

報告

噴火災害後における島原市の観光客の状況と火山観光化に関する観光客の反応

高橋 和雄*・井口 敬介**・中村 聖三*

Movement of Tourist in Shimabara District after the Eruption and Response of Tourist about Tourist Development

Kazuo TAKAHASHI*, Keisuke INOKUCHI** and Shozo NAKAMURA*

Abstract

The eruption of Mt.Fugen in Unzen mountains finally came to a halt after five years of activity. The volcanic disaster rendered bad effects on the local economy in commerce through the whole of Shimabara district. Local governments made efforts to promote the local economy which is mainly composed of the tourist business using the volcano.

In the present paper, construction of tourist facilities proposed in promotion plans are presented at first. The movement of tourist in Shimabara district is shown by using statistical data. A questionnaire survey was undertaken to study the opinion and consciousness about tourist development using the volcano. The results are discussed and some suggestions are presented.

キーワード：火山災害，観光開発，振興計画

Key words：volcanic disaster, tourist development, promotion plan

1. はじめに

雲仙普賢岳の火山災害（1990年～1995年）は、島原市および深江町を中心に島原半島全域に多大な被害をもたらした。水無川・中尾川流域では、

度重なる土石流や火砕流の発生によって多くの家屋、生産施設などが流焼失した。同時に多くの地域住民がこの地を離れていった。また、農業、観光業をはじめとする商工被害などによって地域経済が大きな影響を受けた¹⁾。

* 長崎大学工学部社会開発工学科
Department of Engineering Nagasaki University

** 長崎大学大学院生産科学研究科
Graduate School of Science and Technology Nagasaki University

本報告に対する討論は平成14年9月末日まで受け付ける。

イヤモンド計画」も進められている。

これらの整備と平成新山の景観を活かした火山学習・観光のためのフィールドミュージアムが最終目標である。これによって、観光振興による地域活性化が地域復興の基本戦略となっている。本格的な火山を利用した火山観光が展開できるまでのつなぎとして島原地域では、市民一体となって情報発信、復興やスポーツなどのイベントを継続して、観光の誘致を行っている。

3. 観光客の入込状況の分析

3.1 島原市の観光の位置付け

島原市は中九州観光と西九州観光の連結都市として位置付けられて発展してきた。島原半島の位置と主要観光ルートを図2に示す。有明海を挟んで対岸の熊本県には島原-熊本および島原-三角のフェリーが運航し、福岡県には島原-大牟田の高速船が運航している。島原外港から国道57号を経由して雲仙の温泉街、小浜温泉街と結ばれている。しかし、長崎県唯一の空港である長崎空港

および長崎自動車道諫早インターチェンジからのアクセスは一般国道251号1路線(2車線)で、1時間半を要することに代表されるように陸路の整備が遅れている。

噴火以前の島原市観光の柱は豊富な湧水と歴史的な城下町のまちなみであった。災害以前の島原市振興計画⁴⁾では都市像を「観光保養都市」と位置付けて、観光を前面にしたまちづくりをしてきた。噴火終息後も、これまでの観光資源に火山の学習体験を加えた「火山とともに生きる湧水と歴史の国民公園都市」づくり⁵⁾を目指している。

3.2 島原市の観光客状況

図3は島原市の入込観光客数の推移を示している⁶⁾。この入込観光客数は、フェリー、鉄道、バス、マイカーなどの各種交通機関の利用者数に係数を乗じて求めた推計値である。島原市の入込観光客数は、1990年までの災害以前も停滞状態にあった。長崎県下では、長崎自動車道の開通(1990年)、長崎旅博覧会開催(1990年)などに

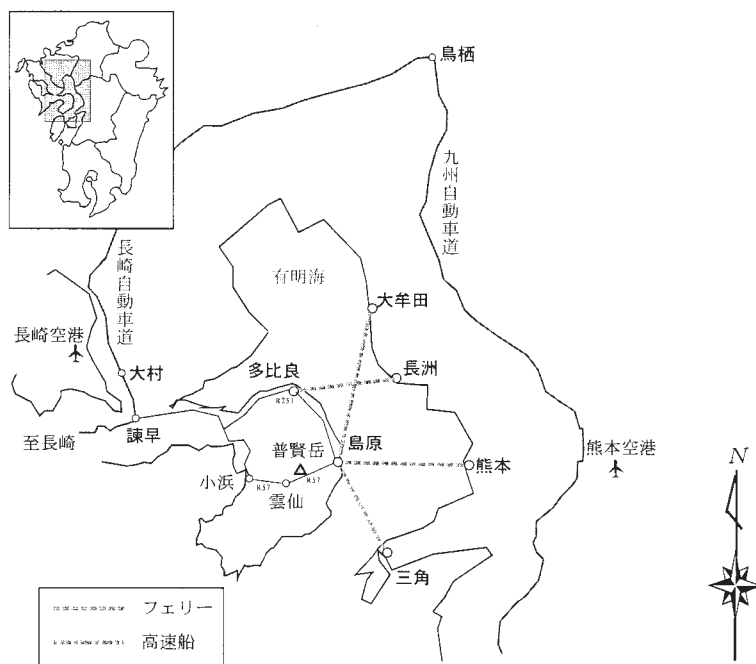


図2 島原半島と主要観光ルート

よって観光客が増えていたにもかかわらず、その恩恵を受けていなかった。1991年5月からの火砕流による人的被害、家屋の焼失および土石流による家屋の流失被害後、観光客は前年比52%程度にまで落ち込んだ。1995年には火山噴火が終息して、行政は地域一体となって火山観光化に取り組んでいるが、入込観光客数は災害前と比較して80%程度の回復のままで、これ以上増える傾向は見られない。バブル崩壊後の不況や個人消費の低下、旅行形態の変化など社会情勢の変化の影響も低迷の原因になっていると推測される。

図4に島原市の代表的な観光施設である島原城の年次別入場者数を示す⁶⁾。島原城周辺は今回の噴火災害の影響を直接受けていない地域である。この従来型の観光施設の観光客は災害前の55%の水準であり、やや減少傾向で回復する状況にないといえる。絶対値で比較することは無理であるが、これらの結果から大まかに推測すると、入込観光客数の回復80%と島原城の回復55%の差25%は、旧来からの観光施設以外が受け持っているとみなせる。つまり、この部分が火山観光の効果であるとするかなりのウェートを占めていると推定される。

図5は島原市の年次別宿泊客数である⁶⁾。図に示すように一般客は約80%程度までに回復している。これに対して観光客全体の約30%を占める修学旅行客(学生)は、災害後3%程度までに激減し、現在も20%以下の水準に留まっている。本格的な回復には至っていない。噴火終息後に土石流被災家屋保存公園や旧大野木場小学校被災校舎の現地保存などの学習体験の場が整備されても、修学旅行を呼び掛ける積極的なPR活動を学校やPTAなどに対して行っていない。後述の観光アンケート時の修学旅行引率者への補足アンケートによれば、第2次世界大戦の沖縄や原子爆弾の被災地の長崎市と並んで、島原の災害遺構は体験学習の場になりうるとのコメントを得ている。修学旅行の誘致についても、積極的に取り組むことが望まれる。

乗降客のうち、観光客の占める割合が高いとされているフェリー乗降者数は、図6に示すとおり

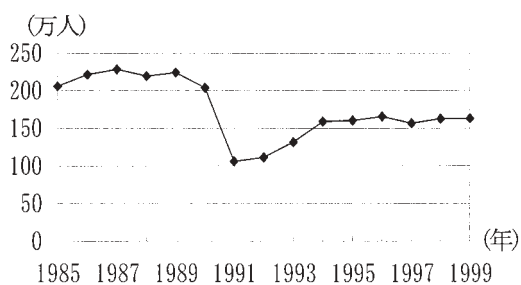


図3 島原市の入込観光客数

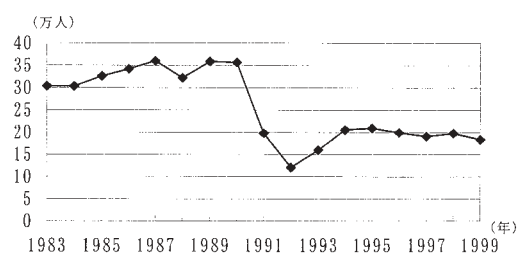


図4 島原城入場者数

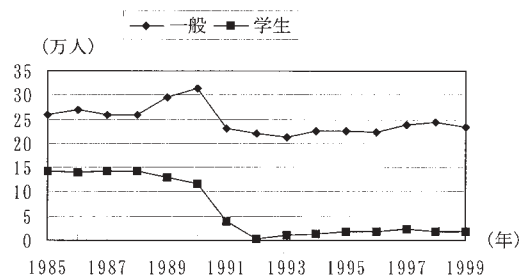


図5 島原市の宿泊者数

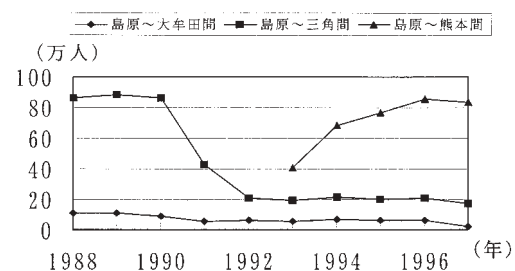


図6 フェリー乗降者数

である⁶⁾。島原－三角フェリーは災害後減少したままであるが、1993年3月に新たな観光ルートを開発するため新設された島原－熊本フェリーが就航し、乗降客は80万人を上回っている。フェリーの乗降客の全体数は噴火前の水準を上回っている。つまり、熊本県や福岡県方面からの観光客は噴火以前の水準に戻っていると推測される。したがって、観光客の減少は長崎県下の長崎市・佐世保市方面からの観光客が戻っていないことによると読める。熊本県や福岡県方面から島原へのルートと長崎市・佐世保市方面から島原へのルートでは、熊本県方面からの方が近くスムーズに島原に入ることが出来る。長崎・佐世保方面からは、一般国道251号1路線のみで交通アクセスが悪いことが挙げられる。交通渋滞対策や時間短縮の対策として計画中の諫早から島原までの地域高規格道路「島原道路」の早急な整備などが望まれている。この島原道路は「がまだす計画」の重点プロジェクトの1つとして、島原半島地域と高速交通体系を結ぶ交流促進型の道路として位置付けられている。

水無川流域の国道251号沿いに道の駅「みずなし本陣ふかえ」が1999年4月にオープンしている。道の駅の入場者数を図7に示す。この道の駅には、土石流で被災した家屋を保存した「土石流被災家屋保存公園」が併設され、火山災害の学習体験の場とともに、地元のみやげ品や農産物等を販売する地域活性化のための機能ももっている。図のように道の駅の入場者数は現在のところ順調である。

図8に1999年4月30日に一般開放された大野木場情報センターの入場者数の推移を示す。大野木場情報センターは、火砕流により被災した旧深江町立大野木場小学校被災校舎に隣接し、雲仙普賢岳の火山噴火による火砕流や土石流災害の脅威を後世に伝えるため、旧大野木場小学校の被災遺構、噴火災害状況や砂防事業の実施状況などを紹介したパネルなどを展示、紹介している。大野木場情報センターは国道251号沿いの道の駅と違い立地場所が悪いため訪れる観光客が少ない。開設されて1年以上が経つが入場者数は2000年

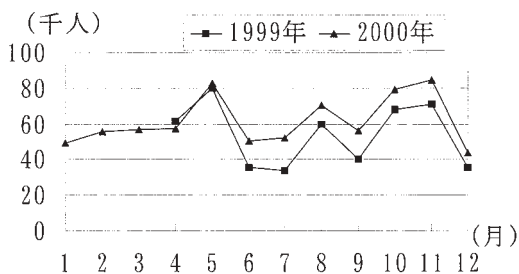


図7 道の駅入場者数 (長崎県提供)

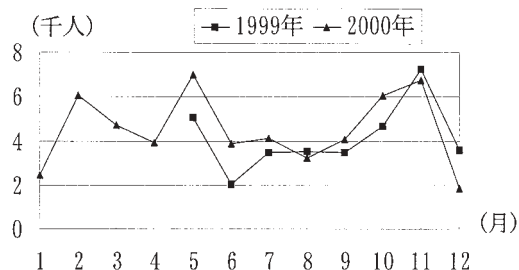


図8 大野木場情報センター入場者数 (国土交通省提供)

11月、12月を見てみると前年よりも減少している。道の駅や島原城などに大野木場情報センターの地図を載せた観光案内標識やパンフレットなどによる情報発信が必要である。

噴火によって生活生産基盤を失った被災者は、復興事業のための土木工事などで生計を立ててきたが、復興事業も残すところわずかここ数年で終了する見込みである。当地区の基幹産業である本業の農業・水産業に戻って、生活できるようにすることが、これ以上の人口の減少をもたらさないために必要なことである。観光は回復が遅れている商工業だけでなく、宿泊による飲食で農業、水産業にも波及効果があることから、火山観光化は地域活性化の柱として期待されている。島原半島の製造業の内訳を見ると、そうめんなどの食料品製造などの家内工業や縫製工場などの衣類、繊維製品業が大半を占めており、電気機械器具や一般機械器具などの組立加工業は極めて少ない。つまり、従業員のうち、男子の割合が高い男子雇用型の企業の立地が少ないことを指している。噴火

からの復興が議論され始めた平成4年当時でさえ、日本国内では全国的に企業用地や人件費が高いため、企業誘致は既に困難になっていた。さらに、半島地域で平地が少ないため企業用地が確保しにくいことおよび物流を支える交通アクセスの整備が遅れていることから製造業等の企業誘致の可能性が極めて小さい状況にある。以上の理由より火山観光化に重点を置いた復興対策を進めている。このように、火山観光化の実現が地域の活性化の鍵となっている。今回の雲仙普賢岳の噴火災害(1990年～1995年)は長期化したため、観光客の減少および人口の流出に伴う商工業に大きな被害(間接被害)が発生した。被害額2,299億円のうち、66.9%に当たる1,537億円が商工被害である²⁾。噴火終息後も商工業の回復は遅れている⁷⁾。がまだ計画では、このような地域の疲弊をカバーするために、火山観光化の推進を目指しており、2章に示したような火山観光化のための施設が整備されるとともに、集客のための情報の発信、イベントの継続的実施、宿泊者を対象とした福岡市や長崎市方面からの無料バスの運行などを(財)雲仙岳災害対策基金を活用した支援を細かく実施している。しかし、データの上では、期待通りの観光の実績は現在のところ挙っていない。

4. 島原地域の観光客の動態・意識調査

4.1 アンケートの概要

観光客アンケートを2000年11月3、4日の連休中に道の駅、旧大野木場小学校被災校舎(大野木場情報センター)および島原城で観光客(島原半島内の居住者を除く)を対象に、各地点に調査員2人を配置した面接方式によるアンケート調査を実施した。

質問項目は、観光客の動態、交通アクセス、火山観光化に対する反応および旧大野木場小学校被災校舎周辺の整備のあり方を問うものである。質問項目数は、全部で17である。回収数は、道の駅150、旧大野木場小学校被災校舎62および島原城87の計299である。火山観光に関連が少ないと思われる島原城を加えた理由は、島原城を訪れる観光客は従来の水と緑に恵まれた観光保養都市のイメージをもっている可能性が高いことと、島原城の入場者数については統計があるためである。島原城の入場者数と他の施設の入場者数との相関がわかれば、火山観光化施設の年間入場者数の予測などに活用されることが期待される。

回答者の年齢構成およびグループ属性は表1および表2に示すとおりである。年齢構成は50歳代がやや多いが他の年代ではほぼ等しい。グループ属性は、いずれの場所でも「個人(一人・家族)」が60%以上と多く、「団体(修学旅行・ツアー)」

表1 回答者の年齢構成

年齢	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
10歳代	1 (0.7%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (0.3%)
20歳代	26 (17.3%)	22 (25.3%)	7 (11.3%)	55 (18.4%)
30歳代	24 (16.0%)	17 (19.5%)	9 (14.5%)	50 (16.7%)
40歳代	23 (15.3%)	9 (10.3%)	14 (22.6%)	46 (15.4%)
50歳代	46 (30.7%)	16 (18.4%)	19 (30.6%)	81 (27.1%)
60歳代	24 (16.0%)	13 (14.9%)	11 (17.7%)	48 (16.1%)
70歳代	6 (4.0%)	10 (11.6%)	2 (3.3%)	18 (6.0%)

表2 回答者のグループ属性

属性	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
個人(一人・家族)	90 (60.0%)	60 (69.0%)	48 (77.4%)	198 (66.2%)
グループ(友達など)	46 (30.7%)	21 (24.1%)	8 (12.9%)	75 (25.1%)
団体(修学旅行・ツアー)	14 (9.3%)	6 (6.9%)	6 (9.7%)	26 (8.7%)

は10%未満と少ない。

回答者の性別は、3地点とも同じ割合で男性が約64%、女性が約36%となる。

4.2 観光客の動態について

「どこから来ましたか」という問に対して、表3の結果が得られた。福岡県からの観光客が31.4%と最も多く、九州各県からの観光客が全体の76.3%を占める。長崎県下からの観光客は全体の19.4%と全体の約5分の1を占める。

「今回の旅行は何泊の予定ですか」という問に対して、表4に示す結果が得られた。いずれの場所でも宿泊者が多い。これは、連休中で県外からの観光客が多いことを反映している。

「宿泊する」と答えた回答者208人に対して、「どこに宿泊しますか」を聞いたところ、図9のような結果が得られた。「島原市」に宿泊する観光客は40.4%と最も多い。「小浜町・雲仙」の温泉街を含めると、全体の68.8%が島原半島内で宿泊している。

「今回の島原での観光の目的は何ですか」という問に対して、表5のような結果を得た。道の駅を訪れた観光客は島原観光を「主目的」としている割合が最も高く45.4%を占める。島原城や旧大野木場小学校被災校舎を訪れた観光客は「いく

つかの一つ」と回答している割合が高く、それぞれ、50.6%および43.6%である。

「今回の旅行では、どこに立ち寄る予定ですか」という問に対して、表6の結果を得た。旧大野木場小学校被災校舎を訪れた観光客の約40%は道の駅と島原城に立ち寄っている。道の駅を訪れた観光客の40.7%は島原城に立ち寄り、島原城を訪れた観光客の44.8%は道の駅に立ち寄っている。これに対して、道の駅や島原城を訪れた観光客が旧大野木場小学校被災校舎に立ち寄る割合は小さく、それぞれ8.0%および20.7%である。

道の駅および島原城を訪れた観光客に旧大野木場小学校被災校舎に関する情報が少ないことが想像される。道の駅や島原城を訪れた観光客に旧大

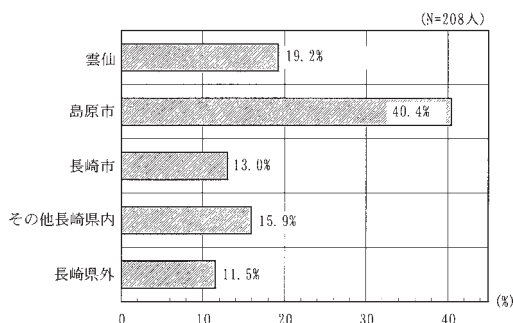


図9 宿泊地

表3 観光客の住所

住所	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
長崎県	30 (20.0%)	12 (13.8%)	16 (25.8%)	58 (19.4%)
福岡県	43 (28.7%)	36 (41.4%)	15 (24.2%)	94 (31.4%)
熊本県	17 (11.3%)	11 (12.7%)	5 (8.1%)	33 (11.0%)
その他九州県内	22 (14.7%)	9 (10.3%)	13 (21.0%)	44 (14.7%)
中国地方	10 (6.7%)	7 (8.0%)	3 (4.8%)	20 (6.7%)
近畿地方	8 (5.3%)	0 (0%)	3 (4.8%)	11 (3.7%)
中部地方以北	20 (13.3%)	11 (12.7%)	7 (11.3%)	38 (12.7%)
ドイツ	0 (0%)	1 (1.1%)	0 (0%)	1 (0.4%)

表4 宿泊日数

宿泊数	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
日帰り	49 (32.6%)	21 (24.1%)	21 (33.9%)	91 (30.4%)
1泊	55 (36.7%)	39 (44.8%)	25 (40.3%)	119 (39.8%)
2泊	21 (14.0%)	15 (17.2%)	7 (11.3%)	43 (14.4%)
3泊以上	25 (16.7%)	12 (13.9%)	9 (14.5%)	46 (15.4%)

表5 今回の島原での観光の目的

目的	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
主目的	68 (45.4%)	33 (38.0%)	17 (27.4%)	118 (39.5%)
いくつかの一つ	56 (37.3%)	44 (50.6%)	27 (43.6%)	127 (42.5%)
通過点	9 (6.0%)	9 (10.3%)	9 (14.5%)	27 (9.0%)
その他	17 (11.3%)	1 (1.1%)	9 (14.5%)	27 (9.0%)

表6 旅行の立寄り先

旅行先	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
雲仙仁田峠	89 (59.3%)	41 (47.1%)	37 (59.7%)	167 (55.9%)
雲仙温泉街	72 (48.0%)	39 (44.8%)	27 (43.5%)	138 (46.2%)
島原城	61 (40.7%)	24 (27.5%)	24 (38.7%)	85 (40.1%)
武家屋敷跡	41 (27.3%)	56 (64.4%)	16 (25.8%)	113 (37.8%)
白土湖	9 (6.0%)	1 (1.1%)	3 (4.8%)	13 (4.3%)
道の駅	39 (26.0%)	39 (44.8%)	27 (43.5%)	66 (44.3%)
旧大野木場小学校被災校舎	12 (8.0%)	18 (20.7%)	30 (48.4%)	30 (12.7%)
原城跡	5 (3.3%)	4 (4.6%)	6 (9.7%)	15 (5.0%)
愛野展望台	12 (8.0%)	7 (8.0%)	9 (14.5%)	28 (9.4%)
小浜温泉	20 (13.3%)	12 (13.8%)	8 (12.9%)	40 (13.4%)
ハウステンボス	11 (7.3%)	13 (14.9%)	5 (8.1%)	29 (9.7%)
グラバー園	14 (9.3%)	8 (9.2%)	9 (14.5%)	31 (10.4%)
平和公園	16 (10.7%)	6 (6.9%)	6 (9.7%)	28 (9.4%)
稲佐山	13 (8.7%)	2 (2.3%)	2 (3.2%)	17 (5.7%)
熊本城	5 (3.3%)	4 (4.6%)	2 (3.2%)	11 (3.7%)
阿蘇	8 (5.3%)	2 (2.3%)	2 (3.2%)	12 (4.0%)
水前寺公園	5 (3.3%)	3 (3.4%)	0 (0%)	8 (2.7%)
その他	7 (4.7%)	6 (6.9%)	7 (11.1%)	20 (6.7%)

野木場小学校被災校舎をはじめとする火山観光施設のパフレットや案内標識といった情報を伝える手段が必要である。

また、表6に示すように島原の観光は雲仙仁田峠および雲仙温泉街の雲仙方面の観光とのセットにそれぞれ55.9%、46.2%になっている。このように、島原市の観光と雲仙方面の観光は観光ルートを形成しており、「がまだす計画」で示された「火山を学び触れるフィールド」の機能が発揮されている。長崎県内の代表的な観光地であるハウステンボスやグラバー園とのセットは10%程度、熊本県の阿蘇（もしくは熊本城）とのセットは4%程度である。

4.3 交通手段について

「島原へは主に何をを使って来ましたか」という問に対して、表7の結果を得た。いずれの場所でも主な移動手段として自家用車が利用されている。

また、「島原での観光は主に何をを使って移動し

ましたか」については、表8の結果を得た。島原市内の移動手段は全体的に見て自家用車を利用している。道の駅や旧大野木場小学校被災校舎は郊外にあるため、車の使用が前提になる。しかし、市中央部に位置し、鉄道やバスの便に恵まれた島原城については、自家用車に加えて路線バス、タクシー、徒歩などの多様な手段が利用されている。

島原観光に自動車を利用した観光客に「当地での駐車を含めて、スムーズに移動できましたか」と聞いたところ、全体で86.9%の観光客が「はい」と回答している。多くの観光客が自動車での移動に対して不満をもっていない。少数ではあるが「いいえ」と回答した理由は、交通渋滞と案内標識が不十分となっている。島原城では、「駐車場の位置がわかりづらい」とする回答が目立つ。

4.4 島原観光にあたっての課題

「島原地域を観光するために今後望むことを教えて下さい」という問に対して、表9の結果を得

た。「特になし」とする回答が全体で最も多いが、課題としてはいずれの場所でも「観光案内標識の充実」という回答が多い。「諫早方面からの高速道路の整備」は11.7%で本アンケートでは大きな課題として挙げられていない。これは表6に示すようにハウステンボスなど佐世保方面からの観光客が少ないことに起因すると考えられる。

4.5 火山観光化についての評価

島原市の市勢振興計画や復興計画などで掲げられているキーワードを用いて「島原の観光のもつイメージを2つまで選んで下さい」と聞いたところ、表10に示す結果を得た。「水と緑が豊かな保養都市」と「火山観光を中心とした交流都市」が全体でともに41.8%で最も多い。しかし、道の駅

表7 島原への移動手段

交通手段	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全 体 (N=299)
自家用車	108 (72.0%)	56 (64.4%)	52 (83.9%)	216 (72.2%)
レンタカー	7 (4.7%)	1 (1.1%)	3 (4.8%)	11 (3.7%)
路線バス	2 (1.3%)	8 (9.2%)	1 (1.6%)	11 (3.7%)
観光バス	28 (18.7%)	8 (9.2%)	6 (9.7%)	42 (14.0%)
タクシー	2 (1.3%)	2 (2.3%)	1 (1.6%)	5 (1.7%)
バイク	2 (1.3%)	1 (1.1%)	0 (0%)	3 (1.0%)
鉄道	7 (4.7%)	18 (20.7%)	4 (6.5%)	29 (9.7%)
徒歩	0 (0%)	1 (1.1%)	0 (0%)	1 (0.3%)
フェリー	32 (21.3%)	18 (20.7%)	9 (14.5%)	59 (19.7%)
航空機	19 (12.7%)	7 (8.0%)	8 (12.9%)	34 (11.4%)
高速バス	0 (0%)	1 (1.1%)	1 (1.6%)	2 (0.7%)
その他	0 (0%)	4 (4.6%)	1 (1.6%)	5 (1.7%)

表8 島原観光の移動手段

交通手段	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全 体 (N=299)
自家用車	107 (71.3%)	55 (63.2%)	51 (82.3%)	213 (71.2%)
レンタカー	8 (5.3%)	2 (2.3%)	5 (8.1%)	15 (5.0%)
路線バス	1 (0.7%)	9 (10.3%)	0 (0%)	10 (3.3%)
観光バス	29 (19.3%)	6 (6.9%)	6 (9.7%)	41 (13.7%)
タクシー	3 (2.0%)	9 (10.3%)	1 (1.6%)	13 (4.3%)
バイク	2 (1.3%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (0.7%)
鉄道	0 (0%)	4 (4.6%)	0 (0%)	4 (1.3%)
自転車	0 (0%)	1 (1.1%)	0 (0%)	1 (0.3%)
徒歩	0 (0%)	12 (13.8%)	0 (0%)	12 (4.0%)
その他	0 (0%)	1 (1.1%)	1 (1.6%)	2 (0.7%)

表9 島原地域を観光するにあたって望むこと (複数回答)

項 目	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全 体 (N=299)
駐車場の整備	15 (10.0%)	16 (18.4%)	9 (14.5%)	40 (13.4%)
観光案内標識の充実	45 (30.0%)	31 (35.6%)	23 (37.1%)	99 (33.1%)
幹線道路の整備	11 (7.3%)	14 (16.1%)	6 (9.7%)	31 (10.4%)
諫早方面からの高速道路の整備	17 (11.3%)	11 (12.6%)	7 (11.3%)	35 (11.7%)
市内観光地循環バスの整備	3 (2.0%)	3 (3.4%)	2 (3.2%)	8 (2.7%)
その他	5 (3.3%)	6 (6.9%)	3 (4.8%)	14 (4.7%)
特になし	57 (38.0%)	25 (28.7%)	25 (40.3%)	107 (35.8%)

や旧大野木場小学校被災校舎において火山や火山災害を身近に見た観光客は「火山観光を中心とした交流都市」や「火山防災モデル都市」をイメージする割合が島原城の観光客よりもかなり多い。

「島原には噴火以前（1990年より以前）に来たことがありますか」という問に対して、いずれの場所でも同程度で全体の63.5%が「ある」と回答している。また、この観光客に「噴火前と比べて観光の魅力はどうか」と聞いたところ、表11の結果を得た。ここでも火山や火山災害を体験できる道の駅や旧大野木場小学校被災校舎では「魅力が増大した」とそれぞれ83.2%および77.5%の観光客が回答している。これに対して、島原城での観光客は、50.9%が「変わらない」と回答している。

1995年5月に火山噴火は停止状態であることが確認されているが、「島原を観光するにあたって、不安感があるかどうか」を聞いたところ、表12の結果を得た。どの地点でも「不安はない」が80%程度となっている。しかし、残りの20%の

観光客が、「やや不安である」または、「不安である」と回答している。雲仙普賢岳の噴火の周期が長く、また平穏時の火山活動に戻っていることが確認されている。これにより近い将来に火山噴火が発生しないことを前提に、復興対策がなされている。しかし、降雨時の土石流の発生や地震による溶岩ドームの崩壊のおそれは残されている。現在、観光客に対する安全に関する情報提供や緊急時の避難対策は全くなされていない。防災マップ等による情報の提供や避難対策を観光客向けに検討し、実施することが望まれる。特に、修学旅行の誘致にあたっては不可欠な事項である。

島原半島では地域の活性化のために、これまでの雲仙や島原の歴史、温泉、湧水および緑などの観光資源に加えて、火山を利用する火山観光化を目指した取り組みをしていることを説明した上で、「火山観光化をどう思いますか」と聞いたところ、図10の結果を得た。火山観光化に対して、全体の75.3%が「賛成」としている。しかし、少数であるが「反対」とする回答もある。補足のヒアリン

表10 島原の観光のもつイメージ（2項目）

項目	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
水と緑が豊かな保養都市	58 (38.7%)	38 (43.7%)	29 (46.8%)	125 (41.8%)
火山観光を中心とした交流都市	73 (48.7%)	23 (26.4%)	29 (46.8%)	125 (41.8%)
火山防災モデル都市	30 (20.0%)	5 (5.7%)	14 (22.6%)	49 (16.4%)
歴史文化都市	46 (30.7%)	23 (26.4%)	12 (19.4%)	81 (27.1%)
自然、歴史、文化が ちりばめられた博物館都市	38 (25.3%)	18 (20.7%)	12 (19.4%)	68 (22.7%)
その他	5 (3.3%)	11 (12.6%)	1 (1.6%)	17 (5.7%)

表11 噴火前と比べて観光魅力の比較

項目	道の駅 (N=95)	島原城 (N=55)	旧大野木場小学校 (N=40)	全体 (N=190)
増大した	79 (83.2%)	25 (45.5%)	31 (77.5%)	135 (71.1%)
減少した	0 (0%)	2 (3.6%)	1 (2.5%)	3 (1.6%)
変わらない	16 (16.8%)	28 (50.9%)	8 (20.0%)	52 (27.3%)

表12 島原を観光するにあたって、不安感の有無

項目	道の駅 (N=150)	島原城 (N=87)	旧大野木場小学校 (N=62)	全体 (N=299)
不安はない	118 (78.7%)	70 (80.5%)	49 (79.0%)	237 (79.3%)
やや不安である	25 (16.7%)	15 (17.2%)	11 (17.7%)	51 (17.0%)
不安である	7 (4.6%)	2 (2.3%)	2 (3.3%)	11 (3.7%)

グで理由を聞いたところ、主な理由は、家屋や親族を失った被災者のことを考えると「賛成とは言えない」である。賛成者にも同じとまどいがあるが、復興のため「止むを得ない」と見ている観光客もいる。被災者の個人の住宅再建や農地の復旧など復興情報や商工業の復興が遅れていることなどの火山観光化の必要性を土石流被災家屋保存公園で示すことなどの配慮も必要と判断される。

4.6 旧大野木場小学校被災校舎について

次の2つの質問は、旧大野木場小学校被災校舎を訪れた観光客のみを対象としたものである。

「旧大野木場小学校被災校舎をどのようにして知りましたか」という問に対して、図11に示すように「テレビ・新聞で知っていた」とするマスコミ情報が60%を占めている。「島原の道の駅の情報で知った」とする回答があるように、旧大野木場小学校被災校舎の情報は道の駅で発信されているだけで、観光パンフレット等は作成されていない。テレビ・新聞にはこの被災校舎の保存を巡る経過が報道されたが、現在では報道の回数が少なくなっているため、注目されなくなるおそれがある。旧大野木場小学校被災校舎は、今回の噴火の火砕流災害を後世に伝えるために砂防指定地内に保存されている。火山の学習体験の場として活用されるようパンフレットや説明パネルの作成が必要と考えられる。

「旧大野木場小学校被災校舎の周辺は将来火山砂防学習の拠点として整備される計画ですが、どのような整備が必要だと思いますか」という問に対して、図12のように「そのまま残す(手を加えない)」が60%を占め、そのままの景観を残すことが最も多く望まれている。また、「展望塔」(32.3%)や「砂防施設内の遊歩道」(22.6%)といった火山観光化の施設としての整備も望まれている。

5. まとめと提言

雲仙普賢岳の火山噴火終息後の火山観光化に向けての施設状況、観光客の状況および火山観光化に関するアンケート調査の結果を示した。得られた結果をまとめると

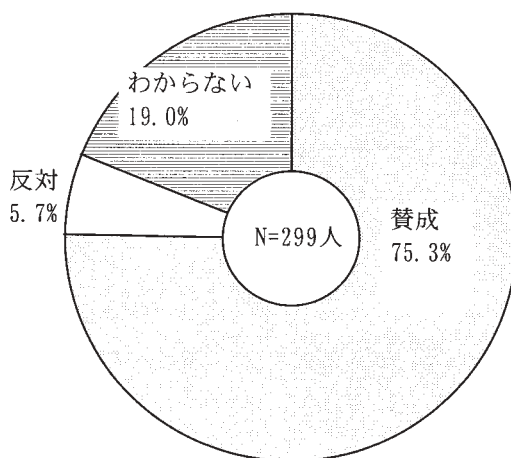


図10 火山観光化の評価

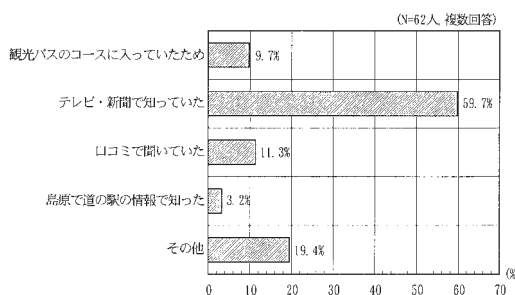


図11 旧大野木場小学校被災校舎に関する情報の入手方法

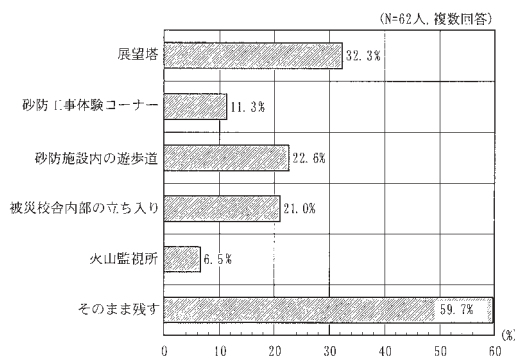


図12 旧大野木場小学校被災校舎の周辺の整備のあり方

(1) 行政は地域一体となって火山観光化に取り組んでいるが、観光客数は災害前の80%程度と

なっている。観光客数を元の水準に戻すためにも、島原半島が一体となって観光客の誘致事業やイベントの開催を今後も継続して行うことが必要であると考えられる。

(2) 島原市の年次別宿泊客数から見ると一般客はかなり回復しているが、観光客全体の約30%を占める修学旅行客(学生)は、現在も20%以下の水準に留まっている。火山を学習体験の場とする災害遺構の保存や施設がある程度整備されているので、修学旅行の回復に重点を置いた情報提供のためのパンフレットやビデオの作成、学校訪問、防災関係者・地域住民の市民を活用した語り部の採用などを積極的に行うべきである。

(3) 観光客を対象としたアンケート調査によれば、火山観光化について観光客は賛成とする回答をし、また、噴火以前と比べて観光の魅力が増したと回答している。このように、火山観光化は好意的に受け取られているが、課題として観光案内標識の充実が挙げられている。観光案内標識の充実が望まれる。

(4) 島原を観光するにあたって、観光客の20%が不安感をもっている。観光客向けの安全や緊急時の避難対策などの情報を提供し、安全を確保することが火山観光化には必要で、対応が望まれる。

(5) 観光客の統計を見てみると、熊本県、福岡県方面からの観光客は噴火前の水準に戻っていることを考慮すると、グラバー園などのある長崎市やハウステンボスなどのある佐世保市方面からの観光客が戻っていないことが推定できる。諫早方面から島原方面への道路が一般道路1路線である交通事情の悪さを反映していることが背景にある。現在整備中の諫早―島原間地域高規格道路の整備が待たれる。

(6) 旧深江町立大野木場小学校被災校舎は、火山災害の学習体験の場として保存されている。この災害遺構を紹介するパンフレットなどの案内がないため、観光客はテレビ・新聞などのマスコミ報道で情報を入手して、見学に訪れている。道の駅や新たな火山災害記念館と一体となったパンフレットの作成やこれらの施設を巡回するミニバスの運行を観光シーズンに行うことが考えられる。

謝 辞

アンケート調査を実施するにあたり観光客の皆様様に回答して頂きました。調査の協力にお礼を申し上げます。

また、国土交通省雲仙復興工事事務所、長崎県島原振興局および島原市商工観光課より資料を提供して頂いたことに感謝します。

参 考 文 献

- 1) 長崎県：雲仙・普賢岳噴火災害誌，全514頁，1998.2.
- 2) 島原地域再生行動計画策定委員会事務局長崎県，島原市南高来郡町村会：島原地域再生行動計画，全133頁，1997.5.
- 3) 高橋和雄・藤井 真・西村寛史・塩津雅子：雲仙普賢岳の火山災害による観光被害とその復興対策，自然災害科学，Vol.19，No.2，pp.45-59，2000.5.
- 4) 島原市：島原市勢振興計画，全154頁，1985.
- 5) 長崎県島原市：1995-2005 島原市勢振興計画―火山とともに生きる湧水と歴史の国民公園都市―，全140頁，1995.4.
- 6) 島原市商工観光課：島原市観光客動態調査，平成11年(1月～12月)，全18頁，1999.
- 7) 高橋和雄・塩津雅子・西村寛史：雲仙普賢岳噴火で被災した島原市の復興に関する調査，自然災害科学，Vol.19，No.1，pp.31-44，2000.5.

(投稿受理：平成13年5月18日
訂正稿受理：平成13年12月10日)