

# 環境建設常任委員会行政視察報告

環境建設常任委員長 山際 務

【視察日程】平成 29 年 7 月 31 日（月）～8 月 2 日（水）

【視察委員】山際務委員長，田村要介副委員長，佐藤幸雄委員，皆川英二委員，高橋哲也委員，田辺新委員，五十嵐完二委員，渡辺和光委員，金子益夫委員，栗原学委員，佐藤誠委員，竹内功委員，深谷成信委員

【視察地】仙台市，宮城県，神奈川県小田原市

【調査事項】仙台市：東日本大震災からの復興に向けたまちづくりについて  
宮城県：空港の活性化について  
神奈川県小田原市：再生可能エネルギーの利用促進について

## ○ 東日本大震災からの復興に向けたまちづくりについて【仙台市】

### 1. 視察目的

2011 年 3 月 11 日に発災した東日本大震災から、6 年が経過している。東北各地の復興の様子は報道等により情報は得ることはできるが、実際の様子を肌で感じることは少ない。今回の視察は、特に本市と同じ政令指定都市である仙台市を訪問し、主に復興に向けてのまちづくりについて、復興現場の視察を交えながら、生の声をお聞きすることで、その様子を肌で感じることを目的とした。

事業テーマとしては、特に甚大な津波被害にあった東部沿岸地区における復興道路整備事業について、これは特に本市があまり経験をしたことのない津波被害の対応策として、これからのまちづくりに生かすべきものがあるはずだという思いから企画したものである。

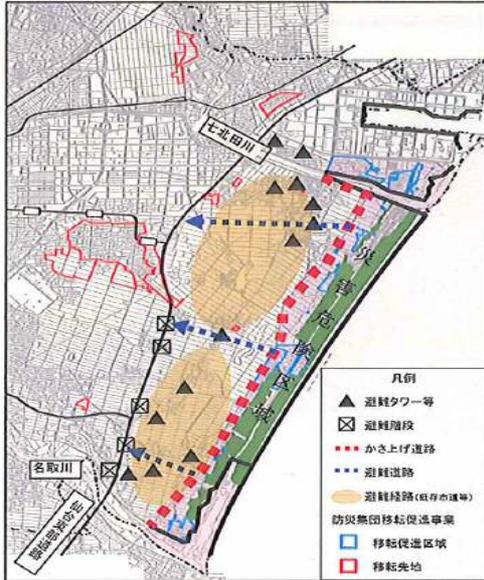
### 2. 東日本大震災における震災廃棄物等の処理について（所感）

まず、座学にて、津波災害における震災廃棄物等の処理についての説明いただいた。内容においては資料 1 「東日本大震災における震災廃棄物等の処理について」のとおりである。まず忘れてはいけないことは、環境関連施設も被災するということである。仙台市内 8 箇所のごみ焼却場などの環境関連施設は全て被災して使用できなくなっている。避難所開設数は 288 か所、避難者数が 10 万人を超えるなかで、3 日後には 3 箇所の清掃工場が稼働再開、4 日後には家庭ごみ・し尿の収集を再開している。



### 3. 仙台市東部復興道路整備事業について

#### 概要



左図のとおり、海岸から「仙台東部道路」の約4キロメートルの間が集中して津波被害を受けた。浸水被害状況を見れば、この道路の法面を堤防として被害が大幅に軽減されたことが解る。

仙台市では、被害が集中した東部地域の再生に向けて、物理的な「多重防衛」、「避難」のための施設整備等の総合的な対策を進めている。主な道路整備については以下のとおり

- ①かさ上げ道路の整備—海沿いを走る県道塩釜亘理線をかさ上げし、堤防機能を付加
- ②避難道路の整備—かさ上げ道路～東部道路間の避難道路3本の整備
- ③避難経路の整備

かさ上げ道路事業の概要は以下のとおり

全長 10.2km 道路幅員 約10m 盛土高さ 約6m (海面より7mを確保)

特徴として、

- ①平時は2車線、緊急時は3車線を確保できる設計
- ②震災がれき等の盛土材への転用 (がれきと津波堆積土砂を混合、盛土の一部としている)
- ③津波溯上対策として、かさ上げ道路を横断する水路等の開口部から津波溯上を防止するゲートを設置している。(無動力フラップゲートの採用)

### 4. 所見

まだ工事中ということもあり、全体像はなかなか掴めなかった部分もあるが、特に津波侵入を防ぐフラップゲートの設置や、緊急車両の通行を確保する幅員の設定など、機能的に大いに参考となるものがあつた。東部地区での住宅開発も一部では進行していた。その安全を確保するための避難道路も併せて整備を進めていた。本市においても防災、減災という観点から、特に緊急車両の動線確保など、インフラの再点検が急務であることを痛感した次第である。



## ○ 空港の活性化について【仙台市】

### 【仙台空港の概要】

設置管理者：国土交通大臣

運営権者：仙台国際空港株式会社

空港法上の種別：拠点空港

所在地：宮城県名取市、岩沼市

面積：238.62 h a

滑走路：2本（1,200m、3,000m）

運用時間：7：30～21：30（14時間）

運航路線：国際線4路線5都市、国内線10路線9都市

アクセス：アクセス鉄道でJ R仙台駅に直通

仙台空港 I Cから約4 k m

旅客ターミナル：地上4階建、面積43,530 m<sup>2</sup>

仙台空港は東北唯一の国管理空港であり、海外5都市、国内9都市へのネットワーク

- ・国管理空港初の民間運営委託による一体的運営（平成28年7月1日から）
- ・平成19年より仙台空港アクセス鉄道でJ R仙台駅と直結（乗り換えなしで最速17分）
- ・東北の航空貨物の拠点（エアカーゴターミナル併設）

### ■仙台国際空港株式会社

設 立：平成27年11月2日

資本金：42億4,900万円

株 主：東京急行電鉄（株）、前田建設工業（株）、豊田通商（株）、東急不動産、（株）東急エージェンシー、東急建設（株）、（株）東急コミュニティー

### ■仙台空港鉄道株式会社（SAT）

設 立：平成12年4月7日

開 業：平成19年3月18日

資本金：71億2,900万円

株 主：宮城県、仙台市、名取市、岩沼市、J R東日本、地銀等、株主111名



### 【仙台空港の旅客動向】

仙台空港の旅客数は世界的な経済不況等により平成20年度以降大きく減少し、震災の影響を受けた平成23年度は定期路線の長期運休により185万人まで減少したが、平成24年度は復興需要もあり平成22年度の水準まで回復した。平成28年度には約316万人が利用し、4年連続300万人を突破している。

### 【仙台空港の貨物取扱動向】

仙台空港貨物取扱量は平成12年度をピークに年々減少し、平成22年度は1万1千トンとなり、震災の影響を受けた平成23年度は3千トンまで減少し、平成24年度以降は徐々に回復しきているが、

平成 22 年度までは回復せず 5 千トンで推移している状況である。

#### 【仙台空港アクセス鉄道の利用状況】

仙台空港アクセス鉄道の利用状況は平成 19 年度以降 220 万人程度と減少傾向であり、平成 23 年度の震災の年は 150 万人を割ったが、平成 24 年度から 250 万人と増加して平成 25 年度から現在に至るまで 300 万人を超えている。



#### 【仙台空港民営化の目的】

中部以西・外国人観光客の誘客が必要

今までは首都圏からの観光誘客に力を入れてきたが全体の 23%と伸び悩み、割合として一番多く宮城県を訪れるのは東北地域内移住者で約 70%となっている。今後は中部以西・海外からの誘客強化が必要と考えターゲットをシフトした。そのためには、既存路線の増便と新規就航といった空港航路の大幅な拡充をしなければならず、その実現のために空港を民営化した。民営化のメリットは空港・関連施設の一体的経営をし、効率的設備投資により収益を改善することができると共に、運営権者の判断に基づき着陸料が設定できる。また、民間の知恵を活かした地域住民・関係事業者との連携をすることにより柔軟な運営が可能となる。今後は観光・ビジネス・物流等の航空機能を更に充実させ、東北全体の活性化を牽引する拠点空港となるよう官民一体となって運営していく。

#### 【現在の状況を踏まえた今後の目指す方向性】

##### (1) 運営権者に期待すること

経営理念を持った事業主体が空港運営を担うことを期待

- ①「ヒト・モノの交流拡大」を最優先に考えること
- ②多様な主体との「連携の輪（和）」を拡げていくこと

##### (2) 地域としての姿勢

空港民営化の効果最大化には、地域も課題克服に取り組む必要がある。

- ①地域住民…空港利用促進に向けた協力（運用時間の延長）
- ②観光…東北一体となった観光プロモーション・広域観光連携
- ③接続交通…交通ネットワーク網（バス等）の整備
- ④物販・飲食…東北らしさを感じる品揃えの強化
- ⑤物流…東北貨物の集荷体制構築
- ⑥行政…規制緩和・特区創設（空港等発展の下支え）

##### (3) 地域発展の好循環形成

「全国共通（似たり寄ったり）の民間空港をつくるのではなく、東北の特性を踏まえ、地域に好循環をもたらす民営化。

## 【所見】

東日本大震災から6年がたち、初めて仙台空港を視察し担当者の方から震災の時の映像や状況、これまでの復興に至るお話をお聞きし甚大な被害を受けたことを改めて再認識すると共に、東北地方の方々が一丸となって復興に向けて取り組んでいることを感じた。

現在、仙台空港は東北地方の拠点空港として宮城県を含めた東北6県が一体となり観光プロモーションや広域観光連携を行っており、それぞれの地域のポテンシャルを活かせるような連携がされていることが素晴らしいと感じた。本市でも今年に入り、県央地区を含めた連携中枢都市宣言を行い新潟広域都市圏ビジョンのもとに、今後は行政サービスや医療機関の連携や観光についても連携していくことが期待される。

しかし、新潟空港との決定的な違いがある。それは、新潟空港に行くためには新潟駅からのリムジンバスでの運行を行っており鉄道が繋がっていないことである。議会でも度々議論になっている上越新幹線の空港乗入れが喫緊の課題だと実感した。この空港乗入れが実現し、田中角栄元総理の日本列島改造論にもある羽越新幹線を開通させることができれば山形、秋田、青森を結び日本海側の拠点として新潟が発展できると感じた。新潟空港は仙台空港に比べると、運行路線や本数ともに少なく出遅れている感は否めない。本市としてはインバウンドに力を入れ、交流人口を拡大するために取り組んでいるところだが、県とのコンセンサスを図り新潟県、新潟市のグランドデザインを明確にして早く動き出さなければ淘汰されるのではないかと感じた。



## ○ 再生可能エネルギーの利用促進について【神奈川県小田原市】

### 1. 事業の背景・概要について

平成23年3月11日に発生した東日本大震災で福島第一原子力発電所の事故発生により、計画停電の実施を余儀なくされ、市民生活や産業への打撃、観光客数の大幅な落ち込みの他、地域ブランドである「足柄茶」から放射性セシウムが検出された。これらのことによりエネルギーの集中生産体制の脆弱性を再認識し、平成23年7月に市長と小田原市行政戦略アドバイザーである飯田哲也氏との公開対談が実施され、翌8月環境省委託事業へ応募し採択された結果、平成23年12月に小田原再生可能エネルギー事業化検討協議会が設立された。翌平成24年12月に協議会で策定した「太陽光発電事業化計画」を実現する事業主体として市内の24社が出資（現在は市外を含む38社）し



「ほうとくエネルギー株式会社」を設立、小田原にゆかりのある二宮尊徳が掲げた「報徳思想」を経営理念に取り入れ、資本や経営陣、設備の建設に至るまで地域の力を最大限活用した経営を目指すとしている。主な事業として市内山林内での「メガソーラー事業」、公共施設の屋根等を借りて発電を行う「太陽光発電屋根借り事業」などがあり、いずれの事業も市民出資（50万円/人）による地域の参加を取り入れている。

## 2. 小田原市の取り組みについて

平成25年3月、平成26年6月に「小田原市太陽光発電屋根貸し事業」を実施し、現在までに小学校3校を含む5施設に太陽光発電を導入しており、小学校は災害時の広域避難所に指定されていることから停電時にはコンセントから電気を取り出せるとのことである。

また、再生可能エネルギーの利用促進に向けた市としての明確な姿勢を示すため平成26年4月に「再生可能エネルギーの利用等の促進に関する条例」を制定し、再生可能エネルギー事業に対する支援として、市内事業者による再生可能エネルギーの発電事業に対し、当該設備の償却資産固定資産税相当分の奨励金を3年間交付及び市民出資など広く市民が参加する再生可能エネルギー事業に対し、「市民参加型再生可能エネルギー事業」と認定し、その事業への支援として焼却固定資産固定資産税相当分を5年間相当分、土地固定資産税（調整区域のみ）を10年間相当分、奨励金として交付している。なお、施行後3年以内に必要な見直しが規定されていることから本年7月に太陽熱、地下水の熱、木質バイオマスを利用する設備や電線を通さず自家施設で消費する発電事業についても支援対象として追加した。

その他、「エネルギーを地域で自給する持続可能なまち」を目指し「小田原市エネルギー計画」を策定している。

## 3. 今後の展望・課題等について

今後については太陽光発電屋根貸し事業において、太陽光発電設備と蓄電池をセットで設置することで停電時における電源確保の強化を展開予定である。

また、条例については再生可能エネルギーの「利用」につき、発電だけでなく地域での効率的な消費といった方向性も視野に入れ普及の促進を図る必要があるとのことであった。

その他、再生可能エネルギーの普及促進に向けた今後の課題として、

- ・再エネ発電コスト低下により相対的に売電節約のメリットが大きくなりつつある中で、いかに効率的に省エネ発電電力を地域で消費するか重要。
- ・住宅用の太陽光発電設備における固定価格買取期間10年の経過後は買い取り価格が安くなるため発電電力を自家消費する方向に進むことが予想される。
- ・蓄電池やエネルギーマネジメントシステムの活用、更に直流電流でも利用可能な家電製品等の導入により、「太陽光発電導入」と「太陽光発電の特性にあわせ最適化した省エネルギー化」との同時達成を視野に入れた地域自給推進施策の検討が必要。

とのことである。

## 4. 所見

相模原市における再生可能エネルギーの取り組みは、東日本大震災発生後に一時あった計画停電へ

の対応について行政と民間による協議会を経た上で、まず民間の力があり、それを最大限に発揮させる行政の支援がバランスよく成り立っているものと感じた。

特に再生可能エネルギー事業への支援では固定資産税相当分の奨励金を交付することから、税収が下がるかと思ったものの、交付後は税収が上がったという事は特筆すべきである。

ただし、営農型太陽光発電設備については本市も農地面積が大きいことからソーラーシェアリングなど参考となることを期待したものの、農作物について3年間で8割生産できなければ転用が出来ないとのことで、あまり進んでいないという事実には少々残念である。

しかしながら相模原市では2022年度に市内電力消費量の10%を再生可能エネルギーとするという壮大な目標があり、ほぼ太陽光に頼らざるを得ない現実からするとやや難しいようではあるものの目標設定やそれに向けた前向きな事業展開などは大いに参考となった。

