

【佐藤浩雄議員】

それでは、交通機関の外部不経済解消策と新潟県の交通政策の強化について質問いたします。

私は昨年、世界鉄道連合、ヨーロッパ鉄道共同体が発行している「維持可能な移動体への道」、サブタイトルは「輸送機関の外部不経済の削減」という英文のレポートを読んで大変ショックを受け、質問いたします。

レポートは、ヨーロッパ 17 カ国が共同調査をした内容ですが、その内容は、全交通機関の外部不経済が GDP の約 10%、その 93.2% が車から、飛行機が 4.9%、鉄道が 1.6%、船が 0.4% となっております。分野別では、事故が 29.4%、大気汚染が 25.4%、温暖化が 23%、渋滞が 10.3%、騒音 6.9%、景観 3%、都市化 1.7% となっております。

この交通機関の外部不経済の数字を日本に当てはめてみますと、日本の 2001 年の GDP は約 494 兆円ですから、日本の交通機関の外部不経済は 49 兆 4,000 億円となります。そのうち 46 兆円は車から発生し、飛行機は 2 兆 4,200 億円、鉄道は 9,386 億円発生していることとなります。

我が県に当てはめますと、我が県の GDP は 9 兆 5,198 億円ですから、外部不経済は 9,520 億円、そのうち 8,872 億円は車から、飛行機は 466 億円、鉄道は 152 億円の外部不経済を県民に与えていることとなります。いずれにせよ、途方もない数字が出てきます。

その後、8 月 1 日の新潟日報によれば、我が県の交通渋滞の経済的損失は年間約 2,200 億円に上り、県民 1 人当たりでは 8 万 9,000 円で、新潟市、長岡市、上越市の都市圏では全国平均をはるかに上回るばかりか、新潟市圏では 12 万 2,000 円に上り、東京都の 9 万 7,000 円の約 1.3 倍となっております。車の外部不経済のわずか 10% 弱にすぎない交通渋滞による経済損失が東京都より多いのですから、交通機関の外部不経済全体に対する問題は、もっと深刻に考えなければならないのではないのでしょうか。

前回の知事答弁では、「交通機関の特性を生かした交通体系を構築することも含めて、外部不経済についてどう対応していくか、全体として問題意識を持って対応していく必要がある」と答弁されていますが、そのような認識ではなく、もっと切実な、具体的な課題としてこの外部不経済の問題に取り組まなくてはならないと思いますが、知事にお伺いいたします。

第 2 に、このレポートの研究目的の一つは交通政策の確立です。策定されたばかりの新潟県交通政策大綱を読んでみますと、交通機関の外部不経済の視点が入っていないのではないかと思います。

そこで、土木部に行って、8 月 1 日の新潟日報の記事となっている新潟県道路行政業績計画書案を検討してみました。それを見ますと、問題となっている渋滞損失は、新潟市圏で 790 億円、長岡市で 210 億円、上越市で 150 億円となっており、渋滞損失全体の 67% を占めております。また、新潟県の年間死者数は 10 万人当たり 9.2 人で、全国平均の 6.9 人より大幅に上回っております。

また、国土交通省北陸地方整備局道路計画課に行って、「平成 15 年度道路行政の業績計画書」と「北陸・道のルネッサンス」を見せていただきました。鉄道網などの公的交通機関が少ない北陸地域は、交通量日本一を記録する新潟バイパスを初め、県庁所在地などのボトルネック箇所を中心として慢性的な交通渋滞が発生し、早急な改善が求められています。年間 4,900 億円にも上る交通渋滞損失の 4 割が 2% の直轄国道で発生していることを示し、その解消策として、道路分担率を自動車専用道 3、幹線道路 6、生活道路 1 にすることによる死傷者数などの低減数を具体的に明示しておりました。「北陸・道のルネッサンス」は、道路分担率の適正化計画でもありますが、さらなる道路への投資計画でもありました。

しかし、このような理論展開は、車の巨大な外部不経済の視点が入っておらず、その結果が原因か、我が県の交通政策大綱にも外部不経済の視点が入っていないからではないのでしょうか。

前回の知事答弁では、交通政策大綱策定のきっかけは、自動車から発生する渋滞、環境負荷、事故だったと思います。しかし、全交通機関による外部不経済という概念が今出され、我が県土木部の道路行政業績計画書案ですら渋滞損失 2,200 億円と明示されている以上、この 5~10 倍はある交通機関の外部不経済を解消するために、交通政策大綱を強化する必要があるのではないのでしょうか、知事にお伺いいたします。

3 つ目に、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、したがって利用者や個人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、渋滞対策などの外部不経済に対する対策は、非競争性・非排除性の典型的な公共事業であります。そうすると、この外部不経済に対する対策は、政府や地方自治体の公共経済によって行い、その財源は税で負担することとなります。したがって、必要な税をそれぞれの交通機関が外部不経済を発生させている排出者責任で負担しなければならないのが原則ではないのでしょうか。

そこで、県議会事務局議事調査課で、交通産業の各企業がどのくらい売り上げをし、税を負担し、外部不経済をカバーしているかを調べていただきました。それによると、例えば自動車メーカー13社の合計の売り上げは23兆8,468億円で、税負担は5,766億8,700万円でした。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46兆円にははるかに及びません。飛行機は、外部不経済が2兆9,640億円ですが、税負担がわずか35億5,000万円ですから、これも問題になりません。鉄道は、主要私鉄23社の売り上げは5兆5,154億円で、税負担は2,942億円で、この額は鉄道の外部不経済の約3分の1に当たります。しかし、鉄道は運賃の消費税を納入しており、その上、JR東日本の例では、新潟市に9億円、長岡市には5億円、湯沢町には4億円の固定資産税を納入していますから、全国の市町村に納入している固定資産税や都市計画税などの総額を加えれば、ほぼ外部不経済に匹敵する税を払っている可能性があります。

毎日膨大な外部不経済を発生させていることなど考えず、気楽に車を使っている生活スタイルですから、そのような車の所有者や使用者、利用者に外部不経済の膨大な金額を教え、交通機関の選択を考えてもらうきっかけを与える意味で、車の所有者や使用者、利用者にも広く薄く負担を求めることが輸送機関の外部不経済を真剣に考えていくために必要だと思い、連合委員会で知事に御所見を伺いました。

知事は、外部不経済の大きい輸送手段のところにはもう少し高い税をかけ、外部不経済の抑制効果が働くようにしていったらどうかということにもつながるだろうと思う。しかし、御指摘のように、県民あるいは国民に対する周知や認識が不十分であるという点は同感でありますので、今後とも外部不経済の問題も含めて県民にPRしていくことについては努力していきたいと答弁しております。

そこで、知事がPRを約束した後、どのようなPRをする計画を立て、PRをし、どのような反応があったのでしょうか。

また、免許センターでの交通安全教育の一環に自動車の外部不経済について教えることは1つの有効な方法と考えますが、知事の御所見をお伺いします。

また、全く無意識に自動車を運転することへのチェックを働かせ、外部不経済を考えるきっかけを与えるために、自動車の所有者や使用者、運転者に軽い税負担を求め、外部不経済解消の教育や、道路改良や鉄道建設の財源にすることを検討したらどうでしょうか、知事の御所見をお伺いします。

第4に、政府が何の施策も講ぜず、相互相殺的な交通機関同士の競争を放置すれば、外部不経済を公共政策で全く賄い切れない車が残し、外部不経済を賄っている可能性のある公共交通機関のバスや鉄道がなくなります。したがって、外部不経済を削減するために、相互補完的な公共交通政策の具体化と強化が、今求められているのではないかと連合委員会で質問しました。

知事は、二酸化炭素をたくさん出す車の排出抑制は地球環境的に大きな問題となっており、過度の車依存社会からの脱却を考えていかなければならない。そのときに、鉄道輸送は大変メリットも多いわけですので、鉄道輸送網を守っていく、その点からいけば、逆に私の方からJRに申し上げたいことはたくさんある。臨海鉄道においても、JR貨物が日本の貨物鉄道網を本当に守っていく意欲があったのか、大変情けない。交通政策大綱をまとめるために、交通税を取り、その交通税によって鉄道、地下鉄、バス等々の相互補完的な交通政策を総合的にやっているフランスのリヨンに行ってみいました。ヨーロッパでは、こうした動きが今非常に進んでいます。我が国でもそろそろ考慮していくべき政策として考えていきたいと思って、この交通政策大綱をまとめたつもりですと、JRの経営者にも厳しく注文する答弁をされました。

しかし、7月3日の新潟日報の報道によれば、新潟交通の赤字対策として打ち出された43系統のバス路線の廃止案は、運行バス路線の約2割に達するもので、影響が大きいものでした。その後、地元の意見や学識経験者などを加えたアドバイザー会議の意見などを参考にした対応策の検討を行った結果、新潟市が運行路線への一部補助をすることにより、暫定措置として1年間主要な路線の維持確保に努めることが決まりました。

こうして単年度は残りましたが、問題はすべてが残っています。一緒に報道されているバス輸送人員数を見ますと、2001年度では約5,920万人で、10年前より45%も激減しており、いかに自家用車による公共交通機関への打撃が大きいかを物語っています。

こうした深刻な事態を見れば、我が県の自動車により発生している外部不経済8,875億円の解消に着手すべきと思います。具体的には、交通政策大綱に記載してある公共交通ルネッサンス計画とはどのようなものであり、具体的にバスや鉄道などの外部不経済が少なく、社会的便益の多い公共交通機関をどのように整備していく計画かお聞かせ願うと同時に、もはや放置できない危機的事態となった公共交通機関を守る知事の御決意をお聞かせ願いたいのであります。

第5に、前段で分析してきたように、輸送機関同士の競争を放置しておけば、自動車が残り、バスや鉄道はなくなると思います。その結果、新潟県民に膨大な外部不経済を負わせることは明確です。

鉄道産業は、社会的便益の大きさ、事故発生率の低さ、環境汚染や温暖化にすぐれた特性を持っています。例えば、炭酸ガスの排出は自家用車の10分の1、トラックの23分の1であり、エネルギー消費は自家用車の7分の1、バスの2分の1、事故発生率は車の1,000分の1であります。

京都議定書に基づく国土交通省の地球温暖化防止ボランティアプランでは、鉄道部門は95年度比で消費原単位で7%改善することが義務づけられております。JR東日本では、47%も電力消費を削減する省エネ型車両を2005年までに80%導入し、消費原単位改善率11%が義務づけられています。

そこで、北陸建設局の道路計画課のお話ですと、日本一の交通量を誇る新潟バイパスから通勤時の交通渋滞をなくするには、どのくらい交通量を減らせばよいのかとお聞きしたところ、昨年行われた、阿賀野川ゆとり通勤大作戦の経験からすると、通勤時間帯の5~10%、車で約500~1,000台、人にして500~1,000人が鉄道やバスに乗りかえれば、スムーズな交通になると言っております。バス20台分が電車1~2本分の乗客を乗りかえさせることにより、新潟市が発生している交通渋滞損失790億円のかなりの部分を解消できるとすれば、大きな成果ではないでしょうか。そのために、わずか100億円程度の投資でできる白新線を複線化することが必要です。

知事がフランスのリヨンで視察してきた、交通税を財源として構築された相互補完的な総合交通体系の体験を生かすためにも、外部不経済を抑え、車の使用を抑制するインセンティブを与える自動車の軽い税と一緒に考えることも必要なのではないのでしょうか。

ことしに入って、交通渋滞などの経済的損失が重大な社会問題となっていることを踏まえ、新新バイパスの日本一の交通量を減らすためには、TDMやITSを活用することは当然のこと、白新線の太田川鉄橋が、太田川の改修で改築に近い現在、将来に向けて白新線の複線化を行うと同時に、強い曲線の線形改良も含めて具体化すべきであると思います。知事のお考えをお伺いします。

第6に、交通機関の外部不経済を解消する具体的な施策であるばかりか、我が県の国際性や拠点性を向上させ、環日本海を中心自治体として政治的・経済的発展をするためには、高速鉄道ネットワークの構築が必要であります。フリーゲージトレインの導入などの技術革新や、鉄道の社会的便益の大きさ、車の外部不経済の解消策などを考えれば、今すぐ具体的な着手が必要な事業と思います。

お隣の山形県では、平成13年より山形新幹線機能強化検討委員会を発足させ、陸羽西線を活用した庄内延伸を中心とする山形新幹線の機能強化を検討し、ことし3月に報告書を提出しております。これを見ますと、酒田市までの庄内延伸は概算工事費で約350億円必要であり、東京-酒田間が新潟回りよりも15分間短縮され、年間便益は554億円で、費用便益比は1.7であると発表されています。その結果、羽越本線の特急は全部廃止をされ、温海の横断交通量は0.39まで下がることになっています。

陸羽西線回りの庄内延伸が決定されれば、羽越本線の新幹線直通化の実現はなくなり、日本海国土軸は実現できないのであります。その結果、環日本海を中心であるべき新潟県の国際性や拠点性の魅力は低下をもたらすこととなり、我が県の発展を阻害することになることは間違いありません。したがって、山形県の庄内延伸を決定する前に、羽越本線の新幹線直通化の決定をすべきであります。

また、新潟市の政令指定都市化の都市整備の問題は、我が県にとって重要な課題であります。我が県にとっても重要な、そして新潟市にとっても重要な上越新幹線の新潟空港乗り入れは最も急がれる重要な施策であります。目標年次と数字の入った具体的な計画決定が必要なときと思いますので、知事の御所見をお伺いします。

次に、朱鷺メッセ連絡通路の落下事故についてお伺いいたします。

私たち無所属の会と無所属議員は、去る2日現地調査を行い、あめのように曲がった鉄骨と、定着部から完全に抜け落ちているすべての斜材ロッドと、破壊された定着部のねじ曲がり、役に立っていない鉄筋と、きれいに切断されているスラブ床版の鋼線の信じがたいほどの惨状に、事故の重大性を感じてまいりました。不幸中の幸いは、1人のけが人もいなかったことです。

しかし、現地を見て、朱鷺メッセ全体に対する信頼性が大きく失われ、既に万代島ビルの展望台を訪れるお客の減少やお店への一般客の減少が報道されており、今後の事故の真相究明と事故対策を、第三者機関による情報公開を原則にした厳正な調査、真相究明、科学的な解明を行い、設計、建設に携わった関係者や発注、検査を行った行政の行政責任を明確にしない限り、経営に重大な影響を持つこととなると思いますので、知事にお伺いいたします。

第1に、現地に行って、この連絡橋が湾曲した構造の上に、つり型トラス構造で大変デリケートなものであることを知りました。基本設計は楨総合計画事務所で、詳細設計が新潟県建築設計協同組合であり、発注者は佐渡汽船と新潟県であり、工事監理は新潟県建築設計協同組合と楨総合計画事務所となっており、施工は、佐渡汽船寄り82メートルは清水建設・本間組のJV、落下部分を含む中央117メートルは第一建設工業、朱鷺メッセ寄り36メートルは福田組・東急建設・丸運建設のJVが請け負ったものであります。しかも、建設竣工時が、佐渡汽船寄りが2001年4月で、朱鷺メッセ寄りが2002年12

月と、設計・施工・施工監理業者が複雑な上に、竣工時期が1年以上違うのです。なぜデリケートな通路をこのような発注関係にしたのでしょうか、お聞きいたします。

第2に、新潟県のホームページに掲載されている朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故の図面を見ますと、落下した48メートルを含む連絡橋すべてに斜材ロッドが入っている契約当初の設計図となっています。しかし、崩落した区間を含む全連絡デッキには、斜材ロッドが入っていない箇所と斜材ロッドが逆さに入っている箇所があります。県は、発注者として、現在も契約時の設計どおりすべての斜材ロッドが入っていると思っているのか、お伺いいたします。

また、入っていた斜材ロッドを抜いたり、逆さにしたり、補強フレームを入れたり、仮支柱を残したりしたのは、いかなる構造計算をした上で行ったのか。そのような複雑・高度な構造計算をチェックできる高度な技術を持った県職員が港湾空港局においてチェックしていたのか、お聞きします。

また、当初設計と似て非なる橋がなぜ竣工検査に合格したのか、その理由を明らかにしていただきたいのであります。

第3に、構造物計算書は、工事着工時に施工業者が要求したが、もらえず、工事完成時の2001年4月で手渡され、その内容を見たら、定着部の強度計算がされていなかったもので、専門家に見てもらったら、これで大丈夫か、鉄筋の配置に問題があると言われた。また、コンクリート強度は、契約書に示されたコンクリート強度の50%増しで構造計算されていた。鉄骨部材は、一部の部材が設計図に示されたもので、かつ実際使用されたものよりも太い鉄骨部材が構造計算で使われていたなどと、信じがたい証言を得ることができました。

県、すなわち港湾空港局が発注者であるとともに、設計図と構造計算書などを照査し、建築基準法令に基づく確認行為をする実質的当事者であり、形式的責任者とも言うべき新潟市長に対して計画通知を行った責任当事者でもあります。業者が提出した設計図と構造計算書を、だれがどのようなやり方をして照査をし、建築基準法上の確認行為である合格をさせたのでしょうか。また、上記のような疑問点や修正点は発見できなかったのでしょうか。

また、このたびの朱鷺メッセ連絡通路崩落事故と、設計図や構造計算を照査した実質的責任者である県の責任はあるのですか。あるとすれば、どのように考えているのか、お伺いします。

また、もともと県には構造計算書は提出されていたのでしょうか、されていなかったのでしょうか、お聞きいたします。

第4に、このたびの朱鷺メッセ連絡通路落下事故を重大に受けとめている人は、全国の建築物の設計・建設に携わる人のすべてだと思います。

その1つに、社団法人日本建築構造技術者協会、通称JSCAと呼ばれる団体があります。そのホームページを見たところ、朱鷺メッセ連絡通路落下事故へのその後の対応が出ており、JSCAは建築の構造設計を専門とする職能者集団として、再びこのような事態を起こさないよう、事故の原因を技術的に解明することが必要不可欠と考えて、建築構造設計の経験豊かな専門家から成る、新潟朱鷺メッセ連絡橋事故調査タスク・フォースを立ち上げたとなっています。調査を完遂するために、新潟県や設計者が調査に同意し、資料を提出していただくことが必須となるので、協力を切望すると訴えています。新潟県が、調査委員会を9月1日に立ち上げたので、JSCAはその委員会にぜひ参加をしないと、8月29日と9月9日の2度にわたり要請書を送ったが、残念なことに9月11日に断られた。就任された委員は学識経験が豊かであっても、事故の原因を究明するには、設計者の観点という別な角度から究明することが必要不可欠と考えている。県に対し再考を要請します、となっています。

私は、事故原因の究明はあらゆる角度から迫り、しかも公開でなければならないと思っています。なぜJSCAの参加と情報公開を拒否されるのか、お聞きいたします。

第5に、今回の事故発生後、施工業者が工事契約時、設計変更時、当初1期工事のみにおけるもの及び2期工事において、施工済み工区の斜材の手直し、補強の工事など、修正工事されるときなどの構造計算書を請求したが、県はあるかないかも含めて回答できないと拒否しているようです。なぜそのような態度をとっているのか、またその内容が施工業者に明らかになることはまずいのでしょうか、お聞きいたします。

第6に、報道によれば、コンクリート床版製造を請け負った東京の業者が、設計図どおりに7本鉄筋を入ると窮屈になり、強度が落ちるかもしれないから、設計業者の了解を得て鉄筋を減らしたと県に報告したと報じられています。しかも、そのコンクリート床版はどこに使われているかわからないとも言われています。そうすると、残っている連絡通路にも使われているおそれがあり、朱鷺メッセ通路全体の信頼を大きく揺るがす重大な情報です。その定着部の構造上の安全性の確認から、残っている連絡通路の信頼性をどのようにお考えか、お伺いいたします。

第7に、朱鷺メッセ連絡通路落下事故に対する県の態度はどうもおかしいと思います。設計図や構造

計算書を公開せず、デリケートな形・構造の一つの橋なのに、幾つもの設計業者、施工業者、設計監理業者、事前調査の有無、竣工検査体制、竣工時期が違うアンバランスな発注の仕方、そうした複雑なやり方をしたのは県であり、県がなぜそのような行動をとらなければならなかったのかを徹底的に調査、解明されなければならないのではないのでしょうか。

今回の事故原因の直接の利害関係者である県が、何か調査委員会をつくってジャッジしようとする姿がおかしいのではないのでしょうか。むしろ、完全な第三者機関に、完全な情報公開のもとで、あらゆる角度から真相を究明することが、朱鷺メッセと県に対する信頼の回復につながるのではないのでしょうか、知事にお考えをお伺いいたします。

知事は、こういう事故が起こったことは、設置者として一定の設置責任があると思うと述べたとの報道があります。既に2億1,300万円の補正予算もあり、これから再建工事には大変な財源も必要です。また、朱鷺メッセの経営への影響も重大です。知事は、こうした朱鷺メッセ連絡橋設置のすべての設置責任をどのようにお考えか最後にお伺いして、質問を終わります。

【平山征夫知事】

佐藤議員の一般質問にお答えいたします。

まず初めに、交通の外部不経済に対する認識でありますけれども、今後の交通政策の展開を考える上で、環境への影響とか交通事故、そして渋滞などの交通分野における経済的な負の側面に対する政策も推進しながら、自動車、鉄道等それぞれの特性を生かした交通体系を構築するということが重要であり、場合によっては、交通分野以外の対策とともに、全体として問題意識を持って対応していくということが必要であるというふうに考えて、述べてきたところであります。

昨年度取りまとめました交通政策大綱の策定に当たっても、こうした問題意識を持って取り組んでおります。具体的課題として、公共交通利用への転換促進ということを打ち出しているわけであり、御指摘のように、近年、新潟都市圏において特に車の利用率が上がって、御指摘のバス等の利用が下がっておりますので、こうした問題についての確に判断していく必要があるというふうに考えております。

また、交通政策大綱を強化すべきということですが、大綱は本県の交通政策を総合的・体系的に推進していく指針として策定したものであり、大綱を受け、公共交通利用促進に向けた計画づくり、そしてパーク・アンド・バスライド等の社会実験など、個々具体の施策・事業を着実に展開していくことが重要であるというふうに思います。

なお、数値目標については、産業面とか社会生活等いろいろな分野で発生する外部不経済について、交通面のみとらえて目標設定するということは余り意味がないというふうにも思われますけれども、環境、事故、渋滞等々の課題に向けた個別の施策を進める場合には設定をして、その目標に対して努力していくということが適当だと思いますので、検討することは必要であるというふうに考えております。

次に、外部不経済の問題等の県民への周知ということで、その後何をやったかというお尋ねでございます。交通政策大綱の公表に当たっては、環境への影響や渋滞による経済的損失等の関連データを活用した冊子を作成・配布いたしますとともに、住民に身近な市町村等を対象にセミナーを開催し、大綱策定の背景とか公共交通利用促進の重要性についての周知を図ったところであり、市町村においても、公共交通活性化・利用促進に向けた計画策定等の動きが出てきているところでございます。

次に、自動車の外部不経済のPRということですが、過度な車の依存によって、環境への影響や交通事故、さらに渋滞、公共交通の衰退という課題が深刻化することについては、何よりもまず、具体的に公共交通の利用促進施策を進める中で、その意義として啓発をしていくことが効果的であるというふうに思います。

なお、御提案の免許センターでの外部不経済についてのPR活用ということについては、交通安全教育カリキュラムが全国一律で定められているということからすると、なかなか難しい状況というふうに聞いております。

次に、交通の外部不経済に関連いたしまして、自動車の所有者等に税負担を求めるべきという御意見でありますけれども、今ほどもお答えしましたように、環境への影響等の課題を県民に周知していくことは極めて重要であるというふうに考えますけれども、そのための手段として、直ちに自動車の所有者や運転者に新たな税負担を求めるとすることは、やや性急な、結論を急ぎ過ぎるという感じもいたします。今後のテーマでありますけれども、性急かなというふうに思っております。

次に、公共交通ルネッサンス計画ということですが、この計画は、交通政策大綱の施策目標の

1つであります「過度なクルマ依存からの脱却と公共交通利用への転換促進」の具体化に向け、公共交通の利便性の向上や県民の利用促進に向けた意識啓発など、交通事業者や県民、行政機関、それぞれの役割を明確にして、そして利用しやすい環境の整備など、具体的な方策や推進体制等を示すものであり、今年度内の策定に向けて作業を進めているところであります。

県としては、この計画をベースに、国、県、市町村、交通事業者及び県民の認識の共有を図るとともに、関係機関が連携・協力する中で、効果的な取り組みを進めていきたいというふうに考えているところであります。

次に、100億円という数字も出ましたけれども、白新線の複線化であります。新発田圏域と新潟との間の通勤・通学、そして交流連携の主要な手段の1つでありますとともに、日本海沿岸ルートとして重要な役割を担っております白新線の複線化については、これまでも新潟県鉄道整備促進協議会や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、利用客の一層の増加が不可欠であるというふうにしておりますことから、沿線地域等と連携して、利用促進に向けたさらなる積極的な取り組みを進めていく必要があるというふうに考えております。

また、新潟都市圏における交通体系や、羽越本線の高速化・新幹線直通化とも密接な関係がありますので、総合的な交通ネットワークを考える中で、JR東日本と連携した検討をしていくことが重要というふうに思っております。

次に、羽越本線の高速化・新幹線直通化ということですがけれども、具体化に向けた調査、検討については、今年度から3カ年の予定で、事業性等の精査を目的とする山形県との共同調査に着手したところでございます。

しかしながら、仮に陸羽西線での庄内延伸が決定されれば、羽越本線の高速化、新幹線直通化の実現に少なからぬというか、大きな影響を及ぼすことは事実でございますので、JR東日本、山形県との三者検討会の中で、日本海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羽越本線の高速化・新幹線直通化の意義や重要性について、認識の共有を一層図りますと同時に、山形県の意向やJRの対応方針等について、十分確認をしてみたいと考えているところでございます。

次に、上越新幹線の新潟空港乗り入れということですがけれども、これまで国、JR東日本など関係機関を含めた検討会において、各種の調査・研究を行ってきておりますけれども、いずれの場合も、鉄道の整備・運営形態や整備する場合の財源、そして何よりも事業の採算性、航空需要の確保等が大きな課題となっております。

県としましては、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していくためには、空港アクセス鉄道が必要であるという認識をしておりますけれども、航空路線の拡大によります需要喚起が何よりの課題でございまして、この克服に向けて引き続き取り組んでいきたいというふうに思います。

次に、朱鷺メッセ連絡通路の落下事故ということであります。

まず、第三者機関によります真相究明ということですがけれども、事故原因の究明については、施設設置者であります県が責任を持って行うべきというふうに考えており、事故原因調査の透明性と客観性を確保するために、大学の教授や国の研究機関の研究者などから成ります、朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故調査委員会を設置して、鋭意原因究明等に取り組んでいるところでございます。

また、委員の選定に当たっては、今回落下した連絡デッキの構造を踏まえ、構造工学やコンクリート工学、さらには建築災害や橋梁工学など、必要な分野の専門家に委嘱をしております。

なお、その委員の中には、かつて実際に会社等で担当した人もおりますので、実務者がいないという御指摘もありますけれども、2名の方が実務経験を持っているということで、私どもとしてはカバーされているというふうに思っているところであります。

委員会の検討内容については、調査に支障を来さない範囲で、順次公表しているところでありますし、調査結果については公開をすることとしております。

なお、県の対応等についても、委員会が原因を究明する過程において、問題点や改善すべき点がなかったかどうか、その責任も含め検討されるべきであるというふうに考えております。

また、設置者としての責任ということですが、さきの記者会見でお答えしましたように、施設の設置者という立場から、落下事故が起きたという、考えられない事故が起きたというこの事実に対して、責任があるというふうに受けとめているところであり、今後、事故原因が究明される中で、設置上の具体的な責任等については検討されることになるというふうに考えております。

また、早期の通路機能の回復を図って、朱鷺メッセの経営に極力影響が出ないよう、信頼の回復に鋭

意努めていかなければならないというふうに考えております。

以上です。

【島原利昭土木部長】

お答えいたします。

橋の竣工検査についてであります。補強フレーム、仮支柱については変更設計図に基づいて、また斜材ロッドなどは発注者が確認した施工図に基づいて工事が行われておりますので、変更設計図と施工図をもとに現場の出来形、品質等について検査を行い、適正に施工されていると判断し、合格としたものです。

なお、発注者が確認した施工図については、変更設計図と同じ取り扱いをしております。

以上でございます。

【武藤克己港湾空港局長】

それでは、落下事故に関する御質問6点についてお答えします。

まず、工事の発注関係についてであります。佐渡汽船から立体駐車場までを佐渡汽船が、立体駐車場からコンベンションセンターまでを県が発注したものであります。

県発注分につきましては、立体駐車場とコンベンションセンターのそれぞれの供用開始に合わせ、平成12年度と平成14年度に分割して発注したものであります。そのため、工事監理につきましては、立体駐車場の供用に合わせた分を、設計者である新潟県建築設計協同組合に、コンベンションセンターの供用に合わせた分は、コンベンションセンターの工事監理者でもある横総合計画事務所に委託したものであります。

次に、斜材ロッド、補強フレーム及び仮支柱設置の構造計算についてであります。当初設計図と異なるところについては、施工段階において、設計者でもある工事監理者の指示により修正されたものであり、施工者が施工図を起し、工事監理者が承諾したものであります。県は、工事監理者から提出された施工計画書、施工図により確認いたしております。

また、高い創造性や高度な専門技術を必要とする設計については、外部委託することといたしておりますが、設計条件等の基本的な事項については審査いたしております。

次に、設計図書の審査についてであります。県の担当職員が、建築工事設計要領及び建築工事設計委託仕様書及び建築基準法に照らし、審査・確認することになっており、今回の場合も適切に審査が行われたものと考えております。

なお、議員御指摘の数々の証言内容及び設計図書に係る県の責任については、現在、調査委員会等で調査中であり、調査が進む中で明らかになるものと考えております。

次に、調査委員会のあり方と情報公開についてであります。事故原因の究明については、先ほど知事がお答えしましたように、施設設置者である県が責任を持って行うべきものと考えており、調査の透明性、客観性を確保するため、第三者を構成員とする調査委員会を設置し、鋭意原因究明に取り組んでいるところであります。

委員会の検討内容については、調査に支障を来さない範囲で、順次公表しているところでありますし、調査結果は公開することといたしております。

次に、構造計算書の公開についてであります。調査委員会の調査に支障を来すおそれのある資料については、非公開の取り扱いであります。調査結果が出た段階においては、施工業者を含め、一般に公開することを原則と考えております。

次に、残っている連絡通路の信頼性についてであります。現在使用している入り江側の連絡通路においても鉄筋の数が少ない可能性があり、RCレーダーにより調査を実施したところ、鉄筋の存在を確認できたものの、補強筋の数の特定には至っておりません。しかし、補強筋の減少による強度への影響は少ないものと考えております。

なお、当時の施工状況や施設の現況から、設計者並びに調査委員会からは通路の使用に問題ないとの見解をいただいているところであります。なお一層の安全を期し、支保工を設置することとし、現在、

設置に向けて準備を進めているところであります。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

〔佐藤浩雄君写真を知事に渡し登壇〕

御答弁いただきましたけれども、余りにも少なく、私は信頼に至る内容が回答されたとは思いません。鉄筋の数は確認できないけれども、安全だという答えもよくわかりません。

また、構造計算書は、調査中は非公開、後で公開する。今公開して何が悪いのか。建設あるいは設計関係者はみんな欲しがっているのだから、公開して大いに議論しながら真実を明らかにすべきではないですか。そんな設計当初の、全然現在できたものと違うようなものをホームページに出しておいて、実際肝心の現状の姿を出さないということは、情報公開している姿勢とは全然違います、県の姿勢は。そういうことが不信をむしろ招くのであって、今こそしっかり情報公開してほしいと思います。

特に第1回目のジャッキダウン、落ちたところですが、当初想定していた120ミリのたわみ量に達しても、まだジャッキに荷重がかかって、さらにコンクリートにひび割れが発生したために、施工業者は監理者に相談したが、そのまま監理者はジャッキをおろせと指示をしたというのです。しかし、施工業者はそれをしないで、そしてさらに再考を求めたら、R26のところですが、ジャッキ塔というか、仮支柱を残したまま、R27に補強フレームを入れて、そしておろせという指示があったそうです。それをやったら、2回目のジャッキダウンは成功したと。このことは、斜材ロッドを設計変更で一部抜き、そして逆さにしたり、全然違うことをやっているわけです。しかも、補強フレームを入れて、下には柱を残しているわけです。そういうことをやった上でやっと成功したわけですから、当初の構造では、第1回目のジャッキダウンのやり方では成功しなかったのではないですか。そういうことを証明しているのではないですか。そのことは皆さん方どう思っているのですか。

そしてさらに、そういうふうなことをやったという構造計算の考え方、全然違うやり方をしているわけですから、当然その説明があってしかるべきではないでしょうか。

今、知事に渡した竣工検査時の写真を見てもらえばわかるとおり、斜材ロッドの配置図だとかフレームだとか足が残っていると、全然似ても似つかぬグロテスクな格好でしょう、こんなになっているわけですから。そういうことが竣工検査時にわからないわけないです。その点をどう考えているのか。素人でもわかると思います、私は。

それから、その竣工検査のやり方を見ますと、仮支柱をもう1回3本、最後の36メートルができてからもう1回やっているわけです。仮支柱をもう1回3本立てて、補強フレームを外して、そしてさらに、そこに新しい斜材ロッドを入れて、緊張力を入れて、さらにこの斜材ロッドを鋼材で包んで、樹脂を入れて強化しているというふうに報道されています。だれがやったかわからないわけです。また、さらに鋼線を再挿入しているわけです。そういうことを具体的にやったわけですが、この構造はいわゆるつり型トラス構造というらしいのですけれども、デリケートなバランスが要求される工事に、結局同時着工、同時竣工でなくて、1年以上時間を要したために、既に竣工検査を終えたところにもう一度こういう格好で工事をしたということになっているのではないですか。そうすると、前の竣工検査と後の竣工検査はどういう関係になるのですか。前の竣工検査は合格しているということですが、そこへそれだけ膨大な工事をしていけば、もう1回やった

のかやらないのか、あるいはその点も竣工検査に合格したのか、お伺いします。

それから、朱鷺メッセの連絡通路が先ほど言ったつり型トラス構造だということは、つり橋状だということだと思ふのです。ところが、検査を受けたときは下に足を残して、いわゆる仮支柱を残したままやったわけでしょう。ということは、足があるつり橋なんて私は聞いたことがありません、素人だって。足があるということは、設計の基本的な考え方は、つり型トラス構造ではなくて、普通の橋にしたのではないですか、考え方とすれば。だとすれば、重大な設計変更というか、考え方の変更があったのではないですか。私は考えていくとそういう感じになるのです。そうすると、つり型トラス構造と全然違う普通の橋の構造になったとすれば、検査のやり方から何から、本当はみんな変わるのではないですか。

目視でわかるわけです。仮の柱が残っている、フレームが残っている、斜材ロッドがない、逆に入っている、そういう状態で検査すべてがなぜ合格したのか、もう一度お聞きします。

【武藤克己港湾空港局長】

今お話がありまして、1つは情報公開をしっかりやれというお話ですが、特に前段で、いろんな専門家の方たちの意見をいろいろ聞いてというお話がありましたが、知事が先ほど御答弁申し上げましたが、やはり私どもとしましては、複数がいろんな角度からというのは聞こえはいいのですが、どこかが責任を持ってやると、そして、その結果が出た後に御批判いただくのは御批判いただければいいという考え方です。

そして、先ほどの日本建築構造技術者協会につきまして、私どもは第三者機関と、いわゆる利害関係のない第三者を調査委員として選定しておりますので、その日本建築構造技術者協会というのは、今、設計が悪いのか、それとも施工が悪いのか、どちらが悪いのかと争点となっている、一方の当事者である設計者のいわゆる職能団体であります。したがって、技術的な観点から御議論いただいたにしても、その委員会に片方の当事者が入るということ自体、批判を招きかねないという危惧もあり、お断り申し上げているところであります。

それから、構造計算書、それから調査結果については、先ほど来申し上げていますように、結果が出ました段階では皆さんに広く公開するというようにしておりますので、その段階でいろいろ御批判いただければいいと思っております。

以上です。

【佐藤浩雄議員】

JSCAのことですが、JSCAはタスクフォースのメンバーまで出して、直接この工事にかかわっているわけではないでしょう。みんなオープンでそれこそされているわけです。それは学問の世界でやっている人もいるでしょうけれども、この人たちは実際やっている人たちが、構造計算をやっている集団だというわけでしょう。そこに疑問点が残っている以上、そういった方々も入って大いに、万機公論に決すべしではないですけれども、情報公開して議論されたらどうですか。何も隠す必要はないでしょう。はっきり出せばいいのです。もう既にそれに基づいて仕事をしているでしょう。終わったことでしょ。出せばいいのです。そういうことを出した上ではっきりさせた方がいい。

それから、知事、御答弁されないのだけれども、私も専門家ではないのです。だけれども、その写真を見てください。それから、施工業者からいただいてきたいろんな図を見てください。明らかに私でもわかるのです。あるところがない。それから、斜材ロッドが反対に入っている。フレームが入っている。仮支柱が残っている。そうすると、つり橋というのは、私はこうやってつっているものだと思うけれども、こうではなくて、下に足が生えたつり橋なのです、それを見れば。私は素人なのです。だから、知事もわかるわけです。だから、私が言うのは、県の職員が検査をしたというのだから、はっきり目視でわかっているのに、何で合格させたのかということなのです。全然そういう意味で言えば、つり型トラス構造ではないです、それは。明らかにつり型トラス構造ではなくて、むしろ普通の橋のような状態に見えます。そういうことをはっきりと、私は素人の目線で知事に御答弁いただきたいと思っております。

以上です。

【平山征夫知事】

最初の日本建築構造技術者協会の問題について、あえて再質問までまいりましたので、そこまで申し上げるのはいいかどうかと思ったのですが、この担当の理事の中に今回の構造設計を直接請け負った方がいるのです。それはやっぱりまずいのではないのでしょうか。先ほど関係する設計集団と申し上げましたけれども、その中に直接請け負ったところの方が理事に入っていますので、それはやっぱりできないでしょう。

それから、今、素人であるけれどもと、たくさんの御指摘をいただきましたが、私も素人であると、お互い素人ですので、素人同士がここで議論して正しい結論が出るのでしょうか。無理でしょう。ですから、今、佐藤議員の御質問も含めて、調査委員会で議論していただくことが重要なので、その結論を待ちたいと思います。きょうこの後、丸山委員長から、中間まではいかないと思いますけれども、ここまでの途中経過の報告をいただきますし、対外的にもここまでの事実経過として、どういうところが問題かも含めて発表がございますので、さらにきょう委員長にも会いますので、議会でもこういう議論が出ていると、素人ながら鋭い御指摘もありましたので、そのことを含めて十分検討していただきたい旨、申し上げておきたいと思います。

以上であります。