

○総務企画部長（平山 秀樹君） 一昨日、提案理由を説明いたしました議案第50号、市有財産の無償貸与については、さきに議長に提出いたしました資料では市有財産の無償貸付についてと記載しておりました。議案名どおり「貸与」が正しい文言でありまして、議事日程等関係資料を「貸付」から「貸与」に訂正していただきますようお願いをいたします。御迷惑をおかけいたしました、まことに申しわけございませんでした。よろしくお願いいたします。

○議長（作元 義文君） お聞きのとおりでありますので、配付しております議事日程第2号及び委員会審査付託表、議案第50号の議案名末尾を「貸付」から「貸与」へ訂正を願います。

ただいまから本日の会議を開きます。

日程に入ります前に、報告させていただきます。

昨日は、テレビ報道等によりますと、対馬の気象観測史上、過去約100年間で例のない大雪とのことであります。対馬全域の道路事情等により、昨日、議長判断により休会といたしましたことは、議員各位の御理解をいただいているものと思います。また、この大雪で事故が発生しなかったことも、幸いに思っているところであります。

次に、会期内の日程の変更が生じておりますので、これから議会運営委員会に日程等の調整について諮問をしたいと思っておりますので、議会運営委員長、よろしくお願いいたします。

傍聴者の皆様には御迷惑をおかけしますが、しばらくお待ちいただきますようお願いいたします。

暫時休憩します。

午後1時04分休憩

.....

午後1時22分再開

○議長（作元 義文君） 再開します。

議会運営委員会に諮問した結果について報告します。

お手元に配付のとおり、昨日の休会により、会期内の日程を変更しております。

日程第1. 市政一般質問

○議長（作元 義文君） 日程第1、市政一般質問を行います。

本日の登壇者は、午後から開会のため、3名を予定しております。届け出順に発言を許します。
18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） こんにちは。きのうは本当に大変な大雪で、対馬では本当に上から下まで珍しい雪に恵まれて、またよかったか悪かったか、私にとってはわからないのですが、といいますのが、きょうが私の誕生日でありまして、きのうの雪で私に天が恵みを与えてくれて、

一般質問を22年の第1回目をやるということで、まして大雪でしたから、私の名前が初幸ですから、またそれでいいように解釈しているつもりです。

2つの質問をさせていただきます。

それでは、信念をモットーに、強く正しく美しくをモットーにしますので、市長、市民、島民のために一生懸命要望しますので、よろしくお願いします。

まず1問目、通告書に従いまして、お伺いします。

対馬から福岡までの運送体制について、現在、対馬からは厳原港から8時50分発、午後の15時25分発が出航し、比田勝港から15時5分発が出航、これは九州郵船のダイヤであります。同じ厳原港から旧大川海運、今は壱岐対馬フェリーとなっておりますが、ここから15時10分発が出航しております。

対馬は離島です。スルメイカ、ヤリイカ、ヨコワ等などが少し多くその日に魚の水揚げがあった日は、朝の出航便が九州郵船の8時50分発だけです。旧大川海運の「やまと」が、会社の都合により20年の11月に売船をされ1便体制になったから、鮮魚の集荷はされても、朝の1便には乗り切れず、午後の便までじっと待機をしなければいけません。

当然、その朝の1便に乗れなかった鮮魚類は、スルメで1箱に400円から500円ぐらい、高級なヤリイカ等は1箱に1,000円ぐらい単価が下がるそうであります。それだけではなく、せっかく厳原港から乗れても壱岐でおろされ、唐津経由で福岡市場等へ出荷されるケースが頻繁に起きております。一度乗船した車が壱岐でおろされ、唐津経由でわざわざ時間と高い油を使い、経費をかけて市場へ運ぶ、このようなことが本当に許されることでしょうか。

今まさに対馬の漁民が非常に困っているとき、せんだって壱岐対馬フェリー会社が日本で初めてのアルミ3胴船カーフェリーの導入計画が、壱岐日々新聞等で報道をされました。この3胴船は34ノット、時速63キロの高速船だそうです。乗客も484名、乗用車なら63台も一度に運べるそうです。船建造費は40億円、1割の4億円の頭金を壱岐市、対馬市の両市で負担をし、残りは国の船舶公団が低利融資をすることのことですが、市長はどのようなお考えでしょうか、お尋ねをいたします。

2つ目、浮き棧橋の新設について、対馬は言わずと知れた水産業の島です。対馬島内の中でも、浅茅湾という本当に独特の自然帯に囲まれ、東西に潮が流れ、潮通しのよい漁場があります。その浅茅湾を上手に活用し、古きにわたり魚類養殖を長年やっているのが美津島町の西海漁協組合です。魚類養殖の盛んなときは、ハマチ、タイ、ヒラマサ等を中心に養殖がされておりましたが、時代の流れが変わり、現在は今一番脚光を浴びているマグロの養殖が中心となり、朝早くからマグロのえさ出しに、またマグロの出荷に、生産者も職員も毎日大忙しのようにあります。

そのように、組合員にとってはなくてはならない浮き棧橋、組合員の利用度から見ても、今の

浮き栈橋は本当に小さ過ぎ、両側に1隻ずつしか作業船は係留できず、えさを積み終わるまでは次の船は沖合で待機をしております。組合の冷蔵庫からフォークリフトで浮き栈橋まで、えさを1回に50箱ぐらいを行ったり来たりして作業をされております。

1日のマグロにやるえさの箱数は現在でも2,000箱ぐらい、これから秋にかけては魚が一番成長する時期、えさの量も2,500箱から3,000箱ぐらいに増えるそうであります。1隻のえさの積み込みに時間がかかり過ぎ、最後の作業船が積み込みが終わるときは昼近くになるときもあるそうです。この小さいのと老朽化をしている美津島町西海漁協の浮き栈橋を、えさを積んだまま浮き栈橋まで車ごと行け、大型の浮き栈橋の新設をすることができないか、市長のお考えをお尋ねいたします。

よろしく申し上げます。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） こんにちは。答弁に入る前に、誕生日おめでとうございます。

2点、大部議員のほうから御質問がありました。

1点目は、水産物の九州本土への輸送に関する問題であります。大変、20年11月からですか、航路事業者のほうが減便体制をとられてから、特にイカの盛漁期に乗れない、もしくは壱岐のほうから唐津のほうへ積み替えて輸送しなければいけないという実態があっている、このことについては以前から議会のほうでも御指摘があり、私ども行政としましてもこの問題は大きな問題だということで、壱岐対馬の航路対策協議会のほうで、航路事業者も交えて協議をずっと進めてきたところであります。

そういう中で、壱岐対馬フェリーさんのほうが、新聞報道等で大部議員がおっしゃったような導入計画を持ってあるということが出されました。これについては、私どもの対馬市に対しても、事業計画の説明というものもございました。それは、航路対策協議会においての説明をいただいたところであります。

まず、この問題ですが、公設民営、いわゆる上下分離方式による高速カーフェリーの導入という提案でございました。市は、前もって航路対策協議会の前に、昨年12月25日に事業計画概略、そのときは概略の説明でございましたけども、説明があつて、2月の4日に先ほど言いました対馬市の航路対策協議会が終了後に、航路事業者のほうから各委員に提案をしていただいたところであります。

内容としましては、2,000トン級の先ほどおっしゃいましたように3胴船、アルミニウム製であります。旅客数とか速力等についてはおっしゃられるとおりでありまして、484名、それから乗用車で63台、速力が34ノットと、巖原一博多、これは当然壱岐を経由するわけですけど、2時間40分で1日2便往復するというところでございました。

先ほど大部議員がおっしゃられたように、壱岐市、対馬市が2億円ずつ負担すれば、航海が可能であるかのように新聞報道では書かれておりましたが、実際は建造費40億円に対し両市が2億円ずつまず当初負担し、残りの36億円についても、両市が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構というところから長期借入れを行い、船舶を建造することとなります。

また、両市が建造した経費については、航路事業者との間で船舶のリース契約を締結し、その徴収する使用料から先ほど言いました機構のほうへ返済することとなります。

仮に、新規参入ということになれば、一時的に航路が確かに充実し、住民の利便性向上、それから車両航走においても、幅広い輸送体制が確保されることとなります。しかし、近年、九州郵船株式会社では利用者の減少、燃油価格高騰の原因により、減便等を行っており、すべての航路がこのまま維持されることは到底考えられず、過当競争による減便、撤退、または事業者の共倒れが懸念されます。

さらに、昨年3月に取りまとめられた国の離島航路補助制度改善検討会の報告の中にも、先ほど言いました公設民営化の推進が掲げられておりますが、このことは厳しい経営状況にある離島航路事業者にかかわって地方公共団体が船舶の建造、または買い取りを行うものであり、決して新規参入を促して競争を促進するものではなく、今回の提案とは乖離するものであるというふうに私は解釈しております。

したがって、現段階で市としては、提案事業者の事業計画や収支見込み、それから先ほど言いました鉄道運輸機構の考え方等も検討した結果、受け入れは難しいとの判断を行ったところであります。

しかしながら、水産物の本土輸送につきましては、対馬市漁業協同組合長会や鮮魚、物流などの島内陸上輸送業者との調整を図るとともに、同じ航路を利用している壱岐市の漁業協同組合長会との意見交換の場を設定することも考えているところであります。

今後においても、国、県を始め、航路事業者の水産業界関係者との協議を精力的に行いたいというふうに考えていますので、御理解を賜りたいと存じます。

次に、美津島町西海漁協の浮き棧橋の問題でございますが、広さが利用度から見ても手狭で老朽化が目立つと、新しく製作して、ある意味設置できないかという趣旨の御質問だというふうに理解します。

現在の浮き棧橋は、平成元年3月に設置されたもので、ほぼ21年が経過しようとしております。浮き棧橋の減価償却の耐用年数は50年と長く、まだ半分にも達していませんので、老朽化が目立つということですが、耐久性に関しましては心配ないものというふうに思っております。

しかしながら、先ほど大部議員がおっしゃられたように、近年から始めたマグロ養殖も軌道に乗り、平成20年には昼ヶ浦地区、竹敷地区など、合わせて270トンの水揚げ量があっており、

繁忙期の折には現在の浮き棧橋が利用できず、時間待ちする待機漁船が発生するなど、支障を来していることも聞き及んでいるところです。

このことから、現状の浮き棧橋が幅10メートル、長さが15メートルの広さであり、島内の同様施設と比べましても若干小さ目でありますので、利用勝手が悪いということは十分に考えられますが、耐用年数などを考慮すると、新たな浮き棧橋を設置するためにはクリアしなければならない課題があろうかと思えます。

市といたしましては、港湾を管理する長崎県対馬振興局に、竹敷港の浮き棧橋の早期整備についての要望書を昨年11月に提出をいたしました。また、2月には、県管理の道路、河川、港湾、漁港に関する要望書の中にも、早期実現に向け取り組んでいただくようお願いをしているところであります。

しかしながら、竹敷港は完了港となっているものの、整備途中で中止している物揚げ場及び用地の完成を図るには、諸事情等を解決しなければならず、新しく計画し実施するには時間を要することになるかと思われまます。

この問題につきましては、今後とも地元地域と一体となった協力体制のもと、引き続き長崎県と協議を重ね、早期実現に向けた強い取り組みをしていきたいというふうに考えておりますので、御理解を賜りますようよろしくお願いいたします。

○議長（作元 義文君） 18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） まず、市長、第1点目の3胴船の話ですが、今、実際に現実的に対馬島民が一番困っているのが、先ほどから申すように、船の積み込みなのですよね。福岡魚市あたりさんが一番心配されているのが、魚がとれた日なんか、やっぱり市場としてはニュースが早いですから、情報はつかんでいるわけですよ。その魚の単価よりも、まず何車乗れるかというのが一番市場の担当者は気にされているわけなのです。きょうは何台乗れるかというのをですね、それをまず心配される。入札の単価どころではなくて、車に例えば5台あったら5台乗れるかとか、3台乗れるかとかいうのをいち早くキャッチをしなければいけないというのが今一番の悩みだそうです。

それと、過去に一番タイミング的に悪かったのが、こういうこともあるのですよ。大川さんが先ほど言うように1便体制になっていますから、1便に乗れなかったやつはどうしても2便になっているではないですか。あるとき、金曜日の集荷で、金曜日に集荷したら土曜に売りに行くのですが、土曜日が欠航したのですね。土曜日が欠航して、日曜日休み、市場は当然休みではないですか、月曜日が国民の何かの日で休みだったのです。火曜日が振り替え休日で、休みではないですか。結果的に5日間休みになって、車でそのまま寝ている魚があるわけですよ。名前は言えませんが、運送屋さんはそれでばちかぶって、損害を幾らか払ったりとか、払ったからとい

って、組合員にまともに手元に来るわけないんですけど、そういう例が何回となく出ているわけなのですよ。

それとか、ドックに大川が入ったときは、完全に積み切れないですよ。私たちも大型25トン車を持っていますけども、比田勝に走るわけですよ。わざわざ比田勝まで行くわけですよ。僕は船越ですけども、厳原から集荷された魚を比田勝まで、トラックで行ったら2時間ちよつとかかりますものね。やっぱり乗用車みたいにいかないものですから、そういうこともあるし、比田勝から乗れるかといったら、そのときもやっとかつと無理に乗せるというような態勢で、やはりせっかく漁師さんがとった魚がまともに売れていないというのが現状ですから、何とか市長、ここを先ほど話を聞いておったら、いろいろな協議を重ねてやっていくということですが、対馬組合長会でも自分たちで、これは現実には乏しいでしょうけども、中古の輸送船を買ってでも走らせようかというような、組合長会でも話が出ているということもお聞きしていますし、今は根津さんが組合長会でトップにおられますけども、そういう話もお聞きしているような状態ですから、もう少し対馬市として前向きに、前向きと言ったら失礼でしょうけど、もうちょっと組合員、漁民が聞いておっても期待が持てるような話というのはできないものではないでしょうか。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 新聞報道に基づく御質問でしたので、新聞報道の中身について、それから提案を壱岐対馬フェリーさんから受けた提案に基づいて、それに対する市の考え方というもので回答を先ほどはさせていただいたつもりです。今、大部議員がおっしゃられるように、そのような状況が年末年始のこの時期に起こっているということは十分に理解はしております。

なかなか運輸機構の制度を利用して、現在、博多と対馬間を運航しております航路事業者に関しましては、機構の共有船方式という方式になりますが、皆さんがいずれかの船で共有船方式で導入をされてあるのが現時点の状況です。そういう中で、共有船方式を改めて使うというのが、機構のほう为正直言ってこれは難色を示しております。当然、船にもよりますけども、返済期間中がございます、融資分をですね。機構のほうは、融資が当然機構のほうに返ってこない、焦げつきますと、これは税金でございますので、大きな問題だという思いが機構のほうにあるものですから、新たな計画を博多—対馬間において事業計画を組み立てる場合、どうしても機構の意向というのが色濃くなってくるということで、先ほどのような回答をしたところです。

なお、再質問の中の後段の部分で、漁協が中古のものを購入しようかという話もあるということでございますが、もし組合長会のほうでそのような話がまとまるようであるならば、私は今の対馬の輸送の状況を打破していくためには、行政としての支援はやぶさかではないというふうに自分自身は思っております。

ということで、1回目の回答につきましては、上下分離の共有船方式についての考え方を語ら

せていただいたというふうに理解していただければと思います。

○議長（作元 義文君） 18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） 市長の答弁でよくわかりますが、やはり対馬組合長会、漁協組合で中古船を持ってやるということも、計画中というわけではなくて、そういう計画もあるということですけども、これもやっぱりなかなか難しい話だと思うのですよね。組合とこういう船を持つということになればですね。市長の言われるように、組合で持つか、市で壱岐対馬フェリーの計画を進めてもらうようにしたほうがいいのか、私もよく検討してみないとわかりませんが、できれば本当にこういう形がとれるなら、やはり壱岐日々新聞がうたっておるような3胴船を入れてもらえるというのが本当は対馬島民に助かると思うのですよ。

というのも、さっきから言うように、中古船で持ってきて、それをやっていくというのは、組合長会でこういう話をしたらしかられるかもしれないですけど、私は個人的には不可能に近いのではないかと思うのですよね。難しい話だと思うのですよ。せつかくこういう話があるわけですから、何とかそこをクリアできるような方法はないものですか。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 私も、機構のほうと、上京の際に私が出向いて協議をさせていただいたところです。そういう中で、やはり先ほど言いますように、機構の考え方というのがなかなかクリアできないと。向こうも本当で今2隻に融資をし、それぞれ返済をしてもらっている段階です。だから、そちらが滞るような状況が生まれないのであれば、それは構わないのだというふうな考え方です。

だから、これで乗用車で63台ですか、というふうな能力があるわけですけども、今現在の最盛期の壱岐での積みかえ実績というのだけを見ますと、365日のうちの14日、それで延べ32台という数字をこちらでは把握をさせていただいております。多い月で1月に5日間の15台というのが、積み替えを壱岐でされているような状況です。

先ほどの話では、乗れない状況も当然積み替え以外にもあるということではありますが、どうしても先ほどの回答で申し上げましたように、九州本土と対馬との航路をどのように、今後どう考えていくのかということをややはり機構は言っていると思っています。共倒れしたとき、島民の人の足を本当にどうしていくのだと、そのことまで考えていただかないと、機構としては乗れないのですということまでおっしゃられてあります。

そうなった場合、では壱岐はこの話には乗らないということで、新聞報道にも出ておりましたけども、明言をされております。では、40億円という金を、私ども対馬市が最終的にずっと返していくことになろうかと思えます。その体力が自分らに、対馬市にまたあるかという問題も出てくるかとも思えます。

今、離島航路の問題については、県のほうの取り組みとか、いろんな国のほうの考えとか、いろいろ交錯している部分があります。いろんな手法もあるのかとは思いますが、一番大事なのが、先ほど何度か言いましたように、九州本土と対馬の間の足を今後ともなくさないようにしていくということを国はもっぱら考えているということで、御理解をしていただきたいなと思っております。

なお、漁協だけでその船をどうのこうのとは、当然考えてはおりません。その場合、行政のほうも色濃くかかわっていかないといけないと思っておりますし、ただ車をあれするだけではなくて、不定期航路であれば12名の旅客も乗せられるとも聞いております。そのあたりを加味しながら、漁協の中で運営をやっているかという話になるならば、それは今の航路とは全く別話になりますので、機構のほうの考え方はまた別ですよという思いは持っておりますが、行政側から第三セクで物事をつくり込んでいくという時代は、若干今の世の中の流れとは錯誤しているのではないかというふうにも思っております。

だから、先ほどから言いますように、行政としての支援はできるとは思いますが、表に立ってやっていくということにはなかなか難しいのではないかというような思いを持っております。

○議長（作元 義文君） 18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） 先ほど言うように、壱岐市は受け入れをしないような答えを出したということはお聞きしているのです。ただ、対馬市民として、私たちが市議として、市会議員の一人として、壱岐市がそんなに簡単にそういう答えを出す、ある意味では壱岐は福岡ー壱岐間は4便出ているのですよね、九州郵船が。私が一個人として考えられないのが、壱岐はそんなに対馬みたいに苦しむことは少ないと思うのです。

あるところでは、話が飛びますけども、ORC関係では対馬市は黒字でも、補助をやったり壱岐市ORCに関しては出したような形をとったのではないですか。自分たちは都合のいいときはぱっと答えを出して、自分に被害が少ないときは受けませんよという答えを出す。壱岐市の赤字のやつは、対馬市は空港は黒字でも、やっぱり補てんしながら何とかやっ払いこう、同じ長崎県民だということで、市議会もぶつぶつ言いながらも認めたという状況もあるのですが、そここのところ市長よく考えながら、本当に対馬市と壱岐市が同じ離島でありながら、どちらが一番ひどく迷惑をし、そして支障を来しているのかということを考えて、今後、無理という難題課題は多いと思うのですが、そここのところ壱岐と同じような考えだけはしないで、前向きに進んでいただきたいと思っております。ちょっとだけ。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 確かに、壱岐と九州本土の間のフェリー、船便というのは多いという状況は当然です。その分、飛行機の便がないというふうな状況で、壱岐のほうは壱岐で航路対策協

議会が当然ありますが、すごい意見が、やっぱり激しい意見が出ているようにもあります。それは何も対馬に対する意見ではなくて、ダイヤ等に関する意見のやりとりがあっているようにも聞いています。

また、そういう壱岐と対馬との話し合いの中で、これはもしかすると行ってあることかもしれませんが、現在、通っておりますフェリー「つしま」とフェリー「ちくし」の積載車両台数が違うところに着目しまして、ことしの下半期のダイヤにおいては、こちらから発の分をフェリー「つしま」から「ちくし」に変更を九州郵船もしよう。これで10トン車1台でも多く積み込めるような状況をつくっていかうというふうなことで、話は現段階ではまともな状況です。

○議長（作元 義文君） 18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） ぜひ、対馬島民、漁民が困っているということを市長は把握してもらいながら、進んでもらいたいと思います。よろしく願いしておきます。

次に、2問目の西海の浮き栈橋ですが、市長もよく御存じだと思いますけども、先ほどの答弁をお聞きしておったら、非常に小さいというのは市長も認めていただいているようにあります。私たちも西海漁協にはよく行くのですが、やはりあそこは昔から魚類養殖には本当に真剣に取り組んでいる漁協の1つだと思うのですよ。しいて言えば、対馬で一番、平成9年やったんですか、対馬市が300億の水揚げがあったときに、魚類養殖で40億ちょっと残ったときがあるのですが、やっぱり西海漁協さんが一番中心になって、魚類養殖は対馬ではやってきているわけなのですよ。

そういう中で、今、先ほど言うように、私たちもよく行って大変やなと思うのが、小さい狭い浮き栈橋で漁協のほうからフォークリフトで行ったり来たり行ったり来たりやっているわけですよ。それを見ておったときに、これだけ一生懸命やっている漁協で、よく常に言われるのが費用対効果というのをよく言われますよね。本当に費用対効果を考えてられるなら、あれだけ頑張っている西海漁協であり、組合員であるわけですから、あの小さいのはまだ耐用年数が、聞けば50年、まだ21年ですからかなりあります。どこかまたほかに小さいやつを回してでも、大きい浮き栈橋を新設してもらって、そしてなおかつ今の時間短縮を、えさの積み込みに短縮できるような方法をとっていただきたいわけなのですよ。

何か今工事が途中で終わって、荷揚げ場ですか、その件で私も西海漁協の組合長さんとお聞きしましたら、あそこをLで切ってもいいよと、それは県との話し合いでどんなになるかわかりませんが、組合としては形はどういう形であろうが対応できますよと、対処しますよと、その浮き栈橋をとにかく大きいのをつくってもらいたいというのが今の西海漁協の組合の要望であることですが、市長、そここのところで。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 整備途中で終わっている部分というのが、今、大部議員さんがおっしゃられるように、すべてクリアしてしまっているならば、県のほうも取り組みやすいのかなというふうにも思います。そこについて、県とも調整を進めていきたいと思います。

西海漁協そのものにつきましては、大部議員がおっしゃられるように、一生懸命取り組んである実態は把握はしております。そういう中で、きょうのニュースでも出ておりましたけども、EU、アメリカがクロマグロの輸出をとめてしまうというふうな状況も見えておるようなことで、今、進めておられます養殖マグロ等の恐らく需要はこれから先伸びていくのではないかと思います。まさしく費用対効果と考えたときに、そのあたりはペイできるのではないかと私自身も思います。

以前、黒岩組合長のほうからもそのあたりのお話があつて、私も現地を見た次第です。どうか進めなければいけないという思いはありますので、管理者であります県のほうにしっかりとこのことは伝えていきたいと思っておりますし、恐らく養殖マグロを推進しておる県ですので、そのあたり理解はしてもらえるものというふうに私自身は考えております。漁協のほうと一緒にってから取り組んでまいります。

○議長（作元 義文君） 18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） ぜひ、そういうふうに取り組んでもらえるような体制をとってもらいたいと思います。

私も水産業で同業者ですけども、魚の積み込みがおくれれば、どうしても1日にやる量というのは決まっているのですよね。でも、時間との戦いで、1日で500箱消費しなくちゃいけないやつは、時間がなかったら、例えば400に落として1日をやるということになれば、どうしても魚の成長がおくれてくる。いろんな魚の時間帯があんまりずれると、空腹感を持たせると、やっぱり魚が船を見ただけで、今度えさを食わせてくれるということがわかっているものですから、ゆっくり泳ぐやつが、最初の1発目にえさをやる時間がおくれることによって、マグロなんか時々がっと渦を巻いて走り回るわけなのですよ。そういうトラブルも出るものですから、やっぱり生産者は決まった時間帯に同じようにやりたいというのがあるのですね。そういうわけで、私もよくわかるものですから、こういうお願いもしよるわけです。

そしてまた、先ほど市長が費用対効果はちゃんと認めているよというような答弁ですし、あそこの組合員数が幾らやったですか、155名、その中でやっぱり14億からの水揚げがあつていましてよね。私たちの美津島漁協は、自分の漁協のことを言ったらまたしかられるかわかりませんが、今では700名弱ですけども、20億ぐらいの水揚げなのですよね。それから考えれば、いかにやっぱり西海漁協は組合員が真剣に養殖業に取り組んでいきよるかというのがよくわかる

と思うのですよ。

ことしは、また昨年よりも数多く経営者が増えて、何人か増えていますものね。増えているし、放養尾数も数を持っていますよ。だから、今のことしの本当に秋口が、一番水温が二十二、三度ぐらいになってきたときが一番安全パイでえさをやれるものですから、一生懸命やろうとするわけですけど、そうなればどうしてもえさの量が加算しますから、早く行った船とおくれた船というのがかなり時間差が出ると思いますので、市長、そのところでぜひ県との交渉をして、車ごと、それこそぱっとつけて、本当10分でも20分でも早く漁場に走られるような態勢を整える浮き桟橋をぜひお願いします。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 対馬のマグロが、対馬の水産物が市場で全量新鮮なままはけるように、しっかりこちらも取り組んでいきたいと思います。わかりました。

○議長（作元 義文君） 18番、大部初幸君。

○議員（18番 大部 初幸君） ぜひ、市長、これが現実化が一日も早くできるようにお願いしまして、私の一般質問を終わります。ありがとうございました。

○議長（作元 義文君） これで大部初幸君の質問は終わりました。

.....

○議長（作元 義文君） 暫時休憩します。2時15分から再開します。

午後2時05分休憩

.....

午後2時14分再開

○議長（作元 義文君） 再開します。

1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） こんにちは。1番議員、会派協働の脇本でございます。

さて、当選1年目最後の定例議会に当たって、昨年の市議選中、市民の皆様あてにお送りした立候補のごあいさつはがきに掲げた4項目について、先におさらいしてみました。

1番目の対馬の均衡ある発展については、交通体系の整備改編が重要との観点から、9月と12月の一般質問で、JR高速船の比田勝港寄航による経済活性化案の提案をしました。昨年末には、地元有志による「比田勝港にJR九州のジェットフォイル就航を実現する会」が設立され、市は内閣府あてに国際線国内線混乗特区の申請の相談をしていただきました。しかし、関係法制度の壁は厚く、よい回答が得られませんでした。施政方針にもあったように、官民協働でこれからも粘り強い交渉の継続を期待いたします。

2番目の核関連施設誘致に断固反対については、9月の一般質問で市長より、高レベル放射性