

△日程第2 県政に対する一般質問

◆小島隆君 自由民主党の小島でございます。おはようございます。通告に従って一般質問を行いますが、その前に一言申し上げたいと存じます。

きょうの新潟日報の朝刊の記事で報じられましたけれども、佐渡市の金銀山遺跡が世界文化遺産特別委員会で単独で世界遺産の暫定一覧表に記載すべきであるという審議結果が出たということでございます。まことにめでたいこととございまして、行政当局、地元の皆さん、関係者の皆さんのこれまでの御尽力に敬意を表するとともに、県民の一人としてお祝いを申し上げる次第でございます。

通告にはありませんでしたけれども、きのういち早く県では知事が記者会見されたそうでございますので、冒頭知事の感想を聞かせていただければと思いますが、よろしく願いいたします。

それでは、通告に従いまして一般質問させていただきたいと存じます。まず、港湾・空港に関する諸課題について何点かお伺いいたします。

新潟空港の利用客は、昨年とうとう百万人を切るということになりました。この傾向は、もちろん最近の経済情勢が大きな要因の一つであることは言うまでもありません。また、国の空港政策、あるいは航空政策が大きく影響していることも間違いありません。

羽田の第4滑走路の間もない完成、その前に完成いたしました成田空港の第2滑走路の延長等による発着枠拡大が、新潟空港のみならず全国の地方空港に大きな影響を与えていると考えています。折しもJALの経営問題に端を発して、国内線の廃止が相次ぐといった状況が続く、地方空港の経営が苦境に陥っているわけでございます。

前原国土交通大臣は、空港特別会計の見直し、羽田、成田のハブ空港化を打ち出しましたけれども、その結果として、全国の地方空港の存在意義さえ問われるということになってしまったのではないかと認識しております。

こうした中で、県の地方空港のあり方に対する県の基本的な認識をまずお伺いしたいと存じます。とし3月にはラジオストック、ハバロフスクの成田乗り入れが始まり、恐れていたとおり新潟便が週1便に減便されました。ハルビン便は、まだ成田乗り入れとは聞いていませんけれども、これも風前のともしびといえますか心配であります。

それでは、ほかの対外諸国との新しい路線が開設できるかということでもありますけれども、これまで北京、天津、青島、延吉などが候補に挙がり、それぞれ関係者が路線開発の運動を行っているというふうには理解しております。

しかし、これらの新規路線の開設のめどが立っているのでしょうか。あちこち力を分散するのではなく、県、市関係者が1つにまとまって、ねらいを定めて集中して開設の努力をすべきではないかということをおかねてから申し上げてまいりましたけれども、どうもそうはなっていないように見受けられます。

そこで、現状の新規航空路の開設、誘致についてはどうなっているかお伺いしたいと思います。

さて、暗雲立ち込める新潟空港ですが、1つだけ光明が見える路線があります。それは、ソウル路線であります。国が成田、羽田をハブ空港化すると言っても、現在日本国内の28の空港とソウルの仁川空港が結ばれている事実があります。仁川空港が日本の地方空港のハブ空港としての地位をねらって、その施設、またサービス内容を日々拡充し高度化していることも事実であります。羽田・成田路線を持たない新潟空港が仁川空港経由で世界じゅうへアクセスできるということは、つまり仁川空港を新潟空港にとってのハブ空港として利用することができるわけですが、その結果、この路線の利用客の拡大を図ることが新潟空港全体の利用客減少に歯どめをかけることになるのではないかと考えます。

そこで、自民党の日韓議員連盟では、去る3月、ソウルを訪問し、この新潟・ソウル便のさらなる活性化を図るべく、現行の1日1便体制から1日2便体制への増便を大韓航空初め、関係各方面に要望してまいりました。御案内のとおり、現行の1日1便体制では、新潟県から韓国訪問は便利ですが、韓国人の新潟県訪問には大変不利であります。

こうした我々の要望に対して、大韓航空からは新潟空港の供用時間が短いとの指摘を受けました。新潟空港の供用時間は、現在1日13時間、朝7時半から夜8時半までとなっていますが、この供用時間では、大韓航空の主張によりますと、夜間に駐機する時間が長くなり、1日2便にするには、この供用時間を延ばさない限り可能性は少ないとの指摘でありました。

大韓航空の指摘のとおり、供用時間を伸ばすことは2便体制の実現に近づくばかりでなく、国内線、とりわけ大阪、名古屋路線のようにビジネス客が多い路線にとっては夜便のビジネス需要も増加するのではないかと考えられます。

そこで、この供用時間の延長を実際に進めるとなると何が現在障害になっていて、それにどう対処していくべきなのか、またこれまで供用時間は変遷をたどってきたわけですが、その変遷の経緯とあわせて供用時間に対する考え方について、県の所見をお伺いいたします。

次に、港湾問題についてお伺いいたします。

去る6月6日、待望の新潟港東港区国際海上コンテナターミナル整備事業の起工式が行われました。関係者が一堂に会し、工事の一日も早い完成を期待したところでありますが、一方で、最近県では国の日本海側拠点港湾の選定を目指して、新潟港日本海側拠点港湾等ビジョン策定委員会を発足させました。この策定委員会の今後のスケジュールと、また新潟港をどう国にアピールしていくのかをお伺いいたします。

さて、この拠点港湾指定に向けて心配なことが1つあります。それは、現在休止している北東アジアフェリー航路であります。これとは別に、昨年度末に北東アジア航路の実証実験が北陸地方整備局の主管で実施されたと聞いています。これらが拠点港湾指定に関して何らかの影響を及ぼすのでしょうか。まずは、北東アジアフェリーの現状と再開の見通しについてお伺いいたします。

また、北陸地方整備局による実証実験が北東アジアフェリー航路とどのようなかかわりを持つのかお伺いいたします。

鳥取県の境港から北東アジアに向けた三角航路が運航されていますけれども、現在も継続運航されていると聞いています。また、伏木富山港からのロシアの定期便は現在運休中とのことでありますが、数年にわたる実績があるとも聞いています。秋田県も一昨年、昨年とシー・アンド・レールの実証実験を繰り返しているとのことであります。

確かに新潟港は港の規模あるいは貨物の取り扱い量から見れば群を抜いているわけですが、ゆめゆめ油断は禁物であります。新潟港の拠点港湾指定に向けて一層の奮起と努力を県当局にもお願いするものであります。

次に、企業誘致とのかかわりで地場産業をどう起業し、育てていくのかといった観点で幾つかの質問をさせていただきたいと思っております。地場産業の育成については、企業誘致と大きく関連することは言うまでもありません。

県全体の産業振興を図るためには、世界に通ずる企業の誘致が望ましいと思われませんが、誘致に当たっては、こうしたグローバル企業がどこに立地しようとしているのか、なぜこの新潟県に立地しなければならないのかを説得していかねばなりません。そうした意味で新潟県の地場産業の特質、あるいは強みを生かしていくことが企業誘致につながり、他地域との競争に勝っていくということになるのではないかと考えます。

また、地場産業が重要である要素の一つとして、誘致した企業とは違って、当然のことですけれども、決して逃げない、決して撤退しないという点があります。こうしたことから、今後一層地場産業の起業を促進し、育成していくことが重要であると考えます。そうした観点から幾つか質問させていただきます。

県は、創業を促進するとされていますが、ベンチャー企業支援で重点的に取り組む産業分野はあるのでしょうか。あるとすれば、どのような産業分野を重点的に育成するのでしょうか、お伺いいたします。

創業支援には、資金供給だけでなく、経営上のアドバイスや当該企業分野における市場動向の情報提供、同業種・異業種企業との交流などが必要と考えます。どのように起業者を支援されるのかお伺いいたします。

電気・電子関連の大企業からスピノフした創業者も県内に多いと聞いています。製造業における操業を促進するために、工業技術総合研究所はどのような支援をしていくのかお伺いいたします。

創業支援という意味のみならず、地場産業支援という観点においても、県や市町村による地元調達が重要であると考えます。Made in新潟新商品調達制度による最近の調達実績はいかがでしょうか、お伺いいたします。

創業支援という観点から、Made in新潟新商品調達制度の拡充予定についてもお伺いいたします。

次に、県民の健康増進等と関連諸課題について質問させていただきます。

平成22年度の県の福祉・医療・健康関連の予算をつぶさに見てまいりますと、細部にわたって行き届いた編成となっていると理解しています。しかしながら、総じて起きたこと

に対する処方としての目配りが多く、その根本原因を断つといった構造的な問題解決についての視点がやや乏しいのではないかと感じております。

つまり病気になってからの治療、ハンデのある方、障害のある方々への対応、あるいは老人福祉など、人の手をかりねばならない方々への対応、また子供たちでいえば、不登校になった児童生徒をどう復活させるかという処方については充実していると思うのですが、それでは翻って不登校にならないようにするにはどうするか、病気にならないように、あるいは年をとっても健康に暮らすためにはどうするのかといった視点での施策についてはどうかということであります。

県民が安心して暮らしていくためには、いざそうなったときの福祉・医療施策は重要でありますし、もちろん直接的な予防対策も欠かすことはできません。

しかし、不登校にならないために、病気にならずに健康であるために、老いても健康でいられるために、そうした観点からの施策、すなわち間接的ではありますが、長い目で見ると結果的には医療・福祉予算の軽減につながる施策が重要であるところであり、また子供たちでいえば、不登校にならないようにするにはどうするか、病気にならないように、あるいは年をとっても健康に暮らすためにはどうするのかといった視点での取り組み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。

去る2月定例会では、厚生環境委員会でのこの点に関する私の質問に対して担当者からは、確かに健康増進という観点では予算化されている事業は少ないという趣旨の答弁がありました。県の福祉医療関係予算の中で、健康増進という観点ではどのような施策があるのか、また今後の施策展開の考え方についてお伺いいたします。

さて、私は少子高齢・青少年対策特別委員会の視察で先日、高知市へ行ってまいりました。そのときに視察した高知市のいきいき百歳体操という運動に感銘を受けました。高知市では、2002年に介護保険の認定率の著しい伸びを受け、介護予防事業として地域でだれもができる筋力トレーニング、いきいき百歳体操を開発したとのことでありました。

現在では、市内で260カ所の会場で実施され、およそ6,000人のお年寄りが参加されているとのことでありました。今では、高知市内だけでなく、県内各地で取り組まれているようで、また大阪府を初め、全国各地にも広まっているようです。体操方法は、いすに座り、0から2.2キログラムまでの10段階の調節が可能なベルトを手や足につけてゆっくり手足を動かす運動で、ビデオを見ながら場所といすさえ用意できれば簡単に行えます。

視察に参加した我々委員も会議室で実際に運動の一部を経験させていただきました。この運動に参加者は週2回行っているようですが、3カ月も続けると足の筋力が2倍以上になり、歩くスピードが速くなるなどの顕著な効果が実証されているようです。

高知市内で行われているいきいき百歳体操を今ご紹介いたしましたけれども、県でもこのような取り組みを市町村に積極的に取り入れていただきたいと思うのですが、県の所見をお伺いします。

次に、児童生徒の健全な育成という観点でお伺いいたします。

現在問題となっている、いじめ・不登校・引きこもりなどは心の病に直結し、児童生徒の健全な育成は、当然ながら教育問題と深く関連すると考えます。さきの少子高齢・青少年対策特別委員会でも、児童生徒のいじめ・暴力行為・不登校などの問題が取り上げられ、議論になりました。

その対策としては、相談体制や、あるいは具体的に問題が起こったときの対応などは充実していると言えます。また、未然防止ということ言えば、例えば、いじめ根絶にいがた県民会議などを初め、数々の啓発事業が行われています。

さらに、体験活動や人間関係づくりを学ぶ機会の確保に努めていると県からの説明がありました。これらの事業もその内容をよく見てみると、決して根を断つといった根本問題を解決するというよりは、学校復帰、スクールソーシャルワーカー、総合支援チームの派遣など、起きたことへの対処、あるいは目の前のつくろいを施すといった感が否めません。

この委員会での議論でも、県当局は根本の問題解決には、小学生時代からの人間関係づくりの能力や困難に対して他者と協力しながら問題解決を図る意欲や態度など、社会性を育てることが必要かつ重要としておられました。つまり児童生徒のいじめ・暴力行為・不登校等を根本的に解決するには、子供たちに健全な人間関係を学ばせ、問題解決能力を身につけさせ、社会性を持たせることが重要というわけですが、今の教育カリキュラムを初め、県の取り組みについて県のお考えをお伺いいたします。

そこで、こうした観点から1つの提案があります。それは、昨年12月定例会でも若月議員から質問がありましたが、校庭の芝生化についてであります。校庭芝生化の効果につ

いては、若月議員が紹介されていますので、ここでは重複を避けたいと思いますが、私が強調したいのは、子供たちへの健康増進効果、そしてその結果としての教育効果であります。

さきに導入を進めてきた鳥取県などの実証例を見ますと、芝生化されれば子供たちは当然ながら芝生の上で遊び、運動することによって土の校庭では考えられないほどの健康面、精神面での効果を生んでいると言われます。

こうした校庭芝生化の効果を研究している同志社大学の鈴木直人教授は、最近の大学生は自分で物事を決める、あるいは考えることが苦手であるとして、それは小さいときから自分で物事を考え、決める訓練ができていないからだとして断定しています。今の子供の遊びは、テレビゲームなど1人で遊ぶことが主流でありまして、コミュニケーション力、創造性、判断力が低下していると言われている。

芝生の上で遊ぶことは、何よりも鳥取県での経験が実証しているように、子供たちが外で、校庭で遊ぶ時間がふえることになるわけです。しかも、芝生の上で子供たちは自主的に、大人に管理されずに彼らの発想で自由に遊んでいて、その結果けんかも大変多いそうです。しかし、鈴木教授は、けんかすることは子供たちが接触することで、けんかすることは悪いことでない、むしろ人間関係の勉強に、つまり社会性を育てる、問題解決能力を育てるということに資するとしておられます。子供たちの中に独自の人間関係が生まれてくるわけです。

かつて我々は子供のころ土の上で遊んでいて、洋服が汚れることも構いませんでしたし、けがをしても大人はそう大層に考えませんでした。テレビゲームもありませんから、外で自分たちで遊びを見つけるしかなかった、そう覚えています。

少子高齢・青少年対策特別委員会が指摘されたように、社会性を育てることがキーワードだとすれば、校庭の芝生化がその実践の場の一つであるというふうにも過言ではないと思います。

そこで、県のお考えをお伺いいたします。12月の若月議員への答弁では、県内公立学校の3%で既に運動場の芝生化が行われているとのことでありました。その芝生化は、どういう目的で、どう行われてどのような効果があったかをお伺いいたします。

また、芝生化には多くの費用と労力を要すると答弁の中で言うておられます。費用対効果の面からどのように費用を判断されているのか、労力がどのくらいかかると見ておられるのかをお伺いいたします。

さて、実はきょうの新潟日報の新潟版の記事にも載っていましたが、新潟市内のある小学校で17日、すなわちあさって鳥取県方式を取り入れた校庭芝生化の実験が行われます。およそ7,000平米の校庭を全面芝生化するという計画でありまして、この日には児童を含めて近所の方々、PTAの方々、合わせて400名を超える方々で芝生の苗を植えることになっております。ぜひともモデルケースとして県としても今後の参考にさせていただきたいと考える次第でございます。

次に、県民の健康増進という観点から、ウォーキング、サイクリングをめぐる諸課題についてお伺いいたします。

ウォーキングについては、日常的に習慣として続ければ健康増進に大いに効果があることは言うまでもありません。県では、健康にいがた21の実行計画として平成18年から推進している運動の一環として、ウォーキングロードマップを作成し、66カ所を推奨コースとして決めました。問題は、ハード面では進んでも、実際その活用がなされているかどうかということでもあります。

この66カ所のマップは、平成20年に発足した新潟県ウォーキング協会が協力して作成したとのことですが、新潟県ウォーキング協会は、全国で44番目の発足です。日本ウォーキング協会が1964年に誕生しているのです、新潟県のこの44番目の発足というのはかなり遅いと言えるのではないのでしょうか。

ウォーキング協会の目的は、ウォーキングによる心身の健康増進であります。生活習慣病対策などの健康面のほか、自然との触れ合い、世代を超えた交流なども大切な運動の目的となっていると聞いています。協会では、今後3年間に県下30市町村のすべての地域でウォーキング大会の実施を目標に運動を進めていくと聞いています。

せっかく設定したウォーキングロードを積極的に活用するためにも、ウォーキング運動について県も積極的に推進していくべきと考えますが、ウォーキング運動に対して県の御所見と、県として今後どのようなソフト事業を進めていくのか、進めていくお考えがあるのかをお伺いしたいと存じます。

最後に、最近とみに盛んになりつつあるサイクリング関連でお伺いいたします。

サイクリング人口は、年々ふえつつあり、佐渡市で5月に行われるロングライドには、ことしは3,000人を超える参加者がありました。このほか県内各地でもサイクリングラリー、サイクリング大会が開催されています。

サイクリングは、県民の健康増進に寄与するばかりでなく、佐渡市のロングライドに見られるように、県外からの参加者も年々ふえ、交流人口の拡大にも貢献しています。健康のため、また交流人口拡大に寄与するばかりでなく、都市部では公共交通と並んで環境負荷問題にも貢献するだろうと考えられています。

フランスでは、都市部でコミュニティーサイクルと名づけられて簡単にカードで自動的に借りられるレンタサイクルが注目されています。日本でも東京で実証実験が行われ、お隣の富山市では本格的に導入されました。新潟市では、2002年からレンタサイクル事業がスタートし、リサイクルした放置自転車を新潟市から譲り受けて運営されています。料金が3時間100円ということで手軽に利用でき、また市内21カ所で乗りおり自由ということ

で、その利便性が利用者に受けています。今では、登録会員数が3万人を超えるまでになったそうであり、特筆すべきは、この3万人の登録者のうち県外の方が60%を占めていることで、これもまた交流人口の拡大に大いに貢献しているのではないかと考えます。さて、この自転車、あるいはサイクリングの隆盛によって、一方では幾つかの課題が生じています。それは、自転車に乗る愛好者、もちろん通勤、買い物など日常的に使う方々も含めてですが、自転車を利用する方々のマナーの問題であります。また、ハード的な問題として、自転車専用道など自転車が安心して走行できる空間が全国的に未整備なことも指摘されています。

そこで、自転車道の整備など、自転車走行空間の整備については幾つかの手法があると思いますが、県内における自転車走行空間の現状と今後どのように取り組んでいくべきか、県の所見をお伺いいたします。

道路交通法では自転車は軽車両と位置づけられているわけですが、自転車に関する交通規則が利用者に理解されているのか。例えば歩道を走っていいのか、あるいは左側通行が原則なのを理解されているかなど、マナー以前の問題もあるのではと感じています。この点について、警察本部としては取り締まりだけではなく、自転車に関する交通規則やマナー徹底を図るための取り組みが必要と考えますが、現状と問題点についてお伺いいたします。

以上をもちまして私の一般質問を終わらせていただきます。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、地方空港のあり方に対する基本認識についてであります。現在生じている地方空港の問題は、新幹線・高速道路との地理的な役割分担など、総合的な交通体系の見きわめもない中で、中央で各局縦割りが進められてきた結果と考えています。

今後、さらに羽田空港や成田空港の拡張等の影響も大きいものと懸念しております。新潟空港においても価格競争力のある旅行商品が提供されなければならない、そしてまた利便性も高めていかなければいけないということが、これからの課題と考えております。抜本的には、新潟県ベースの航空会社が必要なのではないかと考えております。

次に、新規航空路誘致についての取り組みについてであります。

新潟空港の年間利用者数が100万人を割っております。そしてまた、ロシア便を初めとした減便が続いている状況であります。現在就航している路線の利用促進が、喫緊の課題であると考えております。昨日暫定リスト入りが決定いたしました佐渡金山観光は、航空路線維持にとっても追い風であるとして期待いたしております。

これまで中国、台湾などを中心に、路線開設に向けた働きかけを官民一体となって行っておりますが、先ほども述べましたように、価格面での競争性、また利便性、週1回の航空路線でツアーを組むというのはなかなか厳しいという状況もあるわけです。魅力的な商品を提供できないと、既存路線の利用促進はもとより、新規路線の開設、維持も難しいものと懸念しているところであります。

次に、新潟空港の供用時間延長への障害と対応についてであります。

供用時間の一層の延長に当たっては、周辺住民の方々とのさらなる調整が必要となり、現在でも騒音問題で苦しんでおられる方々のことを考えると、相当ハードルが高いと考えております。

したがって、環境問題の抜本的な解決、供用時間を延長するためにどうしたらいいかといいますと、やはり現空港の沖合展開に向けた取り組みを進めていく必要があるかと

えています。

なお、この間の経緯や周辺住民の方々の意向については、交通政策局長から御説明申し上げます。

次に、拠点港湾等ビジョン策定委員会についてであります。選定に向けた具体案につきましては、現在ビジョン策定委員会で検討中であります。私が枠をはめるということは、自由な議論を妨げることにもつながりかねないので、適切でないと考えております。

いずれにいたしましても、魅力的な将来構想をつくる必要があると考えております。今後の取り組みについては交通政策局長から御説明いたします。

次に、産業の育成についてお答えいたします。

ベンチャー企業支援の重点分野については、あるのかというお尋ねであります。制度上、新しく起業したいという方々に、この分野はいいけれども、あの分野はだめよという形で制約をはめるといことは考えておりません。やはり新たに起業したいという起業家の方々が使いやすい支援制度をつくっていく必要があると考えています。その中でも県経済の拡大に貢献できるような成長性の高いビジネスを発掘する仕組み、また選択眼を持つような審査体制といったものの充実に入力していきたいと考えております。

次に、Made in 新潟新商品調達制度の拡充についてであります。地方政府である県庁も市場のプレーヤーとして調達を行っているわけであり、この政府調達を有効に使うことが新規創業にも大きくプラスに働くと考えています。また、既存企業さんが第2創業していく、新規、新分野に進出していくというためにもメリットがあると考えておりますので、政府調達の活用は有効な産業施策として今後も活用してまいりたいと思

います。そのため、予算の執行段階だけではなく、編成段階での工夫も考えていきたいと思っております。これは内部で調整中ですが、実際に調達した部局の枠をふやしていくというように、インセンティブを働かせるような仕組みもできないかということで、今検討を進めているところであります。

加えまして、市町村や国の機関との連携による認定商品の購入の促進ということも重要でありますし、それから新しくできた商品の規格化を働きかけていく。県で調達してみてもよかったというものが国の推奨基準になっていくと、全国に広がっていくことになり、よい商品のさらなる市場の拡大ということにも取り組んでまいりたいと思

います。そしてまた、県が調達してよかったよということは、商談会の機会等で大きな売り込みの武器になっていくことだと思っておりますので、販路拡大についての支援も進めてまいりたいと思

次に、県民の健康増進等と関連課題についてお答えいたします。

予防の視点での取り組みについてであります。新潟県「夢おこし」政策プランで掲げる健康長寿の推進のためには、議員御指摘のとおり、病気にならないための取り組みが、何よりも大事だと思っております。本県で全国と比較して特に死亡率の高い病気は何かというと、胃がん、脳卒中ということになります。これらは、予防法として何をすればいいか十分知られているわけであり、例えば減塩に対する取り組み等を現在進めているところですが、予算上で見えているかどうかは、少しどうかという部分はありますが、取り組みとしては着実に進めてまいりたいと思

【福祉保健部長若月道秀君登壇】

◎福祉保健部長(若月道秀君) お答えいたします。県の福祉医療関係予算における健康増進に関する施策についてであります。今年度は禁煙、分煙宣言施設の登録や受動喫煙の防止対策、外食産業等と連携した減塩対策、ウォーキングロードの登録や運動指導者の養成、ショッピングセンターにおける乳がん検診と普及啓発などの施策に取り組んでいるところであります。

また、今後の施策展開に当たっては、健康にいがた21に掲げるたばこ、栄養・食生活、運動・身体活動、がんなどの9分野の重点目標の実現に向けて一層努力してまいりたいと考えております。

次に、高齢者の健康づくり体操の普及についてであります。高齢者がいつまでも健康で暮らせるためには、一人一人が手ごろな運動やスポーツを通して日ごろから体力、筋力の維持・向上に取り組まれることが重要であると認識しており、県内の幾つかの市町村においても独自の健康体操を開発し、その普及を図っているところであります。

県といたしましては、高齢者の筋力を高め、健康に暮らすための運動指導マニュアルを整備しておりますが、今後とも高知市の事例も含め、県内外の先進事例の紹介などを通じ、市町村における高齢者の健康づくり運動を支援してまいりたいと考えております。

次に、ウォーキング運動についてであります。県では、日常生活の中で生活リズムをきちんと整えて運動習慣を身につけることを目標に、だれもが手軽に取り組み始めるウォーキングを推進しているところであります。

今後の取り組みについてであります。県のウォーキングロードに登録されたコースなどを活用しながら県民の歩くことに関する意識を高めていく取り組みを多様な企業、団体とタイアップしながら進めていくこととしております。

〔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） 3点についてお答えします。

まず、起業家への具体的支援策についてであります。NICOの活動を通じて、事業資金の提供はもとより、創業塾、新事業育成メンターによる市場動向の情報提供やアドバイスを行うとともに、交流会やビジネスマッチングなどにより、しっかり事業活動が軌道に乗るよう、総合的に支援を行っております。

また、こうした公的支援に加え、新潟本社のベンチャーキャピタルが人と情報の結節点となつてそこに資金を呼び寄せる、地域経済が自律回転しながら企業の成長を促す仕組みづくりを進めているところであります。

次に、工業技術総合研究所での創業支援についてであります。下越・県央・上越の技術支援センターでは、それぞれ起業化センターを運営しており、独自技術の開発や新製品開発に積極的な起業家や企業に低廉な価格で入居いただくとともに、製品化のための課題解決や試験検査などの技術支援を行っているところであります。

今後とも、NICOを初めとする産業支援機関と連携を図りながら、付加価値の高い製品づくりを目指す起業家等に対し、積極的に支援してまいりたいと考えております。

次に、Made in新潟新商品調達制度による調達実績についてであります。制度を創設した平成17年9月から22年3月末までで35の新商品を認定し、県が直接購入した実績は約1,700万円となっております。

これら認定商品は、各事業者が県の認定を一つの契機として販路開拓に取り組み、当該商品の売り上げは約50億円の成果を上げているところであります。

なお、建設関連企業が開発した土木や建築分野の新技术を対象とした、Made in新潟新技术普及・活用制度は、創設した平成18年度から平成21年度の間で県での調達は約33億円となっており、他の官公庁や民間での活用を含めると、約187億円の調達実績となっております。

〔土木部長野澤英之助君登壇〕

◎土木部長（野澤英之助君） 県内における自転車走行空間の整備についてであります。が、自転車走行空間の整備は、自転車と歩行者がともに利用できる歩行空間として進めています。

また、最近では県庁前の国道116号のように、既設歩道で歩行者と自転車とを区別し、特別に自転車走行の快適性を高める試みもあります。県といたしましては、それぞれの道路の役割や利用実態を踏まえ、健康増進やエコ、観光交流拡大などの効果も視野に入れながら、道路ネットワークを構成する国道、市町村道など、それぞれの管理者や関係機関と連携をとりながら取り組んでまいります。

〔交通政策局長坂井康一君登壇〕

◎交通政策局長（坂井康一君） 新潟空港の供用時間の経緯と周辺住民の方々の意向についてであります。現在の供用時間は2,500メートル化に際し、県と新潟市により周辺住民の方々に対する独自の騒音対策等を行ったことで、当時の主要空港の標準であった13時間運用が、平成8年から可能となったものであります。

周辺住民の方々は、空港の活性化に理解を示しているものの、これ以上生活環境が悪化することがないように望んでおられます。

次に、拠点港湾等ビジョン策定委員会についてであります。県といたしましては7月ころを目途にビジョンを取りまとめ、これを踏まえ、新潟港の特性を生かした将来構想を策定し、国に対し提案していきたいと考えております。

次に、北東アジアフェリー航路についてであります。フェリーの運航会社では、運航の早期再開を目指すとしておりますが、具体的な再開時期のめどは立っていないと聞いております。

県としては、再開に向けて、今年度配置した大手船社出身の参与を中心に、商流のきめ細かなニーズ把握や事業計画の策定支援などに取り組んでいるところであります。

次に、北陸地方整備局の実証実験についてであります。この実験は敦賀ーウラジオストクー新潟というルートを使い、大型船舶使用による定時性や荷役効率等について検証し

たものであります。

今回の実験が北東アジアフェリー航路の再開に直接つながるものではないと認識しておりますが、今後の参考になる点もあったものと考えております。

〔教育長武藤克己君登壇〕

◎教育長（武藤克己君） お答えいたします。

まず、児童生徒の社会性を育成する取り組みについてであります。学校では学習指導要領に基づき、学級活動や道徳の時間を中心に、人間関係づくりなど社会性の育成に取り組んでおります。

また、県教育委員会では、いじめや不登校、暴力行為など生徒指導上の諸問題の解決を目的に、社会性の育成を中心に据えた、深めよう絆県民運動を新たに立ち上げたところであります。

次に、校庭の芝生化についてであります。その目的は安全なスポーツ環境及び環境保全などです。県内において、実際に導入した学校では、けがの防止や子供たちの外遊びの増加、強風時における砂じんの飛散防止等の効果が報告されております。

次に、費用と労力についてであります。初期整備や維持管理等に係る費用や労力につきましては、整備手法や保護者・地域の協力の度合いにより異なることから、一概に算定することは難しいものと考えております。

県内での取り組みは始まったばかりでありますので、費用対効果の検証につきましては今後にまわ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） 昨年の県内におきます自転車の交通事故発生件数は1,634件、死者は13人となっております。議員御指摘のとおり、自転車利用の際の交通ルールの遵守は、事故防止の観点から極めて重要と考えております。

県警察といたしましては、これまでも小・中・高校生並びに高齢者の方々を対象とした参加体験型の自転車教室の開催、また自治体等の関係機関、団体等と連携いたしました広報啓発活動を行っておりますが、自転車は運転免許証が不要、また子供から高齢者まで手軽に乗れるといった点から、乗車時の交通ルールが正しく理解されていないといった面は多々あるかと思っております。こうした点を十分に踏まえ、今後とも一層の広報啓発活動に努め、交通ルールの遵守、そしてマナーの向上を図るとともに、必要に応じて街頭における指導、取り締まりを着実に進めてまいりたいと考えております。