

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

〔十番 藤原益栄君登壇〕

○十番（藤原益栄君） 日本共産党宮城県県会議員団の藤原益栄でございます。通告に基づきまして、大綱五点につき質問させていただきます。

まず、みやぎ型管理運営方式について伺います。なお、何度もこの言葉が出てまいりますので、以後、みやぎ型と省略させていただきますのでよろしく願いいたします。知事は、昨年九月議会でみやぎ型について「民間会社ももうかる、県ももうかるウイン・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、みやぎ型導入後の三か年度の決算では、運営権者が大きな利益を上げる一方、県企業局会計は大幅な減益となっており、とてもウイン・ウイン論が成り立つようには見えません。以下、幾つかお尋ねいたします。

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」と省略させていただきますが、MMMが担うことになっております。まず、MMMの管理下に入った令和四年度当初の固定資産の帳簿価格は幾らであるのかお尋ねいたします。これまで私の調査と聞き取りで、水道用水供給事業は百五億円、工業用水道事業は十四億円、流域下水道事業が二百八十二億円で、計四百一億円と認識しておりますが、それでよろしいか、お答えをお願いいたします。

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いますと、減価償却費の全部または一部を家賃やリース代として頂くのが常であります。ところが、みやぎ型では、MMMからリース代等は一円も頂いておらず、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認識しておりますが、その理解でよろしいのか、お答えください。

以前、県企業局から建設企業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三百三十七億円の経費節減の内訳は、水道用水供給事業百九十五億円、工業用水道事業四十七億円、流域下水道事業九十六億円となっております。水道事業に着目しますと、年平均では約十億円の節減ということになります。ところが、

みやぎ型導入後の三か年度の決算を、直営最終年度である令和三年度決算と比較しますと、MMMは売上げ八十八億円で二十億円の利益を上げる一方、県企業局の水道会計は、三年間で五十二億円も利益が減りました。ウイン・ウインの制度と言いながら、なぜこういう結果となるのか、一つには、MMMが行う施設更新により発生する二十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、この問題は二十年間の後半では逆になり、全体では同じことになりま

すので今日は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一円も求めず、令和四年度から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おります。県が負担する減価償却費の総額は、上水・工水・下水全体で四百一億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。ウイン・ウインの制度と言いながら、なぜMMMは大きな利益を上げ、県企業局は大幅な減益となってしまうのか、その理由について当局はどのように見ているのか、御答弁をお願いいたします。

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二条で「県は、PFI法第七十一条第二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法第七十一条第二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、公有財産を無償又は時価より低い対価で選定事業者に使用させることができる」とあります。つまり、PFI法では有償貸付けの道もあり得るということであります。しかし、知事と県企業局は無償貸付けの道を選びました。なぜ県が丸々四百十億円を負担し、百億円以上もMMMにもうけさせなければいけないのか、なぜこれほどMMMにサービスし優遇する必要があったのか、無償にしたのはなぜか、お答えをお願いいたします。

以上から何が言えるのか、知事は、みやぎ型は運営権者も県・県民ももうかるウイン・ウインの制度と盛んに言います。しかし実態はどうか、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つて、決してウイン・ウインの制度などではないと考えざるを得ません。知事の答弁を求めます。

みやぎ型の最後に、二〇四六年度に県水道会計が八百三十億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、大崎広域水道が一九八〇年度、仙南・仙塩広域水道が一九九〇年度でありました。事業開始時期の資金繰りを確認するために、県水道事業会計の二〇〇〇年度と二〇二四年度の貸借対照表を比較してみました。明らかになったのは以下の三点であります。一つ、水道事業の固定資産中、八割を占める構築物の累計投資額は二〇二四年度末で約二千億円である。二つ目、この設備投資は二〇〇〇年度段階で完了していた。三つ目、二千億円の設備投資の原資は、千九百億円が企業債であつた。以上の三点であります。そこでお尋ねいたします。構築物の初期の設備投資は二千億円でしたが、そのうち千九百億円を企業債で賄いました。しかし、次期の大規模投資前に八百三十億円の自己資金を持ちます。これは大きな違いであると考えますが、当局の御認識を伺います。

大綱二つ目、仙石線のワンマンカー化について伺います。

JR東日本は、昨年十二月十二日、本年三月十四日からのダイヤ改正に合わせ、仙石線をワンマンカー化すると発表し、住民及び従業員の方々から不安が寄せられております。日本共産党県議団は、一月十六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てに、車掌の継続乗車と安全対策を求める要望書を提出し、一月二十一日には他会派の皆さんとともに、国鉄労働組合宮城支部の皆さんから問題意識の聞き取りを行いました。何が問題になっているのか、第一に、仙石線の特徴です。仙石線は仙台から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、三・五キロメートルの地下トンネル区間と百メートル以上のトンネルが六か所あり、切り通し区間も多く、何かあつても救援車両が線路脇まで入れない区間が多いのが特徴です。第二に、施設の問題であります。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ます。中にはホームと車両間に四十センチメートル前後も隙間が生じる駅もあります。仙台駅の乗降者数は一日約十八万人で、ホームドア設置の国交省基準十万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りません。施設の安全面に多々心配が寄せられております。第三に、駅の人員配置の問題です。仙石線には三十二の駅がありますが、うち十一駅が無人駅で、夜間無人駅が五駅です。すなわち、夜間は三十二駅中十六駅が無人になるわけであります。第四に、東塩釜駅以西は利用者が急増いたしましたして、仙台方面に近づくにつれ大混雑いたします。JR東日本は、ワンマンカー化に伴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て見えにくくなることも心配されます。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おります。無人駅が多い中、震災や事故に運転手一人で対応できるのか、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中で、運転手は四画面のモニターを確認することです。今年に入ってからJR東日本では、山手線、常磐線、宇都宮線等で長時間にわたる停電等の事故が相次いでおり、昨年は新幹線の切離し事故もありました。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おります。喜勢陽一社長は二月十日の会見で、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言ったと報道をされております。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。

次に、大綱第三、「資源物」ヤード問題について伺います。

私は令和六年十二月三日の一般質問で、多賀城の資源物と称する鉄くず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ただしました。知事及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。一つは、昨年九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を指摘いたしました。もう一つは、十二月八日午前六時、七ヶ浜町東宮の資源物ヤードで火事が発生し鎮火に十二時間も要しました。火災は消防署基準では五度目で、ほかにぼやが一件あったそうであります。直後に担当部

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り調査をしていたとあります。一月十五日に塩釜地区消防事務組合七ヶ浜消防署を訪ね話を伺ってまいりました。なぜ鎮火に十二時間も要したのか尋ねましたところ、十メートルを超える資源物の山を上から順にシヨベルカーで移して消火し、それを別のところに移す作業を繰り返していたが、シヨベルカーを入れられるスペースが一台分しかなく手間取ったとのことです。また、資源物の高さは五メートル以下にしているだけで、資源物の山と山の間は数メートルの間隔を空けるよう要請していたが、それには強制力がなくお願い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す。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、名取市と県内五か所にヤードを持っております。また、多賀城市宮内で深刻な鉄粉・粉じん・騒音被害を出している業者の一つでもあります。お尋ねいたします。私の令和六年十二月三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。当局の認識を伺います。昨年十二月八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。

昨年九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・粉じん・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のか、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をするくらいの構えで取り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。

次に、多賀城市道名古層線及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り口までは加瀬沼公園線として県道になっておりますが、同公園入り口から県道泉塩釜線までは町道在加瀬線及び市道名古層線となっており、言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。二月十五日日曜日の午前、加瀬沼公園

を訪ね十一時に帰ってきましたが、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す。昨年十一月二十六日、塩釜管内二市三町から知事宛て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を求めています。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。

最後に、文化財行政について伺います。

まず、特別史跡多賀城跡の整備についてであります。多賀城政庁復元の方針を県が打ち出し、多賀城政庁復元検討委員会はこれまで三回開催され、地元では、特別史跡多賀城跡調査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、十七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感があります。しかし、多賀城南門の復元の経過を振り返ってみますと、実際に復元事業に着手するまでには、相当の準備・お金・時間がかかるだろうと思われれます。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とやっていくことが大事だし、その取組は政庁復元に向け機運を高めていく上でも重要と思います。御存じのとおり、政庁南大路は市道新田浮島線で分断されており、観光客に百メートルも余計に歩いていただいております。南門周辺で写真を撮ろうとしますと、どこから撮っても電線が入ってしまいます。これらの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。

多賀城海軍工廠松島地区南地区跡の調査について伺います。

昨年九月の代表質問の際、ぜひ見に行つてほしいと教育長にお願いしましたところ、機会を捉えて見に行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、おかげさまで県教育長さんに来ていただきましたと挨拶を頂きました。視察の御感想と今後の方向性についてお伺いいたしまして、登壇しての質問を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございます。

○副議長（村上久仁君） 知事村井嘉浩君。

〔知事 村井嘉浩君登壇〕

○知事（村井嘉浩君） 藤原益栄議員の一般質問にお答えいたします。大綱五点ございました。

まず、大綱三点目、「資源物」管理のヤード問題についての御質問にお答えいたします。

初めに、条例制定に対する認識と火災発生後の対応状況についてのお尋ねにお答えいたします。

いわゆるヤードに関しましては、令和六年十一月定例会での答弁以降、状況は変化しているものと認識しております。国では昨年六月に、中央環境審議会において、全国で統一的な法制度の創設が必要であるとの中間意見が示されました。また、我が県では昨年九月に、改めて県内におけるヤードの実態調査を行い、苦情が寄せられたヤードが二十か所に増加していることを把握したところであります。こうした中、昨年十二月にヤードでの火災が発生し、県では、翌日に七ヶ浜町とともに消防及び警察の実況見分に立会い現場確認したほか、今年一月には、七ヶ浜町や消防等の関係機関による合同立ち回りを行い、異物混入対策の徹底、保管物の高さに対する留意などについて指導を行いました。また、同じく一月には、同一事業者のヤードがある七ヶ浜町及び多賀城市、消防、警察のほか、県の保健所や港湾、水産、建築担当部署等、関係機関が一堂に会し、事業者に対する指導監督の状況について情報共有を行い、連携体制を構築しているところでもあります。引き続き関係機関と連携いたしまして、事業者に対する指導を強めてまいりたいと考えております。

次に、国の対応を待つことなく、条例で先取りした対応についての御質問にお答えいたします。

ヤード施設につきましては、不適正な処理に起因する鉄粉や粉じん、火災等の生活環境保全上の支障事案が発生していますが、現行の廃棄物処理法では、有価物である金属やプラスチックの雑品スクラップ等は規制の対象外であり、発火原因となりうるリチウム電池の分別についての指導等が困難であることから、これらの物品を対象とした適正な処理を確保することが全国的な課題となっております。国においては、今年一月から二月にかけてパブリックコメントを実施し、不適正スクラップヤードの規制強化に向けた廃棄物処理法の改正作業を進めているところであり、今後、雑品スクラップ等を規制対象に加え、その保管・処分を業として行う場合に許可を要することや不適正処理に対する罰則を設けることなどを内容とする法案が、今国会で提出される見込みとなっております。

おります。県ではこれまで、廃棄物処理に関する独自の条例を制定し、事業者への指導を強化してまいりましたが、今回の法改正にも速やかに対応できるよう、現在、県条例による規制の強化に向けて、他の自治体の条例について情報収集を行うとともに、業界団体から意見を聞いているところであり、引き続き、地域の意見に配慮したヤード施設の運営が確保できるよう、必要な作業を進めてまいりたいと考えております。

次に、大綱四点目、利府町道在加瀬線・多賀城市道名古層線の県道昇格についての御質問にお答えいたします。

加瀬沼公園と多賀城政庁跡周辺を結ぶ利府町道在加瀬線及び多賀城市道名古層線は、三陸自動車道の全線開通や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、近年、交通量が大きく増加しております。現在、県と多賀城市が連携して進めております特別史跡多賀城跡の外郭南門から政庁への一体整備を踏まえ、これらの道路の県道昇格を前提とした県道泉塩釜線の接続の在り方について検討を進めており、多賀城市が策定する文化財保存活用計画への位置づけが必要であることから、文化庁と協議を進めているところであります。県といたしましては、政庁跡周辺の新たな道路ネットワークの在り方を踏まえ、地元市町の御意見も伺いながら、引き続き、県道昇格及び今後の整備について検討し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） 公営企業管理者千葉衛君。

〔公営企業管理者 千葉 衛君登壇〕

○公営企業管理者（千葉 衛君） 大綱一点目、みやぎ型管理運営方式についての御質問のうち、運営権者が管理する三事業の固定資産の簿価及び機械装置類の減価償却についての御尋ねにお答えいたします。

みやぎ型管理運営方式を導入した令和四年度当初における運営権を設定した機械装置類、いわゆる運営権者が管理する三事業の固定資産の帳簿価額は、御指摘のとおり水道用水供給事業二事業で約百五億円、工業用水道事業三事業で約十四億円、流域下水道事業四事業で約二百八十二億円、総額約四百一億円となっております。また、運営権を設定した機械装置類の減価償却費については、地方公営企業法施行規則に基づき、これまでどおり県の営業費用として会計処理しております。

次に、運営権者が大きな利益を上げる一方、県は大幅減益となっている理由についての御質問にお答えいたします。

みやぎ型管理運営方式では、運営権者が収受する利用料金は、総事業費を運営権設定期間である二十年間で平準化し、原則固定化されたものであり、この総事業費には、機械装置類の更新投資費用も含まれております。本方式導入後の水道事業における運営権者の直近三年間の決算は御指摘のとおりですが、この主な理由としては、事業開始当初は機械装置類の更新が本格化しておらず、更新投資に係る減価償却費を費用計上できないことから利益が大きく計上されているもので、運営権者が策定した全体事業計画書においても、事業期間の前半に相対的に大きくなる計画となっており、おおむね計画どおりに推移しているものと認識しております。一方、県においては、運営権者が収受する利用料金が収益から差し引かれることが減益の大きな要因であるとともに、機械装置類の更新投資にかかる減価償却費は、引き続き費用として計上するため、本方式導入後しばらくは純利益が減少することは当初から想定していたものです。なお、運営権者の収支計画を含めた事業計画や毎年の経営状況等については、それぞれ外部有識者で構成されるPFI検討委員会や経営審査委員会において妥当であるとの答申を頂いております。

次に、機械装置類を無償貸付けとした理由についての御質問にお答えいたします。

みやぎ型管理運営方式は、県が引き続き施設の所有権を有し最終責任を担うことを前提とした上で、民間の創意工夫により大きなコスト削減を実現させ、そのコスト削減効果を活用し、将来の料金上昇抑制や経営基盤の強化を図ることを目的としたものです。御指摘のとおり、PFI法では、運営権を設定した機械装置類を含めた公有財産については、有償貸付けも可能となっておりますが、その場合は民間事業者に負担が生じ、公募時の提案額に上乘せされることにより、県が期待するコスト削減効果が発揮できないことから、コンセッション方式を導入している他自治体の事例も参考にした上で無償貸付けとしたものです。なお、本方式の制度設計については、公認会計士も含めた外部有識者等で構成されるPFI検討委員会において審議の上決定しております。

次に、みやぎ型は運営権者が大幅黒字となる一方、県は減益となる不公平な制度であるとの指摘についての御質問にお答えいたします。

みやぎ型管理運営方式は、これまでと同等以上の水質や施設の健全度を維持することを前提とした上で、今後更に厳しさを増す水道事業の経営環境に対応するため、これまでどおり県が水道事業者としての最終責任を担いながら、民間の力を最大限活用することにより、料金上昇抑制や経営基盤の強化を図るなど、持続可能な水道経営に向け令和四年度から導入したものです。本方式の導入により、二十一年間で約三百三十七億円のコスト削減を見込んでおり、昨年度は一年前倒しして水道料金を引き下げたほか、DX化の推進等による業務の効率化、地域人材の直接雇用などの地域貢献が図られるなど、着実に事業の効果が現れており、県民の皆様にとっても大きなメリットがあると考えております。また、運営権者においても、民間ならではの創意工夫により大きなコスト削減を実現し、施設の電力使用量の抑制や最適な調達先の選定など、経営努力により利益を確保するものであります。このようにみやぎ型管理運営方式は、県及び運営権者双方にとって有効な取組であるものと認識しております。

次に、大規模投資の資金繰りについての御質問にお答えいたします。

地方公営企業は独立採算制を基本とし、料金収入や内部留保資金、企業債の借入れなどによって設備投資を行うこととしておりますが、水道用水供給事業の事業開始時には、巨額の建設費用を料金収入のみで賄うことは、公営企業会計上極めて困難であったため、企業債を財源の柱に据え事業の早期開始を優先してきたものと認識しております。現在、県では、管路の本格的な更新に備えるため、昨年三月に策定した「宮城県企業局経営戦略二〇二五」の収支シミュレーションにおいては、令和二十八年度末における水道用水供給事業の内部留保資金を最大約八百三十億円確保することとしております。この理由としては、急激な料金変動を避けるため、改定時の料金は一〇%以内の上昇に抑えることを前提に、突発的に発生する様々な事象に迅速に対応するため、一年間の現金支出相当額以上の内部留保資金を常に確保することや、管路更新が集中する期間の企業債残高について、通常、給水収益の三倍程度としているものを、経営の安定化も考慮し五倍程度まで増額して対応することなどによるものです。なお、この内容については、料金改定の協議において受水市町村に説明し御理解を得ております。

私からは、以上でございます。

○副議長（村上久仁君） 企画部長梶村和秀君。

〔企画部長 梶村和秀君登壇〕

○企画部長（梶村和秀君） 大綱二点目、JR仙石線のワンマンカー化についての御質問にお答えいたします。

JR仙石線では、昨年十二月から安全性や快適性が向上した新型車両の営業運転が開始されたほか、今月十四日のダイヤ改正に合わせ、日中時間帯における列車の大幅な増発や車掌が乗務せず運転士のみで列車を運行するワンマン運転を実施する予定であると承知しております。県ではこれまで、誰もが安心して利用できる鉄道の更なる整備促進と利便性の向上に向け、県議会や沿線市町の代表などを構成員とする宮城県鉄道整備促進期成同盟会と一体となって、ホームと列車間の段差の解消やホームドアの設置等によるバリアフリー化の推進などの安全確保対策をJR東日本に要望してきたところであり、今年一月には、佐々木県議会議長から高岡東北本部長に直接要望しております。公共交通においては、高齢者、障害者をはじめとして、誰もが安全・安心に利用できる輸送サービスが提供されることが非常に重要であることから、沿線市町とともに状況を確認しながら、ハード・ソフト両面での安全確保に向けた環境整備をJR東日本に働きかけてまいります。

私からは、以上でございます。

○副議長（村上久仁君） 教育委員会教育長佐藤靖彦君。

〔教育委員会教育長 佐藤靖彦君登壇〕

○教育委員会教育長（佐藤靖彦君） 大綱五点目、文化財行政についての御質問のうち、多賀城政庁南大路の連続整備や電柱の地下化など当面の諸課題の解決についてのお尋ねにお答えいたします。

特別史跡多賀城跡の環境整備については、県と多賀城市が連携して進めているところですが、市道新田浮島線によって分断されている政庁南大路の復元や南門周辺の電柱・電線の地下化については、来訪者の回遊性や景観の向上を図る上で重要であると認識しております。このうち、政庁南大路の復元については、市道新田浮島線が地域の生活道路となっていることから、現在、多賀城市において地域住民の皆様と意見交換を行っていると同っております。また、南門周辺の電柱等については、多賀城市において南門と政庁南大路の連続性の実現を目指す中で、電柱等の地下化も含め歴史的景観を損な

うことのない史跡整備が行えないか、慎重に検討しているところです。県教育委員会としましては、文化庁の意見も伺いながら、多賀城市と連携し特別史跡多賀城跡の環境整備について、引き続き検討を進めてまいります。

次に、多賀城海軍工廠松島地区南区跡の現地視察の感想と今後の調査の方向性についての御質問にお答えいたします。

昨年十月に多賀城海軍工廠松島地区南区の現地を視察いたしました。広範なエリアの尾根沿いに複数の地下壕の入り口が並んで残っており、内部では、それぞれの地下壕がつながっていることも実際に歩いて確認してまいりました。また、御案内いただいた町の歴史体験ボランティアの方から説明を受け、当時の様子をうかがい知ることができました。現在、県教育委員会では、産業や軍事等に関わる近世・近代遺跡について、保護対象を選定する基準を策定するため、市町村に対し、その名称、所在地、内容などについて照会を行っているところであり、全体像をしっかりと把握した上で、調査の実施等について、松島町の意向を確認してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 御答弁ありがとうございます。まず、みやぎ型管理運営方式についてですが、事務的なこととお聞きしますが、知事はよく、三百三十七億円の経費節減になるというふうにおっしゃるわけです。水道分というのは、百九十五億円と理解していますけれど、それでよろしいですか。

○副議長（村上久仁君） 公営企業管理者千葉衛君。

○公営企業管理者（千葉 衛君） そのとおりでございます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 令和四年・五年・六年は決算が出ています。七年度については、今回の議会に資料として、令和七年度予定損益計算書が出されていますね。七年度の水道分の収支見込みはどういうふうになっていますか。

○副議長（村上久仁君） 公営企業管理者千葉衛君。

○公営企業管理者（千葉 衛君） 令和七年度の水道用水供給事業の予定損益計算書では、当年度の純損失は三億五千四万八千円の赤字を見込んでございます。これにつきま

しては、先ほど来御説明してございますが、運営経営者が收受する利用料金が収益から差し引かれることが減益の大きな要因であるほか、令和六年度には水道料金を下げたことによりまして、給水収益が減少していることに加えまして、漆沢ダム及び南川ダムの堰堤改良に伴う国の補正予算が措置がされたこと、また、国が管理する七ヶ宿ダムの修繕工事も補正予算で措置されましたが、これの管理・負担金の増など、臨時的な費用が増加するために赤字となるものでございます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 令和七年度の予定損益計算書によると、三億五千五百万円、水道は赤字になるようだ。直営最後の令和三年度は十七億円の黒字でした。ところが令和七年度は、三億五千五百万円の赤字です。だから、直営時代からのぐらい利益が減ったかという、二十一億円減っているのです。それで、令和四年・五年・六年の三年間の決算で利益が減った分というのは、私が何回も言いましたけれど五十二億円ですよ。五十二億円に今度の二十一億円の減益分を足したら七十三億円になるのですよ。令和四年・五年・六年・七年の四年間で。令和七年度はまだ予定損益計算書ですけど、七十三億円も直営時代から利益が減っているのです。七十三億円。そして、三百三十七億円、節約できるんだ、節約できるんだと、知事も管理者も盛んに言いますよ、あちらこちらで。その分の水道分というのは百九十五億円なのです。百九十五億円、節約できる節約できると言っているのに、四年間決算をしたら、県の会計は七十三億円も利益が減っているのです。何で、これでウイン・ウインだと言えるのですか。お答えください。

○副議長（村上久仁君） 公営企業管理者千葉衛君。

○公営企業管理者（千葉 衛君） まず、前提となるのが、これまで、みやぎ型を導入しないで県が事業を継続した場合は、これまででもずっと御説明してございますが、水道料金は二十年後には一・二倍以上、四十年後には一・五倍以上に跳ね上がりますし、それでも収益としては、令和三年度ベースで十七億円ぐらいの利益を確保しないと、将来の施設の更新需要に備えていけないということで、従来の計画となっています。一方、みやぎ型については、もちろん運営権者の收受額分が、本来であれば四条、資本的支出で支出すべき、更新等費用も含んで運営権者のほうにお渡しするので、その分はもちろん減少しますが、その上で、先ほどおっしゃったように、水道用水で百九十五億円のこ

スト削減ができると。コスト削減を活用して水道料金を少なくとも一割以下に抑えて今後いくと。令和六年度については前倒しで一旦料金は効果を発現させ下げたと。コスト削減のそのほかについては、企業債の償還であったりとか、内部留保資金として蓄えて、将来の管路更新に役立てるという意味で、みやぎ型という意味では、収益としては下がりますがコスト削減を最大化してございます。それを活用して、料金の抑制であったり、内部留保資金を増やして経営基盤の強化を図っていくとございまして、ぜひともそこについて御理解頂きたいと思えます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） ウイン・ウイン論というのは、民間業者ももうかると、MMももうかるのだと。だけれども、三百三十七億円全体で節約されるから、県も県民ももうかるのだと、そういう論理なのです。節約されると何でもうかるか、それは節約されたら費用が減るからもうけが増えるということなのです。それを普通もうけということなのです。皆さん、もうけもうけと言うけれど、四年間で七十三億円利益が減るのですよ。何でこれがウイン・ウイン論になるのですか。そして、私は管理者にお尋ねしたい、去年の九月議会のときに、最初は赤字になるけれど、それは間もなくとんとなっていて、そこから先は黒字になるのだという資料を出してましたよ。多分、令和三年度の予算特別委員会ではないかな、それで、私は去年の九月議会のときに、このN年度はいつ来るのですかと聞いたら、答えなかったわけ。今、自信を持ってそういう回答をされているということは、N年度は何年度に来るか判明したのですか。

○副議長（村上久仁君） 公営企業管理者千葉衛君。

○公営企業管理者（千葉 衛君） 九月議会で御指摘を受けたその資料というのは、今回、みやぎ型を導入したときの収支がどういうふうに変わるのかというのを、あのときもイメージとして分かりやすくお示したというお話をさせていただきました。N年度にいつ行くのかどうかというものは、今、私が話しました個別事情もありますし、管路の部分の動きもございまして、ましてや水道事業は、大崎と仙南・仙塩もあります。

大崎は、大体、半分半分が運営権者、県が管路で半分、仙南・仙塩は八割が管路で県が持っていて、二割分を運営権者が担当している分ということ、そういった部分もありますので、N年度がいつかというのが、端的にいついつからということにはならないと。

ただ、企業局経営戦略二〇二五においては、両方合わせて基本的には黒字になるという計画でございます。今、現実的に赤字となっているのは、個別事情も大きくありましたので、赤字となる結果になっているということでございます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） M M Mが施設を更新して発生する減価償却については、平均にならして利用料金として移してやるので、コンセッション方式を導入した直後には、赤字作用として働くのだと。これは、私、さつき演壇で質問したときも、それは認めたのですよ。だけれども、平均だから後半になると、利用料金よりも実際の減価償却が大きくなる時期があるわけ。だから、このM M Mが設備投資をして発生する減価償却については、二十年で見たら一緒なのだ、だから今日は問題にしませんよというふうにしました。問題は、何でこんなに赤字になるのかということですよ。三百三十七億円もうかるはずだったのに、何でこんなに赤字続きになるのだと、それは、皆さんは、M M Mの管理下に入った機械装置類の減価償却費四百一億円を県が負担するのだということを明確にしないまま、今までできたからではないですか。この四百一億円の減価償却費の負担は、所有は県だから県の負担というふうに形式的にはなるのですけれど、一般的には、どこかの業者に施設を貸して商売させてあげたら、リース代とか家賃とかを取るのです。それを四百一億円取らない。だから三百三十七億円節約だと言っているけれど、一方で四百一億円負担するのだから、私は、最初から、県がもうかる仕組みになっていない、このコンセッション方式というのは、そうじゃないですか。だから四百一億円の負担があることを明確にしないまま今まで来た。そこが結局問題で、もうかるもうかると言っているけれど、いつまでたってもどんどん赤字になる、そういう仕組みになっているのではないのですか、どうですか。

○副議長（村上久仁君） 公営企業管理者千葉衛君。

○公営企業管理者（千葉 衛君） 今の四百一億円、令和四年度当初の部分については、先ほど来御説明してございますが、我々、もちろん所有権を持つてございますので、基本的には我々が減価償却していくと、これは従前からみやぎ型を導入する時点で明確になつてございますし、そういうことも含めて、P F I検討委員会の中で、二年間にわたり慎重な議論をした上で今のみやぎ型というのを導入をさせていただきました、もちろ

ん、県議会の皆様にも丁寧に御説明しながら導入を決めたということでございます。無料にした理由は、先ほども御説明していますが、PFI法では、有償とすることもできると、できる規定になってございますが、他県の事例でも基本的には無償にしているということ。ただ、それに加えて我々、みやぎ型を導入する上では、まずはコスト削減、これを最大化することを大前提としてみやぎ型を導入してございます。これを有償にしようとするとうと、削減額が低減されますので、それでは、我々が期待するコスト削減効果が見込めないため、今回、我々としては、そういったところをもろもろ含めまして無償化にしているところでございます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） トータルで物を見ると、利用料金として県からMMに移る利用料金総額というのは、水道の場合ですと、三十億円掛ける二十年だから六百億円になるのです。そういうのをトータルとして見ないと私は駄目だと思います。令和八年度だって同じような赤字になる。そうしたら、やらなければよかつたと思えます。違約金は僅か三億円ですね。違いましたか。

○副議長（村上久仁君） 公営企業管理者千葉衛君。

○公営企業管理者（千葉 衛君） 実施契約書には三事業合わせて三億円としてございます。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 違約金三億円ですよ。こうやって毎年、三億円とか五億円とか赤字がどんどん出てきて、四年間の累計で七十三億円も減益になっているのです。私は、やめたほうがいいのではないのかと思うのですが、知事どうですか。

○副議長（村上久仁君） 知事村井嘉浩君。

○知事（村井嘉浩君） 藤原議員なりに、頭の中でいろいろな方程式が出来上がっているのだと思うのですけれども、単純に言うとうと、我々、今までずっと継続してやってきましたので、二十年間でどれぐらいお金がかかるかというのは分かるわけであります。今までは、全部こちらで決めた期間で全部機械の更新等もやっております。また、人も決められた人数をきちんと張りつけてやっております。今回、二十年間で例えば百かかるというのは分かっていたわけであります。それをコンセッションでいかがしますか

と、三社が、グループ会社が手を挙げてきて、結果的には一社を決めて、その結果が、百なのはずは、九十であると、八十であるというふうに示されたということであり、す。それだけで、いかにコストダウンになったかということは分かるわけであるということ。そういうこともあって、水道料金の値下げにまで、将来的には値上げはしませんが、値上げ率を低く抑えられるような仕組みになったということでもあります。先ほどから利益が出た利益が出たと言っていますけれども、これは当然当たり前ですけれども二十二年間で見なければいけないということです。彼らは機械の更新をいたしました。今までは、各事業所ごとに全部置いてあったモニターを一か所に集約いたしました、たぐさんの人が、今までは二十四時間張りついていたものを、少ない人数で監視できるようにしたと。また、電気代を安くするような機械に変えたということで、最初に、できるだけたくさん投資をしたということです。莫大な投資をしたので、その分は当然回収しなければいけません。それが今、数字上は利益となって出ているということであり、ますので、二十年たてば、彼らは当初予定していた我々に示した数字の中に落ち着くと、我々は二十二年間、思っていた数字よりも低くなるということで、結果的に宮城県民にとって三百三十七億円のメリットが生じるということでもあります。もちろんこれから、物価高、資材高いろいろありますので、この数字どおりかどうか分かりませんが、少なくとも県が直営でやっているよりも、かなりコストダウンするのは間違いないといふことは言えると思います。なかなか細かい議論をしています、藤原議員のおっしゃっている細かいことは、私もよく理解できませんので、あとは公営企業管理者とやっているだけだと思います。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） いろいろおっしゃいますけれども、決算はうそをつかないというか、ごまかせないのです。だから、今後も決算を見ながら議論を継続していきましよう。

仙石線のワンマンカー化についてですが、二月二十六日にJR東日本は避難訓練をやったみたいです。そのときの報道によると、運転士さんは、乗務員一人での対応の難しさを感じたというふうに話しているようです。それから、今年に入って、JR東日本で事故が相次ぎまして、社長さんは記者会見で謝罪して、今からいろいろ見直しをする

のだというようなことを言ったのです。だから私は、県民の安全性を確保するという立場から、もう一度、本当に大丈夫ですかということを念押ししていただきたいと思うのですが、知事いかがですか。

○副議長（村上久仁君） 企画部長梶村和秀君。

○企画部長（梶村和秀君） 御指摘のとおり鉄道の安全確保は非常に重要であることから、J R東日本に対しては今お話にありましたとおり、避難訓練の結果などを踏まえ、一層の安全確保に向けた環境整備を進めるよう働きかけてまいります。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 思いは同じだろうと思いますので、三月十四日にワンマン化を強行したとしてそれで終わりだということにならないと思うのです。無理を通しちゃうと、やはりいろいろひずみが出てくると、だから、よく注視して、必要な対策はきちんと取っていただくように、私も頑張っていきたいと考えております。

道路について一点お伺いいたします。市道名古屋と町道在加瀬線の県道昇格というのは、言わば主要地方道の利府街道と呼んでいますけれども、それと泉塩釜線これも主要地方道ですが、そこを結ぶ重要な道路だということになります。私は、県道昇格という点でいうと、かなり候補の上位にランクされるのではないのかと勝手に思っているのですが、そういうことはないですか。

○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） 多賀城市道・利府町道につきましては、ラプラス公園が昨年秋にオープンして結構交通量が増えています。議員が行かれた二月十五日に、私もたまたま多賀城市に行っていました、まちづくり協議会の設立総会に出席したところ、地元の区長さんからも、ぜひ、渋滞対策・整備をお願いされているところでございます。県としても、政庁南大路・南門工事によって市道が分断されてしまいますので、利府側から浮島、更に城南側に結ぶ道路の整備が必要になっていると思っているところでございます。現在、その道路計画についてなるべく文化財に影響しない土地、更には既存の交差点との離隔ですとか、今ある市川橋との離れを考えた上で、今の泉塩釜線の交差点位置をどこにするのかという検討を進めて、ある程度、概略の検討は終わっているところでございます。それを基に、現在、文化庁と協議を進めてございますので、この整備

に当たっては、多賀城市の文化財活用保存計画に位置づける必要がございます。文化庁の了解が得られれば、県としては調査のほうに進めて、事業化に向けて取り組んでいきたいと思っております。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 最後に教育長にお尋ねしますけれども、約束を守っていただきまして、海軍工廠の松島地区を見に行ってくださいました。初めて見た方は非常にびっくりするのです。こんな大規模な工廠跡が、こんなところにあつたのかということ非常にびっくりされるわけです。多分、教育長もびっくりされたのではないかと思います。それで、せっかく見に行っていたのに、教育長、三月でお辞めになるような話を聞いているのですが、次の方も多分この場にいなような気がするのですけれど、次の方に、松島の地下工廠の状況について伝えていただいて、ぜひこれは、県として調査して、松島町とよく協議して、できるならば整備もして、公開できるようにしていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○副議長（村上久仁君） 教育委員会教育長佐藤靖彦君。

○教育委員会教育長（佐藤靖彦君） 藤原議員には、様々な文化財行政につきまして、議員の書籍も読ませていただきましたし、現地を訪問して勉強させていただきました。その中で文化財行政、守るだけではなくて、今後、観光や教育に生かす視点というのも大切になってくると思っておりますし、その際には、何よりも住民の方々はその文化財を地域の誇りに思っていただけというのが大事だと思っております。松島地区の文化財につきましても、教育委員会としても、引き続き松島町と様々な意向を確認しながら進んでいきたいと思っております。松島町も含めて、住民の皆様にとって、こういった文化財等のある町の風景が、大切に思っていただけという気持ちが続けられるような場所になっていたきたいと、心より願っております。

○副議長（村上久仁君） 十番藤原益栄君。

○十番（藤原益栄君） 平行線の課題もありましたけれども、大分前向きに受け止めていただいた点もございまして、今後ともよろしくお願いいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。