

## △日程第3 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。質問に入ります前に、一言申し上げたいと思います。

去る日曜日、9月6日に佐渡で第21回目のトライアスロンの大会が開催されまして、1,800人が参加されたそうでございますけれども、この大会には以前知事もお出になりまして、大活躍されたということは記憶に新しいところではありますが、今回もまた県の幹部の方が参加され、一番過酷なAタイプにお出になられて、七百余名の参加があった中で上位を占められました。

国体の年でもありますから、このように県の首脳部が、我々県民の範を垂れていただくことはまことに敬意を表する次第でございますが、敬意を表するとともに、その健闘をたたえて御披露申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、通告に従いまして一般質問に入らせていただきたいと思います。大項目は3つございます。最初は、まず交通政策についてでありますけれども、ちょっとその前に離れますが、今回知事の本議会での議案説明にもありましたように、北東アジアとの交流については日中経済協力会議への本県の協力、あるいはハルビンとの交流の進展、また特筆すべきこととして新潟市への中国総領事館の設置、さらにはきのうも話題になりましたけれども、日本海横断航路がとりあえずスタートいたしました。対岸との交流については、大いに進展があったと認識しております。

また、対岸交流に限らず、新潟市ではつい先日、第21回国連軍縮会議が開催されたところであります。来年もまたAPEC農業大臣会合の開催も決定しておりますし、とりわけ今申し上げた中国総領事館の設置は韓国、ロシアに続いてでございますし、またモンゴルの名誉総領事も任命されております。また、これは対岸ではありませんけれども、フランスの名誉総領事も市民の代表が任命されておまして、これらのことは知事を先頭に新潟県あるいは県民がこれらの諸国との不断の努力、交流の努力と実績がこうした結果を生んだということ、まことに県民として誇らしく思うものであります。

しかしながら、こうした輝かしい交流の実績があるわけですが、その交流の基盤となる交通問題でいささか心配な面がないわけではありません。

その1つは、新潟空港の実態が示す数値であります。平成17年、新潟県中越大地震の翌年からでありますけれども、19年、20年と新潟空港の利用状況が低落下傾向にあることがあります。平成18年度には125万8,000人であったものが19年度には5.2%の減少、20年度には12.1%減少しています。また、ことしに入りまして、4月から7月の数値ですけれども、昨年と比べて14.2%の減少となっております。

このまま推移すると、今年度は100万人を割ると予想されます。新潟空港の利用客が初めて100万人を超えたのは平成8年と承知しておりますけれども、100万人を切るとなれば、それ以来であります。

空港利用客の減少に伴って各路線の搭乗率も低落下傾向を示しており、肝心の福岡線も本年4月から7月の搭乗率は58.4%と危険水域に達していると認識しております。このように航空機の搭乗率の減少が航空機の減便や廃止を招くというようリスクが現存しているわけでございます。

この低落下傾向については、代表質問でも論じられましたけれども、単に航空需要が冷えて入っている、あるいは昨年夏からの経済不況、あるいは今年度に入ってからインフルエンザだけで片づけられる問題ではないと思っております。こうした状況下で新潟空港の活性化策にも県は腐心されていると承知しておりますし、今回の補正予算でも新潟空港からの楽々空旅推進事業、定期路線維持支援事業が上程されているところでもあります。

また、新潟空港の活性化策の一つとして新規路線の獲得があります。国際路線の新たな路線の獲得について、これまで一般質問でも取り上げましたけれども、現下の経済情勢の中では、新規路線の獲得は簡単なことではないと認識しております。ただ、ねらっている路線が県・市あるいは民間で必ずしも一致していません。

かつてウラジオストク・ハルビンの路線獲得に官民挙げて一丸となって、数多くの競合都市と争って実現してきた経緯があります。そのころは、新潟空港にとっても黎明期でありまして、環境が全く違うわけですが、今年度中国総領事館の設置というチャンスでもありますし、新規路線獲得も含めて新潟空港の活性化をあらゆる観点から戦略的に進めたいと考えているところであります。

そこで、こうした状況下で新潟空港の活性化に向けてどう対応されていくのか、お伺い

いたします。

また、活性化策の一つである新規航空路線実現の見通しについてお伺いいたします。

次に、日本海横断航路についてお伺いいたします。

昨日も石塚議員の質問にありましたけれども、またこれまでも何回となく一般質問でも取り上げられてまいりました。本定例会の冒頭の知事説明の中でも、3カ国を結ぶ新たな人流・物流ルートとして期待されると述べておられました。

しかし、去る8月24日、日本経済新聞の新潟版で就航2カ月、早くも暗雲という見出しで運航がままならず、行政に財政支援を求める方針だが、県は距離を置き始めていると報じられました。この新聞記事が全く正確だとは認識していませんけれども、確かにこのプロジェクトに対して県は当初から民間に任せるという姿勢であったと理解しています。

一方で、同じ時期にスタートした鳥取県境港市と韓国・ロシアを結ぶ環日本海定期貨客線は好調だとこの日本経済新聞の記事は報じています。この記事の中で新潟と鳥取の行政の協力姿勢の違いを指摘しています。この記事をうのみにする気は毛頭ありませんけれども、両国との交渉に当たっては新潟県が全面的に協力されてきたことも承知しております。

しかし、問題は協力・支援の中身であります。もしこの航路が失敗すれば、そのダメージははかり知れませんが、北東アジアの玄関口としての新潟のイメージを損なうことにもなりかねません。

そこで、民間活力を生かし、あるいは民間でやるべきことは民間に任ずということが基本だとしても、この日本海横断航路については公が全面的に支援しないと航路維持が困難であると思われれます。このプロジェクトがもし失敗すれば、北東アジアの玄関口としての大きな柱を失うことになりかねません。航路維持に向けた県の基本的な考え方と、また今後の対応をお伺いいたします。

さて、話は戻って空港関連ですけれども、新潟空港のアクセス問題について伺います。

新潟空港アクセス改善検討委員会では、短期的取り組みとして新潟駅南口発着空港リムジンバスの実施をしておられます。この実施状況についてお伺いいたします。

さて、この検討委員会において長期的な取り組みとして提言されている新潟空港への新幹線乗り入れについては、この検討委員会以前から、すなわちおよそ20年来の構想ですが、現在何の進展もありません。

この課題は、一般質問でも何回となく取り上げられてきました。しかし、何が問題で、何がために新幹線乗り入れの実現が進まないのか明らかになってはいないと思っております。県知事あるいは市長の決断がないのか。たとえ決断しようとしても、ほかの障害が存在するのでしょうか。

かつてこの課題で県の事務レベルでは、平成9年に岡山の操車場までの暫定乗り入れを検討したことがあると承知しております。その折には、操車場に乗降客用ホームと駅舎の建設をするということで幾つかの案が検討され、建設費用が試算されたことがありました。それは、平成9年のことでもあります。その後、私の承知している限りでは、具体的な青写真がかかれたことはないと思っております。

平成17年には新潟商工会議所から、これは空港直接乗り入れではなく、現存する貨物線を利用して、新潟駅で乗りかえになりますけれども、在来線型の新しいアクセス案が提案されました。その後、新潟空港アクセス改善検討委員会の提言の中で長期的な取り組みとして新幹線乗り入れ案が提示されたわけでもあります。

その長期的な取り組みと言いますけれども、どのくらい先なのか。長期とは5年なのでしょうか、10年先のことなのでしょうか、15年先のことなのでしょうか。

空港への新幹線乗り入れについては、20年来の構想ながら建設費用、運営形態、収支予測などいまだに具体策が示されていません。何が原因で進展しないのかお伺いするとともに、今後どのように進めていくのか、所見をお伺いいたします。

さて、新幹線乗り入れに関しまして、これまで議論がなかった点も指摘しておきたいと思っております。

新幹線が空港まで乗り入れることになったとしても、JR側がこの区間の取り扱いをどうするかが肝心なところでもあります。新幹線で乗り入れて延伸している類似の例に博多—博多南駅間があります。この区間は、JRの利用区間ですが、在来線扱いであるため新大阪発の新幹線の行き先にはそのまま博多南まで運転されても行き先表示は博多であります。

もし新幹線が新潟空港駅に乗り入れることになったとしても、東京駅での行き先表示板が新潟空港ではなくて新潟と示されてしまうならば、この点はいささか問題があると思

ますので、この点県は意識しておられるのかどうか、お伺いしたいと思います。

交通政策に関連して新潟西港についてお伺いいたします。

万代島は、現在新潟市の一大観光拠点になってきています。昨年秋に朱鷺メッセ31階で数週間にわたって行われた芸妓の舞は、内外のお客様で大変な活況を呈しました。

この万代島一帯を訪れる、あるいは通過するお客様の数は、佐渡汽船の乗降客が160万人、朱鷺メッセの入り込み客が約65万人、それから先ほどの31階の朱鷺メッセのフロアが27万人、ホテル日航27万人、5階の万代島美術館に8万人と、数字に重複はありますけれども、新潟市のみならず、新潟県の交流人口の最大の拠点になっています。

したがって、万代島一帯のポテンシャルはいやが応でもますます高くなっているかと言えます。こうした状況下で万代島一帯のあり方は、今後のさらにポテンシャルを高めるためにも重要であります。

この万代島再開発については、新潟市主導の検討委員会が開催されると聞いていますけれども、これは専ら漁協跡地のにぎわい空間の創出が目的と理解しています。それはそれで重要でありますけれども、万代島以外にも関連して総合的に西港のあり方を検討する必要があるのではないかと考えております。

臨港埠頭、漁港問題、河口左岸の緑地の利用または万代島にある民間企業の移転などそれぞれの課題を個別の利用計画で進めるのではなく、県主導により西港全体の総合的・戦略的な港湾計画を描いて検討していく必要があるのではないかと考えますが、県の所見をお伺いいたします。

さて、次に公共交通について伺います。

公共交通については、JRから始まって高速バス、都市バス、タクシー、ハイヤー、私鉄、航空路線と県内の公共交通は多岐にわたっています。ここでは都市交通としての公共交通、とりわけ最近全国的に話題になっている軌道系の都市公共交通システムについて伺いたいと思います。

現在全国では68の都市が、この中には既に鹿児島市、熊本市、広島市など19だと思いましたがけれども、既に路面電車が走っている都市も含まれますが、全く新たに路面電車の導入を検討している例として、宇都宮市のようにかなり具体的に進んでいるところもあります。中でも富山市の成功例は御案内のとおりであります。

新潟市でも市民の間で導入を検討、促進する会が立ち上がると聞いています。また、上越市でも在来線存続の検討の中でLRT化が話題になったと聞いています。少子・高齢化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から、県でも都市部における公共交通について大きくかじを切る必要があると思われませんが、県の所見をお伺いいたします。

さて、大項目のこの項目の最後ですけれども、知事は本定例会の提出議案説明の中で、交通インフラや公共交通の確保は民間任せというのではなく、地方の生活の基盤として地方交付税の基準財政需要に含めるなど公がサポートしてでも確保・維持が必要なものであるとの認識を述べられました。また、全国知事会を通じて制度の構築など求めていきたいと言われておられます。

高速道路など国に制度の改正を求めていく公共インフラ、公共交通も多いのですが、本県が抱える公共交通の課題はJRとかかわる課題が大半であります。北陸新幹線、並行在来線、羽越本線の高速化、長岡一直江津間のフリーゲージトレインまたはミニ新幹線、新潟空港への新幹線乗り入れなどがあります。また、直接交通問題ではありませんが、JRとの間の課題として信濃川不正取水問題などがあります。

こうしたJR絡みの課題については、国との交渉も不可欠な要素ではありますが、JRとの総合的・全般的な交渉が必要でないかと考えます。所見をお伺いいたします。

大きな項目の2番目として、原子力発電立地に関してお伺いいたします。

原発の現況については御案内のとおりでありますので、今ここでその運転再開問題については触れることはいたしません。ここでは、本年の2月定例会でも質問させていただきましたが、原発立地を生かして県の産業振興や交流人口の拡大、あるいは人材の育成、県民への広報・啓蒙について県が将来どう考えていくのか、またどう取り組んでいくのかという観点からお伺いいたします。

最初に、知事は柏崎刈羽原子力発電所の問題に関して5月に開催された議員協議会において、エネルギー資源が極めて乏しい我が国にとってエネルギーや地球環境問題など社会的な課題にこたえていくためには現実的な対応として当面原子力が必要であるとされ、また日本の原子力発電所の耐震技術はすぐれたものであるとの専門家からの意見を承知していると述べられました。ここでは、改めて原子力発電に対する知事の基本認識を再確認させていただきたいと思っております。

原子力立地であることを活用して県内産業を振興しようとする観点から、去る2月の定例会では福井県の例を挙げて一般質問させていただきました。この質問に対して知事は、地元がどう考えるかが大事と答弁されました。その後、地元の経済界からこの点に関する提案があったと承知しています。

そこで、この提案についてであります。柏崎刈羽原子力発電所との共存による地域経済活性化プランというようなテーマだったそうでありますけれども、この提案に対する知事の御見解をお伺いしたいと存じます。

また、この提案の具体的な内容ですが、世界最先端の原子力研究施設、運転技術者の育成訓練施設、陽子線がん治療施設、子供から大人までを対象にしたエネルギー全般の教育施設などの設置が上げられています。これらの具体的な提案について知事の所見をお伺いいたします。

さて、前回この問題に関する質問のときも感じましたけれども、今回もまた問題を総合的に受ける組織が県に必要ではないかということを感じてまいりました。また、私ばかりでなく、民間の有識者の皆さんの声としても専任の窓口がないというような声もあり、知事が2月に答弁されたように、地元がどう考えるかが大事という点を踏まえれば地元の声が伝わる仕組み、あるいはそれを受けとめる組織が必要ではないかと思っております。例えば原子力共生課というような名前の組織が必要ではないかと考えているわけでありまして、この点は、質問ではなくて提案とさせていただきたいと思っておりますけれども、ぜひ御検討願いたいと存じます。

ところで、知事の方針に対する基本認識、地元からの提案に対する見解については今質問させていただきましたけれども、基本的な問題は原子力と県内産業との共生に向けて今後成長が期待される原発関連産業の県内での育成についてどう考え、どう進めていくのかであります。この項の最後に、県の具体的な考えをお伺いしたいと存じます。

大きな項目の3つ目として、観光関連でお伺いいたします。県では、本年1月に施行した新潟県観光立県推進条例に基づき、4月に新潟県観光立県推進行動計画を公表したところであります。これは、観光立県を推進する上での数値目標を設定し、この目標達成に向け、平成21年度から24年度までの取り組みを定めたものであります。県は、この行動計画に基づいて計画的に取り組みを進めるとしてまいります。

また一方で、国土交通省、観光庁が昨年度から発表している各県別、各都市別の年間宿泊者数の統計に基づいて県はことしから四半期ごとの宿泊者数の統計数値を発表することになりました。こうした統計数値に基づいた観光の実態を明らかにし、また数値によって目標を定めたことは、県の観光行政にとって画期的なことであると思っております。

また、その数値目標も決して達成が簡単なものばかりではありません。県及び担当の観光局のこうした取り組みへの努力、決意にここで改めて敬意を表するものであります。

そこで、改めて観光立県推進行動計画の意義について伺うとともに、今後の計画の進捗管理や取り組みの評価をどのように行うかをお伺いいたします。

また、これらの数値目標についてはどのような観点で指標を設定したのか、お伺いしたいと思っております。

あわせて、観光立県の実現には観光が及ぼす経済への波及効果が重要であり、観光客の消費額やリピーター率などの指標も必要と考えますが、県の所見をお伺いいたします。

さて、ことしの大観光交流年については、県内への入り込み客が順調に推移していると認識しています。6月定例会の答弁でも、あるいはまた代表質問でもありましたとおり、また私も二、三の大手旅行業者に直接ヒアリングして上半期の数値を調べましたけれども、上半期、1月から6月で、前年比でおおむね103%から105%で推移しています。暖冬などで落ち込んだ1月から3月のスキーも含んだ数値ですから、観光客が目標としていることしの5%アップは確実に達成すると確信しています。

このように大観光交流年は順調に推移しているわけですが、これもこれまでの定例会で何回も取り上げられておりますように、また今回も取り上げられましたけれども、ことしの取り組みを一過性のものにならないための取り組みが重要であります。観光立県推進行動計画の中では、来年以降についてどのように位置づけ、取り組んでいくのか、県のお考えを改めてお伺いいたします。

さて、最後ですけれども、観光立県推進条例に規定している観光地のサービス評価については、これも内山議員の質問にありましたけれども、また観光立県推進行動計画にも観光地等の満足度調査として位置づけられています。この取り組みについての現時点の進捗状況をお伺いするとともに、今後どのようにスケジュールを進め、どのように活用していくかをお伺いいたします。私の一般質問を終わらせていただきたいと思います。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、新潟空港の活性化に向けた対応と新規航空路実現の見通しについてであります。

新潟空港の現状であります。議員御指摘のとおり、今年度の状況と言えればやはり新型インフルエンザの影響を受けている。そしてまた、世界同時不況の影響も受けていると思っております。それに加えて、やはり構造的な問題があると認識いたしております。

新潟空港の課題といたしましては、路線や便数が少ないという問題があります。利用者から見て利便性が必ずしも十分ではないということであると思っております。

また、海外に目を転じてみますと、成田発着の旅行商品、運賃と比べると、やはり旅行商品が割高となっているということも上げられます。

これからどう対応していくかということですが、観光ビジネス面での交流促進を進めていくという基本的な活動に加えて、海外修学旅行、研修旅行、一層の交流拡大に取り組んでいく必要があると考えております。

また、佐渡一羽田航空路の開設に関連いたしまして、新潟空港を基点に独自に空港ネットワークの充実を図っていくということも必要なのではないかと考えております。

新規航空路開設については、世界的に航空需要が低迷する厳しい状況であります。しかしながら、この新潟空港の拠点性を高めるべく欧州のLCC、低価格航空会社等による路線開設の可能性も探ってまいりたいと思っております。

次に、日本海横断航路に対する県の基本的な考え方と今後の対応についてであります。

この航路は、韓国側が主導権を握る形となっておりますことから、安定的な運航に向けて、まずは合弁会社の最大出資者である韓国側の船会社が責任を持って運営に当たることが必要と考えております。

県といたしましては、世界同時不況の影響で厳しい状況であります。官民一体となつて集荷・集客に努める一方で、この航路がどうすれば安定した運行ができるか、枠組みのあり方も含め、さまざまな可能性を探っていきたくと考えております。

次に、新潟空港への新幹線乗り入れについてであります。

進展してこなかった本質的原因は一体何なのかというお尋ねであったと思っております。

過去にもさまざまな検討がなされてまいりましたが、途中で立ち消えになるという最大の原因は、公共交通の運営は黒字でなければならないという誤った認識が前提としてあるのではないかと受けとめております。したがって、損益見通しが立たない段階でそれ以上の議論がとまるといえることが繰り返されてきたと考えています。

公共交通の維持に当たっては、赤字であったとしても公的支援すべきものがある。その優先順位をどうするかという議論、これが先にならなければならないのではないかと考えています。

新幹線乗り入れも含めた軌道系のアクセス改善については、今年度から事業化に向けた本格的な検討に着手しております。その中で課題を整理し、県民の皆様の合意形成を図りながら実現を目指してまいりたいと考えております。

次に、軌道系の交通システムの導入についてであります。

先ほど申し上げましたとおり、公共交通は赤字であったとしても公的支援をすべきものがあると考えております。

今後の公共交通のあり方については、委員会を設けて検討するとともに、各地域における交通の利便性向上に向けた自治体の取り組みに対しまして、広域的・専門的観点から協力をしてまいりたいと考えております。

なお、都市内交通については、基本的には基礎的自治体が施策を実施するものと考えております。

次に、公共交通の充実確保についてであります。

議員から御指摘のありました諸課題の多くにつきましては、国との関係で整理すべき段階と理解いたしております。したがって、本県とJRとの間の問題につきましては、この整理が完了した後に必要に応じて適切に対処すべき課題と考えております。

次に、原子力発電立地に関してお答えいたします。

まず、原子力発電に関する基本認識についてであります。エネルギー資源が極めて乏しい我が国にとってエネルギーや地球環境問題など社会的な課題にこたえていくためには、現実的な対応として当面原子力発電は必要であると考えております。

一方で、高レベル放射性廃棄物の最終処分地が決まっていないなどの課題もあると認識

いたしております。

なお、日本の原子力発電所の耐震技術はすぐれたものであるとの意見があることは承知いたしておりますが、震災の影響を受けた柏崎刈羽原子力発電所への対応、安全確保については、予断を持たずに行ってまいりたいと考えております。

次に、柏崎刈羽原子力発電所との共存による地域経済活性化についてであります。

原子力発電所との共存は、安全の確保が大前提であります。まずは、新潟県中越沖地震の影響を受けた発電所の安全性について予断を持たず確認することが第一であると考えております。

その上で原子力発電所の安全性向上、再生エネルギーの活用も進めながら、地域社会を安定的に発展させる経済構造の構築を考えていくことは大切であると認識いたしております。

次に、原子力研究施設等の設置についてであります。新潟経済同友会から御提案のあった施設等の設置は、原子力発電所の安全を大前提として地域の意向を踏まえた上で検討されるべきであると考えております。

なお、県といたしましてはエネルギー全般について県民の皆様の理解・関心の増進を図る観点から、次世代エネルギーパークの実現に向けた取り組みを進めることといたしております。

次に、原子力関連産業の育成についてであります。

原子力発電を含めたエネルギーに関する市場は、今後の成長が期待できる分野と考えております。県といたしましては、新潟版グリーンニューディール政策などによりエネルギー関連分野への県内企業の参入や販路拡大等を支援してまいりたいと考えております。

次に、観光関連についてお答えいたします。

観光立県推進行動計画の策定の意義についてであります。

この計画の策定によりまして、議員御指摘のとおり、観光事業者や関係団体はもとより、広く県民の皆様が観光立県推進条例で示された理念を共有する方向性が示されたものと受けとめています。環境整備の方向性が示されましたので、これに向かって努力をしている段階と考えております。

計画の進捗の管理、取り組みの評価につきましては、産業労働観光部長からお答え申し上げます。

〔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） 4点についてお答えします。

観光立県行動計画の進捗管理と取り組みの評価についてであります。計画に掲げている数値目標の達成状況を踏まえながら各施策の成果を毎年度検証するとともに、観光客のニーズの多様化等の環境変化に的確に対応するため、検証結果を見ながら柔軟に計画を見直してまいりたいと考えております。

次に、観光立県推進行動計画における数値目標の考え方と観光消費額などの指標化についてであります。行動計画における数値目標は全体状況を示す観光入り込み客数のほか、経済効果をはかる上で重要な延べ宿泊数や平均宿泊数等の指標を加えることにより施策効果の多面的な検証ができるようにしたものであります。

また、観光消費額やリピーター率については観光施策の効果測定に有効であると考えられることから、今年度実施予定の観光消費額調査の結果や国が検討している全国統一基準の統計整備の状況も踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

次に、観光立県推進行動計画における来年以降の取り組みについてであります。本年の大観光交流年で培われた食や地域文化などの観光資源をしっかりと磨き上げるとともに、リピーターの確保に向けて満足度の向上に取り組むなど持続力ある観光地づくりを進めることとしております。

さらに、北陸新幹線が金沢まで延伸される2014年を見据えて本県の高速度交通基盤を生かした誘客を図るため、広域的な観光連携などにも取り組んでまいります。

次に、観光地満足度調査の進め方と活用方法についてであります。本年6月に有識者から成る観光地満足度調査検討委員会を設置し、調査対象や調査する項目等について検討を行ってきたところであります。

10月から県内温泉地等に宿泊する観光客を対象とした満足度調査を四季ごとに実施することとしております。

また、調査結果を活用し、満足度の高い観光地のPRを行うなど利用者に多様な情報を提供するほか、調査によって抽出された課題等について関係者にフィードバックすることにより地域の主体的な取り組みを促し、利用者の満足度向上につなげてまいりたいと考えて

ております。

〔交通政策局長坂井康一君登壇〕

◎交通政策局長（坂井康一君） 新潟駅南口空港バスについてであります。新たに整備された新潟駅南口広場の快適な待合・乗降環境のもと、今年4月から運行を開始したところでもあります。

専用車両による20分間隔を基本とした高頻度・ノンストップ運行、5カ国語による案内など利便性の高いサービスの提供を行っており、各種広報媒体を活用した周知など利用拡大にも努めております。

この結果、バス利用率が約3ポイント上昇し、空港利用者のうち約2割の方が空港バスを利用しており、年換算にすると約2万8,000人相当の増加となります。

次に、新幹線空港乗り入れにおける東京駅での行き先表示についてであります。新潟空港行きの表示は空港直結の優位性を全国にアピールする上で極めて効果的であることから、今後検討を進めていく中で議員の御指摘を踏まえて関係者に働きかけていきたいと考えております。

次に、新潟港の港湾計画についてであります。近年中国を初めとしたアジア地域の経済発展や国際フェリーの就航、万代島の市場移転等に伴う土地利用の変化など新潟西港を取り巻く社会・経済状況が変化し、さまざまな課題への対応が求められております。

県としましては、港湾のマスタープランである港湾計画の目標年次が平成20年代前半であることから、この計画の見直しに向け、各方面の意見を聞きながら検討しているところです。