

それでは、届け出順に発言を許します。1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） おはようございます。1番議員、清風会の脇本です。実はきのう、豊崎神社の奉納相撲に駆り出されまして、むち打ちで少し頭が痛いんですけども、市長のありがたい答弁が一番の薬だと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

今回は、北の玄関口、比田勝港湾の将来像に絞って質問します。

本市は、この新たな離島振興法による係る提言書を7月に策定し、知事を通じて今月末に政府に陳情いただきます。提言書の12番目の項目、国際交流と貿易の項目では、観光客の急速な伸びとは対照的に、地理的優位性を生かした貿易の促進が図られていない現状から脱却するため、対馬を東アジア自由貿易特区として指定し、ハード面、ソフト面の両面にわたる基盤整備を国のモデル事業として行うことを要望しています。

また、先般回覧にて全世帯に配布された第1次対馬市総合計画後期基本計画概要版においても、比田勝港の開港促進事業や比田勝港湾整備促進事業が主要事業として掲げられています。私が訴え続けてきたこれらの事業が市の指針として明示され、さらに知事を通じて政府に陳情され、実現に動き出すことを大変うれしく思います。

1番、比田勝港の開港促進事業について。

昨日のタウンミーティングの事務局長総括をこの事業に当てはめるならば、まずは、比田勝港の開港に向けた具体策に数値目標と期限を示した中・長期的展望、いわゆるグランドデザインを描くこと。

次に、具体策達成に向けた取り組み状況から、国に協力いただかなければ解決困難なことを示し、離島振興法改正を機に自由貿易特区申請を行うことが必要だろうと感じました。ところで、開港とは関税法及び港則法に基づき定められ、不開港であります。比田勝港の港域は港則法施行令により西泊湾に限定されています。市長が先日の比田勝港湾整備計画促進協議会——以下港湾協議会と略します——で、開港に向けた具体策として上げた「比田勝港湾舟志地区での木材貿易は、比田勝港の貿易実績にカウントされる」ということにはなりません。ますます開港に向けたハードルが高くなる上に、過去10年間に開港指定を受けた6つの港の実績や背景を勘案すれば、比田勝港の開港促進事業に関する質疑応答には時期尚早ではないかと感じます。

また、10月から国際人流の環境が大きく変貌するため、緊急性が高い人流面及び比田勝港湾整備促進事業を中心に質問を絞ります。

(1) C I Q常駐拡充に向けた見通しについて、比田勝港湾が開港指定を受けるには、C I Qが比田勝港に常駐し、陣容も拡充されることは必須でしょう。

①入国管理局の常駐化に向けての具体策について。ア、人流面に関する具体策を数値目標と期限を示して答弁を求めます。

②10月から比田勝港に2社が同時入港する際のダイヤ調整について。今回、2社が同日入港する際の最悪の過密ダイヤは最終的に回避できましたが、イ、今回市がダイヤ調整にどのようにかかわったのか、また今後かかわっていくつもりか答弁を求めます。

③お客様満足度向上に向けた市の支援策について。宿泊施設不足の解消と市挙げてのおもてなしの心の醸成が、北の玄関口における喫緊の課題だと思います。ホテル誘致は簡単ではなく、民泊や民宿の質・量両面での充実を市が積極的に支援すべきと考えます。これまで韓国人観光客の対馬旅行の感想の中で多く聞かれるのが、バス移動が長く疲れたという感想です。今こそ、以前から提案していた比田勝港を起点・終点とする、対馬全島をめぐる8の字回遊ルートの構築に着手すべきだと思います。例えば、峰のファミリーパークを道の駅とするなど、移動中での娯楽施設の充実を図れば、バスでの長距離移動の疲労感も和らぎ、全島各地で努力する地域や店にはお金が落ちていくようになると思います。ウ、宿泊施設の充実支援に向けた市の取り組みと8の字回遊ルートの構築について市長の見解を求めます。

(3) 物流面の基準クリアについての具体策について。これは前述の理由により割愛します。

おおきな2番、比田勝港湾整備促進事業について。昨年10月の港湾協議会で網代地区に新設される岸壁を国内航路用岸壁とし、比田勝地区の現在の岸壁を国際航路用岸壁とすることが決定されました。ここでは、建屋及びその周辺環境等のハード面について質問します。

(1) 国内航路予定地の整備については、さきの港湾協議会で国内線用岸壁は詳細な質疑があったので割愛します。

(2) 国際航路用予定港の整備計画について。

まず、西泊湾内に限定して質問します。現在200人の入国手続には約1時間かかり、多くのお客様が80人程度しか収容できない建屋の内外で雨や冬の寒さに長い間待機させられ、比田勝に一步を踏み入れる前から、もう対馬には来ないというお客様が出ています。また、過密ダイヤ時の時化には、入港するも着岸できなくなればクレーム多発の懸念もあります。入管職員を増員できても現在の4ブースのみでは、手続時間の短縮は図れません。ブースの増設は自治体の責任で行うことです。

オ、出入国審査ブースの増設について市長の見解を求めます。

カ、上陸後の待機スペースが狭隘ですが、いつまでにどれくらいまで収容できるスペースを確保する予定か答弁を求めます。

また、先月の港湾協議会では国際ターミナルの整備について、現在の比田勝港ターミナルの改修工事を前提としている旨の見解が対馬振興局と市長からありました。当該ターミナル改修を行うための耐震診断費用は、国県補助なしのいわゆる市の真水の財源となります。JR九州高速船株式会社町社長は、長崎新聞社のインタビューに5年後には対馬に20万人観光客を送り込みた

いと意欲を示されています。現在の国際ターミナル建屋と国内ターミナルを改修した建屋を動線でつなぐ継ぎはぎ的なものでは不十分だと思います。この際、バリアフリー化やC I Qの事務所あるいは免税店も入居できるような機能が充実した新たな国際ターミナル建屋を建設すべきだと考えます。さきの港湾協議会で確認したように、株式会社博多海陸比田勝出張所の機能は網代地区へ移転しますので、観光バス駐車場用地も含めて用地は十分確保できるはずで

す。ケ、国際ターミナル建屋及び周辺整備について改めて市長の答弁を求めます。

以上、答弁によっては再質問させていただきます。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） おはようございます。協本議員の質問に答えていきたいと思

います。通告の部分と細かい質問の部分が違う部分があるものですから、若干戸惑っておりますけども……。冒頭おっしゃられた中で、舟志地区での木材貿易というのは、比田勝港の貿易実績にはカウントされるということにはなりませんという断定がございました。私どもが今まで関係機関とい

ろいろ話をしてくる中では、当然、舟志港が比田勝港の港湾に含まれているということで、比田勝港としてカウントされるというふうに私どもは理解をしてきておりました。また、協本議員のほうで断定された部分について、この時間が過ぎて後で結構でございますが、その明確なことを教えていただければというふうに思います。

私どもは、開港については、関税法と船舶法のこの2つの法律に基づいて、物事は決まってい

るといふふうに理解をしているところであります。ところが、開港の促進に係る論議というのは、まだまだ時期尚早じゃないかというふうなお話がありました。どういう意味なのかなど、開港しなく——まだしない方向でもいいのかな、どんなふうな理解をすればいいのかなというふうに、若干首をかしげるところを感じました。

次に、C I Qが比田勝港に常駐しというこの部分については、毎回、協本議員と意見が違うわけですが、C I Qが常駐した後の開港ではなくて、開港基準を満たした後のC I Qが常駐ということが、これを国は明確に示しております。開港しそうだから、将来はこんなふうに動くからC I Q常駐をお願いしますと言っても、そのときに開港基準である物流の動きというものをクリアをしとかなければいけないというふうな大前提で、私どもはいつも聞いております。そこについて、その環境を整えてしまわないとC I Qは入ってこないというふうな考えでおりますので、意見のすれ違いが、この分についてはいつも起こっているのかなと思っております。

実際問題、国の方々、機関を呼ぶに当たって、国が設定をしている基準というのをクリアして

C I Qがそこに常駐をするという流れでございました。それまでは、多度津におきましても、周辺の開港した港から許可をもらって多度津港におろすというふうなことで、多度津港の実績を上げながら開港にし、C I Qが毎日そこに常駐するというふうなことに至ったというふうにも、私は聞いておるところでございます。そういう意味において、このC I Qと開港との兼ね合いについては、いつも意見の相違があるのは残念だなというふうに思っております。

人流面に関する具体策ということでございますが、この数値については、私ども、民間の当然動きが速いわけですし、民間が連れて来られる数字というものに、ある意味、後追いをしているというのが実態であります。当然、受け入れる施設、それは宿の問題もでございます。そして港の整備の進捗状況というのもございます。それらを勘案する中で、民間の方々が入られる、対馬に送り込める数字というものをつかみながら、私どもは人流の確保に努めていきたいというふうに思っております。

特に港湾となりますと、皆様御存じのように莫大な費用が必要であります。一朝一夕にこれができるというふうには到底思えません。今後の人流の広がりというものを十分に予測を立てながら、港湾の整備というのもお願いをしていくということになろうかと思っております。

次に、ダイヤ調整のお話でございました。10月から比田勝港に運輸事業者が2社同日入港するというので、このダイヤ調整についてどのように市としてかかわったのかと、また今後どうかかわっていくつもりなのかという御質問でございます。私ども、ダイヤ調整にかかわる気持ちは全くありません。ダイヤ調整は民間がすることでありまして、それぞれが調整が終わった後、港湾を今管理しております市のほうで申請を受け付けた後、粛々と物事をやっていくと。その民間同士の調整というものには、今後も入る予定はございません。

それから、お客様満足度向上に向けた市の支援ということでございます。これに関する御質問の中で、8の字回遊ルート、以前から脇本議員が提唱されているルート案でございます。比田勝港を起点とする8の字ルートでございますが、最終的に私は、比田勝港が起・終点となって韓国からのお客様を受け入れる、そこを起・終点とするということが、最もお客様のもてなしという点においては最適の港であろうというふうに思っております。

しかしそういう中、訪れるお客様におかれましては、南の厳原港から出ることも望んである部分もあると聞いております。そこは、私どもの思いと、それぞれ需給関係のことでありましょうから、2つの港の中で、そのお客様の割合によって8の字回遊ルートで行くルートもございましょう、片道ルートということもありましょう。そこは民間がつくる商品にゆだねていきたいというふうに考えております。

しかし、冒頭言いましたように、私自身は比田勝が最も適した港であろうというふうに思っております。

さらに、入国後のお話がございました。宿泊施設等々でございますが、農家、漁家の民泊というものの、すぐにホテル等について企業のほうがつくられるというふうなことには、なかなか進まないと思いますし、今のお客様の嗜好というものが、そのような大きなホテルに、どんとしたところに入り込むというよりも、漁家、農家の民泊を嗜好される方も結構いらっしゃいます。そういう意味において、市としては、漁家、農家民泊等を今後も推奨していきたいと思っております。今恐らく、10数件の登録もあろうかと思えます。徐々にそのあたりの方向性というのを市民の皆さんも感じておられると思いますし、徐々にですがふえつつあるのかなというふうに考えております。

次に、比田勝港の整備計画のお話がございました。出入国の審査ブースの増設、それからお客様の上陸後の待機スペースの問題もありました。これにつきましては、網代側の国内ターミナルの建設を予定をしているのが、来年度の24年度に予定をしております。この24年度の国内ターミナルが移転後に、比田勝側の現在のターミナルを国際ターミナルに改修をしていくというふうな計画を、せんだっての比田勝港湾整備促進協議会において、一つの方向を皆さんと見たわけですけども、国際ターミナルの整備の方向性につきましては、来年度中に皆さんと一緒にどのような受け入れられる施設をつくるのかということ協議をさせていただきましようということも、そのとき答弁をさせていただいたところですが、皆さんとの協議の結果、そのあたりは決めていきたいと思っております。

早々この問題につきましては、専ら一般財源で対応するということになりまして、もし起債であるにしても、この港湾事業の場合は特別会計になりまして、その中でどのように組み立てられるかということが大きな問題になろうと思えます。当然、そこで赤が出ますと、一般会計からのずっと繰り入れをしていかなければいけないというこれは事業であります。国のほうからの全く交付税措置のない事業でありますので、そのあたり財源等見合いながら、しっかりと皆さんとよりよいもの、そして訪問していただける方々から大きな不平不満が出ないものをつくっていかなければいけないというふうにも考えております。

以上で、答弁を終わらせていただきます。

○議長（作元 義文君） 1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） では最初に、舟志地区の件についてなんです、この市議会には反問権がないということで、後でいいということだったんですが、資料もありませんので簡単に説明しておきます。これは、門司税関の総務部企画調整室からいただいた資料なんです、税関法及び港則法によって開港は定義されています。そして、港則法施行令の別表第1によって、ちょっとこれ小さいので見えないのでいいですよ、比田勝港湾は尉殿崎——網代と富ヶ浦の境の岬のことで、——から戸ノ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面というふうに定義され

てますので、港湾工事等という比田勝港湾という場合には、大増港もそれから舟志港も入るかもしれないませんが、こと税関においてカウントされる分については入らないということです。ただし、私も木材輸出を活発させることには大賛成です。正式に比田勝港の実績にカウントされないとしても、保税蔵置場とかの用地確保が困難な比田勝港近隣の他所蔵置として、舟志港は有効に活用できると思いますので、その点は怠りなく進めていくべきだと思っています。

続いて、開港は時期尚早だと言う私の発言についてなんですが、開港について、やはり見解がちょっと違うなというふうに思っております。例を挙げますと、市長は開港してからの常駐だというふうに言われましたが、北部のほうで言うと佐須奈は明治23年に開港はしています。しかし、戦後比田勝は不開港のままC I Qの常駐化がされていた時期がありますね。結局、人の出入りがたくさんあったわけですよ、戦後帰ってくる際に。それで、専門用語で言うと税関のログ検査、荷物検査等で、貨物はそれほどなくとも常駐化されてた時期があるはずですよ。今まさに貿易があってない状態で、特に税関の常駐を求めていくなれば、長崎の松が枝港よりもたくさん出入りしているわけですから、そういうところから税関の常駐と入管の常駐等をお願いしていくのも一つの方法じゃないかと思っています。

それから、入国管理の管理局の常駐化に向けて、今後予測しながら今から決めていくということですが、なるべく早く、もう10月からJRも毎日比田勝に入ってくるわけですから、目標を早く立ててなるべく早い対策をできるようにお願いしたい。それから、10月から2社が同日入港するダイヤについては、調整するつもりが全くないということですが、困るのはお客様です。そして、これから人をふやそうとするときにもてなしの気持ちがあるならば、民間で調整できないときには対馬市のほうがその2社にしてほしいとお願いしたはずですよ。誠意を見せるべきではないかと思っています。

とりあえずここまで、何か答弁が……。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 先ほどの答弁で申し述べたとおり、関税法と船舶法ということで、私も関係する機関のほうから開港基準についてはずっと教えられてきております。勉強させていただいておるところであります。今、税関法というお話がございました。私もそのあたりの法律は（「関税法ですね、済みません」と呼ぶ者あり）税関法って別にあるんですか。（「済みません、関税法です」と呼ぶ者あり）ああそうですか。関税法と港則法というお話でしたが、港のその細かい使い方を決める基準だというふうにも聞いておりますけども、そこで舟志港が、実績が比田勝港の実績としては全く税関のほうではカウントされないんだよというお話のようでありました、きちんとそれについては、国の関係機関と再度私どもも確かめたいと思います。私どもは専らそのように今までお話を聞いてきたところでございます。

それと、開港というものを、人流のこの実績から開港を促していくことを考えるべきではないかという趣旨の御質問であったようにありますが、当然、私どもも、人流というものがこれだけあるからということで、実はずっと言っはきております。そういう中ではね返されるのは、開港基準が物流を基準としてるから、だめなんだというふうなことをいつもおっしゃられます。そうなりますと、この開港基準であります年間外航船が年間50隻以上の入出港しなければいけないというふうな基準もございまして、貨物量が15万トン以上でなければいけないというふうなことがまずあります。

そういう意味において、これらの数値をクリアするために、本当どれぐらいの船が行き来しなければいけないのかということを担当課のほうも想定をずっとしております。今、水産物以外でやはり重量的なものを考えたときに、やはり木材だろうというふうに思います。今木材の取引をどのようにしていくかというとき、船が499トンクラスの場合です。今運び出しているのが199トンというふうに聞いております。199トンの場合でも、それを載貨重量——いっぱい載せたときの話ですけども——そのときでも700トンぐらいは載せられるらしいんですけども、実際450立米ぐらいというふうに聞いております。450立米を199トンで運んだ場合、333隻分になります。要するに毎日運行ということ。毎日1回、運び出しをするぐらいにならないと15万トンにならないというふうに、こちらは考えております。

ただし、その15万トンというものを切り出した場合という問題があります。今の林業の間伐の量等を勘案しますと、通常の10倍から11倍程度の材を出さないと、この基準をクリアしないのかなというふうな想定は今しているところでございますけども、どうかして私どもも林産物のみならず、水産物等々でもそれを合わせてクリアできるように考えていきたいというふうに思っております。

なお、総合計画の後期計画で掲げております「東アジア」というふうな文言を見ていただければと思いますけども、韓国のみならず中国等も視野に入れて、これから動き出しをしていきたいというふうに思っております。特に、この森林につきましては、北部のほうが豊かな材積を保有しておられますので、その際は、北部のやはり港から出すのが最も経済的なのかなというふうに、みんなでは思い描いているところでございます。

○議長（作元 義文君） 1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） やはり、開港とC I Qの常駐化という面については、なかなか接点ができないなというふうに感じました。

昨日、夜にNHKのテレビ見てますと、サイモンとガーファンクルの「サウンド・オブ・サイレンス」の特集があっておりました。その中で、歌詞の中で、

People talking without speaking

People hearing without listening

というフレーズがあります。今のところ市長と私の関係は、そんな感じじゃないのかなと、話しているが語りかけていない、聞いてはいるが聞き取ろうと私のほうはできてないのかもしれない。努力したいと思います。

それでは、今度10月からJRビートルが比田勝港・釜山港間の定期運行を毎日開始しています。北部対馬の経済浮揚に、このようなチャンスはめったにめぐってこないと思います。市長は、JR九州高速船株式会社に対してどのような連携や支援を考えているのか、それとも従来どおり自然体で臨まれるつもりか答弁を求めます。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 6月の末でしたか、JR九州の方がお見えでした。私ども、JR九州がここ対馬・韓国釜山間において便を新たに走らせたいというお話をいただき、私どもは歓迎いたしますし、されるということに関して一切異議を申し立てるつもりもありません。それが北部のためになるというふうなことは当然考えておりますし、ありがたいお話だということで承ったところです。

ただし、私どもの市をできれば通していただきたいなという話もさせていただいておりましたが、その後、それについては全く、こちらは通っていないことになっております。後で情報等を聞かせていただけるというふうな形で、民間はさすが民間だなというふうな思いを思っております。

○議長（作元 義文君） 1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） あすの13日、上対馬総合センターで町社長がお越しになって、これからのJR九州高速船の北部対馬での取り組みについて説明があると思いますので、ぜひ市の関係の方もお越しになってお聞きになっていただきたいと思います。私も一緒になってやっていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

それから2番目に、株式会社対馬国際ラインの解散後の後継代理店の行く末についてちょっとお聞きします。株式会社対馬国際ラインを来年度末解散させるなら、遅くとも来年9月ごろには業務を終了させ清算手続に入る必要があるでしょう。解散を間近に控えた会社に、北部対馬の命運がかかったJR九州高速船株式会社との関係を託すことは不安です。今後国際航路の代理店はどのように確保されるつもりか、これも民間がすることかもしれませんが、今、第三セクターとして保有している対馬市の責任として答弁を求めます。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 国際ラインは第三セクターです。そういう中、既に第三セクターの今後の方向性ということでお示しをしているところでございます。また、このような航路が新たにで

きてくる、さらには、新聞報道によりますと、また次の航路事業者が出てくるというふうな新聞報道もございました。そういうのを受けまして、今の国際ラインというのは、第三セクとしての設立の目的は十分になし得たのではないかと。それはもう、次の段階に入ろうとしているということで、この三セクについて、一回清算をしたいと。そして強い思いを持って、今までこの三セクを支えていただいた民間の方々が、次の受け入れ法人みたいなものを立ち上げるべきなんではないかというふうなことを、こちらとしては提案をさせていただいております。できますれば、今まで長きにわたり三セクを支えていただいた方々が中心となって、次の法人を立ち上げていただく、いただけるように、うちとしては促していきたいというふうな考えでおります。

○議長（作元 義文君） 1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） 既に、比田勝港ターミナルのレストランが入っていたところに、JR九州高速船の事務所が入居するような準備が始まっているようです。そこがまず、どういうところまで行うのか、ちょっと理解が今のところ私も勉強不足でできてませんが、その事務所との兼ね合いもあるでしょう。ぜひ、その空白ができないように——代理店契約の——努力していただきたいと思います。

まとめとして、開港指定基準やC I Qの常駐基準は、私はさっき数値が上がりましたが、本来、法に書いてないことですから不明確なものだと思っています。その判断基準は、自治体が支所を設置するかどうかに似ているんじゃないかと思っています。つまり、一時的ではなくて継続的に設置する必要があるかどうか、その判断基準になると思われます。平成11年3月に沖縄振興特別措置法に基づき、沖縄特別自由貿易地域が指定されており、対馬においても新たな離島振興法のもとで、東アジア自由貿易地域として特区としての指定を獲得することは、決して不可能なことではないと思っています。

現行離島振興法の制定に大きく寄与された民俗学者宮本常一氏は、この「民俗学の旅」という著書の中で、このようなことを言われています。「離島の人々は、都会の人々と比べて勤勉でつましく暮らしている。しかし、貧しい。本当に国が富むということは、このような人々が富んでいくということではないか。」これが、離島振興法の制定の原点ではないでしょうか。特区設定に向けたグランドデザインを策定し、来年の離島振興法の改正を絶好の機会ととらえ、官・民挙げて熱意と誠意を持って、政府に自由貿易特区を強く要望することを市長に宣言いただきまして、質問を終わりたいと思いますがいかがでしょうか。

○議長（作元 義文君） 市長、財部能成君。

○市長（財部 能成君） 今、宮本常一先生のお話がありました。離島振興法の父と言われておりますけども、ただし、宮本常一さんが晩年嘆かれたことは、脇本議員は十分に承知だろうと思います、自分が思い描いた離島振興法のものとは違うと、違ったものになったというふうに、宮本

常一さんは嘆かれております。

そういう意味において、今回の離島振興法の改正というのは、私、8月19日でしたか、五島の総決起大会でも話させていただきましたが、離島振興法が生まれて今回失効する時点で60年を迎えます。まさに還暦です。新たな改正離島振興法というものは、生まれ変わった離島振興法にならなくてはいけないというふうな思いがありましたので、市挙げて、今回どこの市町村もしておりませんが、提言書というのを四、五カ月かけてつくり上げました。つたない部分もありましょうが、一生懸命考えたものでありますし、先ほど英語でお話されましたけども、決して聞く耳を持たないわけではなく、多くの意見というものをどのような形でそれを形にしていく、上げていくかということは、タイミングというのもございます。その点については、御理解をいただきたいと思っておりますし、今回の改正離島振興法の改正というのは、まさにその好機であるというふうに私は感じております。

そういう意味において、昨日の民主党の離島振興議連と言ったら怒られましたけども、PTの事務局長であります打越あかし議員のほうから、私、最後に言われたことがあります。「あの提言書を読ませていただきました。よく考えてあると思えます。島の方向というのをきちんと考えた提言書であるというふうに思いますし、今後、年内、組み立てていく一つの大綱の中に、しっかりとそれを反映していきたい」というふうなお話もいただいたところであります。その提言書というのは、皆さんとともに組み立てたものというふうに私は思っておりますし、この役所がつくったというふうには私は思っておりません。市役所職員のアンテナというものは、広がりというのはわずかです。その点、議会の皆様が持つてあるアンテナというもの、そして発せられる言葉というのをその中に十分に盛り込んだつもりをしております。

また、この素案ができるまでの間にいろんな社会情勢の変化等があるかと思っておりますけども、それらにつきまして、時間が許す限りならばずっとその提言書プラスアルファの部分も伝えていきながら、新たな改正離島振興法をみんなでつくり上げていきたいというふうな思いを持っております。9月末に知事とともに、対馬市一緒になって行きたいと思っておりますし、また、国境離島新法の動きについても別ルートで動き出しをしております。これも超党派の話でございますけども、これらの動きも合わせて、あした開催ではなく、その次開催の臨時国会における動きというものを私ども行政も注視していきたいというふうに思っておりますし、皆様も十分に關心を持っていただきたいと思っております。どうかそういう意味において、しっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、御理解のほどお願いします。

○議長（作元 義文君） 1番、脇本啓喜君。

○議員（1番 脇本 啓喜君） ありがとうございます。本日の市長の答弁は、少し苦い処方せんで完治までは至らなかったかもしれませんが、良薬は口に苦しといいますので、飲んでみようと思えます。

今後、別の名医を探さなくても済むように、市長とこれからはコミュニケーションを図っていき
たいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

○議長（作元 義文君） 以上で、1番、脇本啓喜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。開会を11時5分にします。

午前10時51分休憩

.....

午前11時05分再開

○議長（作元 義文君） 再開します。

次に、16番、大浦孝司君。

○議員（16番 大浦 孝司君） それでは通告に従いまして、市政一般質問を行います。

まず、1点目でございます。廃棄物の処理についてお尋ねをいたします。

厳原町安神に建設されました対馬クリーンセンターは、事業主体であります対馬総町村組合に
より総事業費5億114万円の巨費を投じ、旧6町の一般廃棄物の広域処理施設として、平成
14年12月より供用開始をされているところであります。施設の特徴としましては、最新鋭と
言われますガス化溶融炉が導入されており、これにより1,200℃以上の高温燃焼により、発
がん因子と言われるダイオキシンを空气中に極力放出しないシステムであります。処理能力は
1日当たり60トンであります。一般廃棄物としての可燃ごみ処理のほか、リサイクルプラザ、
浸出水処理施設、最終処分場を含め14万9,712平方メートルという広大な敷地での運営で
あります。

さて、建設後8年を経過する中で、一つの社会的な問題が発生しております。それは、有害駆
除等によりまして捕獲されましたイノシシ・シカの不法投棄であります。昨年の実績であります
が、イノシシ6,172頭、シカ1,585頭が捕獲されております。これは長崎県下の自治体で
は最大であります。これらの動物の死骸は、捕獲者の責任により土中に埋めるか、美津島町加志
地区に存在する焼却炉により一部の対応がなされているようではありますが、小規模であるため、
多くの処理ができる期待はないと思われま。ここで市長にお尋ねします。イノシシ・シカの死
骸は一般廃棄物であります。今後、クリーンセンターでの焼却が検討できないか、答弁をお願い
します。

次に、人工林の活用についてお尋ねします。

本年3月11日発生しました東日本大震災は、我が国最悪の出来事であります。調べによりま
すと、地震と津波による被災状況は次のとおりであります。9月7日現在であります。死者