資料編

国際ハイウェイプロジェクト
日韓トンネル計画・地域総合開発

一　九州北部地域の開発と展望

東松浦・唐津・多久の将来展望

日韓トンネルの日本側の受け皿になるのが九州北部の東松浦半島の唐津市、多久市および福岡市、そして福岡と多久を直角に結ぶ鳥栖市、この四都市を中心とした地域である。日韓トンネルの日本側の入り口を四点で支持することになる。この四都市地域は、ほぼ四角形を描いている。これらの物理的なつながりを見ながら、それぞれの歴史、地勢、文化、産業等を概観したい。なお、四都市地域のうち、トンネルの直接的影響を受けず、また大都市として成長している福岡市は除外し、他の三地域の母都市としての位置付けに留めるものとする。

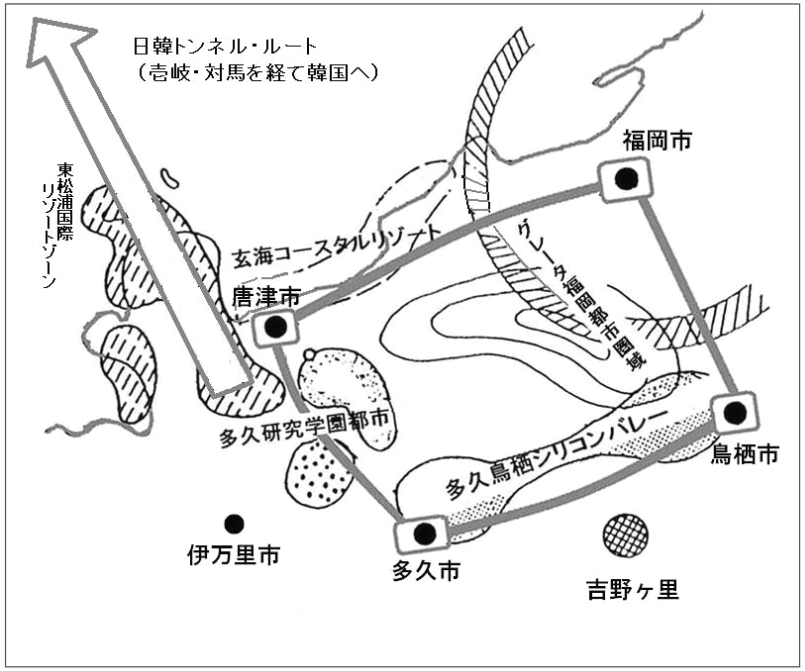
玄海灘沿海観光構想

日韓トンネルの玄関口になるのが唐津・東松浦地域である。この地域は古くから大陸との交流があり、大陸文化との結節点になっていた。同時に、対馬や壱岐と同様、外敵（元寇など）の襲来の危険にさらされてきた。豊臣秀吉の朝鮮出兵の折には、その根拠地となっており、名護屋城跡はその遺跡である。中世には松浦党が勢力を張り、徳川幕府になってからは、大半が外様である鍋島藩の所領として明治を迎えた。唐津藩は小藩でありながら大名の交替が頻繁で、有明海側とは違った気風をもち、それが今日の気骨ある唐津人気質を育てている。沿岸一帯は出入りの多いリアス式海岸で、風光に恵まれ玄海国定公園に含まれている。西海国立公園や雲仙から佐世保を通じ、唐

津から福岡を結ぶコースは国際観光ルートになっている。
東松浦半島の北部・西部はリアス式海岸に囲まれ、半島内部は「台地」と呼ばれる波状形テーブル台地になっている。気候は温暖で雨量は少なく、河川も少ない。産業は畑作農業が中心で、特に肥前、玄海、鎮西町においてその依存度が高い。小規模農家が多く、土地生産性は低い。工業は食品工業、一般材器製造、木製品等である。唐津市が地域工業の主体を占めている。水産業は漁港をもつ呼子町が最も盛んで、まき網、あぐり網、小型底引網、敷き網、いわし漁など沿岸依存型である。
近年、真珠、ハマチ、鯛、アワビ、ウニの養殖が盛んになってきている。東松浦半島は石器、土器、古壺などの発掘品が多く、古く縄文時代から先人の跡がうかがえるとともに、多くの伝説とロマンが伝承されている。「魏志倭人伝」によれば、三世紀には「末盧国」を形成していた。しかし、近代になるにしたがい、交通の行き止まりであるという半島の特性によって、経済的、社会的発展から取り残されるようになった。ただ、半島性が幸いして、開発の波に呑まれず、美しい海岸線や未開の島々が存在している。
日韓トンネル開通後は、その制約条件が逆転する。大陸への出入り口となることから、そのリゾート性を生かして、国際的保養ゾーンとして開発整備することが可能となる。唐津市には、唐津焼という古くからの焼き物の伝統を生かし、工業都市としても発展しようとしている。焼き物はニューセラミックス産業として新しく生まれ変わろうとしている。また、リゾート観光都市としての資源にも恵まれている。東松浦地域とともに「玄海コースタルリゾート」として位置付けられよう。
将来の構想としては、呼子・鎮西ゾーンは日韓トンネルの入り口直下でもあるので、超高級マリーナをもつ、世界一流のリゾート基地として育て上げる。大型クルーザー、ヨット、モーターボートの係留港を設ける。そして、加部島、馬渡（まだら）島にはヨーロッパの地中海、エーゲ海の沿岸や島々にあるような白亜の建物群による別荘地を形成する。
これら高級別荘地には、日本人のみならず、東アジア、欧米の人々にも対応できるリゾートを形成する。マリーナの周囲には三〜四層のコンドミニアムを建て、マリンショッピングゾーンを形成する。そして、沿岸、内陸の風光明媚なエリアには一戸建ての別荘地を面的に造る。東松浦半島の地形はゆるやかな起伏なのでゴルフ場に向いている。山林と一部農地を転用し、数カ所にゴルフ場を建設する。それに隣接して、テニスコート、プール、エアロビクスセンター等も設置する。

多久・鳥栖シリコンバレ構想

多久市は佐賀県の中央にあり、筑紫山地の三〇〇～一〇〇〇メートルほどの山々に囲まれた盆地である。周囲の山々から発する河川が、市の中心を流れる多久川に注いでいる。山麓ではみかんの栽培が盛んである。多久の歴史は、明治維新前から炭鉱の採掘で栄え、唐津線が早くから開通し、明治、大正、昭和と飛躍的に発展してきた。しかし炭鉱が閉山してからは人口が激減し、山麓農業や炭鉱跡地利用の田園工業都市への脱皮を図っている。九州横断道が完成し、多久市の郊外にインターチェンジができたことによって、県央の玄関口となった。これは二一世紀への市の発展の鍵をにぎるものである。また、孔子廟は現存する世界最古の孔子廟で、国の重要文化財に指定されている。古来より文教の地とされたところであり、将来「研究学園都市」として発展する素地がある。



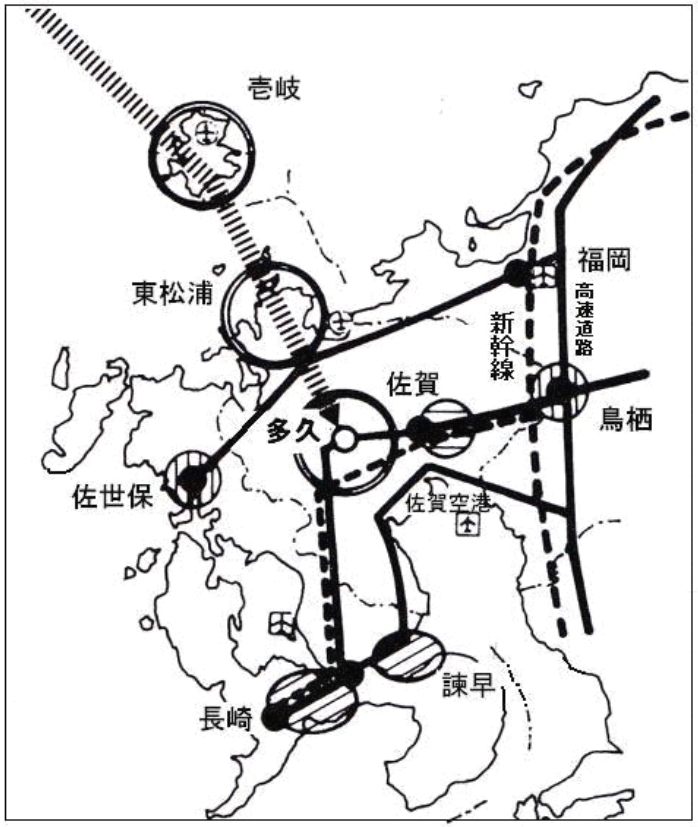
九州の交通要衝・鳥栖

鳥栖市は佐賀県の東の玄関口に当たる。福岡県に接し、ＪＲ九州の長崎本線と鹿児島本線の分岐点で律令制の昔から交通の要地であった。近年は、九州自動車道の日本有数規模のインターチェンジがあり、九州における陸上交通最大の要衝になっている。交通立地の良好さもプラスして、鳥栖市は工業が盛んで、佐賀市を抜いて県内一の工業出荷額を誇っている。隣接する久留米市とともに、「久留米・鳥栖テクノポリス」の指定を受けており、九州有数のニューインダストリー地域として発展を目指している。

東アジアは儒教文化圏でもあるので、多久には「国際儒教大学」もしくは

「孔子大学」をつくり、儒学の国際的なメッカにしてはどうか。学部としては、経営学部、政治学部、人間学部、生産科学部、生産科学協同の町づくりを行う。学生は勿論、東アジア地域からも広く募集する。

日韓トンネルが開通すれば、多久市が九州横断道との結節点になる。この地域は山系によって日本海からの冷たい風が遮られているので、温暖な気候に恵まれている。多久と鳥栖を結ぶ地帯には、先端産業の工場や研究所を誘致し、米国カリフォルニア州のシリコンバレーに勝るとも劣らない多久・鳥栖シリコンバレーを形成する。そして、周辺地域には、産業関連の住宅、スポーツ施設、リゾート型住宅を職住接近ゾーンに配置する。邪馬台国の古都ではないかといわれている吉野ケ里遺跡は、日本文化のルーツをたどる上で重要な遺跡である。ここに、日本の古代文化を紹介する「邪馬台国歴史博物館」（仮称）を建設する。



日韓トンネルが対馬、壱岐、九州北部とつながることによるインパクトとその効果は計り知れないものがある。この地域は、東アジアのベーススクエア（四極構造の受け入れ基地）として、一体的に開発される必要がある。いわば九州全域の国土計画にも当たるマスタープランの作成が必要であろう。かつて古代において北九州がそうであったように、日韓トンネルの完成によって、この地域は日本とアジアを結ぶ国際交流の一大拠点となる。

特に、二一世紀において最もダイナミズムのある地域が東アジアであり、その経済成長のポイントが日本との経済・技術交流であるので、東アジアに開かれたこの国際交流拠点の重要性は、いくら強調してもし過ぎることはない。明治維新以来、長らく脱亜入欧でやって来た日本は、今や脱欧入亜の新しい時代を迎えようとしているのである。

二　壱岐地域の開発と展望

日韓トンネルの建設は、計画地域の活性化に非常に大きなインパクトを与えることはいうまでもない。自然環境との調和、地場産業の振興を図りながら計画を進めなければ、地域の人々からの賛同を得ることはできない。壱岐と対馬、この二つの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び石のように並び、昔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力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。その地形が前者はほとんど山がなく、なだらかであるが、後者は極めて急峻な山容をもち、全島がほとん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線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、大小の入り組んだ湾や入江、これにエメラルドグリーン、コバルトブルーの海は島内内陸の深い緑とのコントラストを際立たせ、実に美しい。両島とも、昭和四三年に「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入れている。

このように、現況では壱岐と対馬は同じ長崎県内にあり、人口も約三万人で過疎化に悩む島であるが、日韓トンネル開通後は、両島は今までとは打って変わり、全く異なる発展の道をたどることになるに違いない。なぜなら、島を観察し、位置付けなどを立体的に分析すればするほど、両島は異質であると同時に、それぞれ際立った特色をもっていることが分かるからだ。

次に、両島それぞれの問題点を摘出、浮き彫りにし、またメリットや可能性を抽出しつつ、現実的な島の未来像を構想してみたい。

壱岐の現況と問題点

まず、壱岐の島を概観すると、壱岐は人口約三万人（平成二三年八月末現在）の島で、壱岐市の下に郷ノ浦、石田、芦辺、勝本の四町がある。支庁は郷ノ浦町にあり、島の行政、文化、教育の中心地になっている。人口は一万一〇〇〇人で面積は四四平方キロメートルである。郷ノ浦の歴史は、一五世

紀末、波多氏が壱岐を統一、亀岳城を中心に武生水に築城した。また、郷ノ浦には郷ノ浦温泉（摂氏二五度、食塩泉）があり、観光スポットとしては岳ノ辻、猿岩などがある。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。

石田町は人口四五〇〇人で面積が一六平方キロメートル。町内に空港がある。電力王、松永安左ェ門はこの町の出身で、その生家の近くに松永記念館がある。産業は畜産が盛んで、和牛（食肉用）が有名である。また果樹園も多く、海岸沿いは釣り場に恵まれている。

芦辺町は古代に国府があったところで、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があり、イワダレネズの大群落は天然記念物に指定されている。人口は八〇〇〇人、面積は四五平方キロメートルである。

勝本町には湯ノ本温泉（摂氏五一～五六度、食塩泉）があり、美しい入江には小さな漁港があって、リゾートとしての環境に恵まれている。人口は六五〇〇人、面積は三〇平方キロメートルである。

以上のように、四町は島を明快に四分割しており、またそれぞれに特色をもっている。

四町の共通の特色は、港をもち港町を中心に発展してきたことであり、また出入りの多い美しい海岸線をもっていることである。次に、四町の問題点を抽出し、壱岐の将来を展望してみる。

まず四町の問題点と課題について列挙してみると、

①四町共通の悩みは、人口が減少気味で高齢化が進んでいることである。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。

②四町が競い合うよりも牽制し合って、四町全体の均衡が保持されており、

「壱岐のイメージ」を減殺しているように思われる。四町の相互努力によって、島のトータルな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、全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、土地利用上の工夫が見られず、また、道路も幹線道路がなく分かりにくい。四町全体のマスタープラン作りが急務であり、また島にとって望ましい開発が切に願われる。マスタープラン作成の際には、日韓トンネル建設を前提条件として考慮する必要がある。

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であるという、日常の生活行為が福岡県、長崎県、佐賀県の三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かない限り、島の将来はますます複雑なものになるだろう。

⑤現状における壱岐の独特な産業、例えば焼酎、和牛、果樹などを生かし、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結した際には、福岡市の遠郊住宅地としても機能できよう。また、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、プール、サッカー場などを島内の適切な位置に配置すれ必要がある。

壱岐の可能性と方向づけ

壱岐四町はそれぞれの特色を生かしながら、スポーツ施設のあるリゾート地として、また地場産業を振興しつつ、観光客を吸収できるような態勢作りを目指すべきであろう。郷ノ浦は温泉を生かしたリゾート住宅地、石田は地場産業、勝本は健康、医療や教育施設、芦辺はスポーツ施設に、それぞれ重点を置いた開発が望ましい。勿論、互いに関連し、協力し合って一体的な島の発展を目指すことはいうまでもない。

リゾート住宅地　福岡市など経済的母都市の近郊住宅地、もしくは週末住居地として位置付けられる。この場合、スポーツ施設の併設が必須であり、健康施設、温泉施設も地区周辺にあることが望ましい。住宅は平均一〇〇坪の広い庭をもつリゾート型一戸建て住宅である。

地場産業の育成　焼酎、和牛（肉牛）、果樹などの地場産業を振興させるため、観光と結び付いたステーキレストランの設置や地場ワインの醸造などが考えられる。

施設の誘致建設　気候が温暖で温泉もあるので、高齢化社会に向けてのシルバー施設の誘致が有望である。老人医療も含めた長期滞在型の宿泊施設や高齢者向け住宅などである。また、無公害型のハイテク産業研究所、スポーツ施設とも関連した体力測定、フィットネス施設が完備された健康施設（温泉を利用したクアハウス等）の誘致建設も考えられる。

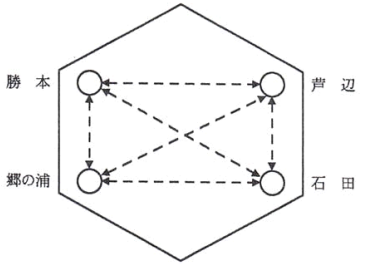
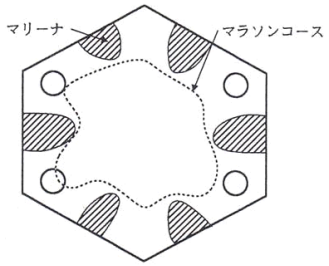
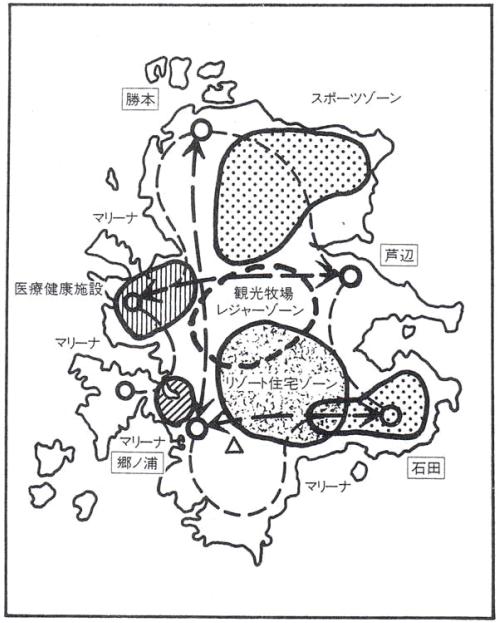


図９ 壱岐の各町の関係図



マリーナ、マラソンコース配置



壱岐マスタープラン

各種スポーツ施設の建設　現在、島内にはゴルフ場が一カ所のみであるが、島の地形から見ても、数カ所のゴルフ場建設は可能である。また、環境がスポーツ選手の強化合宿に適しているので、現在、大学のスポーツクラブの合宿に使用されているグラウンドを規模拡大し、テニスコート、サッカー場、野球場、プール、ゲートボール場など、高齢者向けも考慮に入いる。

マリーナの建設　本島の海岸部は出入りが多く、入江が随所にあって、天然のマリーナ施設に恵まれている。四町に、それぞれ一カ所以上のマリーナ建設が可能である。

マラソンコースの設置　本島の全周は約六〇キロメートルある。そこに四

二・一九五キロメートルのフルマラソン・コースを造り、年一回の「壱岐マラソン」を全町あげてのイベントとして、全国的あるいは国際的行事として開催できるようにする（おな、このマラソン・コースの設置構想は本プロジェクトが公表された後、町の恒例行事になっている）。

四町のこれからのテーマ

以上から、四町のこれからのテーマを列挙する。

①四町それぞれの特色をもち、町ごとの魅力、個性をもつ。

②四町の統一イメージをもち、四町合わせたトータルイメージが必要。壱岐は一言でいえばどういう島かという問いに、明快に答えが返ってくるようなイメージがほしい。

③四町のバランスを保つ。一町だけが抜きんでてもダメで、四つの町が均衡を保つことが重要である。

④四町の「顔」をもつ現在の中心である郷ノ浦町が、その表玄関として名実ともにセンターとしての機能を充実させる。そのために行政のみでなく、文化、商業、情報、教育等の施設を完備させることが必要である。そして他の三町への道路交通をスムーズにしなければならない。

三　対馬地域の開発と展望

対馬は、壱岐の北西六〇キロほど西にあり、日本の最果ての地だが、韓半島にはわずか五三キロと最も近く、国際性をもつ辺境の島である。島の大きさは七一〇平方キロメートルで、佐渡島、奄美大島に次ぎ日本で三番目に大きい。島の東西は一八キロしかないが、南北は八二キロと長い。日本列島は大昔、大陸と陸続きであったが、その名残が対馬の動植物に残っている。位置的に、大陸と日本の橋渡し役を担うことが運命付けられていたともいえる。「魏志倭人伝」にも島の記録が残されているように、古来より大陸との接点であり、往来の要衝をなしてきたのである。

対馬の人口は約三万五〇〇〇人（平成二三年八月末現在）であり、若者の流出が目立ち、過疎化と高齢化の悩みを抱えている。島は対馬市の下、六つの町で構成されており、行政、文化、教育の中心は、南寄りの厳原（いづはら）町である。厳原町の人口は一万三〇〇〇人、面積は一七七平方キロメー

トルである。そこから北に、美津島町（八〇〇〇人）、豊玉町（三八〇〇人）、峰町（二三〇〇人）、上県町（三六〇〇人）、上対馬町（四三〇〇人）と続く。対馬はほとんどが山岳地で平野が極めて少ない。したがって道路が少なく、しかも曲折しているため、町々の交通が不便という島発展の阻害要因がある。動脈は国道３８２号線のみである。島の景観は、壱岐と合わせて国定公園に指定されているほど美しい。特に中央部にある浅茅湾は溺れ谷になっており、複雑な地形の入江は優美で、小高い上見（かみみ）坂からの眺めは息をのむ美しさである。

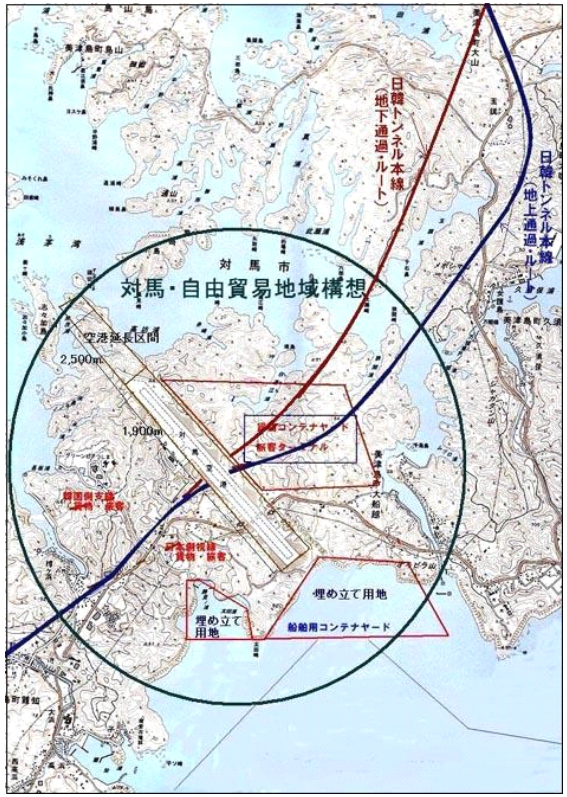
次に、対馬のもつ課題、問題点を列挙し、それらに対する方向づけを探ってみよう。

①壱岐と同様、人口が減少気味で、過疎化現象が進み高齢化が進んでいる。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ともに、抜本的な「島土改革」を図らなければならない。

②対馬は、全面積の九〇％が二〇〇～六〇〇メートル級の山々で覆われ、平地に乏しい。また、地形的、地質的（大部分が堆積岩）条件から山を切り開いて市街を形成することは極めて困難である。そこで、交通の幹線として各地区を道路で結ぶためには、山にトンネルを貫通させて結ぶ。また、そのトンネル技術を駆使して、山間や急峻な山をくりぬいて「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。それによって、対馬独特の開発手法を生み出す必要がある。なお、島の内部をくりぬくことにより産出する御影石は、本土での需要が極めて高いものである。

③対馬は九州本土より韓国との距離が近い位置にあるが、現状では、その韓国に近い位置的条件は生かされていない。日韓トンネルの開通が、対馬を極めて有利な国際的舞台に押し上げることは想像に難くない。今から「スーパー・インターナショナル・リージョン」として位置付け、「超国際地域」構想を打ち立てる必要がある。

④対馬地区も壱岐地区と同様、行政権、経済圏、地理圏における複雑性が



湾は飛び抜けた絶景である。自然を生かしながら、湾周辺の開発、風光の積極利用を考えるべきである。浅茅湾の真珠の養殖は、地場産業として振興させるとともに、国際化した場合の重要な観光資源としても位置付けられる。

新しい対馬への提案

特に、対馬は日韓トンネルができることによって、陸上軸と海上軸・航空軸の交点となることによって、国際的な意味での物流・人流における中継拠点となる。

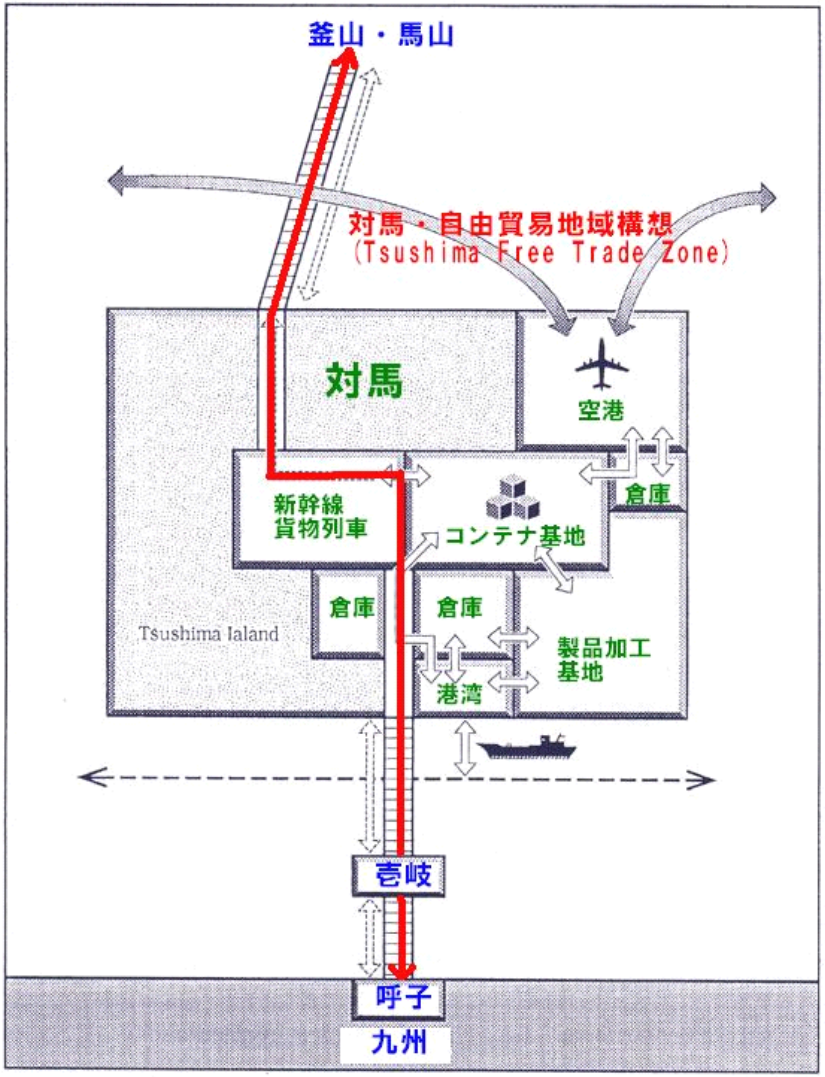
大型ジェット機が離着陸できる空港の整備が、対馬の超地域化、国際化には必須である。現在、一九〇〇ｍ級の滑走路を一つ持つが、これを二五〇〇ｍ級に延長する必要がある。また、大水深港湾（一四ｍ級）を造成して、区画整備をなし、貨物の積上げ、保管、加工、製造を主とする貿易加工特区を形成することもできる。

日韓トンネルを介した物流の主な相手先は、東アジア（韓国・中国など）および東南アジア（タイ・マレーシア・ベトナム・インドネシア・インドなど）諸国である。日本およびこれら諸国間の国際物流を、それぞれの国の需給に応じた時機や量をコントロールできる少量・多品種の複合方式による備蓄（貯蔵）・加工に優れた地域性を発揮できる。

たとえば、日本からの輸送を考えてみると、国内の生産地から単に一国のみの大型コンテナ仕様に満載充填することなく、国内の高速道路や鉄道貨物を利用して、対馬・コンテナヤード（Ｃ・Ｙ）や倉庫群（Ｗ・Ｈ）に移送・加工・梱包して、複数の仕様地に混載・発送することができる。また同時に、対馬は物流の情報集積地としてだけでなく、市況の情報センター機能も保有ある。日韓トンネルが実現すれば、対馬が大事な「大陸への出島」となる可能性からして、行政面、経済面から検討する必要がある。

⑤対馬の数ある景観の中でも、島の中央にある浅茅

できる。



以上のような対馬の特色と課題をふまえながら、日韓トンネルが開通するときには、どのようなイメージの地域であるべきかを考えてみよう。

まず、新しい対馬が具備したいイメージを列記してみる。

定期フェリーや観光船が寄港する厳原港

①国際性・社交性

②文化性・アカデミック性

③非日常性・非日本性（異国性）

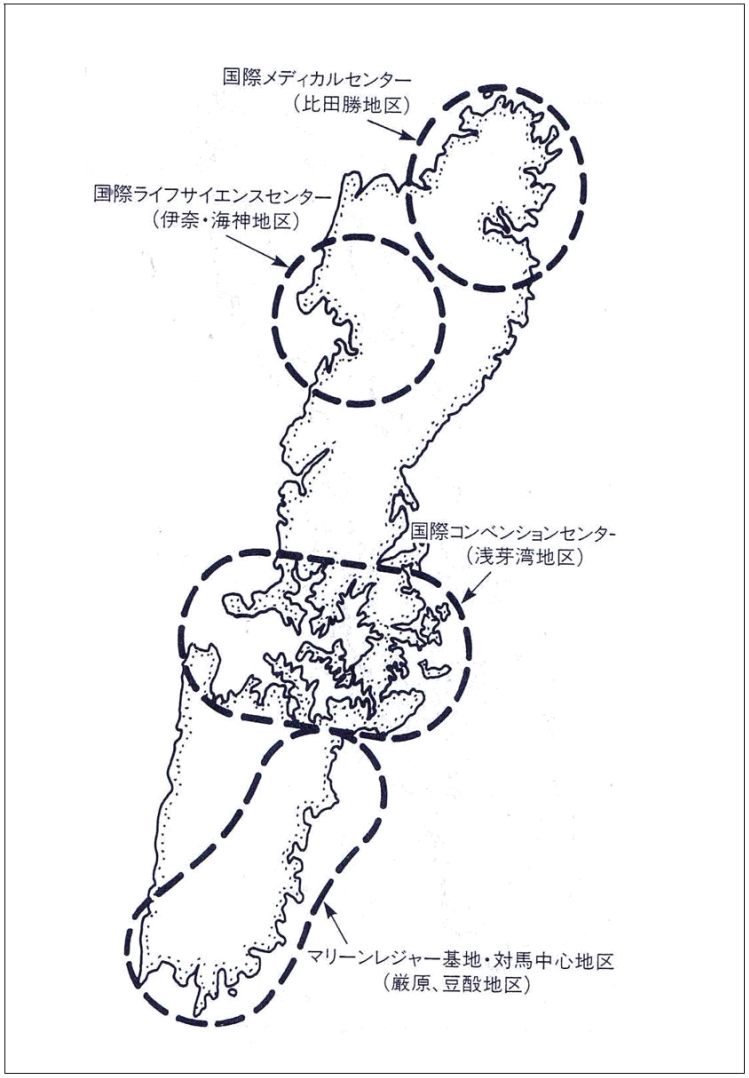
対馬が地形・地質上、面的な開発がほとんど不可能であることから、むしろ拠点開発の重点地区を選んで行うべきである。

重点開発地区の候補地として次の五つが挙げられよう。

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）の四地区（六町にまたがる）のうち、豆酘地区も含むものとする。

⑤貿易加工特区（美津島町、現在の対馬空港周辺地域の総合開発を行う）

それでは、具体的に誘致すべきプロジェクトを列挙してみよう。

①国際コンベンションセンター

国際会議場、ホテル、各種スポーツ施設、健康施設、ショッピング施設。

②国際メディカルセンター

国際総合成人病医療施設。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にする。医科大学、付属病院、長期療養施設も設置する。

③国際ライフサイエンスセンター

自然科学と社会科学の接点で、かつ人間生活に最も関わりの多い部分の研究開発を、各国の研究者が一堂に会して共同研究を行う場とする。例えば、インターフェロンの研究。

④マリンレジャー基地

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および宿泊施設を設ける。マリーナは大型クルーザーを主とする超高級イメージなものとし、ここ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。

⑤貿易加工特区

大型ジェット機が離着陸できる空港（現在、一九〇〇ｍ級の滑走路を一つ持つが、これを二五〇〇ｍ級に延長）や大水深港湾（一四ｍ級）を造成して、区画整備をなし、貨物の積上げ、保管、加工、製造を主とする貿易加工特区を形成する。

上記候補地に、それぞれの誘致施設の適合性をみると、およそ次のようになる。

①厳原・上見坂・豆酘地区
　マリンレジャー基地（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（美津島・豊玉）

③比田勝地区
　国際メディカルセンター

④伊奈・海神地区
　国際ライフサイエンスセンター

⑤貿易加工特区（美津島町）

このうち、③④は限られた拠点開発であるが、①②はかなり広範囲に及ぶ地域開発となろう。特にマリーナ設置については、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。厳原の中心地区の再開発を考慮して、マリーナ付きのウォーターフロント整備とともに、ホテル群の建設を行う。また、②の浅茅湾の周囲に建つ国際コンベンション施設は、九州地区きっての国際的目玉商品となろう。

新アイランズ構想の要件

日韓トンネルが開通することにより、壱岐は九州の一部として、あくまで日本本土化が進み、位置付けは福岡市・唐津市の「遠郊」となり、「夢のリゾート住宅地」となるであろう。一方、対馬は、本土からの距離と地形のハンディキャップから、「国際化」が進むであろう。その国際化を前提とした開発は、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。

いずれにせよ、両島はニューアイランズとして生まれ変わる。そこで、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要件について列挙しておきたい。

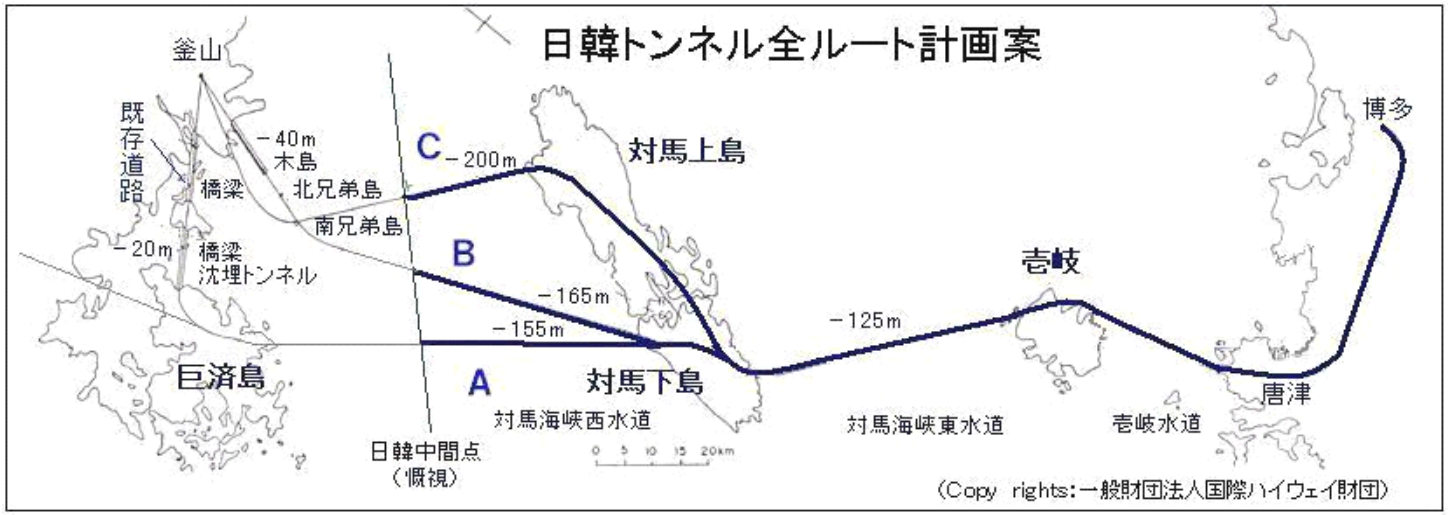
①人と心の島づくり、町づくり。金やモノが先行するのではなく、人が、それも地域の人びとが力を合わせて、知恵を出し合って、常に開発のリーダーシップをとらなければならない。

②国・県・自治体、それぞれのレベルの資金面での助成、協力をあおがなければ、基盤整備開発はなかなか進まない。各種制度の導入を図るためには、先行する計画を十分に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力で、ある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」を導くかが、開発の鍵をにぎる。

④官・民協力による「第三セクター方式」による開発も有効な手段である。特に壱岐の住宅開発などは、「壱岐リゾート開発公社」（仮称）といった半官半民の組織が理想の町づくりにはうってつけである。

⑤国際的な施設づくり（特に対馬のケース）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。また、今見直されようとしている航空運賃の低廉化（Low Cost Carrier＝LCC）も、壱岐・対馬の発展には不可欠である。



※基本的には、現時点では対馬海峡（大韓海峡）の中間点までしか、日本側のルート図は引けない。韓国側には独自の国内道路計画があり、2010年末には、釜山ー巨済島間が橋梁と沈埋トンネルなどで結ばれた道路専用構造物があるが、これと日韓海底トンネルとを連結することは実態的には難しい。

※また韓国側、特に釜山市では沖合いの木島・北兄弟島・南兄弟島をベース基地に使う案もあるようだが、島といっても岩礁に近いもののようで、果たして作業基地などに用いられるかは疑問である。

⑥「心の啓発」こそ急務。日韓トンネルの実現はいやおうなしに国際人としての日本人の品格が問われることになる。両島の人々だけでなく、日本人全体の「心の啓発」「心の国際化」が必要である。外国人に対して閉鎖的な日本人の性格や制度を、外に開かれたものに変えていく努力が肝要である。

日本と韓国の首脳が二〇〇九年一月に合意した「日韓新時代共同研究プロジェクト」（共同委員長：日本側・小此木政夫、韓国側・河英善）は、二〇一〇年十月に「日韓新時代アジェンダ２１」をまとめた。その中で、「日韓海底トンネル構想の長期的推進」と題して、

「北九州地域と釜山・馬山地域をつなげる日韓海底トンネルの建設は、日韓間の人的流れと物流の拡大に貢献するのみならず、島国である日本とアジア大陸全体をつなげるプロジェクトとなるはずである。（略）それが北朝鮮を通過し、中国東北地域の瀋陽までつながるのであれば、日韓中三カ国の北東アジア鉄道網がつながりシベリア鉄道を経由しヨーロッパまで到達できる。（略）海底トンネルの建設は、巨額の金融支援と先進的なトンネル技術を必要とする長期的な未来志向プロジェクトである。両国指導者は国民の十分な同意を得る方法で、トンネル建設プロジェクトを推進することが望ましい」と発表している。

日本人の多はかつて韓国（朝鮮）から来た渡来人の末裔だと言われる。対馬海峡（大韓海峡）の壱岐や東松浦半島、とりわけ対馬はそうであろう。対馬は日本と韓国の接点であり、日本と韓国の「友好の島」になることが将来の発展にもつながる。

日韓トンネルが文字通り日韓、韓日の平和の架け橋、ひいてはアジアと世界の平和の架け橋になると信じて、このプロジェクトに取り組んでいる。

企画・編集・制作

一般財団法人　国際ハイウェイ財団
調査企画・広報室

東京都新宿区新宿五丁目十三番地二
成約ビル四階