



巖流島観光拠点化基礎調査業務 報告書

提出者：巖流島観光拠点化共同事業体
ジョーンズラングラサール株式会社(代表)
ジェイ・ティー・キュー株式会社

提出日：2026年3月24日

本調査は、巖流島の観光拠点化に向けた基礎調査として、現況把握・関係者ヒアリング・事例分析・整備の方向性検討・インフラ検討を実施した。各項目の概要は以下のとおり。

1. 現状把握

所有・インフラ整備状況：島の北側を下関市が所有し、南側は三菱重工が所有している。島の北西部は一部運輸省が所有している。島内にはインフラ（電気・ガス・水道・下水道）が整備されていない。

法規制：巖流島全体が都市計画にて市街化調整区域に指定されており、原則として建築物の建築は不可である。海上保安関連では、巖流島で建築物や照明設備を計画する際に、航路標識である彦島導灯の視認性確保および浮標（ブイ）の眩しさ規制といった制限を十分に考慮した上で計画を進める必要がある。

2. 関係者ヒアリング

周辺地域内には食文化・歴史資源・観光資源など点在しているが、地元関係者からは各地点を周遊する仕組みづくり・連携が弱いと感じられている様子が伺えた。市担当部局からは、市街化調整区域の都市計画変更には1年程度要すること・巖流島単独での変更は困難であることを把握した。工事関係者から、巖流島における施工の課題は、船代などのコストとアクセス・資材・重機搬入の制約であることを把握した。

3. 事例調査

事例分析により、共通する成功要因と応用可能な設計思想として示唆が5点得られた。

- ①海峡そのものを主役にする
- ②島と海を往還する体験動線を設計
- ③場所の本質を引き出す最小限の高付加価値設計
- ④身体行為を核にした内省空間
- ⑤広域連携によるスモールプレミアム戦略

4. 推奨する整備の方向性

巖流島は、史跡観光地にとどまらず、海峡都市下関の歴史資産と精神文化を統合する都市戦略拠点として再生する。武蔵と小次郎の物語を背景に、教育・文化・観光が融合する「志の島」として新たな滞在価値を創出するとともに、江戸市場や門司港、瀬戸内文化圏と連携した広域回遊を形成する。さらに、再生可能エネルギーを活用した持続可能な島モデルを構築し、下関の国際的な文化発信力と地域価値の向上を実現する。

5. インフラ整備検討

電力や水道などのインフラについては、陸地からのケーブル・管路接続により供給する方法のほか、再生可能エネルギーや海水淡水化などの技術を用いる方法が考えられる。排水については、水濁・瀬戸法の規制を順守しつつ、浄化槽にて処理のうえ海域放流とする。

1章 調査概要	04	4章 事例調査	24
1.1 調査目的・方法			
2章 巖流島の現況把握	05	5章 整備の方向性検討	25
2.1 現況測量結果			
2.2 登記状況			
2.3 現行の法規制			
2.4 既存インフラ・設備の現状			
3章 関係者ヒアリング結果	15	6章 インフラ整備検討結果	27
3.1 唐戸商店街関係者		6.1 電力供給	
3.2 唐戸市場関係者		6.2 給水システム	
3.3 フェリー関係者		6.3 排水処理	
3.4 自治連合会関係者		6.4 ガス供給	
3.5 行政関係者			
3.6 工事関係者			

1.1 調査目的・方法

本調査は、巖流島の潜在価値を最大化し、今後策定される「基本構想・基本計画」に直結する計画基盤の整備を目的とする。島が持つ歴史資源（武蔵・小次郎）、海峡景観、静寂性といった希少価値を、現況の制約条件（インフラ・規制・土地構造など）と統合し、整備可能性を実務的に判断できる状態を構築する。本調査では、下関市仕様書に基づき、以下の5つを体系的に整理する。

- ① 現況の正確な把握（測量・登記・規制・自然条件）
 - 市管理地の詳細測量を実施し、GIS対応可能な現況図を作成
 - 公図・合成図に基づき土地境界・所有構造を整理
 - 港湾法・航路・都市計画・景観・環境など複数の規制を統合
→ 整備可能範囲と制約条件を明確化する基盤となる
- ② 関係者の実態把握（行政・事業者・地域団体）
 - 市部局（港湾局・都市整備部）、海上保安庁、航路事業者、民間企業、地域団体等を対象にヒアリング
 - 利用状況、規制、安全、運航条件、地域意向を整理
→ 合意形成に向けた前提条件と、現実的な整備スキームを把握
- ③ インフラ導入可否の検証と概算
 - 上下水道・電気・通信・ガスの導入可否を事業者ヒアリングと併せて調査
 - 導入ルート、方式、概算費用、代替案（自立型設備等）を整理
→ 整備案の実現性を左右する技術的判断基準を明確化
- ④ 事例の横断的分析（水辺・島・滞在型）
 - 島嶼観光、水辺再生、文化滞在など先行事例を横断的に調査
 - 成功モデルの共通点を、「回遊性・滞在価値・文化編集・水辺整備」等の軸で分析
→ 巖流島に適用できる示唆と比較根拠を抽出
- ⑤ 整備の方向性の抽出（魅力の核の設定）
 - 歴史資源（物語性）、海峡景観、静寂性、体験価値などを統合し、島の「価値核」を再定義
 - 土地構造・インフラ条件と突合し、成立可能な方向性を整理
→ 基本構想へ接続する「方向性案」として提示

本提案の価値（実施体制 × 実務精度 × 計画接続性）

本提案は、JTQの観光・文化・社会OSの構想力と、JLLの都市計画・インフラ・行政協議の実務精度を統合することで、巖流島の潜在価値を実務的な整備可能性へと翻訳することを目指す。測量・規制整理・関係者ヒアリング・事例調査を並行的かつ高速に実施し、3ヶ月という短期間の中で、基本構想・基本計画に直結するアウトプットを整備、巖流島の拠点化に不可欠な実務的「計画基盤」が整える。

- 何が可能で、何が制約で、何を核にすべきか（価値定義）
- どの事例を参照し、どの方向性が都市価値を最大化するか（方向性）
- どのインフラ整備が現実的か（実現性の判断基準）

2章 巖流島の現況把握・概要

土地利用の現況

公有地は「管理区分」に基づき、港湾局施設課がデッキ・栈橋等を管理、観光施設課が観光に寄与する施設（武蔵像、樹木、船レプリカや憩いの広場（バーベキューサイト））を管理している。

登記状況

島の北側を下関市が所有し、南側は三菱重工が所有している。島の北西部は一部運輸省が所有している。

現行の法規制

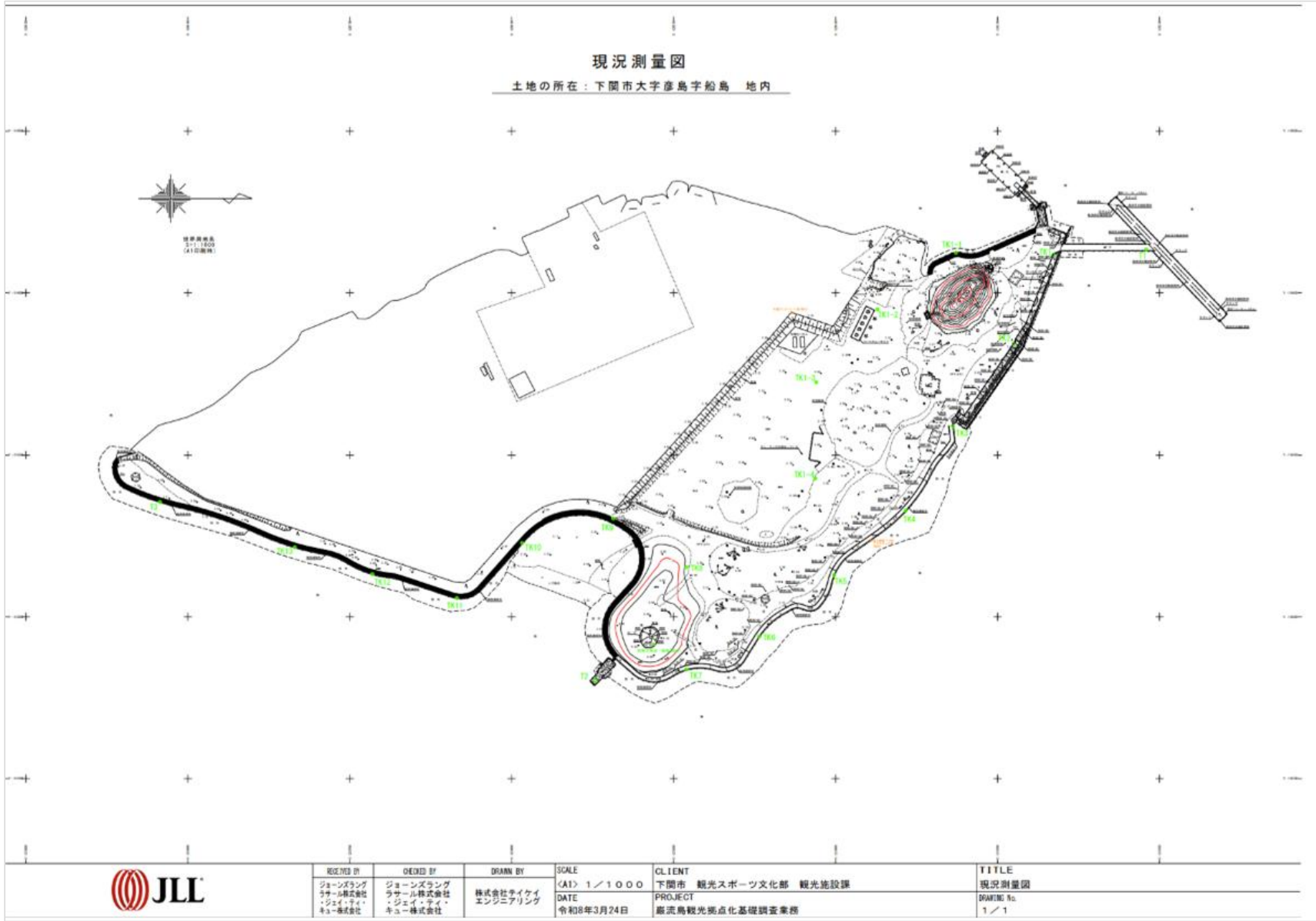
- （都市計画関連）巖流島全体が市街化調整区域に指定されており、原則として建築物の建築は不可である。巖流島は、景観法の「関門景観形成地域」に指定されており、建築物の新築、増築、改築、移転等で高さが10m以上、延床面積が1,000㎡以上のいずれかに該当する場合、行為着手の30日前までに市長への届出が必要である。
- （海上保安庁関連）巖流島で建築物や照明設備を計画する際には、航路標識である彦島導灯の視認性確保および浮標（ブイ）の眩しさ規制といった制限を十分に考慮した上で計画を進める必要があり、これらに影響を及ぼす可能性がある場合は門司海上保安部との事前協議が必要である。

既存インフラ・設備の現状

電気・ガス・水道・下水道は整備されていない。既存トイレと照明設備については太陽光発電を利用している。

2.1 現況測量結果

管理状況：公有地は「管理区分」に基づき、港湾局施設課がデッキ・栈橋等を管理、観光施設課が観光に寄与する施設（武蔵像、樹木、船レプリカや憩いの広場（バーベキューサイト））を管理している。ライトアップ施設は都市計画課が整備・管理している。



2.2 登記状況

登記状況の調査によると、島の北側を下関市が所有し、南側は三菱重工が所有している。島の北西部は一部運輸省が所有している。



2.3 現行の法規制

都市計画

都市計画は、巖流島全体が市街化調整区域に指定されている(下図)。市街化調整区域では、都市計画法により建築が認められているもの※を除き、原則として建築物の建築は出来ない。また、公園区域には指定されていない。



※市街化調整区域において建築可能なものの一例(参考)

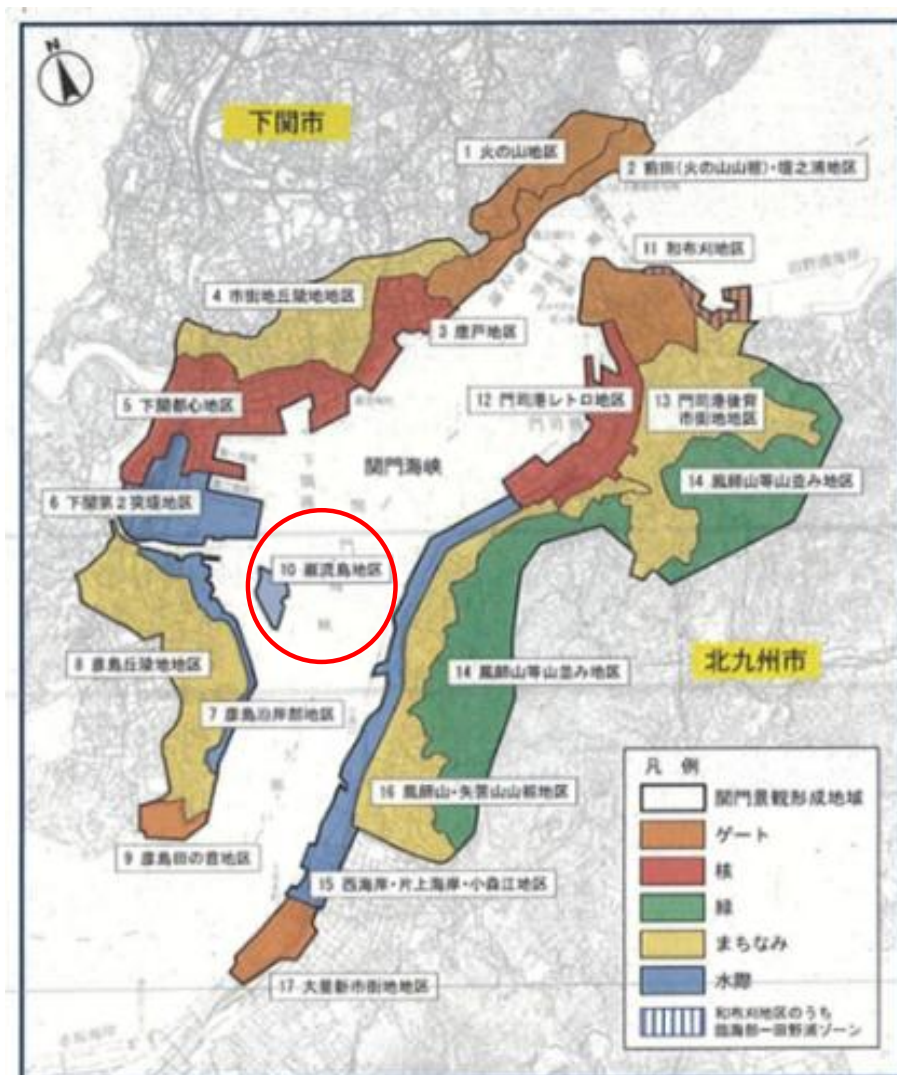
- 農林漁業関連施設(農家の住宅、農業用倉庫、ビニールハウスなど)
- 公益上必要な建築物(学校、病院、社会福祉施設、変電所など)
- 開発許可を受けたもの

都市計画の指定状況(出典:下関市都市計画課より受領)

2.3 現行の法規制

景観計画

巖流島は、景観法の「関門景観形成地域」に指定されている。建築物の新築、増築、改築、移転等で高さが10m以上、延床面積が1,000㎡以上のいずれかに該当する場合、行為着手の30日前までに市長への届出が必要である。



関門景観形成地域（出典：下関市都市計画課より受領）

関門景観形成地域における届出対象行為

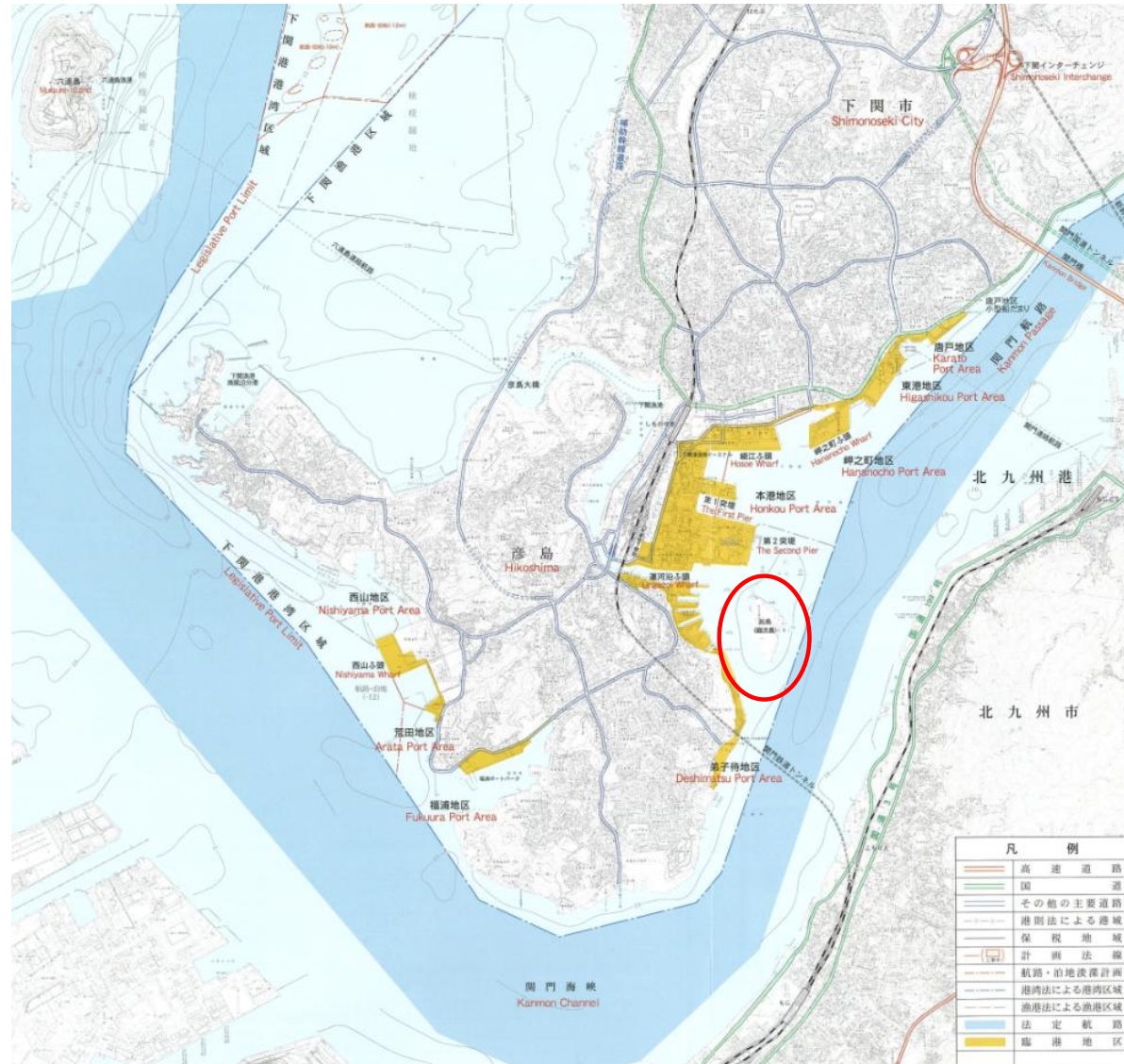
届出対象行為		規模
建築物の新築、増築、改築、移転、大規模の修繕・模様替、外観の過半にわたる色彩の変更		以下のいずれかに該当するもの ○高さが10m以上のもの ○延べ床面積が1,000㎡以上のもの
	工作物の新設等	以下のいずれかに該当するもの ○高さが10m以上のもの ○築造面積が1,000㎡以上のもの ○建築物の上に設置する場合、その高さの合計が10m以上のもの
土地の形質の変更又は水面の埋立て若しくは干拓	土地又は水面	○面積が1,000㎡以上のもの
	のり面、擁壁	○高さが3m以上かつ延長10m以上のもの
その他、関門景観の形成に重大な影響を与えるおそれがあると市長が認めるもの		

（出典：下関市景観計画より抜粋）

2.3 現行の法規制

港湾法

厳流島は臨港地区には指定されていない。

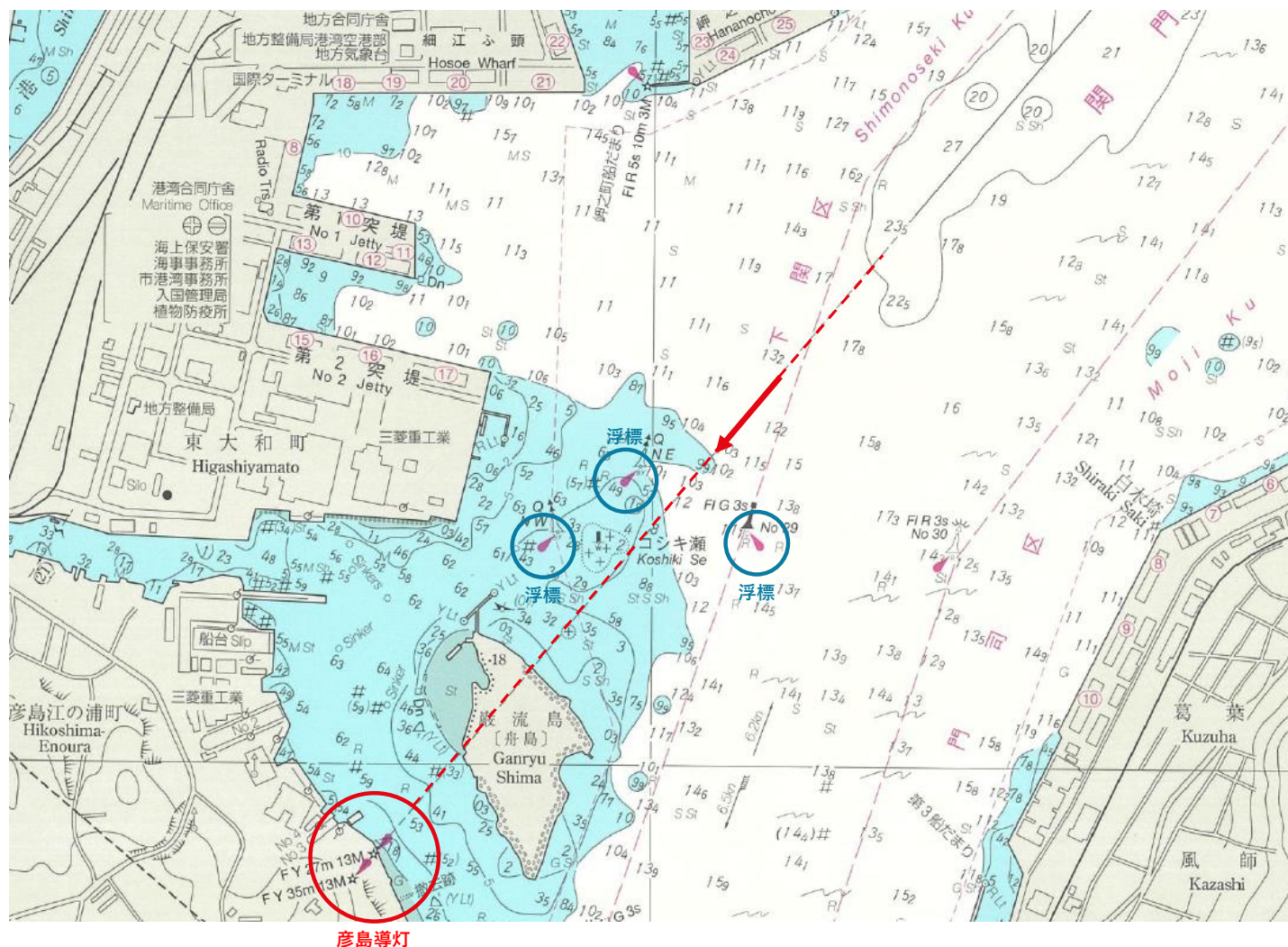


港湾計画の指定状況（出典：下関市港湾局より受領）

2.3 現行の法規制

海上保安関係

厳流島で建築物や照明設備を計画する際には、航路標識である彦島導灯の視認性確保および浮標（ぶい）の眩しさ規制といった制限を十分に考慮した上で計画を進める必要があり、これらに影響を及ぼす可能性がある場合は門司海上保安部との事前協議が必要となる。



彦島導灯

・導灯

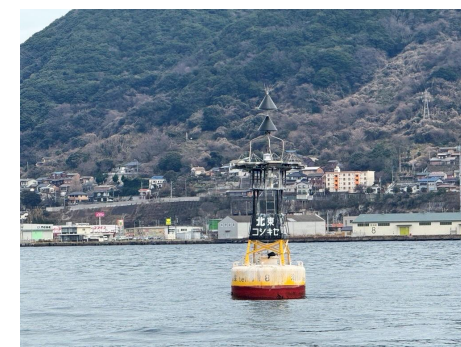
船が安全に航行できるよう、進むべき方向を光で示す航路標識



「彦島導灯」

・浮標

航路や危険物の位置を示す海上標識で、操船者の眩しさを防ぐため光度やグレアが制限される

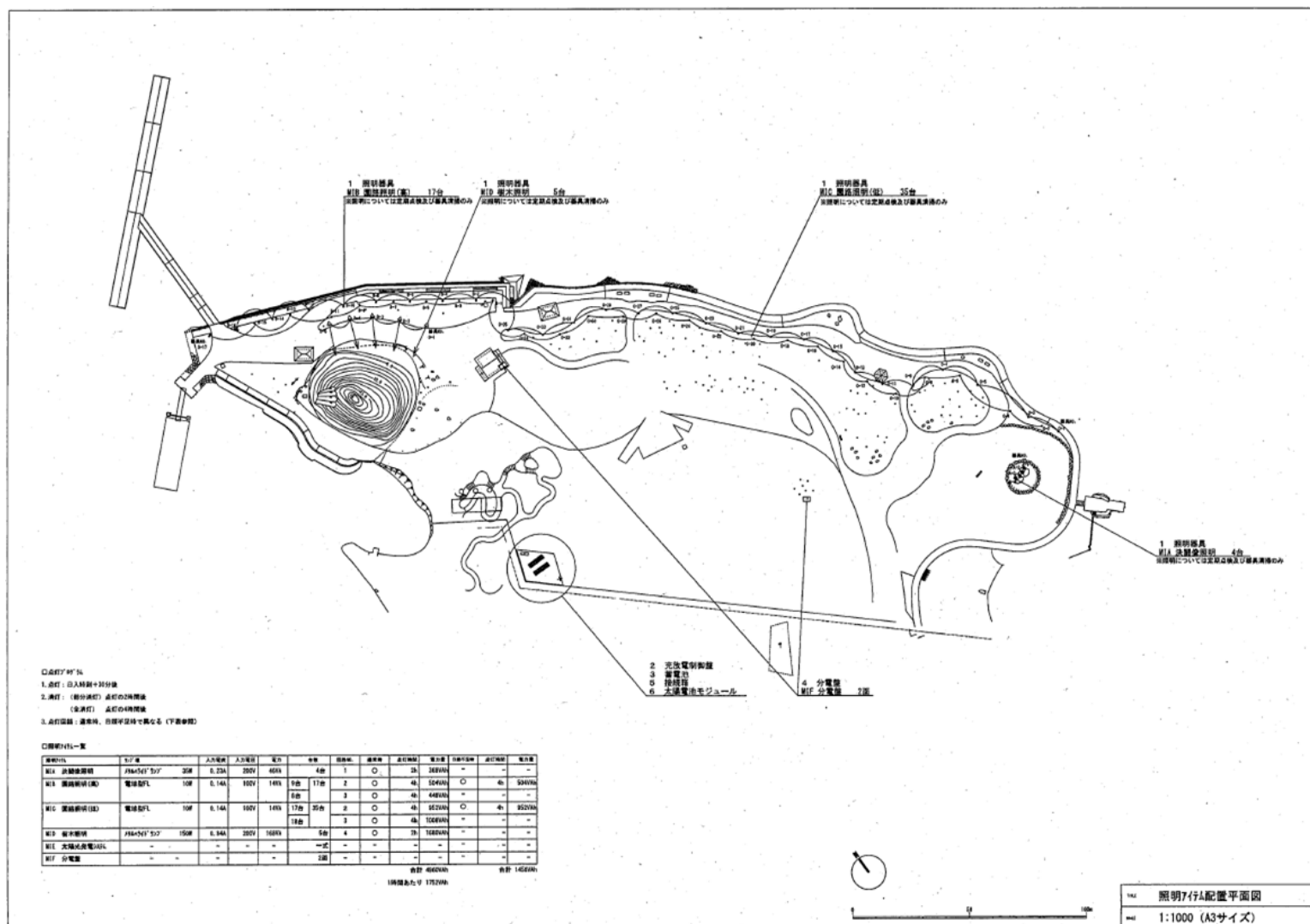


「浮標（ブイ）」

2.4 既存インフラ・設備の現状

電気・ガス

巖流島に電気は整備されていない。既存トイレ・照明設備はともに太陽光発電を利用している。巖流島には都市ガスは通っていない。



「既存トイレ」



「既存トイレ」



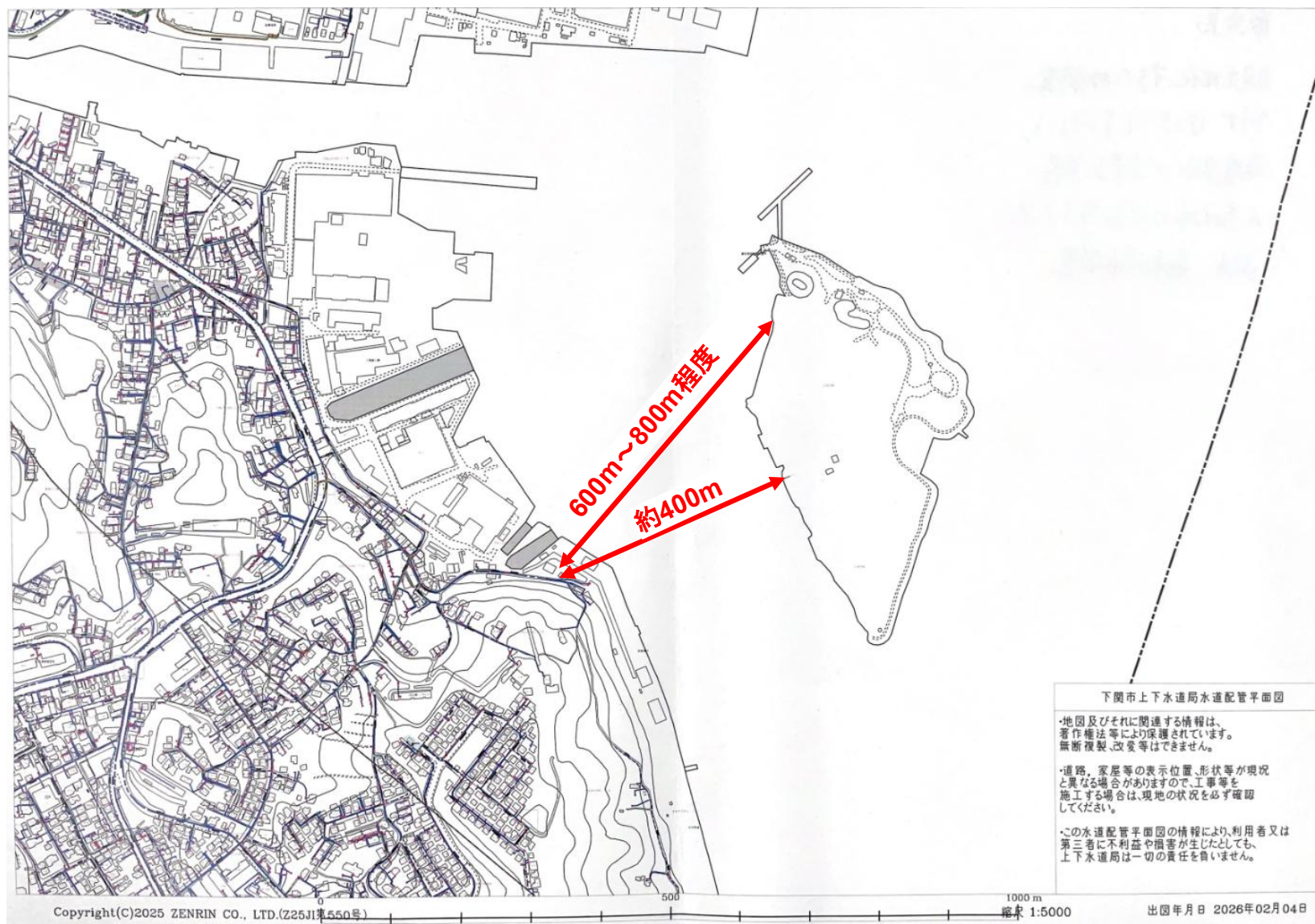
「既存照明設備」

照明設備の設置状況（出典：下関市都市計画課より受領）

2.4 既存インフラ・設備の現状

上水

現状では、巖流島に上水は整備されていない。既存トイレは井戸水を利用している。巖流島から対岸までは最短で約400m、下関市公有地からは600m～800m程度と推測される。

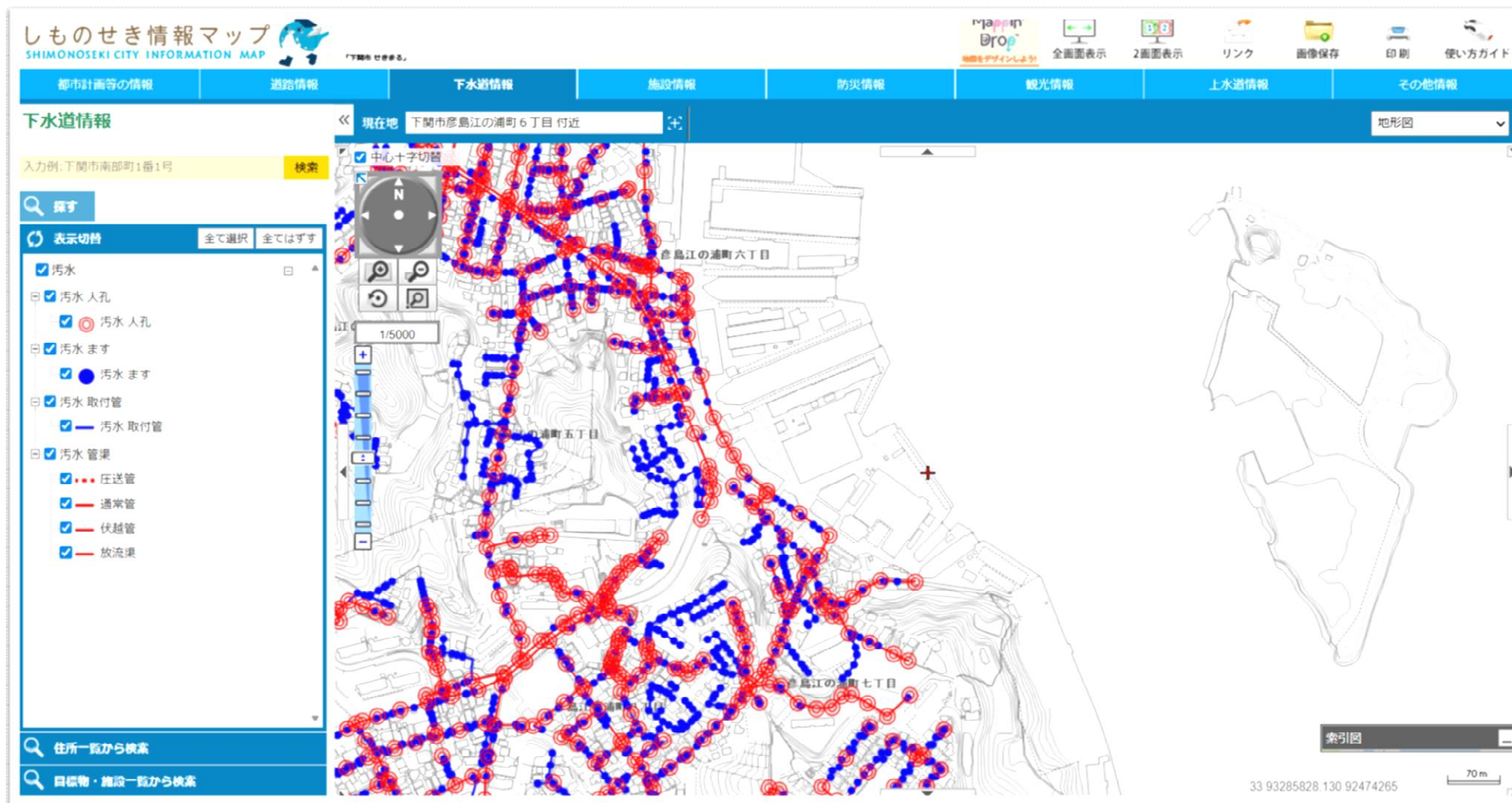


水道配管平面図（出典：下関市上下水道局より受領）

2.4 既存インフラ・設備の現状

下水

現状では、巖流島に下水道は整備されていない。既存トイレの排水は、観光施設課にて汲み取りを行っている。



下水道状況平面図（出典：下関情報マップ）

3章 ヒアリング調査概要

地元・観光関係者

- ・ 巖流島は、観光客やインバウンド、地元住民、学生など多様な層が訪れていること、またGWや花火大会などの特定イベント時には利用者が大幅に増加し、周辺駐車場の不足や、巖流島航路の臨時便の運航が必要となる実態を確認した。
- ・ 周辺地域内には食文化・歴史資源などの観光資源が点在している一方で、関係者からは、各地点を周遊する仕組みづくり・連携が弱いという声も聞かれた。
- ・ DXおよびAI活用施策や、唐戸市場の『活きいき馬関街』など集客力があるイベントの開催など、魅力的な観光資源・観光拠点と連携し一体となって、巖流島の観光地化が推進されることで、地域全体のさらなる活性化が期待される。

行政関係者

- ・ 下関市都市計画課へのヒアリングにより、都市計画変更には1年程度要すること、巖流島単独での変更は困難であることを確認した。
- ・ 下関市港湾局施設課へのヒアリングにより、巖流島の公有地の土壌汚染の有無は不明であること、工事における重機の栈橋利用は不可であることを確認した。
- ・ 海上保安庁へのヒアリングにより、船の航行における光や観光航路の増便・船の大きさを拡大することについての制限がないこと、海底ケーブル敷設の場合、漁業権への影響が懸念されるため山口県漁業協組合との事前協議が不可欠であることを確認した。

工事関係者

- ・ 巖流島での施工経験のある事業者へのヒアリングにより、課題は船代などのコストとアクセス・資材・重機搬入の制約であることを確認した。

3.1 唐戸商店街関係者（概要）

唐戸エリアは、韓国からのフェリー来訪者や九州圏の日帰り客など多様な人流がある一方で、商店街の回遊性や観光資源の活用、地域経営上の課題が残っている。こうした状況に対し、一般社団法人からまちは、組織の一本化、DX化の推進、コンテナショップによる出店支援、ゲストハウス整備など、商店街と周辺エリアを一体で活性化する取り組みを進めている。

地域内に点在する食文化・歴史資源・観光動線を統合的にマネジメントすることにより、今後の観光地としての持続的発展が期待できるのではないかと考える。そのためには、商店街単独の取り組みを超え、行政や周辺地域と協力した広域的な観光戦略の構築が求められる。

唐戸周辺の基本情報

来訪者の属性・交通手段

観光客の大半は自家用車を利用しているが、門司からの渡船、レンタカー、タクシー、バスの利用もある。また、関釜フェリーを利用する韓国からの観光客も多い。

唐戸周辺の観光スポット

- 旧英国領事館

明治29年建設の現存する最古の領事館、国指定重要文化財。

- 旧秋田商会ビル

大正4年に、秋田商会の事務所兼住宅として建築されたもの。国内最初期の鉄筋コンクリート造事務所建築。

- 海響館

下関らしい展示として関門海峡をテーマにした水槽や、世界一の種類数を誇るフグ目魚類の展示がある。令和7年8月、アシカ展示施設を新設し、リニューアルオープン。

- 亀山八幡宮

関の氏神として親しまれており、この地は古くは島であったと伝えられている。世界最大のふくの銅像がある。

- 赤間神宮

源平壇之浦の合戦に敗れ入水された安徳天皇を祀っている。隣には新講和条約が締結された会場である史蹟、春帆楼がある。

- カモンワーフ

レストランや関門の海産物、お土産品店など多彩なショップが並ぶ。

- 唐戸市場

卸売り市場ではあるが、一般の人でも新鮮な食材を安く入手することができる。（20ページに別項目として掲載）

地域の名物

- ・ふく・くじら・あんこう

下関市では、ふく、くじら、あんこうの水揚げ量が日本一であることから、ご当地グルメとして推している。

3.1 唐戸商店街関係者（概要）

一般社団法人「からまち」の主な取り組み

- **商店街組織の一本化**
唐戸地区に分散していた商店街組織を整理・統合し、一般社団法人からまちが運営を一元化。3年間のワークショップによる合意形成を経て法人を設立し、老朽化アーケードの維持・修繕を一体的に推進。経済産業省表彰を受賞。
- **からまちアプリ**
市内駐車場の空き情報を提供。国の補助事業（オーバーツーリズム対策）を活用し、広告収入と併用して運用。関門トンネル入口の大型LEDビジョンでQRコードを表示。
- **コンテナショップ**
新規出店のハードルを下げる試験出店制度。7店舗が参加し、うち3～4店舗が商店街で本出店。社会実験として運営費はからまちが負担。
- **からまちカフェ／子連れコワーキング**
子育て世代の仕事場や行政の打合せ等に利用される拠点を運営。



「唐戸商店街（平日・日中）」



「唐戸だヨ！全員集合（からまちアプリ）」

一般社団法人「からまち」の今後の展望・強化分野

- **築年数マップの作成**
唐戸商店街は約60年の歴史を有し、1階が空き店舗、2階が住居として利用されている建物が多く、新規出店が進みにくい状況にある。各建物の構造や築年数を調査・可視化し、耐久性を確認したうえで、建て替えが必要な建物の更新を進め、商店街の空き店舗解消につなげることを目指している。
- **観光拠点（ゲストハウス）整備**
一般観光客向け宿泊施設の不足を背景に、ゲストハウスの開設・運営を計画している。ローカルガイドを配置し、唐戸エリアや関門地域の歴史・文化を紹介するツアーの実施を通じて、地域の魅力を深く体験できる滞在拠点とする方針である。あわせて、食を軸とした観光需要の創出を図り、地域飲食店の活性化につなげていく。
- **商店街DX化**
商店街のDX化は、単なる施策ではなく、今後の持続的な商店街運営に不可欠な基盤として位置づけられている。運営効率化やデータ活用を通じ、商店街全体の競争力向上を目指している。
- **サステナブル施策**
当エリアは脱炭素先行地域に指定されており、老朽化したアーケードの更新も課題となっている。ペロブスカイト型太陽電池を活用した屋根面発電により、再生可能エネルギーを活用した災害時の非常電源や夜間電源を確保する仕組みの構築を検討している。

3.2 唐戸市場関係者（概要）

下関市市場流通課へのヒアリングにより、唐戸市場の来訪者は中高年層と地元利用者が中心で、主な目的は鮮魚の購入や食事であることが明らかとなった。市場には自然発生的に始まった名物イベント「活きいき馬関街」など独自の魅力がある一方、混雑・滞在スペース不足・回遊性の低さなどの課題を抱えている。今後は渋滞対策や地域全体の魅力向上、若年層へのアプローチが求められている。

唐戸市場来訪者の現状把握

- 1-1 主な来訪目的
調査①：買物（鮮魚）：66.2% 観光（面白そうという動機）：15.8%
調査②：買物：51% 食事：39%
- 1-2 来訪者の属性：年代構成（調査①）
40代：19.4% 50代：17.2% 60代：19.4% 70代：16.4%
- 1-3 来訪者の属性：地域（調査①）
下関市旧市内（下関市＋合併地域（旧市内））：61.9% ほか：数%
- 1-4 交通手段
調査①：朝市開催時 自家用車76.8%

調査①：朝市開催時

- ・ 期間：2025年6月2日～13日
- ・ 時間：8:00～12:00

調査②：臨時駐車場利用者

- ・ 期間：2024年4月27日～11月4日
- ・ 上記のうち土日（計12日）

名物イベント「活きいき馬関街」誕生の経緯と特徴

- 市場の名物である寿司イベント「活きいき馬関街」は、毎週金・土・日に開催されており、年間の来場者数は約130～140万人に達する。来訪者によるSNS投稿、テレビでの紹介、旅行会社による発信などが、来場増加の背景となっている。
- このイベントは、旧市場から現在の市場へ移転した際の取り組みをきっかけに生まれた。移転後、2階に回転寿司店が開業し、行列ができるほどの人気を集めた。その様子を見た1階の魚屋が、せり場で海鮮焼きそばを試験的に提供したところ好評で、これがイベントの原点となった。
- その後、臨時営業許可を取得したうえで運営が続いたが、平日に実施すると卸売業務へ影響が出るため、週末に限定して開催する現在のスタイルが確立した。魚の配達を終了した時間帯を活用して始まった“自然発生型”のイベントである。



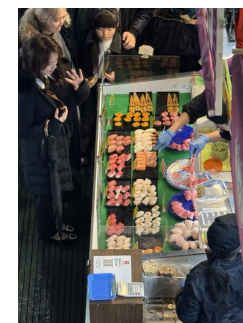
「唐戸市場（ファサード）」



「唐戸市場（場内/平日）」



「寿司イベント『活きいき馬関街』開催時」



「活きいき馬関街-商店」



「まぐろ問屋」

3.3 フェリー関係者（概要）

関門汽船へのヒアリングにより、巖流島航路におけるフェリー利用者の主な属性、利用目的、そして繁忙期の特徴等を把握した。観光客やインバウンド、地元住民、学生など多様な層の利用があること、またGWや花火大会などの特定イベント時に利用者が大幅に増加する場合は、臨時便の運航もある。

1. 運航ダイヤ

平日：唐戸⇄巖流島のみ（1日24便）

休日：唐戸・門司港の2路線、各24便

特別ダイヤ（GW・お盆）：唐戸⇄巖流島を36便、30分間隔で運航

2. 定員・利用者数

定員：がんりう120名、しいがる70名

利用者：平日約100名、休日約200名、年間5～6万人。

GW・お盆は利用者が急増し、多い日は1,000名規模。

3. 主な利用者層

社員旅行、近隣学生の学習利用、地元住民の釣り目的。韓国・台湾中心にインバウンド増加、欧州客も増勢。リゾナーレ下関向けのチャーター運航あり。

4. 繁忙期・天候影響

海峡まつり、花火大会、リレーマラソン時は利用増で臨時便・チャーター対応。強風で欠航する場合あり。

5. 積載条件

旅客船で資材搬送可だが大量時は別船舶が必要。可燃物は不可、塗料・工具は可。30cm×30cmを1名分として積載判断。

6. 現状の課題

唐戸は回復したが、門司港はコロナ前比6～7割程度の利用に止まっている。繁忙期は周辺駐車場が不足する傾向である。

7. 将来検討

建設計画進展時には大型船や水素燃料船の導入を検討。大型船導入時は桟橋北側活用や拡張が必要となる可能性。

巖流島航路時刻表 Ganyu Island Route Timetable									
■白抜き文字は12月～2月は運休					2025年4月1日現在				
平日ダイヤ Weekday Timetable									
唐戸⇄巖流島 Karato ⇄ Ganyu Island					門司港⇄巖流島 Mojiko ⇄ Ganyu Island				
巖流島行 To Ganyu Island	唐戸行 To Karato	分 Minute	時 Hour	分 Minute	巖流島行 To Ganyu Island	門司港行 To Mojiko	分 Minute	時 Hour	分 Minute
05 45	9 30				9 30				
25 45	10 10	50			10 10				
05 45	11 30				11 11				
25 45	12 10	50			12 12				
05 45	13 30				13 13				
25 45	14 10	50			14 15				
05 45	15 30				15 15				
25 45	16 10	50			16 16				
全便運休 Suspended					全便運休 Suspended				
※平日は門司港発着便は運航休止 ※土日祝日は通常ダイヤで運航しています									
土日祝ダイヤ Saturdays, Sundays and holidays Timetable									
唐戸⇄巖流島 Karato ⇄ Ganyu Island					門司港⇄巖流島 Mojiko ⇄ Ganyu Island				
巖流島行 To Ganyu Island	唐戸行 To Karato	分 Minute	時 Hour	分 Minute	巖流島行 To Ganyu Island	門司港行 To Mojiko	分 Minute	時 Hour	分 Minute
05 45	9 35				20 40	9 20			
25 45	10 15	55			00 40	10 00	40		
05 45	11 35				20 40	11 20			
25 45	12 15	55			00 40	12 00	40		
05 45	13 35				20 40	13 20			
25 45	14 15	55			00 40	14 00	40		
05 45	15 35				20 40	15 20			
25 45	16 15	55			00 40	16 00	40		
■ Shadowed schedules are cancel between December and February									
特別ダイヤ Special Time Table									
5月3日・4日、8月13日・14日									
唐戸⇄巖流島 Karato ⇄ Ganyu Island					門司港⇄巖流島 Mojiko ⇄ Ganyu Island				
巖流島行 To Ganyu Island	唐戸行 To Karato	分 Minute	時 Hour	分 Minute	巖流島行 To Ganyu Island	門司港行 To Mojiko	分 Minute	時 Hour	分 Minute
05 35	8 50				8 30				
05 35	9 20	50			9 10				
05 35	10 20	50			10 10				
05 35	11 20	50			11 11				
05 35	12 20	50			12 12				
05 35	13 20	50			13 13				
05 35	14 20	50			14 14				
05 35	15 20	50			15 15				
05 35	16 20	50			16 16				
05 35	17 20				17 17				
全便運休 Suspended					全便運休 Suspended				
料 金									
From Karato 唐戸 → 巖流島 Ganyu Island					From Mojiko 門司港 → 巖流島 Ganyu Island				
大人 ¥900 Adult					大人 ¥900 Adult				
小人 ¥450 Child					小人 ¥450 Child				
関門汽船株式会社									



「がんりう」



「しいがる」



「地元住民（釣り人）」

「巖流島航路時刻表／関門汽船」

3.4 自治連合会関係者（概要）

巖流島が属している彦島地区の彦島自治連合会にヒアリングを行った。連合自治会では、舟島神社を管理しており、島内での建設計画等が実行される際には、神社への動線含め協議が必要となる。

浮棧橋の制約や島内コンテンツ不足が課題で、将来的には道路計画と連携した広域回遊性の向上による地域活性化を目指している。

舟島神社について

- 巖流島は、行政区域上は下関市の土地。島内の舟島神社は、彦島自治連合会にて祀っている。そのため、神社へ影響がある計画がなされる場合は、協議が必要と考える。
- 例祭は、毎年4月中旬の土曜日に実施している。
- 島内の神社2箇所（舟島神社・佐々木巖流之碑）は、自治体により占用手続きがなされている。

周辺区域との連携について

- 現状、彦島側から巖流島に渡る定期航路は存在しない。巖流島への連絡船は下関（唐戸）または門司港から運航されている。
- 将来的には、下関北九州道路（しもきた道路）の計画に合わせ、彦島側からのアクセス改善（船舶運行など）についても検討を進めている。
- 過去には、定員10名程度小型船による渡船が存在したが、コロナ禍に伴う事業停止・撤退により現状は運航されていない。



「舟島神社」



「舟島神社」



「佐々木巖流之碑」



「佐々木巖流之碑」

3.5 行政関係者（概要）

都市計画・港湾

仮に市街化調整区域を市街化区域に変更するとした場合であっても、都市計画変更には1年程度を要すると考えられるが、巖流島単独での都市計画変更も困難であると考えられる。

土壌汚染の有無は不明なため、一定以上の開発を行う場合は調査が必要となる場合がある。また、工事における重機の栈橋利用は不可と考えられる。

都市計画変更

- 都市計画区域（市街化調整区域）の変更には約1年を要し、巖流島単独での変更は困難である。

地歴関係

- 現在の公園部分は昭和60年に市へ無償で譲渡された記録はあるが、その前にこの部分を何に使っていたかはわからない。土壌汚染に関しても不明である。埋立前に住民が住んでいたかは把握していない。



「栈橋」

工事等の注意

- 今後工事をする場合、現状の栈橋（左図）は浮栈橋のため、生コン車や4t車等を運ぶのは難しい。

岸壁・栈橋の所管

- もし船が大きくなると、船着き場の改良が必要となってくる。岸壁は国が整備し、国有港湾施設の位置づけであり、管理は市が行っている。栈橋は国が整備しており、国の管轄は九州地方整備局となり、下関港湾事務所である。岸壁の新設は30年ほど市内では行っていない。

3.5 行政関係者（概要）

海上保安庁・国土交通省

海上保安庁・国土交通省への問合せにより、巖流島周辺を航行する船の光や観光航路の増便・船を大きくすることについては特段制限がないことが判った。海底ケーブル敷設の場合、漁業権への影響が懸念されるため山口県漁業協組合との事前協議が必要と考えられる。

海上・航路関連の規制

- 下関～巖流島間の船の光については、基本的に船の検査が通っていれば問題がない。
- 下関～巖流島間の観光航路については増便や船を大きくすることについて特に制限はなく、必要な手続きを取れば良い。手続きについては、船を大きくする場合は認可、増便の場合は届出がそれぞれ必要となる。

海底ケーブル・資材運搬の注意点

- 海底ケーブルの敷設や工事資材の運搬は、周辺の船舶交通に影響を及ぼす可能性があるため、計画段階から安全対策を徹底する必要がある。
- 海域に新たな施設を設置したり、海底ケーブルを敷設する場合は、漁業権への影響が想定されるため、補償の要否を含め、山口県漁業協同組合 彦島支店との事前協議が必要と考えられる。

3.6 工事関係者（概要）

工事関係者は、巖流島の課題として①コスト、②アクセスや資材・重機搬入の制約を挙げた。

① 海上搬入などのコスト

- 陸上での建設と比較し、巖流島では約3倍の工事費が妥当と推定される。資材・人員輸送、海上搬入コストが主因。（A社）
- 大がかりな工事になるほど船代がかかる。また、島に漁業権がある場合、地元に警戒船を出してもらうお金が発生する。（B社）
- 台船は積算上1日単位となる。実働がたとえ半日であっても半日の歩掛はないので費用がかかることに注意が必要である。（C社）

② アクセスや資材・重機搬入の制約

- 当社は、巖流島において工事等の実績がある。アクセスの制約について、大型船舶（起重機船）は、現状三菱重工側の敷地でしか接岸できない。そこが利用できない場合、仮設構台もしくは栈橋の設置が必要（大規模費用が発生）。（A社）
- 工事期間中、スムーズに工事を進めるためには、島全体を関係者以外立入禁止とさせていただく可能性が高い。行政・関係者調整が必要。（A社）
- 巖流島へは重機などは台船、引火物は漁師に相談してスポットでまとめて運搬、それ以外は関門汽船の定期便にて運搬する制約がある。（B社）
- 巖流島に重機を荷下ろしする際、浮栈橋の南側の位置となる。潮流の影響などにより積み込み・荷下ろしは基本的に1日1回である。時間とお金がかかることに注意が必要である。（C社）
- 生コンの搬入方法は3つある。①ミキサー船（コンクリートプラント船）を利用→母港：彦島・荒田港 ②島内に簡易プラントを設置→ミキサー船：海洋業者からチャーター 船舶チャーター費：約75万円／日 ③台船にて生コン車（遅延材を含んだ生コン）を海上移送。したがって、RC造（コンクリート構造）より鉄骨造の方が輸送面により現実的と思われる。ただし、基礎はコンクリートが必要。システム建築など簡易な構造物が望ましい。（A社）
- 現状の条件でコンクリートミキサーを運ぶ場合は、島での作業時間は3時間程度となる。（C社）

4章 事例調査概要

巖流島および関門海峡エリアの将来像を構想するにあたり、先行事例を多角的に参照し、水辺空間の再生、島の高付加価値化、文化資源の体験化、体験価値を高める場づくり、広域観光を牽引する地域マネジメントモデルといった以下の方向性について、共通する成功要因と応用可能な設計思想を抽出する。

方向性①：水辺の活性化モデル

水辺の再生が生み出す「回遊性・眺望・水との距離感・夜間景観・集客プログラム」の構造を分解し、巖流島の海峡風景を最大限活かす空間戦略を検討する。



Paprocany Lake Shore Redevelopment (ポーランド)
曲線的な木製ボードウォークで湖面との距離を縮め、“歩く・座る・眺める”体験を最大化した湖畔再生。小規模介入の積層により、低予算で高い景観価値・日常利用を実現した再開発事例。

水辺空間の魅力そのものを「体験の装置」としてデザインすることで、場の持つ価値を最大限活用。目的がなくても日常的な時間消費を促すインフラを創出することで、人が自然と集まり滞在する場へと進化する。

方向性②：島の高付加価値化開発

小規模島が高付加価値観光を実現するための、アート・建築・食・ホスピタリティ・自然体験の“束ね方”を分析、巖流島の独自性を際立たせる滞在価値創造の方向性を探る。



フォーゴアイランドイン (カナダ)
厳しい自然×建築×工芸を統合した“ソーシャル・ラグジュアリー”の象徴。島民が案内人となりおもてなしに参加、島の文化を体験に昇華し、滞在価値そのものをブランド化。

小規模島の制約を弱点とせず、孤立性、歴史の重なり、生活の密度を価値へ転換する空間設計が重要。観光を地域の持続性と精神的体験を同時に成立させる装置として位置づけることで島の高付加価値化を実現。

方向性③：文化・歴史・教育を軸とした体験空間

歴史や文化といった物語資源や学びを自然環境と統合した空間モデルを分析し、巖流島における“静けさ・集中・内省”を核とした体験創造の可能性を検討する。



エサレン研究所 (アメリカ・カリフォルニア州)
人間の潜在的可能性を探索する、滞在型のリトリートセンター。世界各国から集まった人々が、太平洋の海峡を望む崖、温泉、瞑想空間で静かに内省・対話・自然との同期を体験。

自然・身体・共同体を統合することで、個人の内面と社会的関係性の再編を同時に促すことができる。この構造が、世界各地から人を呼び寄せる価値を生み出している。

方向性④：複合業態・プレイスメイキングモデル

異分野のコンテンツを掛け合わせて滞在価値・集客価値を創出する空間の事例を分析し、巖流島における新しい“体験の編集”の方向性を探る。



Torvehallerne トーベヘルネフードマーケット (コペンハーゲン)
フードマーケットを中心に公園・カフェ・宿泊が歩行動線上で自然連携し、“買う→食べる→座る→歩く→泊まる”が都市スケールで連続する複合モデル。食文化を核に滞在を誘発する北欧型プレイスメイキング。

異分野コンテンツの掛け算ではなく、日常行為の上に、明確な主機能を開放的に重ねていくという構造が、滞在価値と集客価値を同時に成立させる基盤となっている。

方向性⑤：地域マネジメントプラットフォームによる滞在価値向上モデル

広域回遊を成立させるブランド戦略・マーケティング・受入体制の構造を整理し、関門海峡全域での連携と巖流島の位置づけを戦略的に再定義する。



Visit Napa Valley (地域マネジメントプラットフォーム) (アメリカ)
TID (観光振興特別税) を財源とする地域マネジメントプラットフォームとして、ワインを中核資源に食・アート・ウェルネス・高級宿泊を束ね、ナパ郡全体を高付加価値デスティネーションとしてブランド化。

広域エリアの資源を束ねる、地域マネジメントプラットフォームを軸とした統合運営体制が不可欠。県を跨いだ周辺地域自治体、交通事業者、宿泊、飲食、文化施設が一体化し、関門海峡全体でブランドを構築・運用・発信することで巖流島の価値が最大化される。

巖流島への総合示唆まとめ

- 海峡そのものを主役にする** 潮流・風・光・船影といった自然現象を体験の核に据え、人工的演出ではなく海峡のダイナミズムを価値化する。
- 島と海を往還する体験動線を設計** 島内を歩く体験と、船で渡る移動体験を一体として設計する。到着から離島までを含めた一連の流れの中で、景色と感情が変化する構造をつくる。
- 場所の本質を引き出す最小限の高付加価値設計** 建築や設備を増やすのではなく、沈黙・待つ時間・場所性を価値へ転換。関与の深さによって体験の質を高める。
- 身体行為を核にした内省空間** 武道、歩行、瞑想、食の所作などを時間構造として編み込み、自然と歴史が内面に作用する体験を設計する。
- 広域連携によるスモールプレミアム戦略** 関門海峡全体の象徴として位置付け、少室数・高品質の滞在モデルを採用。統合運営により持続的価値を構築する。

海峡都市の象徴資産を活かす「志の島」構想

1. プロジェクトの背景

下関は関門海峡という強い資源を持ちながら、観光は短時間滞在の「通過型」に留まっている。

主な課題

- ・ **滞在時間の短さ**：観光が通過型に留まり、夜間コンテンツや宿泊・文化体験の不足により消費価値が伸びにくい。
- ・ **水辺資源の活用不足**：海峡都市でありながら港湾・護岸・船舶動線の活用が十分でなく、水辺体験が弱い。
- ・ **歴史資源の物語化不足**：壇ノ浦、幕末維新、条約締結などの歴史が都市体験として体系化されていない。
- ・ **巖流島の未活用**：歴史・文化の象徴的資源を持ちながら、滞在機能や体験価値が乏しく短時間観光に留まっている。

この状況を転換するため、下関の歴史と海峡文化を統合した都市戦略を構築。

2. 下関史産戦略

海と武士と文化の交差点としての都市ブランドへ

海峡が生んだ景観・歴史・文化を統合し「物語体験都市」として再定義。

- ・ **景観**：関門海峡を舞台として、絶景・夜景・歴史地点をつなぐ海峡回廊を形成。
- ・ **歴史**：壇ノ浦、幕末維新、近代外交をつなぐ「武士の終焉と再生」の物語都市。
- ・ **文化**：港町文化・武士文化・食文化を現代の体験コンテンツとして再構築。



Photo : 一般社団法人山口県観光連盟

3. 巖流島整備の方向性

かつて剣が交わった島を、心を旅する「志の島」へ

巖流島を観光地ではなく精神文化と教育の拠点へ、歴史資産と孤島環境を活かして、島を「志の島」というコンセプトで再定義。訪問者は日常から離れた環境の中で思索や学びを体験し、精神的な転換を伴う滞在を経験する。

4. 巖流島が提供する機能と体験価値

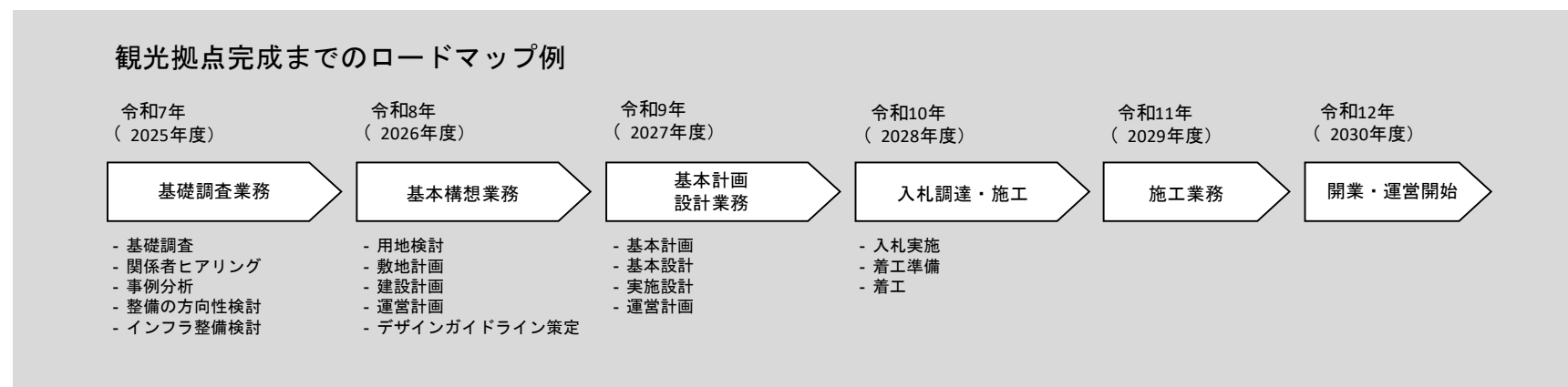
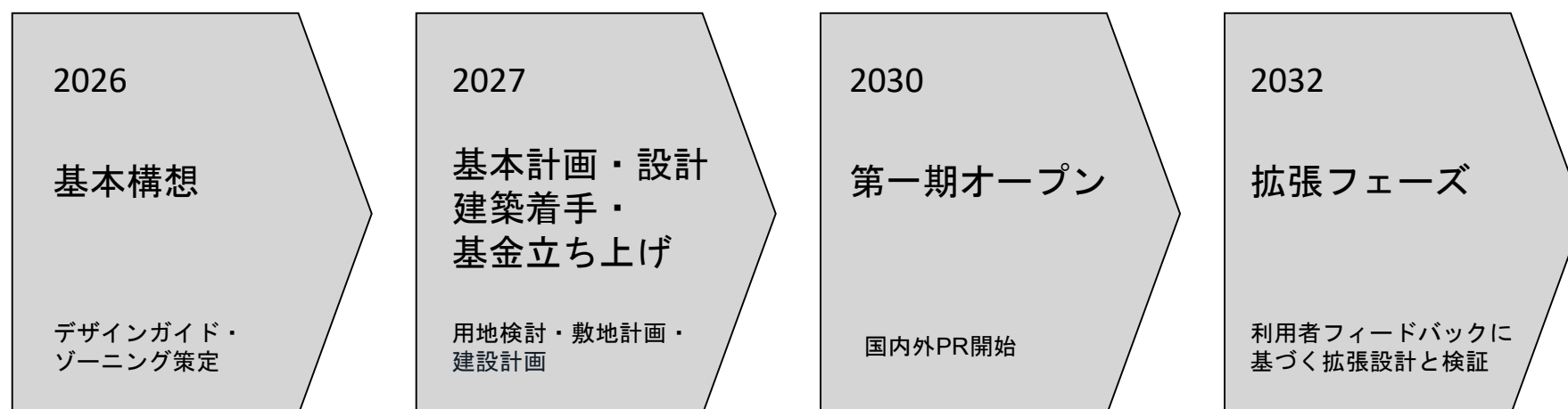
島での滞在時間そのものを研修・教育用途として成立させ、島全体を学びの装置とし、教育文化と観光が融合した新しい島体験を形成。

5. 結論

巖流島は、史跡観光地にとどまらず、海峡都市下関の歴史資産と精神文化を統合する都市戦略拠点として再生する。武蔵と小次郎の物語を背景に、教育・文化・観光が融合する「志の島」として新たな滞在価値を創出するとともに、唐戸市場や門司港、瀬戸内文化圏と連携した広域回遊を形成。さらに、再生可能エネルギーを活用した持続可能な島モデルを構築し、下関の国際的な文化発信力と地域価値の向上を実現する。

2030年を見据えた段階的整備の方向性

整備の一例として、2026年から2032年にわたって段階的に価値を積み上げる設計を想定した。2026-27年には現況把握・価値定義・関係構築を実施し、2028-29年には教育連携と体験のプロトタイプを運用。2030年に核心施設の初期開業を目指し、2032年には島全体を教育・文化・観光の複合拠点として完成させる。各フェーズで成果指標（滞在時間増加、利用団体数、教育プログラム数）を段階的に増加させる指標として設定し、都市価値の成長曲線を可視化する。



6 章 インフラ整備検討概要

電力供給

中国電力に事前検討を依頼したところ、陸地側に受電点を設定のうえ、受電点から巖流島への電力ケーブル敷設は原則需要者側にて実施とのことであった。海底電力ケーブルの敷設には多額の費用が必要となる。また、代替案として太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、潮力発電などの再生可能エネルギーと蓄電設備、需要側の設備機器などを一体的に制御するエネルギーマネジメントシステム(EMS)の活用が挙げられる。

給水システム

巖流島への水道管（海底送水管）引き込みは、距離・技術的リスク・敷設後の維持管理等から初期費用のみならず継続的に大規模な費用負担が想定されることから、現実的ではないのではないかと考えられる。代替策として、安定供給・供給量・水質などの観点から海水淡水化システムの採用が最も現実的な選択肢と考えられる。

排水処理

排水については、浄化槽を設置し、処理水を海域に放流することが現実的である。この場合には、水濁法・瀬戸法(排水量に応じて)の適用が想定されるため、設置許可手続きに時間がかかる場合があり留意が必要である。

ガス供給

陸地からの海底ケーブル敷設によるガス供給には多額の費用が必要となる。代替策としてプロパンガスの活用が考えられるが、船の手配や運送に係るマンパワーを考えるとハードルが高い。想定施設の用途及び規模を鑑みて、ガス供給が必須であるか今後検討する必要がある。

供給側接続事前検討結果について

項 目	条 件
需 要 者 の 名 称	下関市
電 気 の 使 用 住 所	下関市大字彦島字船島648番地ほか
供 給 電 圧	6 k V
接続送電サービス契約電力	常 時 1,999 kW
予備送電サービス契約電力	予備A 0 kW 予備B 0 kW
接続供給開始希望日	未定

2. 検討結果

項 目		検 討 結 果 概 要	
工 事 要 否		要	否
工 事 種 別		【送配電設備工事】 ・ 6 k V 架空電線路張替工事 ・ 高圧引込線工事 【電力量計量器工事】 ・ 計量器新設工事 【通信設備工事】 ・ 自動検針工事 等	
補 足 事 項		当社の電線路から遠隔地にあつて、将来においても周辺地域に他の需要が見込まれない場所であると判断します（託送供給等約款/57/(2)/イ(ロ)/a）。 本回答では需要場所以外の地点を供給地点（下関市彦島江の浦町7丁目付近：江の浦57号※別紙のとおり）として検討しています。	
所 要 工 期		申込みから 10 箇月程度	
概 算 工 事 費		工事費の負担なし	
そ の 他		・ 本検討内容は、2025年3月時点での検討結果のため、詳細設計および実施段階の諸要件により、変更となる場合があります。 ・ 本回答は、電気供給設備の容量等を確保、確約するものではありません。 ・ 概算工事こう長には引込線が含まれていません。 ・ 電柱敷地交渉結果により工期が変更となる場合があります。 ・ 本検討においては、電圧ブリッカ、瞬時電圧低下および高調波対策等については検討していません。受電開始以降においてもこれらの影響を及ぼす事象が発生した場合には、託送供給等約款のとおり、対策工事を全てお客さまの責任において行っていたとき、当社での対策は行いません。	

- ・ 陸地側(彦島江の浦町7丁目付近)に受電点を設定して、その受電点までのケーブル延長を中国電力にて実施する。ルートは明示されていないが、約500mにわたり電力ケーブルの延長を想定しているとのこと。
- ・ 上記の中国電力が実施する工事について、需要者側での費用負担はなし。スケジュールに関して、申込みから約10ヵ月の工期を要する見込み。
- ・ 受電点から巖流島への電力ケーブル敷設は原則需要者側にて実施とのこと。



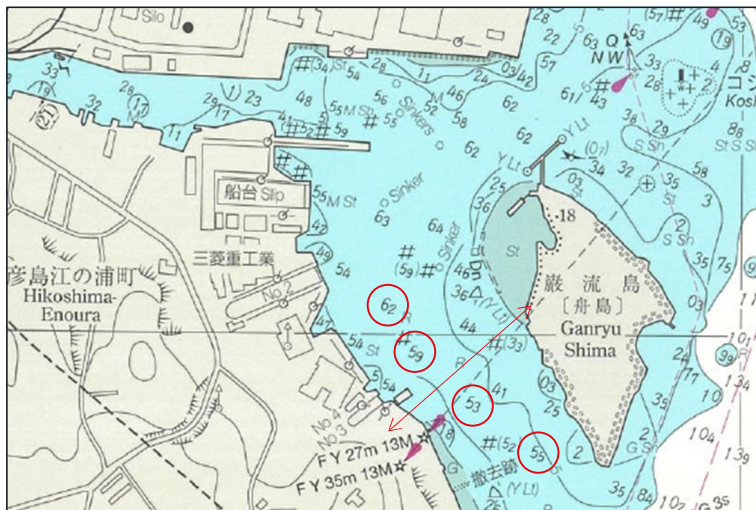
6.1 電力供給(海底ケーブルの敷設)

海底ケーブルの敷設について、専門業者へのヒアリングを行ったところ下記のような情報が得られた。



陸地からの海底電力ケーブル敷設

- 陸地側(彦島江の浦町7丁目付近)の受電点から巖流島への距離は概ね300~400m程度、最大水深は5~6m程度であることから、これらの情報を専門業者に提供して、海底ケーブル敷設の概算コストについてヒアリングを行った。
- 海底ケーブル敷設のためのコストには、電力ケーブルの材料費に加えて、ケーブル端末の接続工事、護岸工事などが含まれる。通常は、ケーブルメーカーが元請となり、その下に専門の施工業者が入るケースが多い。
- ケーブルを海底に落とすだけではなく、あらかじめトレンチを掘ってケーブルを敷設する、もしくはケーブルを敷設してから覆いをするなど、工法に関する検討が必要である。(周辺海域にて漁業が行われている場合には、これらの仕様が要求される可能性が高い。)
- 現時点で正確なコスト算定は難しいが、専門業者からのヒアリングから、陸地からの海底ケーブル敷設には、**5億円程度のコストが必要になる**と考えられる。
- 調査及び設計から現場施工まで概ね2年程度の期間を考慮しておく必要がある。



海図中の数値は水深を示す。(10cm単位で表記)

6.1 電力供給(島内での自立電源)

陸地側からの電力ケーブル敷設ではなく、島内で自立電源を確保する方法について、下記のとおり検討を行った。

島内での自立電源確保

- 最も標準的な方法として、ディーゼル発電機などを設置して島内で発電する方法があるが、船舶での燃料輸送に課題があると考えられる。
- 代替案として、太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、潮力発電などの再生可能エネルギーの活用が考えられる。それらの比較は下記のとおりであるが、大型施設の電力を賄う電力容量を確保できるか不透明であること、天候など自然条件に発電量が左右されることなどの課題がある。

参考：離島における主な発電方法の比較

項目	太陽光発電	風力発電	バイオマス	潮力発電
安定供給	× 夜間・悪天候不可	△ 風況に依存	○ 安定供給可能	○ 潮汐は予測可能で安定
発電量	△ 面積次第	△ 機械の性能による	△ 燃料確保次第	△ 潮流・設置規模次第
コスト	○ 比較的低額	△ 初期投資が高額	× 高額	× 初期投資が非常に高額
蓄電設備	必要	必要	不要	あると有効
評価	△ 安定性に欠ける	△ 単独では安定性に欠ける	△ 燃料調達が課題	△ 潮流条件に左右される

- 一例として、某大学のベンチャーが手掛ける風力発電設備は効率の良い風力発電設備であるが、出力が小さく自然条件に左右されるため、安定的に電力を必要とする施設への単体での電力供給は難しい。一般的な商用電源への補完施設として利用がこれまでの実例として一般的である。（E社ヒアリングより）

- 近年では、上記の課題を解決すべく、再生可能エネルギーと蓄電設備、需要側の設備機器などを一体的に制御するエネルギーマネジメントシステム(EMS)に関して実証実験や実用化が進んでいる。今後、十分に技術的な検討が必要であるものの、厳流島での自立電源確保における有効な選択肢と考えられる。

6.2 給水システム

島への水道管（海底送水管）引き込みは、技術的には不可能ではないものの、距離・技術的リスク・費用負担面等から考えると非常に困難であると考えられる。

代替策として、井戸水活用・雨水利用・海水淡水化や、陸地からの運搬給水が挙げられる。これらの選択肢のなかでは、安定供給・供給量・水質などの観点から海水淡水化が最も現実的な選択肢と考えられる。

陸地からの海底送水管による供給

下関市上下水道局へのヒアリング

- 海底送水管を用いれば安定した供給は可能と考えられるが、巖流島から対岸までは最短でも約400m、下関市所有地からは600m～800m程度と推測され、様々な課題が考えられる。
- 送水管の素材は、ポリエチレン管（鉄管にポリエチレンを被膜した管）で、耐用年数の問題や破損事例があり、今回の距離での敷設は推奨できない。

施工会社へのヒアリング

- 海底送水管によるインフラ引込みは技術的には実施可能。ただし、海底配管敷設には漁業組合の同意が必須。
- 類似事例として、瀬戸内のX島への海底給水管を敷設した事例がある。送水管敷設の距離は2km程度であり、当該工事に10億円程度の費用が掛かっている。なお、この事例の見積作成時期は令和5年度である。
- 巖流島の場合は、海底給水管の敷設距離は概ね400m程度であるが、給水管端部の接続や護岸への引上げ部分の整備コストも考慮して、コストは5億円程度と想定される。また、実施する場合には効率性を考慮し、電力ケーブルなど他のインフラと共同で敷設することが望ましい。

代替案検討

巖流島に水道を引けない場合に、複数の代替策を比較検討した結果、海水淡水化技術が有効な選択肢となる。

参考：離島における主な給水方法の比較

項目	井戸水	雨水利用	海水淡水化	運搬給水
安定供給	△地質に左右	×降雨量に依存	◎年間通じて安定	△天候・海象に左右
供給量	△限定的	×少量	◎大量供給可能	△輸送頻度に依存
水質	△塩水化リスクあり	△浄化処理必要	◎飲料水レベル	◎良好
コスト	○比較的低額	◎ほぼ0	△高額	△高額
評価	△補助的利用	×不向き	○適する	×不向き

- 淡水化技術は逆浸透膜と呼ばれる膜により海水の塩分を取り除くもので、特段難しい技術ではない。国内において大手から中小企業まで数百社が海水淡水化装置を手掛けている。ホテルなど大型施設を想定する場合でも海水淡水化により飲料水などを問題なく供給できる。（D社）
- 中規模のホテルなどを想定して、1日あたりの水使用量を数十トン（=数十m3）と想定すると、海水淡水化装置の導入コストは1億円程度となる。（同上）

6.3 排水処理

排水については、浄化槽を設置し、処理水を海域に放流することが現実的である。

この場合には、水濁法・瀬戸法(排水量に応じて)の適用が想定されるため、設置許可手続きに時間がかかる場合があり留意が必要である。

排水処理の方針

- 下関周辺の島における排水の事例としては、原則として各施設に浄化槽を設置し、処理水を海へ排水している。海への排水については法令に基づく手続きが必要である。

水濁法の適用

- 厨房施設・洗濯施設・入浴施設などが特定施設に該当する可能性がある。該当する場合には、工事着手の60日前までに届出が必要になる。1日50m³以上排水する場合は総量規制もかかり、排水量に応じ運用段階での定期測定が必要となる。

瀬戸法（瀬戸内海環境保全特別措置法）の適用

- 水濁法の特定施設があり、かつ排水量が1日50t以上の場合、瀬戸法が適用される。水質に関する事前評価を事前に数か月実施し、その資料を添付し着工1.5～2か月前に申請する必要がある。許可まで2か月かかる。
- これらの届出・許可は建築確認申請とは連動しない。

排水処理に伴うコスト

- 島内における公共トイレの汚水を処理する浄化槽整備(1日あたり8m³程度 / 令和7年度発注)にかかる導入コストは、1.5億円程度であった。
- 将来的に、中規模のホテルなどを想定して、1日あたりの水使用量を数十トン(=数十m³)と仮定した場合の浄化槽設置コストは、上記データを踏まえつつ、建物等と同時に整備するスケールメリット等を考慮して、5億円程度と想定される。
- 浄化槽の運転のためには電力供給が必須であることや、定期的なメンテナンスが必要であることから、電気料金や維持管理コストを考慮する必要がある。

6.4 ガス供給

陸地からの海底ケーブル敷設によるガス供給は不可能ではない。また、代替策としてプロパンガスの活用が考えられるが、船の手配や運送に係るマンパワーを考えるとハードルが高い。

想定施設の用途及び規模を鑑みて、ガス供給が必須であるか今後検討する必要がある。

陸地からのガス管による供給

- 陸地からのガス管接続は費用のことを考えなければ技術的には不可能ではないが、海底の地盤調査を実施しないと費用を見積もることはできない。
- 海底の地盤調査は専門業者でなければ実施できない。調査費用だけでも数千万円程度が必要であると想定される。

代替案検討およびガス供給の必要性

- 陸地からのガス管接続ができない場合には、代替案としてプロパンガスの活用が考えられる。
- ただし、大量のプロパンガスを運ぶための船の手配や、運送にかかるマンパワーを考慮する必要があり、巖流島へのプロパンガス供給のハードルは高い。
- 宿泊施設の場合には、浴室給湯やレストラン厨房へのガス供給が想定されるものの、想定施設の用途及び規模を鑑みて、ガス供給が必須であるかどうか、今後検討する必要がある。

Thank you

