

△日程第1 県政に対する一般質問

◆小島隆君 自由民主党の小島隆であります。通告に従い、一般質問をさせていただきます。

まず、県政の諸課題について順次お伺いさせていただきます。

北東アジア交流については、一昨年の政策評価でややおこなっていると指摘され、その関連について昨年9月定例会で質問させていただきました。その後、韓国、ロシア、新潟を結ぶ三角航路については、同じく昨年9月に試験運航が行われたところでもあります。また、先日の新潟日報では、試験運航を再度4月に行うとされ、同じ記事の中で、日本側の運営会社である北東アジアフェリーが増資を目指すと報道されています。県は、これまで運営会社に出資していませんが、県の出資が東京に本社を持つ多くの民間企業などの出資を促すと考えられるので、もし県が出資を要請されたらどう対応されるのか、基本的な考え方をお伺いいたします。

ところで、最新の情報によると、この三角航路を支援するため、韓国の江原道は、入港するコンテナ貨物を輸送する企業の損失の一部を補てんする条例を制定したと聞いています。中国の琿春では、同様に行政が支援することを既に決定しているそうです。また、国内では鳥取県で、新潟同様に韓国の東海、ウラジオストクを結ぶ環日本海貨客線航路を計画しており、新潟の三角航路と競合すると考えられますが、鳥取県では平成21年度予算として5,800万円の予算案を上程しており、本県がおくれをとる結果にならないか、懸念するところでもあります。本県も鳥取県のように、フェリー航路支援策として運航経費や港湾施設使用料の軽減などにも取り組むべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

さて、三角航路でも使用される新潟西港ですが、この新潟西港の万代島地区は、朱鷺メッセ、佐渡汽船ターミナルもあり、新潟の顔でもあります。ここにあります新潟漁協は、この朱鷺メッセ側の競り場や事務所などを対岸の国道113号側に移転を進めています。県としては、新潟漁協の跡地利用をどのように考えていらっしゃるのか、見解をお伺いいたします。

次に、上越新幹線の空港までの延伸問題について伺います。

新潟空港の利用促進策として、県では修学旅行、低価格航空会社の誘致、ロシア、ハルビンなど独自路線のPRに取り組むとしています。空港活性化策としてだけでなく、2014年問題の対策としても、新幹線の空港乗り入れは愁眉の課題と考えます。これまで、この課題については空港アクセス検討委員会で検討が進められ、またこれまでの議会でも何回も取り上げられながら、一向に進捗がないのも現状であります。

新幹線の空港乗り入れは、今必要かどうかの議論ではなく、どう実現するかが肝心である。具体的に運営主体や事業の収支想定、あるいはタイムスケジュールなど議論がなされるべき段階に来ていると考えますが、実現に向けた取り組みについて、知事の所見をお伺いいたします。

次に、中心市街地の活性化についてであります。

この課題は、先ほど片野議員の質問にありまして、県側からもお答えがありました。将来のまちづくりといった観点から、この中心市街地の活性化を考えていく必要があると考えておりますけれども、先ほど来いろんな議論がありまして、多くの活性化策が知事初め部長からも提示されました。私は、きょうはこの場では一つの切り口、つまり公共交通ということでお伺いしたいと思っております。

昨年の9月定例会においても、欧米に学ぶまちづくりということで、知事からも環境問題、高齢化問題、過度に車に依存した社会からの脱却といった視点について共鳴をいただいたところでもあります。また、先ほど来話にありますように、県ではモデル事業を含む中心市街地活性化策を打ち出して、予算化されたところでもあります。

また、審議会では、先進事例に学ぶということも先ほどのお話にありました。先進事例に学ぶという意味では、今月、新潟市が主催して中心市街地として成功をおさめている丸亀市、佐世保市、そして長崎さるく博で有名になりました長崎市、あるいは青森市から講師を招いてセミナーが連続的に開催されます。先進事例に学ぶという意味では、ぜひとも県の職員にもセミナーに参加していただきたいと考えます。御指導のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、こうして申し上げたとおり、過度な車社会から脱却し、老いも若きも歩いて、あるいは自転車、また公共交通を使うといった交通政策なども含めた総合的な視点から活性化策が必要ではないかと考えますが、所見をお伺いいたします。

新潟市では、こうした環境下、軌道系の公共交通の導入、具体的にはモノレール、LRT導入の議論が盛んになりつつあります。また、新潟市も来年度に調査費を予算化していると聞いております。具体的な作業に入るというふうに聞いております。昨年9月の県の答弁では、県は新潟市に協力して、この公共交通の導入に協力して取り組むというお話をいただいておりますけれども、今後この問題についてどのように協力していくのか、所見をお伺いいたします。

現在、国内では68の都市が軌道系の公共交通を入れるということでは何らかの動きをしております。新潟市もその一つでありますけれども、御案内のとおり富山市等は既にLRTの導入がなされています。また、海外ではフランス、ドイツ、イギリスなどがこの課題では大変進んでおまして、とりわけフランスでは1980年代に国内交通基本法、LOTI法といいますが、これを制定いたしまして、各地方都市に、財源がかなり問題になりますので、交通財源を確保するための地方税権を与えるという法律をつくっております。これが各国では導入を促進しております。こうした先進事例を私ども県議会としても、県としても学んでいく必要があると思っております。ぜひとも国内の先進事例とあわせて、海外のこうした先進事例を学ぶということは、県議会にとっても重要であると確信しております。

さて、次に移りまして、県内各地では健康のための、あるいはレクリエーションとして、あるいは趣味としてウォーキング、ランニングが盛んになりつつあります。また、自転車によるサイクリングも盛んになりつつあります。とりわけ自転車については、国の主導的な取り組みもあり、自転車専用道路の建設、あるいは駐輪場の設置、自転車専用レーンの実証実験が新潟市で行われたところでもあります。また、ことし4回目を迎え、5月に佐渡で行われるロングライドには、全国から3,000人の申し込みがあり、4月締め切りを待たずに3月初で満員になったと聞いております。

こうした健康志向の運動は、まさに予防医学としても評価が高く、医療費の軽減といった観点からもこれらの運動が県民の間で盛んになることは有意義であると考えます。こうした運動を県としても推進していくべきと考えますが、県の基本的な考え方をお伺いいたします。

さて、これらの健康志向の運動に対する支援として、専用道路、ランニング専用道路を設けるなどのハードの整備は簡単には進まないと思っておりますけれども、既存の道路であれば、知恵と工夫でこうした運動に共用できるのではないかと考えます。道路利用について、市民、県民から今後多くの要望が出てくるものと思われませんが、県警察本部の基本的な考え方をお伺いいたします。

なお、兵庫県と長野県では、2人乗りの自転車を認める細則をつくったとのことであり、このことは、サイクリングの普及、サイクリング人口を広げることに寄与すると考えますが、県では将来こうした考え方があるのか、お伺いいたします。

次に、原発に関連してお伺いいたします。

新潟県における原子力発電の目下の課題は、運転を再開するか否かです。運転を再開するか否かについては、知事が賢明な判断、決断をいざされと思っております。ただ、今、別な視点から原発について考えておかなければならないと思っております。それは、原発立地であることを生かして、地域との共生が考えられないかということでもあります。

例えば、福井県では福井県エネルギー研究開発拠点化計画を平成17年から実施しております。原子力を地域で生かして、これを活用する計画を進めています。その取り組みの主な内容は、安全・安心の観点から、陽子線がん医療、人材の養成・育成といった点から県内における技術者の研究、県内大学の原子力エネルギー教育体制強化、小中高等学校でのエネルギー教育の充実、国際原子力情報・研修センターなど研究開発機関の誘致または設置、原子力関連国際会議の開催、そして原子力産業の創出・育成、さらに原子力事業関連の企業の誘致推進など、多岐にわたっています。こうした福井県の例に見るように、原子力エネルギーと共生していくといった観点から、このような取り組みを県でも考えていくべきでないかと思っておりますが、所見をお伺いいたします。

さて次に、環境問題関連でお伺いいたします。

下水道の普及に伴い、発生汚泥量は年々増加しています。それに伴って、汚泥処理費用も年々増加の一途をたどっています。以前は、廃棄物のように取り扱われ、その組成は有機物が大部分を占めているにもかかわらず、減量、減容を目的に焼却処分が主流でありました。現在は、埋立地の問題や環境面の問題から焼却処分が変わって、有効利用の観点から行われているセメント化による処理方法については、高い費用を支払って処分してもらっている状況であります。加えて、今後も増加する汚泥の処理ができるかどうかは不透明

な状況であり、かつ現状の処理方法が本当の意味の資源である下水汚泥の有効利用であるか、疑問であります。資源である下水汚泥の有効利用については、より今後の社会の方向性に合った方法を具体的に実現する必要があると考えます。

こうした観点から、今後も増加することが予測される下水汚泥の炭化による費用の削減や炭化物の燃料化と活用、有価での販売、さらには最後の灰までを有効活用するというこにより、下水汚泥を通じた循環型社会の構築を目指すことが重要であると考えますが、県の所見をお伺いいたします。

この項の最後に、経済問題についてお伺いいたします。

知事は、今定例会冒頭の議案説明要旨の中で、本来必要である有効需要の創出、信用収縮に対するマクロ経済政策は、現在の地方財政制度の中では一定の限界があり、地方政府としてはセーフティーネットを中心とした対策にならざるを得ないと言っておられます。こうした認識のもとで、有効需要の創出に向け、公共事業の前倒しや早期工事発注などに積極的に取り組むとされています。

つまり、県の今回の経済政策としては、公共事業とセーフティーネットが中心となっているわけであり、この後、これらの取り組みだけでは県経済の危機を根本的に打開することは困難で、国に対し、秋までに追加経済対策を求めていくと説明されています。さて、この国に求める追加経済対策とはどのようなことなのか、お伺いいたします。

さて、県の経済政策のうち、個人消費の拡大についてであります。

個人事業を刺激することは、知事がおっしゃるよう有効需要拡大策としても大変重要であると考えます。さて、この個人消費の拡大で今後大きく影響するのは、定額給付金ではないかと考えます。この定額給付金については、さまざまな評価があることは承知しております。とりわけGDP約550兆円の中で約60%を占める330兆円という個人消費の、2兆円ですから、わずか1%にも満たないわけであり、しかも、この定額給付金をただそのまま国からもらうのではなく、県としてもこれが有効にその拡大に貢献するように施策を打つことが必要ではないかと思っております。

また、定額給付金については、この議場におられる方の中でも受け取りをされないということを表明しておられる方もおられますけれども、そのことについて私がとやかく申すわけでありませんが、ぜひともその同額ぐらいは使っていただきたいと考えるわけでございます。

また、申し上げたとおり、県がこれを有効に使うという意味では、昨日ですか、青森県の西目屋村ですか、ここで初めて支給されたところ、テレビ局、マスコミが押しかけて大変な話題になりました。この村の定額給付金の総額は、500万円から600万円と聞いております。あれだけマスコミその他が押し寄せれば、この村は既に、宿泊施設を持っているかどうかわかりませんが、もとは稼いだということになるわけで、これが地方行政の工夫であると考えます。

例えば、幾つかの市町村で考慮されていますように、プレミアム商品券の発行など、工夫、知恵を政策に反映することによって、県が個人消費をさらに拡大させる貢献をすることができるのではないかと考えますが、県の所見を伺うとともに、県内市町村における状況について、お伺いいたします。

さて、今の定額給付金が、もし7割使われたらということで昨日も議論がありましたけれども、7割使われるかどうかということではなくて、7割使ってもらうように、今申し上げたとおり、行政が動くことが重要ではないかと思っております。試算によると、260億円から270億円が、7割とすれば消費されるということになると思っております。また、これはことしの2009新潟県大観光交流年による経済効果ですけれども、「天地人」による経済効果は、日本銀行新潟支店の試算によると204億円とされています。昨年鹿兒島では269億円だったというふうに聞いております。定額給付金が7割消費されるという額と、この観光消費の経済効果が、ほぼ同様の個人消費を拡大する、有効需要を拡大するという効果があるわけであり、

このように経済対策としての県内の内需拡大には、定額給付金とあわせて大観光交流年による観光消費の拡大が即効性があり、有効と考えますが、知事の所見をお伺いいたします。

2つ目の大項目として、観光立県関連についてお伺いいたします。

この観光立県とは、文字どおり観光によって立つと、そういう意味ととらえられますけれども、具体的に観光によって立つということはどういう状況をいうのか、改めて知事の所見をお伺いいたします。

さて、県経済における観光の経済効果の規模については、平成16年11月に平成15年の数値が発表されていますが、これが一番新しいものであります。これによると、県内の観光総消費額は約4,040億円となっています。生産波及効果は約7,094億円と推計され、これは平成13年度の数値ですけれども、県内産出額約16兆円の4.4%に相当するというふうに表示されています。本県の観光産業の影響力は、県内経済の4%程度を支えているとされていますが、観光立県推進条例の中で示された基本理念の一つに、観光産業が本県経済の牽引産業となることが重要と認識することとありますけれども、観光産業はさらに本県経済の産業構造の変化にも影響を及ぼすとも考えられるところであり、今後の発展産業として期待するところではありますが、本県経済の牽引産業としてどのように育成していくのか、知事の所見をお伺いいたします。

また、平成15年の数値では、県経済における本県観光産業は県内経済の4%程度を支えているということですが、この4%程度の影響力が観光立県としてふさわしい数値なのか、御所見をお伺いいたします。

ところで、今述べてきた数値ですけれども、平成15年の推計で、その後新たな数値は示されていません。観光立県を目指すのであれば、少なくとも毎年その経済効果を発表する必要があるのではないのでしょうか。今後の観光による経済効果についてはどのように調査、発表していくのか、お伺いいたします。

さて、ただいまの県内経済効果の数値とあわせて観光統計についてであります。その数値を今後の施策を立案する上で一つの指針にすることはまことに重要であります。また、その統計数値によって今まで想像と勘でしか評価できなかった観光の実態が明らかになってきます。つまり観光実施の目標設定と効果測定に観光統計数値が欠かせないことは、ごく常識的な見方です。

しかし、本県だけではなく、全国的に見て、観光統計についての作業は、これまで全く進んでいませんでした。統一的な手法もなく、したがって各県はそれぞれ独自の観光統計の集計を行ってきたため、時系列的に県単位での過去との数値比較はできても、他県との比較はほとんど意味をなさなかったと言えます。

しかし、一昨年から国土交通省がこうした現状を改め、全国統一の方法によって観光統計数値をとることを開始いたしました。すなわち、各県別の宿泊者数統計であります。これによると、2007年度は新潟県内の総宿泊者数は、これは一人一泊を1人泊とするものですが、670万人泊で、県別では全国第17位でありました。昨年、2008年は、まだ1月から9月の累計しか発表されていませんけれども、504万人で第14位ということで、3つ順位を上げております。これも、新潟県中越大地震、新潟県中越沖地震の2度にわたる災害から復調基調を示しているのではないかと推定されますが、2006年以前の数値がないことから、明確にそうであるとは言い切れないところであります。

こうした県別の評価は、先日の新潟市内で行われました元日銀新潟支店長で現在ちばぎん総研社長の額賀氏によって発表、解説されたものであります。額賀氏は、この講演の中で実に興味深い指摘をしています。それは、順位から見て宿泊者数に影響しているのは、決して各県の名所旧跡の豊富さではなく、お祭りなどのイベントでもない指摘されております。県別の数値を見ますと、世界遺産を3つ持つ奈良県が全国最下位、47位であります。阿波踊りで有名な徳島県は、ぶりから2位で46位であります。そのことが、額賀氏の説明を裏づけているのではないかとということでありました。

また、昨年1月からは、県単位だけではなくて、市町村毎の宿泊者数が発表されています。それによると、全国1位は札幌市、2位は京都市だそうです。新潟市は全国21位でした。これも1月・9月の累計ですが、新潟市の前後は宮崎市が20位、それから熊本市が22位であります。東国原知事があんなに頑張ってテレビに出まくっても、大して変わらないというのが現状でありまして、これも数字としてはなかなかおもしろいところであります。

さて、県内における市町村別で見ますと、新潟市が図抜けていて県全体の26.6%、134万人で1位でした。2位の湯沢79万人を大きく引き離しています。隣県では、長野県では松本市が1位、長野市は3位となっていて、群馬県では渋川市、草津町の温泉町が1位、2位となっていて、県庁所在地の前橋市はかなり下位にあります。これからわかるのは、新潟県にあっては新潟市への交流人口が断トツにリードしているということでありまして、県の観光経済のかぎを握っているのは新潟市ではないかということが言えるかと思えます。

このように、観光統計が新潟県における観光の意外な一面を教えてくれることがわかったわけでありましてけれども、また今後の観光施策に有効なヒントを与えてくれるのではな

いかと考えられます。観光統計の重要性に対しての所見をお伺いいたします。
さて、観光統計として全国的に発表された数字をもとに、県内の特徴、あるいは各県との比較や、将来的にはこれらの数値をもとに設定された目標数値とその達成度合いや成果について、県独自の評価や解説を加えて発表してはどうかと考えますが、県の所見をお伺いいたします。

次に、佐渡観光であります。

佐渡観光の統計数値については、最新では日本政策投資銀行の新潟支店が3年前に調査したサンプル調査の数字があります。これによりますと、佐渡でのリピーター率は33%でありました。しかも、このうち7年半以前に来訪している方が半分ぐらい占めています。したがって、佐渡へのリピーター率は15%程度にとどまっているのが現状であります。これが佐渡の実態であります。そのほか統計的に見ますと、佐渡を訪れた観光客が実際何泊しているのか、あるいは個人旅行なのか、団体旅行なのかについても全くわかっておりません。

佐渡観光復興を考えると、正しい統計数値に基づいた現状把握とそれに基づく明確な戦略設定、あるいは数値目標の設定、そしてまた数値による成果の検証が佐渡観光復活の必要不可欠な要件であると考えますが、知事の所見をお伺いいたします。

さて、推進条例では、統計とは別に観光客の満足度向上のためにサービス評価に取り組むとあります。このサービス評価に関しては、観光客の満足度などと同様に、観光客あるいは関係者の主観的な評価になりがちになりますから、関係者の間では慎重な対応を望む声が高いように聞いております。

さて、先ほど佐渡へのリピーター率に触れましたけれども、満足度の高い、低いは結果としてのリピーター率につながる、正比例するであろうと考えられます。

そこでですが、観光立県推進条例におけるサービス評価に関連して、それぞれの観光地におけるリピーター率の調査も、満足度を確認する意味で重要と考えます。具体的にサービス評価をどのように設計するのか、またこのリピーター率という客観的な数値でこれを補完するお考えはないのか、お伺いいたします。

以上で私の一般質問は終わらせていただきますが、終わりに一言申し添えさせていただきます。

本年は、新潟県議会概要によりますと、明治12年12月20日に民選議員による初めての新潟県議会が旧長岡藩新潟奉行所跡で開かれてちょうど130年に当たります。同じく議会概要によると、この第1回の県議会には、憲政の神様と称された尾崎行雄が書記に委嘱され、弱冠20歳で議事運営に指導的役割を果たしたことを紹介しています。

議会は、その後、明治16年から、その年に建築された、今も残る憲政記念館で昭和7年まで開催されたというふうに記されております。

私は、今この議場におられる議員の皆さんとともに、この130年の歴史を引き継ぐ者として、その歴史と伝統、数々の苦難と栄光の過去を思い、改めて新潟県政のために、県民のために一層の努力、精進を誓うものであります。

蛇足であります。最後に一言申し添えさせていただきます。終わりたいと思えます。

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、日本海横断フェリー航路運営会社への出資についてであります。

船舶調達のための増資を検討するという報道は、承知いたしております。昨年12月に4カ国合弁の運航会社が設立されたということの中で、まずは既存の枠組みの中で早期に航路を開設してもらうということが重要だろうと思っております。ずるずる先延ばしをしていると、各国の足並みが乱れていくという状況にあります。当初想定した枠組みでの早期の航路開設が重要ではないかと考えております。

なお、県からの出資につきましては、この資金が有効に生きていかなければいけない。県民の皆様からお預かりいたしている公金の支出である。動くかどうかわからないけれども、とりあえず出資をするという判断には、なかなか十分な検討が必要ではないかと思っております。運航に向けた課題、各国地方政府の対応について、まずは見きわめていく必要があると考えております。

次に、日本海横断フェリー航路に対する支援策についてであります。県としては一日も早い日本海横断フェリー航路の開設を待望いたしております。フェリー航路に対する財政的支援については、航路の開設が決定し、具体的な提供サービスが明らかになった段階

で、前向きに対応していきたいと思っております。

次に、新幹線の空港乗り入れについてであります。新潟空港のアクセス改善につきましては、新潟空港アクセス改善検討委員会で検討を進めてまいりました。

まず、超短期の対策として、バスの駅近傍までの乗り入れを実施いたしました。4月からは、新しい空港リムジンという形での運行が、新潟駅南口からスタートするということがございます。5カ国語サービス、それからまた大きなバッグ等を空港に行く際に円滑に運べるような体制が整ってくるということでございます。

中長期の対策として、新幹線の空港乗り入れも含めた軌道系のアクセスを今後、検討していくことといたしております。新幹線の空港乗り入れは、さまざまな県政課題のある中で、例えば資金面については従来の枠にとられず、さまざまな手法による実現可能な案の検討を進めているところであります。

次に、中心市街地の活性化についてであります。

公共交通を使うという考え方を入れていく、そして中心市街地を活性化していくという御提案に全く同感でございます。

諸外国の例を見てみれば、一つの法則があるのではないかと考えています。東京、大阪、名古屋のような巨大都市であれば、地下鉄と、それから一般の車、同時に中心市街地に乗り入れるというのは可能でございます。しかしながら、欧米では人口15万人ぐらいの都市でもLRTが乗り入れができていくということでございます。どうするかということによって公共交通を成り立たせるといふ仕組みを取り入れているわけでありまして、中心市街地での車の乗り入れ規制をかける、そしてパーク・アンド・ライドを入れること

によって、OECD諸国は、押しなべてそうなのですが、交通規制をかけるときに、大体ラウンドテーブル、多くの人々が席を囲むというやり方で物事を決めていきます。これは、市民の代表、それから行政の代表、トラック等運輸業者の代表、タクシー等の代表、そして警察の代表というように形で交通規制を考えていく。そうすると、時間を決めて、荷物を運ぶ時間、それから完全に車の流れをとめる時間等、さまざまなニーズに対応した中で、中心市街地の交通を確保するということができるわけです。

残念ながら我が国は、OECDで唯一、交通規制はすべて公安委員会だけで決めるというふうになっていまして、まちづくりの観点がなかなかちよつと入りにくいのではないかとこの思いがあります。また、市民の合意をつくっていかないと、交通規制と、また中心市街地での交通のあり方は、すぐ規制ができるのか、これも相当難しい問題があると思っております。そういうことを、これはさまざま可能性を市民の皆様にお示ししながら、公共交通のあり方を決めていくことが必要であると思っております。広域自治体の県としては、さまざまな事例も含めて御紹介していくということが重要だと考えております。

次に、新潟市の公共交通導入への協力についてであります。

新潟市内の都市交通政策については、一義的には政令指定都市である新潟市が決定すべき事柄であると考えております。

そういった中にありましても、新潟市は県都でございますし、それから県内外との交通結節点という機能も持っております。広域的な観点から、新潟駅や新潟空港といった重要施設間の交通利便性の向上について、新潟市と協力をしてまいりたいと考えております。既に空港アクセスの改善などについて協働で取り組んでいるところでもあります。

今後とも、引き続き新潟市とは、こうした役割分担の中で協力をしてまいりたいと考えております。

次に、ウォーキング等健康志向の運動の推進についてであります。

議員御指摘のとおり、習慣的に運動を行うということは、生活習慣病の予防、ストレスの解消、生きがいづくりなどにつながります。大変重要なことだと考えておりますので、運動習慣の普及定着を推進してまいりたいと思っております。

次に、原子力エネルギー関連施設の誘致についてであります。

福井県において、議員御指摘のような計画があることは承知いたしております。

いずれにいたしましても、まずは地元地域がどのように考えるかということが大切であるとと考えております。

次に、国による追加経済対策についてであります。

現在の経済状況、何がこの不況をもたらしているのかといえば、繰り返しになりますけれども、供給能力に対して有効需要が足りない。20兆円から30兆円ほど需要が不足している。そしてまた、急激な円高、なぜ政府は放置したのかと今でも思いますけれども、円だけがすべての通貨に対して独歩高ということになりました。輸出に頼る我が国が、電機、自動車を中心にして大きな打撃を受けたということだと思っております。そのため、我が県

においても、電気自動車の2次、3次、4次下請、こういったところで需要が激減し、そしてまた雇用調整の動きにつながっているということだと認識いたしております。

この状況を打開していくためには、やはり有効需要を創設していくこと、それから行き過ぎた円高を是正すると、2つの対策をとらなければいけないと考えております。特に、国内ですぐ対応できるというのは、有効需要の創出ということでございます。どのようを使うのかということと全部国で決めるのではなくて、地方への財源配分という中でこの有効需要をつくり出していくということが必要だと思っております。このような観点で、国へ追加対策を求めているところであります。

次に、2009新潟県大観光交流年における観光消費の拡大についてであります。

議員御指摘のとおり、観光誘客ができれば消費・需要が拡大するということでございます。そしてまた、大観光交流年であることしは、定額給付金も有効に活用していただくということも視野に入れまして、積極的にプロモーションを展開し、誘客に努めてまいります。

次に、観光立県についてお答えいたします。

基本的な認識であります。

観光立県とは一体何ぞやということですが、やはり第一義的には観光産業が本県経済を牽引する産業として大きな力を発揮することととらえております。

次に、観光産業の育成についてであります。

観光産業は、これも議員御指摘のとおりなのですが、宿泊するということだけではなくて食や文化、さらにはさまざまな体験を通じまして、幅広い分野に経済効果が及んでおります。GDPベースでいきますと4%強ということですので、新潟県の特徴と言われる農業の2倍の経済効果があるということでございます。

そのため、広範囲にわたる関係者の連携、観光市場の拡大に向けたさまざまな取り組みのための環境整備を行っていききたい、産業としての総合力を高める施策を遂行してまいりたいと考えております。

次に、佐渡観光の復活に向けて数値目標を設定してはどうかというお尋ねでございます。

議員御指摘のとおり、統計を活用するということは、何が問題なのか、そして何が強みなのかということとを把握するのに大変有効な手段だと思っております。地元と十分協議をいたしまして、佐渡観光復興に向けた地域の取り組み、これが実効性のあるものになるよう支援してまいりたいと思っております。

〔総務管理部長白倉哲男君登壇〕

◎総務管理部長（白倉哲男君）お答えします。

定額給付金についてであります。定額給付金を利用する住民に対する付加価値を高め、地域振興につなげるためのプレミアムつき商品券の発行などについては、それぞれの市町村が地域の状況に応じて判断すべきものと考えております。

県といたしましては、市町村の取り組み状況等に関する情報提供を行っており、現時点で定額給付金の支給時期に合わせ、プレミアムつき商品券の発行を検討しているのは22市町村と聞いております。

〔産業労働観光部長高井盛雄君登壇〕

◎産業労働観光部長（高井盛雄君）5点についてお答えします。

まず、本県観光産業の経済波及効果についてであります。本県観光の経済波及効果は、議員御指摘のとおり、平成16年の調査では県内産業の4.4%を占め、農林水産業の約2倍の水準となっており、本県経済にとって重要な役割を果たしていると考えております。

一方で、国土交通省の直近の調査では、国全体の経済波及効果は5.6%となっており、本県にはさらに発展の余地があると考えられることから、地産地消や滞在型観光の促進等の取り組みを通じ、観光の経済波及効果の拡大を図ってまいりたいと考えております。

次に、観光による経済効果の調査についてであります。来年度、観光立県の実現に向けた効果的な施策の実施や成果の検証に資するため、観光消費の県内経済への波及効果に関する調査を実施し、公表したいと考えております。

また、国においても平成22年度からの実施に向け、観光統計の全国統一基準づくりが行われているところであり、経済効果も調査項目の一つとして位置づけられているところであります。

県といたしましては、国の動向も見きわめながら、継続的な経済波及効果の把握について検討してまいりたいと考えております。

次に、観光統計の重要性についてであります。観光統計は観光施策の立案や評価をする上で重要であると考えております。

さきに施行いたしました観光立県推進条例においても、観光に関する統計の整備を施策の柱として位置づけており、今後その充実に向け、取り組んでまいりたいと考えております。

次に、全国的に発表される数値の活用と、それをもとした目標設定等についてであります。平成19年1月から、国土交通省により実施されている宿泊旅行統計調査は、観光分野では初めての全国統一基準による統計であり、地域間比較による当県の現状把握や施策の立案、効果検証に有効であると考えております。

このため、現在策定中の観光立県推進行動計画の成果目標にこの統計数値を盛り込み、その達成状況の検証を行うとともに、県内の特徴や他県比較などの分析結果の公表を行ってまいりたいと考えております。

次に、観光地におけるサービス等の評価手法とリピーター率による補完についてであります。観光地の評価に当たっては、利用者側の視点に立った取り組みが重要であると考えられるため、本県観光地を訪れたお客様の満足度や再来訪の意向等の調査を基本に実施したいと考えております。

また、現状分析や満足度向上に向けた課題整理のためには、リピーター率の把握も重要であると考えられるため、調査項目の一つとして検討したいと考えております。

なお、調査の具体的な項目や方法については、有識者等から成る第三者委員会などにおいて関係者の意見を聞きながら詰めてまいりたいと考えております。

〔土木部長野澤英之助君登壇〕

◎土木部長(野澤英之助君) 下水汚泥を通じた循環型社会の構築についてであります。本県の下水汚泥については、これまでセメント原料などの建設資材や肥料などとして有効利用を進めてきております。

また、貴重なバイオマス資源である下水汚泥は、潜在的なエネルギー価値が高く、石炭代替燃料として全国的に活用が広がってきており、本県におきましても燃料化の検討を進めているところであります。

今後とも、処理費用の削減や環境に配慮した汚泥の有効利用を進め、循環型社会の構築に向けた取り組みを進めていき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) 万代島地区での新潟漁協の跡地利用についてであります。新潟漁協では朱鷺メッセ側の漁協施設を国道113号側に移転し、既存の荷さばき施設と一体的に利用する計画を進めております。

この漁協跡地と国道113号側の対岸地域及びこれに囲まれた水域を含めた万代島地区の利用のあり方につきましては、県、新潟市が連携し、各方面の専門家からの意見もお聞きし、隣接する朱鷺メッセや佐渡汽船など既存機能との整合を図りながら検討を進めてまいりたいと考えております。

〔警察本部長干場謹二君登壇〕

◎警察本部長(干場謹二君) 2点についてお答え申し上げます。

まず、道路を利用してのランニング等に対する警察の基本的な考え方についてでございます。

交通規制を必要とする道路の利用等につきましては交通の安全及び円滑な交通流、交通の流れに及ぼす影響が大きいことから、地域住民や道路利用者等といった方々の御意見を伺うほか、必要に応じてバス等の迂回対策を図るなど、実施による影響を最小限に抑える必要があるものと考えております。

このため、路上での協議等含めまして、その実施に際しましては、計画段階から主催者・関係者等と十分な協議を重ねまして、個別具体的な状況を踏まえて、適切に対応してまいりたいと考えております。

次に、通称、タンDEM自転車とされているようですが、2人乗り自転車の問題についてでございます。

議員御指摘のとおり、兵庫県と長野県の2県では、原則として2人乗り自転車の通行が認められております。しかしながら、この2人乗り自転車は、車体が長く、小回りがなかなかかきかかない、またスピードも相当出るということから、安全な通行の観点からはやはり問題があるということで、他の県におきましては通行を全く認めない、あるいは本県と同様に自転車専用道路等においてのみ通行を認めているものと承知いたしております。

したがって、県警察といたしましては、歩行者の安全確保の観点から、一般道路で

173234dwnldHatugen

の通行に関しましては慎重に対応してまいりたいと考えております。