

【佐藤浩雄議員】

それでは、新潟県経済に極めて重大な影響のある新潟中央銀行の破綻申請と決定について、緊急に質問をいたします。

新潟中央銀行は、10月1日の取締役会で破綻申請を決定、金融再生委員会は2日、破綻処理を決定いたしました。私は、今まで、第三者割り当ての出資者から不安や見通しを聞かれるたびに情報を共有し、そして意見交換するために商工労働部を訪ねてまいりました。しかし、そこでは何ら疑問を解消する有効な情報はありませんでした。

そこで、課長さんに私の最悪の予測、このまま推移すれば株価の暴落、インターバンク市場でのデフォルトの発生、新潟中央銀行の破綻という市場による淘汰のコースが予測され、株価への警戒が必要である。笑い話で、「ボードを設置したらどうなの」などといったことすらありました。それが、10月1日、現実のものとなったのです。

言うまでもなく、金融は産業の血液であり、信用創造機能によって企業を育成することが任務でございます。しかし、1980年代に日本の金融は直接金融に移行しているにもかかわらず、アメリカのメイデイや英国のビッグバンのような変革におくれた日本金融機関や大蔵省は、間接金融に固執し、不動産や株式、ノンバンクやゴルフ場、絵画に投資を誘導し、バブルを引き起こしました。しかも、バブル崩壊後の日本金融機関と金融行政は、相次ぐ不祥事により信用を失い、改革におくれ、信用創造どころか不況の元凶となり、日本発の世界金融恐慌の発生すら恐れられてきたのでございます。

そのバブルの原因は、銀行を絶対つぶさないとする護送船団方式、情報の非開示、規制金利、長短分離、銀行・証券・保険の分離などであり、箸の上げ下げまで指示と言われてきた裁量行政にありました。

この日本の世界におくれた金融制度や金融行政、監査制度を「フリー・フェア・グローバル」を目標に世界的な金融市場として変革していこうとしたのが日本版ビッグバンであります。日本版ビッグバンにより、外為法の改正を突破口に、ディスクロージャーや手数料の完全自由化までを決定し、また、金融再生法を制定して実行に移しているところでございます。

具体的には、150兆円にも及ぶと言われる不良債権による金融危機を救うために、67兆円にも及ぶ公的資金を準備した上、金融不安によってつくり出された戦後最大の不況克服のために、日本の国家財政や地方財政が破綻するのではないかと思われるような、600兆円を超える借金をさせて景気対策を行わせたのでございます。

しかし、今日に至るも、バブルをつくり、膨大な不良債権と史上最悪の不況をつくり出し、多くの国民を失業や自殺に追い込み、銀行マンを失業させた銀行の経営者は、ほとんど企業責任や刑事責任もとらず、官僚は行政責任をとっていないのであります。

このような中で、新潟中央銀行も同様に、ゴルフ場やテーマパークなどで膨大な不良債権をつくり出していったのです。しかし、新潟中央銀行は不良債権の実態を明らかにせず、6月11日、早期是正措置を受けても、200億円の第三者割り当ての増資によって4%のB I S国内基準を超えられると、増資の道をとりました。その結果、1万2,000人を超える新潟県民に出資をさせ、自治体を信用の盾に使って200億円をクリアしたと宣言してまいりました。

しかるに、13日、一転して黒字決算予測から182億円の赤字決算となる予測を発表し、下期にもう150億円の増資が必要で、それをノヴァが引き受けると発表いたしました。しかも、その翌日には、ノヴァが出資資金全額の引き受けを白紙撤回し、株価は暴落、預金は流出し、資産は劣化、インターバンク市場でデフォルトが発生し、ついに10月1日破綻申請という動きになったのであります。

早期是正措置は市場の力によって淘汰するのではなく、国民に情報を開示しながら、預金者保護をしながら、不良金融機関を健全金融機関に再生させ、どうにもならない不良金融機関は市場から退場を求める措置ですが、今回は、拓銀や山一証券破綻の教訓が生かされず、結局は、新潟中央銀行は預金の流出や資産劣化を招き、株価は21日には26円に暴落、インターバンク市場でのデフォルトやプレミアムの発生によって必要な資金が調達できず、市場の力によって破綻したものであって、以前の拓銀や山一などの金融機関の破綻の教訓が何ら生かされないお粗末なものであります。

ビッグバンは、自己決定、自己責任が原則であり、市場の信任が最も大切です。しかし、中央銀行の早期是正措置から始まった経営者の交代のゴタゴタを初めとする一連の行動は、金融機関として最も大切な信用を人事問題で失ったもので、護送船団意識丸出しの、余りにもお粗末で危機感がなく、以前の経営者も現在の経営者もその責任は重く、責任が追及されて当然のことと思います。

そこで、県知事にお伺いいたしますが、新潟中央銀行の破綻というショッキングな緊急な事態を受け

て、ようやく下げどまったのではないかとされている新潟県経済や、深刻さを増している新潟県の雇用情勢に甚大な影響が予測されております。そして、これらに対して、金融面ばかりでなく、雇用や景気対策など、基本的な緊急的な対策が必要と思われますが、破綻処理が決まったばかりであり、基本的な施策のお考えを明らかにしていただきたいと存じます。

また、関東財務局の発表によれば、実際は 141 億円の債務超過に陥っていたわけで、情報開示しなかった新潟中央銀行の企業責任、経営者責任をどのように受けとめておられるのでしょうか。また、不良債権も、ノヴァをめぐるゴタゴタも、人事も、情報開示のないまま厳格な審査をしたら不良債権が 3 カ月で激増して、200 億円の増資では間に合わなくなったと発表しています。健全債権といえども一瞬にして不良債権に陥る金融界において、新潟中央銀行のディスクロージャーのあり方も含めて、新潟中央銀行の一連の行動と経営者の責任について、県知事はどう見ておられますか、お伺いいたします。

また、日銀特融や公的資金、預金保険機構により預金者保護はされますが、銀行は信用創造機能と決済機能を持つものであり、今すぐ取引企業に重大な影響が出ると思いますが、どのようにお考えでしょうか。また、これから債権の回収などから貸し渋りなども発生することもあると思います。県による新たな金融制度が必要と思われますが、お考えをお伺いいたします。最後に、このたびの自治体に対する出資要求と自治体の行動をどのように考えておられますか、お聞きいたします。

次に、白新線の複線化と羽越線の高速度の実現について質問いたします。

私は、県議会議員になって県庁に通うようになってから、新新バイパスや新潟バイパスの渋滞のひどさに、改めて交通渋滞の解消が緊急の課題であることを教えられました。また、渋滞による交通の定時制のなさから、心理的、身体的ストレスが運転者や通勤者に与えるプレッシャーの大きさに、健康への被害や経済的、地球環境的な被害について調査する必然性も強く感じました。そして、最も効果的に効率的に、新潟市と阿賀北の関係 23 市町村との道路、鉄道などの交通網の整備による阿賀北の振興策が必要であると考えました。そのために、現在の新新バイパスや新潟バイパスの交通状況調査と渋滞の解消策について、各種機関や会社を調査いたしました。

まず、新発田バイパス、新新バイパス、新潟バイパスの交通状況を調査するために、建設省の新潟国道事務所に出向き、通行量や混雑度、その打開策について教えていただきました。それによると、新発田バイパスでは、常時交通渋滞が続いている城北町交差点では、1 日 2 万 8,300 台が通行し、混雑度は 1.68 でした。道路設計容量の倍近く交通量があり、もはや 4 車線化や立体交差をしなければ渋滞は解消しないとのことでした。

新新バイパスでは、聖籠町の蓮野では、1 日 3 万 8,300 台が通過し、混雑度は 1.82 という驚異的な混雑度になっておりました。

そして、新潟市の一日市インターでは、9 万 2,800 台で、混雑度は 1.5 を上回っており、この混雑を解消するためには、理論的には阿賀野川にもう 2 本の橋の建設が必要であるとの説明でした。

女池インターでは、1 日 12 万 9,800 台の交通量があり、6 車線でありながら混雑度は 1.04 であり、限界に達している上、日本一の交通量であるとの説明を受けました。そして、この女池インターを通っている車両のうち、約 3 万台は新発田方面からの車両であると考えてよいとの説明でした。

また、交通渋滞の解消のためには、この女池インターの約 13 万台の交通量の 5 % を削減すること、すなわち約 6,500 台、最低 1 人運転として 6,500 人を他の交通機関に乗り換えさせることに成功すれば、渋滞は完全になくなるとの説明でありました。

また、環境庁の「地球温暖化防止のための京都国際会議の京都議定書」によれば、1990 年を基準年として、日本は 6 % の CO₂ 削減を国際協定しているが、1990 年の基準年から既に 9.8 % も増加しており、これに国際協定の 6 % を加えると 15.89 % にもなり、今後具体的に膨大な CO₂ の削減に取り組まなければならないこと、しかも、最も CO₂ の排出量の増加が著しいのは、廃棄物の 70 % 増に続いて運輸部門の 19 % 増であり、運輸分野での車両の燃費の向上や CO₂ の削減が最も急がれると、環境庁の地球温暖化対策推進大綱は説明しております。

具体的には、インフラ整備などによる二酸化炭素排出抑制型社会の形成の中で、物流の効率化、鉄道貨物のインフラ整備と鉄道貨物の効率的な集配システムの構築と、公共交通機関の利用促進の中では、バス交通との有機的な連携を図りつつ、新線の建設、高速化、輸送力の増強などの鉄道の整備、路面電車、新交通システムなどの整備を促進するとなっており、環境と大量・高速輸送に強い鉄道の利用促進が政策の中心を担っております。

新潟国道工事事務所の説明でも、女池インターの交通量の 5 %、6,500 台に乗車している人、最低でも 6,500 人を白新線に乗りかえさせることができれば、最も有効な交通渋滞解消策であり、CO₂ の削

減策でもあり、車の戸口から戸口という便利さを失わず鉄道を利用できるために、パーク・アンド・ライドの手法と新潟市内のバス路線の整備と一体化をすれば、極めて有効な手段であるとの説明でございました。

また、現在、新新バイパスのような高規格道路を建設するのにキロ当たり 40 億円もかかっており、30 キロの新発田市と結ぶのに 1,200 億円もかかるし、インターの建設には 1 カ所 30 億円もかかり、また、交通渋滞の原因となっている阿賀野川には、理論的にもう 2 本橋が必要であると説明する新潟国道事務所の試算では、橋の建設費には大体 120 億円もかかり、とても新しい高規格道路の建設はできないとのことでした。今は、道路を建設するばかりではなく、TDMなどの手法を駆使して、建設された道路をいかに有効に使うかの時代であるとの説明でした。

また、新潟国道工事事務所の説明では、交通渋滞が日本社会に与えている経済的、時間的ロスは、お金に換算して約 12 兆円と言われ、自動車燃料の 11% がむだに消費されている上、交通渋滞によって車の流れが時速 10 キロ以下に低下をすると 60% も多く CO₂ が発生し、これらのことから、交通渋滞の解消は緊急的な課題であると、建設省のITSガイドにより説明していただきました。

このように、新発田バイパスや新新バイパス、新潟バイパスで毎日起きている深刻な交通渋滞は、社会的にも経済的にも、人の健康や地球温暖化の防止のためにももはや放置できないのであります。女池インターの日本一の交通量は、新潟県の輝かしい金字塔ではなくて、今やいつときも早く解消しなければならぬ新潟県の明確な数値目標としてであると認識すべきなのでございます。

私は、これらの緊急的な課題の解消のために、具体的には白新線の複線化とパーク・アンド・ライド、羽越線の高速化すなわちミニ新幹線の導入か、フリーゲージトレインの導入を提案いたします。その理由は、鉄道は自家用車のエネルギー消費効率では 6 分の 1、CO₂ の発生量では 10 分の 1 以下であり、トラックとの比較ではこの数値がそれぞれ 20 分の 1、35 分の 1 とはね上がるからであります。

このように、道路交通や地球環境の保全ばかりでなく、県にとって、阿賀北の振興や新たな道路を建設するよりも、絶対的に経済的に効率的であるからであります。

例えば、現在の白新線は新崎まで複線化をしており、その効果を楽しむことができる豊栄市までは乗客は大幅に伸びておりますが、単線区間の新発田市までは、その伸び率はわずかであります。また、女池インターの交通量の 5%、6,500 人を電車で乗りかえさせることは十分に可能であります。そのために電車の増発が必要であります。現在の単線の白新線では線路は満杯で、わずか 1 本の電車も増発することができない状況なのであります。

もし 6,500 人を電車で運ぶとすると、新たに 10 本以上の電車の増発が必要ですから、現在の単線区間を解消し、複線にする必要があります。複線化すれば、新潟 - 新発田間、新潟 - 村上間の所要時間は快速電車では 20 分や 40 分以内で運行され、大幅に時間短縮するばかりでなく、時刻表の要らない定時間隔運転となり、乗客の利便性は大きく向上し、鉄道の特性である定時性、高速大量輸送のメリットを最大限発揮できることとなります。

また、新潟市では地価も高く、都市化が進んでいる現状から、5,000 万円以下で新築住宅を持つことは不可能と言われておりますが、新発田市や村上市では、駅周辺の新築住宅を持つ、環境のよいハイレベルの宅地でも、地価が新潟市の半分以下の土地も多く、現に、新発田市では 2,000 万円以下で新築住宅が販売されているものもあり、白新線の複線化により人口の張りつき、交流人口の増大が期待されるからであります。借地方式で宅地建設をすれば、さらに地価は下がることは間違いなく、若い世代にも家を持つことが十分に可能で、若い世代に夢を与えることもできます。

また、駅周辺の区画整理事業の展開により、新発田市だけでも 4 億円から 5 億円の固定資産税や市民税の増大も見込めることから、豊栄市や村上市、中条町など阿賀北関係 23 市町村の都市経営としても、白新線の複線化への投資は十分見合うものと考えられます。

新発田市の都市マスタープランには、西新発田駅の複線化とパーク・アンド・ライドの大型駐車場が描かれており、新発田市として白新線の複線化や、パーク・アンド・ライドに取り組む姿勢が明確に打ち出されております。

県が積極的に西新発田駅に無料大型駐車場の建設を支援したり、西新発田駅ばかりでなく、最も地価の安い、例えば敬和学園大学や中央高校付近に新駅の建設や大型無料駐車場の建設を支援すれば、学生ばかりでなく、新発田市や豊浦町、聖籠町、紫雲寺町、加治川村などの通勤者が新駅を利用し、車の利便性を損なうことなく、30 キロ圏内で環境に強く、大量・高速の鉄道の特性を最も有効に生かすこととなり、新潟市の道路や駐車場の整備費用を大幅に削減できるメリットも同時に持っております。

また、白新線の複線化を進めるには、最もお金がかかり、技術的に困難な阿賀野川鉄橋が既にでき上がっていることから、技術的に困難な部分もなく、福島潟放水路の建設や太田川の改修による新たな鉄橋の建設などを利用する形で推進すれば、時間的にも経済的にも自治体負担は大幅に削減できることがか

ら、複線計画をできるだけ早急に決定する必要があります。

白新線の複線化の建設費は約 150 億円以下と見られ、県や関係 23 市町村の投資可能な範囲であり、先ほど検討した新たな道路建設の費用からすると 10 分の 1 程度であり、極めて経済的に効率的であり、短時間に実現できる極めて有効な施策であると考えられます。

また、白新線を複線化することは、事実上羽越線が複線化していることから、山形県との人的・経済的交流が可能になるだけでなく、阿賀北振興に大きな役割を果たすこととなります。同時に羽越線のミニ新幹線化やフリーゲージトレインの導入は、乗りかえなしだけで、時間的節約が心理的時間を含めると約 50 分期待でき、さらに新幹線の高速化による時間的短縮のメリットが大きく、東京と直結する瀬波温泉や月岡温泉、黒川村などの観光地が、東京に対するネームバリューは全く違ったものとなり、阿賀北の振興に大きく貢献いたします。

また、山形県との人・物・情報の交流の増大により、新潟県全体のポテンシャルが大きく飛躍することは間違いありません。鉄道的高速化・複線化は、阿賀北振興協議会 23 市町村の熱望する課題となっており、去る 9 月 2 日の阿賀北振興協議会促進大会の大会決議ともなっております。

以上の理由から、私は白新線の複線化、パーク・アンド・ライドの導入、羽越線のミニ新幹線化、フリーゲージトレインの導入による高速化の一日も早い実現を再度強く要望いたします。

問題は、新潟県の姿勢であります。山形県では、山形新幹線を実現し、ことし 12 月 4 日、さらに新庄乗り入れを実現いたします。新庄延伸の建設費用約 351 億円を、事実上全額山形県が出資しているのです。山形新幹線新庄延伸推進会議のパンフレットを見ると、建設費や建設時間がわかりやすく説明され、まちづくりや経済的、文化的メリット、生活環境や観光、商工業へのメリットがわかりやすく描かれています。

また、実現に向けてやるべきことは、大型無料駐車場の整備、踏切の統廃合、沿線地域の開発など、山形新幹線の予想以上の成功をさらに新庄地域の活性化に結びつけようと一生懸命なのでございます。したがって、山形県は、羽越ミニ新幹線の実現にも調査費を調整し、大変な力を入れております。それに比べると、新潟県の取り組みは極めて弱いものです。昨年、企画調整部の交通・資源対策課が調査費を要求したようですが、いまだに調査費も調整されておられません。いわゆる「箱もの」と言われる各種の施設は、県民にとって一体年間何回使うものでありましょうか。これに比べて、ミニ新幹線や白新線の複線化は、毎日何千、何万という県民が使うことは明確です。

また、万代島開発は、日本海大交流時代の拠点として開発するものですから、日本海各地と北陸新幹線の実現と同時に、羽越新幹線や高速道路網の建設なくしては機能しないものであります。

また、21 世紀最大の環境問題である地球温暖化防止のための CO₂ 削減のためにも、私の調査では、白新線の複線化やパーク・アンド・ライドの建設、羽越新幹線のミニ新幹線の実現は県民にとって大きなメリットがあります。羽越ミニ新幹線の実現は、出発地の新潟県の姿勢いかにによります。言いかえれば、山形県のように新潟県が積極的にリードしなければ実現しないのです。

以上のような理由から、幾つかの質問をいたします。

まず第 1 に、都市間輸送の渋滞解消と県北地域振興と環境問題解決のために、白新線の複線化の実現、パーク・アンド・ライドの導入と大型無料駐車場を備えた新駅の建設が必要と考えますが、知事の御所見をお伺いいたします。

第 2 に、新潟県の拠点性向上と県北地方の振興のために、羽越線のミニ新幹線やフリーゲージトレインの導入の一日も早い実現を期待するものでありますが、知事の御所見をお伺いいたします。

第 3 に、山形県では、羽越新幹線に調査費をつけ、積極的な姿勢を示しておりますが、新潟県も羽越新幹線の実現に向けて積極的な姿勢を示すためにも、少なくとも来年度予算には白新線の複線化と羽越ミニ新幹線、フリーゲージトレインの導入への調査費を調整すべきと考えますが、知事の積極的な御答弁をお願いいたします。

次に、新潟空港滑走路 3,000 メーター化と上越新幹線の新潟空港乗り入れについて質問いたします。新潟空港利用客は、平成 8 年度で、国内線が前年比 2.9% 減で 101 万人、国際線が 25.7% 増で 15 万 5,500 人が利用し、県では 2010 年までに 200 万人を目標とする W ミリオン構想を掲げておられます。内容を分析しますと、イルクーツク、ハパロフスク、ウラジオストック、上海、西安などの、新潟空港ならではの特徴ある国際線が、奮闘していることがよくわかります。これらの路線が東京方面から大量のお客様を呼び込んでおります。

このような特徴ある路線をさらに発展させるとともに、今後はヨーロッパ線やアジア各国との路線を開発し、名実ともに日本海大交流時代の拠点国際空港として発展させなければなりません。そうすることによって、より新潟国際空港の背後地の 30 分圏内を臨空地帯として発展させ、新潟県の飛躍の突破口にすることが可能なのでございます。

そのためには、まず滑走路を3,000メートル化する必要がございます。そして、成田エクスプレスに乗り、成田空港を使っても、上越新幹線に乗り、新潟空港を使っても、時間的等距離にある首都圏のお客様を上越新幹線に乗せ、新潟空港に運ばなければなりません。そのために、新幹線の新潟空港乗り入れは、国際化を目指す新潟県発展の絶対条件なのでございます。

具体的に、新潟空港乗り入れでどれだけお客様が利用する可能性があるかを調べるために、都道府県別出国人数を調査すると、長野県では約23万人、群馬県では約20万人、埼玉県では約100万人、東京都では約295万人出国しており、この首都圏のお客様の何割かを上越新幹線を使って新潟空港へ誘導しなければなりません。さらに、山形、秋田、富山、石川の各県の海外出国者を新潟空港でできるだけ受け入れるために、新潟空港へ上越新幹線に乗り入れ、乗りかえなしとすることが絶対条件であります。また、日本で初めての新幹線乗り入れ空港として、新潟国際空港の特徴を世界中に強くアピールすることもできます。現在、「新潟空港アクセス鉄道実現化検討会」で、ルート並びに建設費の検討を行っているようですが、港湾空港局の資料によれば、経済的に有利な新幹線車両基地ルートで約400億円程度の建設費が必要のようです。仙台国際空港への在来線の乗り入れも決まっております、激しい都市間競争に打ち勝つためには、日本で初めての新幹線の新潟空港乗り入れを一日も早く実現すべきであります。以上の理由から、幾つかの質問をいたします。

まず第1に、新潟空港の滑走路3,000メートル化実現に向けた県の取り組み状況はどうなっているのか、またその実現のための問題点は何かをお伺いいたします。

第2に、首都圏や周辺の県からの出国者の本県への利用拡大並びに国内線利用客の増大が必要であると考えますが、Wミリオン構想の実現に向け、どのような取り組みを行っているのでしょうか。また、今後どのように取り組んでいくか、お考えをお聞きしたいと思います。

第3に、新潟空港の魅力ある国際線の今後の新ルートの開発の見込みはどうでしょうか、お伺いいたします。

第4に、新潟空港への新幹線乗り入れのルート、建設費など、現状の問題点はどこにあるのでしょうか。また、実施計画はいつ策定するつもりでしょうか。その見通しなどについてお伺いいたします。

これら4点について、平山県知事の明快な御答弁を御期待し、私の一般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した。

【平山征夫知事】

それでは、佐藤議員の御質問にお答えしたいと思います。

まず最初に、新潟中央銀行の経営再建を断念したことについてでありますけれども、同行は、これまで経営改善計画に基づいて再建に取り組んできたところでありまして、自主再建努力によって経営の健全化を期待し、引き続き地域金融機関として経営が維持されることを期待しておりましただけに、このたびのこうした事態に至ったことはまことに残念であり、本当にある意味ではショックを受けている次第であります。

県といたしましては、地域経済とりわけ中小企業者の健全な経営に支障を来さないように、県の制度融資等により万全な対応に努めてまいりたいというふうに考えております。

当初いただきました通告による質問はここまでなんですけれども、きょうから管財人の入った状態になっていますので、あえて申し上げたいと思いますが、既存の制度融資できょうから対応することにしてありますし、できるだけ議会とも諮りながら、早急に新潟中央銀行関係の域を出ないような別の制度融資についても検討し、立ち上げたいと思います。

なお、2番以下の質問については、通告がございませんでしたので、ちょっと準備してないのですが、こういう状態に対応をしっかりとっていくという意味でお答えしたいと思います。まず、そういう意味で、信用創造機能、決済機能、これが現時点においても原則的には維持されますので、その点について取引先の皆さん、それから預金者の方、最寄りの銀行の支店に相談されながら、原則的には維持されるということをよく頭に入れていただきたいと思います。

なお、借り入れ等において、資産の劣化等といろいろな条件が若干ついていますから、その具体的な内容についてはさらに御相談いただきたいと思います。そういう意味での影響が出ないように、より早く制度融資の発動によって対応できるようにしていきたいということで、きょうから申し上げているわけですので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、情報公開等については、これは内容をつぶさに知っているわけではありませんので、コメントは控えたいと思いますが、十分であったかどうか、当初の200億が350億必要になったという点についてはやはりディスクローズとして途中で変わるということが不安感を与えたという意味では十分であったかどうかについては、よく反省する必要があるだろうというふうに思います。

自治体の行動につきましては、それぞれの地域における新潟中央銀行の持つ影響力を考えて自治体が判断したことでありますので、私の方からはそのことについてどうこう申し上げるのは適切ではないと思いますので、控えたいというふうに思う次第であります。

次に、白新線の複線化等についてでありますけれども、マイカーの普及によって新潟都市圏の交通渋滞が年々激しくなっている。そして、二酸化炭素の排出によって環境への影響も懸念される状況にあることは御指摘のとおりであります。こうした交通渋滞解消などの対策として、基本的には道路整備等による交通容量の拡大を図るということ、そして、公共交通機関の利用の促進、時差出勤なども含めた総合的な取り組みが必要と考えますけれども、御指摘の鉄道の複線化による輸送力の拡大、あるいはパーク・アンド・ライド、この場合にはパーク・トレイン・アンド・ライド、パーク・バス・アンド・ライド、いろいろあると思いますけれども、こうした導入などによる公共交通機関の利用の拡大というのは極めて有効な手段の一つであるというふうに考えておりました、中長期的な視野に立ちまして、沿線自治体やJRなど、関係機関と連携して、これまでもテストを行ってみたいと考えておりました、時差出勤等々を含めてやってまいりましたけれども、今後とも検討していきたいというふうに考えております。

なお、御指摘の新駅の建設につきましては、市町村の土地利用計画での位置づけが不可欠でありまして、利用客の推移も見定めながら検討されるべきものでありますので、その前の段階と言いますか、前提となりますパーク・アンド・ライドの検討を進めることが必要だと思っておりますので、当面、その面での検討を続けてまいりたいというふうに考えている次第であります。

次に、羽越線のミニ新幹線やフリーゲージトレインの導入についてでありますけれども、日本海を縦貫する鉄道を高速化して、上越・北陸の両新幹線とも直接連結する鉄道のネットワークを形成するということは、21世紀に向けた本県のさらなる拠点性の向上のために、今後検討をする必要のある重要な課題の一つであるというふうに認識しております。

県といたしましては、フリーゲージトレインの開発状況も見守りながら、引き続きJRや関係県、沿線の市町村とも連携し、羽越ミニ新幹線の検討を続けてまいりたいというふうに考えている次第でありますし、その場合に、フリーゲージトレインの可能性が出てくるということが、羽越ミニ新幹線の導入の機能度を格段に上げるという意味で有効であるというふうに考えている次第であります。

次に、白新線の複線化と羽越ミニ新幹線の導入のための調査費ということでもありますけれども、これも今までお答えしたとおりなんですけれども、いずれも重要な課題として認識しておりますけれども、案件として御指摘のような段階までまだなかなか煮詰まっていけないというのが現状でありまして、今後検討を進めながら、沿線の市町村の盛り上がり等も見ながらということになりますし、もう一つは、北陸新幹線を同一圏内で実際に建設しているという意味での財政上の負担問題等についても検討を加えながら、今後適切に対応してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

次に、新潟空港の滑走路3,000メートル化に向けた取り組み状況はどうかと、そしてまた実現のための問題点はいかんといいことではありますが、地域拠点空港であります新潟空港の3,000メートル滑走路の早期実現のためには、国際航空路線の充実ということがまず必要でありますし、国内外の航空需要の拡大が必要ということでもありますので、県では官民一体となりまして新規の国際航空路線の開設や、あるいは利用促進のキャンペーンなどに取り組んできているところでありまして、これまでに一定の成果を上げてきているというふうに思っております。また、利用促進のキャンペーンのほかに、新潟空港の3,000メートル滑走路建設促進期成同盟会と連携いたしまして、3,000メートル化の早期実現につきまして国に対しての働きかけも進めているところでもあります。

また、このためには、周辺の住民の方々の御理解を得るといことが大変重要でありますので、地域と空港の共生の視点に立った地域づくりの取り組みも進めてまいりたいというふうに考え、取り組んでいるところでございます。

また、新潟空港の利用拡大を目指す「Wミリオン構想」の実現に向けての取り組みについてでありますけれども、県内だけではもとより足りませんので、隣接県からの利用拡大等を図るために、これまでも群馬、長野でのPRを積極的に進めてきたところでありまして、新潟空港の両県からの利用が着実にふえているところでありますし、さらに、本年6月から2カ年計画で一段の需要増を図るために「Try!新潟エアポート」利用促進キャンペーン事業を展開しておりまして、駐車場の利用助成あるいは学校等の学術交流の促進助成などによりまして、国内・国際線の需要の拡大に努めておるところであります。

す。

今後の取り組みといたしましては、新たに首都圏に対しましては、ロシア、中国路線等の国際路線を中心とした積極的なPR活動を展開するとともに、引き続き国内線・国際線の新規路線の開設や、既存路線の増便等にも向けて取り組んでまいりたいというふうに考えております。

また、国際線の今後の新しいルートの開発についてでありますけれども、当面一番力を入れて取り組みたいと思っておりますのが東南アジア路線でありますけれども、その中でもマレーシア線ということになるかと思ひまして、この7月にマレーシア航空本社を訪問いたしまして要請したわけであります。開設が経済危機によって延期されております新潟 - 岡山 - クアラルンプール線につきましては、当面チャーター便を実施して、できるだけ早い時期に定期路線に持っていきたいということで、先方からもそういう回答を得たところでございます。

また、中国線につきましては、上海 - 西安線と新潟 - ハルビン線が好調に推移しておりますので、かねてから要望しております北京線の実現に向けて今力を入れ始めているところでありまして、さきに中国の航空会社や民用航空総局に磯部副知事を派遣しましたほか、この8日には、北京チャーター便の運航に合わせまして、地元財界によります中国友好経済訪問団が中国側関係者に要請するという予定を組んでありまして、官民一体となって関係機関への働きかけを積極的に行っているところでございます。このほか、香港便あるいはタイペイのチャーター便の増加等がこれまでの運動の中にあるわけございまして、引き続き国際線、国内線の増便路線に向けて努力したいと思います。

次に、新潟空港への新幹線の乗り入れでありますけれども、昨年度は新幹線車両基地を活用するルートとJR貨物船を活用する2つのルートについて、幾つかの前提を置きまして種々概算事業費を試算したところでございまして、本年度は、それに引き続きまして整備財源、事業主体及び事業の採算性などについて、新潟空港アクセス鉄道実現化検討会において調査をしている段階であります。

いずれにしましても、最大の課題は事業採算性の確保にございまして、そのポイントでもあります建設費についての問題点は、2つのルートそれぞれが踏切対策等としての高架化ということがございますので、高架化による事業費がかさむということをどうこなしていくかということが最大の課題だというふうに思っている次第であります。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。

1点目の中央銀行問題ですが、現時点破綻決定した直後でもありますので、細かいことは聞きませんが、1つは、アメリカにおいてもS & Lの破綻のとき、多くの銀行経営者が起訴されて、現在も3,500人ぐらいが収監されていると聞いています。

これに比べて、日本では金融や経済犯罪に対しては全くと言っていいほど、刑事上の責任も民事上の責任も追及されていません。県知事はこういう点を、日本の制度上の問題もありますが、どのように思っておられますか。

また、報道によれば、新潟中央銀行の破綻新生児に、頭取は前頭取に連絡を取っています。新潟中央銀行の再建は、前頭取の失敗を完全に打ち消して信用の回復を図るべきであり、前頭取の影を払拭すべきなのに、依然として前頭取の影がちらちらする経営姿勢では、厳しいモラルを要求される銀行経営の経営責任も、初歩的なことがわかっていないのではないかというような気がします。このような経営者には厳しい経営責任を求めるべきであろうと私は思います。知事はどう思われますか、お伺いしたいのであります。

また、2つ目の問題は、金融監督庁の検査マニュアルによれば、債権の第2・第3・第4分類に入る企業は、他の金融機関は相手にしないと思います。その結果、最も融資が必要な企業にお金が回らずに倒産とか、そういう問題が出てくると思います。また、それをきっかけに、健全な企業まで連鎖倒産する可能性があります。

したがって、他の金融機関への対応とか指導を、県は万全を期して新しい制度融資の一日も早い創設、先ほど知事さんも「やる」と言われていますが、あるいは信用枠の設定など全体の体制の指導が必要だ、体制強化が早急に必要だと思ひますので、そういった点をさらに強化をしていただきたいと思います。その点、どう考えておられるのか、お伺いいたします。

また、3つ目は、オーバーバンキングだと新潟はよく言われていますが、中央銀行の破綻の問題で再

編は避けられないと思いますが、知事の御所見をお伺いしたいと思います。

2つ目は、鉄道の問題であります。知事も御存じと思いますが、生涯学習で有名な掛川市の秦村市長は、新幹線の掛川駅建設に向けて150回も国鉄総裁に陳情し、「ミスター新幹線」とあだ名されるほど呼ばれています。

新幹線掛川駅建設と生涯学習によって、1世帯10万円の寄付によって新駅を実現し、新幹線の持っている社会的宣伝効果、経済的、文化的効果でまちづくりを実現いたしました。当時の常識では考えられないほど中間駅に新幹線の新駅をつくるのは途方もない考えでしたけれども、秦村市長は一生懸命それに取り組んでやって現実化したわけでありまして。

今、私たちが山形県の取り組む姿勢と新潟県の取り組む姿勢を考えてみますと、羽越新幹線や白新線の複線化、ミニ新幹線の実現のためには、県がもっと積極的な姿勢を明確に持つべきではないかと私は思うんです。そういう意味で、秦村市長の前向きな態度をぜひ教訓化をしていただきたいと思います。ぜひ、そういう意味で、先ほど、これから調査費の調整については詰めていかなければならない大事な戦略的な課題であるけれども、そこまでは周辺市町村で盛り上がってないみたいな話をしていますが、そうではなくて、これは県が具体的に指導性を発揮するべき事項なので、ぜひそういう秦村市長のような積極的な信念を持って、前向きに取り組む必要があって、今回はぜひ調査費の調整をお願いしたいと思うのですけれども、再度御答弁をお願いいたします。

【平山征夫知事】

再質問にお答えしたいと思います。

経営責任の問題につきましては、これから管財人等が入って問われるわけでありまして、そのことがどういう結果になるかということでもありますけれども、一般論としましては、経営責任はそういう形できちんと問われるということが必要だというふうに思います。

そのほかの連鎖倒産等を招かないようにということにつきましては、先ほど申し上げましたように、制度金融を中心に今詰めておるところでありますので、できる限り対応してまいりたいというふうに思っております。そして、できるだけ早くということに対応したいと思います。

新幹線につきましては、先ほど申し上げましたように、羽越ミニ、空港乗り入れ、いずれも膨大な事業費がかかることでもありますし、現在その意味で、事業費採算を含めて調査・研究をしているところでもありますので、引き続きその研究あるいは課題をつぶすように、前向きに検討してまいりたいと思っております。基本的には、そうした姿勢で臨んでまいりたいと思います。今お伺いしました掛川市長さんの件につきましては、十分勉強させていただきたいというふうに思います。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

簡潔にやります。

まず、大変前向きな御答弁ありがとうございました。ミニ新幹線やフリーゲージトレインは、フル規格と比べると、フル規格を導入した場合、どうしても残された在来線を地元の自治体が経営負担をしなければ財政的な問題が残ります。それに対してフリーゲージトレインは在来線を利用する関係から、建設費も安いですが、以降の問題点がないという意味で、地方自治体としては非常に有利な形になると私は思います。そういう意味で、積極的な取り組みをお願いしたいわけなんです。

もう1つは、山形県は「山形総合交通体系調査検討事業」に約1,000万円を調整して羽越新幹線に積極的に取り組んでいます。そういうことからすると、新潟県が発点ですから、出発点の新潟県が前向きな姿勢を示してやっていただかないと、これは青森に向けて、あるいは富山に向けて新幹線網の建設というのはなかなか難しいと思うんです。

そういう意味で、ぜひ県知事さんの今の気持ちはわかりましたが、ぜひ来年度から調査費を調整して、周辺県と、特に山形県と歩調を合わせて実現に向けて頑張っていただきたいというのが私のお願いでもありますし、また、もう一度知事の決意をお聞きしたいのであります。

終わります。

【平山征夫知事】

再々質問にお答えしたいと思いますが、羽越ミニ新幹線につきましては、もともと地元からの運動はそれぞれございましたけれども、ここ2、3年一つの実現に向かっての具体的な動きになり始めたということでもありますし、しかも、御指摘のように、山形新幹線が新庄まで延びていく。新庄まで延びていますと、内陸を通過して酒田の方に出てくる可能性もある。そうなると、羽越ミニが新潟から北に上っていく可能性が極めて薄くなってしまうということから、できるだけ早くという声があることも十分承知しております。

山形県知事さんとも、そのことについては、できるだけ日本海沿岸でできますので一緒にやりましょうということを申し上げて、気持ちは一緒にそろえているつもりでございますので、まあ御懸念もあるかと思いますが、大阪発新潟行きあるいは金沢発酒田行きとか、こういうことが実現することがなければあまり意味がないわけで、直江津から長岡までですと、直流交流の関係でお金だけかかってほとんど速達性が変わらないという路線でもありますので、十分効果が上がるように、そしてまた投資に対してどう考えていくかといえばミニが有効であり、かつ羽越ミニとあわせて空港乗り入れも検討した方が効果があるという声も最近出ていますので、まだまだこうやって挙げますと、検討すべきことがたくさんありますので、詰めながら可能性を見出していきたいというのが正直な気持ちであります。

一方、先ほど来申し上げておりますように、同一県内で北陸新幹線という事業をやっているという、同一県内で2つも新幹線をやるというところはなかなかございませんので、財政負担も考慮すると、今詰めながら次のチャンスをうかがっていくというのも必要なことかなと思いつつ、毎日毎日この問題の勉強をしているところでありますので、どうぞよろしく御理解を賜りたいと思います。

以上であります。