快適な旅行環境のための受入れ環境整備、効率的なプロモーションの展開へスピード感を持って取り組むことが東北地方への誘客につながることを大いに期待したいと思います。あわせて、先進地の成功事例も継続的に調査研究し、良いものはどんどん取り入れていく姿勢も大切です。その一つの事例として、NHK新プロジェクトX「結束が温泉街を変えた黒川温泉山間地に客を呼べ」を見たのが昨年五月。道を示した先駆者が独学で庭づくりや日本建築を学び、驚愕の露天風呂を掘り抜いた後藤哲也氏からその信念を学び、自然を生かした心地よい旅館づくりに一致団結、結束で逆境を乗り越える地域再生のポイントを、会派同期で構成している令和会メンバーで調査してまいりました。初日に熊本県観光文化部と、百聞は一見にしかず、黒川温泉観光旅館協同組合へ視察に伺いました。令和会では、毎年一月最終週に先進地視察を実行しています。今年は一月二十七日、二十八日、二十九日。なんと衆議院議員選挙公示日。半年前から調整していた行程。候補者全員が当選するように用意周到に準備を行い、熊本へと向かいました。今回の視察を強行した理由に、黒川温泉から宮城の温泉地活性化を図るヒントを吸収しなければとの使命を十分認識しているからです。黒川温泉観光旅館協同組合の視察をお願いしたところ、冬場に公共交通機関で行くことのリスクがあることを伺い、スタッドレスタイヤを装備したレンタカーが必要であるとのことでした。二次交通の利便性より、そこにある目的地の魅力が増している山間地の温泉地のコンセプトは、黒川温泉全体がまるで一つの旅館のように、僅か直径四キロ圏内に三十の温泉が寄り添い合う地域を大きな一つの旅館に見立てています。一つ一つの旅館は離れ部屋、それぞれの旅館をつなぐ細い道は渡り廊下、温泉街の自然は中庭。黒川温泉がまるで一つの旅館のように訪れた方々を地域全体のお客様としてお迎えし、皆同じ気持ちでおもてなしをする。そして地域で課題を共有し、解決していくことで全体の繁栄を目指す。地域が一つになって持続可能な黒川温泉を目指していくこと。それが地域の理念となっています。黒川温泉の地域理念は、一九九四年の旅館組合の青年部によ

って、活路開拓ビジョン策定会議で産声を上げ、一軒の繁盛旅館を生むより、黒川温泉全体とともに繁栄していこうという理念は、未来を担う若い世代の情熱の表明であり、同時に温泉のブランド化につながり、入湯手形の導入、景観づくり活動、共同資源の導入の三つの施策に地域一丸となって取り組んだ成果の表れとなり、礎が築かれました。今回の説明は、温泉組合北山事務局長から頂き、北山氏は、熊本地震復興のための支援で黒川温泉との関わりを持ち、現在に至っております。組合の組織は、組合員間で選挙を実施して理事長を選出し、任期は二年、事業価値を高めていくために、組合も日々活性化する仕組みづくりは、全国探しても類を見ない取組ではないかと感じました。また、組合の運営は入湯手形の一部を財源とするなど、助成金に頼ることなく自主財源で運営されています。一番着目した点は、二〇三〇年ビジョン里山の風土「人と自然の共生」をもとに、旅館が持つ日本文化に根差した時間と空間で世界中の人をもてなし、阿蘇の豊かな地域資源を活用、循環させることで環境、経済、人々の幸福につながるサステイナブルな温泉地を目指すために、旅館の内外から出る残食、落ち葉を活用した良質な堆肥づくり、阿蘇の源流水から地元農家が安心して質の高い野菜を育て、千年以上前から人の手で維持管理されてきた阿蘇の広大な草原、赤牛の放牧や野焼きによる草原の維持、畜産・稲作に結びつく草原の活用での循環型農業から生産された肉や野菜が旅館や地元飲食店で還元される、地域資源を生かした取組が細部にわたり共感することが多くのリピーターを呼ぶことになり、こうした取組が実行できる。そして、成功させる秘訣は、旅館の皆さんが仲よしでゴールが一緒であることであり、地域住民の一人一人がまちづくりの参画者の一員として関わり続けた結果、今の黒川温泉を作り上げたプロセスを地方創生の在り方として参考にしなければなりません。宿泊税活用の事業内容、活用事例について説明があり、交付スキームや予算額も示されています。段階的に短期、中期、長期で取り組むことで、魅力的な東北地方のポテンシャルを生かせると思うのです。山形県で注目されている蔵王温泉の樹氷や銀山温泉街は、昔ながらのたたずまいを変えず、古の歴史に共鳴し、時代の風情を共感するために訪れる観光客は絶えることがなく、現在は多くのインバウンド客も足を運ぶ東北一の温泉地となり、混雑時には入場規制するほどの来訪者の事例や、黒川温泉協同組合の考え方を参考にすることも必要と強く感じるところであります。御所見についてお伺いいたします。

次に、各種団体が主催している観光をテーマとしたワークショップなどに参加する機会があり、多くの場面でテーマパークを東北地方へ誘致できないかと問われることがあります。東京ディズニーランド、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは、商圏をアジア諸国はじめ世界からの来場者をターゲットに一兆円の予算。昨年沖縄に開業したジャングリアは国内各地から誘客を図り、予算は一十億円の予算。地域別外国人宿泊の割合が関東四二%、近畿約三〇%、東北においては一・五%であることから、現実的に難しく、過去に東北地方で一番のにぎわいを見せていたのは、現在の仙台港、夢メッセみやぎで開催された東北博覧会で、当時は仙台臨海鉄道を活用したことを懐かしむ声も聞かれます。昨年三月に東京ディズニーリゾートを運営する株式会社オリエンタルランドが企画しているクルーズ事業は、東京港を発着する周遊クルーズがメインとなり、二、三泊の短期航路が中心となることを検討中と聞いています。ファミリーエンターテイメントクルーズという新たなレジャー文化の創出を宮城の地、仙台港に寄港を進めることで、ディズニーファンの誘客につながると考えます。観光は、日本経済を支える成長戦略の柱、地方創生の切り札として極めて重視します。二〇二八年クルーズ船就航に向けた対応を図っていくべきと考えますが、所見についてお伺いいたします。

昨年一月一日、多賀城政庁復元計画を表明し、令和七年度は関係機関との協議、大規模事業評価、地質調査を開始し、次年度以降具体的な基本計画を策定予定、完成時期は着工から十年から二十年程度と見込んでいます。これまでも、多賀城政庁周辺の環境整備の諸課題について対応を求めてまいりました。特に、都市計画道路多賀城跡仙台港線の延伸整備は、国道四十五号線から主要地方道路泉塩釜線への接続——これは年々増加している大型車の安全性と走行時の振動などで精神的な苦痛を受けている近隣住民への対策の現状と、市道名古屋線の主要地方道路泉塩釜線への接続と市川橋の関連性の進捗状況についてお伺いいたします。昨年、学識経験者、地元市川代表者七名と宮城県経済商工観光部、宮城県教育庁文化財課、多賀城市企画経営部、多賀城市教育委員会文化財課を同事務局として、多賀城政庁復元整備検討会を立ち上げ、整備などの進め方について協議し、特別史跡多賀城跡周辺まちづくり協議会設立総会が二月十五日に実施されました。陸奥総社の宮神主である市川壽夫氏が会長に選任されました。また、役員には市川地区の方々が中心となり、長年待望していた組織が形成され、多賀城

政庁復元に拍車がかかることに気持ちの高ぶりが収まりません。今後、協議会がどのような計画で進んでいくのか、また、協議した内容を市民、県民へ伝え、共有し、理解を求めていくのか、更には、歴史を語れる子供たちへの育成を推進することが県民全体の機運醸成につながり、相互理解を図れると考えますが、所見についてお伺いいたします。

最後に、私の幼少の頃、砂押川、多賀城廃寺、政庁跡、加瀬沼は歴史の足跡を感じながらの遊び場でした。昭和世代、多賀城の小学校で学んだ子供たちは、道徳の時間に副読本を使って町の歴史を学ぶ経験値が財産となったと思っています。前菊地健次郎多賀城市長の英断により、計画から約四十年余りの時間を費やし、特別史跡多賀城南門等復元整備事業が完了しました。本来であれば、この地に国府を設置した歴史認識を周知させ、整備していくのは国の責任。国に代わって、宮城県・多賀城市の政庁周辺を管理するのは宮城県。多賀城市は県で整備した土地と施設を維持していく役割しかないわけです。宮城県が観光立国として未来像を実現するための一つの施策であり、政庁復元事業は、本来は国が率先して取り組む事業の代行者が宮城県であり、繰り返し申し上げます、多賀城市は維持管理者にすぎません。この関係性のもと、国に理解を求め続け、粛々と進めていくべきと考えますが、知事の所見をお伺いして、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（村上久仁君） 知事村井嘉浩君。

〔知事 村井嘉浩君登壇〕

○知事（村井嘉浩君） 伏谷修一議員の一般質問にお答えいたします。大綱二点ございました。

まず、大綱一点目、県内港湾の脱炭素化等の取組についての御質問のうち、港湾施設全体として水素エネルギーへの転換を図るべきとお尋ねにお答えいたします。

国際海上輸送網の拠点として、東北で唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港において、水素エネルギーへの転換によるカーボンニュートラルポートの形成を推進することは、我が県のみならず、東北、ひいては日本における港湾物流の国際競争力強化に資する重要な取組であると認識しております。現在、脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展する中、仙台塩釜港において、荷主企業等の脱炭素化への要請に応えるため、カーボンニュートラルポート形成の推進や、将来に向けた水素エネルギーへの転換

が重要であると考えております。このため、国では、国内のコンテナターミナルを対象として、脱炭素化の取組を評価し認証するCNP認証制度を昨年六月から開始しており、認証取得により国際的な評価を得ることで、脱炭素化に取り組む荷主や船社などから選ばれる港湾となり、国際競争力の向上などが期待されております。県といたしましては、国の動向を注視しながら、水素等の受入れ拠点に必要な環境整備を検討するとともに、早期のCNP認証取得に向けて、鋭意取り組んでまいりたいと考えております。

次に、大綱二点目、宮城の観光と宿泊税活用についての御質問にお答えいたします。初めに、黒川温泉を参考にした観光振興の取組についてのお尋ねにお答えいたします。

黒川温泉は、御指摘のとおり、温泉地全体を一つの旅館として捉え、地域が一体となつて魅力を高め、全国屈指の人気を確立した好事例であると承知しております。具体的には、入湯手形の導入による独自財源の確保に加え、統一的な景観づくりやまち歩きを促す仕掛けづくりなど、地域主体の取組が黒川温泉のブランド化に寄与しており、新たなビジネスの創出や後継者の確保にもつながっていると伺っております。こうしたことから、我が県においても宿泊税の活用施策として、地域主体の観光地域づくりに重点的に取り組むこととしております。具体的には、観光地としての目指すべき姿を関係者が集まって議論する場を圏域ごとに設け、その実現に向けて地域の観光事業者等が行う取組に対する補助制度を設けることで、地域主体の取組を強力に支援し、我が県への着実な誘客につなげてまいりたいと考えております。

次に、多賀城政庁復元に向けた機運醸成と相互理解についての御質問にお答えいたします。

特別史跡多賀城跡周辺まちづくり協議会は、特別史跡多賀城跡を生かした地域全体の活性化を図ることを目的として、地域住民により設立され、今後はその活用策を議論し、関係機関へ提案・要望することを計画していると承知しております。県といたしましては、多賀城政庁の復元整備を行っていく上で、地元の子供から大人までが多賀城への理解を深めるとともに、多賀城を誇りに思い、積極的に関わることが重要と考えております。こうしたことから、来年度は、県民、市民向けのワークショップを実施し、機運醸成や相互理解につなげてまいりたいと考えております。

次に、多賀城政庁周辺の整備についての御質問にお答えいたします。

古代東北における政治・文化の中心であった多賀城政庁復元は、歴史的価値を明らかにする取組であるとともに、地域のにぎわいや来訪の契機となることから、我が県の持続可能な観光地域づくりにつながるものと認識しております。こうした認識の下、多賀城政庁復元整備検討会を設置し、整備後の活用等の施策を効果的かつ効率的なものとするため、これまで三回の議論を重ねてまいりました。その中で、政庁復元の整備工程や東北歴史博物館との連携による魅力向上などについて御意見を頂いたところであり、今後はこれらの御意見を踏まえ、多賀城政庁復元整備に向けた方針を策定してまいります。県といたしましては、多賀城政庁復元を我が県の歴史・文化を国内外に発信する象徴的なプロジェクトとして位置づけ、文化庁や多賀城市と連携しながら、本事業の実現に向けてしっかりと取り組んで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（村上久仁君） 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、県内港湾の脱炭素化等の取組についての御質問のうち、燃料電池ハイブリッド列車H I B A R I についてのお尋ねにお答えいたします。

J R 東日本が二〇三〇年度までの営業運転開始を目指している燃料電池ハイブリッド列車H I B A R I については、県内での運行が実現すれば、新たな水素需要の創出や、これを契機としたインフラ整備、更には、水素利活用の一層の機運醸成が期待できるものと考えております。県ではこれまでも、燃料電池ハイブリッド列車の県内での運行について、J R 東日本や国と意見交換をしており、昨年夏に伺ったところでは、J R 東日本による実証実験は完了し、国土交通省において、燃料電池鉄道車両の構造に関する技術基準が定められ、社会実装に向けた準備が着実に進められているとのことでした。二〇三〇年度の実用化に向けた投入線区については未定とのことでありますので、今後も継続して働きかけを行っ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（村上久仁君） 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） 大綱一点目、県内港湾の脱炭素化等の取組についての御質問のうち、仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画における水素の位置づけと取組についてのお尋ねにお答えいたします。

県では、令和六年に策定した仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画において、港湾での産業活動等に伴う温室効果ガス排出量を、二〇一三年度を基準年として、年間約三百三十万トンと推計し、二〇三〇年度までに半減、二〇五〇年度までに実質ゼロを目指し、港湾荷役機械等の電化や次世代エネルギーである水素等への燃料転換などを取組方針として位置づけ、温室効果ガス排出量削減に官民連携して取り組んでおります。港湾における水素利用については、現在、燃料電池を用いたFCフォークリフトやFC大型トラックなどが商用化され、水素等を燃料とした荷役機械についても実用化が進められており、仙台塩釜港においても導入が進められるよう取り組んでまいります。また、将来的に水素利用の需要が高まることで、水素受入れ・貯蔵基地や水素発電施設の立地につながることを期待されます。県といたしましては、カーボンニュートラルポートの形成に向けて、引き続き、港湾立地企業における取組状況のフォローアップを行いながら、水素燃料への転換なども含め、温室効果ガス排出量の削減に向けた取組を推進してまいります。

次に、水素利用の現状と仙台港のポテンシャルについての御質問にお答えいたします。

我が県では、水素社会の実現に向けて、燃料電池自動車の普及拡大やFCトラックの導入促進、水素ステーションの整備促進などに取り組んでいるところですが、水素利用の拡大に向け、更なる取組の推進が必要と認識しております。また、仙台塩釜港は、東北最大のエネルギー製造・供給拠点として、製油所や油槽所、火力発電所等が集積するとともに、輸送インフラとして臨海鉄道もあることから、水素社会の実現に向けた高いポテンシャルを有していると考えております。「つくる・ためる」の観点では、水素の輸送形態に応じて、既存設備を活用した受入れ・貯蔵機能が利用できるとともに、新たな貯蔵施設用地の確保が可能であるほか、「はこぶ・つかう」の観点では、仙台塩釜港に直結する物流ネットワークや製造工場等が集積する港湾の立地特性を生かし、事業

者へ効率的に供給することで一定規模の需要・供給体制の構築が可能と考えております。県といたしましては、仙台塩釜港が有するエネルギー拠点としての強みや、水素関連産業の進出にも対応可能な立地環境などを最大限に生かし、今後の水素需要・供給に的確に対応できるよう、引き続き、仙台塩釜港港湾脱炭素化推進協議会での議論を踏まえながら、水素社会の実現に向けて取り組んでまいります。

次に、大綱二点目、宮城の観光と宿泊税活用についての御質問のうち、株式会社オリエントラルランドのクルーズ船誘致についてのお尋ねにお答えいたします。

令和六年七月に株式会社オリエントラルランドから、これまでのテーマパーク事業やホテル事業に次ぐ第三の事業として、クルーズ事業に新規参入することが発表されました。公表されている情報によれば、デイズニークルーズは、二〇二八年度に就航予定であり、日本船籍のクルーズ船としては最大となる十四万トン級で、乗客定員は約四千人とのことです。デイズニークルーズの寄港は大きな話題性とともに、高い経済効果が期待できることから、その誘致に取り組むことは重要と考えておりますが、現時点では、ファミリーエンターテイメントクルーズをコンセプトに、東京港を発着する短期航路が中心になる予定とのことです。県といたしましては、引き続き、高い関心を持って情報収集に努めながら、誘致の可能性について検討してまいります。

次に、都市計画道路多賀城跡仙台港線の整備や、市道名古屋線と県道泉塩釜線の接続についての御質問にお答えいたします。

現在、復元計画の検討が進められている特別史跡多賀城跡の周辺では、三陸自動車道や多賀城跡仙台港線の整備、利府町内における大型商業施設等の立地に加え、ラプラス公園の開園などにより、地域の交通量が増加しており、交通の流れが大きく変化しているものと認識しております。このような中、県では、多賀城市と連携しながら取り組んでいる多賀城跡の環境整備計画を踏まえ、多賀城跡仙台港線の延伸整備や、県道加瀬沼公園線と接続する市道名古屋線等の県道認定と、市川橋を含めた県道泉塩釜線への接続の在り方について検討を行っております。両路線の整備に当たっては、特別史跡の地形改変を伴うため、市が策定する文化財保存活用計画への位置づけが必要となることから、現在、文化庁と協議を進めているところです。県といたしましては、引き続き、多賀城市や文化庁などと緊密に連携しながら、周辺道路のネットワークの在り方も踏まえ、

今後の整備について鋭意検討してまいります。

以上でございます。

○副議長（村上久仁君） 十九番伏谷修一君。

○十九番（伏谷修一君） 答弁ありがとうございます。今、多分三十回以上水素と saying していたのですが、水素の活用というのは、実際知れば知るほど、やはりこういうふうな熱を出すことによってCO<sub>2</sub>が排出されないというのは、今のところ原子力かこれしか考えられないのかなと思っております。取組の考え方については重要であるという認識は一緒でございました。ただ、やはり水素社会の実現は本当にいろんな方が関わっていかないとすぐにはできないということは誰もが知っていることなわけですけれども、こういった巨大なエコシステムの構築は、今後、次世代には本当に必要なという思いでございます。多くの理解と次世代への責任において取り組んでいかなければならないという気持ちは一緒かと思うのですけれども、その点について再度御答弁いただければと思います。

○副議長（村上久仁君） 知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君） 私も全く同感でございまして、二酸化炭素を出さない——先ほど原発と水素とおっしゃいましたけれども、あと再生可能エネルギーですよね。この三つをうまく組み合わせしていくということが非常に重要なことではないかなというふうに思っております。そういう意味で県は水素社会を目指して先進的な取組をできるだけやりたいと思っております。ただ、なかなかやはり県の力だけではできませんので、国の力、そして民間のいろんな最先端の技術といったようなものをいかに活用していくのかということが重要だと思っております。

○副議長（村上久仁君） 十九番伏谷修一君。

○十九番（伏谷修一君） 今知事がおっしゃったように、本当にここだけの考え方では事足りるとは考えられません。ましてや、国だけでも難しいと思います。やはり全体がタッグを組んでいかなければエネルギーチェンジということは難しいと思っております。先ほども繰り返し述べていますが、将来的には本当に必要なことだというふうな認識は強く持っております。そのためにも、恐らく私も二年前にこの水素の活用について同様の質問をさせていただいたのですけれども、そこからかなりいろんなイノベーション

ンも変わって、こういった生成AIも含めていろんなシステム管理も含めてかなり状況が変わってきている。これが二年前と今では本当に違ってきているなと思っております。そういったことの情報を日々収集していただきながら、この取組を前向きに捉えていただければというふうな思いでございますので、よろしくお願いしたいと思います。それから、臨海鉄道の件なのですけれども、私は、臨海鉄道は本当に仙台港がああいう整備をされる前によく潮だまりがあつて、そこに釣りに行っていた頃から思い出すと、ここ四、五十年で劇的な変化をしているのが仙台港だという認識でございます。そして、当初から仙台臨海鉄道——この鉄道というものがやはり運ぶということに関しては、当時からこれが必要というふうな鉄道でありましたので、ときに、うちの祖父が南満州鉄道に行っていたことがありまして、その経緯から、臨海鉄道から少しお取引をさせていただいたことがあつて、よく臨海鉄道にお邪魔させていただいたことがありました。これを本当に今生かしていくことが、先ほどから申し上げているように脱炭素化につながるということでありますので、このモーダルシフトは全体的な水素のサプライチェーンの話の一つとして、まずここから始めていくということについてはいかがでしょうか。

○副議長（村上久仁君） 土木部長齋藤和城君。

○土木部長（齋藤和城君） まさしく鉄道というのは、脱炭素化に資するものだと思います。仙台港に揚がった貨物につきましても、今陸送で全国各地へ運んでいますけれども、先ほど言いましたように脱炭素化を推進する観点では鉄道の利用は本当に有効な手段だと思っております。鉄道を中心に、東北ひいては全国につながってございますので、そういった鉄道網を利用することで物流の効率化、更には二〇二四年問題の対応も図れます。港湾荷役の観点からも積極的に活用していきたいと思っておりますので、そこについては臨海鉄道とも連携しながら今後の活用の仕方について検討していきたいと思っております。

○副議長（村上久仁君） 十九番伏谷修一君。

○十九番（伏谷修一君） もう一点、私は今度HIBARIに乗りに行こうかと思っておりました。知事、すごくお忙しい中ですが、一緒に行っていただければと思いますので、スケジュール調整を秘書課のほうと合わせたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、先ほどの黒川温泉の取組なのですけれども、これは温泉の経営だけではなくて、本当に地域経営ということで取り組んで、まさにサステーナブルな環境づくりができています。やはりこれは東北——なかなか人口減少の中での地域づくりにもこういった考え方は非常にリンクするかなと思うのですけれども、その点について、御所見をもう一度伺いたいと思います。

○副議長（村上久仁君） 知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君） 私はプロジェクトXを拝見していないので、別の番組で見たような記憶があるのですが、洞窟を掘って温泉を一人で作って、最初は誰も相手にしてくれなかったのですけれども、だんだんお客が来るようになって地域全体となったという話だったと思います。やはり行政が主体ではなくて、地域の皆さんが——一人が変わり者だと言われながらも、それがみんなを引っ張っていったと。地域にやはりリーダーがいて、そういった人たちが地域全体をまとめて引っ張っていくという、これがやはり私は理想的ではないかというふうに思っています。ですから、行政があればよしゅうこれもよしゅう、これをしてあげましょうというのではなくて、先ほど答弁したように話し合える仕組みを作らなければいけないというふうに思っています、そのうちいろんな温泉街で成功事例が出てくる——例えば、宿泊税を使って黒川温泉をみんなで見に行くというならば、それはそういうのも一つの研修として必要だから財源をつけてくれというのもいいと思うのです。ですから、とにかくみんなで話し合って、みんなはどうすればいいのかということをやってもらう場を作る。そしてそれをサポートしていく。あくまで主体は皆さんですよという形をとっていききたいというふうに思っております。

○副議長（村上久仁君） 十九番伏谷修一君。

○十九番（伏谷修一君） ぜひ、話合いの場を持っていたいただきたいというふうに思います。それから最後であります、多賀城の南門整備のときに私も藤原議員もその時市議会にいたのですけれども、多賀城の中でもそれにイエス・ノーという話は結構多いです。例えば、西部地区の話だから東部地区の方は私たちには関係ない。そうではなくて、これは多賀城のため。まして、この多賀城で復元する政庁は、多賀城だけのためではなくて、気仙沼のためでもあり白石のためでもあり、宮城県のためでもあり、東北のため

もあるということなのですけれども、この見解について御所見を伺いたいと思います。

○副議長（村上久仁君） 知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君） 当然そのとおりだと思っております、これは宮城県のためではなくて、東北のため、そして日本のため——平城京があり、そして太宰府があり多賀城があり、こういったようなものをつかりと歴史都市——本物の歴史を国民の皆さんに知っていただくためのものとして、この国のためにというつもりで文化庁の予算も使いながら県の予算も使いながら、しっかりと取り組んでまいりたいというふうに思っております。