

長崎県伊王島の開発の経緯と離島指定*

鈴木 勇次**

The process of the development on IOU-JIMA and the designation for the Remote Islands Development Act

Yuji Suzuki

1. はじめに

わが国の離島の多くは、今日、過疎化というより若年層の少なさに対し高齢者の多さといった状況下にある。離島住民に生活感を聞くと、「本土の方が便利」との回答が多く聞かれる⁽¹⁾。現実には、特に戦後の高度経済成長期を経て価値観が多様化しただけでなく、より強固に貨幣経済の進展に巻き込まれてきたからである。換言すれば、生産性優先、効率性優先主義の浸透である。兎も角、今日の離島社会は、妙に変形し始めて来ていると見ることが出来る。それは旧来型の地域共同意識が崩壊し、都市的社会集団＝参画社会が芽生えてきたと指摘しても良いかも知れない。

離島の多くは、少なくとも戦前までは、航行帆船の潮待ち、風待ちの港としての機能を発揮していたことは周知のことであり、それ故、都市はじめ他地域の文化が持ち込まれ、また人的交流なども見られるなど、それなりの発達を見てきた。しかし、船舶の動力化が進むと、対外的人流・物流が疎遠になりはじめ、離島の社会的役割が薄れはじめていった。そこに、事実上初めて「離島問題」が表面化するわけである。その段階での離島問題とは、都市に比べての「不便さ」に象徴されるであろう。その解決策として、国の支援によって本土の社会的環境との格差を是正することが求められた。いわゆる昭和28年7月の議員立法による離島振興法の制定である。

同法の第一条・目的には「本土より隔絶する離島の特殊事情よりくる後進性を除去するための基礎条件の改善」を迅速に図ることを謳った。この場合、＜本土より隔絶せる離島＞との意味合いは、当時の国会審議（＝衆議院経済安定委員会）では、外海にある島々という程度で、定義的なものは提案者（＝衆議院議員・網島正興、大橋武夫）からは説明されていなかった。ただし、当時の関係者の離島のイメージは、伊豆七島、佐渡、隠岐、対馬、壱岐、五島列島、屋久島、種子島、甕島、南

西諸島であったようである⁽²⁾。しかし、現実の法指定離島ならびにその後制定された復帰離島対象の振興法（＝奄美、小笠原、沖縄）を勘案すると、離島の振興とは何をどうすることであったのかの理念が揺らいでくる。

さて、本稿で取り上げる長崎県伊王島の事例は、離島振興法による指定と島の歩んできた歴史との関係を検証することに主眼を置くが、根本的には離島の振興理念と指定解除の在り方を問題としたい。なぜならば、離島振興法は10年間の時限法であり、過去既に5回に亘り期間延長を繰り返してきた。しかも平成4年の法改正では第一条・目的が大きく修正され、新たに「国土の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島について」と、「離島の役割」が明記された。すなわち、後進性はあるが役割もある地域なのだと視点の拡大である。この段階で、最早昭和28年当時の離島振興観、離島の問題は大きく変化していたのである。こうした時代の大きな変化の中で、本来、離島振興法は名称も変え、新たな理念の中で法指定をするべきであったかも知れない。それらのことは、今後稿を別にして論じることとする。

2. 伊王島の素描

伊王島は、かつては炭鉱で栄えた島であったが、炭坑閉山に伴う大量の人口流出で島の社会構造が大変革した。しかし地域の再生の切り札として取り組んだリゾート開発が功を奏し、平成2年には「地域づくり」で国土庁長官賞を受賞するなど地域再生の成功例と位置づけられた。一方、離島からの脱却として取り組んできた対本土架橋事業が2010年には完成する予定で、離島でなくなる日が間近な島でもある。

伊王島は、長崎市の中心部長崎港（大波止）の西南の沖合10*に位置するが、本土との最短部分は、昭和43（1968）年本土三和町・深堀との間が

* Received February 1, 2008

** 長崎ウエスレヤン大学 現代社会学部 地域づくり学科、Faculty of Contemporary Social Studies, Nagasaki Wesleyan University, 1057 Eida, Isahaya, Nagasaki 854-0081, Japan

海面埋立事業によって陸続きとなった香焼島（旧香焼町）辰ノ口までの600mである。本土側すなわち香焼島側が沖之島、沖合側が伊王島で、この2島で伊王島町（合併後は自治体名ではなく地域名）を構成している。集落は沖之島側に馬込、仲町、塩町の3集落（小字）が、伊王島側に船津、大明寺、丘町の3集落（小字）がそれぞれ形成されている。しかし沖之島と伊王島は三本の橋で結ばれており、地元においてはこの2島を合わせて「伊王島」と称する場合が多い。

因みに伊王島と沖之島間の伊王瀬戸は30mほどであり、明治44（1911）年には伊王橋が、昭和26（1951）年には栄橋（昭和56年掛け替え）が、昭和28（1953）年には賑橋（平成4年掛け替え）がそれぞれ建設されている。現在、町の中心地は伊王島・船津となっている。

伊王島は、江戸時代には佐賀・鍋島氏の支配下深堀村にあったが、明治4（1871）年の廃藩置県により長崎県に属することとなり、明治22（1889）年町村制施行により沖之島と連合して伊王島村と



図1 伊王島の位置図（国土地理院発行5万分1「長崎」平成3年修正より）

なる。役場は沖之島に置かれた。その後、昭和6（1931）年に役場は伊王島に移転、昭和37（1962）年5月町村制施行して以降、平成17（2005）年1月4日長崎市に編入合併されるまで地方自治体を守ってきた。なお、合併後の地域表示は、伊王島は「伊王島町1丁目」、沖之島は「伊王島町2丁目」となった。

地形は、両島とも島全体が急峻で平坦地に乏しく、居住地として利用できる面積は限られている。そのため旧来より海岸埋立てが行われており、近年の居住地、各種施設の多くは埋立地に集中している。

伊王島は周囲7.1km²、面積1.24平方km²、沖之島は周囲5.1km²、面積0.94平方km²で、町全体は周囲12.2km²、面積2.18平方km²。平成19年12月31日現在の住民登録人口・世帯数は、伊王島297人・168世帯、沖之島543人・291世帯、町全体では840人・459世帯の規模である（長崎市ホームページ「長崎市の人口」）。因みに、炭鉱最盛期の昭和35（1960）年には7,266人・1,680世帯あったといわれ、当時に比べ、人口で84%減、実に当時の16%にまで激減している（住民基本台帳上では、昭和37年が7,792人で最大規模時）。現在の主産業は、漁業、公務そしてリゾートホテルなど観光を中心とする第三

次産業であるが、平成12（2000）年国調結果による就業構造を見ると、就業者数399人中サービス業が150人、37.6%で最も多く、次いで卸・小売

り・飲食業が19.8%、建設業、公務が11.5%、漁業は12人、3.0%であった。

表1 伊王島の人口変遷（各年度末住民登録人口）

和暦	西暦	人 口（人）			対S20年比	世帯数
		男	女	計		
*T6.12	1917	1,266	1,334	2,600		
T09	1920			1,792	61.7	392
S15	1940	727	845	1,572	54.1	371
20	1945			2,906	100.0	
22	1947	2,007	1,670	3,677	126.5	771
25	1950	2,928	2,460	5,388	185.4	1,145
28	1953	3,224	2,807	6,031	207.5	1,284
29	1954	3,335	3,001	9,336	321.3	1,396
30	1955	3,188	3,106	6,284	216.2	1,364
35	1960	3,677	3,766	7,443	256.1	1,505
40	1965	3,470	3,557	7,027	241.8	1,738
45	1970	3,121	3,181	6,302	216.9	1,732
50	1975	946	1,082	2,028	69.8	654
55	1980	828	942	1,770	60.9	615
60	1985	701	801	1,502	51.7	584
H02	1990	593	734	1,327	45.7	568
07	1995	531	680	1,211	41.7	567
12	2000	477	603	1,080	37.2	518
17	2005	399	504	903	31.1	475
18	2006	385	487	872	30.0	467
19	2007	347	479	853	29.4	465
*19.12	2007	366	474	840	28.9	459

資料：大正9年～昭和40年は、伊王島町教育委員会編『伊王島町郷土史』187頁
昭和45年～平成12年は、伊王島行政センターによる3月31日住民登録人口
平成17,18,19年は、長崎市ホームページ「長崎市の人口」より3月末人口

表2 伊王島の就業構造

区 分	昭和35年		昭和45年		昭和60年		平成12年	
	実数	比率	実数	比率	実数	比率	実数	比率
第1次	297	11.5	102	4.7	74	16.6	12	3.0
農 業	223	8.7	72	3.3	2	0.4	0	0.0
林 業	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
水 産 業	74	2.9	30	1.4	72	16.1	12	3.0
第2次	1,806	70.1	1,610	73.7	117	26.2	94	23.6
鉱 業	1,469	57.0	1,481	67.7	1	0.2	1	0.3
建 設 業	315	12.2	51	2.3	72	16.1	47	11.8
製 造 業	22	0.9	78	3.6	44	9.8	46	11.5
第3次	472	18.3	474	21.7	256	57.3	293	73.4
卸、小売業	159	6.2	184	8.4	85	19.0	79	19.8
金融・保険	8	0.3	8	0.4	6	1.3	1	0.3
不動産業	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.3
運輸・通信	103	4.0	110	5.0	24	5.4	14	3.5
電気ガス水道	1	0.0	4	0.2	3	0.7	1	0.3
サービス業	161	6.3	123	5.6	93	20.8	150	37.6
公 務	40	1.6	45	2.1	45	10.1	47	11.8
分類不能	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合 計	2,575	100.0	2,186	100.0	447	100.0	399	100.0
失業者	0	0.0	43	2.0				
総人口	7,443		4,211		1,403		1,035	

出典：昭和35年、同45年は「伊王島郷土史」（昭和47年9月、伊王島町刊）285頁
昭和60年、平成12年は、日本離島センター『離島統計年報』より

表3 伊王島の観光客数

	住基人口	観光客数 (単位：千人)					宿泊者数
	4.1現在(人)	春(3～5月)	夏(6～8月)	秋(9～11月)	冬(12～2月)	計(千人)	(千人)
昭和63年	1,375	3.0	11.0	4.0	1.0	19.0	1.5
平成元年	1,316	29.0	56.0	25.0	10.0	120.0	12.0
2年	1,327	36.0	57.0	39.0	28.0	160.0	26.0
3年	1,313	44.0	74.0	43.0	40.0	201.0	33.0
4年	1,279	57.0	79.0	57.0	40.0	233.0	39.0
5年	1,251	58.2	89.6	59.6	42.7	250.1	41.0
6年	1,230	62.7	96.9	64.1	45.5	269.2	40.0
7年	1,211	67.4	92.7	64.6	56.5	281.2	43.9
8年	1,190	63.0	91.6	56.5	47.8	258.9	63.5
9年	1,203	59.9	136.5	133.3	33.3	363.0	61.9
10年	1,176	74.8	135.7	101.4	37.4	349.3	67.4
11年	1,097	45.6	77.2	68.8	34.4	226.0	39.6
12年	1,080	51.8	87.7	78.2	39.1	256.8	31.7
13年	1,059	73.1	87.9	65.1	57.5	283.6	36.0
14年	1,012	18.6	39.1	26.2	11.5	95.4	—
15年	964	35.6	78.6	44.4	39.6	198.2	48.7
16年	932					230.5	

資料：日本離島センター『離島統計年報』(毎年度刊の「観光客数・宿泊能力」より)

ただし、平成16年は長崎市伊王島行政センター報告による1～12月数値で調査期間は一致しない

対本土交通は、現在、長崎汽船㈱により長崎港－伊王島－高島航路として1日11便(コバルトクイーン1号・2号、179トン、28ノット、定員268人、片道22分、650円)が就航している。島内は市営バスが幹線3.6㌔を1日11往復(1路線)しており、定時運行ながらどこでも乗降できる「自由乗降バス」となっている。車両はマリンプルー色で定員29名のマイクロバスが使用されている。

島内の主要施設等は、行政センター(旧役場庁舎)、大浦警察署駐在所、消防署派出所、市立診療所、郵便局、福祉センター、公民館、図書館、幼稚園、小学校、中学校など公的施設の他、漁業協同組合、商工会、園芸出荷組合、廃棄物処理センター、そして伊王島教会、馬込教会、伊王島灯台・灯台記念館などがある。伊王島の民間施設では平成16(2004)年オープンした「やすらぎ伊王島」がある。しかし、炭坑すなわち鉱業関係については、閉山後はボタ山も炭鉱住宅も抗口も全く見ることはできず、かつての炭鉱の島の面影は、説明を聞かない限り今日では全く感じることがない。

3. 伊王島の開発略史

伊王島について触れるとき、炭鉱時代を省略することは出来ない。「もしも」という想定はありえないが、もし伊王島で石炭の鉱脈が発見されて

いなかったならば、伊王島の戦後はいかなる発達が見られたであろうか。敢えて想像するならば、本土・長崎の造船所が今日の香焼島のように造船所建設を行い、企業立島になっていたに違いない。いずれにせよ農・漁業など第一次産業の推進は期待されなかったと思われる。平坦地の少なさと湾内の海水汚濁が予想されるからである。現実には戦後しばらくは鉱業立島であったわけである。

伊王島で炭鉱が発見されたのは、昭和10(1935)年であったという。その後、昭和14(1939)年には長崎鉱業株式会社が設立され、2年後の同16(1941)年には炭鉱の開抗がはじまり、同19(1944)年には初めての積み出しが行われている。伊王島炭鉱の経緯等詳細は割愛するが、戦時中の出炭量は、昭和19(1944)年26,000トン程であった。終戦直後の混乱期には多少減少したものの、昭和21(1946)年には31,000トン、同22年には52,000トンと急増し、同25(1950)年には107,000トンの出炭量となった。しかし、昭和28(1953)年、朝鮮動乱終結に合わせるように石炭鉱業は不況期を迎え、鉱業企業の合併が進められ、伊王島の炭鉱は最終的には「日鉄伊王島鉱業所」が経営することとなった。昭和29(1954)年合併時の伊王島鉱業所の鉱員・職員は1,281(うち職員148人)であったが、その後毎年増加し、同36(1961)年には鉱員1,218人、職員180人、計1,398人と最高人数を数え、出

炭量も309,000トンと経営は順調に進み、伊王島は真に石炭一色の町となった。

因みに昭和34（1959）年作成の伊王島村勢要覧によると、昭和33年現在、全戸数1550戸のうち農家戸数303戸、経営面積52町7反、主要作物は甘藷、麦、蔬菜、馬鈴薯等、家畜は綿羊、鶏、豚そしてウサギ等であったが、収穫は自家消費の範囲程度であった。漁業面では良好な海域を有しながらも、労働力の大半が炭坑に向かってしまっており、専業漁家9戸、動力船7隻（無動力船は102隻）あるものの年間水揚げ693万円で、さして見るべきものはなかった。

4. 伊王島の開発経緯

伊王島の戦後開発史を概観すると、おおむね次の通りである。既に戦前から定期航路、電信・電話、一般受電は整備されていた。一方、戦前戦後飲料水に苦しむ伊王島では、一般住民は共同井戸や天水を利用していたが、鉱業所関係は長崎からの給水船に依存していた。昭和33（1958）年に本土三和町鹿尾川からの海底送水管が敷設され、水道事業が始まった。ただし、同水道は鉱業所用専用水道であったため、町は分水契約のもと一般住民には簡易水道として給水した。同37（1962）年町営バス運行など基盤整備は着々と進められた。しかし昭和40（1965）年の坑内ガス爆発により30名の死者を出してしまい、また石炭産業が安価な輸入炭や石油輸入の急速な増加により凋落しはじめ、昭和47（1972）年3月には鉱山は閉山となり、人口が大激減したのである。

石炭産業が衰退しはじめた昭和40年当時の伊王島町は、日鉄鉱業出身の荒木辰一町長（昭和40年2月から同52年まで在職）の時代であったが、町の再興のため昭和44（1969）年頃から町の活性化を進めるため新たに各種の事業が計画されはじめた。時に離島振興法が改正・延長時期を迎え、第三次離島振興計画が検討されはじめた時期であった。島の振興策では基盤整備として港湾、漁港ならびに島内道路の整備に力点を置く一方、企業誘致に全力が注がれた。企業誘致の第一号は昭和45（1970）年8月誘致された「西日本タンカーサービス」で、当時日本一の規模を誇るタンカーの廃油・廃水処理を行う工場であった。実は、隣町香焼町においては、既に三菱造船香焼ドックで昭和41（1966）年に大型タンカー「出光丸」（20万トン）が建造されていたし、長崎県による臨海工業用地造成事業として本土三和町・深堀と香焼間の海面

埋め立て（89.37ヘクタール）が昭和43（1968）年3月完成したことに伴い、三菱造船香焼工場は新たに100万トン建造ドックを昭和47（1972）年8月完成し、大型タンカーの建造がはじめられていた時であった。

しかし、伊王島では町の企業誘致努力にも関わらず、他に企業進出を申し出ることはなかった。昭和45年国調では6,348人・1,801世帯であったが、昭和50年には1,887人・614世帯と約70%もの減少を見ており、とりわけ昭和45（1970）年には就業人口の67.7%いた鉱業は、同50（1975）年には僅か3人に減少したことは必然であるが、卸・小売業は184人から101人、45.1%減に、農業従事者は72人から34人、52.8%減、運輸・通信業は110人から39人、64.5%減とそれぞれ大幅に減少し、就業者数である程度増加を見た業種といえば製造業（134.6%）、建設業（152.9%）が主なものであった。そして、現実にはむしろ本土通勤者が増加しはじめた。因みに昭和50年国調結果では、就業者559人のうち当該通勤者は196人を数え、その75%は長崎市への通勤であった（「伊王島町の課題と将来の展望」昭和55年、伊王島町30頁より）。

5. 伊王島の活性化への取り組み

さて、伊王島町は炭鉱閉山後、日鉄鉱業からは閉山後の対策など何ら示されなかったことから、町は独自に企業誘致を進める一方、日鉄鉱業に依存しがちであった医療施設、架橋（栄橋）、水道、公衆浴場など各種公共的施設は、当然ながら町として事業計画することとなった。昭和49（1974）年に救急船建造、同50年にし尿処理場を建設、同51年に塩町集会所の建設、同52年ナイター設備完成など次々に生活関連事業に取り組んだ。もちろん公共事業としては仙崎埋め立て地護岸工事（昭和49年）、沖之島農地海岸保全事業実施（同51年）、沖之島農道完成（同51年）、沖之島港の修築（同52年）、離島開発総合センターの建設（同55年）、栄橋掛け替え工事（同56年）などが離島振興事業として実施された。

しかし伊王島としての振興の起爆剤は対本土架橋であり、観光振興であったことは、その後の動きからも十分把握することができた。昭和58（1983）年当時、副島重光町長は、“島の復興”の象徴的事業として、伊王島灯台を中心とした「灯台公園」事業を進めることとし、将来的にはキャンプ場、テニスコート、宿泊施設などを備えた“総合レジャーランド”構想を打ち出していた。

しかし、住民の間にはそれより、企業誘致や大瀬戸の架橋（香焼－沖之島）の建設を優先すべきだ、との声も少なくなかったようである。もちろん副島町長の施政方針として企業誘致や対本土架橋が最重要であることは強く掲げていたが、島の資源を活用した振興策の必要性も強く訴えていたわけである。

そうした状況下、マスコミは“長崎・伊王島に海洋レジャー基地－西武流通グループ”の見出しで次のように報道した。すなわち「西武流通グループが長崎市福田地区、伊王島にわが国最大級の海洋スポーツ・レジャーセンターの建設を計画していることが（12月）13日明らかになった。関係筋によると海洋開発会社「シーボニア」（本社、神奈川県三浦市、社長小野昭氏）を中心とした西武流通グループは、長崎湾の入口にある伊王島にヨットハーバー、臨海公園、自然植物園、シーフードレストラン、青少年センター、ホテルなどからなる総面積22万平方メートルの海洋スポーツ・レジャー基地をつくることにしている。観光振興による地域の活性化に力を入れている地元ではこの計画に全面的に協力する構えであり、県、町が所有地を提供する方針。」（日本経済新聞・東京版、昭和58年12月14日）とし、さらに同紙は「すでに二度にわたり小野社長が現地を視察し、立地条件としては申し分ないとの評価を固め、今月上旬に高田長崎県知事に会って正式に協力を要請した。」とも報じていた。

上述の海洋開発会社「シーボニア」を中心とした西武流通グループ（堤清二代表）は、計画の第一段として昭和59（1984）年11月、バイオテクノロジーの技術を生かした海洋牧場を伊王島で建設する計画があることを発表した。同計画によると、伊王島大明寺地先の海域約36,000平方メートルで音響設備を備えた給餌システムでマダイやイシダイの栽培漁業を行うほか、ヒラメ、トラフグ、シマアジの養殖も行うという。さらに伊王島の地理条件を生かしヨットハーバー、シーフードレストラン、ホテルなど海洋レジャー基地の建設も計画しているというもので、それらを管理・運営するため西武伊王島海洋牧場㈱を設立するというものであった。この計画について伊王島漁協は早々と賛成の意志表示をし、町議会においても、同グループの打診に対し昭和59（1984）年11月28日開催の臨時町議会において、同海洋牧場誘致に同意することを採択した。まことに早い決定であった。伊王島の決定を知った同グループの幹部である小野昭シー

ボニア社長は、翌11月29日に長崎県庁に高田知事を訪ね、正式に立地申し入れをした次第である。すなわち、当時の新聞は「高田知事は『本県産業の活性化に大きな意義があり、漁業の新局面を開く点でも期待できる。本格的海洋レジャー・スポーツ基地達成に向け全面的に協力したい。』…副島重光伊王島町長は『立地に心から感謝する。第二、第三へ進むよう協力する。』と話している。」と報道している（長崎新聞、昭和59年11月30日）。そして、昭和60（1985）年6月14日には同牧場事務所の起工式が行われ、同時に海域ではマダイの音響給餌を手がけ、さらにマダイ等16,000匹を放流し同62（1987）年12月からはヒラメ養殖事業をはじめると共に、地元漁業者で結成された生産組合にも融資するなど漁業面での協力は積極的に行われている。

しかし、同グループは、いわゆる全国的なリゾートブームの冷え込みといった逆風を受け、県ははじめ伊王島が求めた、本格的リゾート開発となるべき第二計画、第三計画への着手は、実現するに至らなかった。

6. 西武セゾングループの後退後の新対策

昭和60（1985）年2月、第12代伊王島町長に就任した池下守氏は、前任の副島重光町長の進めていた企業誘致・西武伊王島海洋牧場（昭和59年設立、所長：金平良雄）の第二弾であるリゾート開発が進展しない状況に業を煮やし、セゾングループへの協力要請はあきらめ、翌昭和61（1986）年に伊王島町行政改革大綱を策定し、新生伊王島開発に取り組みはじめた。しかし、就任当初の池下守町長の考え方は、開発は是非進めたいとの思いが満ちあふれていたようである。長崎新聞の平成元年3月3日記事は「…伊王島町長の椅子を獲得した池下は、地元での当選挨拶もそこそこに東京・池袋の西武セゾン本社に足を運んだ。…『海洋牧場と海洋レジャー基地構想は自分が手掛けたものでない。それだけに町長が代わったからつぶれたとなったら、島民に申し訳が立たない。』池下は必死の思いだった。」と記している。

ところで、伊王島の炭鉱閉山後、LPG備蓄基地を伊王島に建設するとの計画が発表されたことがある。これは、昭和49（1974）年に三井不動産を通じて持ち込まれた話で、3万トンのLPGタンク8基の九州地区最大の備蓄基地となるものであったという。しかし、導入についての賛否で伊王島民を分断した備蓄計画案は、昭和53（1978）年

の伊王島町議会において安全性の問題からこれを否決している。

7. リゾート開発への再スタート

その後、伊王島に県が造成した11万平方メートルの工業用地の活用に苦慮していた県企業振興課は、西武セゾングループに開発について打診していたし、同グループの幹部も伊王島に幾度となく視察に来ており、開発構想に基づき地元へアドバイスもしていたようである。

一方、長崎県は、伊王島のレジャー観光開発可能性調査を日本交通公社へ委託し、昭和61（1986）年3月「伊王島開発基本計画書」と銘打った報告書がとりまとめられた。しかし、同報告書に盛り込まれた各種施設等の実施については、西武側の対応は冷ややかなものであったようである。そのため長崎県は、西武セゾングループを諦め、昭和62（1987）年2月、地元長崎県の松早グループに伊王島リゾート開発を打診した。県担当者は、通産省から長崎県に出向していた企業振興課長であったという。松早グループとは、明治16（1883）年操業で、石油販売、自動車修理・販売、コンビニエンスストア経営、保険業、コンピュータ関連事業など多角経営を進める。しかし多角経営を進める松早グループといえ、リスクの大きいリゾート産業への進出にはかなり慎重であったようである。

長崎県は、一方で海洋レジャー基地等建設のため用意されていた用地（これは県有工業団地として埋め立て整備されていた）が遊休地となっていたことから、昭和62（1987）年、日鉄鉱業社有地にテニスクラブ、マリンスポーツクラブなどの民間施設を誘致し、遊休地と合わせたウォーターフロントを活かしたスポーツリゾート基地化構想を打ち出していた（昭和62年12月定例県議会経済労働委員会）。当時の新聞情報によると、県は既に松早グループを中心とするリゾート開発を不退転の意気込みで推進することとしていたようである。

県企業振興課長は、松早グループのリゾート開発への不安を解消すべく、通産相時代の人脈の中からリゾート開発のノウハウを持つものを紹介したようである。それが本社を東京に置くディック・クリエーションであったという。同社は総合化学メーカー「大日本インキ化学工業」出資のリゾート関連会社で、全国に「ルネサンス〇〇」等の名を冠したリゾート関連施設を建設・経営している。さらに県は地元金融機関、船会社等へも地道な協力要請を進めたという。その結果、昭和63（1988）

年5月、松早石油（長崎市）、ディッククリエーション（東京）、野母商船（長崎市）および地元日鉄鉱業の4社は、県に対しスポーツリゾート基地開発を正式に申し入れたのである。

計画は、第一期工事として、伊王島県有工業団地内にホテル・研修室及びテニスコート（17面）、屋外プール、多目的運動広場を整備するほか、日鉄鉱業用地にマリンスクール、レストラン、貸しヨット・ボート用マリンセンターなどを建設し、港には簡易マリーナを整備し、施設名は「ルネサンス長崎・伊王島」とするということであった。県議会でも大議論はあったものの、公園整備等関連事業費として総額4億2千万円の予算を承認し（昭和63年9月県議会）、地元伊王島町も2億円の環境整備費を出すことを決定したのである。

県に提出された事業計画によると、第一期工事分のみでも約10億円の投資額で、第三期工事までを含めると総額66億円の投資が試算されていた。事業会社名は「伊王島スポーツリゾート開発」とし、松早石油、ディッククリエーション、野母商船、日鉄鉱業、十八銀行、親和銀行の6社が7,600万円を出資して事業主体となり、長崎県、伊王島町も各々1,000万円を出資して第三セクター方式で運営されることとした。社長は松本博（松早石油副社長）が就任した。そして昭和63（1988）年10月27日「ルネサンス長崎・伊王島」新築工事安全祈願祭が、建設予定地である仙崎で、高田県知事はじめ企業、工事関係者等300人が出席してとりおこなわれた。この時、池下町長は「炭鉱閉山以降今日までの16年間、厳しく長い道のりであった。」と感慨深く話されたという。

8. ルネサンス長崎・伊王島のオープン

「ルネサンス長崎・伊王島」は、「伊王島スポーツリゾート開発」（資本金1億円）の事業会社として、平成元年7月14日オープンした。総事業費は78億円といわれている。内容は第一期計画に基づく100人収容のホテル、レストラン、室内テニスコート、屋外テニスコート及び屋内プールであった。現場を取り仕切る総支配人にはフランス、クロ・ヴァージョから「ワインきき酒の騎士」の称号を受けている（1957年）前田憲一郎が就任した。リゾートホテルとして、施設面の充実もさることながら、味覚においても一流であることを経営基本とした姿勢によるものである。以降第二期計画分として多目的ホール、コテージが平成2年完成し、第三期計画分は平成7年から着手され貸別荘、

水上レストラン、フィールドアスレチックなどの施設が整備され、平成9年には、一応の体制が整ったわけである。

一方、伊王島町は、リゾート開発による町づくりを積極的に推進するため、平成2年6月定例議会において「総合保養施設整備促進条例」を可決し、「伊王島スポーツリゾート開発」に足並みを合わせて、地元としての開発促進に道をつくったのである。この条例は全11条からなり、その主眼は「本町に総合保養施設等の新設又は増設を奨励し、もつて産業の振興及び雇用の促進を図る」（第1条、目的）とし、具体的には町長が認める事業者に対する敷地、労務等についての斡旋、施設設置のための便宜供与（第3条）、当該事業者への固定資産税の減免（第4条）である。国が昭和62（1987）年6月9日制定した「総合保養地域整備法」（法律第71号）では、民間の建設する当該施設についての租税特別措置法に定める特別償却、土地取得に対する不動産取得税あるいは民間施設にかかる固定資産税に係る不均一課税が、伊王島の施設等では対象にならないところから町独自で、促進あるいは救済の道をつくろうとしたものであった。

特に該当する事業者（民間、町が出資する法人）に対する固定資産税の減免措置は、初年度100分の50、第2年度100分の35、第3年度100分の15の3カ年間とし、減免の基準（第5条）は、
一、施設の新設に1億円以上の固定資産評価額の投資を行い、かつ新規雇用従事員数が10人以上。
二、増設は5千万円以上の同投資で新規雇用従事者が5人以上。
三、当該施設関連構築物が当該施設に含まれない場合は、その構築物の床面積のうち当該施設に占める割合が半分以上であること。

因みに、同条例施行後、平成元年7月オープンしたルネサンス長崎・伊王島の固定資産税への適用ははじめ同施設関連構築物について毎年適用が認められてきている。

また、池下町長は、ソフト面における活性化にも手腕を発揮し、同リゾート開発計画推進に先立ち、昭和62（1987）年6月28日に「第一回長崎オープンヨットレース」を伊王島沖で開催することに成功し、県内外から大小さまざまなヨット188隻の参加を見、観客も2,000人を優に超える盛況であったという。以降このレースは平成8（1996）年の第10回まで毎年開催された。また平成元年及び同2年に伊王島で開催した「国際女子テニス大

会」にはその後世界で大活躍された沢松奈生子選手なども参加し、一時期は女子テニスの登竜門とまで評価されたものである。昭和62年から「寝たきり老人は町から出すまい」との合い言葉ではじめられた小規模デイサービスは、総合開発センターをフルに活用し、社協と一体となった住民のボランティア活動が成果を上げている。そして平成2年11月には、炭鉱閉山から町をあげての再生への努力が認められ、国土庁・全国地域づくり推進協議会主催の「平成2年度地域づくり表彰」において国土庁長官表彰を受賞され、さらに同4年には全国町村会主催の「優良町表彰」を受賞されている。平成2年には、ふるさと創生資金を活用し、島の小・中学生を北海道への修学旅行に送り出している。

一方、島の玄関（伊王島港）周辺は、町ぐるみリゾート地域の雰囲気醸成を醸しだし、景観の統一を図ることとし、公共施設はもとより、橋の欄干も商店、民家も壁は白、屋根は渋みのあるオレンジに統一し始めている。歩道にもきめ細かな配慮が施されている。紺碧の海を背景とする白、オレンジ、そして木々の緑といった環境デザインは、あまりにも素晴らしいものである。

9. 「ルネサンス長崎・伊王島」の消滅と「やすらぎ伊王島」の開館

ところで、伊王島のシンボリック施設に位置づけられる「ルネサンス長崎・伊王島」は、既述の通り華やかな開館であった。ところがわが国は高度経済成長の頂点を目指していた時期であり、この時期では誰も「バブル経済の破綻」を予想するものはいなかった。しかし平成12年頃から金融機関の破綻問題など経済状況が深刻となりはじめ、平成14（2002）年2月には同施設は閉鎖された。前年の平成13（2001）年12月21日には、ホテルエスパニーヤ（旧称ルネサンス長崎・伊王島）を運営する第三セクター「伊王島スポーツリゾート開発」が臨時株主総会を開催し同社を解散することを決めた。

当時のマスコミは「同社は多額の設備投資に加え、リゾート施設の利用者が伸び悩み経営が悪化。負債総額は数10億円に達すると見られる。」（長崎新聞、平成13年12月20日）と報道した。しかし翌21日の長崎新聞は臨時総会の様子はじめ同施設のこれまでの経緯等を紹介後、同社の松本博社長の話として負債総額は約100億円であるとし、さらに関係者の話について、まず金子原二郎長崎県知

事の談話を「開業以来、県南部のリゾート施設として地元伊王島町はもとより本県の観光振興に貢献していただいた。特別清算は景気動向、金融情勢をかんがみでの判断と聞いているが従業員の雇用維持を図りつつ、ホテル事業の営業が継続されることを念願する。」と、また、池下守伊王島町長の談話は「現在の社会、金融情勢で、これ以上の存続は困難との会社判断だが、リゾートの島の灯は絶対に消してはいけない。この立派な施設を生かし、今後も充実させるのが私たちの使命。一日も早くスタートできるよう、町民の結束を固めたい。」とそれぞれ紹介した。この年、すなわち平成13年2月には宮崎市の「シーガイア」運営会社が倒産していた。この12月のマスコミは時を同じくして、同19日に九州最大手の「寿屋」（本社熊本市）が民事再生法の適用申請を出したこと（負債総額2,959億円）、同月21に島原信用組合が破綻した（債務超過額3億4千万円）ことを報じていた。

「伊王島スポーツリゾート開発」倒産後、同施設復活のために心血注いで奔走されたのは、言うまでもなく、池下守伊王島町長であった。観光施設経営者、ホテル経営者など、ともかく寸暇を惜まずホテル再興への協力に走ったものである。そうした活動の甲斐あってか、翌平成15年3月、大阪に本社を置く総合レジャー会社「カトープレジャーグループ」（KPG）が再興に協力することがマスコミで報道された。平成15年3月20日日本経済新聞は「伊王島町のリゾート施設が再生に向けて動き出す。町が4億円で施設を買収。大阪市の総合レジャー会社に運営委託し、県がこれを支援する方向で20日に関係者が覚書に調印する。」と報じた。同紙はさらに「KPGは運営法人として100%出資の「KPGエコロジックリゾート長崎」を設立する。町は改修及び新施設に4億円前後を投じる方針。新たに設けるものとしては温浴施設などを検討しており、家族4人で1日2万円程度で楽しめる県民向けのリゾートとして再生したい考えだ。」とも報じていた。

そして、新装なった施設は「長崎温泉やすらぎ伊王島」と命名され、その祝賀会が平成16（2004）年3月3日、同ホテルの大広間で開かれた。祝賀会で池下守町長は「地域の活性化はもとより、100名以上の雇用を実現できる場として、地域振興の一翼を担えることになりました。これは伊王島島民にとってこの上ない喜びであります。」「『長崎温泉やすらぎ伊王島』は、本土との架け橋となる

『伊王島大橋』と共に、その役割を果たしてくれるものと期待と希望をふくらませています。」と述べたという。（加藤友康著『事業。復活のシナリオ』元就出版社、2005年、71頁）

10. 伊王島大橋への期待

伊王島の活性化の最大事業は、対本土架橋の実現であると池下町長はいう。伊王島において対本土架橋構想が浮上したのは、昭和44（1969）年である。時の町長であった荒木辰一は、町会議員、企業幹部、各種団体幹部等による「大中瀬戸架橋促進委員会」を昭和44年6月結成し、長崎県に対しその実現方を随時要望してきた。架橋実現要望のきっかけとなったのは隣島・香焼島が埋め立てによるものとはいえ、本土と結ばれ、躍進的發展を見たことに触発されたからに他ならない。昭和43（1968）年のことである。本土と結ばれて以降、次々に企業進出の進む香焼島の状況を見た伊王島では、炭鉱の衰退が取りざたされてる中、新たな企業の進出を強く望んでいたわけである。

昭和48（1973）年3月、長崎県（総務部離島振興課）が作成した「離島振興計画」（10か年長期計画）第二章の伊王島の項では「島の特殊性を生かす方向を基本として石炭に代わりうる基幹産業の誘致に重点を置き、振興を図る。このため、本土架橋について積極的に推進する。なお、架橋実現までは航路の強化を図る。」とし、昭和58（1983）年1月作成の「離島振興計画」（10か年長期計画）の第二章では「本地域は、架橋の検討を行い、本土と一体化を図り、炭坑跡地等を長崎外港臨海工業地帯の一環として位置づけ、企業の誘致により島内の活性化を推進すると共に、漁業、農業を振興し生産の増大を図る。」とされ、伊王島の重点事業として一般県道の整備の中で伊王島橋整備（架橋）がうたわれたのである。

しかし、県では既に上五島・若松町（若松島）－中通島間の「若松大橋」（平成3年完成）、生月町－平戸島間の「生月大橋」（同年完成）を着工中であつたことなどから、この時期架橋実現に向けての国の調査費は結局認められなかったのである。

しかし、幸いに長崎県は昭和56（1981）年から県単独事業として事前調査費を予算化し、国の採択に向けて準備を進めてくれたのである。平成5（1993）年4月作成の10か年長期計画「離島振興計画」では、「本土との一体化を図るため、伊王島大橋架橋実現に向けての運動を推進する。」とし、県の積極的姿勢がかなり明らかになってきた。

そして、平成8（1996）年12月大蔵省内示の「平成9年度離島振興関係国家予算政府案」において、伊王島架橋に関する調査費が認められたのである。

11. おわりに

こうして、昭和47（1972）年3月、炭鉱閉山によって衰退しかかった伊王島は、関係者の尽力により復興したと考えられる。しかし、皮肉にも国がすすめる市町村合併促進は、県をしてその速度を速め、伊王島は、同じ離島町村である高島等と共に、平成17（2005）年1月4日からは長崎市の一部となった。そして、これまでの伊王島町役場は「長崎市伊王島行政センター」となった。しかも2010年には対本土架橋の完成（予定）で、離島振興法から指定解除される予定である。名実ともに自立振興が求められる伊王島になる。

なお、本稿では、離島の最大の問題である対本土交通については全く触れることをしなかった。伊王島が内海（湾内）の島であり、島民の生活航路の位置づけと言うより企業の通勤航路の意味合いもあったのではないかと観点から、割愛した。

さて、伊王島にとって地域の振興と離島振興はどの面で一体であったのであろうか。公共事業は国（離島振興法）で、地域の活性化は県と伊王島町との二人三脚でといったまことに、ある面で模範的振興がなされたと言えるであろう。旧伊王島町時代は島＝自治体であった。したがって地域の振興自体が離島振興の対象でもあった。しかし振り返ってみると、昭和28年当時の伊王島は、石炭産業で盛んであった時代であり、人口も急増していた企業立島であった。例えば、水道にしても島内の鉱業所の専用水道（本土から送水）を町が分水して貰うほどで、国に依存しなければならなかった深刻な事態は、対馬、五島などに比べ、少なくとも伊王島では無かったのではないかと想像する。伊王島の離島指定は、昭和28年12月21日の第2次指定であった。第1次指定では、外海に位置する大型の離島、群島、列島、諸島であったが、昭和28年10月8日開催の第1回離島振興対策審議会で、事務局（経済審議庁）提出の離島振興対策実施地域案を見た委員の中から質問というより確認発言が主に国会議員から出された。木原津与志委員（衆議院議員・長崎1区、日本社会党）は、「それから、長崎県で、西彼杵郡の伊王島が抜けているようですが、どうですか。」との発言に、事務局は「これは私の方でミスプリントで落としておったそうです。」と答弁し、翌日の指定答申案に伊

王島が包含されたのである。なお、高島は既に第1次案に含まれていた。指定基準は、無視された感じである。実は、離島の指定は、昭和28年から同41年まで延べ11回に亘って行われたが、一括指定ではなく五月雨式に行われた主原因は、国の予算規模にあったからである。当時想定された有人離島は、少なくとも300島はあった。限られた予算を有効に各島に配分するためには指定離島を徐々に増やすことが賢明であると、国（経済企画庁）が判断されたためであると考えられる。因みに架橋離島の指定解除に際しての議論では、「架橋離島は早く解除し、その分（＝国費）を他の島に廻してはどうか。」といった発言があったようである。

我々は、離島振興、離島振興と口にするが、どの離島をどの様に振興させようとしたのかを問わなければならない。近年、限界集落なる言葉がマスコミはじめ行政者の間でも口に出ているようである。しかし、離島においては山村で言われる（提起される）限界集落なる概念は適合しないと考える。離島の社会は、数や規模の問題ではないからである。

【参考文献】

- （1）財団法人日本離島センター『離島住民の暮らしと地域振興に関する意識調査報告書』（平成14年3月）175頁
- （2）第16回国会衆議院経済安定委員会議録第6号（昭和28年6月30日）
- ・伊王島町教育委員会編『伊王島町郷土誌』（昭和47年10月、伊王島町刊）
- ・伊王島町編『伊王島町閉町記念誌 ふるさと伊王島町のあゆみ』（平成16年12月、伊王島町）
- ・長崎県地域振興部編『長崎県離島振興計画～豊かな地域力を活かし心安らぐ交流のしまづくり～』（平成15年6月）
- ・財団法人海洋架橋調査会編『離島架橋 海の道』（平成15年3月）
- ・財団法人海洋架橋調査会編『離島架橋プロジェクトー計画・技術・社会経済・環境ー』（平成10年5月）
- ・財団法人日本離島センター編、国土庁地方振興局離島振興課監修『離島振興ハンドブック』（平成8年3月、大蔵省印刷局）
- ・国土庁地方振興局離島振興課編『島の概況と振興方針』（平成10年9月）

- ・財団法人日本離島センター編『日本の島ガイド
SHIMADAS（シマダス）』（2004年7月）
- ・財団法人日本離島センター編『離島統計年報
1990年版～2005年版』（毎年号：年により発行
年変動）
- ・全国離島振興協議会編『離島振興30年史』
- ・その他、長崎新聞、日本経済新聞