

【佐藤浩雄議員】

羽越線のミニ新幹線方式による整備と地域振興について質問いたします。

羽越新幹線問題は、おこなわれている県北の地域振興をどのようにしていくのが問われている核心的な課題であり、新潟県民、とりわけ県北住民の熱望する課題でもあります。

最近、羽越新幹線問題を取り巻く情勢が急激に変化をしておりますので、羽越新幹線と白新線の複線化による県北の地域振興とまちづくりだけを9点にわたって質問させていただきますので、平山知事におかれましては、県北振興にかけの情熱あふれる決意の表明と県の明快な方針を御答弁していただきますようお願い申し上げます。

報道によれば、去る4月17日、新潟県知事、山形県知事、JR東日本松田社長、加藤、稲葉、吉田、3代議員が東京で会い、羽越線をミニ新幹線方式で整備することを合意したと大々的に報じました。その後、青森県、秋田県、山形県、新潟県の4県議会が「羽越・奥羽本線等高速化促進4県議会協議会」を発足させたというニュースも流されました。さらに、新潟日報は「動き出した羽越ミニ新幹線」という連載を行い、日本経済新聞は4月27日に「ミニ新幹線化調査へ」という記事を載せ、羽越新幹線建設に当たったの効果や問題点、各市町村長の羽越新幹線へ寄せる期待などについて報道いたしました。

また、5月8日には「羽越新幹線早期建設期成同盟」の設置が県北振興協議会23市町村によって確認され、この連続するニュースから、新潟県民、特に県北地域の県民は、いよいよ羽越新幹線が実現すると熱い気持ちで受けとめております。

この直前の3月28日、私はほかの議員と一緒に、羽越新幹線の整備方式がミニかフリーゲージかどうかをすぐれているのか、またフリーゲージトレインの開発の現状を確かめるために、フリーゲージトレインの地上装置がアメリカに運ばれる前に鉄道技術研究所に行って、研究開発責任者からフリーゲージトレインの問題点と開発状況を教えていただきました。

率直に言って、フリーゲージトレインの開発技術は私の想像を超えるものであり、シンプルで完成度の高いものであると感じてまいりました。しかし、現在アメリカのコロラド州プエブロの試験線で試運転しているフリーゲージトレインは、線路強度の関係で時速200キロ運転が限界で、24万キロしか運転しておらず、試験台で出している350キロ以上の運転がされていないこと、全般検査まで必要な60万キロ運転が未達成であること、狭軌と標準軌を転換する地上装置なしで、標準軌のみの運転で、これからアメリカへ軌間転換装置を運んで据えつけて試運転をやり直すわけで、標準軌と狭軌の転換装置や転換しながらの耐久試験がこれからであること、その後国内試験に移るわけで、国内走行試験は試験線を持っていない日本では国外試験の何倍も時間がかかると言われ、それらを総合すると、フリーゲージトレインの完成までこれから相当の時間がかかることが判明いたしました。

それと、開発技術者は大変な自信を持っておりまして、私が見ても、人間的な操作や、電気や電磁波、無線などの影響は全く受けないシンプルで安定したものであることは理解できましたが、車輪とモーターが一体構造であるため車輪が重く、軌道に相当の打撃があると考えられ、この点の改良や軌道の強化が必要ではないかとも考えられ、これらの問題解決が必要であると思いました。

その上問題なのは、このフリーゲージトレイン技術の評価をだれがするかが決まっていなかったことでした。運輸省の委託事業ですから、運輸省が安全宣言をするのも問題があるようですし、民間がするには大変な権威が必要です。運用主体であるJRが行うのもおかしいと思います。このようなことを考えていくと、フリーゲージトレインは、技術的な問題ばかりでなく、評価体制などに相当な時間がかかると思われます。

したがって、フリーゲージトレインは、日本が開発したすばらしい技術であることは間違いのないと思いますが、今すぐ使える技術といえ、ミニ新幹線方式の方が山形・秋田新幹線で使われ、分割併合技術も含め、完全に技術的に確立しているわけですから、ミニ新幹線方式を採用する方が安全で安心できますし、フリーゲージトレインが開発されれば、ミニ新幹線方式を採用している秋田、山形を初め、羽越ミニ新幹線でも走行が可能であるだけに、ミニ新幹線方式を羽越新幹線に採用することは賢明な判断であると思いました。

その後、6月4日、5日、私は山形新幹線に実際乗ってみて視察をし、山形新幹線の天童駅、村山駅、さくらんぼ東根駅、大石田駅、新庄駅において、それぞれの市町村担当者と山形県企画部企画調整課交通企画室の責任者から説明を受け、また陸羽西線沿線を見て回り、酒田、鶴岡への陸羽西線回りのミニ新幹線の実現可能性について、山形県の取り組み状況を調査してまいりました。

最初に感想を述べれば、山形県は一生懸命であるということ、新潟県の姿勢と全く違うと言ってもよいくらい情熱を込め、山形新幹線を活用した地域開発とまちづくりに取り組んでおりました。各市

町村の担当者の発言では、「県知事が決断してくれ、強い主導性を発揮してくれたから、ミニ新幹線新駅とまちづくりは実現した」と異口同音に申し述べていました。新幹線効果によるまちづくりに県と関係市町村は一体となって一生懸命に取り組んでおり、その結果、昨年12月4日に開業した新庄延伸も予想の倍のお客があり、観光以外の産業にも波及効果が出始めているということです。

また、環境、エネルギーにすぐれた鉄道が21世紀の交通の主流になるとの確信に基づき、自治体が資本を準備し、JRに貸し付け、10年で回収する資金スキームを考え、最先端の鉄道技術の導入とバス代行運送により工期も短時間に実現し、創意工夫により公費を削減するばかりか、高速運転の障害になる踏切道の改善には、山形県が単独で395億円も全面的に資金を出して、市町村にほとんど負担をかけずに統廃合を実現していることです。その結果、安全とスピードが生命の新幹線機能はむしろ向上し、経費を大幅に削減することに成功しております。

公共事業特有の長時間をかける非効率性、採算性の無視はここではなく、ミニ新幹線は採算がとれなければ成功しないという民間経営のJRにとっては死活問題の過剰投資を避けることにもつながり、山形新幹線の成功を支えた重要な要素でした。そして、各市町村はミニ新幹線を活用し、その市町村の特徴的なまちづくりと産業振興策を一生懸命に取り組んでおりました。

そこで、まず第1に質問いたしますが、去る4月17日、新潟県平山知事、山形県高橋知事、JR東日本松田社長、加藤紘一、稲葉大和、吉田六左衛門各代議士が東京で会い、羽越新幹線をミニ新幹線方式で整備することを合意したと大々的に報道は伝えておりますが、会談はどのような経過をたどり実現し、その会談の内容と合意内容についてお聞かせ願います。

また、フリーゲージトレインとミニ新幹線などの整備手法について、新潟県としてどこまで独自に研究され、判断されたのかをお聞かせ願います。

第2に、山形・秋田新幹線は、いずれも県知事が強い決意のもと、強い指導性を発揮し、実現したものであります。山形新幹線は、「新幹線直行特急早期実現期成同盟」が結成されてから6年で開業にこぎつけております。さらに、新庄延伸は、高橋県知事が会長となった「山形新幹線新庄延伸推進会議」が結成されてからわずか5年で開業にこぎつけています。私が先日各地を調査してきて、事実に基づき強く感じた結論は、県知事の強い指導性であります。

JR東日本の松田前社長と会う機会があり、「新庄市は人口4万2,000人で、新発田市の半分です。こんな小さな市になぜ新幹線を引くことをJR東日本が同意したのですか」との質問に、「山形県知事のミニ新幹線建設への断固とした決意と指導性と、新幹線によるまちづくりが信頼できたからである」と答えてくれました。

さきの東京会談でミニ新幹線方式で整備することを合意したとするならば、平山県知事の卓抜した指導者としての資質を遺憾なく発揮されるべきであると思います。まして新潟県は、人口や財政規模、市町村数は山形県の約倍、財政力指数も0.13以上の開きのある大県であります。

平山県知事は新潟県の知事として、高橋山形県知事を凌駕する指導性をミニ新幹線建設に向け発揮され、関係市町村のまちづくりはもちろんのこと、国に対しても強い指導性、影響力を発揮し、羽越新幹線を実現する県庁体制と、財源問題も含めて万全の体制をつくるべきであると思います。平山県知事の羽越ミニ新幹線建設へ向けた決意の表明をいただきたいのであります。

第3に、山形新幹線の特徴は、施設、車両の整備に必要な経費の大部分を一時的に地方自治体が負担し、JRに貸し付けたこと、最新の鉄道建設技術の導入と、電車をとめ、バス代行により、実質的な建設工期間を1年半くらいのスピードと、立体交差事業を半分くらいの経費で実現したもので、その事業スキームに特徴があります。羽越新幹線は距離も長く、それだけにスピードアップの効果も大きいはずですが、しかし、工事費も多くかかると思われます。とりわけスピードアップのかぎを握る踏切道の統廃合は、山形新幹線新庄延伸だけでも45カ所を廃止し、395億円のほとんどを山形県が出しているだけに、どのような事業スキームをイメージしているのかお聞かせ願いたいのでございます。

第4に、山形新幹線新庄延伸は開業して間もないですが、新幹線効果により、例えば人口4万2,000の新庄市は、人口8万2,000の新発田市よりも明らかに全国的な知名度は高くなり、開業前の乗客予想30%増に対して112%以上も増加しており、銀山温泉をトップに沿線の観光入り込み数は激増し、山形県全体では観光客4,000万人を突破いたしました。波及効果は山形県全体に及び、工業団地に対する企業立地も進み始めました。

このように考えてくると、羽越ミニ新幹線の新幹線効果は、東京方面を中心とする全国への情報発信機能ばかりでなく、山形県、秋田県、青森県との人、もの、金、情報の交流によるスピードの経済効果が大きく、今まで県北地方は東京志向だけの経済発展を考えておりましたが、発想を完全に切りかえなければならぬと思います。

そして、新潟県は新潟空港と新潟港を拠点とした環日本海交流拠点構想を描いて、新幹線も新潟駅か

らの乗り入れで首都圏や群馬方面からの乗り入れも考えると、新潟県の環日本海交流拠点構想はさらに可能性がふえ、魅力が増し、厚みが増すばかりか、福島県も含んだ経済圏構想を描いた中で、下越地域の経済圏構想を描くことが可能になると思います。その中心に羽越ミニ新幹線と白新線の複線化が位置づけられるべきではないかと思えます。

もちろん、既に日本一の交通量で、エネルギー・環境問題、交通渋滞で限界に達している新新バイパスや新潟バイパスの隘路打開のために、白新線の複線化とパーク・アンド・ライドは一刻も早く実現しなければなりませんし、当然羽越ミニ新幹線は黒山駅より東港駅、新潟国際空港駅を通過して新潟駅へ向かうコースも検討すべきであろうと思うが、どうでしょうか。その結果、一番羽越ミニ新幹線効果を経済的に享受できるのは新潟市と豊栄市周辺であろうと思われます。また、瀬波温泉や月岡温泉、城下町新発田市や黒川村や朝日村、山北町の自然環境とすばらしい景観は、全国の魅力的なポイントになりましょう。また、臨空・臨海地帯の魅力を強化する東港や中条町や安田町の工業団地への企業進出に大きな力を与えることは間違いありません。

そこで、平山知事の羽越ミニ新幹線と白新線の複線化が県北の地域振興の中で果たす役割、位置づけについてお聞かせ願いたいのであります。

第5に、羽越ミニ新幹線の資金スキームについてお伺いします。

私は、21世紀は鉄道の世紀ではないかと思っています。それは、環境・エネルギー問題の解決が21世紀の最大の課題であるからです。ゼロ・エミッションは、私たちが21世紀に課せられた課題です。鉄道の環境負担とエネルギー効率の優位性は車を圧倒しております。その上、高速性、定時大量輸送機能は、新幹線の1年間の平均おくれ時間わずか24秒という99年度の発表を見れば、いかにすぐれているかわかりただけだと思います。したがって、ヨーロッパでは鉄道に投資をしており、地上施設は国がつくり、車両は鉄道会社がつくるのが当たり前となっております。都市内の輸送も路面電車を積極的に取り入れ、自転車とともに最も有力な輸送手段となっております。

羽越新幹線は、そもそも新幹線整備法でフル規格でつくる構想でしたから、本来であれば100%国の資金で建設すべきであろうと思います。しかし、フル新幹線建設に伴い発生する並行在来線の運営は、地方自治体の負担や環境破壊の問題を惹起することは間違いなく、避けるべきであります。羽越線のミニ新幹線方式による整備は、現在の社会経済状況に最も適した建設方式であると思います。しかも、今日までの経過や環境エネルギー問題の解決からして、国が地上設備を建設する方式、ヨーロッパ方式を取り入れても差し支えないと思われます。

羽越線は貨物が走る大動脈であり、単線区間や複線区間があり、羽越線は全線3線軌や一部4線軌も必要でしょうし、白新線などは片方狭軌、片方3線軌や片方標準軌などが考えられ、複雑な工事が必要です。また、酒田まで168.2キロで距離も長く、県境では人口の少ない地域があります。それだけに、建設費の軽減は羽越新幹線事業の成否を決める最も重要な課題であります。国への働きかけも重要と思われます。羽越ミニ新幹線の資金スキームについて、平山知事の構想をお聞かせください。

第6に、県知事の県北地方の地域振興とまちづくりへの指導性の問題です。

山形新幹線や新庄延伸には、JRが新駅を建設し、関係市町村が都市施設を合築し、駅周辺整備事業を行いました。

新庄駅では、JRと市で新駅を建設し、そこに最上広域市町村事務組合が「最上広域交流センターゆめりあ」を建設しております。新幹線関連事業で、最上広域交流拠点施設、駅前交通広場、最上中央公園、アクセス道路、1,003台の無料駐車場を建設しております。その内容を見ると、新庄市の単独で整備している施設、最上広域事務組合で整備している施設、県が単独で整備している施設がありますが、それぞれ一体となって整備しており、鉄道の機能と車の利便性を生かしております。新庄駅の新幹線関連事業の総額は229億900万円で、優に新庄市の予算を上回っておりますが、これを県、市、周辺市町村が負担し合って計画的に建設しておりますし、県の強い指導性がよく見えております。また、地域巡回バスや送迎バス、レンタカー、レンタサイクルのアクセス交通手段を整備しております。さらに、新庄市では市民1人4,000円の寄附金を仰ぎ、2億円を集めて駅建設費を生み出しています。

大石田駅は、無人駅を有人駅にする運動を20年前に起こし、その後特急を停車させる運動を行い、ついに新幹線駅を建設することに成功した、鉄道を町の活性化に取り組んだ有名な町です。駅前区画整理事業を実施し、無料駐車場を260台分建設、銀山温泉行きの市営バスとレンタサイクルのアクセス交通を整備し、ボランティアガイドも組織化しておりました。約3億円かけて屋根を階段状にし、イベントにも使える城下町大石田町を象徴する駅を建設し、第三セクターの大石田町地域振興公社が町の名物そば屋とギャラリーと物産コーナーを営業し、入り切れないほどの盛況をおさめております。

村山駅は、6億円をかけてふるさと・ふれあい学習館を建設し、インフォメーションコーナー、企画展示ギャラリー、軽食コーナー、市民ホールを建設し、駅西土地区画整理事業を実施、無料駐車場を600

台建設しております。

さくらんぼ東根駅は、さくらんぼという普通名詞を駅名に使った大変ユニークな駅ですし、約 20 億円をかけて駅と合築したさくらんぼタント館を建設、開業 5 カ月で来館者約 1 万 2,000 名、毎月貸出し冊数が 1 万冊を超える盛況ぶり、さくらんぼ図書館は全国に有名であります。駅土地区画整理事業で無料駐車場を 600 台建設、愛称銀プラバスと呼ばれる市営バス、観光バス、レンタサイクルをアクセス交通機関を準備しておりました。

天童駅は、既に山形新幹線に合わせて整備済みであります。

以上、各市町村とも新幹線駅を中心とした駅と合築した都市施設を建設し、それを拠点に各市町村の特徴あるまちづくりを我々の常識を打ち破るような情熱で行っていることです。しかも、各市町村の特徴を徹底的に出していることです。その結果、各市町村とも人口減少に歯どめがかかり、ことしから増加が見込める市町村が出始めているとのことでした。

このように、山形新幹線沿線各市町村は、観光、温泉ばかりでなく、企業誘致や、さくらんぼなどの農業と食品加工業を中心に、地域振興と計画的なまちづくりに一生懸命取り組んでおります。財政的に厳しい新庄市などは、市民の寄附も仰ぎ、市民一体となってまちづくりに全力を挙げて成功しています。「なぜこんなに大胆に地域振興やまちづくりができたか」と尋ねると、「高橋山形県知事の確固たる指導性が市町村に勇気を与えた」と異口同音に発言しておりました。

平山県知事も、阿賀北振興協議会で羽越新幹線早期建設期成同盟結成を関係市町村が決めたのですから、県知事みずから期成同盟の会長になるぐらいの覚悟で取り組むべきであろうと思います。また、山形県は「山形県在来線高速化検討委員会」をつくり、「山形新幹線新庄延伸沿線地域開発推進計画」を山形県や関係市町村が一体となって策定したように、羽越線沿線市町村の連続立体交差や駅周辺区画整理事業、無料駐車場の建設、観光や他産業への取り組みなどについて、(仮称)羽越新幹線沿線地域振興・まちづくり計画を新潟県や羽越線沿線市町村が一体となって策定し、羽越ミニ新幹線と白線線の複線化による県北地方の振興施策とまちづくりを行う必要があると思いますが、平山県知事のお考えをお伺いいたします。

第 7 に、羽越新幹線の建設計画スケジュールの策定についてお伺いいたします。

私は、山形新幹線新庄延伸を視察した帰りに陸羽西線を視察してまいりました。陸羽西線は、新庄延伸を機に活性化を図るべく、陸羽東西線利用促進会議を結成し、全国から愛称を募集し、陸羽東線は奥の細道ゆけむりライン、陸羽西線は奥の細道最上ラインと命名し、回転シート付きの新型気動車を投入した結果、人気も上々で、乗客もふえ、快速は毎日座れないとうれしい悲鳴を上げていました。酒田から東京へ向かう乗客が相当使っているようで、羽越線回りよりも時間がかかるのに、珍しさもあって乗客がふえています。

現在、山形県では陸羽西線にミニ新幹線を走らせる計画も検討されており、今山形県は羽越線派と陸羽西線派が対立していると聞いてまいりました。もし陸羽西線に新幹線が走るとなれば、大幅に時間が短縮されることから、乗客は酒田駅より鶴岡駅が多いのですが、鶴岡駅のお客も陸羽西線回りとなる可能性が高く、羽越ミニ新幹線の実現は不可能となると思われます。それゆえに、羽越新幹線の建設を急がなければならないと肌で感じてまいりました。陸羽西線のミニ新幹線整備と羽越ミニ新幹線整備の関係を平山県知事はどのように受けとめておられるかお聞きします。

したがって、16 日に行われた第 1 回の羽越新幹線検討委員会では、新潟県からこれらの情勢を踏まえ、山形県の羽越線派に勇気を与えるような積極的な提言がなされたものと思っておりますが、その内容についてお聞かせ願いたいと思います。

第 8 に、運輸省は羽越線、白新線を新幹線直通化調査路線に決定し、調査費 1 億 2,000 万円を調整し、具体的な調査を実施していると思っております。新潟県も、本年度予算に鉄道高速化推進費として 229 万円を調整しております。「羽越新幹線早期建設期成同盟」の結成も決まり、知事が気にしていた地元の熱意も大きく盛り上がってまいりました。羽越新幹線建設の決意を新潟県が内外に表明する条件は整ったと見るべきで、本年度予算の鉄道高速化推進事業費 229 万円の予算を有効に使って、日本全体にアピールできるような内容で鉄道高速化推進事業を実施すべきと思いますが、その事業内容をお聞かせ願いたいと思います。

最後に、白新線の複線化とまちづくりについてお聞かせ願いたいと思います。

昨年 9 月議会でも質問いたしました、いよいよことしの 10 月、西新発田駅移転に伴う開業がされる運びとなりました。西新発田駅の開業は、新発田市と JR が一体となって整備してきたものであり、都市間通勤輸送とまちづくりを目指したものでございます。

既に新発田 - 新潟間の交通渋滞の深刻さは昨年 9 月議会でも報告しましたとおり、新発田 - 新潟間の交通渋滞の解消のためには、理論的には阿賀野川には橋をもう 2 本必要で、その実現のためには経済的

にも時間的にも不可能であります。この交通渋滞の解消のために、白新線の複線化により、13万台と言われる日本一の交通量の5%、6,500台の乗客を白新線に乗りかえさせることが必要であります。そのために、白新線の複線化とパーク・アンド・ライドが最も有効な手段であると新潟国道事務所のデータと計画に基づいて明らかにいたしました。

このたび開業することになった西新発田駅は、新発田 - 新潟間の交通渋滞の解消、隘路打開の一方策として、すれ違い装置が設置されました。そのことにより、今まで一本の電車も増発できない現在の白新線の輸送量を若干増発することが可能になりましたが、わずかです。都市間輸送をこれから強化をするためにも、複線化が必要なのであります。

また、西新発田駅周辺土地区画整理事業は40.3ヘクタールの規模で、人口の張りつけを2,100人程度計画をしております。さらに、近隣商業地には大型店が進出を希望しており、西新発田駅前には南バイパスが平成17年に開通の予定であり、ロータリーや都市公園も整備される予定であります。新発田市のまちづくりマスタープランには、パーク・アンド・ライドや橋上駅とオーバーアーケードの構想もあり、新発田の魅力を飛躍させ、市内道路の整備と相まって、副都心的なまちづくりが目指されようとしております。しかし、これとても白新線の複線化が実現するまでの暫定策であって、本来白新線の複線化とパーク・アンド・ライドの実現が一刻も早く待たれております。

また、新発田の太田川の洪水防止の改修工事が現在進められており、太田川鉄橋の直前まで改修が進んでおります。太田川鉄橋を現在のまま単線区間で改修するのか、最初から複線化するのかでは、全く建設費も建設時間も変わってまいります。したがって、一日も早く白新線の複線化を決定すべきであると思います。

また、山形県のように、大駐車場を県が整備をし、パーク・アンド・ライドのテストをすることを考えてもよいのではないかと思います。

そこでお伺いいたしますが、羽越ミニ新幹線を実行すると同時に、白新線の複線化と大駐車場の整備を実施し、新潟 - 新発田間の交通渋滞の解消による都市間輸送の隘路打開を進めるべきではないかと思いますが、平山知事のお考えをお聞かせ願いたいと思います。

以上で私の質問を終わります。

【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。

鉄道関係の質問が幾つかございました。まず初めに、羽越線の高速化についてお答えしたいと思います。

去る4月17日の山形県知事、JR東日本、当時社長の松田社長との会談でありますけれども、私はかねてから羽越新幹線の構想の具体化を21世紀の本県の発展のための主要な課題の一つというふうに位置づけておりました。機会をとらえまして、個別に山形県知事さん、JR東日本の社長さんと意見交換をしてきたところであります。

そして、御指摘のように新庄延伸が現実のものになってきましたので、このままほうっておきますと、陸羽西線経由で酒田に出るという可能性がございますので、山形県知事さんには、新潟は庄内を通過してそちらに参りたいので、待っていてほしいということは何度もお話しすると同時に、JR東日本にもその構想を話しておりました。

一昨年になると思いますが、村上地区での会合で、このことを地元として熱意を持って声を上げてほしいと、そして私も動き出しますということをお申し上げたところであります。

今回こうした動きの中から、やはり新庄延伸が次のまたきっかけとなりまして、山形県内でのさらなるミニ新幹線の事業の推進ということが検討され始めているということをお聞きしたところでありますけれども、関係国会議員からの呼びかけもございまして、ちょうどいいタイミングで3者が一緒に会合し、意見交換を行うことができたわけでありまして。

この会談におきましては、主にJR東日本からフリーゲージの実用化のめど、松田社長はフリーゲージに対しては極めて懐疑的な意見でございます。山形ミニ新幹線方式の評価、そして新幹線のフル規格とミニの相違、キロメートル当たり5億円とフルの場合の80億円等々、工事費の大きな違い等々を含めまして、鉄道事業者の立場からの考えを伺ったほかに、今後3者が連携しまして、羽越本線の新潟 - 酒田間の高速化に向けて、ミニ新幹線の可能性も含めて検討していくため、事務レベルでの検討会を設置すると、そしてそこでですね、あらゆる可能性について種々検討していこうということについて合意

を見た次第であります。

また、羽越本線の高速化のための整備方式につきましては、これにつきましても今後3者の検討会において、国が現在行っております「新幹線直通運転化事業調査」の成果等も踏まえながら検討を進めることとしているものでございます。

また、羽越本線の高速化に関する私の基本的な考え方ということでありますけれども、日本海を縦貫する鉄道を高速化し、上越、北陸の両新幹線とも直接連携するという鉄道のネットワークを形成することは、21世紀に向けた本県のさらなる拠点性の向上と県土の均衡ある発展を図るために、検討すべき重要課題というふうに認識しております。

本県といたしましては、上越新幹線ができて上がっている上に、北陸新幹線に着手しているという、全国的に見ますと極めて新幹線整備事業が多いところでありますので、私としては本来、北陸新幹線の進捗を見、そして日沿道の進捗を見ながら、羽越ミニについてはどのタイミングで図ろうかというふうに思っていた次第でありますけれども、先ほど申し上げましたように、新庄延伸からさらなる構想の動きがございましたので、こちらの、新潟からの羽越ミニについて動き出すべきだろうというふうに思った次第でございます。

環日本海時代を展望いたしますれば、日本海交通軸、日本海ベルト地帯振興構想を申し上げている私といたしましては、このたびの山形県、JR東日本との3者による事務レベルの検討会をスタートさせたことを契機に、ぜひとも日本海側の高速交通体系の完備という意味で、羽越本線の高速化の実現に向けて全力で努力していきたいというふうに思っている次第であります。

次に、羽越本線の高速化の事業スキームであります。羽越本線の高速化に当たりましては、工事区間が長いということ、県境での線形が複雑であるということ、貨物輸送の確保への対応など問題がたくさんございます。そうした問題を踏まえながら、財政上の負担と投資効果なども十分見きわめ、山形県、JR東日本ともども今後検討をしていきたいというふうに思います。

また、羽越本線の高速化と白新線の複線化が県北の地域振興に果たす役割でありますけれども、羽越本線の高速化は、今申し上げましたように、日本海側との交流の一体化を促すわけでありまして、環日本海交流圏構想を持っています私どもといたしましては、その意味でも大変重要でありますと同時に、首都圏あるいは山形県以北の東北地方との連携交流、これを促進いたしますし、県北地域の振興に大きな影響を与えるものというふうに考えております。

しかし、これをどう実現し、どのように地域の活性化に結びつけていくかということについては、ひとえに沿線地域の取り組みに大きくかかわっているというふうに考えております。

また、白新線につきましては、沿線地域と新潟市を結ぶ生活路線としての大きな役割を果たしているわけでありまして、その複線化については、利用促進策とセットで検討されるべき課題というふうに考えている次第であります。

次に、羽越本線の高速化の資金スキームについてであります。高速化の財源をどのように手当てするかということにつきましては、事業採算性や投資効果の問題とともに、羽越本線の高速化を実現するための最大の課題であるというふうに思います。

山形新幹線、秋田新幹線、そして新庄までの延伸、それぞれ異なるスキームで財源手当てがされております。こうした点を比較検討しながら、近々取りまとめられます運輸政策審議会鉄道部会における鉄道整備方式の審議結果も踏まえ、山形県、JR東日本と十分検討してまいりたいというふうに考えております。

次に、羽越本線の高速化等による地域振興と都市づくりについてでありますけれども、先ほど来種々山形新幹線の沿線の各駅の特徴等についてコメントがございました。山形新幹線ができた平成4年、私も日本銀行仙台支店におりまして、試乗をさせていただき、各沿線の駅を見させていただきました。実に特徴のある、そしておもしろいつくり方をしたものだと感じていた次第であります。

そして、これがまちづくりと一体となって、大変よい形で進み始めていることに気がついた次第であります。鉄道の高速化を単に果たすのではなくて、これを沿線地域の活性化に結びつけていくということがそこに見事に生かされていたというふうに思います。

私どもといたしましても、鉄道の高速化を活用した地域振興の方策、そして御指摘のようなパーク・アンド・ライドのための駐車場等の駅の周辺の整備を中心とした都市づくりということの取り組みが重要であるというふうに考えております。

そのため、県としても鉄道を核とした都市づくりに向けまして、沿線市町村の主体的な取り組みを促しますとともに、これと連携いたしまして県北地域の振興を図っていきたいというふうに考えている次第であります。

次に、羽越本線の高速化の時期でありますけれども、御指摘のように陸羽西線と羽越本線の双方を高

速化するという事は、現実には考えにくいということから、私としては羽越本線による高速化を働きかけてまいり、環日本海時代の高速交通体系の確保と拠点化のためにこれを役立てていきたいというふうに思っております。

現時点におきまして、羽越線、上越新幹線経由で、東京まで酒田から3時間59分、1万3,570円あります。陸羽西線、山形新幹線経由東京までは3時間58分、1分の差であります。値段では1万3,350円。220円の差でございます。そうした意味で、タイミングを失しないように適切な時期等を見きわめながら、この羽越本線の高速化について働きかけてまいりたいというふうに思います。

その場合でも、3者による検討の枠組みをつくったわけでありますので、二つのルートの比較検討をしていくことになると思います。羽越本線ルートの特長を十分検討して、これを訴えながら羽越本線による高速化を働きかけていくことが重要であるというふうに思います。

なお、去る6月16日に行われました山形県、JR東日本との事務レベルの検討会では、羽越本線の現状と高速化の課題を踏まえながら、運輸省が実施中のフリーゲージトレインに関する新幹線直通運転事業調査の検討状況等も見ながら、今後ミニ新幹線方式を含め、整備手法ごとの利害得失の検討を行うことについて確認した旨報告を受けている次第でございます。

次に、本年度予算の鉄道高速化推進事業であります。地元市町村等により近々設立されるというふうに聞いております「羽越本線高速化実現のための推進組織」と連携いたしまして、本年秋ごろを目途に鉄道の高速化や地域振興等をテーマにした講演会及びシンポジウムを開催いたしまして、羽越本線の高速化について、沿線住民の理解と機運の醸成を図りますとともに、国や関係団体にもアピールしてまいりたいというふうに考えております。

最後に、新潟・新潟田間の交通渋滞の解消であります。マイカーの普及によりまして新潟都市圏の交通渋滞が年々激しくなり、二酸化炭素の排出によりまして環境への影響も懸念される状況でございます。こうした交通渋滞解消のためには、鉄道の複線化による輸送力の拡大やパーク・アンド・ライドの導入によりまして公共交通機関の利用の拡大など、総合的な取り組みが必要であるというふうに考えております。県としても、これまでパーク・アンド・バスライドの実験等に積極的に協力してきたところでございます。

今後、新しい長期計画のもとで、中長期的な視野に立って沿線市町村やJR東日本など関係機関と連携し、将来の都市交通のあり方について前向きに取り組んでいきたいというふうに考えております。

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。

今までよりも一歩前進したと率直に受けとめておりますが、4月17日、今、知事のお答えのように、東京会談は、新聞には加藤紘一と出ていましたが、加藤さんから働きかけて実現したのだらうと思いません。

一つは、羽越新幹線の実現のためには、私はやっぱり山形県よりも新潟県がまず自分の主体的な問題として受けとめて頑張らなければならないと思うだけに、実は羽越新幹線の問題は、十数年前だと思えますが、政治的な課題になった時期がありました。しかし、同じころ政治的な課題になった山形新幹線は既に実現をしておいて、羽越新幹線は実現しておりません。なぜなのか、ここが大きな問題だと思うのです。やっぱり山形新幹線を実現するためには、何度も言いますが、鹿野代議員や高橋山形県知事が本気になって指導し、頑張ったんだらうと言われております。そのことがやっぱり教訓化されなければ、十数年前と同じことを繰り返すことになると思います。今回の会談も、ぜひ願わくば平山知事から働きかけて実現してほしかったわけです。

したがって、以降、特に陸羽西線との時間的な競合もあり、羽越新幹線問題のプレゼンテーションというか、リード役は、ぜひ平山知事がリードしていただきたい。そして、特に地方自治体は大統領制ですから、まさに強力な指導力を持っておられるわけです。ここにおられる方々はみんな知事のセクレタリーでしょうし、県知事が目標を明確に示せば、ハードルを乗り越えていくと思うのです。しかし、目標が示されない限り、ハードルはむしろ壁となってしまいます。そういうことのないように、ぜひ、平山知事におかれましてはリーダーシップをとっていただきたいことを、羽越新幹線が既に山形におくれをとっているという現実を見て、強くそう思うわけです。その点、もう一度もしコメントがあれば御指導いただきたいと思っております。

二つ目の問題は、羽越新幹線沿線の地域振興とまちづくり計画の策定の問題です。これは、私も知事も考え方は同じだと思いますが、羽越新幹線と白新線の複線化は県北振興の手段でありまして、目的ではありません。そのことをはっきりさせなければならないと思うのです。フル規格で新幹線をつくった例えば東海道新幹線の場合は、あり余る太平洋ベルト地帯のいわゆる輸送需要を解消すればそれでよかったかもしれませんが、新潟県に入ってきている上越新幹線は、特に新潟県に入ってきてからは、地域振興のために重要な役割を本来果たさなければならなかったと思うのです。

ところが、知事はどう見ておられるかわかりませんが、例えば新潟駅の状況は、県都の駅で、しかも新幹線が入っている駅では、最もみじめな姿です。ようやく連続立体交差がことしから着手されるという運びになっておりまして、連続立体交差などは、本来は新幹線が開業と同時に着手し、完成しなければならない問題だったと思うのです。その原因は、やっぱり上越新幹線の建設に当たっての地域の振興計画、まちづくり計画がしっかりと当時できていなかったために、そういうことが不十分なままに建設されてしまったのでないか。その結果、新幹線効果を新潟県全体としてどれだけ大きく効果的に、経済的に波及をさせるかという観点が薄れていたのではないかと思うのです。

これからミニ新幹線は建設するわけですから、ぜひ羽越新幹線沿線の地域振興、まちづくり計画を、あの山形新幹線がやっている、山形は県と関係市町村が開発計画をつくってやっているわけですので、そういう計画をぜひ策定していただきたいと思うのですが、その点についてもう一度御答弁をお願いします。

【平山征夫知事】

佐藤議員の再質問にお答えしたいと思います。

山形県との比較において、もっと頑張れとハッパをかけておられる気持ちは大変よくわかります。先ほど申し上げましたように、山形新幹線ができましたのは、今お話のありました代議士さんが大変熱心であったということは語りぐさのように今も言われているわけでありまして、平成4年に山形新幹線ができた。そして、今、御指摘がありましたように、新庄延伸において県が無利子貸し付けをするということを決断された高橋知事さんにも私はその意味で敬意を表していますが、同じ時期に計画ができたのに、山形の方が、ミニでありますけど、新幹線ができたのは、やはり大変熱心な人がいたということは事実であります。しかしながら、その間新潟県には上越新幹線ができ、さらに北陸新幹線をやっているわけですので、みんなが何もしていなかったというわけではないので、その点は正しく御認識いただきたいと思います。

御指摘のように、庄内地区選出の加藤代議士からお話があったのは事実であります。加藤先生とは私が日銀時代からの知り合いでありましたので、この件については前から若干の御相談等があって、その意味でその延長線であったわけでありまして、私としてはそういう意味で、このつなぎ役として大変ありがたい申し出であったというふうに喜んでおりますが、それ以前から先ほど申し上げましたように山形、そしてJRとは打ち合わせ、話し合いをしてきたわけでありまして、今後ともリード役をできるだけ努めてまいりたいというふうに思います。

なお、2番目の質問につきましては、御指摘のとおりでありまして、そもそも日沿道という高速交通体系に入っているこの地域をどうまちづくりしていくかということは、既に課題として今あるわけでありまして、何も羽越ミニをやるから改めてやるというのではなくて、既にやっておかなきゃいけないことでもあります。

その意味におきまして、村上地域を里創プランの対象といたしまして、現在具体的なまちづくりについて検討を進めているのも一つの事実でございます。今後とも、羽越ミニをもし本格的にやっていくというしかるべき時期が来れば、当然のことながらそれを生かすさらなる地域振興については、県としても支援をしながら具体的にまとめていく必要があるというふうに考えている次第であります。