



# 小野みねお

# 県議会報告

## 県議会54年ぶり 知事提案を否決



### 佐渡—羽田空路 小野みねお会派を代表し 集中審議で質問

佐渡—羽田空路構想については約2年前に泉田知事が提案し議会において議論を重ねてきたが、2月議会に正式に県が提案した。その内容は県と佐渡市等は航空会社を設立する。その初期投資額は約61億円。2月議会には新会社設立に要する出資金、航空機購入費等の約22億円を提案したものであります。この件について3月3日(水)の建設公安委員会において集中審議が行われ、小野峯生が会派を代表し質疑を行いました。その質問と県の答弁概略を報告いたします。(抜粋)

#### 4枠確保は非常に 難しいのではないかと 小野

**質問** 平成23年半ばに予定されている羽田空港発着枠2次配分での佐渡—羽田便の一日4枠(4往復)確保は、羽田空港のハブ化構想で国内線発着枠が少なくなることから非常に難しい。

1枠か2枠取れば良い方との見方が多いが認識について伺う。

**答弁** 1次配分で37の国内線の枠配分があるが、その中に小型機1機枠が示されている。これを機会に、今後とも小型機プラスの離島枠を関係団体と連携し国に要望していきたい。

**質問** 今年の1月5日の1次配分は、国際線3万回、国内線2万7千回である。その内、国内線の小型機新規路線向けは一日1便1枠である。4枠確保は厳しいのか厳しいのか、本日に4枠確保できるのかという認識について尋ねている。

**答弁** 小型機プラス離島枠がある。とにかく準備をしていかなければならないということ。今回提案した。国の補助事業の日程等があるので、とにかく準備をして要望していく形で進めなければならぬと思っております。

**質問** 皆さん方はそういうことしか答えられない。4枠確保は大変厳しいと私も皆さんの答弁から認識せざるを得ない。皆さん方の気持ちをもっと斟酌しても「不透明、分からない。」これが実態ではないかと思っております。

**質問** 2000メートル化しても2便、1便では赤字が続く。収支の基本は、1・2便を基本にすべきかと小野

**質問** 2000メートル化しても2便、1便では赤字。3便、4便の収支を県民に向けて強調するのは無く、枠確保が厳しいのだから基本を1便、2便にお

いて収支計算をすべきであるが、いかが考えているのか。

**答弁** 慎重な見積りをせよというところは確かなところである。目指しているのは佐渡島民の利

麻醉医がいなかったために  
重大な事故はあったのか？ 小野

重大な事故は聞いていない  
空港課長

**質問** 離島であるがゆえに医師確保が非常に難しい。佐渡には常勤の麻醉医がいなく首都圏から派遣してもらっている。空路により移動時間の短縮、滞在時間の増加により柔軟なスケジューリングが可能になり医療現場の改善に大きな期待が出来ることをあ

**答弁** 私が聞いたところによると、今のところ重大な事故はないと聞いている。

佐渡市の負担額についての  
認識は佐渡市長と県側、  
自民側に食い違い！

**質問** 次に佐渡市の負担と県の負担問題について、佐渡市長は初期投資21億5千万円プラスラニングコスト、そして土地買収費の差額補填の負担について大きすぎて困っていると私も聞いていますが、そのことについて県の認識について伺う。

**答弁** 2月3日付けで一応それ相応分については負担をしますという形の回答をいただいている。当然それは佐渡においての財政的な負担と考慮の中で回答をいただいたと思っております。

**質問** 負担が大だということでの話は伺っていないので、一定の負担を前提での事業を遂行すると思っております。

**質問** 私どもの党に市長が来ら

**質問** 佐渡市議会議員6人が市  
【裏面に続く】



が提案した議案、つまり今回県が提示した用地買収価格と当時の価格差との差額補填の議案に反対した事実についてどう考えているか。佐渡島民の中にもこれだけ市の財政負担が出てくると無関心、あるいは出切るわけが無いという話が出ていると仄聞しているが、どう考えているか伺う。

**答弁** 10月9日に地権者に説明したが反対という声までは聞いていない。それから島民の方々の反対という形の中で新聞等で

も出ているが事業を執行するためには住民の合意形成が必要なので出来るだけ説明等、事業執行をさせていただけられるのであれば説明はしていかなければならないと思っている。(空港課長)

**答弁** 佐渡市の今後の負担がどうかということについて、確かに大きな負担ではあるけれど、それ以上に佐渡市としてはメリツトがあると考えているので、さまざまな事業を見直ししながら進めたいという回答をいただいている。(交通政策局長)

## 民間社会の引き受けない初期投資60億円以上を先行させる計画は状況の変化に対応困難!

小野

## 将来的な財政負担リスク県、佐渡市とも大きすぎる!

小野

**質問** 羽田空港の発着枠の問題にしても、佐渡空港滑走路200メートル化の早期事業化にしても不透明かつ大変困難な状況であると認識せざるを得ない。また民間会社の引き受け手がない。初期投資が60億円以上にも及ぶ。県と佐渡市が航空会社を設立し機材調達を先行させるこの計画は状況の変化に柔軟に対応することが大変難しいと思われること。収支が将来にわたって大変不透明であること。県の試算以上に赤字も懸念される。将来的な財政負担リスクが県、佐渡市ともに大きいといわざるを得ないのではないか。佐渡島

民にとって社会政策としての交通政策は生活路線としての佐渡汽船の利便性の向上と佐渡―新潟便(空路)の再開がより優先すべき。佐渡市長も、佐渡市民の中にも負担の多さ等から必ずしも諸手を挙げて賛成しているとはいいがたい状況下にあるということから私どもは態度を決定せざるを得ないということを示し上げておきます。



### 佐渡―羽田空路の経緯

泉田知事が平成19年12月議会で羽田空港の滑走路が建設され発着枠が増えるので佐渡―羽田便を開通したいと提案。民間航空会社約20社に参入要請したが資財の確保、採算性の問題等から断られた。知事は県、佐渡等で自前の飛行機会社を設立する計画を立てた。羽田空港の発着枠増加は羽田空港発着枠の「配分基準検討懇談会」で検討しているが、羽田空港ハブ化により、過半を国際線に配分するという前原交通相の意向どおり、平成22年1月5日の1次配分では、国際線年3万回、国内線2万7千回。国内線小型機による新規路線は1日1便となった。平成23年半ばに予定の2次配分における配分予定は5万6千回。4枠確保はかなり厳しい。航空会社設立にかかる初期投資は約61億円。国からの補助約15億6千円。残る45億円を県が約24億円、佐渡市が約21億円を支払う。

現在の佐渡空港の滑走路890メートルでは50人乗りの小型機しか飛ばない。機材はフランス製。日本では1機も使用されていない。羽田から佐渡空港には50人の定員を乗せられるが、帰りは18人から25人しか乗せられない。2000メートルになれば帰日も50人が可能となる。しかし、佐渡空港の滑走路を2000メートル化するには用地買収等から整備まで少なくとも12〜13年はかかる。2000メートルでは1日1往復で4億2千万円の赤字。3往復でようやく1年約2000万円の黒字となる。

平成22年2月議会に債務負担行為として会社設立の出資金と機材の購入費等約22億円の予算計上を提案したが、3月3日(水)の建設公安委員会で集中審議を経て、3月5日の本会議において圧倒的反対多数で議案は否決された。知事提案議案では54年ぶり。「賛成は無所属の青木、佐藤(浩)、松川、中川」

## 日東道荒川胎内IC―神林岩船港IC間の開通式が神林農村環境改善センターで行われる

3月28日(日)



日本海沿岸東北自動車道の中条以北の整備経過について

平成18年2月7日開催の国土開発幹線自動車道建設会議(国幹会議)にて中条IC―荒川IC間約10kmはこれまでどおり有料道路方式。荒川IC―朝日IC間約20kmについては新直轄方式による整備が決定。

### 中条―荒川間については

総事業費約300億円。東日本高速道路(株)が担当。平成21年7月18日、中条―荒川間約10kmが開通した。名称は荒川胎内IC。

### 荒川胎内IC―朝日まほろばIC間については

事業費約750億円。負担割合の原則、国562億5千万円(4分の3)、県約187億円(4分の1)。

新潟県は後進地特例で県負担分が約150億円(20%：後進地特例による負担割合は毎年変動)に減額されている。

そのうち荒川胎内IC―神林岩船港IC間約7kmについては平成22年3月28日(日)開通した。これにより神林―新潟中央IC間約54kmの所要時間はおよそ40分となった(時速80km/h)。神林岩船港IC―朝日まほろばIC間約13kmについては平成23年3月までの開通を目指し順調に工事が進んでいる。山形県側の温海IC(仮称)―鶴岡JCT(仮称)間は平成23年度供用開始の予定。

### 神林岩船港IC開通後の1日あたりの交通量

◆聖籠新発田IC―中条IC	平日平均 6,900台/日
休日平均 11,600台/日	
◆中条IC―荒川胎内IC	平日平均 5,200台/日
休日平均 9,300台/日	
◆荒川胎内IC―神林岩船港IC	平日平均 5,500台/日
休日平均 7,800台/日	

日本海東北自動車道の荒川胎内インターチェンジ―神林岩船港インターチェンジ間約7キロメートルが3月28日(日)開通し、開通式が午前10時から神林農村環境改善センターで泉田県知事始め建設促進期成同盟会、地元、工事関係者ら二百数十名が出席し行われた。その後、高速道路上に移動してプカットやパレードが行われ地元児童たちも参加し一緒に開通を祝った。この延伸により県北へのアクセスがよくなり、命を守る道路としての救急医療や観光等始め県北経済への効果が期待されている。

