

献身に臨んでまいりたいというふうに思っております。私としての意見としては、あくまで、この対馬の子供たちが本当に健康で優秀な子供があれば、行政のトップとしては、予算はなるべく惜しまないようにしたいというふうな考えを持っております。

以上でございます。

○議長（堀江 政武君） 10番、波田政和君。

○議員（10番 波田 政和君） 市長、さすがですね。私が聞きたいことをずばり言っていただきました。予算にぐずぐず言わないと。教育長、ああいう答弁でございますんで。よく——こういうことはないと思いますけど——教育予算を削るとか、残すとか、そういった、今後指導はなされんと思いますけども、念押しして、ここを市長に確認をしたままでございます。そういうことで、ありがとうございました。

先ほど、市長もお話の中でありましたが、総合教育会議を最大限に活用なされて、「自立と循環の島つしま」を構築されることを願ひまして、私は——少し早いですが、満足しましたので——これで終わりたいと思います。ありがとうございました。

○議長（堀江 政武君） これで、波田政和君の質問は終わりました。

○議長（堀江 政武君） 暫時休憩します。再開は3時からとします。

午後2時44分休憩

午後2時59分再開

○議長（堀江 政武君） 報告します。大部議員より早退の届け出がっております。

再開します。6番、脇本啓喜君。

○議員（6番 脇本 啓喜君） こんにちは。会派協働の脇本啓喜です。

比田勝市長、御当選おめでとうございます。

さて、市長は、公開討論会やリーフレットで、比田勝港の開港を目指す、準市民制度の構築・活用を公約に掲げられていました。

4月に小職が新聞折り込みで配布した、この脇本啓喜議員活動報告書NO. 3でも記したように、この2点については、私が提案してきたことでもあり、特に協力を惜しみませんので、一緒に頑張っていきたいと存じます。

市長は、市民、議会とスクラムを組んでやっていくと事あるごとに発言されています。

その言葉を信じておりますので、よろしくお願いいたします。

今回の質問の第1は、釜山から比田勝さらに博多にわたる国際線国内線混乗航路について、第2は、いわゆる有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する

る特別措置法いわゆる国境離島新法を真に生かすための具体例を挙げながら提案しますので、市長の所見を求めます。

まず、初めの質問は、釜山と博多を結ぶビートル号に比田勝港へ寄港してもらい、北部島民が博多まで往復可能とする国際線国内線混乗航路についてです。

このことは、7年前、私が、市議選初出馬の折、市民にお示ししたこの「対馬近未来予想図」で、真っ先に取り上げたものです。

初当選直後、単身上京し、国交省海事局次長に直接御面会いただき、お願いしたことが思い出されます。その後も自費で毎年上京し、谷川代議士や黒田議員の紹介などもあり、公明党の国会議員にも繰り返しお願いしてきました。

御案内のとおり、本年3月の参議院予算委員会での公明党秋野議員の質問に対する石井国交大臣の前向き答弁を引き出していただきました。地元で期成会を結成していただいた方々、坂本県議、前述の国会議員の先生方の御努力が実るまで、あと一步のところまで来たと認識しております。

関係各位や太田前国交大臣や公明党国会議員、県議が来島するたびに比田勝港まで御同行いただいた同僚の黒田市議の御尽力にも感謝申し上げたいと存じます。

①の法的条件クリアに向けた進捗状況については、先日の新政会の代表質問に対する答弁である程度理解できましたので、長い答弁は不要です。次の提案に対する答弁のみを求めます。

先日の答弁では、財務省、つまり税関に関する問題については東京の本庁で取り扱うことが決まったとのことでした。そうであれば、ソーラス条約等に関する国交省や入国管理すなわち法務省についても、人の検疫、厚労省、植物防疫並びに動物検疫の農水省についても本庁での取り扱いになると思われれます。

そうなると、東京に常駐する専門の担当者が必要だと思います。例えば、長崎県東京事務所等に市の専門職員を派遣することは考えていないか答弁を求めます。

また、国と折衝を行うには、それなりのポストの担当者が必要です。副市長を二人制とするおつもりなら、次の質問とも関連しますが、比田勝港を開港させるための人材としてもこれらの問題に明るい副市長を国から派遣いただくよう要請すべきだと思います。

石破地方創生大臣も地方に国の役人を積極的に派遣すると公言されています。この分野に明るい方を国から副市長等に招聘する考えがないか答弁を求めます。

次に、②の株式会社JR九州高速船の意向についてたずねます。

この件についての新政会代表質問に対して、同社が対馬を経由する航路についての商品も検討する旨の話があったとの答弁がありました。これは、3月26日付長崎新聞に掲載された同社川口社長のコメント、「船内の改修や入国管理などの課題が解決されることを前提に前向きに考え

たい」との姿勢から、また一步進んだように思えます。

しかし、本当に手放して喜んでいいのかと私は心配しているところがあります。心配要因の一つは、同社の釜山博多航路が不振に陥っていることです。

また、ビートルは、遅くとも10年以内で廃船になるだろうと言われるほど老朽化しています。そのような船の状況で多大な費用のかかる改修に同意して下さるでしょうか。そのことも踏まえて市長の見通しもお聞かせください。

混乗の最後、③の行政（県・市）の取り組み状況及び今後の具体的支援の方法についてたゞします。

法的条件をクリアするためには、船内に壁等の仕切りを設置する費用、仕切り設置に伴う座席減少による補填費用負担が課題となると思われます。

これは、前項の川口社長の意向ともリンクすると思われますが、行政からの準備費用支援あるいは逸失利益の補償等は考えられないか、市長の答弁を求めます。

また、それ以外にも混乗航路実現のため、行政として支援を考えていることがあれば、市長の答弁を求めます。

次に、国境離島新法に盛り込む内容についてたゞします。

比田勝港のC I Q職員の増員、常駐について、比田勝港と厳原港を合わせた年間出入国者数は、博多港における定期航路のそれを既に上回り、国際港としては日本一となりました。比田勝港単独でも博多港に次ぐ第2位の港となりました。

それにもかかわらず、比田勝港には、C I Qは常駐していません。多い日には、1日で2,000人を超える出入国者数もめずらしくなりました。比田勝港におけるC I Q職員1人当たりの出入国審査人数は、全国一です。

また、早朝から厳原を車で運転、あるいは所有している船で比田勝まで長距離移動してお越しになり、大変な御負担をおかけしています。今後、600人乗り、あるいは400人乗りの新たな船も近々入港するやもしれないという話も聞きます。

また、常駐となれば、現在より、最低前後1時間半、出入港が可能となり、さらなる来島者が見込めます。

上対馬に来年7月と再来年にホテルがオープンすれば、合わせて1日400名とも500名とも言われる宿泊増が可能となるでしょう。

先日の清風会代表質問の折、市長は、5年後の外国人観光客来島目標を30万人と答弁していましたが、その消極的な発言は残念です。今年度は無理でも来年度には軽くクリアするのではないかという数値だと私は思っています。

三、四年前、松尾対馬振興局長時代、県は、100万人を目指そうと言ってくださっていました。

たが、あながち将来は無理な数値ではないと思います。地元自治体の目標数値の方が少ないとはおかしいことです。

まずは、厳原に常駐する税関、入管職員の増員、検疫職員の常駐、増員を要望し、早期に比田勝港にC I Qを常駐、拡充するためにも、市長が高い目標を掲げるべきです。

6町合併時に、国内交流の中心は厳原、国際交流の中心は比田勝という取り決めがなされていたはずですが。比田勝港へC I Q職員の増員、常駐に向けてどのように取り組もうとしているのか答弁を求めます。

平成21年12月議会の一般質問で、私はビートル号が釜山、比田勝間の恒常的運航をすれば一社独占が崩れ、運賃の大幅低廉化が図られ、来島客が大幅に増加するはずだとし、株式会社JR九州高速船に依頼するよう提案しましたが、聞き入れられませんでした。

しかし、御案内のとおり、平成23年3月11日の大震災以降に3社体制となり、私の提案が現実となりました。

その一般質問の際には、比田勝港に出入りの多くを集約することで、島内の東西海岸線を巡る8の字回遊構想を提案しました。これが普及すれば島の各地で観光業のチャンスが生まれるわけです。

それもこれも、C I Qの拡充と比田勝港への常駐がかなわなければ土台から崩れてしまいます。

今日の釜山航路の繁栄があるのは、ふるさと創生資金を活用して、あをしお号を購入し、不定期航路を開始した当時の上対馬町の先人のすばらしい先見性があったからだとは思いますが。

市長、一緒になってこのC I Qの常駐、拡充に取り組んでいきましょう。よろしく願いいたします。

比田勝港の開港については、市長の公約でありますから、それに向けた具体的取り組みについて答弁を求めます。

木材輸出は舟志港や佐賀の峰港を想定されているようですが、両港は、木材輸出には喫水等が不十分であるとお聞きしています。現在の多くは対馬から直接ではなく伊万里等に一旦出した後、輸出する方法へシフトしているようです。今後、木材輸出、直接輸出しやすい環境整備はどのように考えているか答弁を求めます。

次に、限りある予算を有効活用するためには、選択と集中が肝要です。

1つの島に2つの開港を求めるのが困難であると考えられます。厳原港を不開港としてでも比田勝港をかわりに開港としてもらう選択もあり得ると私は思います。市長は、どう思いますか。

厳原港は、保税蔵置場を持っているわけではありません。海上輸送費用、運送時間、就航率どれをとっても、比田勝港の方が厳原港より開港として優位であります。これは、誰も否定することはできないと思います。

また、網代側の空き地には、保税蔵置場、さらには保税工場の設置、誘致も可能となります。

対馬市全体にとって何がメリットになるのか、俯瞰して市長の英断を強く望みます。市長の所見を求めます。

不開港となったとしても、比田勝港に入った後、厳原港に入ることは、他所蔵置として可能です。逆に、今、厳原港だけが開港だとしたら比田勝港までは逆戻りすることになりますよ、市長。時間的に大きなロスです。経済的にもすごく不経済です。

比田勝港が開港となれば、そこに荷物をおろすことになれば、そこから島内に陸上輸送になります。そうすると、島内の運送業者は、今以上に潤いますよね。

何がメリットになるのか、常識にとらわれず、今までにとらわれず、何がメリットになるかよくお考えになって検討だけでもお願いいたします。

次に、比田勝港における国際郵便小包の取り扱い等について、比田勝港をいきなり開港させることは困難としてもC I Q常駐、拡充がかなえば、唐突ですが、貿易の前準備として国際郵便の取り扱い港指定を国境離島新法に盛り込んでもらうようお願いする価値は十分あると思います。

日本郵政が関連子会社が東証に上場しましたが、日本郵便のみが未上場です。これは、日本全国津々浦々一律料金を堅持するいわゆるユニバーサルサービスを提供するための株主対策の一環だと考えられます。

ただし、民間との競争や外圧にさらされ、未来永劫にわたってはユニバーサルサービスが堅持できないことは明らかです。そうなれば、輸送コストや量で劣る離島は、真っ先に切り捨てられます。

そうなる前に、今から備えておく必要があると思います。その一つの手段として、この国際郵便小包を直接比田勝港で取り扱うことを特認してもらうことは大いに意義があると思います。

現在、漁師さんが、東京や大阪など大都市の料亭や居酒屋に直接配送していらっしゃることは珍しくなくなりました。

それと同様に、ソウルや釜山に直送できれば、近距離輸送で鮮度も保持され、しかも日本本土より高値で取引可能となると思われます。

タイなどは、本土の数倍で取引できるとも言われています。釜山の繁華街を歩けば、「まぐろ」などと書かれた大きな看板を掲げた日本料理店を数多く目にします。

これで対馬の魚介類の評判が上がれば、対馬に国際魚市場が開かれるようになるかもしれません。国際郵便小包を対馬、比田勝で取り扱うことについて、市長の所見を求めます。

最後に、比田勝港新国際ターミナルビルの増築または移転新築の必要性についてただします。

前々回の市長選の際、前市長は、旧比田勝港ターミナルビルの大改修を公約に掲げていましたが、私は、それでは不十分だとして、新築を強く主張しました。結果として、新築となりました

が、オープン初日から既に狭隘であることが露呈する残念な状況です。

そもそも、私は、比田勝港湾整備促進協議会や議会でも、何度も対岸の網代側へ国際線に移転新築することを提案していました。今からでも、網代側へ国際線に移転させるべきだと私は思っています。

出国と入国を2階、1階に分けるなどの工夫を提案しましたが、それもかきませんでした。

新築に方向転換した後の会合でも、補助金に頼るだけでなく、PFI方式の検討や特別会計を設け、起債し、自由度のある建設を求めたのですが、結局、大方補助金となり、今回のような使い勝手の悪い、収容不足の建物となってしまいました。

この今、収容不足についてどういうふうに対応していこうとなさっているのか、大浦議員の質問にも答えてありましたが、旧町時代に建設した施設を待合室として利用するということができたが、これでは、やはり今までどおり行き当たりばったりの対処療法に過ぎないと思います。

待合室、出国ブースだけでなく、観光バススペース、駐車スペース等は今の比田勝側では広げようがありません。再度網代側への移転と抜本的な対策を要望しますが、市長の所見をお伺いします。あとは、答弁によっては、一問一答で再質問をしたいと思います。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） 協本議員の質問にお答えいたします。

まず、JR九州高速船ビートルの法的条件関係につきましては、先ほども議員御指摘のとおり、新政会の代表質問でもお答えいたしましたので、ここは割愛させていただきます。

次に、まず、法的条件のところの1点目の東京の長崎県東京事務所に専門の担当職員を派遣したらどうかというような質問でございますけれども、この件につきましては、長崎県との協議が必要になってくるものと思われましても、混乗に関する協議につきましては、財務省の本省で行うことを約束していただいておりますので、今は対馬市の推進体制の整備を行い、長崎県の御協力と議員皆様のお力添えをいただき、国に要望してまいりたいというふうに考えております。

また、混乗問題につきましては、JR九州や九州郵船及び国内外の関係機関と協議を進めていかなければならないと思っております。

次に、国からの混乗問題や開港に明るい方を副市長に招聘することにつきましてでございますけれども、このことにつきましては、議員提案の一つの提案として今回お聞きしておきたいというふうに思います。よろしく願いいたします。

次に、JR九州高速船の意向についてということでございますけれども、株式会社JR九州高速船につきましても市長就任後、4月8日川口社長を訪問しまして意見交換をしました。混乗実現について協力もお願いをしております。

JR九州高速船側としましても、対馬は海の交通のハブになり得ると前向きなお考えをお持ち

になっており、韓国からの観光客だけでなく、日本からの観光客をもっと呼び込むべきとのお話もいただいております。

今回の補正予算に計上しております混乗実現に関する講演会、パネルディスカッションにつきましても株式会社九州高速船の御協力を得て、組み立てを行っております。

また、九州郵船につきましては、4月19日に訪問をしております。その中で先ほどの質問の中でビートルの構造上の問題を指摘されましたけれども、お聞きした中ではビートルの構造上、壁などを設置することは困難だといったことをお聞きはしております。そういうことで、今現在、ほかの方法で検討されているものというふうに考えております。

次に、行政の取り組みでございますけれども、現段階では国際航路と国内航路の乗客を仕切るためにまた接触を防ぐため、間仕切りの方法やカメラ等による監視体制などを検討しているところでありまして、船体の改装や費用負担に関する話は先ほどの話のとおりからいただいております。

今後、C I Qとの協議が進み、そのような事態になれば関係者と協議の上、検討する必要があるものと考えております。

今後も北部住民の交通手段の確保だけでなく、交流人口の拡大の観点からも混乗の実現に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。どうかよろしく願いいたします。

次に、有人国境離島地域の保全関係の分で、比田勝港のC I Q職員の増員、常駐についてでございます。

比田勝港のC I Q職員の増員、常駐の問題につきましては、これまでも国の関係省庁への要望活動を行ってきたところでございます。

議員御説明のとおり、本市の比田勝港と巖原港を合算した年間出入国数は国際港では日本一であり、本市における外国人観光客数も平成26年で約19万6,000人、平成27年では21万5,000人と急激な増加傾向にあり、第二次対馬市総合計画における5年後の平成32年度で30万人、平成37年度で40万人を目標に掲げておりますことから、C I Qの体制整備は喫緊の課題と考えております。

現在、県に提出しております国境離島新法に係る提案施策51項目の中においても、巖原港のC I Qの増員、その上で比田勝港の常駐化を強く訴えているところでございます。今後、国の具体的な基本方針が示されるものと思われまますので、市議会とスクラムを組んで取り組みを推進してまいりたいと考えております。

次に、比田勝港の開港の関係で、木材輸出の今後の方向性についてでございますけれども、対馬市でも平成24年度から地域循環システム国際ビジネス部会におきまして木材輸出を検討してきており、民間企業を含めた対馬産木材輸出推進協議会の設立、韓国でのモデル住宅展示などに

より、木材輸出に向けた仕組みづくりや韓国でのPR活動を行い、平成26年度までは順調に輸出を伸ばしてまいりましたが、平成27年度におきまして、木材の取引における価格の開きや韓国での木材供給の過多などから思うような輸出ができない状況となっております。

韓国への木材輸出は、私の公約に掲げております豊かな島づくり5つの拡大戦略の中の一施策であり、対馬市での供給体制や韓国でのPR、木材製品として輸出などを市場経済の動向を注視しながら積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、厳原港を不開港にしても比田勝港に開港する気はあるかという質問でございますけれども、このことにつきましては、比田勝港の開港問題と厳原港の不開港の問題はまったく別物であり、引き合いに出すものではないと考えております。あくまで、比田勝港の開港と厳原港の不開港は切り離して進めていくことと判断すべきものと考えております。御理解くださるようお願いいたします。

次に、比田勝港における国際郵便取り扱い開始のメリットについてでございます。

議員御提案の国際郵便小包を比田勝港で取り扱うことができることとなれば、対馬、韓国間の郵便物については、新福岡郵便局を経由せず、福岡まで輸送日数の削減等を勘案しますと対馬へのメリットが生まれてくるものと考えております。

しかし、対馬、韓国間の荷物の取り扱い量、国際郵便を取り扱うための職員の配置等事業採算性を考えますと、相当量の荷物の取り扱いが必要になるものと考えられ、現実的には、前段の開港、CIQの増員、常駐化と同等かそれ以上のかなり高いハードルがあるものと考えております。

今後、議員御説明のソウル、釜山への鮮度維持による近距離輸送実現と実現による市の活性化につきまして、CIQの増員、比田勝港への常駐化、比田勝港の開港とあわせて取り組んでまいりたいと考えております。

次に、比田勝港新国際ターミナルビルの増設または移転新築の必要性についてでございます。

議員も御存じのとおり、比田勝港ターミナルの建築につきましては、比田勝港湾整備計画促進協議会において御議論いただき、地元の意見として現在の場所を切望された経緯がございます。

当初は、旧国内ターミナルを改修し、旧国際ターミナルも活用する計画でしたが、平成23年のJR九州ビートル参入に伴い、利用者増が予想されたために現在の計画となりました。その設計時において、補助事業採択等の状況から現況の利用状況を基準とした計画に至ることとなり、御指摘のような状況となっております。

しかしながら、このまま放置し、観光客に不便を強いることは観光地としての評価を下げることとなります。ターミナルは完成したばかりであり、議員が提案されています網代への移転はかなり厳しいと思っておりますが、港湾を管理しております県とも協議しながら最善策を探ってまいりたいと考えております。以上でございます。



○議長（堀江 政武君） 6番、脇本啓喜君。

○議員（6番 脇本 啓喜君） はい。まずは、混乗についてなのですが、1番目の東京に職員を派遣することについては、今のところまだ考えていないということでしたが、それでは消極的過ぎると思います。

やはり、最初の会派代表質問の際に問題点を洗い出してこれから取りかかるという答弁だったのですが、もう問題点は既に洗い出してあるはずなのですよ。私が当選して1年目に質問したとき内閣府に出しているじゃないですか。そのときに回答が来てそれから長く取り組んでいるはずなのです。

もう問題点は、はっきりしているはずなのですよ。もう実行に移すときです。であれば、東京に常駐する、これは当然のことだと思いますよ。よく検討するように強く要望しておきます。

よい返答をもらったところについては、もう飛ばします。

それから、先ほど話をしました混乗にする際、仕切りを入れるのは、ビートルの構造上難しいということでしたが、これは実際C I Qのほうから要望が来ているわけです。としたら何とかクリアしていかなければいけない。とすれば、今のビートルの中に仕切りを入れるということは、その設置費用が出てくる。

それから、その仕切りを設けることによって座席数が減るわけですよね。その補填を求めてくるというのは当然のことだと思います。

じゃあそれをどうやって解決していったらいいのかということなのですが、なかなか難しいことだと思うのですが、ビートルの改修がなかなか難しいということであれば、先般、国会で金子参議院議員が、現在新造がストップしているジェットフォイルの新造再開を政府に訴えてくださっていました。

新造船として、仕切りのあるジェットフォイルを建造いただき、リプレイス事業の割引率を抑えろとか、割引額の一部を離島活性化交付金等で補填するなどスキームを国や県に提案してみる価値はあるかと思います。市長の所見を求めます。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） 議員おっしゃるように現在のジェットフォイルはかなり老朽化が進んでいるということからもあわせましても、議員の提案のようにいろいろと各方面と相談をしていきたいというふうに思います。

○議長（堀江 政武君） 6番、脇本啓喜君。

○議員（6番 脇本 啓喜君） なかなか国内線として新造するだけでも難しい中、こういった特殊なことをお願いするというのはますますハードルが高いと思いますが、あきらめず頑張ってくださいと思います。

先ほど仕切りを設けることで削減される席数の分の逸失利益の補填をしなければいけないということを行ったのですが、違った見方も考えられると思うのですね。混乗便の釜山、比田勝、この往復便——②のところですよ——は、今までの国際線寄港便と同様に——この②と③ですよ、——の②の部分と同じように国際線の旅客が乗れると思うのです。

比田勝港で全て下船するわけですから、国際線と。その分とそれから比田勝、博多間の混乗間には日本人だけではなくて、年間20万人も来島している韓国人旅行客の相当数の乗船も福岡へ旅行に行かれる外国人を見込めると思うのです。

現在、LCCの台頭によって、同社を初めとする博多、釜山航路の高い空席率を考えてみれば、不利益を被るどころか混乗によって二毛作のように利益が生ずるかもしれません。このことも十分、交渉材料としてこの逸失利益の補填を求められた際には話法として取り上げていただけたらどうかというふうに思います。

それから、先ほどちょっと出てきた九郵という言葉が出てきたようですが、ちょっと違う、あれは九郵ではなくて、九郵のことではないですよ。4月19日九郵に行ったと言われたのですかね。

現在、壱岐対馬旅客定期航路は株式会社九州郵船が行っていることからビートルでの混乗航路を実現するためには、九郵との共同運航の課題解決も必要になると思われますね。そのことで行かれたのですよね。

はい。これもなかなかハードルが高いというか、うまみを、うまみという言葉はあまりちょっとよくないですけど、利益分の幾らか九郵と折半するなり、いろいろな分け方があると思うのですが、そのあたりの折衝も重要かと思います。

行政としてかかわるのもなかなか難しいかと思いますが、相中に立ちながら混乗に向けて取り組んでいただきたいと思います。

それから次に、国際郵便についてなのですけど、私も十分ハードルが高いということは承知しています。ただ、国境離島新法の正式名からも、この国境離島新法というのはその地域の特性を生かしたことを盛り込む、そのことで魂が入ると思うのです。

それが、日本全国どの離島を探してもはっきりした国境線が引かれているところは、ここしかないのです。沖縄のほうで台湾、ここは国境はないのです。国境とはいえないのです。北方領土も国境はないのです。正式に貿易ができるところ、この対馬だけです。国境に面している島は。

その目と鼻の先のところにわざわざ3倍もバックして、4倍走って、荷物を運ぶなんて人間の取り決めたことですから、これを人間が変えていくことは可能です。

簡素な税関告知書という形で20万円以下のものは、小包で出すことができます。20万円を超えたら告知にすればいいじゃないですか。漁師さんたちの実入りが少しでも増えるように、

ハードルは高いと思いますが、このハードルが高いことを可能にすることで対馬の魅力というのはアップすると思います。

国内外を問わず、我々が旅行をした際、たくさんお土産を買ったら宅配便か郵便で送りますよね。それが対馬に来られた観光客が直接比田勝からお土産を送られる、そのことを想像してみてください。どれほどの経済効果が対馬に落ちるか、困難な事業だと承知していますが、検討方よろしくをお願いします。答弁があればどうぞ。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） 議員御指摘の国際郵便小包につきましては、私もまだなかなか勉強がいてないところが正直言っております。ただし、おっしゃられるようにすぐ目の前での距離であるがゆえにわざわざ福岡を回って行くよりも、この対馬から直接送ればこの鮮魚あたりにつきましても、まだまだその販路は広がると思いますので、もう少し私たちも、行政といたしましても、勉強もさせていただきたいというふうに思いますので、御理解願います。

○議員（6番 脇本 啓喜君） はい。それでは時間が少なくなってきましたが……。

○議長（堀江 政武君） 6番、脇本啓喜君。

○議員（6番 脇本 啓喜君） あ、すみません。時間が少なくなってきましたが、まず、国際ターミナルの増築または新築についてなんです、確かにもう、つくってしまったものはありません。

で、今、市長がこの前答弁されたように、旧町時代に使った施設を有効活用していくと。それはもう、本当、対処療法だと思うんですね。今のうちから、それじゃもう対処できなくなるのは、もう目に見えてるわけですから、その後どうするのか、十分考えていただきたいと思います。

で、その際には、起債してでも補助金に頼らないで、幾らかもらってもいいですよ、補助金だけでつくっちゃうとこういうことになるじゃないですか。今の現状から考えたものしか、つくらせてくれないわけですよ。将来展望をして、これだけ頑張るからこれだけのをつくっても大丈夫だよと言っても、つくらせてもらえないわけですよ。

そのお金の持っていく方なんです、PFIといってもなかなか対馬にはそういう企業はありません。ただ、唯一あるのは、現在就航している3社。この3社は、博多航路は今、大幅赤字なんですよね。対馬航路の充実がないと、生き残っていけないはずなんです、ここは。とすると、この3社に負担していただいて、もっともっと対馬に来てもらうように、民間と協力してやっていくという方法、これはありだと思えますよね。投資したものは、民間会社は回収しようと思えますよ。すると、今以上に頑張って、対馬に連れてきますよ。相乗効果が生まれると思います。

このように、今言った、公費を可能な限り削減して自由度のある整備を進めるために、今、就航している3社に話してみる気があるかどうか、お聞かせください。その際にですね、応分負担



うに考えております。

そして2点目の、ハングル関係の職員の件でございますけども、職員として釜慶大学校等にこちらから派遣するよりも、アウトソーシング等で職員を雇ったほうがいいんじゃないかというような意見でございますけども、あの、この件につきましてははですね、確かに今後は、そういうふうにアウトソーシングが重要な件になってはまいります。ただし、この件についてはもう少し、市のほうといたしましても、内部で検討をさせていただきたいというふうに思います。

○議員（6番 脇本 啓喜君） 時間来ましたから結構です。

○議長（堀江 政武君） いいですか。はい。終わったら、もう帰って。

○議員（6番 脇本 啓喜君） もう時間来ましたので、超過しましたので、結構です。どうもありがとうございました。

○議長（堀江 政武君） これで、脇本啓喜君の質問は終わりました。

---

○議長（堀江 政武君） 以上で、予定の市政一般質問は全て終わりました。

本日はこれで散会とします。お疲れさまでした。

午後3時53分散会

---