

新潟県議会平成25年度9月定例議会一般質問

自民党の小島です。通告に従い順次一般質問をさせていただきます。

(1. ロシア極東地域との交流について)

去る7月30日から8月3日までの5日間、新潟県自由民主党、資源開発、促進議員連盟、主催でロシア極東のウラジオストック、ハバロフスクを視察してまいりました。視察にあたっては、県当局にご支援、ご協力をいただきましたことにこの場を借りて御礼申し上げます。また、私たちの視察と前後して県のミッションもロシア極東を訪問されたと承知しています。さらには、7月半ばに新潟市長一行がやはり同地域を訪問しています。最初の質問項目として、ロシア極東地域との交流について、今回の私どもの視察に関連していくつかの課題について質問させていただきたいと思います。また、併せて、前後して実施された県、市の視察についても順次お伺いさせていただきたいと思っております。

1)

さて、今回の自民党、資源開発、促進議員連盟、主催の視察の主な目的は、エネルギー供給に関するロシア極東地域におけるインフラなどの実態を視察することにあります。エネルギー供給についてはご案内のとおり、原発問題の現状を踏まえて、エネルギーの多様化、多角化が目指されています。このうち化石エネルギーについては中東地域に過度に依存する体制から、供給先を多角化し、リスク分散を図ると共に出来る限り安価のエネルギーの輸入を図るところに焦点が当たっていると理解しています。こうした我が国の海外からのエネルギー調達状況について県知事の認識をお伺いいたします。

こうしたなか、今春行われた安部・プーチン会談でにわかにロシアからのエネルギーの輸入が脚光を浴びています。ロシア極東地域でもLNGの海外輸出をめぐって様々なプロジェクトが進行しています。訪問したウラジオストックへのサハリン、あるいは中央ロシアからの天然ガスのパイプラインが間もなく完成すると聞きました。これに合わせてウラジオストック近郊に2018から19年にかけて完成を目指してLNG基地建設が計画されていると沿海州地方議会で説明を受けました。また、これらのプロジェクトの計画には日本の企業も加わっており、さらに日本の調査会社には経済産業省も出資していると仄聞したところです。

2)

このように、ロシア極東地域からのエネルギーの供給、いいかえれば輸入ですが、近い将来、現実化する可能性が大きいと考えられます。ロシア極東地域からのエネルギーの輸入について、日本はいかなる対応をすべきか知事の所見をお伺いいたします。

また、ロシア極東に対置する新潟県がロシアのエネルギーを活用するにどのような役割を果たすべきと考えられるのかお伺いいたします。

3)

さて、そうしたロシア極東からのエネルギーの輸送のための天然ガスパイプラインの可能性について、県は今年度2百万円の調査費を計上したところです。この調査の目的をあらためて伺うとともに、現在の調査の進捗状況についてお伺いいたします。

今回の視察には5名の国会議員も参加されました。地元の衆議院議員はもとより、自民党国会議員で構成する「天然ガスパイプライン促進議員連盟」の会長でもある河村健夫衆議院議員と、同議連の事務局長である竹本直一衆議院議員にも参加をいただきました。視察から帰られた直後、国会内で開催されたこの「天然ガスパイプライン促進議員連盟」の総会の資料を取り寄せたところ、総会での主要課題は勿論天然ガスパイプラインでありましたが、それもサハリン、宗谷海峡、北海道、津軽海峡を經由して本州太平洋岸へ至る計画でありました。残念ながら、日本海側へのルートあるいはウラジオストックから日本海を経て日本海側へのパイプラインについて一言の言及もありませんでした。この太平洋側へのパイプライン敷設の費用は6000億円とされ、パイプラインが敷設されるにしても、民間単独でできるものではなく、最終的には国家プロジェクトにならざるを得ないと推測されます。

4)

それにしても、この議連の報告で見る限り日本海側へのパイプラインに対する関心は低いと見ざるを得ません。日本海横断パイプライン構想の実現に向け、知事はどのような戦略を描いておられるのかお伺いいたします。

5)

今回の視察では、コジミノ港、ボストーチヌイ港、ナホトカ港、ウラジオストック商業港を視察しました。これらの港はボストーチヌイ港のようにおよそ40年前に日本の支援で建設されたなど、日本との関係は深いということを知りました。また、これらの港はいずれも港湾設備、あるいは水深など港としての環境は優れていると感じたところです。県はこれまで、特に中国との交易を考えて、ザルビノ港への高い関心を示してきた訳ですが、中国だけでなくロシアとの物流も視野に入れ、これらの港と連携を図ることも必要と考えますが、知事の基本的な考え方をお伺いいたします。

今回の視察では、ウラジオストック、ハバロフスクの日本総領事館を訪問し、それぞれの総領事に話を伺う機会がありました。特に興味深かったのは、ウラジオストック総領事の話であります。

6)

それは、ウラジオストックにおける日本側各県に知名度に関しての総領事の説明で

ありました。一番知名度が高いのは鳥取県、かなり離されて島根県、さらにずっと下方に新潟県と、ジェスチャーも交えての説明でありました。鳥取県の物産は広く知れ渡って実績もあることに加え、鳥取県職員が外務省経由でウラジオストック総領事館に向いているとのことでもあります。新潟県は20余年前から直行便を持ち、あらゆる分野で交流を続けてきたにもかかわらず誠に残念な話でありました。こうした現状についての知事の認識をお伺いいたします。

7)

さて、新潟県も負けずに頑張りたいところではありますが、その試みのひとつとして、ウラジオストックに県がアンテナショップを昨年開設したわけですが、このアンテナショップの現状や、現地での評価についてお伺いいたします。また、アンテナショップが新潟県の知名度アップにどのように貢献をしているのかお伺いいたします。

さて、ハバロフスクでは日ロ地域間ビジネス推進協議会のロシア側メンバーとの交換の機会がありました。

8)

ハバロフスクのみならず、ウラジオストックなど極東地域からは日本からの投資を期待する声があり、この日ロ地域間ビジネス推進協議会を活用したビジネスマッチング機能も期待していると感じたところでもあります。また、このビジネス推進協議会の事務局をエリナが務めていると聞いています。経済交流の推進のためにこの協議会を活用していくことも必要と考ますが、県としては、今後この協議会とどのように関わっていくのかお伺いいたします。

9)

さて、今回の夏季の間運航されたチャーター便を利用して、県の訪問団が派遣され、現地で様々な企業や施設を視察されたと聞いています。ロシア極東の経済や社会の現状をどのように捉えてきたのでしょうか、お伺いいたします。また、今後、交流促進に向けてどのように取り組んでいかれるのかお伺いいたします。

10)

今回は県だけではなく、7月中旬にも、新潟市がロシア極東での農業支援に関する訪問団を派遣するなど取り組みを行っています。ロシア極東と農業関連で幅広い交流を進めるべきと考えますが、今後、県はどのように取り組んでいかれるのか、知事の所見をお伺いいたします。

さて、今回の視察は今夏運行されたヤクーツク航空の臨時直行便を往復利用いたしました。新潟からウラジオストックまでは、新潟空港を飛び立ってからわずか1時間25分、帰りのハバロフスクから新潟へは、離陸してから1時間40分という近さでありました。昨年ロシアを訪れた時はいずれも韓国仁川経由で行きましたので、あたりまえでは

ありますが、直行便がいかに便利で、そしてロシア極東がいかに近いか身をもって感じたところでは。

11)

さて、このヤクーツク航空のチャーター便ですが、いかなる経過で運行されることになったのかお伺いいたします。また、実際には何便運航され、結果として搭乗率はどのくらいであったのかお伺いいたします。

12)

今回のチャーター便の利用者は、我々のような視察などの公用やビジネス客、新潟市が主催した友好の翼に参加した市民や、新潟の経済界が援助して実施された短期の留学生などが多かったと聞いています。今後の定期航空路の復活に向けて、搭乗率に加えて利用者の分析を行うことが必要と考えますが、今回の結果についてどう分析されておられるのかお伺いいたします。

今回のチャーター便の利用客の内訳のうち、純然たる観光客がほとんど無かったことは誠に残念でありました。いわゆる、旅行会社が主催するパック旅行の形で不特定多数の旅行客を募集するツアーがこのチャーター便では全く計画されませんでした。勿論、チャーター便運航の発表が遅く、旅行企画が間に合わなかったといえませんが、やはり、基本的には、ロシア極東への旅行需要が乏しいことにその要因があると考えられます。

13)

こうしたなか、今回の直行チャーター便を利用して旅行会社による視察が、県及び新潟市の補助のもとで催行されましたが、この視察団の目的、成果をお伺いいたします。また、ウラジオストック、ハバロフスクを中心とした極東地域への日本人観光客の送客の可能性について、参加した旅行会社がどのような感触であったのかお伺いするとともに、今後、県は旅行会社に対してどのような働きかけを行っていくのかお伺いいたします。

14)

今回、肝心の直行便の復活についてでありますが、県の訪問団がヤクーツク航空本社を訪れ、直行便再開に向けて働きかけをおこなったと聞いています。その成果と今後の見通しについてお伺いいたします。

15)

さて、ハバロフスク州議会を訪れた際に、先方からも両市間の直行便の復活について言及がありました。直行便が両市間のビジネスと交流促進には欠かせないものであり、復活させるためには両地域間の交流人口を増加させる必要がある、との指摘がありました。今こそ、本気で定期航空路の復活を目指すべきと考えますが、県としてどのように取り組んでいかれるのか所見をお伺いいたします。

(2. 2番目の項目として国家戦略特区についてお伺いさせていただきます。)

国家戦略特区の公募が9月11日に締め切られた承知しています。この公募に対して県は新潟市、上越市、聖籠町と連名で「エネルギー戦略特区」として申請をされました。エネルギーのめぐる課題では、自民党で資源開発促進議連を昨年秋に立ち上げ、県議会での議論を通じて県の考え方、取り組みについてお伺いしてきました。また議連では課題検討の一環として、今回ロシア極東のエネルギー関係施設を今回視察した訳ですが、かねてより、近い将来起こりうる太平洋側での大規模自然災害に備えて、太平洋側に集積しているエネルギー関連施設をリスク管理の観点から日本海側にも整備すべきと主張してきたところでもあります。

1)

こうした観点から、県が国に申請したテーマである「エネルギー戦略特区」構想については、大いに評価されるのではないかと考えます。この「エネルギー戦略特区」についての考え方、狙い、また具体的な将来の姿をどう描いておられるのかお伺いするとともに、知事の意気込みについてお伺いいたします。

さて、県が4自治体の連名で特区を申請する一方で、新潟市は単独で「ニューフードバレー特区」「環日本海ゲートウェイ特区」「創業特区」の三つの構想で申請したと承知しています。

2)

このうち、ニューフードバレー特区についてですが、甘利経済再生担当大臣が最近オランダを訪れて、オランダのフードバレーを視察されたことから農業特区構想がにわかに関心されているようでもあります。しかし、新潟市が単独でこのテーマで特区申請をしたわけで農業県を自認する県としても、県全体の農業政策といった観点からも、この申請に関心ではられません。県では新潟市の「ニューフードバレー特区」構想をどう評価しているのかお伺いいたします。

3)

また、新潟市は、「環日本海ゲートウェイ特区」の提案も行ったところです。この中には、新潟港など県が管理する機能の強化策も含まれており、県としても交通政策などの観点から関わりがあるわけですが、この市の「環日本海ゲートウェイ特区」構想をどのように捉えているのかお伺いいたします。

新潟県からは、今回、これら新潟市単独の特区申請と、県をはじめとする4自治体の連名で提案された特区申請と、別々に特区申請がなされたわけでもあります。今回の特区構想は全国で4～5箇所しか選定されないとの情報もあり、しかも3大都市圏が有望とも云われ、地方にとっては非常に厳しい競争であることは間違いありません。

また、今回の募集が地域というよりはアイデアそのものの募集が主体で、結果して、全国から242の自治体や民間団体から応募があったとの報道がありました。

特区の選定にあたっては、アイデアそのものが勝負を決めるとしても、そのアイデアを生かせる地域ということで、結局は特定の地域が選定されることになるわけですから県としても、市としても

総力をあげ、総意・工夫を反映させて、特区に応募すべきであったと考えます。しかるに、そんななか、県と新潟市が別途に、しかもテーマも別に申請することについて、県と市との間で調整あるいは協議はなかったのでしょうか。承知している限りでは、8月の初めに県はじめ4自治体で西村内閣副大臣に陳情したあと時間をおかずに新潟市が単独で申請すると発表したわけで、この間、県は市の動きについて情報を持っていたのでしょうか。

知事は本議会の冒頭説明のなかで、地方分権改革にかかわるなかで新潟州構想に触れておられます。その構想の具体的な作業として、県営住宅と市営住宅の窓口一本化をあげておられ、また別に県民会館、りゅーとぴあ、音楽文化会館などの一体管理が進んでいるとも聞いています。しかし、これらは全く事務的というか実務的な課題で、新潟州構想でなくとも、政令市発足の時から取り組むべきテーマであったのではないのでしょうか。

4)

しかしながら、今回のように特区問題は県や市にとっての将来の運営に関わる根本的で、戦略的な課題ではないか考えます。こうした課題にこそ、県と新潟市が知恵と汗を結集してことにあたるべきであって、もし新潟州構想を進めるならば、まさにこうした新潟県・新潟市の将来にかかわる課題を双方で歩調を合わせて検討し、将来ビジョンを描くことが重要なのではないのでしょうか。知事の見解をお伺いいたします。

(3. 次に観光振興の基盤づくりについてお伺いいたします。)

1)

最近の観光復興戦略会議で知事が県内の大学に観光学部を作りたいと表明されたと聞いています。大変にタイムリーなことと感じていますし、その構想に敬意を表したいと思っています。マスコミの報道では、平成24年度の観光系の学部は、現時点で全国42大学に設置されていて定員は4772名とこととあります。しかし、県内には観光関連の専門学校が2校あるものの、大学にはひとつもそうした学部、あるいは学科はありません。このため、今回の提案については構想にとどまることなく、早急に実現してもらいたいと願うものですが、県内大学における観光学部創設に向けた知事の思いをお伺いいたします。

こうした学部、万が一、学部でないとしても、観光を学べる学科があれば、県内の観

光に関する研究や観光振興策について新鮮かつ有意義なアイデアも生まれる可能性もあるでしょうし、有能かつ良質な人材を育て、観光業界へ送りだすことも出来ると確信いたします。

とりわけ、議会の場を通して指摘してきましたが、観光統計、観光経済の分野の研究は、全国にさきほど述べた数の学部、学科があっても決して十分とは言えません。数年前から観光庁が観光統計の作成に取り組んでいますが、しかし、その統計を分析し、地域経済にどう影響を与えるか、といったような定量的でかつ科学的な分析が進んでいるとは言えない状況ではないかと認識しています。県は数年前に観光振興条例を制定し、そのなかで観光行動計画を作成し県内の観光振興に努めているところです。県内に観光に関する大学の学部なり学科が誕生すれば、県の施策と連動して、今欠けている、しかし必要な研究が新潟県内で進むことも大いに期待されます。また、まちづくり、中心商店街の活性化、あるいは町並みや景観などのテーマと、観光とのコラボレーションという、これまで、取り組みが遅れていた視点、観点からも、こうした学部、学科で研究と実践が進む可能性も出てくるのではないかと思います。

観光統計についてはこれまでも一般質問で何回か主張してきましたが、その活用については、先の復興戦略会議で示された観光振興条例に基づく新しい観光行動計画の基本的な考えのなかでも取り上げられています。観光行動計画の数値目標として来訪客の満足度、リピーター率が新しく加わり、従前からの観光入込数、国際会議の開催件数などと併せて、数値目標項目が充実しました。えてして、観光の評価が定性的で理念的に語られることが多い中で、具体的な数値目標を示すことによって観光活性化の様々な行動が客観的かつ科学的に評価されることは歓迎すべきことであります。そこでこのような考え方を一歩進めて、地域毎にさらに精緻な観光統計と経済的な効果測定を合わせて導入することは不可欠なことと考えています。具体的に地域での例を申し上げます、佐渡市では、佐渡汽船による乗客情報が廃止されたことにより、観光統計を自らとる必要が生じたことから佐渡市独自で予算を計上し観光統計を今年度からとり始めています。

2)

この佐渡市における観光統計を悉皆調査で実施すべきとこれまでの何回か一般質問で取り上げてきました。その都度ご答弁は検討の域を出ませんでしたが、全国に先駆けて、今こそ新潟県で、一地域を試行的に取り上げて観光統計悉皆調査を試みることは価値があるのではないかと考えますが、県のご所見をお伺いいたします。

3)

次に新潟県観光復興戦略会議に関してお伺いします。観光復興戦略会議は中越地震で大きく落ち込んだ県内への入込観光客数を挽回するために北陸信越運輸局の提案で誕生したと理解しています。この会議の特筆すべき点は、観光という産業の発展を、新潟県内の経済界がこぞって考え、実行し、支える組織であったことです。具

体的にいうと、それまで観光は観光関連業者だけで考えるのが常でありましたが、新潟県商工会議所連合会会長が会議の会長になったことで示されるとおり、観光から遠いと思われていた経済界がこぞって観光問題に取り組む体制が出来たのがこの会議でありました。と私は理解しています。その後の経過は割愛しますが、会議が発足してから9年弱、会議のなかから、ご当地検定や新潟県の観光カリスマの認定、そして今回の県内大学に観光に関する学部の創設の提案など、まだ構想段階のものもありますが、様々な提案や意見が出て実際に実現したことも多いと認識しています。これまでの具体的な取り組み状況をお伺いするとともに今後の在り方についてお伺いします。

最後に観光振興にとって不可欠な要素である新潟空港の活性化についてお伺いいたします。

平成22年3月に自民党の日韓議員連盟で韓国を訪問し、大韓航空他関係機関に新潟・ソウル便の活性化について調査と働きかけを行いました。なかでもソウル便の2便化について強く要望したところ、大韓航空からは新潟空港における運用時間の延長がまず前提であるとの回答をもらうことになりました。その年の6月の定例議会で、一般質問において運用時間の延長について質問をしたところ知事の答弁は周辺住民の方々の理解と協力が不可欠であり、滑走路の沖合展開がひとつの時間延長を実現するための解決策であるとの答弁でありました。その後の県あるいは市当局のご努力もあり、また、周辺住民の方々の絶大なるご理解とご協力をいただいて、滑走路の沖合展開なくして、運用時間の延長が実現することになりました。

関係者のご尽力、ご協力に重ねて感謝する次第です。

ところがです。ご存じのとおり、運用時間の延長は実現したものの、ソウル便が一日に2便化するどころか帰って週5便と減便されることになりました。誠に運用時間の延長が手放しで喜べない事態になったことは誠に残念であります。

4)

新潟空港における運用時間の延長による効果についてどのようにお考えなのかをお伺いするとともに、来月から減便となるソウル便の対策としてどのように取り組まれるのかお伺いして

私の一般質問を終わります。ありがとうございました。