

宮城県行政評価委員会 政策評価部会
社会資本分科会（平成18年度第2回）審議要旨

日 時 平成18年7月20日（木）9:30～12:00

場 所 県庁18階 1802会議室

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 施策評価の説明・質疑
政策33 国内外との交流の窓口となる空港や港湾機能の強化 の各施策
 - (2) 政策評価の説明・質疑
政策33 国内外との交流の窓口となる空港や港湾機能の強化
- 3 閉会

出席委員 林 一成委員、安藤朝夫委員

- 1 開会
- 2 議事

政策33 国内外との交流の窓口となる空港や港湾機能の強化

施策1 仙台空港の機能の強化と活用

空港対策課長より基本票及び参考資料について説明

（林委員）

- ・平成17年の需要推計をやり直したということだが、見直しのポイントを説明してほしい。
- ・需要予測結果は政策評価指標に反映させているのか。

（臨空地域整備推進課）

・社会情勢の変化に対応して需要予測を再度精査した。空港需要動態調査結果を参考にして見直した。人口推計についてはまだ新しい推計値が出ていないので、これまでの推計値を使っている。

これまで平成12年、15年に見直しを行っている。平成17年度は、国民経済計算年報など、統計資料を更新して需要予測を行った。

空港関連利用客の需要予測結果は、当初は平成18年度490万人を予測していたが、今回330万人に見直した。鉄道建設許可時の平成12年は、需要の伸びが高い時期だったのでそれをトレンドしたり、GDPも高い時期だったため、需要予測が高い水準だった。最近では空港の需要は伸びていないことも踏まえて、今後のGDPの見通しも推計しながら旅客人数を設定して、新しい需要を予測した。

国際線については、現在の就航路線で設定した。平成27年は、国際新規就航路線も見込んで予

測した。平成37年は東北管内の出国率をもとに、定期便の需要が確保できそうな路線を見込んで設定をした。国内線についても、現状のGDPの伸び率を勘案しながら平成18年、27年、37年の需要予測を設定した。

国土交通省のと同様のモデルを利用しており、今後のGDP伸び率は1%程度に見込んでいる。

空港の機能を高め、利用客及び海外からの旅客を増やしていきたい。東北の拠点空港としての活性化をはかりながら、空港だけでなくこの地域の経済発展に寄与していきたい。

- ・需要予測結果が政策評価指標の目標値になっている。

(林委員)

・需要予測は将来をどのように見通すかという指標であって、計画を立てるにあたっての参考値である。もう需要があるからつくるとい時代ではない。需要を創造しながらつくっていくということだと思う。今のような仮定・仮説・将来の見通しには幅があるはずである。

今回の需要予測はかなり頑張って全てがうまくいった場合(かなりハードルが高い場合)で見たものなのか。宮城県だけの問題ではなく、人口見通しなど国力の問題も含めて。

もう一つ気になるのが、東北内の仙台空港のポテンシャルティである。アクセス鉄道ができることがどう評価されているのか。今回の需要予測はどういう展望のもとに立てられていると見ればよいのか。ポイントを正直なところで説明してほしい。

目標値が重要だと思う。宮城県が海外と競争していくための社会インフラとしてこのレベルを持っていないといけないのか、経済活動を高度化するために海外の交流として施策を頑張っていく、その結果としてこのくらいの水準の利用客を見込みましょうというのは分かるが、需要予測が国がこういう見方をしている、それがイコール目標値です、というだけではなかなか説明が付きにくい。需要予測の数字の意味を解釈して説明してほしい。

・人口見通しやGDPなど、インプットするデータがどういう水準かで結果が変わってくるはずである。その幅をどう見るのか、中位的な推計なのか、高位的なものなのか、低空飛行的なのか、その辺の解釈はどうか。

・国力の問題と、宮城県の施策としてやっていることがある。全体からすると、県ができることはわずかなのかもしれない。予測推計の全体から見てその構造はどうなっているのか。目標に対して、国がこうなればこうなるとか、宮城県がこういう施策でがんばればこうなるとか。

・必ずしも需要予測イコール目標値とはならないと思う。

・これから60万人増えるということが、どういう見通しなのか、現実的にはどういう解釈をするのか。現状のトレンドでいけばずっと横ばいである。もっと増やしたいのは分かるが、こういうマーケットが見えそうだとか、こういうところがある程度香港やタイなど需要がありそうだから狙っていかうとか、そういうシナリオをつけてもらえば、需要予測結果が生きてきて、施策とつながってくる。マーケットがどこにあるかを見ていることになる。

「国際線の予測の数字はどういう積み上げ数字なのか、現在はどういうレベルで、どのくらい成田に依存していて、すきまをねらっていける」というようなものを戦略的にやっていくということになると、施策と需要予測が生きてくる。それが現状からこの部分を頑張ればあと60万人いけそうだということに数字を使っていく。そういうことが分かるようにしていただきたい。

・世の中では、あるものをつくりたいために需要を操作していくということが批判されている。当てる訳ではない。将来の見通しであるから当然幅がある。政策としてどこを目標としてもっていく

か。現状と将来のかい離を政策として埋めていく。そういう理屈があってやっているということではないと、ただ予測がはずれたということになってしまう。

・需要の見通し，政策目標の立て方，施策との関連を意識して欲しい。数字はこういう意味ですという説明責任を果たして欲しい。見通しと目標を使い分けて欲しい。見通しと目標は一致することもあるとは思いますが。

(臨空地域整備推進課)

・モデルとしては、宮城県としてどう頑張るかという反映のやり方はしていない。あくまでも需要予測は既存データの積み上げの数字である。

・今回の需要予測はできるだけ現実的な、確実なところをおさえている。路線の設定についてはそのようにしている。今後の需要の開拓と出国率の具合を見ながら見通しをもって予測している。

・国際線は縮小しているが、仙台空港の頑張りとしては、ヨーロッパや北米ではなく、東南アジアを中心としたアジア圏との関係を頑張っていこうということが主体になっていく。

・日本の空港全体の需要は、平成12年と方向性が異なってきているので、そこを反映させた。当然将来にも見直しがあるので、その時点で最新値で見直しをしていく。

(安藤委員)

・目標は上位・中位・下位で分けていただきたいと思う。後で検証するときに、今回の見直しの結果が前回の下位目標より上回っていれば信頼性が高いということが検証できる。今の数字は中位推計なのだと思うが。

(安藤委員)

・貨物ターミナルの貸付事業はいつまでか。その後の事業は何か考えているのか。

(空港対策課)

・20年までである。その後の事業は今のところ考えていない。

(安藤委員)

・国際線の搭乗の出国旅客と入国旅客の割合はどのくらいの比率か。

(空港対策課)

・国別の出入りの細かいデータはない。

・例えば、航空会社から聞いた話では、ソウル路線では五分五分くらいの出入りで推移しているということである。

(安藤委員)

・外国人比率はどうなっているか。トレンドとしては増えているのか。

(空港対策課)

・行き先は分からないが、全体のトレンドでいうと、外国人が9万人、日本人が19万人なので、外国人1に対して日本人が2くらいの割合である。仙台空港のデータである。

・台湾からのインバウンドチャーターなど以前には見られなかったものが出てきている。外国人のインバウンドチャーターは増加傾向にあると考えている。

(安藤委員)

・仙台空港ががんばると他空港がさびれるのではないか。共存をはかることは難しいと思う。隣県

との協議は必要ではないか。

(空港対策課)

・東北の空港では、例えば花巻空港には台湾からのチャーター便が多数入ってきていて、定期便が仙台で多少増えても他の空港ではチャーターで対抗できる余地はあると思うが、影響があるかないかと言われればあると思う。

・東北地方全体のパイが増えることは想定できない。山形とのビジョンの共有や南三県での経済的な、自動車関係での連携などを設定しているので、そういう場で役割分担については理解を得ていただくしかないと考えている。

(安藤委員)

・需要予測で、宮城県の将来人口から出国率がどのくらいでというふうに予測できないのか、ある程度需要のセグメントを分割して表示しないといけないのではないかと。

(空港対策課)

・現航空行政の課題だと考えている。例えばマインドやトレンドの予測をきめ細かくできればと考えているが、有効なツールがないので、検討課題としたい。

(林委員)

・最後は拠点空港の引っ張り合いになるのではないかと。その引っ張り合いをどうみるかというのは需要予測に反映されてくる。アクセス鉄道が山形と繋がるということがどういう意味合いがあるのか、そうすると山形空港は減ることになる。そういう限られたパイの奪い合いなのではないか。

・仙台空港は東北とアジア・アメリカをつなぐ拠点空港である。今後国土形成計画の話が出てくるときに、東北の中の山形空港などとの役割分担という話になるのではないかと。今は周辺県の空港会計は厳しいと思う。共存共栄をどのようにやっていくのか、そうするとアクセス鉄道だけではなく、周辺県との総合交通体系アクセスをどうするのかという話になっていく。その意味で、空港促進事業の拡充というものを戦略的にしかけていかないといけない。

(安藤委員)

・例えば 空港が大きいというのは関東圏にそこしか空港がないからである。

(空港対策課)

・Visit JAPANキャンペーンでは東北全体エリア全体として取り組んでいる。宮城県の観光地だけを回る周遊プランではなく、仙台空港に降りて、東北各県の観光地をまわってもらうなど、広域観光プランの設定等を通じて、役割分担等を図っていくことも一つの手段だと考えている。実際にそういう航空会社も出てきている。

(安藤委員)

・最後は仲良しクラブ的では多分だめだと思う。

(林委員)

・今後は仙台空港国際空港化促進事業については拡充ということで、ポートセールスなどをこれまでやってきたが、さらに戦略を変えながら取り組んで欲しい。

・貨物ターミナル事業については平成20年で終了ということだが、指標を見ると通関の貨物量が減っている。空港旅客だけではなくて、貨物もできる限り取り組んで欲しい。

(空港対策課)

・今年度も利用促進協議会で貨物便の利用促進についても取り組んでいる。

(安藤委員)

- ・ソウルへのベリ－輸送はどのくらい対応できるのか。実際に利用されているのか。
- ・貨物便が増えれば旅客便も増える可能性がある。

(空港対策課)

- ・1機あたり10トン程度である。詳しいデータがない。

(林委員)

- ・指標は利用者だが、貨物も重要なので、そちらも意識して両面を見て対応してほしい。
- ・貨物ターミナル貸付事業だけでなく、ターミナル機能のソフト的な対策も必要ではないか。

(空港対策課)

- ・現在でもそれ以外にも経営アドバイスとして、料金設定の方法等についてもSACT(仙台エアカーゴターミナル)と十分連携をとっているのので、今後も連携を深めて収益性の向上、貨物需要の増大に努めたい。荷主向けのPR策も今後考えていきたい。

施策2 仙台空港へのアクセス等周辺施設の整備と活用

臨空地域整備推進課長から基本票及び説明資料に基づいて説明

(安藤委員)

- ・前にも意見を出しているが、臨空都市であるのに空港に関係のないものがほとんどである。本当に臨空に期待されるであろう物流とか加工などは岩沼にあるのか。

(臨空地域整備推進課)

- ・昨年度も話題に出たが、鉄道の事業性の関係から人を呼び込むまちづくりを主体にしている。岩沼のまちづくりはもっと前から進められていて、工業系である。岩沼は空港のターミナルに近いので、騒音がきびしいところである。そこに人をはりつけるというよりは、工業技術系の土地利用を配置している。

(安藤委員)

- ・需要予測で言えば空港関連利用客の方が多という需要予測になっているが、需要予測のセグメントはどのように行ったのか。

(臨空地域整備推進課)

- ・まちづくりについてはパーソントリップ調査に基づいているが、最近発表された調査はまだ整理されていないので使っていない。都市的な需要については、若干の変更はあるが、商業系や住宅地など、以前の推計値から大きな変更はない。
- ・大規模ショッピングセンターが鉄道需要への影響は幅があると考えられるので、あえて反映させなかった。需要予測は土地利用を主体とした需要であって、大規模ショッピングセンターに特化した需要については加味していない。期待はしているところだが、できるだけ公共交通機関を利用するような誘導策やインセンティブは行いたいと考えており、開発側とも調整していく。

(林委員)

- ・全体的には昨年度と大きく変わらない。アクセス鉄道の開業のめどはついた状況だが、まちづくりのスケジュールを確認したい。区画整理はいつまでなのか。道路などのインフラはどうなるのか。

(臨空地域整備推進課)

- ・区画整理は平成23年までである。
- ・周辺道路については、箱塚中田線は2車線では供用しているが、4車線化が19年の夏くらいまでかかりそうである。仙台館腰線は平成18年度内の供用である。4号線の代替交通はこちらを考えて進めている。
- ・箱塚中田線は当初18年度の4車線化を目指していたが、地元の協力が得られなかった。しかし見通しがついたので、あとは時間の勝負だと考えている。

(林委員)

- ・区画整理、関連道路整備、アクセス鉄道など、大きな投資がなされているが、これらの投資が宮城県の経済の浮揚にどの程度寄与するのか、個別の事業の話ではなく、全体の説明がそろそろなされてもよいのではないかと。臨空都市の概念はこれまで変遷してきている。今までは事業を進めるために一生懸命だったが、その意味合いを出す時期にきているのではないかと。
- ・鉄道をつくってまちをつくるということが都市政策上どういう位置付けで、どう見えてきているのか。これからコンパクトシティと言われて市街地が必要なくなっていく時代に、まちづくりにチャレンジしていること。空港を抱えて臨空都市と位置づけている以上、普通の市街地ではないことをPRするのか。そういう時期なのではないかと。
- ・今はアクセス鉄道もできていないし、まちづくりもこれからなので、事業がどれかで進捗しているかという話だけで、まだ評価できる段階ではない。
- ・来年の春にはまち開きということで一部は動き出すわけなので、もう一度中間的なまとめをする必要があるのではないかと。最初に描いていたものからの軌道修正も思いきってやるべきではないかと。臨空都市の考え方はいいとは思いますが、教育センターを持ってるのが臨空都市なのか、他の市街地形成と何が違うのか。
- ・社会資本整備委員会でも語られているが、これからのまちづくりは、高齢化の中で拡大した市街地をどうするかという問題がある。ここでは鉄道をつくりながらまちづくりをやっているが、ここが車社会になってしまったら意味がない。第3回と第4回のパーソントリップ調査を比べると、鉄道の分担率は横ばいで、車が増えている。ここでの土地利用を見ていると、どういう人が住むのかは分からないが、必ずしも駅があるからといって使われるかどうかは分からないのではないかと。鉄道も単線なのでしょっちゅう電車が走っているわけではない。
- ・先ほど利用する人たちにインセンティブを与えるという話だったが、企業や住む人たちに鉄道の使い方、生活の仕方を浸透させないと、結局、「めんどくさい」「高い」とみんな車利用になってしまったということになりかねない。
- ・需要予測結果が出ているが、モータリゼーションの猛威があるので、公共交通をどういう風にまちづくりに取り込んでいくのか、知恵を使わないといけないのではないかと。鉄道とまちづくりをセットにしてやっていくマネジメントがどこまで進んでいるのか分からないが、必要ではないかと。そうしないと、需要予測が狂い、採算、債務の償還も狂ってしまう。そういうことをしっかり見て欲しい。こういうことは評価シートには書けないとは思いますが、お願いしたい。
- ・大規模なショッピングセンターから連想されるものは車である。鉄道との関連をどう見るのか、大規模ショッピングセンターが買い物客のアクセスをどう考えているのか、そういうことを官民一体で展開していくべきではないかと。

(臨空地域整備推進課)

・県の想いを全て話していただいたように思う。まちづくりの成熟度や鉄道には十分な意識をもつ必要があると考えている。

・臨空都市の概念も日本でも随分変質してきている。空港の周辺の一部を臨空都市と考えるのか、空港の母都市までを含めた地域を臨空都市と考えるのか、変わってきた。現実にあった見直しは考えていかなければならないし、開始当時と現在では状況が変わっていることも事実なので、新しい見直しの機会になると考えている。新しいインフラが発射しようとしている今はひとつの見直し時期だと考えている。できるだけ投資効果が名取だけでなく、宮城県全体に波及するような、隣接県の岩手・山形・福島までも取り込むようなかたちを、新しいビジョンの中で反映できればよいと考えている。

(安藤委員)

・指標は来年変えるのか。

(林委員)

・アクセス鉄道の利用者が指標として考えられないか。アクセス鉄道の利用者数は空港の利用にも反映するし、まちづくりの進捗を検証する指標にもなるのではないか。

・鉄道を評価するわけではない。事業の指標としてではなく、政策や施策の指標とするべきではないか。

・国際空港をどれだけ活用するかというレベルと、まちづくりでこの鉄道を使うというレベルは次元が異なる。仙台空港は東北の国際空港であり、そこへのアクセスはバスや自動車などいろいろな手段で来ている。それが空港利用者数の数字に表れる。

その中での鉄道の分担率はそれほど大きくないのではないか。空港を中心とした拠点都市をつくらうという中で、アクセス鉄道の役割と沿線の一体的まちづくりとはレベルが異なる。あらゆる効果のレベルが異なっている。まちづくりの進捗状況や利用状況などはアクセス鉄道の数字に表れてくる話ではないか。検討に値する話であれば検討してほしい。

(臨空地域整備推進課)

・空港アクセス鉄道であるので、県の施策としては空港機能の拡充が目的である。施策がどう空港の需要に結びついていくかという指標ははずせないと考えている。

・御提言についてはひとつの補助的な指標としては使えるとは思っている。あくまでも鉄道が目的ではない。

・これから鉄道の事業性については厳しく考えていかなければならないので、事業効果の検証としての指標と考えていくが、政策や施策に対しての指標になるとは考えていない。

施策3 仙台国際貿易港の整備と活用

港湾課長から基本票及び説明資料に基づいて説明

(安藤委員)

・順調に仙台港の取扱量が伸びているが、仙台港への集中は本意なのか不本意なのか。

(港湾課)

・石巻と仙台は港湾の性格が異なり、仙台はどちらかという流通港湾という性格が強い。石巻は立地企業の原材料輸入港である。塩釜港は貨物量が落ちているが、それは航路が狭い、浅い、ふ頭用地が狭い、施設も老朽化しているということで、使い勝手が悪く、仙台港に流れてしまっている。そういう中で、塩釜港は観光やプレジャーボートなどの機能を持っているので、役割分担により機能を果たさせたい。

(林委員)

・仙台港は順調に伸びているが、コンテナターミナルが将来処理しきれないことは考えられるか。

(港湾課)

・コンテナヤードは三角形の不整形で使いづらくなっている。20万TEUくらいが限界である。まもなくそこまで取り扱いが伸びる見込みであるので、真四角に整形する方向で、平成18年度は基礎調査を予定している。できるだけ早い時期に整形化したいと考えている。

(安藤委員)

・整形するとどのくらいになるのか。

(港湾課)

・面積等も現時点で正確ではないが、25～27万TEU程度扱える面積にしたいと考えている。

(林委員)

・今の形でH22年度の目標の13万7千TEUは扱えるのか。

(港湾課)

・この数字は実入りのコンテナ数である。実際は空コンテナ入りだと今でも15万TEUあるので、H22年度は20万TEU程度になると思われる。もっと増えているかもしれない。空コンテナも含めた取り扱い個数を検討しなければならない。

(林委員)

・石巻との役割分担は考えられないか。やはり仙台港に集中的に投資した方がいいのか。

(港湾課)

・どうしても荷主は交通の便や施設の整ったところを選ぶ傾向があるので、これから石巻にコンテナを扱える施設整備をする場合、荷物の開拓等から始めなければならず、厳しいと考えている。
・今年から仙台塩釜港の港湾計画の見直しに着手する。その中で仙台塩釜の機能分担や、コンテナヤード整備や、中野地区の岸壁をどうするか見直す予定である。

(林委員)

・事業1(仙台国際貿易港整備事業)の進捗率の考え方を説明してほしい。

(港湾課)

・今不整形なコンテナターミナルを埋め立てて真四角にして、施設配置も第一岸壁に寄っているの
で、再配置をするという計画であるが、その計画をベースにした進捗率ということである。

(林委員)

・港湾全体として、コンテナは順調だということだが、それ以外はどうなっているか。

(港湾課)

・仙台港ではトヨタ自動車関連で自動車や、名古屋とのフェリー貨物も増えている。穀物の企業も立地しており、来年あたりから穀物の取り扱いが増えていく見込みで、仙台港は利用されている。そういう中で問題はヤードがせまいこと、岸壁数が少ないことが問題である。そういう問題を港湾計画の見直しでどう対応すべきか、コンテナヤード以外の一般貨物を扱う岸壁でもどうすればよい

のか検討したい。

(安藤委員)

- ・コンテナ化率は10%くらいだが、将来的にはどのくらいになるのか。
- ・他の港湾のコンテナ化率はどのような状況なのか。最も高いところではどうか。

(港湾課)

・自動車などコンテナに入らない貨物が多いので、比率はそれほど伸びないと思うが、他の貨物のコンテナ化が進んでいるので、現在は200万トン、個数では10万5千TEUくらいだが、将来の予測は難しい。

・港により異なると思うが、京浜港のような200,300万個扱うところでは高いかもしれないが、調査したいと思う。

・整備局が将来東北で発生するコンテナ貨物を予測しているが、それによると東北では65万TEUくらいである。それが京浜港に流れるものもあると思われるし、秋田や青森に流れるものもあると思う。だいたい40万TEU程度が東北で扱う貨物量だと言われている。そのうちをどのくらいと仙台で受け持てるのかという問題である。

・名古屋のコンテナ化率は外貿のコンテナに対しては約20%、横浜で30%、東京が45%くらいというデータがある。

(林委員)

・今まで港湾という社会資本を整備して、今それを刈り入れしていて、非常に順調にしているようである。次期港湾計画の見直しもあるので、事業は拡充になっているということが良く分かった。

施策4 仙台国際貿易港の周辺施設の整備と活用

都市計画課長から基本票及び説明資料に基づいて説明

(安藤委員)

- ・市街化率の定義はどういうものか。

(都市計画課)

・資料2の3ページに記載されているが、建築物が設置された画地面積を使用収益可能となった宅地面積で割った数値である。176.4ヘクタールの使用収益可能面積に対して74ヘクタールほど市街化が進んだということで41.9%になっている。

- ・造成済面積というものがあるが、その比較で見ると73%まで市街化率が上がる。

(安藤委員)

- ・建物が建っているだけで人がいないということはないのか。

(都市計画課)

・この地区は皆景気の動向をみて様子見で入っているので、そういうことはない。有効にお使いいただいている現状である。

(安藤委員)

- ・目標値が最終的に100%に到達するのはいつか。

(林委員)

- ・このままいくと早く達成するのではないか。目標が低いので上方修正してもよいのではないか。

(都市計画課)

・平成23年度に事業を終了して造成も終わるが、建築条件がないため、購入した方がいつ建物を建てるかによる。地権者の方は借地で処理している場合もある。平成23年度までの把握はするが、それ以降は購入者の問題ということにならざるを得ない。

・事業中に60%程度は達成するかもしれない。

・見込みとして明るい状況である。センター地区の公募が進んで企業が決めれば、2～3年後には16ヘクタール分の市街化率が一気に上昇するので、それがインセンティブとなってさらに加速させたいと考えている。

(安藤委員)

・センター地区は商業施設なのか。

(都市計画課)

・近隣商業地域として用途地域を指定している。さらに特別業務地区を指定して住居系の用途を排除しているので、ある意味では近隣商業地区だが、用途上は商業機能に特化させている状況である。

(安藤委員)

・都心商業地の問題はどのように考えているか。

(都市計画課)

・この事業は仙台市との共同で進めているが、仙台市長は中心市街地を守るという意味で大規模商業地域をなかなか認めない状況だが、この地域に中心市街地とバッティングする商業機能を貼り付けるかどうかは吟味しながら、むしろ仙台港にあるアクセルや夢メッセなどとも物理的・ソフト的な連携をセンター地区に入る企業に提案をいただきたい、もしくは実施していただきたいと考えている。できるかどうかはわからないが、輸入製品の販売など、港の機能を意識したかたちが理想的である。また、もうひとつは港なので災害ということもあるが、高砂コンテナターミナルは耐震岸壁になっているので、それと連携して震災時における受け皿になってもらえればとも考えている。

商業機能を貼り付けることになると思うが、その中でも多用途の機能がある程度確保できるように企業を選びたいと考えている。

(安藤委員)

・どのようにして企業を選ぶのか。

(都市計画課)

・コンペになると考えている。募集要件を提示して、審査組織を作って選択をしていく。大規模商業施設をどういったかたちで排除するのか、または受け入れるのかなど、いろいろと難しい問題はあると思う。

(林委員)

・背後地をどう使うか、これまでいろいろな計画が立てられてきたが、状況の変化もあり、だんだん港湾と違う方向に向いてきた。

港湾インフラと道路との仙台圏の市街地の構造を変えていくだとか、例えば仙台なら老朽化している東部流通地区との連携のなかで位置づけて、センター地区以外の流通地区についてはこのような事業目的をもってやっているだとか、センター地区については港湾の背後地ではあるが、もう少し手前の市街地を見ての役割をみた中での使い方などについて、まとまったものがあれば、見せていただきたい。

・社会資本は当初の計画があって、社会資本の事業を進めてきたが、それが見えてきた段階で中間

報告をして、今の時代に合わせた意味合いをもう一度検証することが必要なのではないか。目標に対してかい離があれば、それを埋めていくのか、違う方向でいくのか、メリハリをつけたかたちで新しい社会資本整備の方向性を決めないといけない。

・(施策2の)臨空の分野もそういう議論をしてきたが、この分野もそうである。これからたくさん事業をするということではないが、これまでの取り組みがだいたい見えてきた。ではこれをどうやって次に活かしていくかを考えるときに、事業評価の市街化率だけではなくて、そこから出てくる、都市に対するこの地域の貢献度がどうなのか、というような説明をしていかないといけないのではないか。事業がこういう進捗率で、目標値がこうなっていて、というような話だけでは理解しにくい。

(都市計画課)

・昨年度指摘をいただいた内容でもっともだと感じたものは、区画整理事業だけで市街地形成を図っているわけではなくて、一番大きいのは港の背後地として受け皿になっていこうというのが当初の目的だった。林委員の指摘のとおり、タイムラグがあるので一致するかどうか分からないが、東西線の進展によって、卸町などの土地利用の改編があったときのひとつの受け皿になりえるということである。

そのほか、港湾とのリンケージという部分では、数値化できるかは難しいところだが、背後地、特にセンター地区の土地利用により相乗効果をどれだけ進められるかという問題である。集客能力、にぎわいをどうするかたちで港湾とリンケージできるかということである。こちらからそういうビジネスサポートセンターや物流ターミナルをうまく使えるしかけをつくっていききたい。それがきっかけになれば、もっと区画整理全体の土地利用も進むこととなる。

それをもう少し広い意味で見たときにどのように評価するかというのはなかなか難しいところである。できればそういうシナジーをうまく描ければよいと考えている。

政策全体 国内外との交流の窓口となる空港や港湾機能の強化

土木総務課 政策専門監から基本票に基づいて説明

(林委員)

・港湾のPRとは何をしているのか。

(港湾課)

・最近では、7月17(海の日)、18、19日の3日間、仙台駅で「みなとが駅にやってきた」のパネル展を開催して、港湾の役割や利用の実態など、生活に密着していることを中心にPRした。

石巻では毎年港湾感謝祭を開催している。1万人程度の参加があった。

(林委員)

・ホームページなどで港湾のコンテナの話で、港湾は生活の中でこんなふうに役立っています、のような社会的なわかりやすさで整理されていけばよいと思うが、そうなっているのか。

(港湾課)

・パンフレットではいくつかある。例えば、輸入食料品の質量ベースでいえば99%が港から輸入されていることなどをお知らせしている。先ほども説明した港湾計画の改定の作業の中で、港湾の機能の重要性をPRする必要があるということで、ホームページもリニューアルを進めているとこ

ろであるので、その中で取り組みたい。

(林委員)

・3～4年前に県民にそういうテーマで調査をしたことを聞いたような記憶があるが、ぜひ県民へのPRをすすめて欲しい。港湾整備を拡大基調で投資をしていかなければいけないとすれば、県民に理解を得ることが重要なのではないか。まだそういう取り組みが見えないように感じる。

(安藤委員)

・例えば、仙台港がなければ食料品がどのくらい高くなるとか、CO₂がどのくらい増えるとか、そういうものが分かりやすいのではないか。計算は大変だろうが。

(港湾課)

・子どもでも分かるようにしたい。

(土木総務課)

・ご指摘のあったように、今までの整備について、整備が進んだ段階であるので、利活用が基本にあり、そのために整備しているので、その評価をしながらPRをして施設の理解を得ていきたいと考えている。

(林委員)

・計画を立てたら、初期はインフラ整備をしなければならない。ある程度基盤ができた次はマネジメントである。空港・港湾については先行したのでポートセールスをするとか、施設の維持をしながらいろいろマネジメントをやっている。今まで投資した分を回収していかなければならない。

・臨空のアクセス鉄道はこれでようやく投資が見えてくるので、次はマネジメントが必要である。そうすると施策構造も変化してくる。例えば、ポートセールスとして臨空まちづくりセールをやるマネジメントが入ってきてもよい。そういう構造にならないと、ずっとハードだけというように見えてしまう。今後の施策構成が重要になってくる。

(土木総務課)

・これまでも、臨空でも背後地でも土地を利用していただくために、予算上は隠れてしまっているものがあるが、いろいろなかたちでアプローチをしてきた。いずれにしても、ハードだけでなく、ソフトをしっかりとやっていかないと生きていけないので、重点的に取り組んでいきたい。

3 閉会

宮城県行政評価委員会政策評価部会

委員 林 一 成

委員 安 藤 朝 夫