

軍艦島上陸ツアー参加者の集客圏と観光行動の把握

中西 悠¹・村上 弘²・高垣 里菜²・伏屋 佑亮²

(¹愛知教育大学・院, ²愛知教育大学・学)

I はじめに	IV 上陸ツアー参加者の集客圏と観光行動
II 軍艦島の世界遺産化への取り組み	V おわりに
III アンケート調査の結果	

キーワード：軍艦島，世界遺産，集客圏，観光行動，観光地理学

I はじめに

1. 背景

長崎港の南西沖 19km に位置する長崎市の「端島」は、南北約 480m で東西約 160m、高さ 10m のコンクリートの護岸で周囲 1.2km が囲まれた無人島である(図 1, 図 2)。その島のかたちが軍艦土佐のようにみえたことから、「軍艦島」の愛称で親しまれている。軍艦島は、1869 年に長崎の業者が採炭を始めると 1941 年には最大 41.1 万トンを出炭し、隣島とともに三菱、ひいては大日本帝国を支える主要炭鉱のひとつとなった(柴田 2010)。

炭鉱として栄えるにつれ、島内には居住用の都市空間が形成された。日本初の鉄筋コンクリート・アパートが建てられ、やがて小・中学校や病院など人々の生



図 1 軍艦島の外観

(2015年3月21日 阿部亮吾氏撮影)

活のすべてが島内で完結できるようになる。島内の人口は 1960 年代には 5,000 人を超え、人口密度は当時の東京の 9 倍ほどであったとされる。しかしその後は採掘量が減少し、1974 年には閉山することとなった。住民は島外移住を迫られた結果、島は 3 ヶ月で無人島になり、施設群は放置され廃墟となって現在に至る。

ところが近年、軍艦島は再び注目を集めている。その理由は、2009 年にユネスコ世界遺産暫定リストに



図 2 軍艦島の位置

「九州・山口の近代化産業遺産群」の構成資産の一つとして記載されたことによる。それにともない、後述するように NPO 等が中心となって軍艦島を世界遺産化しようとする取り組みが活発化してきた。

2014年9月26日～10月5日には、「明治日本の産業革命遺産九州・山口と関連地域」に対して、ユネスコ諮問機関 ICOMOS の現地調査が行われた。世界文化遺産に登録するには、島全体が国の文化財指定を受けている必要性があり、文化財護法ではその現状維持が求められる。しかしながら、軍艦島のように島全体が廃墟と化した建造物の保存は、どこまでやればよいのかという尺度がない。そのため、すべての居住施設を対象に外観を維持・復元するには144億円の経費が必要となり、長崎県や市にとって財政負担があまりにも大きかった。

一方で韓国政府は、軍艦島では朝鮮半島の人々が強制的に徴用された歴史が刻まれているとして、世界遺産推薦に反対の立場を伝えていた。それに対して日本側は、負の遺産を観光資源化して歴史の教訓として学んでもらう「ダークツーリズム」の観点からも世界登録は意義があると説明している。こうした祖語は2015年の世界遺産委員会の場でも大きな争点となり、審議が1日延期されるという事態も発生した。

以上のような紆余曲折を経て、2015年7月5日に軍艦島を含む「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の世界遺産登録が決定したことは、記憶に新しい。なお「世界遺産」とは、「地球の生成と人類の歴史によって生み出され過去から引き継がれ」かつ「未来へと伝えていかなければならない人類共通の遺産」のことである（公益社団法人日本ユネスコ協会連盟ホームページ <http://www.unesco.or.jp/isan/about/>（最終閲覧日 2015年5月15日））。長崎市では軍艦島のブランド性に着目し、軍艦島上陸ツアーなどをつうじた観光資源としての利用を試みている。

2. 先行研究と研究目的

このように観光資源として注目される軍艦島は、社会学や建築学、経営学からの研究蓄積がみられる。同島を扱った先行研究としては、炭鉱時代の共同体や住民の生活環境などを明らかにした井上（2010）や戦前の中国人・朝鮮人の強制労働やその後の人権問題などの側面について考察した柴田（2010）、あるいは軍艦島活用を事例に共有土地資源の利用法を考察した木村（2007）などが挙げられる。

しかし一方で、軍艦島を観光資源の視点からとらえ

た研究は多くない。地理学以外の分野では、木村（2010）によって軍艦島上陸ツアーの現状と課題が明らかにされたものの、上陸ツアー参加者の集客圏やツアー前後の観光行動などは明らかになっておらず、ツアー全体の特徴はいまだ未解明である。参加者の行動を含むツアーの特徴を明らかにすることは、世界遺産化されてますます高まる観光資源としての軍艦島の価値を再検討することに資するものと考えられる。

そこで本研究では、1) 軍艦島に関する資料および文献の収集、2) NPO 法人「軍艦島を世界遺産にする会」（理事長 坂本道徳氏）に対する聞き取り調査の実施、3) 軍艦島上陸ツアー参加者を対象としたアンケート調査の実施をつうじて、軍艦島上陸ツアー参加者の集客圏とツアー前後の観光行動を観光地理学の視点から明らかにすることを目的としたい。

II 軍艦島の世界遺産化への取り組み

軍艦島の世界遺産化に向けた取り組みを把握するため、行政と民間の2つの関係主体に対して現地での聞き取り調査（2015年3月20日）を実施した。以下に、調査の結果を示したい。

1. 長崎市総務局世界遺産推進室の取り組み

近年、長崎市では「明治日本の産業革命遺産」ならびに「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」を世界遺産登録しようとする運動が展開されてきた。「明治日本の産業革命遺産」を世界遺産化することの意義としては、非西洋地域では日本がはじめて、植民地化ではなく自らの意思で産業革命を達成したことがあげられる。さらにそれらは、日本が極めて短期間（約50年）のうちに飛躍的な発展を遂げ、「ものづくり大国」となる基礎を作った歴史を物語るものであるとされている。そして、「明治日本の産業革命遺産」の中には端島炭鉱（軍艦島）も含まれていた。

前述のとおり、軍艦島には閉山後、住民が3か月という非常に短期間で島外移住することを強要された悲しい歴史がある。そのため、元住民の中には、他人に島を荒らされたくないという気持ちがあり、世界遺産化の動きに反対する人もいた。長崎市はそのような人々に対し、あくまで技術的価値を世界遺産化するのであり、端島炭鉱の内部を傷つけるという訳ではないと主張してきた。また韓国が主張するように、軍艦島では過去に朝鮮人が強制労働させられていたという事実もあるが、当時の様子を知る人々は、島内では日本

人と朝鮮人が共存していたと述べているという。

2. NPO 法人「軍艦島を世界遺産にする会」の取り組み

軍艦島に居住した経験があり、当時の生活を知る NPO 法人「軍艦島を世界遺産にする会」理事長の坂本道徳氏は、日本初の鉄筋コンクリート造の7階建アパートであった 30 号棟は、日光を下まで入れるために真ん中が吹き抜けになっていたものの、雨が降ると水浸しになって苦労したとの思い出を語ってくれた。また、マスコミは朝鮮人の強制労働を強調しているが、坂本氏は当時、学校では朝鮮人と一緒に学習をするなど対等な関係であったため、真偽のほどは定かではないのではないかと述べている。

一方、世界遺産化に向けた行政支援の中身については疑問を抱いている。具体的には、世界遺産化によって 65 億円という経済効果があるにもかかわらず、長崎市が 1 億円程度の支援しかしていないことや、長崎県はキリスト教会群の世界遺産化の方に力点をおいており、軍艦島の世界遺産化に対してあまり積極的ではないのではないかと感じているという。

最後に、軍艦島を世界遺産化しようとする運動に取り組む理由としては、観光資源としての価値を高め観光ツアー等によって利益を得るためではなく、「生まれ育った島を守りたい」という思いによるものだと坂本氏は語っていた。

こうした思いのもと、当該 NPO は 2002 年から観光客を対象にした講演会や軍艦島上陸ツアーなどを行い、軍艦島の認知度向上に努めてきた。上陸ツアーは、一般の人々に軍艦島への関心を高めてもらうための絶好の機会なのである。そこで本研究では、2015 年 3 月 20~21 日にかけて、軍艦島上陸ツアー会社 3 社のツアー参加者を対象に、軍艦島に対する維持管理費の支払意志額、集客圏や観光行動等を尋ねるアンケート調査を実施した。アンケート調査の概要は表 1 のとおりである。

表 1 アンケート調査の概要

調査日	2015/3/20, 2015/3/21
対象者	軍艦島への上陸ツアーを実施している3社のツアー参加者。(各ツアー会社はそれぞれ午前と午後1回ずつツアーを実施している。)
場所	各ツアー会社のクルーザーの出発場所。
方法	ツアー参加者に参加前後に対面式で調査を実施し、回答を用紙に記入してもらう。
サンプル数	131 (A社87, B社9, C社35)

III アンケート調査の結果

1. 回答者の属性

アンケート回答者の性別は半数以上が男性であった(図 3)。ツアー参加者の年齢層とその組み合わせ(図 4)をみると、20 歳代まで(40 人)では友人どうしでの参加が 16 人(40%)と最多で、その他の参加者 11 人(28%)を除けば、1 人での参加 9 人(23%)がそれに

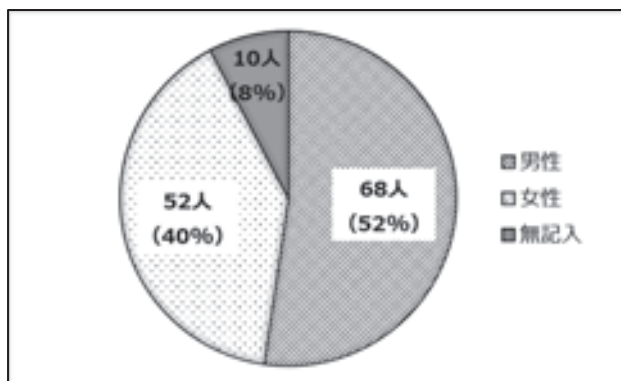


図 3 アンケート回答者の性別

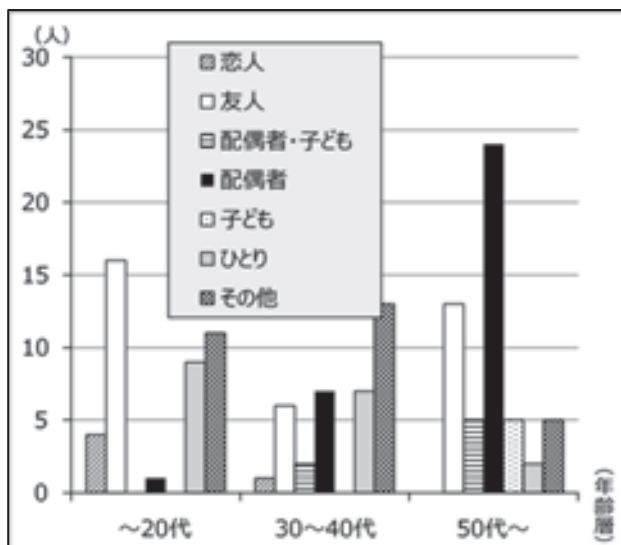


図 4 参加者の年代と組み合わせ

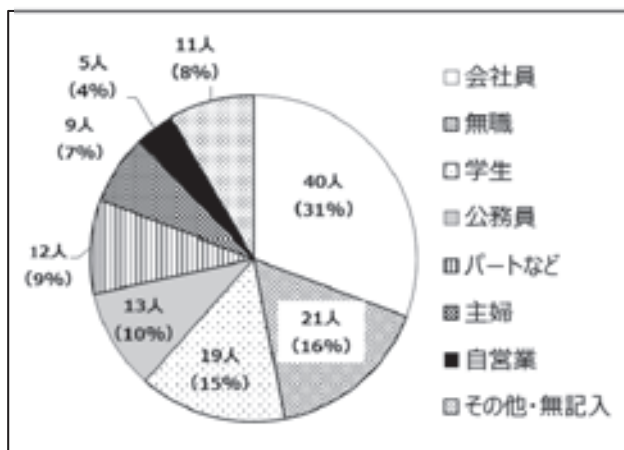


図 5 参加者の職業

続く。次に30～40歳代（36人）では、その他の参加者13人（36%）以外、配偶者との参加ないしは1人での参加が7人（19%）でもっとも多かった。また、その他の中には兄弟姉妹や家族、会社の同僚を挙げた回答が見られた。一方、50歳代以上（54人）では配偶者との参加が24人（44%）と突出して多く、友人との参加が13人（24%）でそれに続いている。

参加者の職業（図5）で多いのは会社員や公務員であり、パートも含めて何らかの仕事をしている人が6割を超えているものの、学生の参加者もけっして少なくないことが分かる。参加者の中には会社の旅行で軍艦島ツアーに参加しているという意見が見られたため、企業単位での参加もあり得ることが分かった。なお学生は大学生がほとんどである。

2. 軍艦島に対する維持管理費の支払意志額

次に、軍艦島に対する維持管理費の支払意志額の分析を行った。「維持管理の支払意志額」とは、特定の対象物を維持・管理するために「個人が支払ってもよいと考える費用」のことを指す。この金額の高低は、軍艦島への関心度やその資産価値を、一般の人々がどのように判断しているかを浮き彫りにする。また、入場料（上陸料金、ツアー代金）等を決める目安にもなるだろう。

ここでは、参加者の性別、年齢層および認知度につ

いてクロス集計した結果を表3～5に示す。なお、分析では、調整残差の判定結果を用いて、クロス集計の項目ごとに回答間の回答傾向の違いを明らかにしていく。クロス集計表における、数値の右上の[**]や[*], [/], [/]印は調整残差の判定マークを表している。判定マークの意味は表2に示すとおりである。

表2 調整残差Rの判定マーク

調整残差R	有意	判定マーク	
		極度に大	極度に小
$R \geq 2.58$	有意である (99%以上)	[**]	[/]
$1.96 \leq R < 2.58$	有意である (95%以上)	[*]	[/]
$R < 1.96$	有意であるとはいえない	-	

まずは性別について、表3に示すように軍艦島の維持管理費に対する支払意志額は、「3,000円～」の区分で男女間の回答数に統計的に有意な違い（男性22%、女性78%）が見られた。また、男性は「500～1,000円」の区分で回答数が最も多く（33人、46%）、「0～500円」（27人、38%）、「1,000～3,000円」（8人、11%）がそれに続いた。同様に、女性も「500～1000円」の区分で回答数が最も多く（24人、40%）、「0～500円」（17人、28%）、「1,000～3,000円」（9人、15%）の順となった。このことから、より高額の支払意志を示すのは女性で

表3 性別×維持管理費に関する支払意志額

性別	軍艦島の維持管理のために払ってもよいと考える費用										総計	
	0円		0～500円		500～1000円		1000～3000円		3000円～			
	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
男性	1	1	27	38	33	46	8	12	2 ^{**}	3	71	100
女性	3	5	17	28	24	40	9	15	7 ^{**}	12	60	100
総計	4	3	44	34	57	44	17	13	9	6	131	100

表4 年齢層×維持管理費に関する支払意志額

年齢層	軍艦島の維持管理のために払ってもよいと考える費用										総計	
	0円		0～500円		500～1000円		1000～3000円		3000円～			
	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
～20代	4 ^{**}	10	18	44	12 [′]	29	4	10	3	7	41	100
30～40代	0	0	8	22	19	53	6	17	3	8	36	100
50代～	0	0	18	33	26	48	7	13	3	6	54	100
総計	4	3	44	34	57	44	17	13	9	6	131	100

表5 世界遺産化への認知度×維持管理費に関する支払意志額

世界遺産化への 取り組みについての 認知度	軍艦島の維持管理のために払ってもよいと考える費用										総計	
	0円		0～500円		500～1000円		1000～3000円		3000円～			
	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
知っている	3	3	29 ^{**}	28	47	45	16	15	9	9	104	100
知らない	1	4	15 ^{**}	56	10	36	1	4	0	0	27	100
総計	4	3	44	34	57	44	17	13	9	6	131	100

あることが推測される。

次に年齢層との間の関係を見てみよう(表 4)。それによると、「0 円」ならびに「500~1,000 円」の区分で年齢層ごとに統計的に有意な違いが見られた。また、全体の傾向としては、年齢が高くなるにつれて支払意志額も増加していると考えられる。

最後に、軍艦島の世界遺産化に対する認知度との関係(表 5)では、「0~500 円」の区分で統計的に有意な違い(知っている:29 人, 66%, 知らない:15 人, 34%)が見られた。また、「知っている」と答えたグループは「500~1,000 円」の区分で回答数が最も多く(47 人, 45%), 「0~500 円」(29 人, 28%), 「1,000~3,000 円」(16 人, 15%)がそれに続いた。さらに、「3,000 円~」と回答した人も一定数いた(9 人, 9%)。一方、「知らない」と答えたグループでは「0~500 円」の区分で回答数が最も多く(15 人, 56%), 残りは「500~1,000 円」(10 人, 37%)となっている。また、「3,000 円~」と回答した人はいなかった。このように、世界遺産化への動きを認知している参加者の方が高い支払意志を見せる傾向があることが分かった。

表 5 にあるとおり、参加者の大半はメディアをつうじて軍艦島の世界遺産化の取り組みについて知っている。テレビ番組で特集が組まれていること、新聞で ICOMOS による現地調査の記事が掲載されていること、写真集の販売があったことなど、テレビのみならず新聞やインターネット、書籍からも情報を得ることができたためであろう。アンケート調査では、パンフレットや雑誌で見たという回答が挙げられた。ただし 2 割程度は「知らない」と回答していることから、今後いっそうの周知が望まれる。

全体的に見れば(表 3~5)、参加者は軍艦島の維持管理費について、57 人(44%)が「500~1,000 円」を、44 人(34%)が「0~500 円」を支払ってもよいと回答している。単純に間を取れば、「500 円程度なら余分に支払ってもよい」と考える人がもっとも多そうである。「1,000~3000 円」も 17 人(13%)おり、ツアー内容の充実や世界遺産化の取り組み、軍艦島自体の価値が周知徹底されれば、ある程度の維持管理費をツアー参加者に負担してもらうことは実現できそうである。

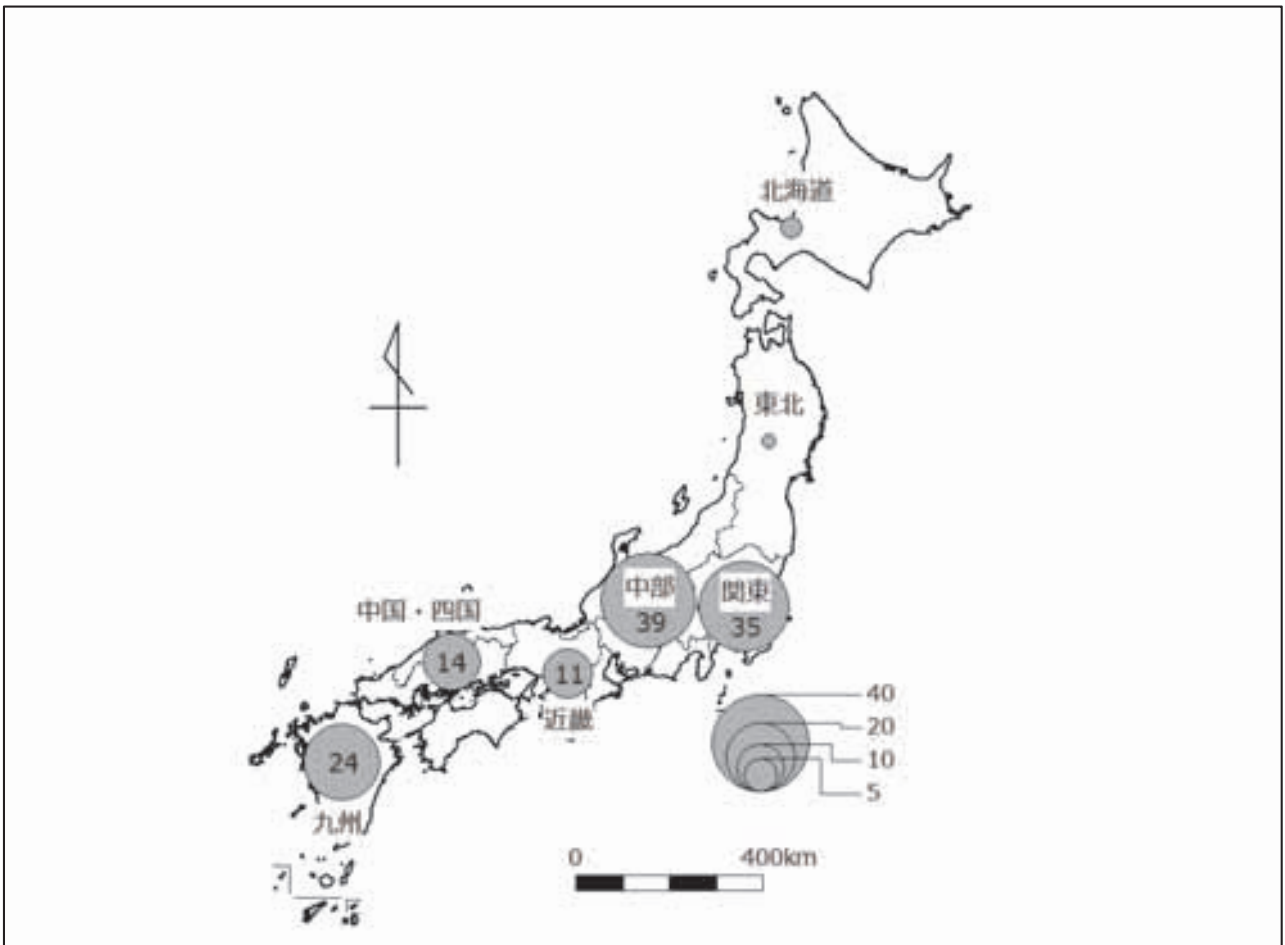


図 6 軍艦島上陸ツアー参加者の集客圏
(アンケート調査より筆者ら作成)

IV 上陸ツアー参加者の集客圏と観光行動

1. 集客圏

つづいて、上記アンケート調査の結果から、ツアー参加者の集客圏とツアー前後の観光行動を明らかにしたい。

まず、参加者の居住地を地図化したものが図6である。参加者の居住地は中部地方が39人(30%)、次いで関東地方が35人(26%)という結果となった。長崎県と同じ九州地方は24人(18%)と、関東・中部に比べ少ないという結果となった。これによると、軍艦島にもっとも近い九州地方からの参加者よりも、中部ないしは関東地方に集客圏の中心層があるように見受けられる。ただし、筆者らの調査実施日には、新潟県や愛知県といった中部地方のバスツアー客が上陸ツアーに参加していたことの影響も加味しなければならない。

一方で、東北地方以北になると参加者数が激減することから、今後は参加者の少ない中国・四国・近畿に加え、その地方からの参加者獲得方法を再検討することが課題となろう。また、同じ九州地方では隣接する佐賀県からの参加が多かった。かれらは長崎県と地理的に近いことから、団体客ではなく個人での旅行者であると考えられる。

2. 観光行動

最後に、軍艦島上陸ツアーに参加する前後の観光行動とその交通手段を分析したい(図7~8)。まず、ツアーの直前にいた場所はホテルが25人(36%)で最も多く、自宅と合わせれば4割以上がツアー乗船場に直接赴いたことになる(図7)。また16人(15%)が長崎駅から来ていた。これらは、本研究で午前中のツアー参加者へのアンケート調査数が多かったためと思われる。午前中のツアーに参加する場合、ホテル・自宅や駅から直行する必要があるからである。その他の中には、市内散策やハウステンボス(佐世保市)といった回答が挙げられた。

上陸ツアー乗船場への移動手段には、自動車が27人(32%)と3割を占めているが、バス21人(25%)や路面電車13人(15%)など公共交通機関を利用する人も少なくなかった。自動車は軍艦島から比較的近い九州地方や中国・四国地方の居住者による来訪手段である。一方の路面電車の利用は、港のすぐ東に「大浦海岸通り駅」があるためアクセスの便が良いことがその理由だろう。また、路面電車は出島など他の観光地や

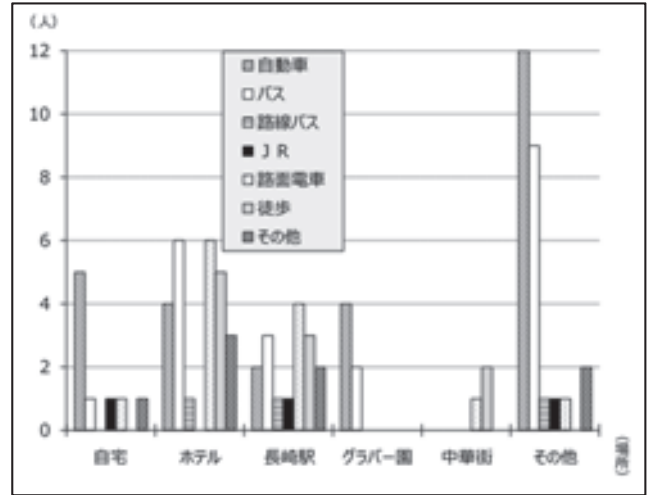


図7 ツアー前に居た場所と交通手段 (85人)

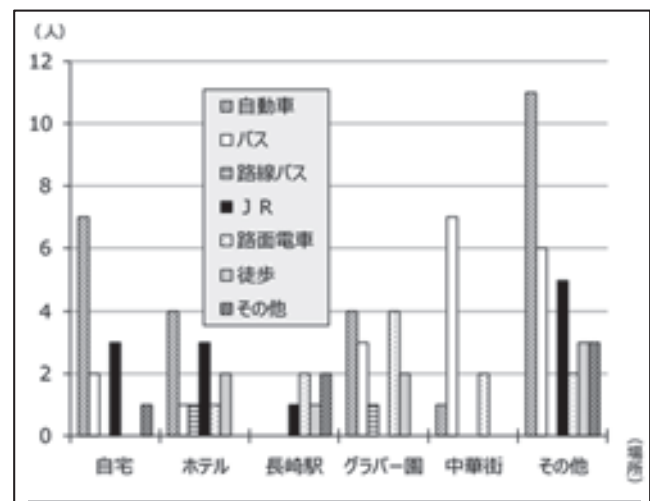


図8 ツアー後に行く場所と交通手段 (85人)

市内を移動しやすいことに加え、料金の安さからもツアー参加者の主要な交通手段になっていることが推察された。なお、ここでのバス利用客はツアーバスがほとんどである。その他の中には、フェリーや飛行機といった回答が挙げられた。

図8はツアー後の行動とその交通手段を示している。上陸ツアー後の移動先には自宅13人(15%)やホテル12人(14%)のように宿泊場所へ直帰する人(直帰後の行動は不明である)と、グラバー園14人(16%)や中華街10人(12%)といった乗船場のある港から比較的近い観光地を訪れる予定のある人との間で二極化した。前者については、参加者の年齢層に60歳代以上が多かったことと関係しているのかもしれない。なお、その他の中には亀山社中や大浦天主堂、ハウステンボスといった回答が挙げられた。それら観光地への移動手段は、自動車がやはり27人(32%)と最も多く、バス19人(22%)やJR12人(14%)、路面電車11人(13%)と続く。

総じて見れば、自宅からの観光行動には自動車が、ホテルや長崎駅からの移動ではツアーバスや路面電車そして徒歩が選ばれる傾向にある。一方、上陸ツアー後の観光行動は宿泊場所への直帰以外、中心部付近の観光地にツアーバスか路面電車で赴く人が多かった。観光地における周遊性を考えた場合、上陸ツアー参加後の観光行動がより重要になると思われる。今後は、軍艦島とその他の観光資源が連動するような仕組みをつくれると、よりいっそう望ましいだろう。

V おわりに

本研究では、軍艦島上陸ツアー参加者の集客圏と観光行動を観光地理学的な視点で明らかにすることを目的に、聞き取り調査やアンケート調査を行った。その結果、ツアー全体の特徴として以下のことが分かった。

- ①軍艦島の世界遺産化への取り組みは、主にメディア等をつうじて広く認知されているが、必ずしも十分とはいえない。
- ②軍艦島に大きな関心と価値を感じているツアー参加者も多く、500円程度の維持・管理費用の負担ならば参加者に期待できる。特に年配の女性は、比較的高額の支払意志を示している。
- ③集客圏は中部地方や関東地方に中心層があり、距離的には近い中国・四国・近畿地方の参加者が少ない。また、東北地方以北では参加者が激減する。
- ④個人の上陸ツアー参加者は、長崎県と同じ九州地方の居住者が多く、特に隣接する佐賀県からが多い。
- ⑤バスツアー客以外の参加者は、路面電車を主要な移動手段としている。
- ⑥上陸ツアー前後には港から比較的近い、グラバー園や大浦天主堂、中華街などの主要観光施設を訪問している。一方で、自宅やホテルを往復するグループも多い。今後はよりいっそうの周遊性を高める仕組みづくりが肝要である。

以上のような結果が得られた一方で、次のような課題も残った。まず、アンケート調査を行った期間が2日間と少ない点である。バスツアーのような団体客がいる場合、居住地や移動手段などの調査結果に大きな影響を与えることは否定できない。くわえて、本研究では季節の違いや曜日の違いが調査結果に反映されていない。そのためには、可能な限り調査期間を長く設定する必要がある。

また、今回はツアー会社3社の参加者を対象に調査

を行ったが、3社間のサンプル数に大きな違いがあった点も課題である。ツアー会社の違いによって調査結果にどのような差異がみられるのかは未知数であるが、本研究ではそこまで検証することができなかった。他日に期したい。

謝 辞

本研究の調査にあたり多くの企業やNPO法人、団体の方々にご協力をいただきました。特に、ご多忙のなか聞き取り調査に応じていただいたNPO法人「軍艦島を世界遺産にする会」の理事長坂本道徳氏、アンケート調査にご協力いただいた軍艦島上陸ツアー会社の方々、ならびにツアー参加者の皆様にはこの場をお借りして厚くお礼申し上げます。

参考文献

- 井上博登 2010. 端島炭鉱「軍艦島」の生活. 社会情報(札幌学院大学総合研究所) 19-2: 211-217.
- 木村至聖 2007. コモンズとしての産業遺産:長崎市高島町における軍艦島活用を事例として. 京都社会学年報 15: 141-168.
- 木村至聖 2010. 「軍艦島」をめぐるヘリテージ・ツーリズムの現状と課題. 社会情報(札幌学院大学総合研究所) 19-2: 225-234.
- 柴田弘捷 2010. 「記憶」の無人島・軍艦島一廃鉱の島・長崎県端島一. 専修大学社会科学研究所月報 566・567: 59-75.

参考ウェブサイト

軍艦島コンシェルジュ「軍艦島について」:

<http://www.gunkanjima-concierge.com/about/index.html>

(最終閲覧日 2015年5月18日)

軍艦島上陸クルーズ「早わかり軍艦島」:

<http://www.gunkanjima-cruise.jp/about.html>

(最終閲覧日 2015年5月18日)

朝日新聞 DIGITAL 「世界遺産を目指す軍艦島などを調-イコモスが26日から」:

<http://www.asahi.com/sp/articles/ASG9C5CTMG9CUCVL00S.html>

(最終閲覧日 2014年9月11日)