

【佐藤浩雄議員】

おはようございます。無所属の会の佐藤浩雄君です。通告に従いまして質問させていただきます。まず最初に、2014年問題についてお伺いいたします。

北陸新幹線開通時の輸送需要予測についてお伺いいたします。

2014年の北陸新幹線開通まであと7年となりました。県議会にも2014年問題対策特別委員会ができ、北陸新幹線開通と沿線の動きが我が県経済社会にどのような影響を与えるのか、分析をしてみました。

そこで、先日2014年問題対策特別委員会に提出された資料を見ますと、さきに開業した新幹線はいずれも着実に乗客を伸ばしており、長野新幹線は開業直後に25%伸びて1日2万4,000人となり、その後も13%着実に増加し、現在1日2万6,400人となっております。こうした輸送状況の伸びを倍率で見ますと、長野新幹線で1.4倍、東北新幹線で1.6倍、九州新幹線では2.4倍に利用者が増加しております。

これを北陸新幹線に適用しますと、現在の高崎―長野間の1日2万6,400人に、ほくほく線の6,500人と富山空港と小松空港の輸送人員8,100人の約70%、5,500人を合わせると3万8,000人以上の乗客となります。そこに開業当初の乗客の伸び率を考慮すると、最も少ない長野新幹線の予測で1.4倍ですから、5万3,000人となります。

富山市のLRT活用のコンパクトシティーの建設や高い鉱工業出荷額、金沢市のもてなしの心で400万人計画の実行や長野市との観光での連携、また上越市を中心とする1時間通勤圏の人口が51万人から345万人と約7倍に膨らむことなどを考えると、計算から1万人引いても最低4万3,000人は十分考えられる乗客数です。

もし我が県が2014年問題に対して有効な施策をしなければ、上越新幹線と北陸新幹線の乗客は4.5対5.5ではなくて4対6以上になることは十分にあることを県の提出資料やデータは証明しております。そうなると、2014年問題の新潟県経済社会への影響ははかり知れない打撃があると考えなければなりません。

私が6月定例会で提案した2014年問題特別チームがつくられたようですので、十分専門的に検討されていると思います。専門的に研究した2014年の上越・北陸新幹線の輸送需要予測の数字は2014年問題が新潟県に与える経済的、社会的影響の基本的数字ですので、極めて重要な数字です。上越新幹線と北陸新幹線の需要見込みをどのように認識しておられるのか、また今後具体的な数字を踏まえて検討、分析をどのように行っていくのか、お伺いいたします。

次に、並行在来線の問題についてお伺いいたします。

北陸新幹線開業に伴う並行在来線問題は、本年1月22日の並行在来線のあり方懇談会の提言を受け、具体的な対応を急がなくてはなりません。北陸・信越本線の並行在来線は、地域住民の足として定着しており、廃線はできないばかりか、信越本線、北陸本線は日本貨物輸送の大動脈として機能しており、たとえ並行在来線会社が運営できなくなっても維持しなければならない重要な路線であります。しかも、長野市から金沢市までの延長距離は238キロで長大で、糸魚川で交直セクションが存在する複雑な貨物の大動脈となっています。しかも、上越地域と新潟市広域との一体性を確保するためにも重要な機能が求められることとなります。

この並行在来線の運営にかかわる県は4県であり、JRは東日本、西日本、貨物、あるいは北越急行とも密接な関係を持ち、経営責任は重大と考えなければなりません。

ところが、今回、並行在来線のあり方懇談会から提示された経営シミュレーションでは、事業用資産をJRから簿価で購入し、人件費は上げないという厳しい計画で、30年間で386億円の累積赤字が発生するとの見込みです。

また、他県の例としては、石川県の並行在来線対策協議会の例が議会資料に載っており、石川・富山県境まで20.6キロを石川県が資産取得し、第三セクターに貸与する上下分離方式でも、駅やトンネルなどの減価償却を計算すると、10年間で84億2,000万円の累積赤字となる予測でございます。その石川県ですら2009年度までに経営や運行の基本計画を取りまとめとなっております。

このほかに富山県、長野県の並行在来線があり、北越急行株式会社の経営問題もあり、並行在来線問題は我が県の重要課題です。既設の並行在来線の運営状況を見ても、青い森鉄道株式会社など4社はすべて赤字となっており、いかに経営が厳しいか予測されます。

そこでお伺いしますが、まず第1に我が県の並行在来線への出資者の存在の問題です。

既設の並行在来線の第三セクターには、民間も25%から27%出資しております。佐渡汽船株式会社

の出資問題でも大きな問題になっているように、並行在来線の我が県の第三セクターは赤字が予測されておりますから、民間会社が出資する可能性があるのか、見直しをお聞かせ願います。

また、並行在来線会社は各県ごとに別々なのか、また九州新幹線、九州並行在来線のように1社とするのか、第三セクターの会社の経営形態、内容はどのようにお考えか、また経営計画案を2010年までにまとめるとの方針ですが、開業の4年前になってようやく経営計画案が確定するようでは遅いのではないかと危惧しております。知事のお考えをお聞かせ願います。

また、並行在来線の資産譲渡の問題ですが、青森県は鉄道資産の譲渡価格をゼロとすることを求めています。また、我が県を含む並行在来線関係12道県が鉄道資産の無償譲渡または譲渡価格の軽減を求めています。この背景には、JRは赤字の並行在来線を地方に押しつけ、黒字の整備新幹線だけを運営するJRだけが都合のよいやり方だとの声をよく私も聞きます。JRのよいところ取りなら私も容認できません。

そこで、調査してみました。その結果、整備新幹線開業後、JRが独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、いわゆる支援機構ですが、支援機構に支払う貸付料は整備新幹線開業に伴って発生するJRの受益を限度として設定することになっていました。すなわち、開業した新幹線の黒字部分、並行在来線を分離することにより解消される赤字部分、新幹線開業により発生する関連線の収支改善部分の合算をJRは使用料として機構に払っているのです。これがJRが機構に支払う受益相当分の貸借料になっておりました。

このように整備新幹線の運営はJRの経営に忠実であるということです。しかも、並行在来線の譲渡資産は国鉄改革時にJRが国鉄の長期債務とともに簿価で引き継いでおります。債務に見合った営業用資産を無償譲渡したらJR株主に不利益を与えることとなり、株主訴訟も起きかねません。こうした理由から、本年1月22日の並行在来線のあり方懇談会の提言では、並行在来線の事業用資産はJRから簿価で購入する計画となっているわけです。

この問題の青森県の研究では、青い森鉄道株式会社は当分黒字転換を見込めず、将来得られると期待される期待キャッシュフローの現在価値はゼロであり、よって資産価値は鉄道事業の廃止を前提とした清算価値を基本に計算されたものです。

しかし、信越・北陸本線の並行在来線は日本貨物の大動脈であり、たとえ経営が行き詰まっても廃線することはできない路線です。廃止を前提に期待キャッシュフローをマイナスに計算して資産価値をゼロに評価した青森県の資産とは前提条件が全く違います。その上、前段で解明したJRの整備新幹線建設費用負担や貸付料、さらには国鉄改革時の債務と資産継承を考えると、論理的に無理があり過ぎ、誤っているのではないかと考えます。並行在来線関係12道県の要請書は、こうした無理ある理論でつくられているのではないかと考えられる表現になっておりますので、この要請書に知事も署名されておりますので、知事のお考えをお聞かせ願います。

信越・北陸本線の貨物輸送機能による経済コストと並行在来線への国家による支援についてお伺いします。

7月16日の新潟県中越沖地震により、日本の貨物輸送の大動脈である信越本線、北陸本線が2カ月間完全に不通となりました。この間、信越・北陸本線を走っていた1日約36本の貨物列車は完全にとめられ、トラック輸送に切りかえられました。信越本線、北陸本線は、平成18年度の1年間で272万6,000トンの貨物輸送を担っておりますので、これをトラックに切りかえたのですから、1日約1,100台のトラック輸送が2カ月間発生したことが考えられます。その結果、輸送コストがかかり、新潟県ばかりでなく大きく言えば日本経済に大きな負担を与えました。

また、そうしたトラックが外部不経済を発生させ、1人当たりの車の外部不経済が日本一である新潟市圏ばかりでなく、第2番目の金沢市圏にも大きな外部不経済を与えたと思います。

また、トラックは鉄道の約30倍のCO₂を発生させますので、信越・北陸本線の不通は地球温暖化にも影響を与えたと思います。新潟県中越沖地震に続き、新潟県中越沖地震は新潟県経済社会に鉄道や新幹線がいかに大きな便益を与えているかを教えております。

しかし、新潟県中越沖地震発生のおよそ2カ月前、上越市議会最大の会派、毘風が並行在来線廃止を提起し、大きな衝撃が走りました。この問題提起は、信越・北陸本線が日本貨物輸送の大動脈であることが理解されていないこと、鉄道がいかにエネルギーコストが安く、エクスターナルコストも安く、環境に優しく、大量輸送にすぐれているか、並行在来線問題がいかに理解されていないかを証明いたしました。

しかし、皮肉なことに毘風が提起した信越本線、北陸本線の並行在来線廃止論はいかに無謀であったのか、7月16日発生した新潟県中越沖地震は実証したのです。もし毘風の提案が実行されたら、272万6,000トンの貨物輸送はトラックに切りかえられ、27万2,600台のトラック輸送が発生し、膨大な輸送

コストがかかり、車のエクスターナルコストも上がり、地球環境へも重大なダメージを与えたことになりす。

並行在来線は、地域交通の重要な任務を負っていることは当然ですが、日本国じゅうの鉄道ネットワークとして機能しており、日本の経済社会に大きく貢献し、また都市交通によって発生する車の外部不経済の削減や地球温暖化防止に大きく貢献しております。そうした見地から並行在来線が担っている経済社会的役割は軽いものではないのです。だから、並行在来線に対し国からの支援は固定資産税や都市計画税の半減を行っているわけです。

さらに、平成 14 年には全国新幹線鉄道整備法施行令が改正され、新幹線の貸付料を財源として、日本鉄道建設公団から J R 貨物に対し、J R 貨物が第三セクターに支払う線路使用料とアボイダブルコスト相当額の差額分を調整金として支払うこととなりました。

国は、鉄道ネットワークが日本経済や地球環境に大きく貢献し、並行在来線の経済効果が大きいのですから、その分を計算してもっと大胆に財政支援をしてもよいと思います。

新潟県中越大震災、新潟県中越沖地震と連続して震災を受け、長期間、新幹線や鉄道が不通になって苦い経験を受けた我が県こそ、その経験を貴重な経験に転換できる県であると思います。この貴重な経験を生かして国からの並行在来線への支援を強く訴えるべき位置に我が県はいるし、説得力があると思います。そのためには、新潟県中越大震災と今回の新潟県中越沖地震による 2 カ月の不通が与えた我が県経済への影響を分析し、計算して並行在来線への支援を国に訴えるべきと考えます。知事のお考えをお聞かせ願います。

次に、新潟空港アクセスと白新・羽越本線の高速化と 2013 年の実現についてお伺いします。

報道によれば、北陸新幹線の迎え入れで万全を期している金沢市では、連続立体交差化事業が完成し、駅東広場にもてなしドームなどを中心とする駅周辺整備事業を進め、昨年 1 年間の J R の利用者が 1.4% 増加し、367 万人に達し、ことしは 400 万人を目指しています。また、富山市では公共交通を軸にコンパクトシティを目指し、中心地域の人口が増加に転じたと報道されています。

経済や観光でもともと自力のあった北陸本線沿線がこうした観光、工業、都市、まちづくりで成功すると上越新幹線のローカル線化は今まで分析されているよりも深刻化し、その経済的、社会的影響は新潟県全体にあらわれる可能性があります。

したがって、こうした 2014 年問題の悪影響を減らすためには、新潟駅でのバス、空港、在来線乗りかえを便利にすることが絶対条件です。鉄軌道による新潟空港アクセスを一日も早く完成させ、北東アジアへの航空客をふやす新潟空港の拠点性の向上に全力を尽くさなければなりません。そのためにもこのたびの突然の全日空の福岡線休止は絶対にさせるべきではないと考えます。

一方、新潟駅から山形、秋田方面への交流人口をふやすことが絶対条件であります。30 年おくれの新潟駅連続立体交差化事業が着手されました。これを受けて羽越本線の高速化と地域活性化に関する検討委員会の報告は、白新本線、羽越本線の高速化の手法として 2013 年完成目標の同一ホーム乗りかえプラス在来線の高速化改良とのことをございました。その実現に向けて山形県や J R、そして沿線市町村と協議を進めなければなりません。

今回、県が提出した資料に基づく輸送需要予測では、北陸新幹線開通時の乗客は最大 1 日 5 万 3,000 人になる可能性もあります。我が県への 2014 年問題の影響は深刻さを増しています。いよいよ深刻な影響があらわれることが確実に予測されますので、白新・羽越本線高速化の実現へ約 200 億円と計算されている建設資金などの建設計画等について知事はどのように考えておられるのか、計画やスケジュールをお聞かせ願います。

また、空港アクセスも既に新潟駅のバス停止位置の改善、バスの定時化・増発に取り組み、好評を得ています。2009 年の南口広場使用による新幹線、バス乗りかえ時間の短縮と P T P S の導入による時間短縮と定時化の取り組みが計画されています。しかし、最終的には鉄軌道の導入を新幹線で行うのか、または在来線の場合はその在来線で行うのか、その場合は新潟東港まで延長すべきと考えますが、今後、鉄軌道の導入をどのようなプランで決定するのか、知事のお考えをお聞かせ願います。

また、今回、突然提案された全日空の福岡線の休止は新潟空港の拠点性の後退につながるものであり、許すべきではありません。現状の取り組み状態も含めて御答弁をお願いします。

次に、柏崎刈羽原子力発電所の地震に対する安全性と原子力安全・保安院の分離独立についてお伺いいたします。

7 月 16 日に発生した新潟県中越沖地震では、マグニチュード 6.8 で死者 11 名、負傷者 1,984 名、倒壊家屋が多く、柏崎市、刈羽村や上越地域に重大な損害を与えました。

特に世界一の原子力発電所を襲った新潟県中越沖地震の破壊力はすさまじく、調査に入った私はその激しい破壊に改めて原子力発電所の安全性と地震との関係について考え直さなければならないと感じ

ました。

報道では、原子力発電所の1号機では設計値の273ガルの2.5倍に当たる680ガルの加速度が与えられたとされており、原子力発電所の安全性の前提が崩れており、事態の深刻さを物語っております。

また、原子力発電所から放射線を絶対に漏らしてはいけないのに、使用済み燃料プールからの水が海水に、放射性汚素が大気中に放出される事故が起きました。幾ら微量と強調しても、絶対あってはいけないことが起きたことは原子力発電所の安全性の前提が崩壊したと言ってよい状況であると思いません。

また、3号機の変圧器で火災が発生しても、消火設備が破壊され稼働せず、自衛消防隊も機能せず、燃えるがままに任せて、それを見た県民に深刻な恐怖感を与えたことも重大な問題です。

こうした危険な状況を見た会田洋柏崎市長は、消防法に基づく使用停止命令を出したことは正しい判断であると私は高く評価いたします。

柏崎刈羽原子力発電所1号機が建設される際、活断層の存在が重大な問題になっていたことを私はよく覚えています。しかし、裁判にまでなった活断層の存在や破壊力は、結局のところ国と電力会社の隠ぺい工作で裁判でも明らかにされず、隠ぺいされ続けてまいりました。

最近、1994年に地質調査所が発行した佐渡島南方海底地質図にも柏崎刈羽原子力発電所の北側に長さ20キロの断層が記してあると報道されています。こうした事実を無視し、隠ぺいした国や電力会社の隠ぺい工作の深刻な事態を我慢し切れずに、活断層自身がその存在をみずから証明したのが今回の地震ではなかったのでしょうか。結局、国、電力会社の隠ぺい工作が絶対あってはならない活断層の真上に原発をつくってしまったのではありませんか。

したがって、ここまでくると既存の原子力発電所建設に使われた旧耐震設計審査や設置許可は完全に誤っており、破綻したと認識すべきであります。根本的に耐震設計をやり直さない限り不安はなくなり、運転を再開すべきではありません。

そうした考え方からすると、今までの原子力安全規制のすべてを考え直さなければならないと思います。ゼロから検証し直すべきであると考えます。事実、原子力の専門家の学者の中には運転再開に反対している学者もおられます。そうした専門家は当然ですが、国民すべてが納得できる安全規制制度とならない限り運転再開を認めるべきではないと考えます。

我が県では、原子力発電所自主点検記録の改ざん事件や原子炉内異物混入事件、そしてシュラウドや再循環系配管ひび割れ事件が発生し、原子力安全対策課が設置され、原子力安全対策や放射線監視体制が強化されています。

活断層の存在は柏崎刈羽原子力発電所の争点でもあり、新潟県中越地震で活断層の存在が重大問題となっていたのですから、地震と柏崎刈羽原子力発電所の関係を調査していたと思います。そうした調査に基づき、国や東京電力にその安全対策について議論されていたのでしょうか。知事は、東京電力に対して地域の了解なしに再稼働しないように安全協定に基づき要求したと報告していますが、運転再開に対する知事のお考えをまたお聞かせ願います。

県は、緊急時に与えられた情報で県民の生活や命を守る判断をしなくてはなりません。情報収集も情報伝達も情報判断も情報公開もすべて国頼りなら、県の原子力安全対策課は要りません。絶対あってはならない原子力発電所からの放射能漏れが現実のものとなりました。安全基準の2.5倍の1,000ガルと言われる加速度を受けています。こうした原子力発電所の安全性が完全に崩壊した今、県自身が原子力発電所の安全性にかかわらなければ県民の命と健康は守れないことを今回の原発事故は証明していると思います。代表質問でも廃炉もあり得ると知事は答弁していますから、県は原子力発電所の設置許可の取り消しを求めるべきだと思います。今後の方針を知事にお伺いいたします。

また、消火施設の破壊で変圧器の火災を放置せざるを得ないというずさんというよりも全く防災体制ができていなかった深刻な事態、全国の原子力発電所も調査の結果、化学消防車がないところが17発電所中12件もあったと報道されています。こうした原子力発電所の自衛消防体制に対して知事はどのように考えているのか、また国に対して消防体制の強化についてどのような指導を求めていくつもりか、具体的にお聞かせ願います。

また、知事は今回の原子力発電所が放射能漏れを発生させた深刻な事態に対してどのように受けとめられているのか、お聞かせ願います。そして、絶対あってはならない放射能漏れ事故を引き起こした原子力発電所に対してどのような安全体制を求めていくお考えか、お聞かせ願います。

また、原子力発電所からの放射能漏れに対する風評被害は甚大で、柏崎の海水浴場は壊滅的な打撃を受けたばかりでなく、我が新発田市の月岡温泉までキャンセルが相次ぎ、悲鳴を上げておりました。このような原子力発電所に対する風評被害にはどのように対応していくおつもりか、お伺いします。

また、原子力発電所は6,500人も雇用を拡大したとか、700億円の交付金で地元を潤したと報道され

ていますが、果たして原子力発電所が地域経済に良い影響を与えているのか、疑問を感じています。原子力発電所の経済効果をどのように分析しておられるのかも伺いたします。

私は、平成 14 年の原発トラブル隠し事件のとき、内部告発した社員の名前を原子力安全・保安院が東京電力に教えていたと公表したことや、当時、独立行政法人原子力安全基盤機構に大量の電力会社からの出向社員がいたことを知り、原発を取り巻く体制を「擬制血縁的原子力一家」と命名いたしました。

今回も情報開示のやり方は、徹底的な秘密主義でした。調査に入ったとき、我々は原子力発電所の設計基準を 2.5 倍も上回る加速度を受け、スクラムには成功したけれども、原子炉内に問題がなかったか再三お聞きしました。答弁は、現時点の調査では放射能漏れは観測されておらず、問題はありまじることでした。

しかし、その翌日の新聞には定期検査中の原子力発電所から放射能を含む水が振動に揺られ、原子炉の口からあふれ出していたと報道されていました。その原子力発電所の調査に行った私たちは一体何だったのでしょうか。目の前の運転停止中の原子力発電所から放射性物質があふれていたとすれば、当然その事実を我々に説明すべきなのに、何も説明せず、指さしている原子炉から水があふれていた事実を翌日の新聞が報道しているのです。心配して何度も原子炉内のことを聞いていても、安全性を強調する答弁しか伝えられませんでした。しかし、そのとき既に原子力発電所から放射性物質は流出していたのです。こうしたまさに擬制血縁的な原子力一家の秘密主義、事故隠ぺい体質が何にも変わっていません。こうした原発の体質を知事はどのように考えておられるのか、お聞かせ願います。

最後に、こうした事故を受け、原子力安全・保安院の分離独立に対し知事はどのように取り組む御決意かお聞かせ願ひ、私の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。(拍手)

【泉田裕彦知事】

佐藤浩雄議員の一般質問に順次お答えいたします。

まず初めに、並行在来線関係 12 道県の鉄道資産の譲渡価格に関する要望内容についてであります。

本要望は、JR から譲渡される鉄道資産の価格について、無償譲渡もしくは収益性に基いた価格設定がされるようルール化することを求めています。

この文案は、非上場企業である JR 九州や JR 北海道が交渉相手となるエリアを含む 12 道県の調整結果であります。正直言って今の段階でこういった方々も含めて要望することまで反対をするというのはいかかというふうに思っております。極めて消極的な同意と。今後交渉が本格化すればそれぞれの立場の違いというのは明らかになってくるというふうに思っております。

いずれにしても、本県は上場企業である JR 東日本や JR 西日本が交渉相手になります。両社は、資産の譲渡に対しては株主に対して説明できなければならないというふうに考えております。株主代表訴訟のおそれのある無償譲渡は現実的ではないと、JR の繁栄は地域の発展という基本的な姿勢で今後対応してまいりたいと考えております。

次に、並行在来線の国への支援要請についてであります。

鉄道は、二酸化炭素の排出量が少ない、トラック輸送などに比べて環境への負荷が少ない、環境に優しい輸送機関であるというふうに認識いたしております。国もモーダルシフトということで、トラックから鉄道輸送への転換を地球環境を守るためにも政策的に進めているという段階でございます。

県内の並行在来線のうち特に北陸本線は議員御指摘のとおり関西と関東を結ぶ大動脈になっているわけです。太平洋側については名古屋でネックがあるということも御存じだと思いますけれども、この代替ルートとして北陸ルートは日本の国家全体にとっても大変意味のあるルートであるというふうに認識いたしております。そういったものをすべて地元のローカル線の運営という枠の中に押し込めるのが正しいのかどうかというようなお話もした上で、本県から政府・与党に見直しを求めたという経緯がございます。

県といたしましては、鉄道貨物の持つ環境面の優位性、そして関西、関東、日本をつなぐ大動脈であるということから、地元だけですべて負担するという考え方ではなくて、国として責任を持つ部分があるのではないかとこの観点で今後対応していきたいというふうに思っております。これも御指摘いただいたとおり、代替輸送機関との比較した数値も用いながら、国が果たすべき役割があるのではないかとこの観点から支援を求めていきたいというふうに考えております。

次に、白新線、羽越本線の高速化についてであります。

これまでの検討でございますが、これも議員御指摘のとおり、羽越本線の高速化と地域活性化に関する

る検討委員会の報告によりますれば、白新線、羽越本線の高速化の手法としては、新潟駅同一ホーム乗りかえと在来線の高速化による組み合わせが最適であるという方向が示されております。

このうち同一ホーム乗りかえは、既に事業着手しております新潟駅付近の連続立体交差事業と一体的に施行することが効果的であると考えております。現在、関係者間で実施に向けた協議を行うとともに、所要の手続を進めております。

また、在来線の高速化については、山形県やJR、沿線市町村を含めた各方面におけるコンセンサスが必要であるというふうと考えております。これは、いろんなやり方があると思っています。この進め方によって国からの補助が出るか出ないかということも影響を受けてきますし、それから羽越本線の高速化と2014年問題、すなわち上越新幹線沿線の市町村の皆さんがどう考えていただけるか、それから新潟県全体として県北地域の振興にどう取り組んでいくかという観点も含めて、幅広い合意を得るべく議論を進めてまいりたいというふうと考えております。

次に、空港アクセスへの鉄軌道導入についてであります。空港アクセスの改善は将来を見据えながら段階を踏んで進めていくべきだろうと考えております。超短期の対応、短期の対応、中期の対応、長期の対応とそれぞれの状況変化も織り込みながら、今の時点で結果がこうだということを決めるのではなくて、将来展望を見ながら徐々に段階を踏んでいくということが必要だと思っています。

これも議員御指摘のとおり、福岡線が廃止されるということは空港アクセスをどうするかということについて決してプラスにならない、マイナスの側面が大きいのだらうと思っています。こういった状況の変化、また大陸との交流がどう進んでいくのか。例えば、フェリー航路が大陸との間で開設されるということになりますと、貨物の受け手側、窓口が新潟になるわけです。そうすると、貨物に伴ってビジネスをする方が航空機でやってくるということも考えられるわけで、さまざまな外部要因を見ながら整備を進めていくことが重要であらうと考えております。

中長期的な取り組みとして、鉄道事業者の立場から見た技術面、安全面の課題、それから事業化の可能性も含めまして新潟空港アクセス改善検討委員会で検討を行っております。今後とも引き続き周りの環境を含めてどう対応するか、的確な判断をしてみたいと考えております。

次に、全日空福岡線休止についてであります。9月28日、全日空が国土交通省に新潟 福岡線を含む7路線の廃止届を提出いたしました。

経済界を初め県民一体となった路線存続を求める声が日々高まっております。機材の小型化により搭乗率7割を達成することはそう難しいことではないというふうと考えております。ハブ・アンド・スポークということで必ず大都市の空港を経由しないとほかの地域に行けない、地方と地方の直接路線の結節を行わないというような方針でダイヤの再編が進められていきますと、地方分権の時代、地方の活性化という観点から見ても大変大きな問題があるというふうに思っています。

現在、国内では車の売れ行きに伸びが見られない。大都会で車を売ろうといっても駐車スペースがないわけです。地方が豊かにならなければ車の販売は伸びないということは自明の理になっているわけで、日本の国土全体をどのようにして活用して、発展させていくのか、安心して将来に希望を持てる国づくりをどう進めていくかという観点においても、地方拠点空港間を結ぶ空路が採算性のみだけで決まってしまうと、そもそも7割の搭乗率があって採算がとれなければ採算をとれる路線があるのかという感じはしますけれども、その採算の根拠も含めて情報公開をさせていただいた上で県としてもしっかりと交渉していきたいと、引き続き誠意を持って交渉を進めてまいりたいと思います。

この際、国土交通省から新潟 福岡線についてのみ地元との協議の継続を求めるとの指導がなされております。全日空も協議を継続する意思を示しておるということでございます。

今後も県内のさまざまな団体や企業と協力して、県民全体の総意を形成してまいりたい。また、福岡県にとってもセミハブ空港という地位が脅かされることになるわけですので、福岡県とも連携しながら、全日空と運行継続に向けた合意形成に努力をしてみたいと考えております。

次に、柏崎刈羽原子力発電所の地震に対する安全性と原子力安全・保安院の分離独立についてであります。

まず、自衛消防体制に対する見解と国の指導についてであります。

原子力発電所内には、施設の安全性を保つためにさまざまな機器が設置されているわけです。放射能防護、それから油火災、特別な対策を必要とする施設がございます。今回のように地震が起きた中で火災が起きるとどうなるのか、道路が寸断されれば地元消防が現場にたどり着けないということがまさに国民、全世界の前に明らかにされたということだったと思っています。やはりこのような施設を持っている原子力発電所が自衛消防体制を強化するということが極めて当然のことであるというふうと考えております。

空港を見てもいざというときに空港内に対応する自衛消防施設があるのは当たり前でございます。

す。また、リファイナー、精製所ですね、精製所も自衛消防隊を持っております。そして、日々訓練を重ねている。なぜ原子力発電所が持たなくていいのか。極めてバランスを欠いた形で対応がなされていると言わざるを得ないと私は思っております。自衛消防体制を整備しておくべきなのに、十分でなかったということはある意味驚きを持って受け取られていることだと思っております。

では、火災対策を実効性のあるものにするためにはどうしたらいいのか。現在の法体系を見てもと気になる点がございまして。事業者が定める防災業務計画の中に防災体制について規定されるべきであるというふうに考えておりますが、原子力災害対策特別措置法が経済産業省の専管ということになっております。少なくとも事業者が定める防災業務計画について火災にどう対応するかという部分は、総務省、すなわち消防庁と共管しておくべきではないかというふうに考えております。この原子力災害対策特別措置法については、現在、県から改正の要望を出しておりますけれども、それとあわせて消防庁との共管化ということをして国に対して求めてまいりたいと考えております。

次に、原子力発電所の体質についてであります。

佐藤議員に対する説明がどのようにされたのかということは、今の質問の中でしかおしはかることができないので、両方から話を聞かないと正確な事実はわからないのですけれども、仮に御指摘のような事実があったのだとすると、もう少し別な対応があるのではないかという感じは率直にいたします。

今回、東京電力の情報提供の体制一般を見ても、県民の皆様に対する安心への配慮がやっぱり足りないのではないかとこのように考えております。いざというときに、どういうふうにコミュニケーションをとっていくのか、リスクコミュニケーションを考えて体制がつけられているのか、どういう形で広報していくのかということについての配慮が欠けているのではないかとこのように感じを持っております。

今後、東京電力が、東京電力に限らず電力会社すべてということかもしれませんけれども、原子力発電所を運用する事業者が電源立地地域とどう向き合っていくかという中で、安心を確保した情報提供ということをしっかり確立していく必要があるのではないかと。それも、原子力村だけで通じる言葉ではなく、素人でもわかるように伝える努力をしていくということが極めて大切ではないかとこのように考えております。

【渡邊博文防災局長】

4点についてお答えいたします。

柏崎刈羽原子力発電所の運転再開についてであります。知事が三林議員と市川議員の代表質問にお答えしたとおり、まだ白紙の状態です。

次に、設置許可に係る対応についてであります。知事が小山議員の一般質問にお答えしたとおり、原子炉等規制法の取り消し要件に該当する事実があれば、主務官庁と必要な協議を行いたいと考えております。

次に、放射能漏れと安全体制についてであります。三林議員を初めとして知事がこれまでお答えしたとおり、今回の地震における放射能漏れはごく微量ではありましたが、東京電力の情報提供等に不適切な対応もあり、原子力発電所と共存してきた被災地に大きな不安、不信を与えたものと受けとめております。

県といたしましては、東京電力に対して危機管理に関するさまざまな課題を整理し、体制を整備するよう求めたところであり、必要に応じて立入調査等の実施や取り組み状況の報告を求めてまいります。

次に、原子力安全・保安院の分離独立についてであります。7月24日に行った新潟県中越沖地震に関する緊急要望でも改めて要請したところでありますが、引き続き原子力発電関係団体協議会や北海道東北知事会議など、さまざまな機会をとらえて要請してまいりたいと考えております。

【丸山仁産業労働観光部長】

風評被害への対応についてであります。知事が三林議員への代表質問でもお答えいたしましたとおり、風評被害を強調することは逆にさらなる風評被害を招くことにもつながるとの専門家の意見もあるところであり、今後については本県が誇れる豊かな自然や食、そして多様な温泉、歴史、文化などを粘

り強くアピールしてまいりたいと考えております。

次に、原子力発電所の経済効果についてであります。定期検査や機械修理、清掃、資材調達等に関する地元発注等による生産効果、従業員等による消費効果、税金や国からの交付金等による財政効果を考え合わせますと、県経済に大変大きな影響を与えているものと見ておりますが、具体的な数値につきましても関連するデータが多岐にわたることから、現在、精査しているところであります。

【高橋総一交通政策局長】

北陸新幹線金沢開業後の上越新幹線、北陸新幹線の需要見込みについてであります。金沢開業時の北陸新幹線の需要は、長野までの従来客に加えて上越新幹線から転換する特急はくたか利用者や航空機から新幹線利用へ移る北陸方面の方々の増加が見込まれます。一方、上越新幹線は、はくたか利用者分の減少が見込まれております。

県といたしましては、これらの数値を参考に北陸新幹線開業に伴う影響が想定される項目をリストアップし、必要に応じてデータ収集を行いながら 2014 年問題への対応に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、並行在来線の経営主体に対する民間の出資可能性についてであります。ことし 1 月の並行在来線のあり方懇談会報告の経営モデルによると、開業後 30 年間の収支を均衡させるためには約 386 億円の公共負担が必要と試算されておりますが、並行在来線の経営主体や運営の形態については、現時点においては決まっております。

今後、経営主体等について検討を進める中で、地域における並行在来線の意義を説明し、賛同いただける企業や住民を募っていくことが可能となるような説得力のある経営計画をつくっていくことが必要であると考えております。

次に、並行在来線の経営主体の形態、内容と経営計画の策定期間についてであります。並行在来線の経営主体の形態・内容は今後、経営計画を策定する中で関係者と協議を行い、決定してまいりたいと考えております。

また、経営計画の策定期間については、先行県における方針決定の時期はおおむね開業の 2 から 4 年前であり、長野県、富山県などの関係各県も方針決定の目標をおおむね 2010 年度としているところでございます。本県の経営計画策定の時期は遅いとは考えておりません。

【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。最初に、原子力発電所の関係を再質問させていただきます。

今回、知事から廃炉もあり得るという前向きな御発言があり、私も評価いたします。知事と同じように閉鎖も視野に検討せよという神戸大学の石橋教授の意見が報道されています。

そこを見ると、私も同じ体験しているのですけれども、原子炉内の配管や機器はそれぞれ 1,000 ガルという重大な加速度を受けて変形して、目で見てはわからないけれども、いわゆる塑性変形というのでしょうか、質的な変形が起こり得る、そういう状況があるということと、もう一つは敷地は明らかに原子力発電所の立地に不適合であるということ、私も現地に行って 1メートル以上陥没しているあの姿を見ていると、タービン室や、あるいは煙突等のいろいろと機器が違うのはわかりますが、それにしてもこれでいいのかなと本当に深刻に考えます。

そういうことを考えると、原子力発電所を支えられる岩盤の上にきちっと載せなければならないということからすると、今の状況は明らかにそれをオーバーしているのではないかと。新指針に合わせても不適合なのではないか、そういうふうに私の素人目から見ても考えられると思うのです。したがって、私は再開の前提となる状況は与えられていないと。それこそ真っ白になってもう一度検討し直す、安全規制方針を考え直す必要があるのではないかと受けとめですが、知事はどうでしょうか。

また、そういう状況であれば、新指針が 450 ガルですか、それを上回る 1,000 ガルという加速度を受けているわけで、新指針も方針としてはもうだめになっているわけですから、もう一度新しく原子力発電所をつくり直すような考え方、真っ白なところからつくり直すというような考え方からすれば、今ある原子力発電所の設置許可を一たん取り消して、その上で真剣に検討し直すというぐらいの姿勢があっ

て当たり前なのではないかなと思うのです。知事は国に対して設置許可を取り消すべきだと意見をきちっと言って、その上で十分検討をされて、それこそ廃炉に該当するような状況であれば廃炉を決定すべきだと、私はそう思うのです。その前提条件は設置許可を取り消すのが、知事の御答弁からすれば当たり前のことだと思いますので、御答弁をお願いします。

それから、2014年問題ですが、北陸新幹線の需要予測を、まず議会に出された資料から計算したのですけれども、ほくほく線の開通だけで大体10本分、6,500人ですか、電車10本、10往復分が減るので。そして東北新幹線が2010年に新青森駅まで開通するわけです。青森までは在来線ですから、これも効果が大きくて、八戸開業のときは51%も伸びているわけですから、この効果も非常に大きく影響するのではないかと。そのことは全く計算されていないわけです。東北新幹線から強く影響を受ける。そして、2014年には北陸新幹線からの影響を受けるということになると、1時間16本の電車の取り合いですから、今の3本、3本の平均が4対2になったり5対1になるという可能性は十分あると思うのです。そういう前提でしっかりと分析しないと、今の御答弁ではこれからというような話ですので、まず需要予測をきちっと計算というか、予測をして、これは基礎数字ですから、これがなければなかなか対応できないでしょう。それをきちっと出して検討していただき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、並行在来線の問題で、これは物すごく重要な任務を負っています。したがって、知事の御答弁のとおりで、国からの支援を前向きに受け取る必要がある。今回2回の地震という貴重な体験を私たちはプラスにかえなければならぬ。そのためには国に今までの経験を踏まえてきちっと支援を要請すべきだと思うのです。特に青森県が第三セクターへの資産譲渡価格をゼロにするという、いわゆる期待キャッシュフローをゼロにする、マイナスにするというのであれば、そのマイナス分はまさに並行在来線が担っている数字ですから……

【長津光三郎議長】

佐藤浩雄君、時間が超過しておりますので、結論を急いでください。

【佐藤浩雄議員】

はい。並行在来線が担っている数字ですから、そのマイナスのキャッシュフロー、期待キャッシュフローをそのまま国に要望したって悪いことはないと思います。そこまで踏み込むのであれば2010年では遅過ぎると思いますので、基本的な計画をぜひ早目に立てていただきたいと思いますので、もう一度御答弁をお願いします。

【泉田裕彦知事】

原子力発電所の安全確保については、現在調査中の部分もあるわけです。予断を持たず、いかにして安全なエネルギー体系、原子力発電所の運営ができるのか、そして一体何が起きたのかということをしつかり見きわめて適切な対応をしてまいりたいと考えております。

【高橋総一交通政策局長】

2014年問題に対する再質問にお答えいたします。

まず、需要予測についてしっかりやるべきであるという御質問でございますが、上越新幹線から転換

する利用者につきましては、特急はくたか利用者分が減少分でございます。議員も御指摘のとおり、約6,500人程度というふうに考えられております。これらの数値を参考にしながら適切に対応してまいりたいと考えております。

次に、並行在来線の検討スケジュールについてでございますが、おおむね2010年を目標として現在、作業を進めておるところでございます。他県の方針決定もおおむね2010年を目標としているということでございます。これらの目標を達成し、関係県と調整しつつ計画の策定を促進してまいりたいと考えております。

【佐藤浩雄議員】

知事、原子力発電所の安全確保についてまさに予断を持たずにとということですので、よくわかります。そして、前向きの御答弁いただいているので、私も理解いたしますが、新基準の2倍を上回る1,000ガルの加速度を受けているわけですから、それによって受けた原子炉内の機器は大変な状況になっているというのが常識的だと思うので、知事は廃炉もあり得るという考え方ですから、真っ白になって再検討するとすれば、やっぱり設置許可を一たん取り消して、その上に立ってすべての原子力発電所を再検討する必要があると思うのです。多くの学者は日本列島は、一たんは地震がおさまった時期があったけれども、もう一度活発化した今の活性期に入ったという考えですから、私も2年か3年でまたこんなことが起きるなんて考えもしませんでしたけれども、起きています。もう一度そういうことが起きると、今回は幸いだったのだと、こう考えれば、やっぱり設置許可を取り消してやり直すというのが本当だと思いますので、もう一度お願いします。

もう一つは、北陸新幹線の需要予測と基本計画ですが、計画策定の2010年までに民間の資本参加も得るということになれば、関係4県、さらにはJRあるいは北陸急行株式会社などいろんな方々が関係するわけです。そもそも会社の形態を九州のように1つにするのか、ばらばらに4つにするのか、それによって全く形が変わると思います。したがって、早急に検討しなければなりません。

それから、資産譲渡の問題について青森県の提案もあるわけですから、真剣に検討しなければならないでしょう。そういうものを検討するとすれば、私は直ちに民間の方々も入れて検討するということをスタートしてもいいと思うのです。そういうことからすると、2010年というのは私は遅くなると、むしろ今からそういう面で2014年問題の経営形態、経営計画の中身を踏み込んでやるためにもう一度検討していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

【渡邊博文防災局長】

佐藤議員の再質問にお答えいたします。

設置許可を取り消して新たに再出発をという御質問でございますが、先ほどお答えしたとおり、運転再開についてはまだ白紙の状態でございます。設置許可を取り消すという御指摘につきましては、今、新基準の見直しを求めているところでございます。

【高橋総一交通政策局長】

再質問にお答えいたします。

2010年の目標年次に向けて鋭意努力してまいりたいと考えております。