

## 【佐藤浩雄議員】

質問に入る前に、新潟県中越地震で亡くなられた皆様に心より哀悼の意を表するとともに、被災者の皆様に心よりお見舞い申し上げます。

それでは、交通機関の外部不経済の削減と新潟駅連続立体交差事業の早期実現と交通諸課題についてお伺いいたします。

新潟県中越大地震で上越新幹線とき号が史上初めて脱線しましたが、幸い一人の死傷者も発生せず、新幹線のすぐれた安全性が証明されました。トンネルや高架橋も破壊されたことから首都圏と新潟県を結ぶ大動脈が不通になっており、観光などを中心に予想を上回る経済的損失が出ております。また、上越線、信越線の客貨の日本海縦貫大動脈がストップしていること、飯山線、只見線などの不通により、昨日の木村議員の報告にもありましたように、通勤・通学も大きな影響を受けております。新潟県観光を初め、県経済に大きな影響が発生している現実を踏まえると、新幹線を中心とする鉄道網が新潟県経済にいかにか大きな影響を与えていたかをまざまざと見せつけたのが、今回の中越大地震だったのではないのでしょうか。篠田新潟市長も、新幹線のありがたみをこれほど痛感したことがないと発言しているように、私自身も新幹線や在来線がこれほど大きな影響を新潟県経済に与えていたことを知らされて驚いています。

現在、首都圏への交通は、航空機で約 3,500 人、新幹線で 5,000 人、バスで 1,000 人であり、合計しても約 1 万人でありますから、地震前の新幹線の乗客だけで約 2 万人からすれば、まだまだ回復しておらず、新潟県経済社会に大きな影響を残しています。

上越新幹線は、昼夜の突貫工事で 12 月 28 日開通にこぎつけ、上越線と飯山線も年末開通のめどがつき、ほっとしているところですが、それだけに上越新幹線を初めとする鉄道の機能を十分発揮させることが、今後の新潟県の発展に欠かせない要件であることを教えていると思うのです。そうした意味で、中越大地震による鉄道網の寸断は、まさにガバナンスレベルの意思決定の問題として、鉄道の諸課題が存在していることを教えていると思います。

泉田知事におかれましては、知事就任と同時に地震の発生で奮闘されていることに心より敬意を表しますが、上越新幹線が長期間ストップするという二度と再び得ることのできない貴重な教訓を今後に生かすために、新幹線を中心とする鉄道や交通問題の諸課題を泉田新知事にお伺いするものです。

一つは、新潟駅連続立体交差事業です。

私は、昨年 9 月とことしの 9 月定例会でも、交通機関の外部不経済の解消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対 GDP 比で 10%、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%、渋滞が 10.3%、騒音が 6.9%、景観が 3%、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%増加すると警告をされていました。

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 円にもなり、東京都民の 9 万 7,000 円の 1.3 倍となって、非常に大きく上回っています。

この原因は、国土交通省北陸地方整備局の資料によれば、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、CO<sub>2</sub>などが環境への負荷を与えております。

直接的・間接的・経済的費用ばかりでなく、県民の命にかかわる交通事故件数や死亡事故で調査しても、新潟県の交通事故死亡者数が 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おり、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。

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はありません。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しなければならず、その財源は税であります。

しかるに、新潟県議会の調査結果では、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おりません。これに対し、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、例えば新潟市の場合は 9 億円の固定資産税を払っていますが、その固定資産税を加えますと、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十分にあります。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、非排除性、非競合性と言われる公共経済に最もよく合っている公共財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、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。その最重要事業の一つが新潟駅の連続立体交差事業ではないでしょうか。

新潟駅連続立体交差事業は、新潟県が事業主体となり、平成 16 年度中に都市計画決定し、17 年度に事業着手をすることを平成 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 東日本が合意しているものであります。平成 16 年度中の都市計画決定を目指して、県、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だいております。

ところが、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、平山前知事が篠田新潟市長に口頭で、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ました。

そこで、私は 9 月定例会で、以下の 4 点を平山前知事に質問しました。

知事は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 3 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ときに、なぜこのような問題を新潟市に提案するのか。この時点で事業主体を変更することを言うのは、結局財政負担が原因と考えられるが、真意は何か。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、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、この完成には 15 年もの膨大な時間が必要で、おくらすことはできない。今すぐ都市計画決定の作業に着手すれば、平成 17 年の工事着工には間に合う。県は責任を果たし、都市計画決定を進め、事業着手をおくらすべきではない。県の事務を新潟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 月までに連続立体交差事業を含めた事務移譲に係る事項は整理される。現段階では、さきの 3 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、新潟県の責務を果たすべきと考えるがどうかとの私の質問に対して、平山前知事は、政令指定都市になれば、県から新潟市に年 69 億円の道路財源が移管され、10 年間で約 700 億円の財源が入ることから、政令指定都市になった新潟市が事業主体になることが本来の考えである。ただ、税源移譲の受けとめ方や、合併市の中心的投資であること、県民が広く使用する新潟駅であることなどから、県が全く知らないという顔をするつもりはない。基本的に市も県も大変苦しい財政事情ではあるが、この事業自体は必要であると考え、歯を食いしばってでも何とか進めるべきである。むしろ新潟市に頑張れ、新潟県も頑張ると申し述べています。また、指摘された羽越新幹線や新潟空港乗り入れ、白新線の複線化、空港の 3,000 メートル滑走路化の交通プロジェクト、残念ながら私の代では無理でございましたけれども、将来やるべき事業との調整は県が中心となって行うべきものであることは間違いありません、と答弁しています。

また、連続立体交差事業は、本来、上越新幹線開業時にしなければならない事業であり、既に 20 年おくられている。さらにこれから 15 年かかる。もし都市計画決定が 1 年おくれ、2 年おくれるとすれば、20 年もかかることになり、県民は不自由を 40 年も続けることになる。したがって、平成 15 年 12 月 25 日の 3 者合意をきっちり実行するという前提で進めてほしいとの私の再質問に、平山前知事は、確かに開業時に十分な連続立体交差事業をしなかったことは、後に禍根を残している。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新潟市にお願いしたい。2 年を新潟県、残りを新潟市というのが一番早いスタイルになりますから、新潟市にできるだけ早く決めてもらいたいと申し上げている。2 年も 3 年もおくらせれば、いつどうなるかわからないようになるから、私もせいぜい 1 年がぎりぎりであると思っている。新潟市とは、同じ土俵でいい方向で解決したいという気持ちは一緒になってきたので、それを踏まえて見守ってほしい、と再々質問にも答えています。

そこで泉田新知事にお伺いします。新潟駅連続立体交差事業は、車の交通機関の外部不経済の解消や、新幹線新潟空港乗り入れや羽越新幹線など関連事業のキーポイントであり、平山前知事も絶対おくらせられない事業であると答弁しています。平成 16 年 12 月の都市計画決定の合意、平成 17 年の事業着手が絶対必要です。都市計画決定に向けた新潟市との協議の進行状況と、都市計画決定、事業着手への新知事の取り組みと御決意をお聞かせ願います。

2 つ目は、外部不経済と北陸新幹線の開業後の上越新幹線のローカル線化と新潟県の交通対策につい

てお伺いします。

既に前段で触れましたように、中越大地震により上越新幹線が不通になっており、上越新幹線は首都圏と新潟県を結ぶ大動脈としての機能が果たせず、新潟県経済へ重大な影響を与えています。上越新幹線のストップは、約10年後に予測される北陸新幹線の開業による上越新幹線のローカル線化の実態を予言しているようなものです。それは、上越新幹線のローカル線化による新潟県観光や県経済に与える重大な影響を予測しているような事態であり、事実上の実証実験とも言えます。

そこで、こうした中越大地震の事態を受け、再度北陸新幹線の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泉田新知事にお伺いします。

北陸新幹線の建設は進み、10年後には開業します。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1日あたりの乗客6,500人は全くなくなります。そればかりでなく、北陸新幹線の開業は高崎駅から長野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6,500人の乗客が減少することとなります。とき号に換算しますと、少なくとも10本分の乗客に匹敵しますので、上越新幹線の本数と乗客が大幅に減り、2時間に1本の電車になったり、高崎駅発新潟行きとなったり、極端に言えば高崎駅で乗りかえすら発生するのではないかと考えられます。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時間以内となる上、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、新潟県経済が大きな影響を免れないことを意味していますので、新潟駅の新幹線乗降客は1万8,500人でありますから、仙台駅の5万3,300人と比べると約3分の1にすぎず、新潟市が政令都市になっても、新潟県経済の低下・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。

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する関係者に働きかけ、上越新幹線の利用促進を図ることが必要ですが、知事はどのように考えているのかと前知事にお伺いしましたら、平山前知事は、予測される北陸新幹線の開業に伴う影響は、全く影響度の違う相当大きな影響、指摘のような予測をしておかなければならない。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して、市・町村長会、商工団体、新幹線駅所在市町村などとともに駅のバリアフリー化、パーク・アンド・ライドなどに取り組んできた。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、コンベンションなどの開催、新潟空港の国際線の利用促進、佐渡を初めとした観光の振興などであり、終点の新潟駅まで乗ってもらうお客を確保しなければ新幹線の意義が発揮できないので、どうしても終着駅新潟まで、場合によってはそれが新潟空港駅になればさらによし、ということに取り組んでおります、と答弁しております。

地震で上越新幹線がストップしている現状で、県観光や経済に大きな影響を与える現実を踏まえて、泉田新知事のこれに対する取り組みと御決意をお伺いいたします。

次に、上越新幹線のローカル線化を食いとめ、新潟県経済の活性化を実現する一つ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東日本と3カ年計画で共同調査中であります。

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、知事改めて意欲」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大きな意欲を示したと報道されております。

山形県は、来年知事選挙と聞いております。山形新幹線庄内延伸の政治的背景は相当強いものと考えられます。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、もしそうなら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も重大なものとなります。

そうした山形県知事などの動きもあり、羽越新幹線実現への早期決定が必要と考えるが、JR東日本、山形県との3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かという質問を平山前知事にしました。知事は、羽越高速化については、整備のあり方とか技術的な課題を山形県、JR東日本とは詰めて、検討は重ねている。指摘の高橋知事がジャッジしたり検討するときは、事前に新潟県と打ち合わせをしましょうということも申し上げている。山形県とはそのことでの共同調査・検討を行っており、羽越高速化についての各種検討課題について共有化してきている。山形県知事の発言の真意につ

いて確認はしていないが、日本海国土軸の形成と日本海沿岸の発展には、新庄から陸羽西線でつながればいいという話ではなく、やはり秋田へ延びていく日本海国土軸の形成は重要である。ＪＲ東日本と山形県の３者検討会の場を通じて、羽越本線の高速化、新幹線の直通化に努力する必要がある、長岡から糸魚川までの鉄道にも大きく影響する話であり、２つの地域の高速化の問題であり、単に羽越だけの問題ではありませんと答えております。

そこで新知事にお伺いしますが、１月に予定されている山形県知事選挙を前に、調査された山形県知事の発言の真意と、ＪＲ東日本や山形県との協議の内容と今後の展望、まさにガバナンスレベルの意思決定としての羽越新幹線実現への取り組みと、泉田新知事の御決意をお伺いしたいと思っております。

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お伺いします。

北陸新幹線開通により、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になります。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線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止めるためにも必要な政策、事業であります。

このような私の質問に対して、平山前知事は、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、地域拠点空港の役割をこれまで以上に果たし、成田空港の代替機能も含めて、広域的な国際交流の中核としての役割を担っていく上で必要な事業である。事業の採算性からすると、250万人から300万人の利用客の数字が必要になってくる。御指摘の小松空港や富山空港との競合の問題も出てくる。それぞれが課題を抱える中での北東アジア経済圏での拠点化争いに負けないようにすることが重要なポイントである。当面、中国航空路の拡充に全力を挙げて取り組み、北京乗り入れができなければ天津乗り入れもあると言っている。新幹線で首都圏と結ばれているということを十分PRしていくことが大切と考えている、と答弁しております。

さらに、北陸新幹線開業後は、高崎から長野方面への乗客は3万人を超え、新幹線の本数もふえ、上越新幹線が２時間に１本とか、高崎発新潟行きも考えられるような、そういう状態に対して、時間距離や利便性は小松空港や富山空港が上昇し、新潟空港の地位が非常に低下するおそれがある。新潟空港が125万人、富山空港が136万人、小松空港が264万人であり、小松空港が2.7キロの滑走路を持っていることから、日本海のゲートウエーを担う空港としての役割が相対的に落ち、新潟県経済へ大きなマイナスになるおそれがある。したがって、北陸新幹線開通の10年後を待つのではなしに、今すぐ上越新幹線新潟空港乗り入れを実現すべきであり、着工が必要である、との私の再質問に対して、平山前知事は、高崎から長野へのシフトは指摘のとおり相当多いだろう。客観条件で富山空港、小松空港に負けないようにすることが大切である。重大な決意は1カ月でできないので、今後も次の知事と議場で大いに議論をしてもらいたい、と答弁しております。

泉田新知事は、この答弁を受けて、上越新幹線の空港乗り入れと3,000メートル滑走路化をどのように進めるお考えか、御決意をあわせてお伺いします。

また、私は、外部不経済の削減のために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し、運転者に外部不経済を意識づけさせたり、自転車やバス、電車の公共交通機関の利用促進や、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や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規制なども提案をいたしました。

平山前知事は、交通政策を推進する上で、環境への影響、交通事故あるいは渋滞など、交通分野における負の側面は近年重要になってきている。自動車と鉄道、船舶など、それぞれの特性を生かした効率的な交通体系を構築することが重要な考え方である。外部不経済に対する県民の啓発手段としては、環境基準を達成するグリーン税制の表示制度がある。既存の安全教育の中に事故防止や環境配慮なども行われており、特段の教育は必要ない。佐藤議員の交通手段は何か知りませんが、佐藤議員の議論を聞いて、できるだけ車に乗らずにバスや鉄道で移動しようかなと思っています、と皮肉られました。余計なことかもしれませんが、私は外部不経済の削減に心がけていますので、新発田市内は原則としては全部歩くことにしています。

泉田新知事は、こうした答弁を聞いて、外部不経済に対する取り組みについてどのようなお考えか、お伺いをいたします。

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っております。ＪＲ東日本も自動改札やカードの導入で、通勤・通学輸送へのサービス向上に大きな投資をこの秋行ったようです。

私の住んでいる西新発田駅周辺も、南バイパスの完成とジャスコの進出など、まちづくりが非常に大きく進んでいます。将来は、通勤客のためにパーク・アンド・ライドの駐車場と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と思います。

太田川鉄橋のかけかえも迫っており、白新線の複線化を決断すべきではないのかとの私の質問に、平山前知事は、白新線は新潟市と新発田市圏の重要な通勤・通学手段であり、日本海沿岸ルート of 重要な役割を担っている。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を通じてＪＲ東日本に対して複線化の要望をしている。複線化の実現に向けて、さらなる利用客が必要となっており、沿線市町村との連携のもと、利用促進に向けた具体的な取り組みを行っていく必要があると考えています、と答弁しております。

白新線の複線化による新潟市圏の外部不経済の削減のためには、ぜひ具体的に打破をする必要があります。泉田新知事のお考えと御決意をお伺いし、最後の質問を終わりたいと思います。御清聴ありがとうございました。(拍手)

## 【泉田裕彦知事】

佐藤議員の一般質問に順次お答えをいたします。

まず初めに、新潟駅連続立体交差事業の協議状況と事業着手への決意についてのお尋ねでございます。

新潟駅連続立体交差事業については、事業着手に向けた都市計画決定の手续に早急に入るべく、政令市移行後の本事業のあり方について、現在、新潟市と鋭意協議中であります。

また、この事業は、県都にふさわしい都市づくりを行う上で重要かつ優先度の高い事業と認識しており、なるべく早く市と協議を終了させて事業を推進してまいりたいと考えております。

次に、交通問題についてお答えいたします。

まず、上越新幹線についてであります。

このたびの震災によって、改めて上越新幹線が本県と首都圏を結ぶ大動脈として、県内産業や観光振興、さらには県民生活に重要な役割を果たしていることが再認識されたところであります。

北陸新幹線の開業は、高崎以北の上越新幹線利用者の減少を招き、運行本数等への影響が懸念されるところでありますが、経済活動の活性化や新潟空港の国際線利用の拡大、佐渡を初めとした観光振興など、新潟経由の人の流れをふやす取り組みが重要と考えております。これらについて総合的に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、羽越新幹線実現の取り組み等についてであります。

羽越本線の高速化、新幹線直通化は、日本海側の国土軸の形成と日本海沿岸地域の発展に大きく寄与するものであり、日本海側の拠点を目指す本県にとっては極めて重要なものと考えております。したがって、山形県やＪＲ東日本などと改めて協議をしてみたいと考えております。

次に、上越新幹線の新潟空港乗り入れと3,000メートル滑走路化についてであります。

新潟空港が首都圏を含む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していけば、当然必要となる事業であると認識をしております。

県といたしましては、これらの事業実現に至るまでには、多くの課題があると認識しており、引き続き航空需要の確保や事業実施の環境整備に向けて取り組んでまいります。

次に、交通機関が社会に及ぼす迷惑をどのように減らしていくかについてであります。

その代表的なものである交通混雑の緩和、二酸化炭素等の排出抑制など環境負荷の軽減のためには、公共交通利用への転換と利用促進へ向けたさまざまな取り組みが必要と考えております。また、そのための意識啓発も必要であると考えております。

次に、白新線の複線化についてであります。

白新線は、通勤・通学の手段のみならず、日本海沿岸ルート of 重要な役割を担っているものであります。残された区間の複線化につきましては、沿線市町村と連携しながらＪＲ東日本に働きかけてまいりたいと考えておりますが、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すので、利用促進に向けた取り組みも行っていく必要があると考えております。

## 【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。余りあっさりして拍子抜けしました。

新潟駅連続立体交差事業のことから始めますが、大事だということはわかっておられるのですが、なるべく早く協議を進めたいと、こういう答弁ですが、それはそのとおりなのです。しかし、既に 20 年たっていて、これから整備に 10 年、周辺整備に 5 年、したがって 15 年かかるのです。もし平成 16 年の 12 月、今月ですが、合意が得られなければ、これから進められるのは、まず北陸地方整備局や運輸局との調整が必要ですし、それから、住民説明、都市計画の公告と縦覧、都市計画審議会の決定、事業申請などなど、具体的にスケジュールを見てみますと 1 年以上かかるのです。この 12 月が一つの合意のリミットなのです。

知事は若さとスピード管理、スピードがセールスポイントでしょう。私は感心しているのです。すばらしいと思うのです。今、12 月に意思決定しないとおくれ込むわけです。そうすると、平成 17 年度着手がぎりぎりという今までの平山知事が述べてきたものは完全にスケジュールが狂います。ということは、事業そのものの存立が危くなるということを意味するのです。そういうことが予測されているのですから、知事、それこそスピードを信条としている泉田知事の行動力で、新潟市長とトップ会談をしても、今この合意を進めなければならない時期なのです。ぜひそういう意味で前向きに考えていただきたいということなのです。

それから、2 つ目は外部不経済の問題ですが、これも公共経済を進めるというあっさりした答弁ですが、既にこの前の 6 日の新潟日報にも、ヨーロッパでの熱波は人間の出す CO<sub>2</sub> が原因だというような報道もありました。ロシアが京都議定書を批准したことから、来年 2 月、いよいよ京都議定書が発効することになります。日本は既に 14% も CO<sub>2</sub> が拡大していますから、中でも自動車が 19.5% も伸びています。これをどう処理するかしないかは、京都議定書を守れるかどうか、非常に重要なポイントです。したがって、そういうことから、当然このアクションプログラム等いろいろありますが、外部不経済を削減するために公共交通機関であるバスや鉄道に乗りかえさせていく、そのために、この外部不経済を意識する賢明な県民をどう育てるかということは重要なポイントなのです。その点ぜひもう一度真剣に考えてくれませんか。そうすれば、乗り入れ規制だとか、強硬な税負担だとかをしなくとも、外部不経済の削減によって京都議定書の批准もできるかもしれません。そういった点、大きな目標があるのですからお願いします。

それから、最も急ぐのが上越新幹線の空港乗り入れと 3,000 メートル滑走路化です。上越新幹線の空港乗り入れがもし実現すれば、世界で 2 つ目の新幹線の乗り入れる空港として、新潟県や新潟市の国際的な拠点性はぐっとグレードアップします。また、3,000 メートル滑走路化が実現すれば、アメリカ線やヨーロッパ線、ヨーロッパは私も通ったことがあります、ヨーロッパ線をおろすことができる。そうすれば、新潟県の経済的な力は大きく発展すると思うのです。そういう意味で、まさにガバナンスレベルの意思決定が必要な事業だと私は思うのです。ある意味では泉田知事に最もふさわしい決定ができる事業だと私は思うのです。ぜひ、それこそ日本のトップセールスマンになって頑張ると言っているのですから、頑張ってくださいと思うのです。

最後ですが、羽越新幹線。山形県知事の真意は何だったのでしょうか。調査していただいたのでしょうか。どうも前回の中身とは大きく発展はしていません。乗りかえをやめるだけで 48 分ぐらいの心理的効果があって、山形新幹線だけでも 200 万人も乗客がふえたり、秋田新幹線でも 230 万人もふえています。それだけに、将来の大きな課題ですので、ぜひこれについても取り組んでいただきたい。再度御答弁をお願いします。

## 【泉田裕彦知事】

4 点再質問をいただきましたので、順次お答えいたします。

新潟駅連続立体交差事業、時間がかかる、議員御指摘のとおりだと思っております。この事業を進めるために新潟市と協議を進めて、なるべく早く取り組みたいと、このように考えております。

次に、外部不経済についてでございます。外部不経済、発生するわけでございます。これについても、議員御指摘のとおり、とめようと思えば規制をかける。それから、ほとんど禁止的になると思いますが、課税するという手段もあると思います。そういうことにならないように PR、啓発活動に一生懸命取り組んでまいりたいと、このように考えております。

次に、上越新幹線の新潟空港への乗り入れということでございます。これについても、実現をするために諸課題あるわけでございます。この諸課題を解決すべく環境整備に努めてまいりたいと、このように考えております。

次に、羽越新幹線についての山形県知事の真意でございます。先ほども答弁させていただきましたが、山形県知事に直接お話をしてみたいと、このように考えております。

## 【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。

ぜひ連続立体交差事業以後の、新潟空港乗り入ればかりでなくて、バス路線全体に大きなものになります。御存じだと思いますけれども、新潟市内のバスの乗降客は10年間で50%減っているのです。半分になっている。そして、バス路線も43系統廃止の提案をされているところです。こういう状態を回復していくためには、壁を取っ払わなければならない。今回の連続立体交差事業は、バスレーンを東西方向に行かせたり、バスとタクシーを分けたりして、新潟駅周辺の都市化をちゃんと解決する一つの重要なポイントとなるわけです。だから、おくらせられないのです。ぜひスピードが信条の泉田知事ですから、本当に真剣に考えてください。12月に合意をして、少なくとも平成17年事業決定、これをしなければずっとおくらせていくことはもう目に見えている。そういう現状を考えるならば、もう後がない取り組みなのです、これは。後があるのならあれですけれども、思い切って、どうですか、トップ会談ぐらいやる決意で取り組んでみたら。篠田市長はこういう事業に非常に理解があり、前向きに新潟市議会でも答弁しているのですから、ちゃんと会ってくれるはずですよ。ぜひ12月中の合意を求めたいと思いますので、もう一度御答弁をお願いします。

それから、外部不経済ですが、このまま放置しておく、それこそとし、7.13水害でも400ミリという、400年に1度なんていう水害だとか、あるいはいろいろ気象庁の情報を見ますと、北半球で温度が急上昇して、地球温暖化で南方の虫がいるとかいろんなことが、きょうも天候がよくてまだ雪も降っていない、こういう状態を放置してはおけないわけです。いよいよ具体的に京都議定書を進めなければならない。だから、もうそれを具体化しなければならないのですから、これから環境を整えるとか、いろんなことを考えると、そんな答弁をもらっているわけではないのです。いかに外部不経済を意識をして、自転車だとか公共の交通機関を選択をする、そういう賢い県民教育をやっていく必要があると思うのです。ぜひそういう意味で、取り組みをもう一度急いでいただきたいと思うのです。

最後ですが、新潟空港の3,000メートル滑走路化、あるいは新幹線の空港乗り入れは、既にこれから予測される富山空港とか小松空港との競争上、向こうの方が、例えば2.7キロの滑走路を持っているとか、乗降客が上回っている現実があるわけです。いろいろな限界はもちろん、富山空港は河川の中だとかいろんな限界はあるにしても、将来新幹線とのドッキングが図られた場合、非常に強いライバルに私はなると思うのです。そうなってから慌ててもしょうがないわけで、今から予測されるわけですから、今こそそういうガバナンスレベルの決断をすべきときではないのですか。知事の御決断をお願いして、最後の質問にしておきたいと思っております。

## 【泉田裕彦知事】

まず、新潟駅連続立体交差事業についてであります。現在、新潟市と鋭意協議中でございます。篠田市長ともこの件では何度か話し合っております。今後、市との協議を終了させて、事業を推進できるように努力してまいりたいと考えております。

次に、外部不経済、特に地球温暖化の問題でございます。議員御指摘のように、地球環境を保全しなければいけないということは、重要な課題だと認識をしております。そのため、交通機関からの排出CO2削減、県としても減るように精いっぱい広報活動をやってまいりたいと、このように考えております。

次に、滑走路3,000メートル化、それから新幹線の空港乗り入れについてでございます。この事業についても、事業実現に至るまで多くの課題があると認識をしておりますので、引き続き航空需要の確保や事業実施のための環境整備に向けて取り組んでまいりたいと考えております。