壱岐・対馬の整備構想

日韓トンネル計画地域の地域開発構想

ヒトツバタゴ（モクセイ科）

㈱ＴＬＡ副社長　青島利浩

はじめに

日本が大陸文化をとりいれて発展していた時代の壱岐・対馬は、日本の表玄関として栄えていた。その後、日本の経済社会の関心が太平洋に向ってからは、離島として忘れられてしまった。

しかしながら、時代の流れは再び日本海の時代、東アジアの時代を向えようとしている。

日韓ルートは、壱岐・対馬がもつ土地・観光・文化資源を活用し、長崎県の離島から九州の、また、日本列島の壱岐・対馬として東アジアのメインストリートに位置付けされようとしている。

日韓ルートが法的実現性を待つまで、壱岐・対馬は夢を見ていてよいのだろうか。

佐賀県東松浦半島から壱岐・対馬までのルートは国内問題、島の住民の問題としてとらえ、新時代における両島の整備構想を策定し、①島全体が一つにまとまって明るい未来を築いていこうという意志をもち、②全国に自信をもって提供できる地域振興策をつくり、③目標に向って（計画の実現）それぞれができる範囲のことを着実に実行（努力）していく事であろう。

1. 構想の前提条件

1.1 壱岐・対馬の地理的、社会的条件

玄界灘に囲まれた壱岐（長崎県）は、福岡県博多港から西北76km、佐賀県呼子港から26kmの位置にあり南北約17km、東西約15kmの亀状の島である。

また、対馬は、福岡市北西150kmの位置にあり、南北70kmの棒状の国境の島で晴れた日には韓半島が見える。また佐渡ケ島、奄見大島、沖縄に次ぐ第4の面積をもつ島である。（図1、表1、2）

1.2 関連上位計画における位置づけ

(1) 四全総

21世紀までの日本の国土開発の指針を定めた四全総が昭和62年6月30日に閣議決定された。そこでうたわれているのは多極分散型圏であり、これを支える定住と交流のためのネットワークづくりである。

四全総の中で最も具体的に提示されているのが、ネットワークづくりとしての交通と情報・通信体系の整備。

なかでも交通体系として現在の高速道路網計画を大幅に拡充した高規格道路網計画が具体的に打ち出された。全国に1万4000kmの高速道路を21世紀初頭までに張りめぐらすものである。

高度社会の出現が、まず道路から始まるものとしていま熱い注目を集めている。

(2) 長崎県総合計画（昭和53年6月）

・離島振興法に基づく諸施策の推進

表1 壱岐・対馬の地理的、社会的条件　　出典：全国市町村要覧63年

	壱 岐 島	対 馬 島
位　　置	福岡市西北76km、佐賀県呼子港から26km	福岡市西北150km、対馬－釜山約50km
面　　積	139.24k㎡　東西15km,南北17kmの亀状	710k㎡　佐渡、奄美大島、沖縄に次ぐ第4の面積、南北82km幅18km
地　　形	なだらかな玄武岩台地、岳ノ辻213m	リアス式海岸、200～600mの峻険な岩山、平地がほとんどない
観光資源	昭和43年壱岐・対馬国定公園に指定 景　勝　地：奇岩猿岩、辰の島左京鼻 天然記念物：アコウ樹 文化財・遺跡：円光寺の不動明王、安国寺、掛木古墳、文永の役古戦場、勝本城跡、弘安の役古戦場 釣り海水浴場：湯の本温泉、清石浜	昭和43年壱岐・対馬国定公園に指定 ・国境のまち、韓国まで53km ・青海の里、網代の漣痕 ・浅茅湾 石屋根 小茂田浜神社
集　　落		地形上孤立している
人　　口	39,237人（S63.3）、人口の高齢化20～25％	47,525人（S63.3）、人口の高齢化20～25％
生　　活	漁業、農業、観光	漁業、林業、観光
キャッチフレーズ	『玄海に浮ぶ夢の島』松永安左之門	『歴史と国境の島』
産業別就職人口	1次42.6％、2次15.0％、3次42.4％	1次33.6％、2次16.7％、3次49.7％

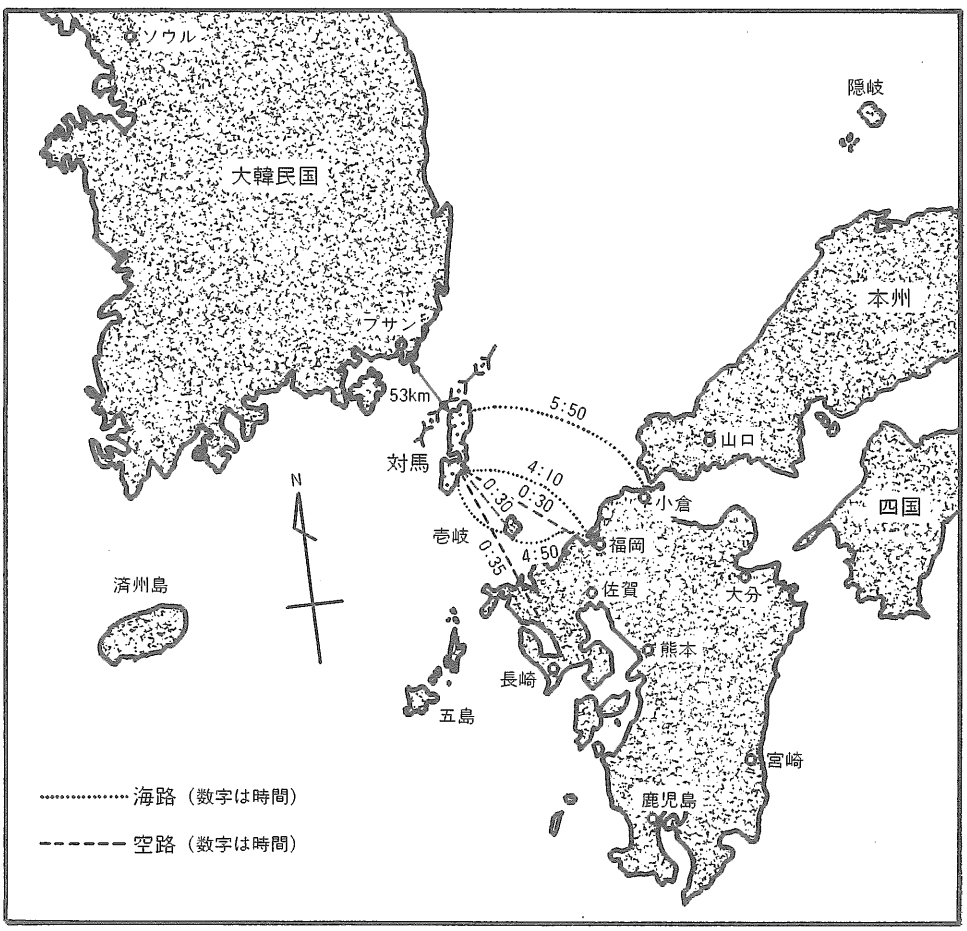


図1 位置図

表2 壱岐・対馬の歴史

西	壱　岐　島	対　馬　島
239	魏志倭人伝に壱岐の史実あり人口3,000人と記す。	
		遣新羅使、遣渤海使、遣隋使、遣唐使（第6次699年まで）の遣外使節国は、壱岐・対馬を寄港地として朝鮮半島へ渡った。
600	推古天皇、倭国王使を隋に遣わす。	したがって大陸文化はこの2島を窓口として流入してきた。
663	天智天皇、壱岐に防人、烽火を置く。	
1274	元軍襲来	国境にある島は外敵の恐怖にさらされた。 島民皆殺しになる。
1281	元軍襲来	
1591	秀吉朝韓へ出兵 勝本、武末城築城	
1871	明治5年廃藩置県により長崎県となる。	
1904～05		日露戦争、日本海海戦 国境の島として要塞地に、一般の立入が禁止となる。
1946	昭和21年転県運動	
1966	壱岐空港供用	
1968	国定公園に指定	国定公園に指定

表3 壱岐・対馬地域の開発整備構想

開発整備の基本方針	国際化に対応したダイナミックな産業政策の展開	自然、文化、歴史を尊重した美しい県土の環境創出	臨海性の特質を生かしたきめ細かい地域整備構想
・郷の浦、厳原の都市機能充実と交通網整備による準広域生活圏の確立	・海洋牧場の開発 ・臨空型水産業の展開 ・水産業と結びついた観光の展開 ・小規模観光拠点の建設	・海運関係の歴史的ルートの復元 ・歴史博物館の設置	・対長崎、福岡との交通網整備 ・対大阪、東京との交通網整備

教育、医療、防災等の生活環境の充実

・優れた自然環境と景観の活用

・本土からの隔絶性の除去、時間距離の短縮

・対馬の道路整備及び歴史と国境の島としての観光の振興を図る。

(3) 80年代佐賀県総合計画（昭和57年12月）

・海洋開発基地の整備

海洋牧場等海洋開発の基地、大陸等への基地

・佐賀、唐津間高速道の検討、アクセスの整備をはかる

・観光の振興

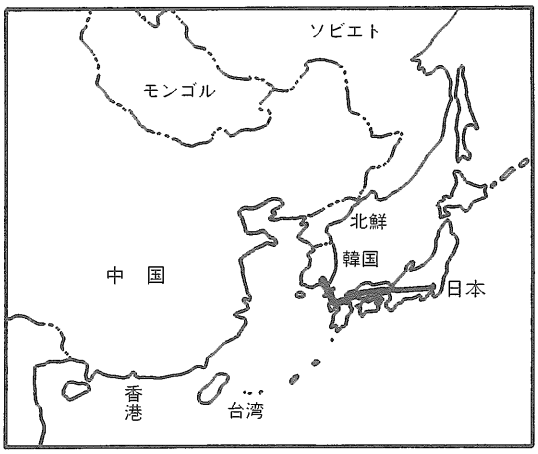
玄海国定公園、玄海海中公園等海の景観と味覚、大陸との交流の歴史とロマン等をテーマとした観光レクリエーションの振興を図る。

(4) 新・長崎県開発構想

昭和56年2月、長崎県開発構想委員会により提言された「新・長崎県開発構想」において、壱岐・対馬地域の開発整備は表3のように構想されている。

1.3 日韓ルートの構想

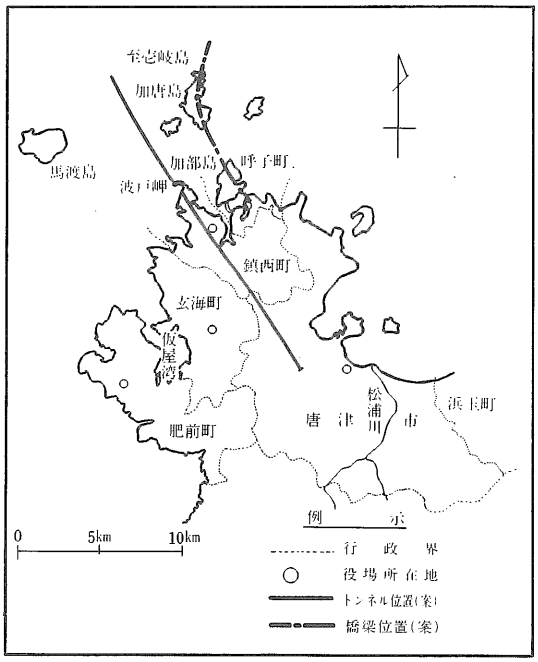
日韓トンネルのルートは、佐賀県唐津市から壱岐島、対馬島を経て大韓民国巨済島・釜山市に至る全長235kmのルートである。

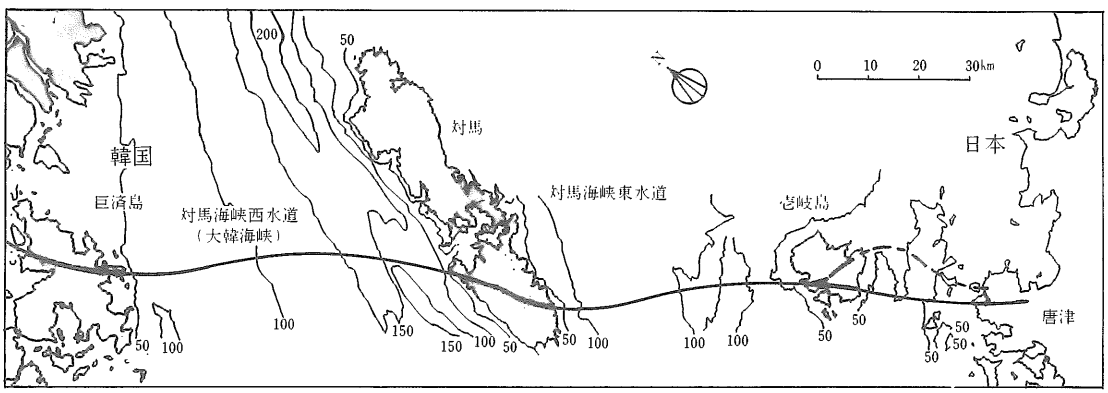


日本海・東アジアにおいて

中国－経済体制改革の波
北戦－政経分割→開放
韓国－政経分割製品輸出国
壱岐・対馬　福岡経済圏
本州のリゾート地、福岡のリゾート地
将来は日韓ルートのメインストリート

図２　日本海・東アジアにおける日韓ルートは隣国との架け橋である





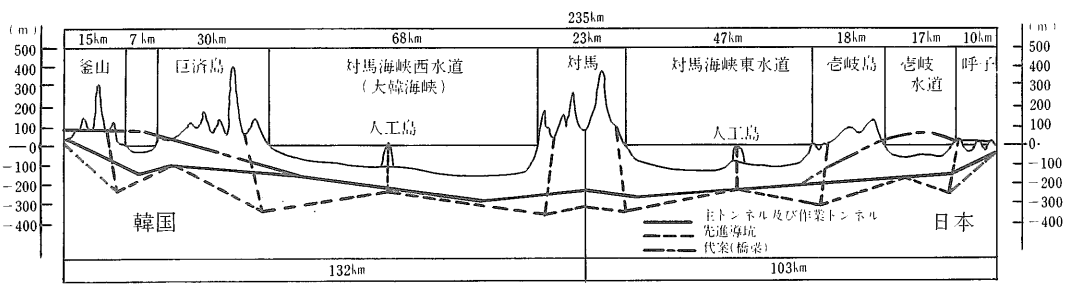


図３ 日韓トンネルルート案（橋梁案）

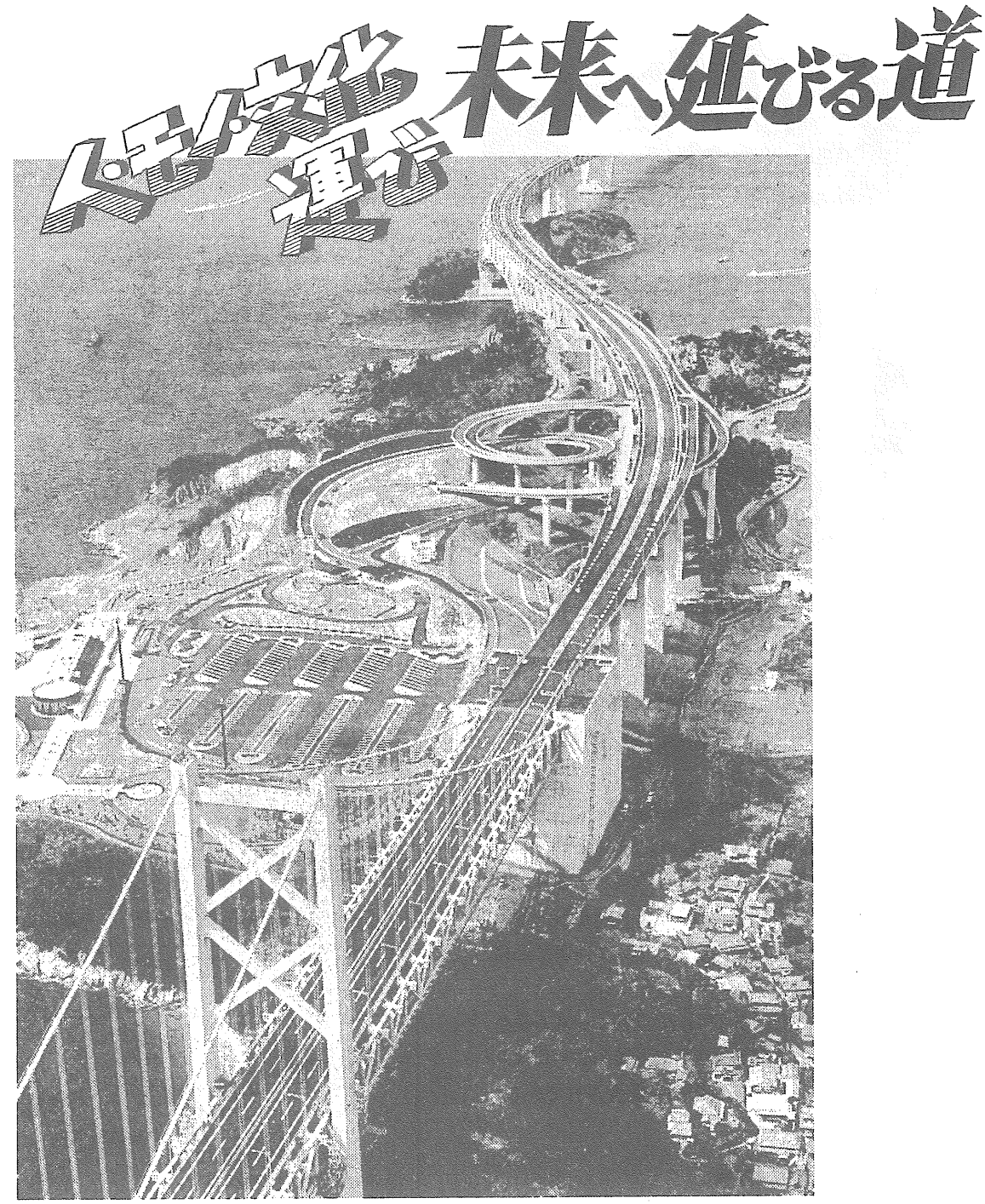


図4 壱岐島にかかる日韓トンネル架橋もこのような姿になるのだろうか(昭和63年3月17日、日経より)

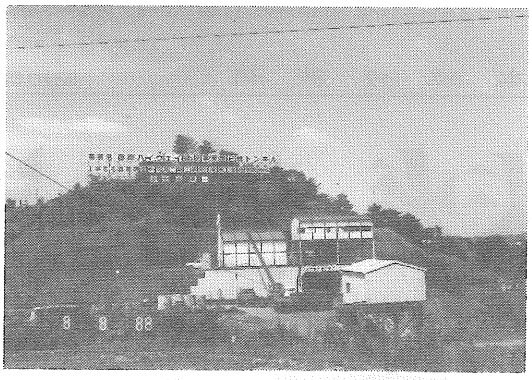


写真1 佐賀県唐津市名護屋の調査斜坑

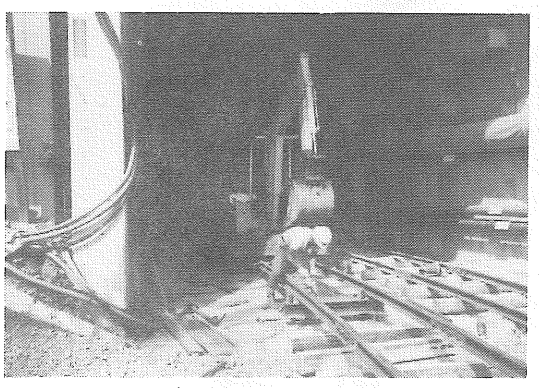


写真2 調査斜坑入口

このルートは、当研究会発足時の基本構想を示したものであり、各部会の調査、研究が盛んに行われている。また、地質調査、試掘も行われている。(写真1、2)

1985年、当研究会常任理事清水馨八郎（千葉大名誉教授）は、未来人が持っている価値観やトンネル工事着工時代における科学技術の大きさ、あるいはその時代の国際情勢、さらには壱岐・対馬の地域開発効果などの観点からトンネルより架橋の建設を提唱している。

1986年、トンネル研究会は、全線トンネル案を呼子付近と壱岐島内及び巨済島と釜山間を架橋とする、架橋・トンネル併用案も提案されている。(図3)

1.4 壱岐・対馬の課題

壱岐・対馬のそれぞれの現状と課題を整理すると表4、表5のようになる。

2. 壱岐・対馬の整備構想

2.1 構想の趣旨と基本的な考え方

両島の恵まれた自然、文化資源を活用し、明るい島の未来を築きあげていくという長期ビジョンの一環とし、時代や住民のニーズに合わせた整備構想をたてる。(図5)

2.2 基本方針

(1) ナショナルブランドの構築

壱岐・対馬は、東アジアとのメインストリートとして位置づけ、土地・観光・文化資源を活用し、隣国との交流を深めると共に長期にわたって継続的、持続的にキャンペーン等を行い、両島を強く全国及び隣国にアッピールする。

(2) 優れた地域資源の活用

両島には、多様な地域資源が分布している。これらを地域のイメージアップや活性化、そして豊かな生活への支援という視点から整備活用をはかる。

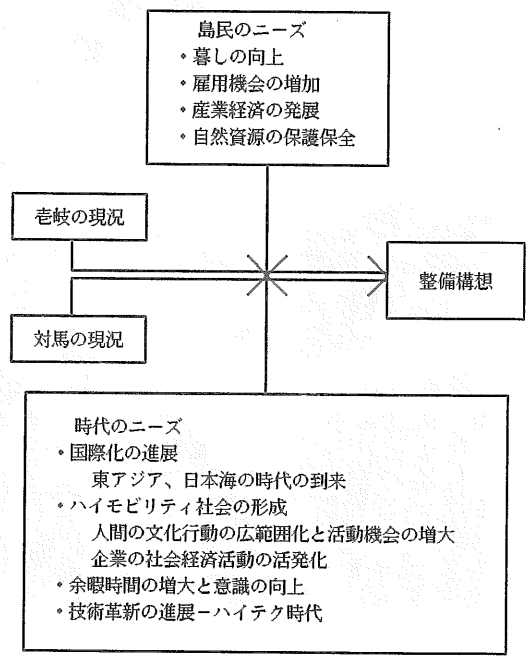


図5 構想の趣旨

表4 壱岐の現状と課題

項　目	現　状	課　題
交　通	・道路は舗装されているが幅員が狭い	・車道幅員の拡幅（歩道の設置） ・自転車道、歩行者道の整備
人　口	・人口は減少、横ばい　高齢化が進んでいる	
就業人口	・農業が減少 ・建設業、卸小売業、サービス業が増加している	・就業機会の拡大と所得の向上
農　業	・耕地面積は島の33％を占め耕地率は離島として高い 特に畑地灌漑施設の整備及び農道の整備が積極的に行われている	・観光特産品の生産、加工 ・レンタルファーム（観光農園）
林　業	・森林は、防風、飛砂防止、防潮、観光資源として公益的機能が高い	・森林機能の保全 ・観光、景観林の育成
水産業	・周辺は好漁場に恵まれており、この島の主産業となっている。小型漁船によるいか釣り一本釣漁業が主体となっている ・円高による漁業経営は厳しくなっており近年は外国からの輸入も多くなっている ・その他真珠の養殖もおこなわれている	・第一次産業から第三次産業へ ・穫る一次産業から売る三次産業へ
工　業	・壱岐焼酎、うに加工業、中小造船業など小規模の地場産業である	○全国ブランドをめざしてPR、ルート開拓全国販売、パッケージデザイン
商　業	・離島の特性として商圏が島内に限られる	・人口の増加、観光客の増加 ・誘致施設づくり
観　光	・美しい海岸線に数多く点在する景勝地をはじめ、様々な天然記念物、文化財、遺跡などがある また、海水浴場や釣場としても恵まれている	・恵まれた観光資源と文化遺跡を十分に活用し地場産業と連係した観光の振興 ○福岡県からのリゾート地としての別荘開発レクリェーション施設の整備 ○観光ルート、ネットワークづくり ○沿道景観の整備 ○アメニティ環境の向上、ルールづくり ・水質汚染対策

表5 対馬の現状と課題

項　目	現　状	課　題
交　通	主要地方道の整備が遅れている	・国道382号線、・主要地方道－島内循環化 ・歩行者路の整備
人　口	過疎化、高齢化が進んでいる	
就業人口	・農林、漁業、水産養殖業、鉱業の減少がつづいている ・建設業、卸小売業、サービス業が増加している	・就業機会の拡大と所得の向上
農　業	・自給的性格が強く農業への依存度は低い	
林　業	・島内に貯木施設及び木材専用の積み出し港がない ・対馬しいたけの生産は長崎県の97.6％（S50年）を占めている	・森林資源を活用した木製品を観光用につくる
水産業	・第一次産業の中では、水産業が主体となっているが近年は外国からの輸入に依存している ・養殖漁業では、ハマチ、真珠、タイ等の養殖が行われている ・浅茅湾の海水汚染が問題となっている	・第一次産業から第三次産業へ ・穫る一次産業から売る三次産業へ ・養殖施設の整備、汚染浄化対策 ・観光養殖（見せる水産業へ）
商　業	・離島の特性として商圏が島内に限られる	・人口の増加、観光客の増加 ・誘致施設づくり
観　光	・国定公園に指定後、空と海の交通網の発達と相まって年々増加しているが微増である	・観光受け入れのための魅力づくり、施設整備 ・観光ルート、ネットワークづくり、車、自転車、歩行者道の整備、沿道景観の整備 ・アメニティ環境の向上、ルールづくり

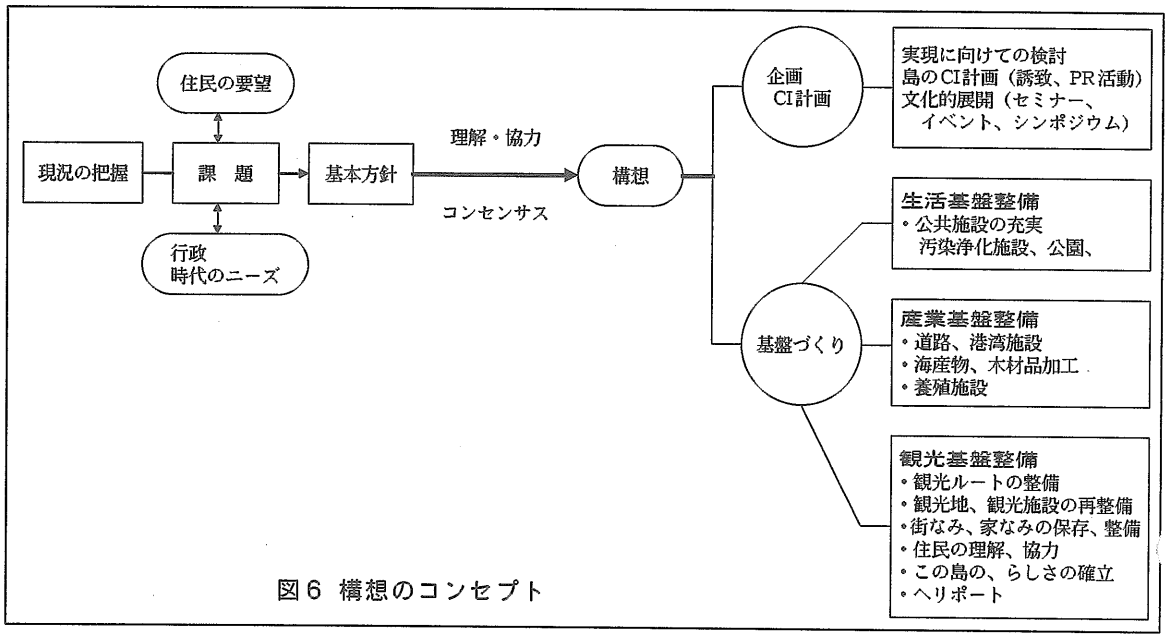


図６ 構想のコンセプト

活用をはかるべき資源としては、

①自然環境と景観資源の保全創出

・自然や景観資源をより高いものとする

・自然立地的、景観立地的な土地利用

・国際的に通じる環境づくりとして全島の公園化

②都市環境

・既存集落、商業・文化機能等の集積

・交通体系の再整備、歩道の整備

車、自転車、歩行者が安心して通れる道

③産業

・第三次産業である観光サービス業の育成

・第一次産業のサービス業化（穫る水産業から、見せる、売る水産業へ）

④人的資源

・政財界人、学識経験者、文化人、有名人、芸術、デザイナー等との交流、地元との対話

(3) 視野を広げた交流と連携の推進

この壱岐・対馬の整備構想は、膨大な資本を短期間に投入して行われる観光、リゾート開発とは違う。まず、壱岐・対馬の活性化をはかりながら、本研究会で進めている調査（日韓ルート）にも対応できる受皿づくりを、地元の協力、誘致活動を通して、できるところから整備拡大してゆくものである。

具体的には、交流するキーパーソンの活用から、両島にある施設等を最大限に利用する。

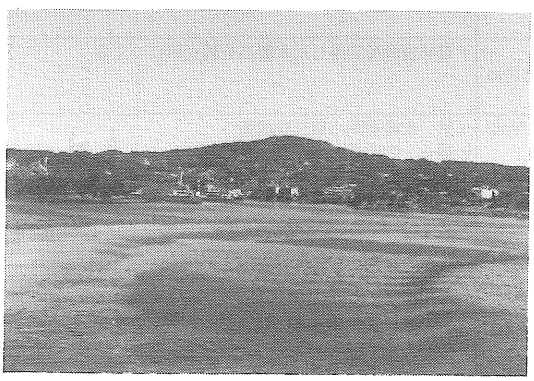


写真３ 壱岐島

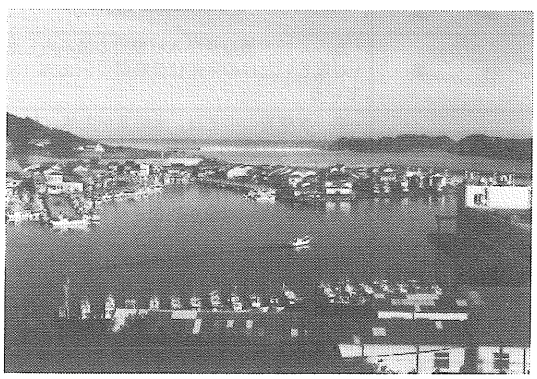


写真４ 勝本港

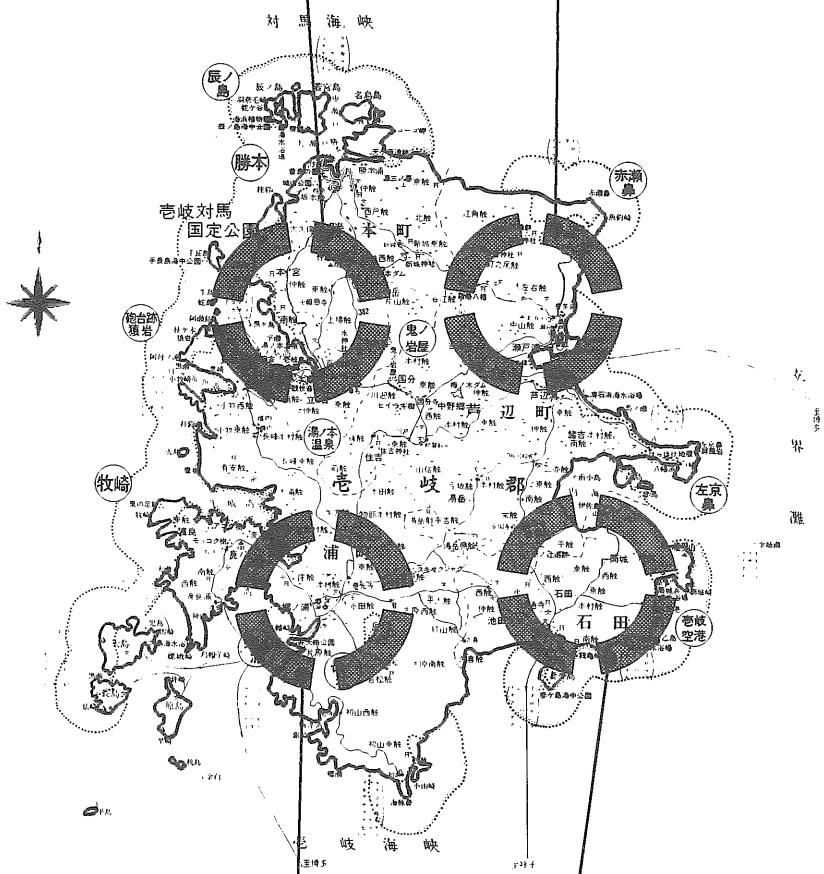
勝本町

漁港と温泉のまち

ペンション・クアハウス

芦辺町

スポーツ、レクレェーションのまち
ゴルフ・つり
多目的広場、ヘリポート



郷ノ浦町

壱岐の玄関口

海中公園の活性化
リゾートマンション

石田町

交流の拠点

シーサイドパーク・展望レストラン
エアポートサイドマンション

図7 壱岐島の地区構想図

表6 導入施設構想

地　　区	構 想 イ メ ー ジ	主 要 導 入 施 設
壱 岐 島	・リゾート地として地場産業の全国ルート宣伝、パッケージデザイン ・基盤整備 ・自然と調和した振興計画を進めるため環境マップを作成、それにもとづいて開発を進める。	たびたび訪れるリゾートはあきのこない多様な島の顔をつくる。 ・歩車道分離 ・緑道の整備 ○沿道修景整備 ・ヘリポート ・汚水処理施設 ・ゴルフ場の整備
郷 の 浦 町	・壱岐島の玄関 ・海中公園の活性化 ・海水浴場	・リゾートマンション ○半潜水型グラスボートの導入、ヘリポート
勝 本 町	・漁港と温泉の町	・ペンション、クアハウス ・釣り
芦 辺 町	・スポーツレクリエーションの町	・ゴルフ場 ・釣り ・多目的広場（イベント広場） ・海水、海藻を利用したタラソセラピー（海洋療法）
石 田 町	・交流拠点 ・新みなと	○印通寺シーサイドパーク（港公園） ・展望レストラン ・エアポートサイドマンション ・フィッシュギフトサービス（魚を家庭に宅配する）

例えば、既存の国民宿舎、民宿、ホテルを利用しながら、漁業や歴史文化に関する先端会議やセミナー、イベント、他都市へのイベント参加等を積極的におこない、全国及び隣国へアッピールしていくことから始める。(図6)

2.3 構想とイメージ

(1) 壱岐島の構想

壱岐島は福岡経済圏に近く、交通時間、距離も高速船で約1時間半（博多～郷ノ浦）航空機でも30分の時間であり、福岡のリゾート地として整備する。

リゾート開発にあたっては、自然環境、特に緑地の現況調査（環境マップ）を行い地形、植生、、史跡等の分布から施設の規模配置を考え、あらかじめ土地利用基本図として作成しそれに基づき、民間資本の導入による開発指導を行うことが重要である。(表6、図7)

(2) 対馬島の構想

対馬島は観光道路を整備する。そして6町を中心にそれぞれの役割分担を行い施設配置を行う。

整備にあたっては、自然環境をそこなわないよう環境影響評価を行い、自然と調和したより美しい風土のまちとして計画する。(表7、図12)

3. 暮らしとの関連性

(1) 農林業について

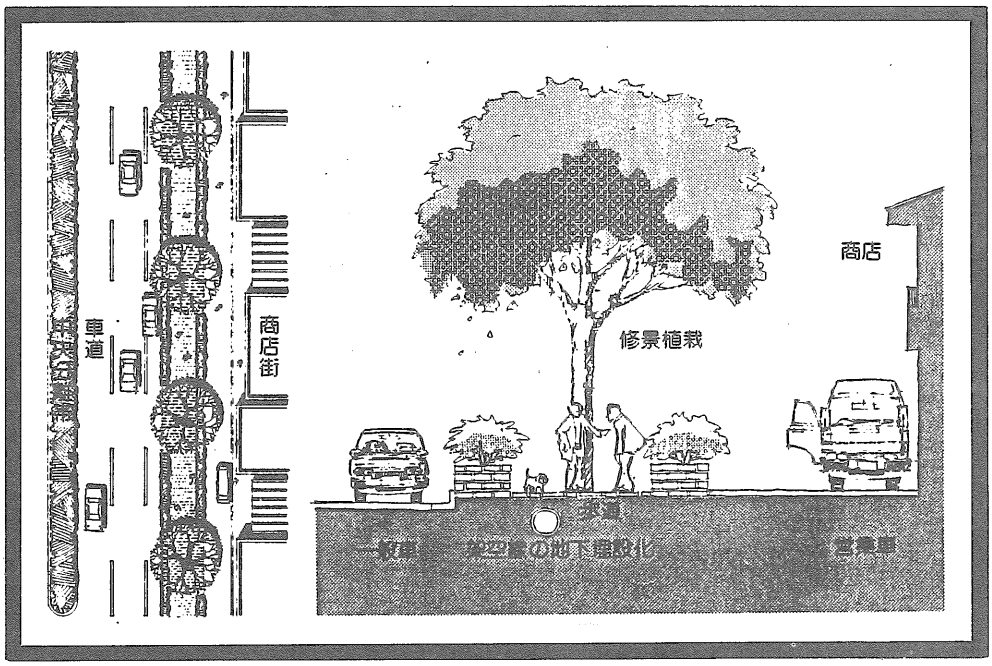
壱岐島の農業は、水稲、肉用牛であり、対馬は、自給的性格の生産で依存度は低い。

壱岐島の林業は公益的機能が高く、対馬の森林資源も眠っている。

しかし、これを観光・リゾート用にそ菜や観賞用に開発・宣伝を行えば需用の伸びが期待される。

・施策としての展開

街を歩く



自然に触れる

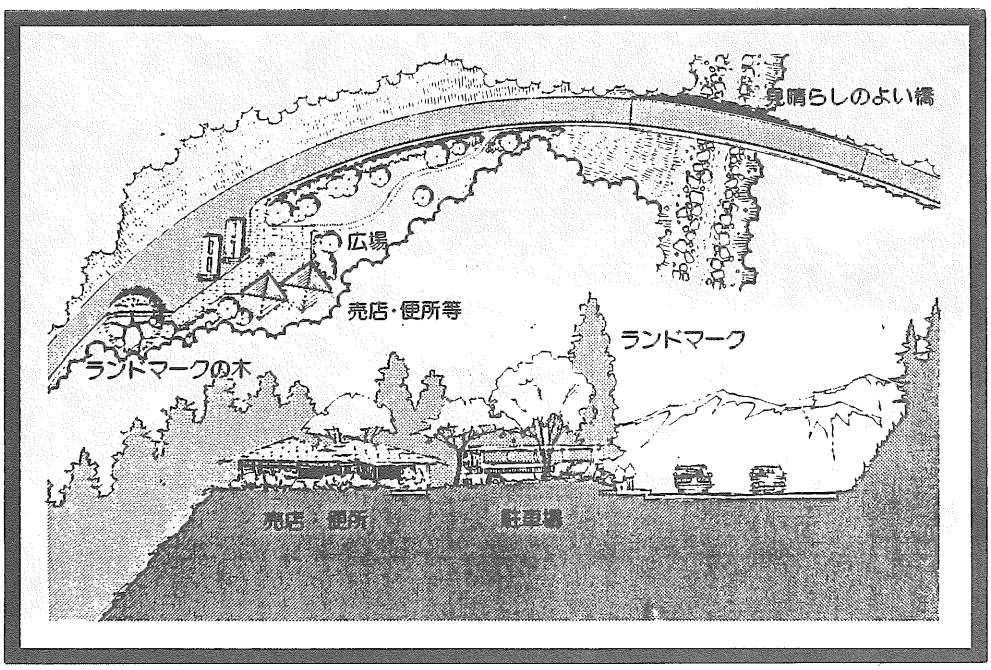
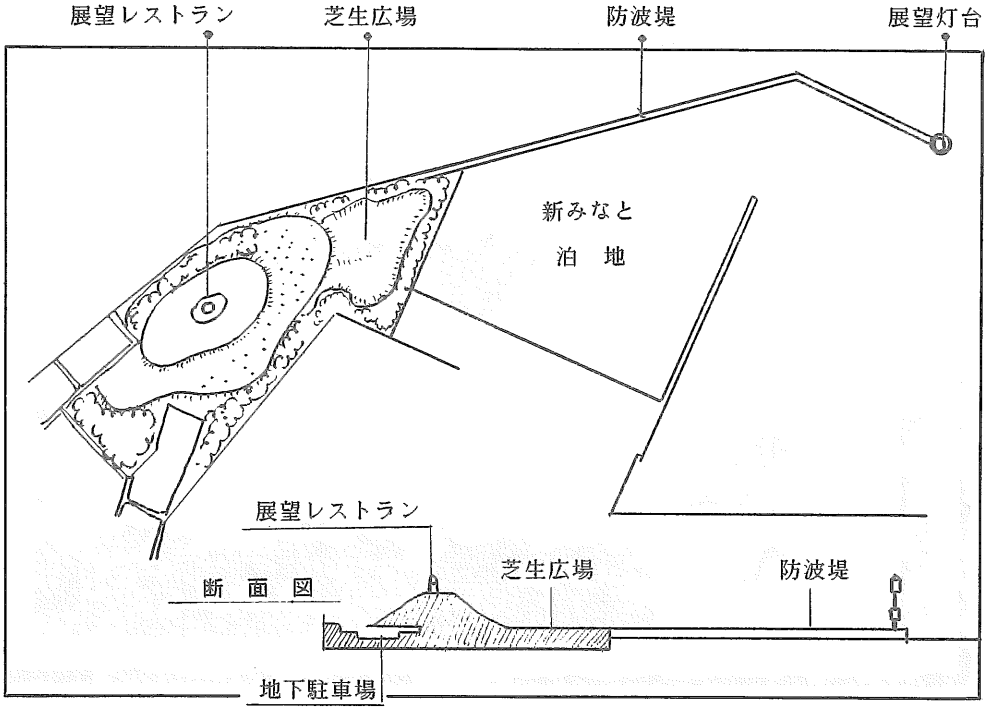


図８ 沿道修景イメージ図

壱岐、対馬全島の沿道修景

- 歩行者及びドライバーが安全かつ快適に運転できる空間とする。
- 新市街地では、道路と構造物とが景観的、機能的に調和し、個性と統一をもった「まちなみ」をつくる。
- 島への訪問者及び住民が美しい島の自然環境とふれあうことによって豊かな人間関係をつくり、明日えの活力を養う空間とする。（島内定期マラソン、アリラン祭）



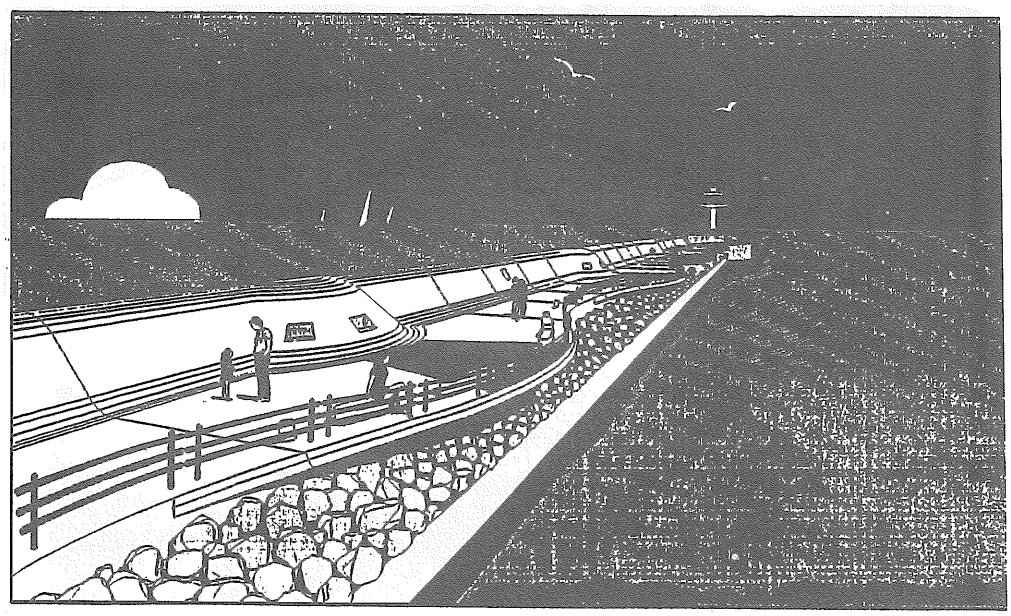


図9 新みなと公園イメージ図

壱岐、印通寺　　新みなと公園
対馬、厳原町　　サンプラザパーク・マリーナ

海岸埋め立てにより海のみえる公園とする。
泊地を取りかこむ防波堤は、集う、憩う場所とし、島への訪問者を迎えるイベント広場とする。

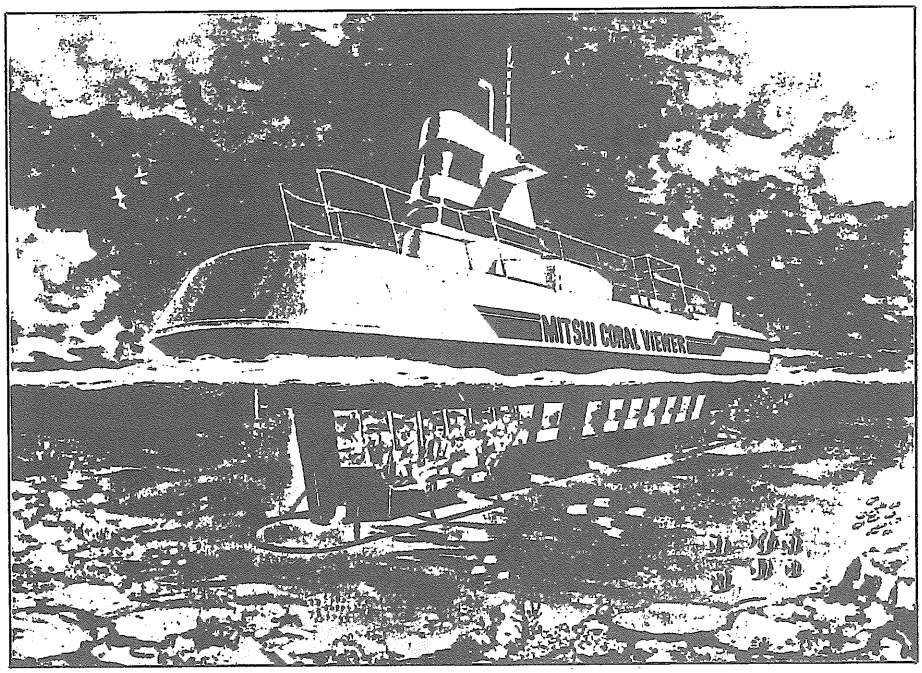


図10 半潜水型グラスボードイメージ図

壱岐、郷の浦町
対馬、美津島町
サブマリーンjr（三井造船）定員35名、全長12.7m、10t
海中公園の活性化をはかる。

出典：海中公園情報 ㈶海中公園センター Sep1988 より

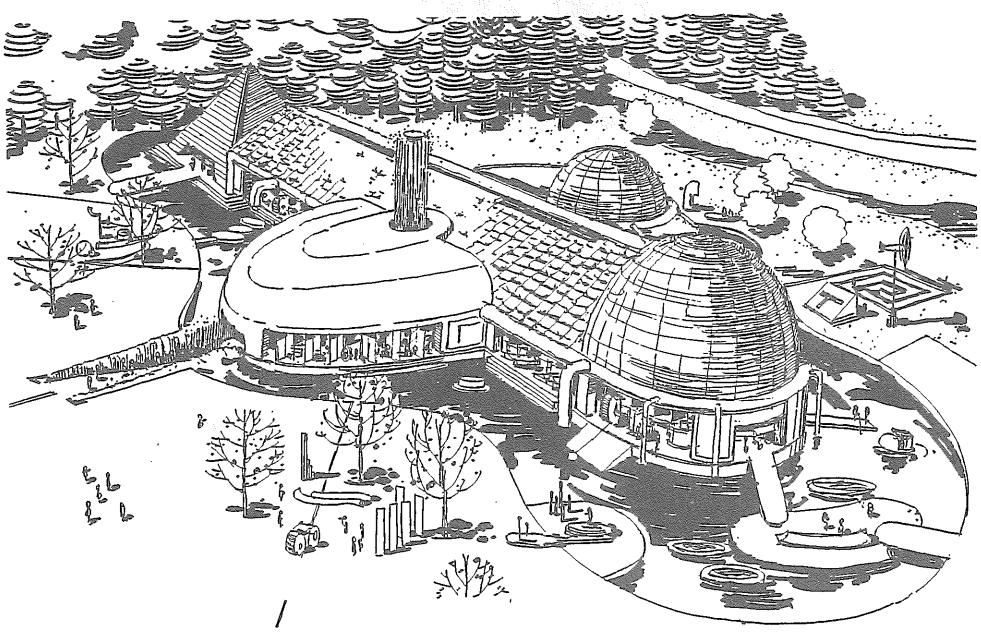


図11 クアハウスイメージ図

温泉町勝本のクアハウス
温泉を活用した町づくり、ホテル・シーフードレストラン・ホール・クアハウスをもつ複合施設

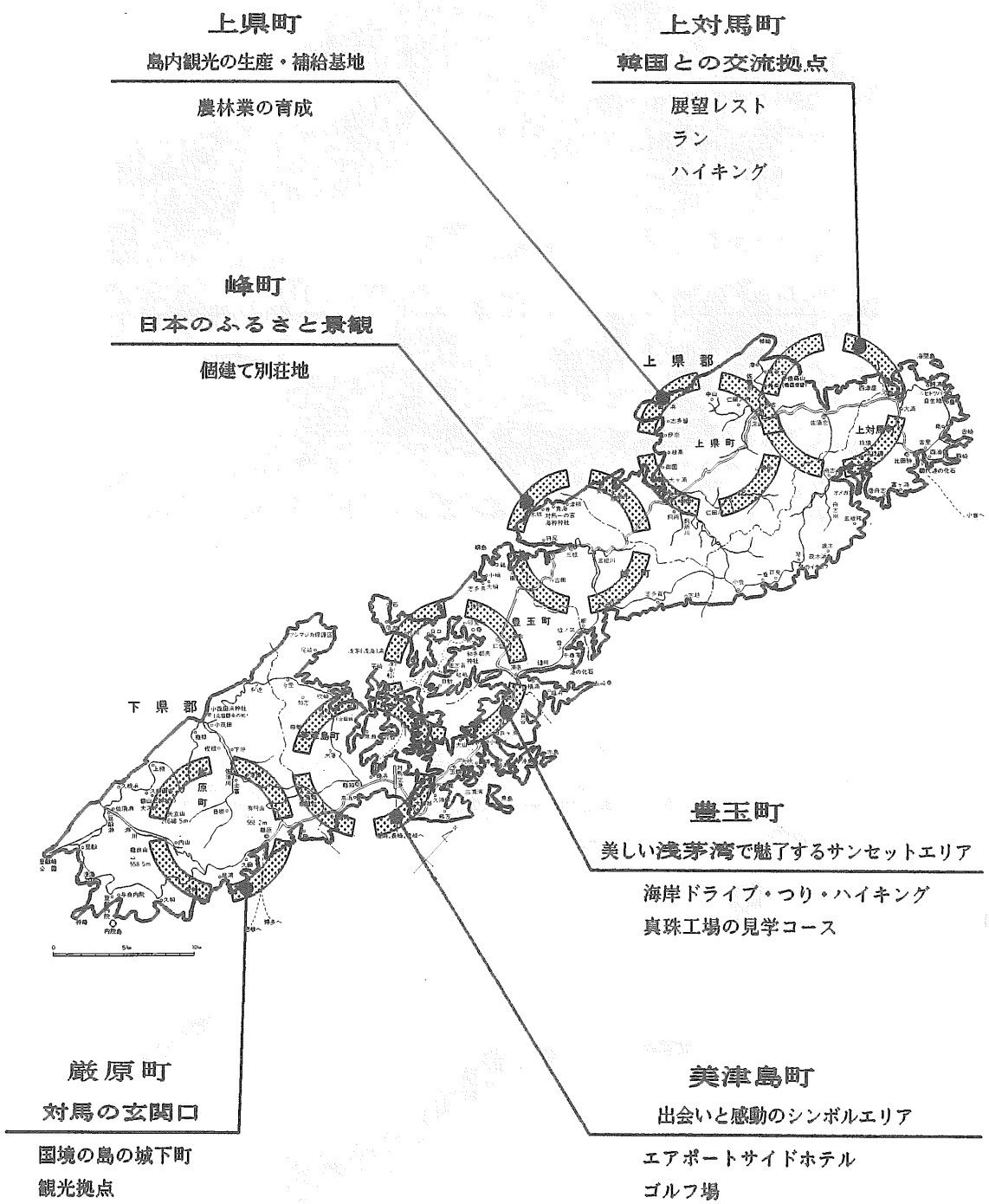


図12 対馬島の地区構想図

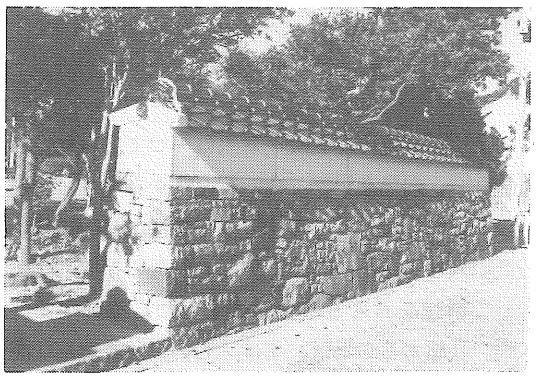


写真5 宗家10万石の城下町厳原町

写真6 美しさで魅了する浅茅湾

表7 導入施設構想

地　区	構想イメージ	主要導入施設
上対馬町	・韓国との交流拠点	・展望レストラン ・ハイキングコース
上県町	・島内観光の生産補給基地として、農林業の育成	・シイタケ ・木材加工所 ・体験、学習ロッジ
峰　町	・日本のふるさと景観にくつろぐ別荘地	・海神神社の修景 ・青海の里別荘村
豊玉町	・美しい浅茅湾で魅了するサンセットエリア	○回遊船、釣り舟 ・見せる養殖場 ○観光道路の整備
美津島町	・出会いと感動のシンボルエリア	・国際村 ・イベント広場 ・対馬牧場 ・海中遊覧船 ○（半潜水型グラスボート）万関橋展望レストラン
厳原町	・国境の島の城下町 ・観光の拠点 ・対馬の玄関口	・街なみの保存 ・散策歩道 ○サンプラザパークマリーナ ・展望レストラン

①島内消費拡大のためのオリジナル・メニューの考案

②付加価値を付け、全国販売する。

③生産体制の確立

施設の共同化、合理化、近代設備の導入、技術研究

④つくるだけではなく観光として見せて造る。見せて売る。

(2) 水産業について

壱岐島、対馬島周辺は好漁場に恵まれており、小型漁船による、いか釣、一本釣漁業が主体となっている。しかしながら、近年は外国からの輸入も多く、穫る一次産業から加工、流通の三次産業

へ転換する。

・施策としての展開

①漁協を通して全国ブランド品としての宣伝パッケージの導入

特産品の開発、調理方法の考案、消費者へ提案する水産業

②漁業、さかなの先端会議、シンポジウムを積極的に誘致、開催する。

③漁業生活基盤の安定化と効率化をはかるため観光漁業（見せる漁業）を導入する。

(3) その他の産業

構想の具体化により、民間ベースにおいても相対的な需要増が起こり、これにより島内の産業・経済が好転する。行政においては、景気上昇により税収の拡大が見込まれ、地元および観光客に還元される。

(4) 計画実施がもたらす効果

この構想をさらに検討し、官民一体となって計画の実現をはかるならば、次のような波及効果となる。

①経済的効果

・雇用の拡大

・収入の安定、増加

・好景気

・過疎化の解消

・近代設備の導入

②社会的効果

・生活環境の改善

アメニティ空間、安全、快適

・全国的知名度、隣国からの友好の拡大

・セミナー、シンポジウムによる知識の向上

・住民意識の高揚、郷土愛の育成

・リゾート地としての誇り

このように日韓トンネル計画地域は、自前で島の振興構想をもち、未来に希望を持つまちづくりを進める。

トンネル計画が具体化する時点にはさらに島の発展は誰の目にもうたがうことはないであろう。

あとがき

東京から見える壱岐・対馬は一つであった。

今回、両島を見学でき、なだらかなやさしい壱岐島と断崖絶壁できびしい山々がつらなる対馬、この大きなちがいを体で感じ、両島の振興計画として構想を考える機会を得ました。その中で共通、共感することは、すばらしい景色、豊富な海の幸、潮の香、いさり火、そして暖かい人々でした。

これらは、都会で実感することのできないすばらしいことです。

どうか自然環境を大切にアメニティ豊かなランドスケープ空間の中で心豊かなくらしができるような整備が進むことを期待しております。

最後に、今後検討を重ねてゆくにしたがい、建物や施設の具体案が提案されると思います。その時、奇抜なアイデアやデザインを気に入る前に(※1)「あるべきところに、あるべきものがある」「あるべきでないところに、あるべきでないものがある」の視点でランドスケープを人間的、総合的に価値判断していくことを願ってやみません。

※1：アメニティ的ランドスケープ論

朝日学生新聞社編集主幹

成城短大講師　酒井憲一

(1) アメニティ的ランドスケープ論

最初にもっとも印象的な言葉を引用したい。

「所を得て巧妙に植えられた木は、一本でもありふれた道路景観を引き立たせ、後世にまで記憶にとどめられることになろう。」（英国の有力アメニティ団体 Civic Trust 刊「PRIDE OF PLACE」）

ランドスケープは土地をふくむ概念で、地形とか、造園術で美化（緑化）する、などとも訳されている。このことは、景観・風景（景）の基本的構成要素がまず自然であることを示唆している。自然は生命である。これに歴史性と人為性が加わって、景空間は構成される。自然は人類の快適性の源

である。歴史は民族の快適性の源である。したがって、アメニティ的景観・風景は普遍的な人類性と民族性、ひいては地域性、換言すれば「何々らしさ」「どこどこらしさ」の個性との相乗的な総合情報メディアといえる。

ここに総合という語を使ったが、ホルホード卿の定義にあったように、アメニティは「総合的な価値のカタログ」であり、個々のアメニティ要素の個性が総合的カタログとして表われるところが、景観・風景であるからである。自然・生命を地とし、個性を図とし、その総合をビジュアルに表現するのがランドスケープである。これはランドスケープアメニティといえる。景観・風景は有力なアメニティ、あるいは融合アメニティといえる。景観・風景は有力なアメニティ点検メディアなのである。

(2) ランドスケープアメニティ点検

小さい景から大きい景まで、身辺景から地球景まで、地球景から宇宙景までを視野におく。自ら体験したアメニティ点検によるいくつかの問題ケースについて紹介したい。

①グリーンエリアにおける赤白ガードレール

②高級住宅街に突如出現した電柱通り

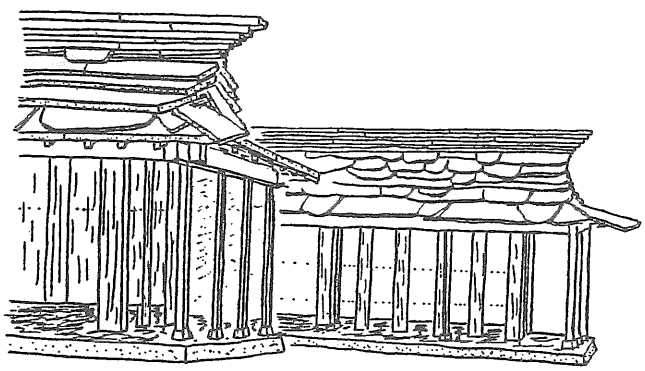
③芝斜面の河川のバロック化

④クリーク護岸柳川のモダン化によるミスマッチ

⑤アメニティ護岸を実現した都市河川

⑥風土性の「らしさ」がない異色のかわら道

⑦その他、目をおおうものが増えている。

(3) まとめ

「あるべきところに、あるべきものがある」「あるべきでないところに、あるべきでないものがある」の視点でアメニティ、ディスアメニティの両面から、ランドスケープを人間的、総合的に価値判断していくことが望まれる。