○佐々木奈津江副委員長　続いて、公明党県議団の質疑を行います。

なお、質疑時間は、答弁を含めて十五分です。横山のぼる委員。

○横山のぼる委員　公明党県議団横山のぼるでございます。通告に基づき質疑させていただきたいと思います。

まず、財政状況と令和九年度予算編成についてお伺いいたします。

本県の財政状況を見ると、財政力指数は令和七年度〇・六〇八と全国平均を上回っており、将来負担比率についても、平成二十年度の二七七・一％から令和七年度には一二四・九％まで大幅に改善しています。一方、県債残高は依然として一兆円を大きく超える水準にあり、財政調整基金関係についても、令和七年度末残高は四百十二億円、標準財政規模に対する割合は八・一％となっています。こうした各種財政指標を踏まえ、県として現在の財政状況をどのように評価し、令和九年度予算編成で、何を最も大きな財政リスク・課題として認識し、どのような改善をしなければならないと考えているのか、知事の御所見をお伺いいたします。

○村井嘉浩知事　知事就任以来、二期にわたる財政再建推進プログラムや三期にわたる財政運営戦略に基づく歳入確保・歳出抑制の取組や、一貫して進めてまいりました富県戦略の成果により、県債残高の圧縮や将来負担比率の低下が図られ、財政状況は一定程度改善してきたと評価しております。今後の財政リスクは多岐にわたり、一つに絞ることは困難でありますけれども、少子高齢化・人口減少による社会保障関係経費の増加や公共施設等の老朽化対策などの構造的な課題が挙げられます。加えて、足元では、物価・賃金・金利の上昇といった新たな課題にも直面しており、今後の財政見通しは依然として予断を許さない状況であります。このため、来年度予算編成に当たりましては、引き続き人口減少対策に予算を重点配分しつつ、生成ＡＩの更なる活用等により行財政の効率化を進める一方、既存事業の見直しや基金の積極的運用など、歳入歳出両面にわたる対策を徹底し、持続可能な財政基盤を構築していかなければならないと考えております。

○横山のぼる委員　将来にわたり持続可能な財政のかじ取りをよろしくお願いしたいと思っております。

ふるさと住民登録制度を活用した関係人口の拡大について伺います。

人口減少が進む中、定住人口そのものを増やしていくことは、一定の限界がある一方、観光や交流などを通じての地域を訪れる交流人口を増やしていくことは、地域の活力を維持していく上で大変重要です。また、定住人口と交流人口の間にある関係人口を増やすために、国では令和八年度中に、ふるさと住民登録制度を開始する予定としており、自分が住んでいる以外の県内外の市町村も、誰もが簡単にアプリで簡単・便利に登録・フォローできる制度であり、自治体情報を入手できるベーシック登録に加え、地域の担い手活動に積極的に参加するプレミアム登録の仕組みも検討されております。宮城県内では、県内三十五市町村がデモ版を試用、四市町がモデル地域に指定されていると聞いております。制度開始に向けて全市町村が参加し、それぞれの地域の魅力や関わり方を発信するとともに、プレミアム登録につながる担い手活動の受皿をつくっていくことが重要です。一方、市町村によっては、担い手活動の掘り起こしや受入れ体制の構築が人的・事務的負担となることも想定されます。そこで、令和八年度中の制度開始に向け、県内三十五市町村全ての制度参加を目指し、各市町村が地域の魅力を効果的に発信できる体制づくりを県が支援を行うとともに、モデル四市町において、プレミアム登録につながる魅力ある担い手活動の創出を県が積極的に支援し、その成果を県内に横展開することで、来年度には全市町村が少なくても一つは担い手活動を設定できるよう、県が伴走支援してはいかがでしょうか。

○梶村和秀企画部長　国が来年三月に制度開始を予定しておりますふるさと住民登録制度においては、御指摘のとおり、県内全市町村が主体的に参画し、地域の多様な魅力を全国へ発信していくことが、関係人口の創出・拡大を図る上で非常に重要であると認識しており、現時点におきましては、九割以上の市町村が前向きな参加の意向を示しているところでございます。今年度、我が県は制度開始に先駆けて、石巻市や丸森町など県内四市町とともにモデル事業を実施しており、ふるさと住民による農業ボランティアといった具体的な担い手活動や、地元団体等による受入れ体制を構築し、国が運営する住民登録アプリを活用して情報発信する取組を進めているところでございます。県といたしましては、このモデル事業で得られた成果や実践的なノウハウの横展開を図るなど、全市町村がこの制度に参画できるよう、積極的に伴走支援をしてまいります。

○横山のぼる委員　本県では、みやぎファンクラブやポケットサイン、ＪＲ東日本との

連携など、県外の方々と宮城をつなぐ様々な取組を進めております。これをふるさと住民登録制度と別々に運用するのではなく、相互に連携させることが重要になってまいります。例えば、観光やイベントなどをきっかけに、宮城を訪れた方をベーシック登録へ、更に地域活動への参加を通じてプレミアム登録へつなげる、観光交流人口から地域の担い手・関係人口へという動線を構築できれば、本県独自の強みになると考えます。国のシステム仕様を踏まえながら、みやぎファンクラブ、ポケットサイン、ＪＲ東日本との取組など、既存施策とのデジタル連携を積極的に検討すべきと考えますが、県の考えを伺います。あわせて、ふるさと住民登録制度の登録者へのインセンティブについては、どのように考えているのか、お聞きいたします。

○梶村和秀企画部長　我が県では、県外に転出した若者と地元宮城をつなぐ（仮称）みやぎファンクラブを今週末の十七日から本格スタートさせることとしておりまして、国が実施するふるさと住民登録制度の活用は相乗効果が見込まれることから、御指摘のとおり、積極的に連携することが重要だと認識してございます。ふるさと住民登録制度では、県外の住民と県内地域をつなぐ情報プラットフォームとなるアプリを、国が構築・運用することとされており、その仕様が調整中のため明確にはなってございませんが、みやぎ県民公式アプリポケットサインと連携できれば、更に情報発信力や利便性が高まるものと考えてございます。また、登録者へのインセンティブは、制度への関心を高め、継続的な地域活動への参画を促す上で不可欠であることから、一般の観光客とは異なる住民向けの手厚いサービスが受けられるようにするなど、魅力を感じられる具体的なインセンティブの在り方を市町村と相談しながら検討してまいります。

○横山のぼる委員　国のシステムと連携しながら、県独自の関係人口の取組をお願いしたいと思っております。

続きまして、自動運転の社会実装と地域公共交通の広域連携について。

人口減少や高齢化が進む中、県内各地ではバス運転士の不足などを背景に、路線バスの減便や廃止が課題となっており、特に高齢者をはじめ、移動手段を持たない県民の生活の足をどのように確保していくかは、今後ますます重要になってまいります。こうした中、仙台市では自動運転の実証が進められ、将来的なレベル四での運行を目指した取組が進んでおります。また、気仙沼線ＢＲＴにおいても自動運転レベル四の運行が行

われるなど、県内でも自動運転の実装に向けた動きが具体化しています。県においても、市町村職員を対象とした自動運転に関する研修会を開催する取組などを進めていることは承知しておりますが、深刻化する運転士不足を考えれば、研修や情報提供の段階から、実証・実装に向けた次の段階へと踏み込んでいく必要があると思います。特に仙台市では自動運転に関する取組が進められている一方、仙台市以外の市町村では十分に取組が進んでいない状況にあります。運転士不足等が深刻な中では、積極的な取組が求められます。自動運転の社会実装を進めるためには、技術面、財政面双方において、一つの市町村だけで取り組むには限界があります。そこで県がハブとなり、市町村、交通事業者、自動運転関連企業、大学等の関係機関が参画する自動運転コンソーシアムのような広域的な推進体制を構築していくのはいかがでしょうか、伺います。

○梶村和秀企画部長　運転士不足が深刻化する中で、自動運転は地域公共交通を維持していくための有効な手段の一つであると認識しております。このため県では、令和六年度以降、自動運転関連企業等の職員を講師として、自動運転に関する市町村担当者向け研修会を開催するなど、機運醸成に努めてきたところでございます。また、自動運転の実証実験については、ＪＲ東日本による気仙沼線ＢＲＴでのレベル四の自動運転や仙台市における丘陵地や山間部での実証など、県内では様々な取組が展開されているところでございます。今後は御指摘も踏まえ、学識経験者や国、市町村、鉄道やバス事業者等で構成する県地域公共交通活性化協議会の場などを活用し、市町村や交通事業者の意向、地域課題を把握しながら、実証から社会実装までを継続的に支援できる広域的な推進体制の在り方を検討してまいります。

○横山のぼる委員　また、この体制の下、県が主導して総務省の地域社会ＤＸ推進パッケージ事業等への民間事業者との連携による応募や、自動運転の社会実装を支援する国の事業・補助制度の活用を図りながら、複数の市町村をまたぐ実証運行、地域の実情に応じたモデル地域の選定、国の支援制度の活用等を一体的に進めることで、県内地域への自動運転の普及・社会実装を促進してはいかがでしょうか。

○梶村和秀企画部長　県ではこれまで、全国の自治体の先行事例や自動運転技術の開発動向、国の動きなどを積極的に収集・整理し、県内市町村や交通事業者等と情報共有を図ってきましたが、御指摘のとおり、自動運転の導入を見据えた取組を一層推進してい

く必要があると考えてございます。一方、県内では、これまでも自動運転の実証について関心を示したものの、社会実装後の財政負担を懸念し事業の実施に踏み出せなかった例があったほか、現行の国の補助制度では、事業実施から二年以内でのレベル四の実装が要件であるなど、活用のハードルが高いことが支障となっていることから、県としては、使い勝手のよい補助制度の創設や補助要件の緩和について国に求めてまいります。あわせて、先ほど申し上げました地域公共交通活性化協議会や、その部会である圏域別検討会の場などを活用し、市町村の意向や導入ニーズを丁寧に把握するほか、他県の先進事例を調査するなど、県としても自動運転の普及・社会実装に向けた取組を促進してまいります。

○横山のぼる委員　現在、各市町村ではコミュニティーバスやデマンド交通などを運行していますが、住民の生活圏は必ずしも行政区域とは一致しておらず、病院や買物など日常生活の中で市町村境を越える移動ニーズが一定数あります。こうした実態を踏まえ、市町村単独での取組だけではなく、県が市町村間の調整役を担い、四圏域に設置されている宮城県地域公共交通活性化協議会圏域別検討会を活用しながら、コミュニティーバス等の市町村をまたぐ相互乗り入れや路線接続、共同運行など、広域的な交通ネットワークの構築を具体的に検討していく必要があると思います。更に、将来的には自動運転についても一つの市町村内にとどまらず、市町村境を越えた交通手段として活用する視点が重要と考えます。人口減少や運転士不足が進む中、県として市町村の枠を越えた地域公共交通の連携をどのように進めていくのか、知事の御所見をお伺いします。

○梶村和秀企画部長　住民の通院・買物の移動は市町村の区域に関係なく行われており、広域的な観点での交通ネットワークの構築は非常に重要であると認識しております。県内では、例えば、栗原市と大崎市を結ぶ築館古川線や、加美町と大崎市を結ぶ小野田・西古川線など、これまでも市町村間の連携により、区域を越えた広域的な取組が行われてきたところでございます。また、県では今年三月の宮城県地域公共交通計画策定に当たり、複数市町村や交通事業者で構成する圏域別検討会を設置し、県内四圏域において実情や課題を把握、検討した上で、望ましい地域公共交通への再編・見直しや、観光・福祉分野との横断的な連携に取り組むこととしてございます。今後は、この圏域別検討会などを活用するとともに、引き続き、各市町村の地域公共交通会議全てに、県や交通

事業者等とともに参画し、市町村の区域を越えた広域交通の在り方検討や市町村間の調整、データ分析に基づく広域ネットワークの最適化、補助制度活用への助言など、伴走型の支援に努めてまいります。

○横山のぼる委員　広域連携の仕組みを更に進めていただきたいと思います。

続きまして、東北新幹線の騒音環境基準の早期達成に向けた取組の強化について。

東北新幹線は昭和五十七年の開業以来、段階的に高速化が進められており、今後も更に高速化が見込まれております。こうした中、東日本旅客鉄道株式会社は、騒音を七十五デシベル以下に抑えるための対策事業を進めてきましたが、開業から四十四年が経過した現在も、県内の一類型、主として住居の用に供される地域における測定箇所三十か所のうち、二十七か所で新幹線鉄道騒音に係る環境基準が達成されておらず、その達成率は僅か一〇％にとどまっています。また、同測定箇所における七十五デシベル以下の達成率についても五三％という状況にあります。開業から四十四年もの長期間にわたり、県民の生活環境を守る環境基準が達成されていない状況は、極めて深刻であり看過できない問題であると考えております。県では、これまでも毎年「東北・上越・北陸新幹線、高速自動車道公害対策十県協議会」を通じて、ＪＲなどに対し様々な防止対策を申し入れてまいりました。以上から、県として、これまで以上に踏み込んだ対応が必要であり、今こそ知事自らが先頭に立って、国に対して強く働きかけるべきではないでしょうか。そこで、知事自らが環境大臣及び国土交通大臣に対し、新幹線騒音に係る環境基準の早期達成に向け、国が主体的に関与し、ＪＲに対する指導の強化や実効性のある騒音低減対策を講じるよう、直接申し入れるべきと考えますが、知事の御所見をお伺いします。

○村井嘉浩知事　今までもそのような形で要望しておりますが、引き続き、沿線市町村と密に連携を図って、政府要望や十県協議会を通じて、国の主体的な関与を要請するほか、新たに国に対しまして、対策の効果が着実に確保される制度的な枠組みの検討を働きかけることで、実効性のある新幹線鉄道騒音対策を強く求めてまいりたいと考えております。