

軍艦島観光の現状と課題

～ 上陸観光解禁から2年 ～

はじめに

長崎市の観光は、グラバー園や大浦天主堂、原爆資料館などの著名施設、また最近では、大河ドラマの影響により亀山社中跡など坂本龍馬関連施設も人気を集めており、その素材には事欠かない。近年、新たな観光分野として注目されている近代化産業遺産にも、日本最古の修船場跡や日本初の西洋式竪坑跡などを有しており、その利活用策が模索されているなか、既に集客に成功しているのが「軍艦島」こと端島^{はしま}である。

ここでは、待望の上陸観光が解禁されてから2年を経過した軍艦島観光の現状とその問題点を浮かび上がらせると同時に、これからの軍艦島観光について考察していきたい。

1. 軍艦島について

端島^{はしま}は、長崎港から南西約19kmの沖合にある南北約480m、東西約160m、周囲約1,200mの小さな島である。この島では1810年に石炭が発見され、1890年になると三菱社が本格的な採炭事業に着手、福岡県の八幡製鉄所等に良質の石炭を供給する海底炭坑の島として日本の近代化に大きく貢献した。

もともと小さな岩礁にしか過ぎなかった端島は、採炭により排出されるボタなどにより徐々にその面積を拡張、限られた土地に建築される建物は高層化され、島の周囲を防潮壁で取り囲んでいった。



明治開坑期の端島
(「NPO法人軍艦島を世界遺産にする会」提供)

これにより端島は独特の島姿となっていき、1921年、当時の長崎日日新聞により戦艦「土佐」に酷似している『軍艦島』と紹介され、今日ではその俗称の方が一般によく知れ渡っている。



軍艦に見える？端島全景

軍艦島は、1960年に島内人口が5,300人近くとなり、その人口密度は東京（当時）の約10倍と、非常に活気溢れる島となった。しかしながら、石炭から石油へという国のエネルギー政策転換の煽りを受け1974年1月に炭坑が閉山、炭坑の他に産業がない島からは同年4月までに全島民が退去し、軍艦島は閉山からわずか3カ月の間に無人島となった。以降、島への上陸は固く禁じられてきた。

2. 『廃墟』を観光地に

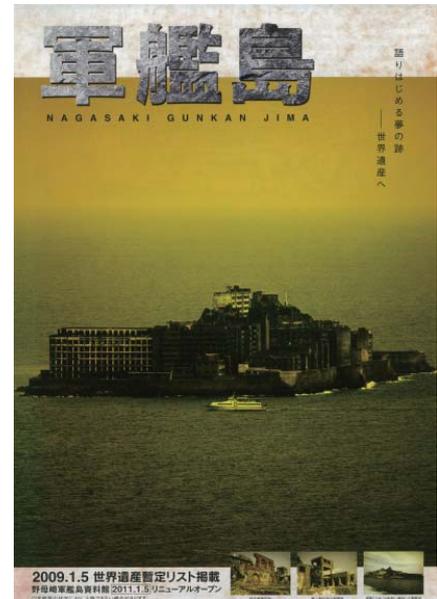
無人島となってからの軍艦島は、海上廃墟都市として、マニア垂涎の場所となっていたが、一般からは特に注目されなくなっていた。そのようななか、元島民の呼び掛けで活動していた「軍艦島を世界遺産にする会」が2003年にNPO法人の認証を受けたことから、その存在に再び注目が集まるようになり、また、2009年1月には福岡県の三池炭坑や同じ長崎県内の旧グラバー住宅などととも「九州・山口の近代化産業遺産群」の構成遺産の1つとしてユネスコ世界遺産暫定リストの国内候補として記載されたことから、観光地としての活用が期待され始めた。

(1) 観光地「軍艦島」

最初に軍艦島を観光に活用し始めたのは、長崎港を拠点に海運業を営んでいる「やまさ海運(株)」である。やまさ海運では1997年に不定期ながら軍艦島へ遊覧船の運航を開始、2004年から定期便化し年間5,000人弱の乗船客を集め、2年後の2006年には年間1万人を突破するまでにこのクルーズ事業を成長させた。同社は当時、軍艦島の存在がまだ今ほど世間に浸透していなかったことや、船の運航が天候に左右されることなど、観光ルートとしてはまだ不透明な部分が多かったにも拘わらず、「軍艦島は単なる廃墟都市ではない。現代人に先人の苦勞を忍んでもらい、日本の近代

化を支えた産業遺産として歴史を見つめ直す場所である」という信念のもと、乗船客が1、2名しかいない日も地道に船を運航し続け、島の再評価をアピールした。

やまさ海運による観光クルーズの定着化、NPO法人軍艦島を世界遺産にする会による島の保存運動に加え、今や世界遺産の国内候補ともなり、俄然注目される存在となった廃墟の島「軍艦島」。これらの要素が複合的に重なったことが行政を動かす理由ともなり、2009年4月、閉山から長い間その上陸が禁じられてきた島が、長崎市の観光見学路整備により待望の上陸解禁となった。



長崎市の観光案内チラシ

(2) 上陸観光の解禁

軍艦島への上陸観光を運航している会社は2011年7月現在、前述したやまさ海運(株)を始め長崎市より認可された5社が、それぞれ趣向を凝らしながら運航しており、その参加者数（天候不順で上陸できなかった人数を含む）は、2009年4月～2011年6月の2年2カ月間で計16万5千人を突破するなど順調に推移している（図表1）。特に2010年は大河ドラマ「龍馬伝」効果で長崎市の観光客数が20年振りに600万人超えとなるなか、龍馬関連施設への観光とともに、軍艦島上陸観光に赴いた観光客も多かったものと推測される。

しかし、龍馬伝の放送が終了した2011年は、軍艦島自体も上陸観光解禁から2年経過することもあり、その真価が問われる年となる。そこで、その2011年の上陸観光参加者数を月別の前年比でみてみると、東日本大震災発生の翌月4月と、例年に比べ悪天候の梅雨となった6月以外は軒並み前年を上回っており、改めて軍艦島の持つ集客力を再確認させられた（図表2）。

図表1 軍艦島上陸観光への参加者数



※長崎市の資料をもとに当研究所にて作成

図表2 軍艦島上陸観光への参加者数

	(人、%)					
	1月	2月	3月	4月	5月	6月
2010年	118	3,986	5,201	5,811	8,808	5,492
2011年	1,357	6,246	5,690	4,662	10,021	5,212
(対前年比)	1,050.0	56.7	9.4	△ 19.8	13.8	△ 5.1

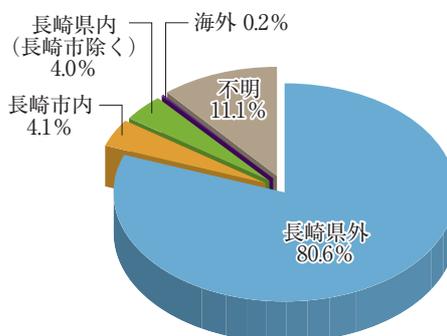
◇2010年1月は船舶のドック入りによる運休有り。

※長崎市の資料をもとに当研究所にて作成

また、参加者の発地については、長崎市が2009年4月下旬から5月中旬にかけて2社のツアーに参加者した4,595人に対して行った調査（内、回答数1,573人）があり、それによると、長崎県外からの参加者が80.6%と圧倒的に多く、県内からの参加者は約8%でしかない（図表3）。

このことは、当研究所が行った上陸観光業者へのヒヤリングの際にも、9割以上が県外客であるとの認識を各社が持っていたこととも符合しており、軍艦島観光客のそのほとんどは県外客であることがわかった。また、なかには全員が県外客で、その内訳は、7～8割が関東方面と九州他県、残り2割近くが関西からの乗船客である、と回答した業者もあった。

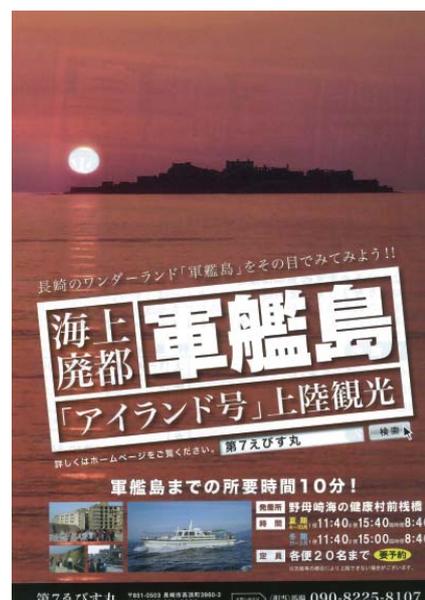
図表3 軍艦島上陸観光への参加者の発地 (n=1,573)



※長崎市の資料をもとに当研究所にて作成

(3) 上陸観光の内容

上陸観光を行っている5社は、4社が長崎港から、1社が長崎半島の野母町から船を運航している。その運航体制は、軍艦島の栈橋が1箇所しかなく、使用時間帯がそれぞれ決められていることから、各社とも基本は午前と午後1便ずつの1日2便体制としており、出港時間がそれぞれ異なっている。大型船を運航し観光客に安心感を与える業者、専門の観光ガイドを養成し顧客満足の充実を図る業者など、各社様々に趣向を凝らしていることから、観光客は目的とするものや旅行行程に合わせて運航業者を選択することが可能である。



上陸観光事業者のPRチラシの1例

3. 軍艦島観光における現状と課題

(1) ツアー料金

軍艦島の上陸観光料金は、大人1名分を例にとると、参加人数などにより各社間で多少の違いはあるものの4,000円前後が標準であり、これに長崎市見学施設使用料（軍艦島の所有者は長崎市である）300円が別途加算され、計4,300円となっている。

この料金設定が高額なのではという声を耳にするなか、このことについて幾つかの事業者に尋ねてみたところ、「他の海運業者などとは異なり、軍艦島観光の業者は行政補助など全く受けず、各社自助努力で奮闘している」、「近年の燃料費高騰と高止まり、船舶整備費に人件費、端島海域

の漁業保証料の支払い等々を勘案してこの4,000円という金額でもギリギリのところ」、「東京湾クルーズも同程度の料金であり、本クルーズの料金が突出して高いとは認識していない」、「安易に値下げを行うと赤字を招き、会社の存続にも関わってくる」などといった回答があった。その一方で「軍艦島上陸観光に家族で参加するとなると楽に1万円は超える。そのくらいのお金があれば余裕で福岡まで遊びに行けるような長崎市民の目に軍艦島までの料金は高く映るのでは」との話もあった。

(2) 上陸不可の場合の対策

軍艦島への上陸は、島が長崎港港外の水深が深く潮流が速い外海にあることから、天候や波の高さに大きく影響され、はるばる県外から軍艦島を目指してやってきた観光客にも、船が出港しても島には上陸できない場合があることを理解してもらう必要がある。長崎市は当初、年間100日しか上陸できないと予想していたが、2010年度の上陸結果をみると、その確率は8割近くと高く、かなりの確率で上陸は可能のようだ（ただし、近年は台風の接近が少ない）。その分、上陸できなかった観光客への対応は重要となる。

現在、この上陸できなかった観光客への対応について統一マニュアルなどがあるわけではなく、彼らへの対応は運航会社に一任されている。このため、各社がその対応を誤ってしまうと、長崎に対する観光客のイメージが損なわれ、県民総おもてなし運動を展開している長崎県全体の観光にも影響してくることにもなる。

船を動かすことは、その分、経費がかかることを意味しており、例えば軍艦島上陸を目指して長崎港外に出た途端、波があまりにも高いため引き返してきた場合でも、観光客はツアー代金を全額支払わなければならない（長崎市の施設使用料300円は除く）。このような事態をできるだけ避けるべく、各社とも上陸が不可能に思える場合には、

- ①最初から運航の中止を乗船予定客に知らせる。
- ②船は揺れるが島の周りを巡ることが可能な場合、それでも乗船するか否かを客に問う。
- ③お客様はせっかくここ（長崎）まで来た方々なので、ダメもとで行けるところまで行ってみたいかどうかを問う。

の3パターンで対応している。このように、全く運航しないか、多少の無理が利く状況で客が乗船を希望する場合に運航する、のどちらかとなる。

(3) 軍艦島観光のあり方

①地元へのアピール

軍艦島ツアーは高額だとの声があるなか、現在の金額設定でもこの2年間で16万人超の人が訪

れている（長崎市の当初予想は年間2万人）が、そのほとんどは県外客であった。

このことから、現在のツアー代金でも外から人を呼び込むことは十分可能であることがわかり、軍艦島観光を“高い”と感じているのは地元の長崎県民や長崎市民であると予想される。事実昨年、上陸観光解禁1周年として運航会社各社が協力し平日のみの5日間、通常半額となる2,000円のツアーを実施したところ、瞬く間に満席となり、通常のツアーより長崎県民の参加割合も高かったという。

継続的に人々を呼び込むことに成功している観光施設は、例外なく地元の人にも愛され、関心を高くもたれている。この点において、現在の軍艦島観光が長崎県民へ理解されているとは言い難く、これからも末永く軍艦島が人々に魅力的に映る観光施設となるためには、地元への更なるアピールも必要となる。そのためには、例えば県民限定の乗船代金半額期間を年間にある程度設けるなどして多くの長崎県民、特に長崎市民が実際にツアーに参加しやすい環境を作ることも1つの方法であろう。しかしながら、採算ギリギリの運航会社が格安料金を長期に渡り負担することは大変厳しいことから、現状、全く行政補助がない軍艦島上陸観光事業にも、「軍艦島は、唯一無二の観光資産であり、地元へその素晴らしさをアピールする」という意味において、行政のバックアップも考えられる。そうすることで県民・市民の理解が深まり、引いては世界遺産登録へ向けての地元の盛り上がりにも貢献することにもなる。

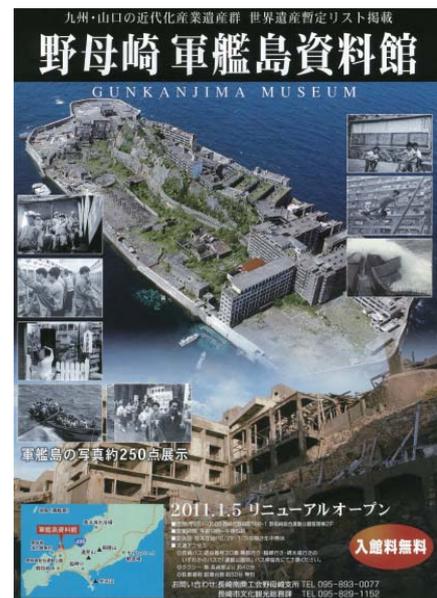
②高額ツアーの新設

現在、ツアー料金が約4,000円前後でも16万人超を集める軍艦島観光に、食事や他の炭坑関連施設の見学を組み合わせるなど、観光客が十分満足する内容の高額ツアーを新設することで、一般ツアーと差別化し、富裕層の取込みを図ることも考えられる。

③観光客の満足度向上

運悪く島に上陸出来ない場合、出来るだけ各社とも船の運航を見合わせてツアーを中止するようにしているが、業者のなかには貸切バスの団体に限り、先方からの依頼があれば軍艦島を展望できる長崎半島の旧野母崎町一帯までガイドがバスに乗込み案内する、という代替ツアーに対応している先も見受けられる。そのツアー内容は、車内で軍艦島のDVDを上映し、関連エピソードなどをガイドが説明しながら、島を正面に見ることのできる海水浴場や軍艦島資料館、展望公園等を訪れる、というものである。

上陸できなかった観光客の気持ちをいかに和ませる、あるいは満足させるかということは重要であり、前述したバスツ



軍艦島資料館の案内チラシ

アーへの取組みやツアー中止の際に軍艦島ポストカードを無料配布するような運航会社の対応は、観光客へのおもてなしを大事にする方策として有効なものといえよう。

また、軍艦島へ上陸はできないが船は運航可能な場合、隣りにある高島を活用することも考えられる。島には日本初の洋式立坑であり世界遺産候補の「北溪井坑跡」^{ほつけいせいこう}や石炭資料館、まだ現役で使用されている炭坑住宅などがあり、軍艦島と同じ三菱系列の炭坑があった島として、採炭していた頃の雰囲気や少しばかり味わうことが可能である。また軍艦島も間近に望め、長崎本土から見えるそれとは全く異なって見えることから、新鮮な印象を観光客に与えることができる。加えて、高島の活用は、旧産炭地で過疎に悩む同島の活性化にもつながることにもなる。

④リピーターの確保

上陸観光が解禁された軍艦島だが、その見学ルートは安全面から皆が期待している高層建築群がある地区ではなく、比較的建築物が少ない南西方面にあり、予備知識なくツアーに参加した観光客から失望の声が挙がることも少なくない。また、この見学ルートでは1度上陸体験できれば十分との声も多く、2回、3回目の訪問者はかなりの少数派である。



見学路整備前の軍艦島
〔NPO法人軍艦島を世界遺産にする会〕提供

そこで、見学ルートの新設がリピーターの確保に最も有効な手段となるが、それには大きく次の2点が難しい課題として立ちはだかっている。まず1点目に、建築群へ接近する見学ルートを新設するには安全面との絡みが出てくる。次に2点目には、無計画に見学ルートを増設していくことは島の景観が損なわれることを意味し、世界遺産候補の島としてかなり慎重な対応が求められている。

軍艦島のガイドからは、「建物へ接近できないのならば、現在整備されているルートを利用しつつ岩盤の頂上までのルートを整備し、上から島全体を見渡すようにすれば、観光客の満足度もかなり高まり、リピーターも期待できるのでは」との声も聞かれた。

また、上陸観光運航業者からは、上陸できなかった観光客に対し「上陸率8割超のなか、今日上陸できなかったあなたは大変な強運の持ち主です。軍艦島と縁がある方なのでしょう。また、おいでください。軍艦島はあなたを待っています」などと声をかけるようにしている。そうすることで、高確率でリピーターとなってきている、などといった話もあった。

⑤ガイドなど受入体制の充実

現在の軍艦島観光では、メインの高層建築群まで近づけないことから、観光客の満足度は案内するガイドの力量に頼る部分が大いいため、ガイドに対する定期勉強会を開くなど、その資質向上に取り組む業者も見受けられる。だが、世界遺産候補である軍艦島の認定後を見据えた取組みを行っている先はまだ少ない。これは、長崎県のもう1つの世界遺産候補「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」にも共通することだが、世界遺産に認定されたところには世界中から観光客が訪れるようになる。特に他に例のない海上炭鉱都市の産業遺産としてヨーロッパを中心に国際的な注目を集めている軍艦島には、西洋人の観光客が多く訪れることも予想され、これに対応できるガイドの育成も必要となることから、観光客の受入体制の充実が望まれる。

4. これからの軍艦島

(1) 建物の保護

軍艦島観光のキャッチフレーズとしてよく言われていることが「都市が崩壊してゆく過程を見せる」だが、無人島となって37年、建物の傷みはかなり進行しており、いつ崩壊してもおかしくない状態にある。ある程度の崩壊は致し方ないとしても、シンボリックな建物（特に小中学校は長年基礎部分が露出したままとなっており、近年中に倒壊する？ともいわれている）が崩壊してしまうと、その島姿が様変わりしてしまい、将来的には“軍艦島”と呼称される意味合いがなくなる可能性も高い。長崎特有の観光資源として将来に残すためにも、建築物にある程度の補強は必要不可欠だと思われる。しかしながら、その際には見学ルートを増設と同様、世界遺産候補という性格から慎重な対応が求められることから、専門家の意見を採り入れつつ、早めの対応が望まれる。



端島小中学校（左手の白い建物）

(2) 他の旧産炭地との周遊

かつて採炭事業が地域を代表する産業であった長崎県には、北海道や福岡県と並び数多くの炭

坑が点在していた。その特徴として、軍艦島・高島を始め、本土だけでなく島にも炭坑が多かったことが挙げられる。炭坑がある街には、炭坑住宅（いわゆる炭住）が立ち並び、そこに住む子供達のための学校も数多く開校し、大変活気に溢れていた。しかしながら、石炭産業の斜陽化に伴い、炭坑が次々に閉山に追い込まれると、街も瞬く間に寂れていき、昔の栄華が嘘のように静まり返っている。炭坑があった街は、ひっそりと佇む炭住や校門の石碑だけが残る学校、炭坑関連施設や鉄道の引き込み線など、過去の繁栄が想像できるノスタルジックな風景が独特の風情を醸し出しており、それがこだわりを持つ旅人などに人気を博している（既に軍艦島上陸観光業者のなかには、2011年春まで軍艦島の隣りに位置する高島を旧産炭地として連携・活用していた先もあり、この業者は、同年8月中旬以降にもその活用を再開したいとしている）。

団体旅行からこだわりを持つ個人旅行へシフトした現代の旅行情勢に、「産業観光」が地域社会の資源として捉えられるようになったこともあり、軍艦島は、高島や体験型観光に旧坑内の活用が期待される池島などとともに、長崎県の炭坑遺産群を構成する代表的な遺産でもある。

このような県内各所に残る旧炭坑跡とその関連施設に、かつての炭坑の街の有り様をも細かく書き込んだ「長崎県の旧産炭地マップ」の様なものを作成することも、既存の観光に飽きた観光客を集客するツールの1つとなろう。

おわりに

熱心なマニア以外からは単なる廃墟の島としてしかみられていなかった軍艦島。特に地元からは見向きもされず、釣りにはもってこいの場所程度にしか認識されていなかった朽ちゆく島が、海運業者による観光クルーズ需要の開拓、元島民を中心としたNPO法人の世界遺産登録運動→暫定リスト入りといった一連の流れに、いわゆる「廃墟ブーム」の到来もあり、今、閉山以来最も賑やかな時代を迎えている。

そのようななか、観光客に飽きられないようにする方策（リピーターの確保）やガイドの育成、建築物保存などの世界遺産登録との絡み、他の旧産炭地との連携など、長崎観光において確固たる地位を築くにはまだまだ取り組むべき課題がたくさんあるように思われる。

このまま行くと、将来には全ての人工物が崩れ落ちて元の岩礁に戻り、人がかつて5,000人以上住んでいたとはとても思えない所になってしまう運命にある軍艦島。長崎県にある多くの観光素材のなかでも、特に不思議な魅力に満ちている軍艦島へのツアー参加が極端に少ない地元県民・市民の皆様には、機会を設けて一度島へ上陸していただき、ガイドの話に耳を傾けてみることをお薦めしたい。

（杉本 士郎）