

いき・つしま ニューアイランズづくり

—日韓トンネル計画域における
地域開発構想の一環として—



(株)イカリ設計代表取締役 猪狩達夫
(都市プランナー)

はじめに

東京発ロンドン行特急の夢を描く。東京からスタートしたハイウェイバスは名古屋、大阪、岡山、広島、下関へと東名・名神・山陽道を駆って関門トンネルで九州へ。そして日本列島がユーラシア大陸の一部、朝鮮半島に最も接近したところ、その離島が壱岐であり対馬なのだ。この壱岐・対馬を経て「夢」のハイウェイバスは韓国の釜山へと海底トンネルを突っ走っていく。このようにして、もし日韓トンネルが開通した時、両国の接点にある離島壱岐・対馬はどう変貌するか、又変質せざるを得ないか。この稿は、昨夏本会第一部会副部会長清水謹八郎氏と共に両島を視察したさ

い、取材した資料、ヒアリングをもとに、現実に即したイメージ展開を、その時のスケッチ、図を入れつつ試みることにする。

1. 美しき島々、壱岐と対馬

壱岐と対馬、この二つの離島は面積こそかなり違うが、共通点も多い。ともに、日本と韓国との間に飛石のようにならび、むかしから海路の要衝をなし、それぞれ壱岐国、対馬国として西海道八ヶ国の一つに数えられていたという。壱岐と対馬の特徴は一言でいえば、壱岐は「女性的」であり、対馬は「男性的」である。その地形が、一方は殆ど山がなく、なだらかであるが他方は極めて急峻な山容をもち、全島が殆ど山の連続といってよい。このように異なる地形であっても両島とも海岸の美しさという点では共通している。鋭く切り立った断崖、大小の入りくんだ湾口、これにエメラルドグリーン、コバルトブルーの海は島内陸の深い緑とのコントラストを示し、実に美しい。両島とも、昭和43年に「壱岐対馬国定公園」に指定され、その風光明媚さは、国家公認の形で、公の保護のもと、多くの観光客を迎えていている。

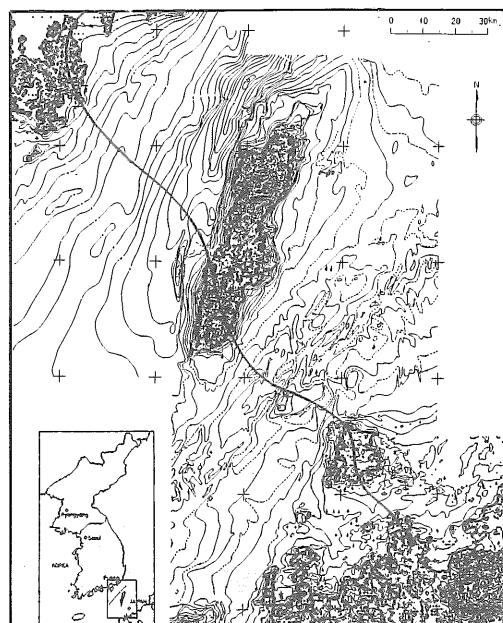


図1 壱岐・対馬の位置

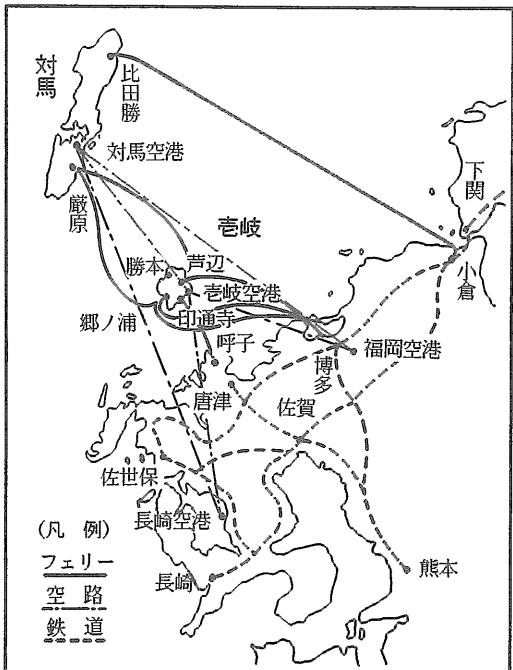


図2 壱岐・対馬への交通

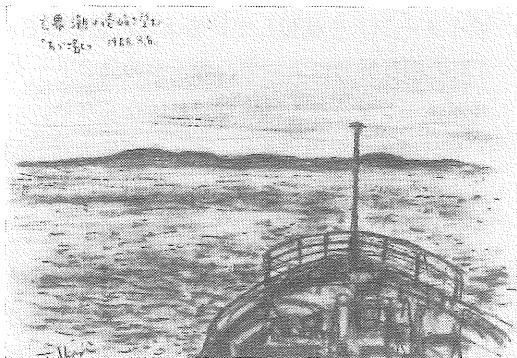


図3 玄界灘より壱岐を望む



図4 壱岐岳の辻展望台より対馬を望む

このように、現況では壱岐対馬は同じ長崎県内にあり、人口も5万人程度で過疎化に悩む島の町であるが、日韓トンネル開通後は両島は、今までとはうって変わって全く異なる運命を辿ることになるに違いない。何故なら、島を睥睨し、色々と位置づけ等を立体的に分析すればする程両島は「異質」であると同時に夫々に際立った特色をもっていることが分る。次に両島をそれぞれ問題点を抽出、浮彫りにし、又、メリットや可能性を抽出しつつ、現実的に「ニューアイランズ」を見凝めてみたい。

2. 「壱岐」の現実と問題点

2.1 壱岐の町々

まず、壱岐の島を概観しよう。壱岐は4つの町から成る。即ち、郷ノ浦、石田、芦辺そして勝本である。このうち県支庁所在地は郷ノ浦町にあり、当町が行政、文化、教育の中心地となっている。人口は1.46万人で面積は44.19km²である。郷ノ浦の歴史は、15世紀末波多氏が壱岐を統一、亀岳城を武生水に築城した。又、郷ノ浦には郷ノ浦温泉(25度、食塩水)があり、観光スポットに岳ノ辻、猿岩等がある。小高い丘の岳ノ辻からはよく眺望がきき、対馬が遠望できる。

石田町は、人口5,700人で面積16.55km²。町内に空港がある。当町から電力王、松永安左江門が輩出、その生家近くに松永記念館がある。産業は畜産が盛んで和牛(食肉牛)が有名である。又果樹園も多く、沿岸沿いには好釣場に恵まれている。



図5 壱岐島勝本港

次に芦辺町は古代には国府があり、名所旧跡として安国寺、元寇の古戦場、そして海岸の美しい左京鼻（写真1）がある。天然記念物はイワダレネズの大植物群落がある。町域は 45.25km^2 あり、人口は1.12万人である。最後に勝本町であるが、町内に湯の本温泉（51～56度、食塩泉）があり、美しい入江には愛らしき漁港（図5）もあり、いながらにしてリゾート性をもつ。人口8,500人で面積は



写真1 左京鼻海岸

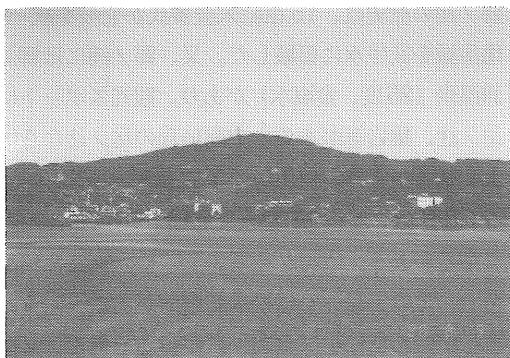


写真2 壱岐で一番高い山「岳の辻」を海上よりみる



写真3 壱岐の奇観猿岩

30.47km^2 ある。

以上のように、4町が島を明快に4分割しており、また夫々に特色を潜在的にもっているように思われる。4町の共通の特色は、それぞれ港をもち、港町を中心に発展して来ることであり、いづれも出入の多い美しい海岸線をもっていることであろう。さて、以上のようなアウトラインのもとに4町のもつ問題点を抽出し、壱岐の島の将来を見通してみよう。

2.2 壱岐4町の問題点と課題

まず4町の問題点と課題について列記してみると、

- (1) 4町共通の悩みとして人口が横ばいもしくはやや減少気味である。また平均年令の高齢化が進んでいる。若年層の流出が目立ち、Uターンのための施策が切望されている。
- (2) 4町が競い合うよりも牽制し合って、島全体の均衡が保持されすぎており、これがつよく「壱岐イメージ」を減殺しているように思われる。4町の相互努力によって、今一步の島のトータルイメージアップを図らなければならない。
- (3) 島は極めて平坦であり、すべての地表面がなだらかな丘と平野と森林で構成されている。ところが現状は、土地利用上何ら工夫が見られず、又、道路も幹線道路がなく実に不明瞭で分りにくい。島全体のマスター・プランづくりが急務であり、又、島にとって正しい開発が切に望まれる。マスター・プラン作成のさいには、日韓トンネル建設を前提条件としなければならない。
- (4) 島の発展を阻害している要因の大きなものとして、経済的母都市は福岡市であり、行政的母都市は長崎市であり、地理的母都市は唐津市であるという、日常の生活行為が福岡県、長崎県、佐賀県の3県にまたがるという矛盾が存在する。これをより明快に割り切っていくかの限り島の将来は益々複雑なものとなるだろう。
- (5) 現状における壱岐のもつ独特な産業－例えば、焼酎、和牛、果樹栽培などを更に生かし、かつ島のイメージアップに役立つ新しい産業の導

入を図るべきであろう。また、風光明媚な出入りの多い海岸線、湾、小港は、海洋レジャー基地としての条件を兼ね備えている。これらを、もっと生かすべきであろう。

(6) 平坦な地形は、開発事業が比較的容易である。別荘地に向いた当地の立地条件は、将来トンネルで九州と連接したさいには、福岡市の遠郊住宅地としても機能できよう。又、住宅地に付随したスポーツ施設もテニスコート、ゴルフ場、水泳プール、サッカー場等、島内の適切な位置に配置してよい。

3. 壱岐の可能性と方向づけ

3.1 4町とこれからの可能性

さて、壱岐4町の夫々の性格を見据えた上で、スポーツのあるリゾート地として、又地場産業を振興しつつ、外部から観光人口を吸収できるよう

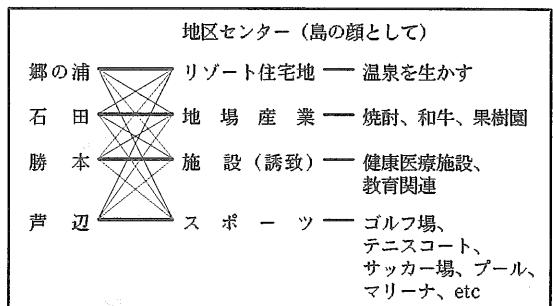


図7 壱岐4町の産業振興関連図

体制づくりを行う。これには、4町がそれぞれ独特な受入れづくりや、それぞれの産業の振興を図る。それらの関連を図示すると図7になる。

図7の意味するものは、4町がそれぞれ地域の特性を生かした産業なり、施設づくりなりをしながらも、他3町とつよい連携を保持し全島の発展を図ろうというものである。今まで余り考えられていなかったもので、今後九州本州と地続きとなる

太陽と緑の島、さあ壱岐へ…

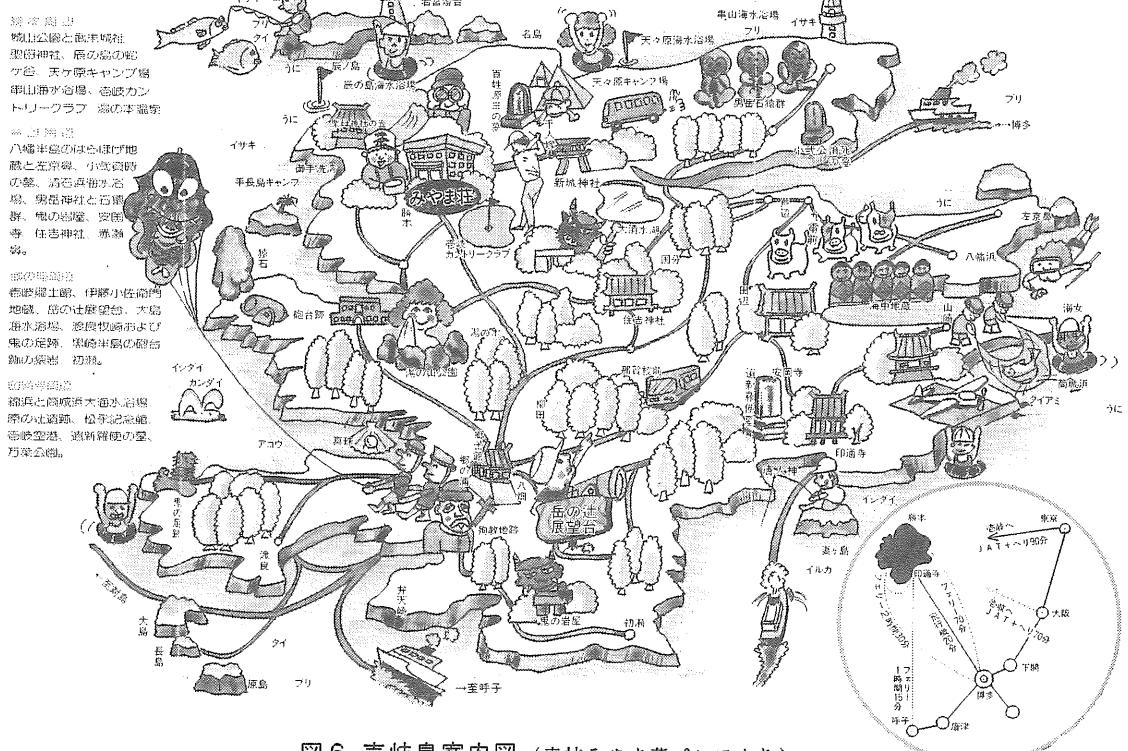


図6 壱岐島案内図（壱岐みやま荘パンフより）

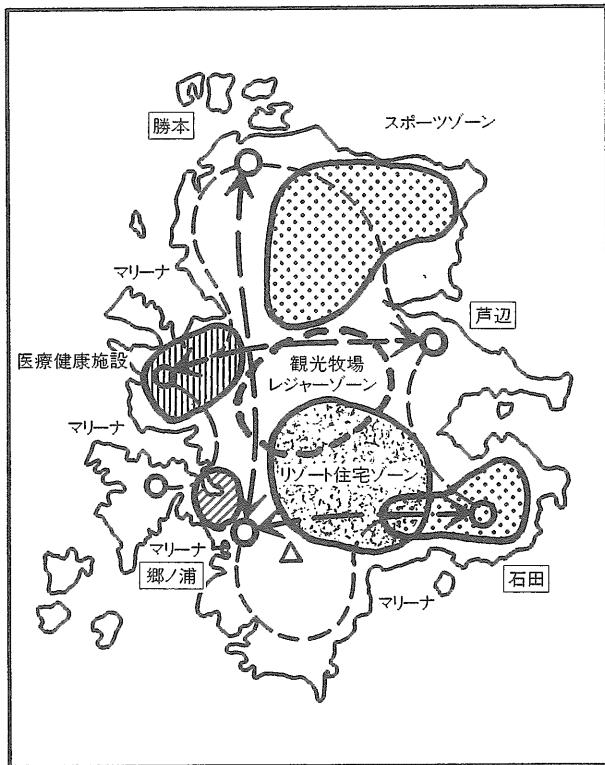


図8 壱岐マスタープラン

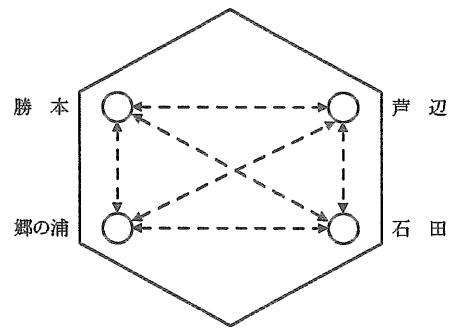


図9 壱岐の各町の関係図

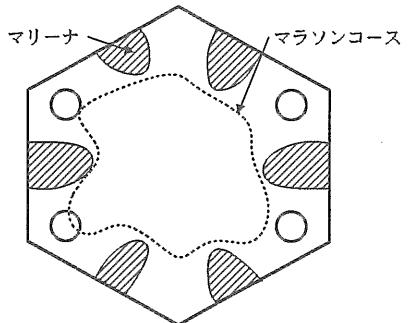


図10 マリーナ、マラソンコース配置

ことにより大きくクローズアップされて来るものは、

(1) リゾート住宅地

福岡市等経済的母都市の遠郊住宅地もしくは週末住居地として位置づけられる。この場合はスポーツ施設併設が必須であり、健康施設、温泉

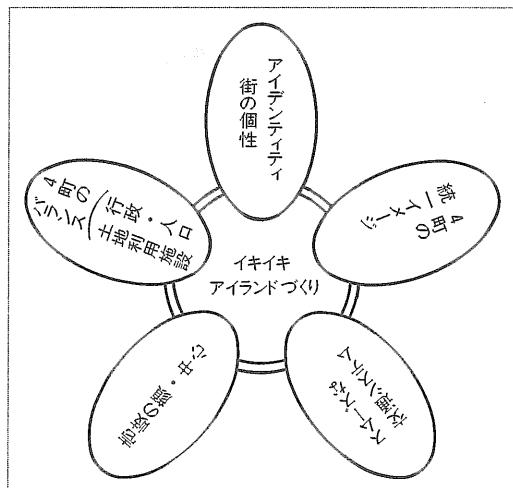


図11 壱岐のまちづくりコンセプト

施設も地区周辺にあることが望ましい。住宅は平均100坪の広い庭をもつリゾート型戸建住宅である。

(2) 地場産業の育成

本島内の現状の産業としては、焼酎、和牛(肉

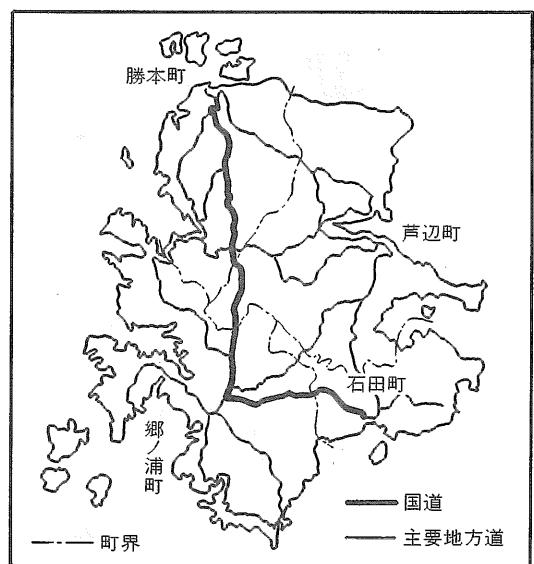


図12 主要道路現況図

牛)、果樹栽培がある。これら産業をさらに振興させるような、観光産業と結びつけたステーキレストラン（観光牧場の整備の一環として）の設置、地場ワインの醸造など考えられよう。

(3) 施設の誘致建設

気候が温暖で温泉もある本島は、これからの中高齢化社会に向けてのシルバー施設（老人医療も含めた長期滞在型宿泊施設及び高齢者向住宅等）の誘致建設。無公害型のハイテク産業研究所以等の誘致建設。スポーツ施設とも関連した体力測定フィットネス設備完備された健康施設（温泉による、欧米型健康浴場クアハウスも含む）の誘致建設。

(4) 各種スポーツ施設の建設

現在、島内にはゴルフ場が一ヶ所のみであるが、本島の地形からいっても、未だ数ヶ所のゴルフ場設置は考えてよい。又、環境が学生の強化合宿に適しているとのことで、現在大学スポーツ部の合宿所に使用されているスポーツグランドをもっと大々的に規模拡大し、テニスコート、サッカー場、野球場、プール、ゲートボールコート等ヤングのみでなくファミリー対応、高齢者対応で考えてよい。

(5) マリーナの建設

本島の海浜部は出入が多く、入江が随所にあり、天然のマリーナ施設環境に恵まれている。4町に夫々一ヶ所以上のマリーナの建設が可能である。

(6) マラソンコースの設置

本島の全周は約60キロある。この一部を割愛し、42.195キロのマラソンコースをつくり、年一回の「壱岐マラソン」を全町あげてのイベントとして全国的或いは国際的行事として開催できるようなルート整備を行う。

3.2 4町のこれからのテーマ

さて、4町のこれからのテーマを列記すると、

(1) 4町それぞれの特色をもつこと。

町ごとの魅力、アイデンティティ（個性）をもつこと。

(2) 4町の統一イメージをもつこと。

4町合わせたトータルイメージの必要性即ち、壱岐は一言でいえばどういう島か。という間に明快に答えが返ってくるようなイメージがほしい。

(3) 4町のバランスをもつこと。

1町だけが抜きん出ても駄目で、4つの町がある種の均衡を保つことが大事なのである。

(4) 4町の「顔」をもつこと。

現在の中心である郷ノ浦町が、その表玄関として名実共にセンターとしての機能を充実させる。そのため行政のみでなく、文化、商業、情報、教育等の施設を完備させる必要がある。そして、他3町への道路交通が、よりスマーズになるようにしなければならない。

4. 「対馬」の現実と問題点

4.1 さいはての国際島・対馬

対馬は、壱岐の島の北西60kmの海上にあり、日本のさいはての地ではあるが、朝鮮半島には最も近く（わずか53km）、その国境沿いにある。いわば、いながらにして国際性をもつ島である。島の大きさは、日本で3番目で、佐渡ヶ島、奄美大島につぐ規模をもつ。対馬は東経 $129^{\circ} 10'$ （西端）北緯 $34^{\circ} 05'$ （南端）広島、中国の西安及び米国ロサンゼルス市と同緯度であり、形状は南北に細長く先端は尖り、まるで船のような形をしている。丁度、大陸に向って「出船」するかの



図13 対馬島原港に近づくフェリー

ようにその巨体を海上に横たえている。島の東西は18kmしかないが、南北82kmと長い。面積は709.77km²である。

この島の大昔は、大陸と陸続きであったとされ、大陸様の動植物が現在も残る。そして位置的に国境の島であったことは、日本と大陸文明との橋渡し役を担うことを運命づけられた。正に本島は、「さいはて」とはいえ大陸との交流の接点であり、「往来の要衝」をなして来たのである。

対馬の人口は、現在4.9万人であるが、年々若干であるが減少する傾向にあり、又平均年令も上昇気味で若年層の流出が目立ち、過疎化と高齢化の悩みを抱えている。島は、6つの町で構成されており、その行政、文化、教育の中心が南寄りの厳

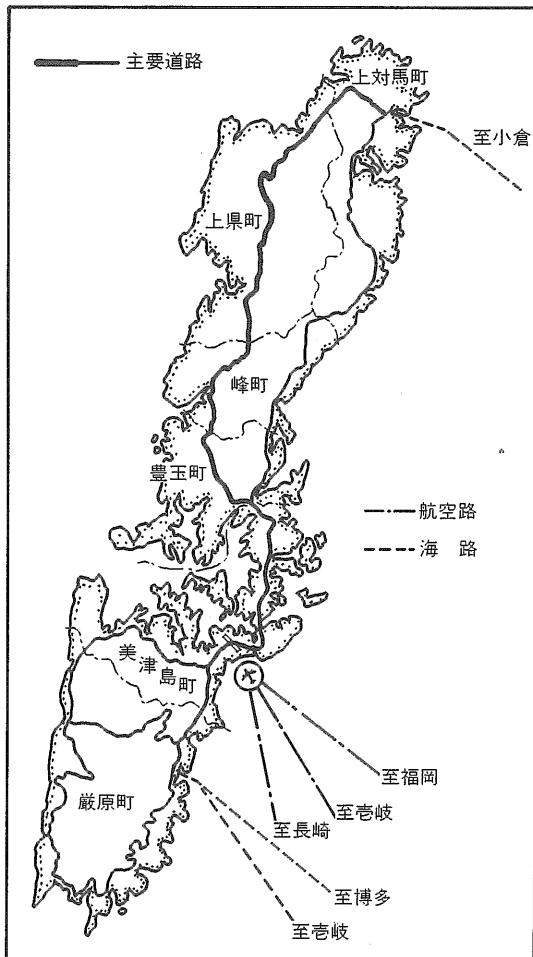


図 15 主要交通体系

原町である。人口は1.7万人で面積177.26km²ある。そして北に美津島町、豊玉町、峰町、上県町、上対馬町と続く。

本島は殆どが山岳地であって平野が極めて少な

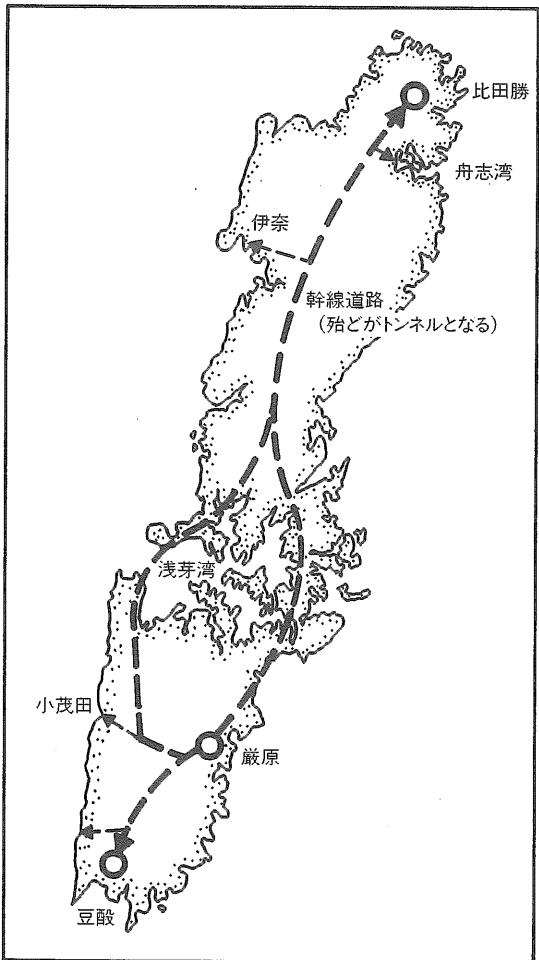


図 16 対馬縦貫幹線道路システム



図 17 対馬、万関橋付近より浅茅湾を望む

い。従って道路が少なくしかも曲折しているため、町々の交通コミュニケーションが物理的に困難であるという潜在的な島発展の阻害要因をもつていて、国道382号のみが動脈となっている。

対馬は壱岐と合わせて国定公園に指定されているほど、その景観は美しい。とくにはぼ中央部にある浅茅湾は溺れ谷となっており、出入りの激しい入江は優美であり、小高い上見坂からの眺めは息をのむ美しさである。

4.2 対馬のもつ問題点と方向づけ

次に、対馬のもつ課題、問題点につき列記し、それらに対する方向づけを探ってみよう。

(1) 壱岐と同様、人口が横ばいもしくはやや減少気味で過疎化現象がゆるやかに進んでいる。昭和55年に人口約5万人であったのが、昭和59年に4.9万人になっている。又高齢化が進んでいることも壱岐と同様である。積極的な地域の産業振興、新しい産業立地により若年層のUターン促進、ヤング層の雇用対策と共に抜本的「島土改革」を図らなければならない。

(2) 対馬は、全面積の90%が200m~600m級の山々で覆われ、平地に乏しい。しかし、地形的地質的（大部分が堆積岩）条件から山を切り拓き市街を形成することは極めて困難であろう。そこで、交通の幹線は地区地区を高速道路で結ぶためには、山中をトンネルで貫通させて結ぶ。又、そのトンネル技術を駆使して、急峻な山間の間や山をくり抜いて「山岳都市」を形成する。あるいは、山頂部が連続して丘陵となっている部分は眺望のよい「ヒルトップタウン」を形成できる。即ち、対馬独特の開発手法を生み出す必要がある。なお、島の内部をくり抜くことにより産出する「みかけ石」は本土での需要が極めて高いものと考えられる。

(3) 対馬と本土、対馬と韓国と地理的関係がほぼ同距離にある。韓国巨済島まで約53kmで、九州東松浦半島までは約60kmとより遠く、むしろ韓国の方が物理的には近いというその国際的位置づけが、現状では殆ど生かされているとは

いい難い。日韓トンネルの開通が、この中間にある対馬を極めて国際的な舞台に押し上げていくことは想像に難くないというより、今からその位置づけを日本と諸外国の中間におく「スーパー・インターナショナル・リージョン (Super international region)」として「超地域」構想をうちたてる必要がある。

(4) 対馬地区も壱岐地区と同様、行政圏、経済圏、地理圏における複雑性が露呈して来よう。長崎県がいつまでも五島列島と同じ位置づけにしておくならば、将来、国際化の波をまともに受けるであろう対馬が、どこまで県行政に耐えられるかが問題となろう。日韓トンネル問題が顕在化すればする程、長崎県は対馬が大事な「大陸

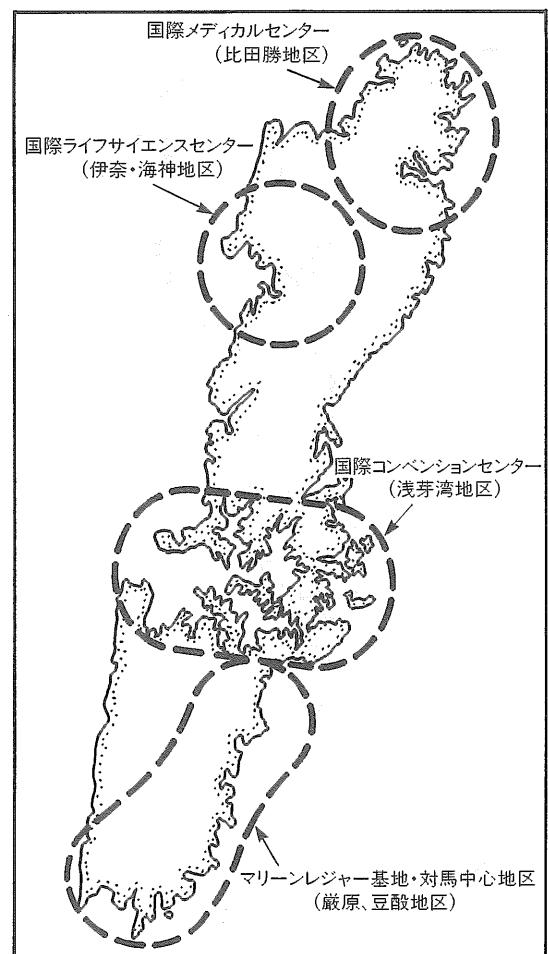


図 18 対馬拠点開発のイメージプラン

への出島」となるだろう。何しろ単なる1県の出島ではなく、日本国の大島であり、大陸への「文化基地」として重要な海上デボとなる筈なのだから。ここでどうすれば対馬がいちばん「国際的檜舞台」に登場しやすいかを行政面、経済面で考慮する必要がある。

(5) 対馬のビューティフルゾーンを徹底して生かす。数ある対馬のビューティフルゾーンの中でも島のほぼ中央にある浅茅湾は余り知られていないが、いわば「絶景」といってよい素晴らしい景観がある。この浅茅湾の風光を生かした積極利用を考えてよい。湾周辺の開発、自然を十分生かした開発が望ましい。又、浅茅湾の真珠の養殖等も地域産業、振興と同時に対馬が国際的な基地として世界の人々を受け入れる場となつたとき、極めて重要な観光産業として位置づけられよう。

(6) 国際的な交通手段として、大型ジェット機が離着陸できる空港整備が本島の超地域化、国際化に必須のものとなろう。

4.3 対馬の可能性とニューTSUSHIMAへの提案

さて、以上のような対馬のもつ問題点をふまえながら日韓トンネルという国際的広域交通が、当アイランドを串刺しにしたときどういうイメージの地域というより「国」であるべきかを次に議論してみよう。

まず、NEW TSUSHIMAに具備したいイメージを次に列記してみると、

- ①国際性・社交性
- ②文化性・アカデミック性
- ③非日常性・リラックス性
- ④超地域性・非日本性（異国性）

である。

対馬が地形・地質上面的な開発が殆ど不可能であることから、むしろ拠点開発を重点地区に選んで行うべきと思われる。

重点開発地区の候補地としては、

- ①厳原・上見坂地区（厳原町）
- ②浅茅湾外周ゾーン（美津島町、豊玉町）

③比田勝地区（上対馬町）

④海神地区（峰町、上県町にまたがる海神神社周辺地区）

の4地区（6町にまたがる）のうち①は、豆駿地区も含むものとする。

さて、それでは、具体的にどんなプロジェクトを本島に誘致すべきか、を次にランダムに挙げてみると、

①国際コンベンションセンター

国際会議場、大小ホール、会議室、ホテル群、各種スポーツ施設（ゴルフ場、テニスコートetc）及び健康施設、ショッピング施設。

②国際メディカルセンター

国際的総合成人病医療研究施設。来るべき高齢化社会に対応したガン研究をはじめ世界共通の成人難病の研究開発のメッカとする。医科大学、附属病院及び長期療養可能な施設もおく。

③国際ライフサイエンスセンター

自然科学、社会科学の接点でかつ、人間生活に最も関り合いの多い部分の開発研究（例えばインターフェロンの研究等）を各国の研究者を一同に会して共同研究を行う場とする。

④マリーンレジャー基地

①、②、③、の機能と連動したマリーナを中心とする海洋スポーツクラブ施設及び宿泊施設をおく。このマリーナは、特に大型クルーザー等を主とする超高級イメージのものとし、当港から、世界のハイクラスマリーナ（ギリシャ、スペイン等）への航海が可能な施設を完備する。

そこで、上記候補地に、夫々の誘致施設の適合性をみると、およそ次の如くである。

①厳原・上見坂・豆駿地区

マリーンレジャー基地（厳原が全地区の中心）

②浅茅湾外周ゾーン

国際コンベンションセンター

③比田勝地区

国際メディカルセンター

④海神地区

国際ライフサイエンスセンター

このうち、③、④は、ある限られた地区だけの

拠点開発であるが、①、②は、かなり広範囲に及ぶ地域開発となろう。とくにマリーナ設置については、かなり人工的かつ積極的に既存の形態を変えていく必要があろう。

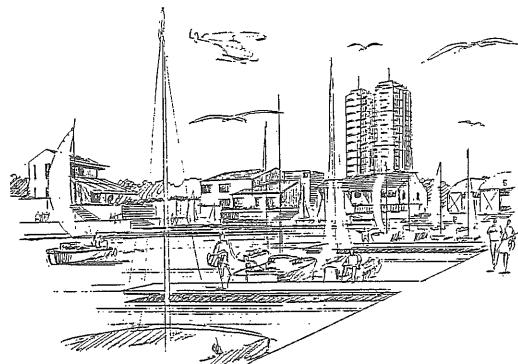


図19 マリンレジャー

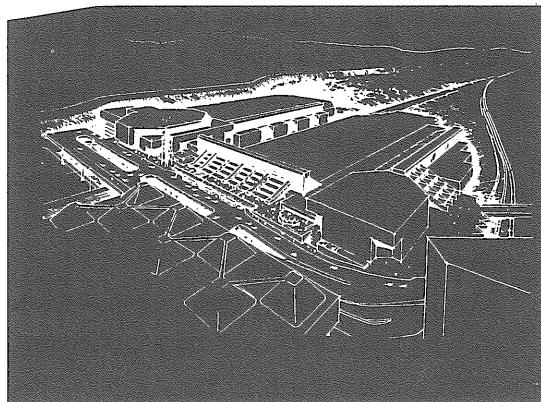


図20 コンベンションセンター



図21 タウンセンターの賑わい

厳原の中心地区の再開発を考慮して、マリーナ付のウォーターフロント整備と共にホテル群の建設を行う。又、②の浅茅湾の周囲に建つ国際コンベンション施設は、いわば、九州地方きっとの「国際目玉商品」となろう。

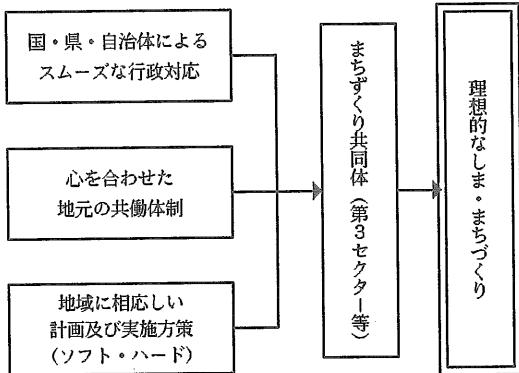
むすび

日韓トンネルの計画域における地域開発構想の一環として今回は、その離島である壱岐と対馬について、夫々の地域開発構想を述べて来た。トンネルの実現化によって両島とも大きな変化が強いられようが、前述のように夫々が独自の方向に開発が進むことになろう。

即ち、壱岐は九州の一部としてあくまで日本の本土化が進み、位置づけは福岡市・唐津市の「遠郊」となり、「夢のリゾート住宅地」となるだろう。一方の対馬は、その本土からの距離と、地形のハンデキャップから、住宅地化も本土化もせず、逆に大陸側の引力にひっぱられ「国際化」が進むであろう。その国際化を前提とした開発の方法は、面的なものではなく拠点開発となり、それも多様な手法がとられるであろう。

いづれにせよ、両島は「ニューアイランズ」として生れかわる。そこで、最後に締めくくりとして、両島共通のニューアイランズづくりに向けての開発上の留意点とその要件につき列記してみると、

- (1) ヒト・ココロのしまづくり、まちづくり。つねに金やモノが先行せず、人が、それも、地域の人々が力を合わせて、智恵を出し合いつねに開発のリーダーシップを握ったかたちで、しまづくり・まちづくりを行わなければならない。
- (2) 国・県・自治体、それぞれのレベルでの資金面での助成、協力をあおがなければ基盤整備開発は仲々進まない。各種制度の導入を図る。そのためには、先行する計画を十分練っておく必要がある。
- (3) 公的資金は主として基盤整備へ、上物建設は、島民が独立で、或いは外部の民間企業の活力を



期待しなければならない。いかに「民活」を旨く導くかが、開発のカギを握る。

(4) 官・民協力による「第3セクター」方式による開発も有効な手段と考える。とくに壱岐の住宅地開発などは「壱岐リゾート開発公社」といった半官半民の組織が「理想のまちづくり」にはうってつけだろう。

(5) 国際的な施設づくり（とくに対馬のケース）には、諸外国の国レベル、企業レベルの資金導入を図る必要がある。外資系の企業の誘致も考えられる。又、今見直されようとしている航空運賃の低廉化も壱岐・対馬の発展に不可欠である。

(6) 「心の開発」こそ急務。日韓トンネルの実現は、いや應なしに国際人としての日本人の「人格」が問われることになる。両島の人々だけでなく前記の諸々の物理的開発のまえに、我々日本人全体の「心の開発」が急務であると考える。具体的には、比較的閉鎖的（クローズド）な日本人特有の性格をこれからはオープンな性格（心のオープン化）それも外国人に対して、切り換えていくような努力が肝要と思われる。

(了)

