

端島炭坑(軍艦島)等の世界遺産群の迫力はすごかった

NPO 研究機構ジオセーフ

石貫國郎

10月23日(金) 晴れ

博多駅9時15分、特急かもめ11号が長崎駅に向けて発車した。約2時間後、長崎駅に到着した。長崎駅からは長崎港までのアクセスは路面電車を利用した。



写真-1 いざ端島炭坑(軍艦島)へ

は大きなスリット式ケーソンの沖防波堤、そして橋梁建設により内陸となった伊王島を望みながら、一路、船は軍艦島を目指して航行した。長崎港の歴史と現代港湾としての発展をみながらの湾内クルーズを満喫した。1時間足らずで、軍艦島に横付けされた。

久しぶり海上から長崎港を見た。海から見た長崎市内の美しい景観や常盤出島地区の港湾緑地公園の優しさ、左岸には豪華客船が接岸する松ヶ枝ふ頭の整った容姿、右岸には三菱造船所の壮大な函ドックや世界遺産のジャイアント・カンチレバークレーンの緑色の輝き、斜面に広がる住宅群のコンストラスト、左岸に隙間なくある造船工場、湾中央に飛翔する女神大橋、小ヶ倉の国際コンテナふ頭、香焼で建造されていた豪華客船、湾口には



写真-2 端島炭坑(軍艦島)調査中

場所、場所で質問や意見交換をするものだから、予定の上陸滞在時間をオーバーするのではないかと心配した。しかし、14時～16時の2時間の軍艦島滞在時間をきっちり厳守し、壮大な軍艦島に別れを告げ、長崎港へと帰還した。

軍艦島に上陸して、度肝を抜かれた。戦前前後に渡り活躍した産業遺産がそこにあった。今は人こそ住んでいないが、連立しているアパート群の外観だけでも十分にインパクトがあった。

軍艦島上陸後は、長崎市役所世界遺産推進室の川原主幹、栗脇主査が現在の軍艦島の現状について詳細な説明をして頂いた。NPO 研究機構ジオセーフの善理事長をはじめとする調査団は、土木技術の

専門家であり、研究熱心の方々ばかりで、

因みに、軍艦島には長崎港内から10便(5社2便運営)のクルーズツアーが盛況に運行されていた。この日も平日にかかわらず、多くの観光客を乗せたクルーズ船が頻りに軍艦島

栈橋に横付けし観光客を降ろしていた。かれらは軍艦島のアパート群のそばには近寄れないが、十分にその遺産のすごさは理解していたのではないだろうか。世界遺産登録後、見学者はものすごく増加しているそうである。

この産業遺産をどのように管理し、どんな形で将来に残していくのか、興味は尽きない。

10月24日(土) 晴れ

翌日は、小菅修船場跡(通称:ソロバンドック)を調査した。そこにはボランティアガイドの方がいて、懇切丁寧に建設経緯と修船場が利用された状況を説明して頂いた。私はソロバンドックの意味を間違えて理解していて、今回の説明であらためて理解させて頂いた。



写真-3 小菅修船場跡

その後、長崎市の景観の一つである急な斜面を体現することとなった「諏訪大社」に参拝した。市役所通りから横道に入り、タクシーがどんどん斜面を駆け上がっていく状況は、少し、滑り落ち、転落等の危険性を感じさせるに十分な傾斜であつた。運転者は平気な顔で、これぐらい(傾斜)は何でもないといっていた。確かに、斜面にある住宅はそれ以上の急傾斜の斜面に建設されているので、日常的に行われている

年配者の送迎でタクシーの運転手も慣れているのであろうか。

長崎駅に到着後、10時20分発の「旧木型場」を見学した。長崎駅から旧木型場までマイクバスが往復運行されている。行程1時間40分である。旧木型場三菱造船所の生い立ち、経営者の岩崎弥太郎一族、そして現在について、50分程度で詳しく説明がなされた。私が赴任していた(平成1~3年、平成19年)は、三菱造船所に見学申込みを行うと、こちらの都合に合わせて、ひとり案内人が説明をしてくれたものである。今回は多くの観光客が来訪するため、案内人も複数の方が常駐しているようであった。説明も時間を決めて、理解をもらうために懇切丁寧に行われていた。これも世界遺産登録の影響だと思えば世界遺産登録はすごいと感心した。

今回の世界遺産の調査は、当初は台風来襲かと心配されていたが、2日間とも絶好の調査日和であった。誰か、晴れ男がいたのかもしれない。調査団は、それぞれの思いを胸に、12時20分の博多駅特急かもめ22号に乗車。福岡へ帰還の途についた。

—以上—