

それでは、新潟駅連続立体交差事業についてお伺いいたします。

私は、昨年9月定例会で交通機関の外部不経済の解消策と新潟県交通政策の強化について質問いたしました。そのきっかけは、世界鉄道連合、ヨーロッパ鉄道共同体が発行した「維持可能な移動性への道」、「輸送機関の外部不経済の削減」という英文のレポートでした。しかも、その内容は衝撃的で、交通機関の外部不経済はGDPの10%で、その93.2%は車から発生し、鉄道は1.6%でした。車の外部不経済の分野別では、事故が29.4%、大気汚染が25.4%、地球温暖化が23.0%、渋滞が10.3%、騒音が6.9%、景観が3.0%、都市化が1.7%でした。しかも、外部不経済をこのまま放置すれば、2010年までに42%増加すると警告されています。

この外部不経済の数字を新潟県に適用しますと、車の外部不経済が8,872億円となり、鉄道は152億円となりました。しかも、新潟県道路行政業績計画書から、新潟県の車の外部不経済の10%にすぎない交通渋滞の経済的損失は年間2,200億円に上り、新潟市圏では790億円で、県民1人当たり12万9,000円で、東京都民の9万7,000円の1.3倍となり、東京をはるかに上回っております。この原因は、国土交通省北陸地方整備局の道路行政業績計画書や北陸の道ルネッサンスによれば、新潟県はバスや鉄道などの公共交通機関が少なく、交通量日本一を記録する新潟バイパスを初め、ボトルネック箇所を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、時間的損失を初め、燃費の低下による経済的損失や環境への負荷を与えております。そのような直接的、間接的な費用ばかりでなく、県民の命にかかわる交通事故件数や死亡事故で調査をしてみても、新潟県の交通事故死者数が10万人当たり9.2人と全国平均の6.9人を大幅に上回っていることを見ても、道路交通が新潟県民の命を奪っており、我が県の車の外部不経済の発生はもはや放置できない深刻な問題となっていることを証明しております。

また、EUの調査でも指摘されているように、交通機関の利用者は選択した交通機関の外部不経済には気づかず、利用者や県民が外部不経済に対する対策をとることができません。事故対策、汚染対策、温暖化対策、渋滞対策などは、非競争性、非排除性と言われる典型的な公共経済であり、国家と地方自治体が公共事業として実施されなければならない、その財源は税であります。しかるに、県議会の調査では、自動車メーカー13社の売り上げが23兆8,468億円にもかかわらず、税負担は5,766億円でそこに揮発油税などの道路財源5兆5,554億円を加えても約6兆円で、車の外部不経済46兆円にはるかに及んでいません。

これに対して、主要鉄道23社の売り上げは5兆5,000億円で税負担は約3,000億円で、鉄道の外部不経済の約3分の1を負担し、そこに消費税と各市町村に納入している固定資産税、例えば新潟市には9億、湯沢町には4億などの全国の市町村に納入している固定資産税を加えると、鉄道が発生させている外部不経済の金額に匹敵する税を納入している可能性があります。したがって、外部不経済の発生が少ないバスや鉄道網の整備は、非排除制、非競争性と言われる公共経済に最も合っている公共財であり、公共事業であると言っていいと思います。

しかも、どの調査を見ても我が県は、特に新潟市圏は全国一の交通機関の外部不経済の発生地域であり、交通政策の強化と外部不経済の少ないバスや鉄道網の強化が、今最も必要な施策であります。

こうした見地から、バスや鉄道網の整備のために力を注ぐことは県民の利益に最も合っていることであります。その具体的事業の一つが新潟駅の連続立体交差事業ではないかと考えています。

平成16年2月に新潟県と新潟市が作成した「新潟駅周辺整備」、「都市計画素案の概要（幹線道路・鉄道連続立体交差化・駅前広場）」によれば、空の玄関口である新潟空港と連携した環日本海交流の玄関口としての中枢空間、都市内における未来の公共交通の結節を図る中枢的空間の創造を目指して実施される時で、総事業費は約700億円、連続立体交差事業範囲は上沼垂信号場から白山駅までの約5.9キロメートルの区間で、高架化範囲は桜木インター曾和線から万代島ルートまでの約2.5キロメートルとなっており、将来の白新線の複線化や上越新幹線の新潟空港乗り入れ、羽越新幹線の整備をも視野に入れた鉄道網の整備・強化事業などであります。

また、駅周辺整備計画の概要によれば、新潟駅とJR新潟支社ビルを取り壊し、万代広場を1万7,000平方メートルに拡張し、南口広場とあわせて整備をする計画です。あわせて駅の高架下に約4,000平方メートルのバス空間を整備し、駅万代側と駅南側からバスが進入できるようにしてバスレーンを確保し、バス輸送の強化を図り、バスと鉄道の連携による公共都市交通の強化を図っております。

交差道路整備計画では、鉄道の高架化によって幹線道路が地平化し、現在の踏切が道路化し、鉄道線路によって分断化されていた駅周辺が一体化することとなり、交通渋滞の緩和を図っております。

また、新潟駅駅舎・駅前広場計画提案競技の最優秀賞の提案によれば、政令指定都市新潟市と新潟県の

玄関口にふさわしい人、物、情報が交差する基本的なインフラ機能と景観が備わっている駅であり、バリアフリーとユニバーサルデザインが徹底されたすばらしい新潟駅であります。

この新潟駅連続立体交差事業は、最優秀提案の駅前広場プランを参考に、新潟県が事業主体となり平成 16 年度中に都市計画決定をし、平成 17 年の事業着手することを平成 15 年 12 月 25 日の平成 15 年度第 2 回連続立体交差事業協議会幹事会で新潟県、新潟市、JR 東日本が合意したものであり、平成 16 年度中の都市計画決定を目指して新潟県、新潟市、JR 東日本はそれぞれの役割分担を踏まえて努力をしていたのでございます。

ところが、報道によれば、新潟駅の連続立体交差事業の事業主体である県が、8 月 9 日、平山知事が篠田市長に口頭で、新潟市が政令指定都市に移行した場合は連続立体交差事業の事業主体になるように提案したと伝えられています。

また、3 日の記者会見で知事は、政令市が整備することが原則だ、財政負担が嫌だからほうり投げたということではない。政令市になれば、10 年間で約 700 億円の財源が県から市に移譲されるのだからお勧めしている。応分の負担を全く考えていないわけではないとした上で、任期が切れる 10 月下旬までに道筋をつけたいとの意向を示したと報じられております。

そこでお聞きしますが、知事は新潟市の政令市化を踏まえた新潟駅連続立体交差事業を、平成 15 年 12 月 25 日の時点では事業主体は県ということで三者合意をしており、都市計画決定のために全力投球すべきこのときに、なぜ今このような問題を新潟市長に提案するのでしょうか。都市計画決定をしてから、事業内容について新潟市と検討してもよいと考えられるのに、なぜ今唐突に事業主体の変更を提案し、決意を促すのか。三者合意時点よりも重大な問題が発生したのか、お伺いいたします。

また、財政負担が嫌だからほうり投げたのではないと言われてはいますが、既に南口などの広場用地購入で 125 億円もの先行投資をして事業を進め、責任を果たしている新潟市に対して、現時点で 160 億円以上、合計 320 億円の財政負担を新潟市に求めることとなり、県は財政責任を回避するものであると思います。したがって、この時点での事業主体の変更を言い出すことは、結局財政負担問題が原因と考えられます。知事の真意をお伺いいたします。

また、この事業は新潟市のまちづくりや交通渋滞対策ばかりでなく、将来の県全体の発展のために必要な日本海国土軸や新潟県の拠点性の強化と外部不経済の削減のために必要な事業であります。日本一の交通量となり、混雑をしている新潟バイパスの混雑緩和のためにも必要な事業であり、将来のパーク・アンド・ライドや白新線の複線化や越後線の混雑緩和のために必要な事業であり、しかも新潟県で最も急がれている事業の一つである上越新幹線の新潟空港乗り入れや 3,000 メートル滑走路化や羽越新幹線などの県政諸課題の実現を前提に調整が必要な事業と考えています。また、新潟県の公共交通ルネッサンス計画の、過度な車依存からの脱却と公共交通利用への転換の促進に合致する事業であります。したがって、県が事業主体になることが最もふさわしい事業であると思います。この事業完成には 15 年もの膨大な時間が必要で、おくらせることはできません。今すぐ都市計画決定の作業に着手すれば、平成 17 年度の工事着手には間に合うのではないのでしょうか。県は、まず県の責任を果たし、都市計画決定を進め、事業着手をおくらすべきではないと考えますが、知事のお考えをお伺いいたします。

新潟市長は、全員協議会で連続立体交差事業は必要な事業であり、進めなければならない。いかなるものがあっても事業は進めると言っているのですから、事業から逃げることはないのです。新潟市の政令都市に向けた県の事務を市に移譲するための政令都市移行県市連絡協議会で、平成 17 年 8 月ころまでに連続立体交差事業も含めた事務移譲に係る事項の整理がなされるのですから、現段階ではさきの三者合意に基づき、新潟県が事業主体となって都市計画決定をし、新潟県の責任を果たすべきと考えますが、知事の御決断とお考えをお伺いいたします。

次に、外部不経済と北陸新幹線開業後の上越新幹線のローカル線化と新潟県の対策についてお伺いいたします。

上越新幹線は、首都圏と新潟県を結ぶ大動脈として、県内産業や観光振興、新潟県民生活向上に大きく寄与してまいりました。しかし、北陸新幹線の建設は進み、約 10 年後には北陸新幹線が開業いたします。そのとき、越後湯沢駅で乗りかえ、北陸方面へはくたかを利用している乗客 1 日 6,500 人は全くなりません。

そればかりか、北陸新幹線の開業は高崎駅から長野駅経由で直接北陸方面へ乗客を移動させることとなるため、上越新幹線で 1 日約 6,500 人の乗客が減少することとなります。これは、東京 新潟間のとき号 54 本のうち少なくとも 10 本分の乗客に匹敵いたしますので、上越新幹線の本数と乗客が大幅に減り、2 時間に電車が 1 本になったり、高崎駅発新潟行きとなったり、高崎駅で乗りかえが発生することすら考えられます。このように上越新幹線が極端なローカル線化することは免れません。

また、北陸新幹線の開業により、富山空港は首都圏から時間距離で 2 時間以内になる上、先ほどの新幹

線の輸送量から、本数も上越新幹線よりも相当多くなると考えられるため、環日本海の玄関口を自負する新潟空港のライバルになるばかりか、新潟空港の環日本海の玄関口としての位置づけが後退することも十分考えられます。

そのことは、鉄道産業の経営問題ばかりでなく、新潟県経済全体への大きな影響が免れないことを意味しています。しかも、新潟駅の新幹線乗客は1日1万8,500人あり、仙台駅の5万3,300人から比べると3分の1にすぎず、たとえ新潟市が政令指定都市となっても、新潟県経済力の低下、危機は免れないのではないのでしょうか。その危機感を全県挙げて認識の一致を図っておかなければなりません。しかも、観光客が22%も占めるこまち号に対して、とき号は13%にすぎず、新潟県観光の弱さを数字が示しております。佐渡観光を見ても、平成3年のピークのときには123万人もあり、それと比べ平成15年では73万6,000人で、その中でも県外客が46万6,000人も減っており、新潟県経済へ与えている影響は見逃すことはできません。観光施策や産業振興を図り、県経済の維持発展のために県が上越新幹線沿線市町村を初めとした関係者に働きかけ、上越新幹線の利用促進を図ることが必要です。知事は具体的にどのようなお考えか、お伺いいたします。

また、上越新幹線のローカル線化を食いとめるための施策が羽越新幹線の実現であると思います。平成13年に新幹線直通化事業調査結果が発表され、羽越新幹線の実現が全国で最も経済的・社会的効果が高いとの評価を得ております。また、事業の具体化に向けて、新潟県、山形県、JR東日本で3カ年計画で共同調査中であり、しかし、去る8月25日の山形新聞では、「山形新幹線の庄内延伸、知事あらためて意欲」と大きく報道され、その内容は陸羽西線高速化促進市町村連絡協議会、酒田市長が代表ですが、その要請を受け、高橋山形県知事は2005年度の早い時期に結論を出し、決心したらスピードを上げてやりたいと述べ、庄内延伸事業化に改めて意欲を示したと報道されています。

山形県は、来年知事選挙と聞いており、山形新幹線庄内延伸の政治的背景は相当強いと考えられます。そうすれば、何らかの手を打たないと山形新幹線庄内延伸が決定されるおそれもあり、もしそうなれば羽越新幹線の実現は事実上不可能となり、日本海国土軸の形成はもちろん新潟県経済への影響は重大なものとなります。フリーゲージトレインの実用化試験も始まり、フリーゲージトレインが実用化されれば、信越線の直通化と一体となり、日本海国土軸の構築の可能性が大きくなります。そうした展望と山形県知事などの動きも見据えて、知事の羽越新幹線実現への早期決定が必要と考えますが、知事の所見と決断をお伺いいたします。

また、JR東日本、山形県との三者検討会の内容と山形県知事の発言をどのように分析しておられるのかも伺いいたします。

次に、上越新幹線新潟空港乗り入れと3,000メートル滑走路化について伺いいたします。

既に述べたように、上越新幹線のローカル線化による政治的、経済的影響は新潟県経済ばかりでなく、環日本海の玄関口である新潟県の国際化にも悪影響を与えたいと思います。新潟空港の北東アジアへの国際線は、環日本海の中心機能を新潟県が果たしていることを示しております。もし上越新幹線の新潟空港乗り入れが実現すれば、世界に2つ目の、第2番目の新幹線が空港に乗り入れた都市として世界の注目を浴び、脚光を浴び、新潟県の拠点性と国際性を高めることに間違いありません。

知事は、環日本海経済圏の中心として新潟県の役割を一貫して追求してきたのであり、その実力を名実ともに示すのが上越新幹線の新潟空港乗り入れであると思います。そこに3,000メートル滑走路が実現すれば、ヨーロッパ線や北アメリカ線なども開港でき、首都圏西北部の航空需要を賄う国際空港としての機能を果たすことができます。そのことは、新潟県の発展を将来的に約束する事業ではないでしょうか。北陸新幹線の開通による首都圏からの時間距離が2時間以内となり、機能強化される富山空港、小松空港の存在は新潟空港を脅かす存在となります。上越新幹線新潟空港乗り入れと3,000メートル滑走路化は、新潟空港の環日本海の国際的な機能の相対的低下と上越新幹線のローカル線化による環日本海のゲートウエーとしての新潟県の機能低下を阻止し、新潟県経済の縮小を食いとめるために必要な施策、事業であると思います。知事の御決断とお考えをお伺いいたします。

最後に、外部不経済の削減策と白新線の複線化を中心とする輸送力の増強について伺いいたします。

我が県は、公共交通機関が貧弱で、車とバス、鉄道が無秩序な競争を繰り返し、その結果、新潟市のバス路線の乗客が10年間で45%も減り、46系統、20%の路線が赤字であり、廃止が昨年提案されている状態です。その一方で、日本一の交通量となっている新潟バイパスを初め、各地で交通渋滞を引き起こし、交通機関の外部不経済が日本一となり、県民の命が脅かされ、放置できない状態となっています。この原因の外部不経済の削減をするためには、新潟市へ流入する車を削減しなければなりません。国土交通省北陸地方整備局の阿賀野川ゆとり作戦を分析した技師のお話では、通勤時間帯の5~10%の車を削減すればスムーズな交通になり、渋滞による外部不経済の発生も削減できると言っております。その車の量は、約500~1,000台と言っており、バスや電車の乗客にするとバス20台分が電車2本分であり、実現不

可能な話ではありません。

新潟市圏の交通渋滞による外部不経済だけで 790 億円損害を与えているのですから、TDMやITSを活用するのは当然ですけれども、車からバスや電車に乗りかえる、外部不経済を意識した賢い県民を育てることによって実現できます。そのためには、交通機関の外部不経済について広く県民に訴え、県民の命を初め、生活にいかにか巨大な経済的な損失を与えているかを考え、交通機関の選択を真剣に考える県民を育てるために、車の外部不経済の数値を運転席に表示をし、運転者に外部不経済を意識づけをさせ、自転車やバス、電車への利用を促進させることや、車の外部不経済のパンフレットを作成し、学校教育や運転者教育に、あるいは社員教育に使用を義務づけたり、軽い税負担や車の乗り入れ制限をすることも有効な方法と考えますが、知事のお考えをお聞かせ願います。

また、実際に電車の最も得意とする新潟市を中心とする 30 キロ圏では乗客が減っておらず、電車の増発で時刻表も要らない、待つ時間も要らない利便性の高い電車をつくれれば、乗客は間違いなくふえると思います。JR東日本も自動改札機や無接点カードの導入などで通勤通学へのサービス向上に大きな投資を行う予定と聞いております。越後線では、内野西が丘駅が新設をされ、まちづくりに鉄道が大きく寄与しております。私の住んでいる新発田市でも、西新発田駅周辺が南バイパスの完成とジャスコの進出により、まちづくりが順調に進んでおり、将来はまちづくりマスタープランに基づいて通勤客のためのパーク・アンド・ライドの駐車場の設置とか、白新線の複線化が実現すれば新潟市圏の交通渋滞と車の外部不経済を確実に削減することが可能だと思います。太田川鉄橋のかけかえ時期も迫っております。白新線の複線化を決断すべきときだと思いますが、知事のお考えをお聞かせ願います。

以上で質問は終わりますが、最後に、知事には 12 年間御苦労さまでした。私も知事とは 5 年間しかおつき合ひできませんでしたが、財政や経済問題でいろいろ質問をし、教えていただきました。答弁書が全く要らない状態で返ってきたこともありまして、それほど真剣に御答弁をいただきことを深く感謝しています。知事とお会いできたことが非常に私の勉強や私自身の活動にも大きな励みになり、勇気づけられました。心から感謝申し上げます。

これからも県の発展にその実力を発揮されて、御活躍されることを期待しております。元気で頑張っていたいただきたいと思います。ありがとうございました。

## 【平山征夫知事】

それでは、佐藤議員の一般質問にお答えしたいと思います。

最後の経済財政論議かなと思ったのですけれども、新潟駅の連続立体交差事業の質問でございました。事業主体に関する私から市長への提案であります。実はもう少し早い夏前からこのことについては内々新潟市に考えてほしいということは伝えておったのですけれども、連続立体交差事業は都道府県または政令市が事業主体となって実施するということでもありますので、これからいけばどちらがなってもいいわけでありまして。新潟市が政令市になるという前は、当然事業主体は新潟県であります。そしてまた、政令市に移行するということにつきまして、平成 15 年 12 月の合意に当たって、その政令市移行後も新潟県が事業主体になるということについて、そのときには合意はしていないのでありまして、そのことは決まらないまま最初のスタートの事業主体が決まっているという形で終わっています。

そして、都市計画決定の手続を開始するに当たりまして、新潟市が政令市移行後の事業主体あるいは事業のあり方についてそのまま不透明な状態であるわけにいかないということ、そして県民に対しても十分な説明責任を果たせないということになりますので、やはり春ごろからこの点をはっきりしないはずというので、内々政令市移行後の事業主体を明らかにしようということでは提案をし、検討してもらってきたものであります。

事業主体の私の考えですけれども、政令指定都市になるということは、ある意味では新たな権限と同時に一定の財源、1 年間約 69 億円ということでもありますので、この連続立体交差事業が 10 年間と置けば 690 億円、約 700 億円ということをお願いしたわけですね。道路を中心とする税源の移管でありますので、もしこれが政令都市にならないで税源移譲しなければ県が事業主体でありますけれども、その中から県が負担して払うわけですから、その税源が市の方に移管したら、移管した税金の中から市に持ってもらう、政令市が事業主体になるというのが本来の考え方だろうというふうに申し上げておるわけでありまして、そのときに多分問題になるのは、ゼロ対 1 という県と市のこれまでの負担からいくと、政令市への税源の移譲ということをどういうふうに考えるかによって負担感が全く受けとめ方として違ってしまふということ、それから連続立体という政令市の玄関でありますけれども、合併する他の市町村から

見ると、自分の地域に直接投資が来ないで旧新潟市のだ真ん中のところに多額の投資が集中するという  
こと、そのことについてどう受けとめられるかなということをお考えますと、やはりこのことについては、  
理屈からいけば、この税で負担する県の事業主体分が動くわけですから、その分で負担してくださいよ  
ということなのだけれども、果たしてそのまま、はい、わかりましたとはなかなかいかないだろうという  
ことで、そのことも含めて他の政令指定都市移行後の道路等のほかの事業も含めて、どのくらいなら負  
担できるのか、全く県が知らない顔をするつもりはありませんよというのは、そういう意味でありまし  
て、その辺お互いが折り合える線を協議しようではないかということです。

そして、ほかの政令市、すべてが事業主体でやってまいりました。それから、途中でかわったというの  
は、唯一仙台市の例だけあります。これについては、宮城県が事業主体であったのが、仙台市へ政令市  
指定とともに移って、これは県は全く負担せずにゼロ対1で置きかわっています。こういう例を見ると、  
やはり県と対等の自治体になるわけですので、政令市が事業主体にならないということの方がむしろ私  
はまずいのではないかと、なった方がいいのではないかとということで、どうだろうかというふうに申し  
上げているわけで、押しついたり、ほうり投げたりしているつもりでは全くございません。むしろ新潟駅  
の連続立体交差事業については、私は政令市へ移行するということからいけば、その玄関をつくるとい  
う最も重要な仕事が政令市移行直後にあるということは、政令市をつくるという意味で、これまで準備  
してきたことがタイミングがよかったというふうに考えるべきだと思いますし、ぜひやるべきだとい  
うふうに思っています。

財政負担の問題から申し上げているのではないというのは、ある意味では私が今申し上げたような発  
想からお話をさせていただいているということでもあります。

また、県が事業主体になるべきということでもございましたけれども、今申し上げたことで大体御理解  
いただいたかなというふうに思いますが、新潟市が政令市に移行することが確実視されてきたと。  
そこにおいて、政令市の顔となる新潟駅の連続立体交差事業であります。このことは、政令市が事業主体  
になる方がふさわしい。しかしながら、そうはいつても新潟市以外の住民の方々も広く利用されるわけ  
ですから、ある意味では県として応分の負担も検討しますよということもあわせて申し上げているわけ  
であります。

それにふさわしい玄関をつくり、そして同時に連続立体化によって南北の交通の円滑化を含めていく  
わけですから、基本的に双方、市も県も大変苦しい財政事情下ではありますけれども、この事業自体は必  
要であるというふうに考えて、歯を食いしばっても何とか進めるべきということで、むしろ市の方に頑  
張れと、県も頑張るからということをお申し上げているわけでもあります。御指摘の将来の予想される交通  
プロジェクトと3,000メートルの滑走路、あるいは新幹線の乗り入れ等々含めて、こうした将来の交通プ  
ロジェクト、残念ながら私の代では無理でありましたけれども、この将来やるべきと思われる事業との  
調整は、当然県が中心になって行うべきものであることは間違いありません。

また、県が事業主体となって都市計画を決定し、県の責務を果たすべきということでもありますけれど  
も、この点は都市計画を既に決定して、事業主体が決まらないで事業に入っていないところとかいろいろ  
ありますけれども、政令市移行後の事業主体の方向性を定めずに都市計画の決定の手続に入ること自体  
、余り意味があるわけでもありませんし、やはり一番大事な事業主体を決めて、そして事業化に入ると、  
そして都市計画を県と一緒にやるということがひとつの筋かなということで申し上げているわけであり  
ます。県の責務を果たすことをその意味で考えているわけでもございます。

次に、交通問題でありますけれども、御指摘の上越新幹線の北陸新幹線開通後の影響の問題、これはあ  
る意味でいくと長岡乗りかえが湯沢乗りかえになり、その都度同じ問題が、ミニ版でありましたけれど  
も起こっていて、何とか上越新幹線の利用促進ということはJRの方からも種々観光の協力等いただき  
ながら、相互に協力し合ってやってきたわけではありますが、今度予想されます北陸新幹線の影響は、そ  
うしたこれまでのものとは全く影響度の違う、相当大きな影響をやはり御指摘のように予想しておかな  
ければいけないわけでもあります。

上越新幹線の利用促進について、平成14年の上越新幹線開業20周年を契機に新潟県鉄道整備促進協  
議会に上越新幹線利用促進検討部会を設置いたしまして、市長会、町村会、商工団体、新幹線駅所在市町  
村等とともに駅のバリアフリー化、あるいは新幹線を利用したパーク・アンド・ライド等々に取り組み  
んでおりまして、今後とも北陸新幹線の開業の影響を見据え、分析しながらJR等と連携を密にして、上  
越新幹線の利用促進を図ってまいりたいというふうに考えております。そしてまた、この場合上越新幹  
線の利用促進に重要なのは、拠点化による経済の活性化、それからコンベンション等の開催と並んで新  
潟空港の国際線の利用拡大、佐渡を初めとした観光振興等でありまして、終点の新潟まで乗ってもら  
うお客を一定の人数で確保するというでないと上越新幹線の意義が発揮できませんので、どうしても最  
終駅新潟まで、場合によってはそれが新潟空港駅になればさらによしということでもございまして、そ

した意味で総合的な対策に取り組んでいるところであります。

また、羽越本線の高速化、実はこの点についても途中で組織体制がなかなか思ったように進まなかった。JR東日本の問題もありますし、中心になって活動していた国会議員の先生が少しこけてしまったというようなこともあって、なかなかうまくいかなかったのですけれども、その整備のあり方とか技術的な課題への対応等については、ずっと山形県、JRとは詰めて、事務的には検討を重ねているわけであります。

御指摘の山形県の高橋知事さんとも、新潟県から上がっていくので、横から行かないでよということは何度もお願いしていますし、もしそういうジャッジをしたり検討するようなときには黙ってはいけませんよと、事前にそのことについても新潟県と打ち合わせしましょうということは前々から申し上げてきているわけであります。山形県と現在そのことでの共同調査・検討を行っているわけでありまして、さらにJR東日本、山形県との三者の検討会において、羽越本線の高速化についての各種課題等をその意味では共有してきたというふうに思います。

報道にありました山形県知事さんの発言の真意については、直接まだ確認しておりませんが、日本海の国土軸の形成と、それから日本海沿岸地域の発展に大きく寄与する羽越本線の高速化、新幹線直通化でありまして、これはやはり日本海国土軸の形成ということからいきますと、新庄から陸羽西線でつながったらいいという話ではやっぱりないというふうに考えていただきたいわけでありまして、これは、将来秋田に向かってやはり伸びていく、日本海国土軸を形成する重要な国家的意義のある高速化であります。そういう意味で重要でありますので、JR東日本、山形県との三者検討会の場を通じて、山形県の意向、JRの対応方針等についても確認し、羽越本線の高速化、新幹線の直通化の実現に向けて努力を続けていく必要があるというふうに考えておるところであります。

また、これは糸魚川から長岡のところの間の鉄道についてもどうするかという問題にも影響するわけでありますので、単に羽越だけではない、新潟県内の2つの地域の高速化の問題に影響するというふうに考えて対応すべき問題と思います。

それから、上越新幹線の新潟空港乗り入れと3,000メートル滑走路の実現であります。

新潟空港が広域的な航空需要を担う地域拠点空港としての役割をこれまで以上に果たす、そして成田の代替空港機能も含めて広域的な国際交流圏の中核としての役割を担っていく必要がある、このことについては全くの同感でありますし、そのことで我々も新潟空港の活性化について、国及び関係国にもPRし、訴えてまいったわけであります。

新幹線の乗り入れと滑走路の3,000メートル化、いずれも新潟空港の拠点性の強化をする上で必要な政策でありますけれども、現在の新潟空港の利用状況、これからいたしますと、120~130万人ということですとなかなか事業実現に至る最大の問題であります需要の確保と事業採算性、これを満たさないわけでありまして、やはり倍の250~300万人という利用客の数字が必要になってくるだろうというふうに言われております。そして、小松空港、富山空港との競合の問題も御指摘ありました。しかしながら、小松空港は自衛隊との共同利用といいましょうか、そしてまた富山空港は河川敷の空港という問題を抱えています。新潟空港は、その意味ではそれだけの制約はありませんけれども、一方で滑走路の延長におけるやはり工事費の問題等がありますし、住民対策の問題もあります。沖合展開が本当にできるのかどうかも含めて、それぞれが課題を抱えた中で北東アジア経済圏の中で拠点化争い、これに負けられないようにすることが重要なポイントであります。

県としては、当面は利用圏域の拡大と同時に、やはり最大の需要の発掘が期待できます中国の航空路線の拡充によって需要の増大に全力を挙げて取り組んでいくというのが一番重要だと思っています。北京乗り入れができなければ天津というようなことを言っているのもその意味であります。その際に、新幹線で首都圏とより近く結ばれているということについては、十分PRしていく必要があるというふうに思います。

新幹線の空港乗り入れについては、おおむね400億円方の投資が必要ということでありますので、さらにこの投資額を引き下げる工夫もあわせて行いながら、私の代ではここまでしかできませんでしたが、次の代でさらなる検討をしていただきたいと思いますというふうに思います。

次に、交通の外部不経済であります。

交通政策を推進する上で、環境への影響と、そして交通事故、あるいは渋滞等との交通分野における負の側面、これは近年重要な問題になっています。どう対応していくか、こうした外部不経済への対応という政策もきちんととっていくということが極めて重要だと思います。その中で、自動車と鉄道、あるいは輸送という意味でいけば船も含めて、最も効率的なそれぞれの特性を生かした交通体系を構築していくということが重要な考え方であります。

具体的には公共交通利用への転換促進、さらには情報通信技術を用いて道路交通問題の解決を目指す

ITS等々に取り組んでいるところでありますし、またパーク・アンド・バスライドの実験とか、高速道路の料金の割引に伴う新バイパスから高速道路へのシフトの誘導等々も行ってきているところがございます。いずれもまだ実験の段階でありますけれども、御指摘の問題への将来的な対応の実験を行っているわけでありまして。

なお、外部不経済に対する県民への啓発手段としては、環境基準の達成度を示すグリーン税制の表示制度がございます。そしてまた、既存の安全教育のカリキュラムの中でも事故防止や環境配慮等の内容も行われておりますことから、私も先般免許証の書きかえに行っていましたけれども、講習の中でも行われておりました。御提案のような措置については、特段今必要はないのではないかなというふうに考えております。

11月以降、私も一県民になりますけれども、長らく車の運転をしておりません。果たしてどうしようかなと。佐藤議員の御議論を聞いていて、できるだけ車に乗らないで、バス、鉄道によって県内を移動しようかなとつくづく思った次第でありました。佐藤議員の交通手段は何か知りませんが、できるだけ外部不経済にならないように努力し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】

大変御丁寧な御答弁ありがとうございました。

まず1つは、新潟駅の連続立体交差事業ですけれども、お話を聞いて、これから都市計画決定をし、事業着手するに従って、いろいろ知事は言っておられるので、はっきりしておきたいと思うのですが、そうしますと現時点では、事業主体は県で、そして平成16年の都市計画決定を行い、平成17年事業着手の計画はおくらせないということですね。そして、もし平成19年に政令都市化した場合は、その段階で事業主体の変更を、あるいはそれまでにはどっちかに決めると、こう理解していいのでしょうか。

いろんな言い方をしているものですから、なぜそういうことを言うかということ、既に知事も御存じのとおり、本来は連続立体交差事業は新幹線開業時にしなければならない事業だったのです。既に20年おくらせているわけです。さらに、これから15年かかるわけです。もし1年都市計画決定がおくれる、また事業着手が2年おくれる、あるいはいろんな財政事情でどうだこうだなんていっていきくと、下手すればまた20年かかるなんていうことになる、新潟市民や県民は40年も不自由を強いられることになるわけです。そういう状況は、もう認められないと思うのです。したがって、平成15年12月25日の三者確認をきっちりと実行するという前提で進んでいただきたいと思うのです。そういうことであれば私は納得できます。

ただ、この前の市川議員に対する答弁などを見ると、何か平成17年度に都市計画決定がずれ込むみたいなことを言うものですから、私はそれではおくらせてしまうということだと思ってしまうのです。それから、税負担の問題も、道路財源を納入している県民からすれば、どっちが事業主体になろうと納めることは同じわけです。外部不経済を受けるのは県民ですから、例えば見てもわかるとおり、10万人当たり3人も多く新潟県民は死んでいるわけですから、私の新潟市、合併して10万人になりますけれども、そうすると新潟市民、1年間で3人も余計に死ぬこととなります。そういうことを放置したままではいけないと思うのです。したがって、今は事業着手、この都市計画決定、事業着手をいかに早めるかと、ここが私は重要なポイントだと思いますので、その点をお伺いしたいわけです。

それから、もう一つは外部不経済の問題ですが、やっぱり身近な交通事故と言えば非常に身近に受け取れるのですけれども、交通渋滞だとか燃費の問題だとかという、あるいは地球温暖化の問題だといふとなかなか受けとめられません。やっぱりそこは、はっきりと教育で教えていくしかないのではないかと。そこは、教育的措置の一つとしては、やっぱり学校教育やいろんな生涯教育の場、あるいは運転者教育の中で外部不経済をしっかりと教えると同時に、運転席にエクスターナルコストマークをつくって張り出して、ハンドルを握るときに考えてもらう。自転車から歩いた方がかえっていいのかなとか、時間があるから、歩いた方が健康のためにもいいかと、こういう賢い県民をつくっていくことが非常に重要だと思うのです。そういう意味で、体系化したものが一番いいのではないかと。最終的には、税負担ということも、あるいは乗り入れ規制ということも、そのインセンティブを与えるという意味では非常にいいことではないでしょうか。その点をぜひ真剣に考えていただきたいと思うのです。

もう一つは、北陸新幹線開業になりますと、先ほど言ったいろんなことを考えていただいて本当にありがたいのですが、多分高崎から長野方面へ行く乗客は3万人を超えると思うのです。そうすると、もっ

と極端にローカル線化が進むのではないかと。そうしますと、私はやはり新潟空港の役割が非常に低下する。今 125 万人ですか。富山空港が 136 万人、小松空港が 264 万人乗降客があります。こういう数字と、小松空港は 2,700 メートルの滑走路を持っているわけですから、こういう環日本海圏の中の国際性、拠点性を担う、いわゆる日本海側のゲートウエーを担う空港として、私は新潟空港の役割が総体的に落ちるといことは、非常に新潟県経済にとっては大きなマイナスになるのではないかと。したがって、やはり今から危機感を持って、10 年後の開業時にはもう負けないで、その時点ではもう上越新幹線の新潟空港乗り入れが着工していると。そういう意味では、今の知事の役割は非常に大きいと思うのです。知事は、鉄道に非常に理解のある方ですから、ここで思い切ってそういう点で決断をされる時期だと思しますので、もう一度御答弁をお願いします。

以上です。

## 【平山征夫知事】

再質問にお答えする前に、まことに申しわけありません。最後の御質問に対するお答えを漏らしました。白新線の複線化についてであります。

白新線は、新潟と新潟田園域との間の主要な通勤・通学の手段であります。それと同時に、日本海沿岸ルートの重要な役割を担っておりますことから、これまでも新潟県鉄道整備促進協議会あるいは羽越本線全線複線化早期完成四県期成同盟会を通じて、JR 東日本に対しましてその実現を要望してきているところであります。

同社では、複線化の実現に向けてはさらなる利用客増が必要としておりまして、この点をクリアするためには沿線市町村との連携のもと、利用促進に向けた具体的取り組みを行っていく必要があるというふうに思います。

再質問についてお答えいたします。

事業主体は、政令指定都市になる前は県です。政令指定都市になりましたら、政令指定都市、新潟市にお願いしたい、これが私の基本的な考えであります。したがって、それを決めてから事業に入りたい。となりますと、負担の問題を含めて平成 17 年度事業化に間に合うかどうか、そこがポイントになります。できるだけ早く、もし 1 年おくれてしまいますと、県が事業主体で 1 年、残り新潟市ということになります。2 年おけると県が事業主体となることは、自動的になし。政令都市へいつてしまっていますから、ほかの市と同じように全部政令都市がやっていますから。もう 2 年協議でまとまらなければ、自動的に新潟市へいかざるを得ないので、事例からいけば、前例からいけばです。ですから、その意味からいけば、2 年新潟県、残り新潟市というのが一番早いスタイルになりますから、新潟市さんにもできるだけ早く決めていった方がいいのではないかとということをおし上げております。

それから、税は同じと言っても、入るところが負担をしなければいけないので、払う方は同じでも、県に入って県が事業主体でやるのはいいのですけれども、その分が税源移譲されて新潟市へ行っているのに県が事業主体というのは、それはやはりまずいので、税に合わせて事業主体になっていただけませんかということをおし上げております。

それから、外部不経済に対する教育等の問題は、御指摘のとおりできるだけ明確にわかりやすくやるということが基本ですけれども、車のところへ云々ということになると、一般の皆さんの受けとめ方等々もありますので、やはりほかの大都市で、例えばきょうは偶数ナンバー、あしたは奇数ナンバーとかいって車の乗り入れを相当規制、厳しくやらなければいけなくなっている大都市もあります。お互いがそれぞれ友達同士、偶数と奇数の車を買って相乗りしていたりしているわけです。日本においてもそういうことまでしなければいけない状態にならないように、早目早目にこういう問題に手を打っていく。そのことにおいてどういう対応が必要かという中で、十分議論して県民の理解も得られるものを次々考えて打っていくということが一つあります。現時点において、御指摘のようなことにおいてどこまで必要かについては、十分これから議論されるべきだと思います。

それから、高崎から長野へのシフトの問題については、御指摘のとおり相当多いだろうと思います。

小松と富山の空港利用客の数字と新潟の比較がありましたが、いずれも新幹線がないわけですから、新潟も一たん東京便がなくなって、利用客数ががたんと落ちて、そこからここまで上がってきたわけですから、同じことが富山、小松においても起こるわけがあります。そのことを含めて、客観的な競争状況を見ながら負けないようにすると。

先ほど来重大な決断をというのですが、何せ 1 カ月ちょっとしかないのです。そのことを迫られても



実に困るわけでありまして、佐藤議員、今後ともこの議場において次の知事さんと大いに議論していただきたいと思ひますし、私もこの問題については重要だと思ひていますので、一県民としてもこの問題を引き続きフォローさせていただきたいと思ひます。

財政力の問題がありますから、すぐに前向きな結論を出すのは相当難しいと思ひます。それから、そのベースにありますのが需要の問題です。利用客があればできるのです。ないからできなかったのです。そのことを踏まえて、やはり効果的かつ地道な利用客増、需要増を図って、この問題が前向きな方向に動き出すことを私としても強く願っております。

以上です。

## 【佐藤浩雄議員】

連続立体交差事業ですが、知事の御答弁でかなり明らかになりましたが、問題はこの事業は上越新幹線の空港乗り入れ、あるいは羽越直通化などなど、今抱えているすべての問題の起点になる事業ですよ。したがって、県政諸課題のまさに調整を前提とする重要な出発点の事業になるわけです。ここがおくれば全体がおくってしまうし、またそこが前提として進んでもらわなければならないと思うのです。

今の知事のお話では、都市計画決定、そして事業着手が2年おくれれば自動的に政令都市に移ると、自動的という言い方をしておりますが、私はそうしていただきたくない。少なくとも計画どおり平成16年都市計画決定、平成17年着手ということで進んでいって、その段階で十分詰められて、政令都市だから必ずやらなければならないということでもない、県がやってもいいわけです。ただ、言われるとおり財源の問題、移譲しているのだから、考えてくれよというのもわかります。しかし、一方では政策的に羽越新幹線や新潟空港乗り入れや日本海国土軸の重要な中心軸を担う新潟駅ですから、そういう政策的な調整からすれば、私は新潟県が持っていた方がかえって力は強いと思うのです。皆さん方で調整しやすい。そういう意味での選択の余地はあると思ひますので、その点を十分に検討されて、絶対にこれだけはもう一度御答弁願ひたいのですが、事業着手をおくらせないということで、ぜひ御答弁いただきたいので、よろしくお願ひします。

## 【平山征夫知事】

再々質問にお答ひしたいと思ひます。

新潟駅の連続立体交差事業の問題は、先ほど来申し上げているように、税源の移譲がありますから、やはり原則は政令都市になったら政令都市が事業主体になるというのが私は筋だと思ひます。できるだけ早く、確かに開業時に十分な立体化をしていなかったことは、相当後で禍根を残したわけです。ですから今回、国の方との関係においても平成17年、それがどうしてもまとまらなくて延ばしたとしても、やっぱり1年が限度なのです。2年も3年もおくれれば、あとほかに待っているやつがいるのですから、もういつになるかわからないよということになりますから、私はその場合でもやはりせいぜい1年おくれるかどうかというのはぎりぎりだと思ひます。ですから、新潟市さんにもそのことを言って、できるだけ早くまとめたい。それで、どうするねと、こう言っているわけですから。

おおむね現在の話し合いの中で、方向性についてはもうちょっと消極的で慎重だった新潟市さんは、ようやく、よくよく聞いてみたら税金の移譲の話もあるし、知事さんの言うことも何となくわかってきたと、だから同じ土俵でできるだけいい方向で解決したいという気持ちのところまでは一緒になってきましたので、あとどこまで、どういう条件で市議会、それから周りの合併する他の市町村との関係において、また条件をまとめられるかということにだんだん今なってきたから、そのことを踏まえて、むしろ見守っていただいた方がいいのではないのでしょうか。余り県でないにだめだとか、佐藤さんに言われると、話し合いの方もうまくいかない危険性もありますので。ここのところ、私のいる間にまとまるかどうかぎりぎりですけれども、私としては誠意を持ってまとめられればまとめたい。それで、土俵にだんだん今上がって、話し合いが進むかもしれないということまで来たということをお願ひして、答弁とさせていただきますと思ひます。