

△日程第1 県政に対する一般質問

◆小島隆君 自由民主党の小島であります。よろしくお願ひいたします。

質問に入ります前に、さきの風浪被害で被害に遭われた県民の皆様方に心からお見舞いを申し上げます。

質問させていただきます。新潟県は、かつて金子知事の時代に策定されたにいがた21戦路プロジェクトの中で、新日本海フロントというキャッチフレーズを打ち出し、環日本海交流の促進施策をスタートさせ、これは時代の先駆けでありました。その後、この事業は北東アジアの拠点化あるいはゲートウエーを目指すなど言い方は変わりましたが、今日に至るまで経済、文化、教育など、この地域内におけるあらゆる分野で交流の促進を新潟県がリードしてきたところでもあります。

知事は、2005年6月定例会の一般質問に答えて、北東アジアのゲートウエーになるということは、国外との交流人口をふやしていき、さらに北東アジア諸国と新潟県との間で経済交流、経済活動が活発化するということと答えておられます。また、続けて、このことは県内企業が成長著しい中国マーケットを獲得する機会をふやすことであり、経済活動を活発化するということは税収がふえるということも言っておられます。

また、昨年6月の定例会では、人、情報、資本が集まるようにして、ぜひ地域間競争の中で打ち勝っていきたいと答弁しておられます。

こうした考え方、つまり北東アジアの拠点化を目指すということは、2010年問題、2014年問題を控えた中で、広く県民的なコンセンサスを得ていると確信しているところであり

ます。本県は、このように長年にわたって北東アジアの拠点化に向けた取り組みを推進してきましたけれども、本県が北東アジアにおける拠点となることの重要性について、改めて県の考え方を確認させていただきたいと思ひます。

さて、一方で今回の政策プラン中間評価では、北東アジア交流圏の表玄関化の課題については、おこなっていると評価されたところでもあります。この点を踏まえた北東アジアの拠点化のための施策推進の基本的な考え方について、知事の所見をお伺ひいたします。

また、この北東アジアの拠点化を進めるために今問題なのは、その具体的な推進策の中身とその着実な実行であると考えます。この拠点化をかけ声だけで終わらせることなく、新潟を真の意味で北東アジアの拠点とするために、関連する具体的な諸課題について、1、人・情報の交流、2、港湾問題、3、空港問題の順で質問させていただきたいと思ひ

ます。まず、人と情報の交流あるいは集積についてであります。

人の交流は、人的なネットワークの構築から始まって、新潟に人が集まる、交流する場がふえるということだと考えますが、北東アジアの拠点化に向け、人的交流の活性化はどのような意義を持つとお考えでしょうか、知事の所見をお伺ひいたします。

人の交流といえば、外国人観光客の来日促進と日本人の海外渡航が大きな位置を占めていると考えます。そのうち、まずインバウンド、つまり県への外国人旅行客の来客促進政策についてであります。

これまでのインバウンド、外国人観光客来客促進に係る県の施策の基本的な考え方とその成果に対する評価についてお伺ひいたします。

これまでの県の取り組みは、県職員による直接セールスが中心でした。しかし、県の職員も人事異動で2、3年ごとに交代し、この種のセールスにとって一番肝心な先方との人的なつながりについては希薄になりがちではなかったかと推察されます。この点、民間業者のセールスが成功している例があります。それは、ロシアからの訪日観光団の例であります。ロシアからの訪日観光団の促進については、ある企業が長年の経験と人的ネットワークを生かして、ここ2、3年かなりの実績を上げています。その会社は、最近独自にロシアにセールスミッションを出したそうですが、それだけでなく、ハバロフスクでテレビのコマーシャルをみずからの費用で流したそうです。

多額の県費を投入するより、民間が商売としてみずからセールスを行ってもらうことが県にとっても効率的で、かつ効果的と考えますが、県の所見をお伺ひいたします。

そのロシアからの訪日客ですが、まだまだ台湾、韓国などに比べて数は多くありませんが、比較的これらの国と違って、最近のロシアの経済的発展を裏づけて、豪華な旅行をしているようです。昨年末にハバロフスク、ウラジオストクから新潟を訪れた観光団120名は、そのうち20名程度が東京に出てからバリ、サイパンに行き、また東京に戻り、再び

新潟経由で帰国したそうです。

また、一昨年、昨年と桜見学に新潟を訪れたロシア人一行の旅行販売価格は、現地で1,990ドルだったそうです。日本円にして22万円程度になりますが、それでも売り出しと同時に満員になったそうです。この一行は、新潟県内で数日間観光して、東京にも滞在して、帰国しましたけれども、アンケートによりますと、東京より新潟が一番印象に残った、新潟のほうがよかったということのようでありました。中でも一番人気は、燕三条駅近くのおすし屋さんだったそうです。日程では、高田の夜桜、分水のおいらん道中を見学したそうですが、どこでも現地のもてなしが好評だったと聞いています。今後ともロシア極東からのこの種の観光団の増加が大いに期待できる場所とあります。

しかし、実はロシアとの交流には大きな問題が存在します。それはビザの問題です。非常にビザがとりにくいのであります。難しさについての詳細は割愛しますが、この問題を解決する一つの方法は、現在ロシアはビジット・ジャパン・キャンペーンで準対象国となつていますが、それを格上げして対象国とすることです。そうなりますと、相互のビザ取得の簡便措置などが講じられるほか、ロシアからの観光団促進事業に国から補助が出ます。

また、韓国、ロシアとの三角航路が今盛んに議論されておりますけれども、ビザ取得が簡単になれば、このフェリーには旅客が600名程度収容されるわけですから、集客が容易になると考えられます。

このようにロシアをビジット・ジャパン・キャンペーンの対象国にすることが、ロシアとの窓口を持つ新潟にとって相当プラスになると思われませんが、対象国指定の見通しとロシアからの誘客に関する県の対応について伺いたします。

さて、人の交流の大きな柱の一方は、海外旅行客を含む県民の海外渡航数であります。

さて、この県民の海外渡航数を比較するのにわかりやすいのが出国率であります。新潟県の出国率を近隣県と比較してみますと、これは法務省の出入国管理統計によりますが、2006年で新潟県は6.36%となっており、実数で15万4,000人です。お隣の富山県は8.33%、石川県は8.86%、福井県が8.98%、長野県は9.66%、群馬県、栃木県、茨城県の北関東圏では10%前後で、いずれも新潟県より高くなっています。

もし仮に県の出国率が北関東並みの10%になりますと、年間で海外へ行く県民の数が10万人弱ふえることになり、このうち新潟空港を利用する数は、これまでの経験値、統計によりますと、新潟空港を利用する率は大体3割強ですから、新潟空港の利用が約3万人ふえることになり、行き帰りで約6万人ふえることになり、平成19年の新潟空港の国際線の利用者数は約23万人ですから、もしそうならば大幅な需要増加となりまう。また、残りの7万人弱が成田空港を使うとしても、もちろんこの7万人がすべて使うわけでありませんが、もし上越新幹線を使うとすれば、活性化にもつながるわけです。

この点で、県はどのように出国率を受けとめておられますでしょうか。また、出国者数の増加を目指す施策について県はどのようにお考えでしょうか、所見をお伺いたします。

さて、この海外旅行客の拡大促進は、空港路線の活性化という観点から、県での担当部署は交通政策局空港課ということになっております。一方で、インバウンドの担当部署は観光振興課であります。

国ではどうなっているかといいますと、アウトバウンド、インバウンドも担当は国交省の観光担当部署で、同じ部署で担当しております。本年10月には観光庁が発足し、観光庁が双方の案も担当することになります。

県でもアウトバウンド、インバウンドを空港課、観光振興課と別々に扱うのではなく、新しくできる観光局で一括して担当するほうが、効率的、効果的と考えられるのですが、これは海外との交流だけではなく、国内の交流についても同様であります。全日空の新潟福岡線についても、新潟へ来るほうは観光局、福岡へ行くほうは空港課が担当することになりますが、当然ながら搭乗率向上のための予算も別々になっていると思われまう。

将来的には観光客のインバウンド、アウトバウンドとも観光局で一括して担当することが、効率的、効果的ではないでしょうか。新しくできる観光局においてのアウトバウンドの促進や航空路線活性化に対する役割について、県の所見をお伺いたします。

さて、人が集まる、情報が集まるということに関しては、やはり国際的なコンベンション、大会が大きく貢献いたします。県でも誘致活動に力を入れておられますが、これまでの取り組み状況と今後のコンベンション開催の見通しをお伺いたします。

国際会議あるいは国内の大会というものは、毎年持ち回りで開催されるわけですから、何年かの周期でしか新潟で開催されないということになります。会議によっては、一度新

潟で開催すると、もう未来永劫に新潟に来ないという会議もあります。こうした二度と来ない、あるいは国体と一緒に各県持ち回りの会議より、新潟で開催しないと意味がないという会議、つまり毎年新潟で開催する必然性のある会議、イベント、あるいは見本市などを誘致する、あるいは創造する、つくるという戦略が優先されるべきではないでしょうか。

例えば防災関係は、その点で代表的な例に挙げられると思います。2度の震災に見舞われた新潟には、あらゆる防災に関する情報が集積されていますし、また現場も視察できますから、防災に関する会議、シンポジウムなど、新潟で開催してこそ意味があるというふうになってまいります。

また、最近全国から脚光を浴びている健康産業分野があります。ことし県内で全国規模のシンポジウムが開催されるそうですが、この分野も新潟がリードしているゆえに関係者が新潟へ集まってくる、あるいは新潟に来ざるを得ないということだろうと思います。

もう一つ、新潟でなくてはという分野があります。それは、北東アジアに関する情報あるいはヒューマンネットワークです。これが新潟には集積しています。新潟に行けば北東アジアに関する最新情報が手に入るとなれば、関係者は新潟へ、新潟へとやってまいります。それこそ知事が指摘される情報の集積ではないでしょうか。

この点で、新潟は先駆的に実績を上げてまいりました。その牽引役がERINA、財団法人環日本海経済研究所であります。最近では、ERINAの研究したTSRあるいはSLB、シベリア・ランドブリッジが全国から注目を集めています。また、ERINAが20年近くにわたり毎年主催してきた北東アジア経済会議は、世界じゅうから研究者、経済人、政治家などを集め、この会議で集積された情報の積み重ねと築き上げられたヒューマンネットワークが新潟を北東アジアの拠点に押し上げてきました。今進められている三角航路フェリーの計画も、ERINAとそこに集まるネットワークから生まれたと言っています。

そこでお伺いいたします。国際会議をただ誘致するだけでなく、新潟で毎年開催されるような、つまり新潟にしかない情報を全国、世界に発信する、あるいは関係者の交流の場を創造していくことが、情報集積や集客につながり、結果として本県経済の発展につながり、北東アジアの拠点化に貢献すると思うのですが、県の所見をお伺いいたします。

さて、ERINAですが、これまで情報、ネットワークの集積で実績があり、北東アジア研究、経済交流の牽引役でありました。これからもなお期待ができると考えられますが、ERINAのこれまでの活動に関する評価、あるいは北東アジアの情報集積における位置づけや今後のあり方について、所見をお伺いいたします。

次に、港湾・空港関係についてお伺いいたします。

昨年末、国の予算編成で新潟東港のバースの造成に調査費がついたことは大変喜ばしいことでした。県では、これにあわせて背後地のヤードの拡張も計画されると聞いています。沖待ちが平成16年で34隻、17年で57隻、18年で69隻、平均12時間、最大で56時間と報じられたことは御案内のとおりであります。ともかくにも平成23年には、250メートル、水深12メートルのバースが完成する予定です。

しかし、こればかりで喜んではられません。北陸地方整備局が中心となって発足した北陸地域国際物流戦略チームの発表では、これからの10年間で、条件によって異なりますが、北陸全体で今のコンテナ貨物量が最大に見積もって今の約9倍になり得る可能性がある」と報告しています。この報告では、課題の一番はハードの対応が足りないとしています。需要がふえるか、あるいはふえた需要が吸収できるかはハードにもかかっていると思えます。そうすると、23年完成のバースでは足りなくなる可能性があります。さらに港機能の拡張が必要ということになります。

加えて、地域間競争が激化し、秋田ではシーアンドレールの実証実験を行っていて、環境問題を見据えながら、自動車関係のシベリア鉄道へつながるルートの確立を急いでいます。既に四、五回の実験が行われたと聞いています。

こうした状況のもと、県ではコンテナ貨物の需要予測をどう見込んでいるのでしょうか。あわせて、需要の拡大に対応したハード面での整備をどう考えておられるのかお伺いいたします。

さて、新潟東港には臨海鉄道が敷設されていきました。現在は、コンテナターミナル近くまでレールが残っています。モーダルシフトが叫ばれている昨今、また秋田のようにシーアンドレールの実験が進んでいる中で、新潟でも将来、この途中まで残っているレールの利用価値が生まれる可能性が大であります。

将来の貨物需要の予測や環境問題への配慮及び他の港との競合の観点からも、東港臨海

鉄道の施設活用の検討が必要と考えますが、コンテナターミナルまでの延伸も含めた県のお考えを伺います。

東港については、周辺の工場立地が港の活性化と不可分と考えます。先日、産業経済委員会の行政視察で福岡県、大分県に行ってきましたけれども、両県とも企業誘致にかかわる戦略の推進とその実績については目をみはるものがあり、残念ながら、とても新潟県がかなうものではないと感じざるを得ませんでした。

とりわけ福岡県の苅田町は、空港、港湾が隣接し、日産自動車株式会社初めトヨタ自動車株式会社、関連業界の企業誘致に、その立地を生かして大変な実績を上げています。新潟東港もこうした港湾を必要とする大企業の誘致に戦略的に動くべきではないでしょうか。そのことは、当然港湾の活性化に貢献するわけであります。

そこで、東港については、周辺の工場立地が港の活性化と不可分と考えますが、臨港地域への企業誘致の状況はどうなっているのかお伺いいたします。

また、新潟東港工業地帯は、港湾が有効に活用できる土地があるわけですから、どの企業でもよいというわけではなく、港湾を必要とする自動車、あるいは本県が得意とする化学、エネルギーなど、戦略的に関連企業を含めて大規模な企業誘致を進めるべきではないでしょうか。港湾の活用と連携した東港への企業誘致推進に対する所見をお伺いいたします。

さて、新潟西港ですが、魚の卸売市場が移転して、その跡地の利用が話題になっています。新潟市では、県から引き続き当該地を借り受け、暫定的ににぎわい広場を計画すると報道されています。元来、万代島は県が主体になって開発し、今現在は、佐渡汽船の乗降客が年間165万人、朱鷺メッセへの入場者数が年間63万人、ホテル日航の利用客が年間27万人、31階展望階への見学客が年間27万人、万代島美術館は年間8万人と、新潟市のみならず、県内においても有数の集客施設となりました。

卸売市場の跡、また現在の漁業協同組合の建物など、これらの施設をどうするか、あるいは今の漁港をどうするかなど、今後の万代島一帯の再開発に大きな期待が集まっています。

一層の集客を期待できるこの一帯を今後どう再開発していくのか、所見をお伺いいたします。

この地域の万代島再開発とは別に、万代島への交通アクセスが問題になることがしばしばあります。イベントの規模により、アクセス道路が大渋滞に陥り、せつかくの評判が苦情に変わることが少なくありません。再開発されれば、その混雑に拍車をかけることは必至であります。再開発に時間がかかるとしても、交通問題もこれまた時間がかかると考えられますから、今から中期的な視野でアクセスを考える必要があるのではないかと思います。

この点について、県としてはどうお考えでしょうか。万代島へのアクセスの改善を考える必要があると思いますが、軌道系、つまりLRTやモノレールなども含めて検討されているのでしょうか、お考えをお伺いいたします。

さて、港湾について最後にお伺いしたいのは、これまで新潟東港、西港と個別に質問させていただきましたけれども、総合的には新潟港全体の港湾計画という問題に帰結すると思います。現在の港湾計画は、平成12年に策定されました。以後8年経過したわけで、今述べてきましたように、港湾をめぐる環境は大きく変化しています。とりわけ対岸諸国の経済環境が大きく進展し、一方で県内では2010年問題、2014年問題が大きく今後の新潟の将来を左右しかねないという状況も生まれています。

こうした状況を踏まえて、新潟港の港湾計画を見直す時期に来ていると思われませんが、知事の所見をお伺いいたします。

次に、空港にかかわる問題についてお伺いいたします。

最初に、空港3,000メートル化の問題です。

新潟空港3,000メートル化については、冒頭に申しました金子元知事時代のいいた21戦略プロジェクトの中で打ち出され、今日まで官民あわせて、その実現に取り組んできたところであります。

しかし、その後の環境の変化として、新潟空港の位置づけ、つまり北東アジアのゲートウエー空港としての位置づけが、前にも増して強調されるようになったことがあります。それに加えて、航空機材の技術革新があります。全日本空輸株式会社新潟支店によりますと、現在開発中のボーイング787-8型、787-9型であれば、ニューヨーク、ロンドンへも満席で飛行が可能とのこと。貨物については、現在でも全日空は、ボーイング767型で中部国際空港—アンカレッジ経由—シカゴ便を運航中で、将来787型の貨物機が製造

されれば、ほとんどのエリアがカバーできるとのことでありました。

そこでお伺いいたします。こうした状況下で、現行の2,500メートルでも3,000メートル並みの機能を果たせるわけですが、県の御所見をお伺いいたします。

さて、その航空路の問題ですが、民間では青島、あるいは延吉、県では北京、新潟市は天津と航空路開設の目標が分散しています。新潟は、かつてウラジオストクを富山、秋田、函館各市と争いました。また、ハルビン路線を酒田、青森各市と競合いたしました。が、いずれも官民が一丸となって打って、この貴重な路線を獲得してきた経緯があります。目標が分散しては、路線の獲得は望めません。それぞれにいろんな考え方や、あるいは先方とのこれまでの交流の経緯などがあると思われませんが、やはり優先順位を決め、集中して一つ一つ路線の獲得を目指すべきではないでしょうか。

2010年問題を控え、現行の路線が羽田、成田空港へ移転するおそれがあるというこの時期ですから、今後の路線獲得運動には集中と選択が必要かと思われまます。

県としては、新規路線の獲得にどのような基本的考えをお持ちなのか、お伺いいたします。

さて次に、空港アクセス問題ですが、一昨年来の新潟空港アクセス改善検討委員会の報告にありました。しかし、この空港アクセス問題は、既に20年近く議論されてきたところでもあります。20年間議論に議論を重ねて、結論が出ていないわけでありまます。アクセス検討委員会の超短期、短期、中期、長期に分けて提案されていることについては、これまでにない斬新な形で、一定の評価はできるかと思われまます。しかし、20年間議論してきて、また中期、長期というには、余りにもこのアクセス問題について時間がかかり過ぎるのではないかという印象がいたします。

この間、2010年問題、2014年問題が起きてきました。もし2014年までに軌道系のアクセスを実現させるとしたら、許された時間はわずかでありまます。今、中期間後に何を実現するか、長期間後に何を実現するか、今この時点で計画しなければ、その時期に完成しません。2014年問題には全く間に合わないということになります。

空港アクセス、とりわけ軌道系アクセスについては早急に計画して、今こそ決断すべき時期に来ていると考えまます。知事の御所見をお伺いいたします。

北東アジアの拠点化というテーマで質問してまいりました。今道州制が議論を呼んでいますが、問題は新潟県がどこと一緒にいるかということではなく、北東アジアの拠点という役割で、他の地方にないアイデンティティーを確立し、オンリーワンの地位を築くことができれば、黙っていてもあちこちから声がかかるようになると思われまます。

知事初め県行政当局の皆様が、真摯にこのテーマに取り組んでいただくようお願いして、私の質問は終了させていただきます。御清聴ありがとうございました。(拍手)

[知事泉田裕彦君登壇]

◎知事(泉田裕彦君) 小島議員の一般質問に順次お答えいたします。

まず初めに、北東アジアの拠点化のための施策推進についてでありますけれども、近年中国、また原油を産出することでロシアと、まさに新潟県の対岸諸国において急速な経済成長が起きており、これらの地域との間で、ビジネスチャンスも大いに拡大をしていると認識いたしております。これをきっかけに、人、物、情報が行き来をすると期待いたしております。

こうした中、本県は長年にわたり交流実績を持っており、地理的優位性もございまます。さらに、他県にない特徴として、新潟から首都圏もしくは東北にパイプラインを持っていくという強みもございまます。東京湾にLNG船は危険で入れない、首都圏へのLNGの供給は、新潟を経由しないとできないということだと思っております。さらに、日本海側有数の空港、港湾、首都圏などの主要な経済圏を結ぶ高速交通網の整備も終了いたしております。これらのポテンシャルを生かして、さらなる交流、交易に向けて、積極的に各種施策を展開してまいりたいと思っております。

次に、人・情報交流についてお答えいたします。

人的交流の活性化が持つ意義についてであります。

人の交流からスタートするというのは、なかなか難しいのだからと思っております。観光も含めてビジネスが拡大をすると、そこに人・物・情報がついてくるということではないかと考えております。一つ例を挙げれば、金が出れば、そこにゴールドラッシュが起きる。ビジネスでもうかるということになると、そこに人が集まってくる。観光は、物を観ることができるといふことであれば、それに附帯する各種支援産業、また語学も含めて教育をする機関というものも集まってくるということだと思っております。

本県には、先ほども申し上げましたが、エネルギー分野など、他県が持っていない新潟

の強みというものもごさいます。ビジネスを活性化させて、ひいては人的交流をもたらす、地域経済の拡大、地域の振興につなげてまいりたいと考えております。

次に、港湾関係についてお答えいたします。

港湾の活用と連携した東港への企業誘致についてであります。

新潟東港の現在でございますが、韓国、中国、ロシアなど対岸諸国と直結をした国際物流の拠点でございます。先ほども申しましたが、交通アクセスに恵まれております。そしてまた、政令指定都市の新潟市と聖籠町の間にあることから、豊富な労働力を確保し得るということであり、水、電気が豊富ということもございまして、こういった優位性をアピールして、誘致を進めてまいりたいと考えております。

次に、万代島への交通アクセスについてでございますが、都市内交通政策については、第一義的には政令指定都市である新潟市が決定すべきであると考えております。県といたしましては、政令指定都市が決めたことを支援していきたいと考えております。

なお、県都新潟市の機能として、県内全域にとっての交通結節点になっているということから、広域的観点からの重要施設間の交通確保について、特に軌道系も含めて、新潟市と協力をして取り組んでいくということが肝要だと考えております。

次に、新潟港の港湾計画についてでございますが、これも先ほど申し上げましたとおり、中国を初めとしてアジア地域が急速な経済発展を進めているということであり、状況の変化ということが起きております。また、物流で見てもコンテナ貨物が増大している。そして、国際フェリーへの就航の取り組みも進められております。現計画の目標年次が、議員御指摘のとおり平成20年代前半ということでございまして、これも御指摘のとおり、港湾計画の見直しに向けて、関係各方面と幅広く議論を始めてまいりたいと考えております。

次に、空港関係についてお答えいたします。

新規路線をどのように獲得していくのかということでございますが、昨今、空の状況は大幅に変化いたしております。いわゆるオープンスカイ政策がとられているということでございまして、外国航空会社については、地方空港への乗り入れが原則自由化されるということとなりました。新潟という位置は、先ほどから申し上げておりますとおり、首都圏を後背地に持っております。

そうしますと、近年大きく注目を浴びている航空運航形態のLCC、ローコストキャリアという新興の格安航空会社とどのようにお話を進めていくかという課題があるわけでございます。また、羽田空港に入り切れない国際ビジネスジェットをどのように誘導していくのか、そしてまた貨物専用便をどう扱っていくのかという航空業界における新しい動向をどう的確にとらえるかということが重要だと思っております。さまざまな可能性を探りながら、新規路線の開設に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、軌道系による空港アクセスについてでございますが、空港アクセス改善は将来を見据えながら、やはり短期で実現できるものに取り組み、中期、長期と段階を進めていくということが必要だと思っておりますけれども、最終的には定時性にすぐれた軌道系による空港への直接乗り入れにつなげていくということが重要だと思っております。

この空港アクセスを考えると、県が単独で決め切れるものではありません。政令指定都市の中にあるわけですし、それから運行する鉄道事業者の考え方も尊重しなければいけません。さらに、これも先ほど申し上げましたが、千歳空港を整備するときには空港整備特別会計も使っているわけですから、国との意識合わせも必要ということで、知事が決断すれば何でもできるというような状況になっていないと思っております。関係者との調整をし、段階を踏んで進めていく必要があると考えております。今後さらに鉄道事業者、地元自治体などの関係者の意向を取りまとめ、必要があると考えております。

〔知事政策局長森邦雄君登壇〕

◎知事政策局長（森邦雄君） 3点についてお答えいたします。

北東アジアの拠点化についてでございますが、知事が連合委員会で三富委員の2014年問題に関します質問にお答えいたしましたとおり、本県が首都圏からの終着点ではなく、我が国と北東アジアとの結節点として機能していくことが、本県のみならず、我が国の経済の発展に大きく寄与するものと考えております。

このため、本県の北東アジアとの交流実績をベースといたしまして、港湾、空港のハード、ソフトの整備、コンベンション誘致、観光振興などを推進して、ゲートウエーとしての機能を磨き上げていくことが重要であると考えております。

次に、本県の出国率の向上を目指す施策についてでございますが、長野などの近県に比べまして、本県の出国率が低いことにつきましては、海外ビジネスを展開しております企

業の本社が少ないこと、あるいは海外経験を求める活発な若年層が県外へ流出していること等、さまざまな要因が推測されるわけでございます。

県といたしましては、出国率向上に向けました施策を進めるため、まずこの要因の調査研究をしてみたいと考えております。

次に、ERINAに対する評価と今後のあり方についてでございますが、ERINAは北東アジア地域の経済に関する専門の研究機関といたしまして、基礎的情報の収集・発信、調査研究や政策提言を行ってきております。

こうした活動を通じまして、北東アジアの研究機関や行政機関との人的ネットワークの拡大、同地域における輸送回廊の必要性の喚起など、北東アジア経済圏の形成に向けて戦略的に取り組んでいると一定の評価をしております。

今後は、調査研究や政策提言の機能を一段と強化し、我が国における北東アジア研究の主要拠点として、国内外の評価がますます高まることを期待しております。

以上です。

〔産業労働観光部長丸山仁君登壇〕

◎産業労働観光部長(丸山仁君) 外国人観光客誘致の基本的な考え方と成果に対する評価についてであります。海外から多くの方が新潟を訪れることは、県内経済の活性化や異文化の相互理解に資するものであり、特に対岸諸国からの観光客誘致は、北東アジアの平和と安定に寄与し、ゲートウエーとしての本県の拠点性向上にも資するものと考えております。

現在韓国、中国、台湾の3カ国を重点地域とし、これにロシア、オーストラリアを加えた地域を対象に、各国の旅行社やメディアを招聘し、観光地の魅力を紹介するなど積極的な誘客に取り組んでおります。平成16年度に約4万5,000人であった県内外国人宿泊者数は、平成18年度には約6万9,000人となり、約5割の増加を見たところであります。

次に、民間事業者を活用したインバウンド施策の展開についてであります。本県では現在、県を中心に市町村や地域の観光協会、民間事業者等も加わった新潟県国際観光テーマ地区推進協議会が主体となって、各種施策を展開しております。

しかしながら、民間事業者の主体的な動きを県や市町村がコーディネート役として支えていくことが効率的、効果的な事業展開を図る上で重要であると考えておりますことから、今後は民間事業者の企画、運営にゆだねる部分を徐々に拡大するなど、民間の主体的な誘客を促すよう、より一層努めてまいりたいと考えております。

次に、ロシアへのビジット・ジャパン・キャンペーン指定の見通しと誘客に対する対応についてであります。国は、ロシアを現在の対象国に次ぐ有望新興市場と位置づけ、次の指定に向けて検討を行っている聞いております。

ロシア極東地域と本県は直行便で結ばれ、近年の経済発展による富裕層の増加などにより、本県にとって重要な市場であると認識をしております。

ロシアからの誘客については、現在エージェント招聘事業の実施による商品造成の促進などに努めておりますが、今後とも市場動向を見きわめながら、効果的な取り組みを進めてまいりたいと考えております。

次に、観光局におけるアウトバウンドの促進や航空路活性化に対する役割についてであります。観光局の役割は、本県の魅力の発信と誘客の促進により交流人口を拡大し、地域経済の活性化につなげていくことにあるものと考えております。

一方、航空路活性化は、公共交通としての利便性向上の観点から、観光需要のみならず、ビジネス需要なども含めて、総合的な交通政策として進めていくことが重要であるため、交通政策局が所管しているところであります。

しかしながら、インバウンドとアウトバウンドは交流人口の拡大という観点では一体として取り組む必要があることから、今後とも交通政策局との連携をさらに強化し、より効率的、効果的な施策展開に努めてまいりたいと考えております。

次に、国際コンベンション等の誘致のための取り組み状況と今後の開催見通しについてであります。本県では、朱鷺メッセの充実した施設や全国トップクラスの補助制度など、本県の優位性をPRしながら、国際会議を含め誘客効果の高いコンベンションの誘致拡大に取り組んでいるところであります。

その結果、現在複数の大型国際学会の開催も決定しているところでありますが、さらに5月に開催されますG8労働大臣会合を成功裏に導くことで、国際コンベンション開催の能力の高さを積極的にアピールし、一層の誘致拡大に努めてまいりたいと考えております。

次に、交流の場の創造についてであります。コンベンション開催の一層の拡大のため

には、これまでの誘致活動に加え、本県ならではの産業、文化、歴史、風土などの豊かな資源を生かし、本県で継続的に実施されるようなコンベンション等を企画し、提案することにより、集客につながる新たな交流の場を創造していくことが重要と考えております。

今後は、関係機関等とも連携を図りながら、そうした取り組みも積極的に進めてまいりたいと考えております。

〔交通政策局長高橋総一君登壇〕

◎交通政策局長（高橋総一君） 新潟東港のコンテナ貨物の需要見込みと整備についてですが、平成19年のコンテナ取扱量は約16万2,000TEUであり、10年前に比べ約3倍の伸びを示しており、県ではポートセールスを通じた、より一層の新潟港利用促進を見込み、当面の目標取扱量を約30万2,000TEUと想定しております。

また、コンテナバースの整備につきましては、平成20年度予算で着工に向けた調査、設計を行うこととしており、工事着工後、早ければ3年で完成することになります。

今後も貨物需要の増加に合わせ、コンテナターミナルの改善を図りながら実績を積み重ね、需要に応じた港の整備を検討してまいりたいと考えております。

次に、新潟東港鉄道の活用についてですが、この鉄道は、新潟東港のコンテナターミナルの近傍まで線路が敷設されていることから、今後海陸一貫輸送による新潟港の利便性向上や環境負荷軽減への寄与など、東港コンテナターミナルの大きな優位性につながる可能性があるものと認識しております。

一方で、鉄道利用には、コンテナヤード内への軌道延伸を含む鉄道施設の改良やトラック輸送に対するコストやリードタイム縮減による安定的な貨物の確保が課題となることから、利用者の動向等を踏まえながら、タイミングをとらえ、適切に対応してまいりたいと考えております。

次に、万代島地区の今後のあり方についてですが、現在の万代島地区は、佐渡汽船や内航汽船、漁港区などの港湾利用と朱鷺メッセなど都市的土地利用が図られております。また、昨年5月に地方卸売魚市場が移転し、跡地の一部を新潟市がにぎわい空間として利用する計画としております。

当該地は、前面に静穏な水域を有し、新潟市の市街地に隣接する非常に貴重な空間であることから、政令指定都市である新潟市の取り組みを尊重し、支援してまいりたいと考えております。

次に、新潟空港の3,000メートル化についてですが、斎藤議員の一般質問にお答えいたしましたとおり、新潟空港が十分な機能を発揮していくためには、空港周辺地域との調和が課題であると認識しております。

新潟空港の3,000メートル化は、空港周辺の環境改善に資する離発着方法や冬季における中・大型機の安定就航など運航面で大きな効果があるものと考えており、県といたしましては引き続き国に働きかけるとともに、新潟空港の需要の顕在化に努めてまいりたいと考えております。

〔企業局長賀谷正君登壇〕

◎企業局長（賀谷正君） 東港の企業誘致の状況についてですが、東港については全体で905ヘクタールの工業用地に企業の立地が進み、未分譲地は約20ヘクタールとなっておりますが、未操業地や暫定利用地などが相当数あることから、その活用もあわせ、日本海側最大の拠点港としての港湾機能を生かした企業誘致に努めてまいります。