

# 秋号

ながさき経済

2022年秋号

No.387

# ながさき経済

## 祝 西九州新幹線開業 特集号



### 寄稿

#### 長崎県の活性化に向けて

～選ばれる「新しい長崎県づくり」を目指して～  
長崎県知事 大石 賢 吾

### 寄稿

#### 西九州新幹線、開業です。

九州旅客鉄道株式会社 執行役員 長崎支社長 田中 渉

### 寄稿

#### 西九州新幹線の多面的機能

長崎県立大学 地域創造学部 実践経済学科 教授 鳥丸 聡

### 調査

#### 長崎県内の将来人口推計(Ⅱ)

～地域経済への影響～

### 調査

#### 長崎県における建設業の現況

～「人材不足」の解消に向けて～





# 長崎県の活性化に向けて ～選ばれる「新しい長崎県づくり」を目指して～

## 長崎県知事 大石 賢吾

2001年 長崎県立長崎北高等学校卒業  
2006年 カリフォルニア大学デービス校卒業後、長崎大学熱帯医学研究所勤務  
2012年 千葉大学医学部医学科卒業  
2018年 千葉大学大学院医学研究院 博士課程修了  
2020年 厚生労働省医政局 地域医療計画課 救急・周産期医療等対策室 室長補佐  
2021年 国立研究開発法人 日本医療研究開発機構 革新基盤創成事業部  
事業推進課 課長  
2022年 長崎県知事初当選



### —はじめに—

さきの知事選挙におきまして、県民の皆様の温かいご理解とご支援をいただき、県政の舵取りを担わせていただくこととなりました。

貴重な一票を投じ、県政運営を託していただいた県民お一人おひとりの様々な思いを重く受け止めると同時に、皆様に対し深く感謝申し上げます。

私は、長崎で生まれ、育ち、アメリカへ留学後、医師・医学博士として働いてまいりましたが、その経験の中で、公助による支援の必要性を痛感し、「ふるさと長崎県」の発展のために力を尽くしたいとの思いに至りました。

県民の全世代の方々が、安心・継続して、豊

かで温かい暮らしを営むことができる社会の構築を目指し、新しい長崎県を県民の皆様と一緒につくりあげられるよう、強い覚悟を持って、日々、全力で邁進してまいります。

### —新型コロナウイルス感染症の影響からの回復と原油・物価高騰対策について—

新型コロナウイルス感染症について、本県でも多くの方が感染され、お亡くなりになられた方もいらっしゃいました。

何よりもまず、お亡くなりになられた方々並びにご遺族の皆様へ深く哀悼の意を表しますとともに、感染された方々に心からお見舞いを申

し上げます。

また、医療・福祉関係者の皆様におかれましては、県民の皆様の生命と健康を守るために多大なるご尽力をいただいていることに対し、厚くお礼申し上げます。

こうした中、本県においては、度重なる感染拡大を受け、様々な分野において、大きな経済的影響が生じていることから、ウイルスとの共生も念頭に、今後は社会経済活動の回復・拡大に向けた取組が大変重要であると考えています。

観光・物産関連産業においては、これまでも県内旅行キャンペーンをはじめとした観光関連事業者等への支援や、県産品消費の回復・拡大を図るために県産品販売事業者等を応援するキャンペーンなどを行ってまいりましたが、今後も引き続き、観光・物産関連産業の回復・拡大に向けて取り組んでまいります。

また、県民の皆様や観光などで来県される方々が安心して本県の飲食店を利用していただけるよう、第三者認証制度「team NAGASAKI SAFETY」を令和3年6月から運用しているところであり、4千を超える多くの店舗に認証を取得していただいております。



team NAGASAKI SAFETY ステッカー

これまでパーティションや非接触型消毒液ディスペンサーなどの設備導入の支援や、飲食代金に利用できるクーポンの配布などを実施したところですが、今後も新型コロナウイルス感染症防止と県内経済の早期回復、持続的発展のため飲食店の第三者認証制度の普及拡大に努めてまいります。認証店におかれましては、今後とも感染症対策に努めながら、営業を行っていただきますようお願い申し上げます。

交通事業者におかれても利用者の減少により大きな影響を受けられており、事業継続やポストコロナを見据えたデジタル化のための必要な支援を行っているところです。

また、サービス産業については、これまで、デジタル化や経営多角化などの取組に対する支援を行ってきたほか、製造業についても、半導体や航空機などの成長分野における新たな投資に対する支援を行ってまいりました。

併せて経営環境の厳しい中小事業者に対し、資金繰り支援や国の事業復活支援金に県独自で上乗せ給付を行うなど、コロナ禍の影響からの回復・拡大を目指し、事業者への支援を行ってきたところです。

現在、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に加え、原油価格や物価の高騰により様々な分野で影響が生じております。県内事業者においても、老舗の店舗が廃業を余儀なくされるなど、経営環境は一層厳しい状況にあり、緊張感をもって対応策を講じていく必要があります。

県としては、こうした現状等を踏まえて、これまでの取組に加え、各産業分野の方々や金融機関などの声を聞きながら実態把握に努めつ

つ、相談窓口や緊急資金繰り支援資金をはじめとする様々な支援策の情報提供・周知を図るなど、県内事業者の事業継続のための支援を積極的に講じているところであります。

引き続き、各産業分野の現状を踏まえながら、今後とも必要な支援策を検討し、県内の社会活動の回復・拡大に向けて注力してまいります。

## 一本県の「100年に1度の変化」を活かしていくために—

県内では、新幹線開業やIR誘致、長崎空港の機能拡充、国際クルーズ港の受入拡大など、多くの大型プロジェクトが同時進行しており、それに伴い、「まち」の姿が大きく変わろうとしております。

また産業面においても、海洋エネルギーや航空機関連産業、AI・IoT・ロボットや半導体関連産業等の新たな基幹産業化に向けた動きが進むなど、産業構造にも大きな変化が生じているところです。

県としては、こうした「まち」や「産業」の変化をチャンスと捉え、地域活性化や経済活性

化に結びつけてまいりたいと考えております。

## ①観光産業の活性化について～新幹線開業効果の最大化～

令和4年9月23日、西九州新幹線がついに開業しました。西九州新幹線の開業は、観光振興にとって大きなチャンスであると考えております。

本県には、2つの世界遺産や4つの日本遺産をはじめとして、県内各地に多様な歴史や文化、豊かな自然など、魅力的な資源が数多く存在するため、訪れた方々が、沿線のみならず、沿線外の地域まで足を運ぶことにより、県全体に賑わいが生まれ、交流人口や観光消費額の拡大に繋がることを期待されています。

そのため、この開業効果を最大化させるよう、全国からの誘客を促進し、県内各地域を周遊していただくことを目的に、旅行会社への観光素材のセールスや、新幹線を活用した周遊型旅行商品の造成支援のほか、「佐賀・長崎デスティネーションキャンペーン」での旅行商品の販売促進などに取り組んでおります。

また、沿線外の県北地域や島原地域において

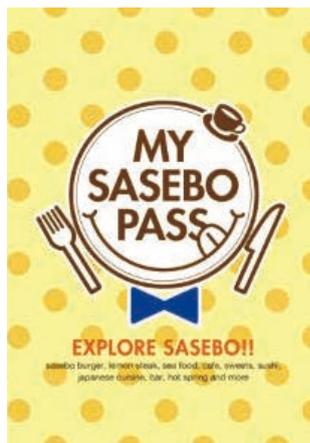


西九州新幹線「かもめ」



佐賀・長崎デスティネーションキャンペーン

も、「MY SASEBO PASS」や「しまばらめぐりんチケット」といった観光施設等で利用できる周遊チケット等、多様な観光コンテンツが用意されているほか、松浦鉄道・島原鉄道・JR九州（諫早～長崎、大村線、有田～佐世保）の普通・快速列車に乗降自由な「長崎スローラインきっぷ」が販売されるなど、各地域への周遊につながるものと考えております。



MY SASEBO PASS



しまばらめぐりんチケット

そのほか、WEB等による効果的な情報発信に加え、開業にあわせてSNS等を活用した集中的なデジタルプロモーションや情報番組等を活用した情報発信にも取り組んでまいります。

また、これまで、各地域の魅力を活かした滞在型観光コンテンツや周遊プランの開発・充実を図るため、市町や観光関係団体等と一体となって取り組んできましたが、今後はさらに、直面する人口減少問題の克服や地方創生に向け、「住んでよし・訪れてよし」の観光まちづくりを持続的に進めていく必要があります。

具体的には、地域全体をエリアとして捉え、市町や観光協会に加え、そこに住む住民や観光関係事業者など多様な関係者が主体となって、地域の魅力に磨きをかけ賑わいを創出する取組を、県として積極的に支援し、地域の魅力を高めることで、長崎ファンやリピーターの増加を図り、将来的には、移住・定住人口の拡大にもつなげていきたいと考えております。

今年度は、佐世保市江迎地区、対馬市佐護地区、雲仙市小浜地区及び西海市雪浦地区の4地域で取り組んでおり、地域住民と観光客が交流できる拠点の整備や、廃校を活用した飲食・宿泊サービスの提供などを行っています。

さらに、本県は四方が海に囲まれ海洋資源が豊富であることから、「釣り」といった海を活かした新たな観光コンテンツの開発にも取り組んでまいります。

このような取組を通じて持続的な、魅力ある、感動あふれる長崎県づくりを推進していきます。

## ②産業振興について～今後成長が見込める分野～

古くから造船業により発展してきた長崎県は、タービン、ボイラーなどの産業用機械製造業や金属加工業を中心とした経験豊富な地元企業や多くの優秀な人材によって、その産業が支えられています。

近年、海外との激しい競争によって、造船業は一時の勢いを失っているところではありますが、直近の受注環境改善や、技術で先行する環境船分野などに進出する動きも出てきており、今後も本県産業を支える基幹産業の1つとして、しっかりと後押ししてまいります。

一方で、長引く新型コロナウイルス感染症の影響や世界的な脱炭素化の動きの加速、AI・IoTの進化によるイノベーションの活発化など、

県内産業界は大きな変革期にあります。

こうした時代においては、造船業を中心に培われてきた高い技術力や優秀な人材など、本県の強みを活かしながら、県内企業の付加価値を高め、新たな雇用の創出を図るため、半導体関連や情報関連などの成長分野を中心に、企業の育成・誘致を図っていくことが重要であると考えています。

そのため、県におきましては、今年度6月補正予算で計上した「グリーン対応型企业成長促進事業」において、半導体、航空機、ロボット、造船・プラント、医療の5分野で、企業間連携による事業拡大や、関連技術の研究開発などの取組を支援し、将来を見据えた新たな技術の獲得やサプライチェーンの強化を図るとともに、本県製造業のグリーン化を推進してまいります。

また、脱炭素化に向けて急成長が見込まれる洋上風力産業については、県内企業の受注獲得や新規参入を強力に後押しし、全国に先駆けたサプライチェーンの構築を支援し、本県における基幹産業化を図ってまいります。

このほか、サービス産業においては、高成長への意欲と潜在力を持ち、地域経済への波及効果が期待できる事業者に対し、地域の支援機関などの関係者が一体となって、DX等を活用した県外需要の獲得や新サービスの創出、生産性向上を図るための伴走支援を実施してまいります。



世界発のハイブリッドスパ型浮体式洋上風力発電

新型コロナウイルス感染症の感染拡大をはじめ、様々な事象が予測不可能なこの変革期にある現代社会においては、勇気を持ってチャレンジすることにより、時代を切り拓いていくことも重要です。

県としては、長崎県で育った若者たちが「長崎だからこそチャレンジできる、思い切ったことがやれる」環境づくりを目指し、最先端のテクノロジーを用いた取組を後押ししてまいります。

そうした先進的取組によって、県外から人や企業を呼び込み、活気に満ちた長崎県が生まれる好循環を目指します。

そのためには、県内各地域の特色ある様々な産業の育成・強化に取り組むことに加え、大胆なスタートアップ支援が必要と考えています。

具体的には、今年度6月補正予算で計上した「ミライ企業 Nagasaki 推進事業」において、受託いただいた十八親和銀行様と連携を図りながら、投資家と県内スタートアップ企業とのマッチングイベントを開催し、スタートアップの資金調達を支援するとともに、県内における起業の機運を醸成し、スタートアップ企業の集積促進を図ってまいります。

また、様々な分野における産業の振興に向け、デジタル化やデジタル技術を活用して社会環境の変革を図るDXの推進は、本県においても喫緊に取り組むべき課題であると認識しており、県内中小企業に対し、DX推進による生産性向上や付加



スタートアップ交流拠点 CO-DE JMA

価値創出を図るため、DXに関する相談窓口の対応や、意欲のある企業に対して、コンサルタントや金融機関等、専門家による伴走支援を行うなど、これまで以上に、県内企業のDX推進に取り組んでまいりたいと考えています。

## ―「新しい長崎県づくり」の実現に向けて―

令和4年9月議会でも申し上げましたが、私は、全世代の皆様が安全・安心で豊かな暮らしづくりや、長崎だからこそチャレンジできる環境づくりを進め、併せて、そうした本県の魅力を県内外に向けて戦略的に発信していくことにより、多方面から選ばれる「新しい長崎県づくり」を県民の皆様と一緒に実現したいと考えております。

そのため、直ちに実行可能な施策や早急に取り組むべき施策等について、可能な限り令和4年6月補正予算に盛り込んだところですが、山積する諸課題の解決のためには、県民の皆様のご意見もお聞きしながら、施策のさらなる充実・強化が必要であると認識しています。

私は、知事就任以来、対話などを通じ、長崎県を愛し応援する多くの皆様の姿や声を見聞きする中、ふるさと長崎県を誇りに思い、将来を担っていく人材を育てることが、本県のさらなる発展のためには欠かすことのできない最も重要なテーマであるとの思いを改めて強くしたところです。

私としては、子どもたちへの投資を未来への投資と捉え、子どもたちが安全・安心に健やかに成長し、その能力と可能性を高めることを積極的に支援して、社会での多様な活躍につなげ

ていくことが強く求められていると考え、子ども施策を県政の基軸に位置付け、県政運営に臨んでまいります。

こうした考えを踏まえ、子どもを安心して生み育てることができる社会の実現に向けた関連施策の展開や、子どもたちが予測困難な社会を生き抜き、チャレンジする資質や能力を身に付ける教育の充実などに、市町や関係団体等の皆様と連携を図りながら、全力で取り組んでまいります。

また、本県の最重要課題である人口減少に対して、施策の充実・強化を図りながら、「新しい長崎県づくり」を推進するためには、新たな視点・発想を取り入れつつ、スピード感を持って、具体的な成果に繋げていく必要があると考えております。

令和5年度予算編成に向けても、子ども施策を最重要検討テーマに据え、安心して結婚・妊娠・出産・子育てできる環境づくりのための支援や、子どもたちの教育環境の整備など、関連施策の充実・強化に全力を注いでまいります。

またこのほか、①全世代の豊かで安全・安心な暮らしの確保②みんながチャレンジできる環境づくり③「長崎県版デジタル社会」の実現④選ばれる長崎県のためのまちづくり、戦略的な情報発信・ブランディングの4つを重点検討テーマに据え、関連施策の充実・強化に全力を注いでいくこととしております。

今後、希望と誇りに満ちた「新しい長崎県づくり」を実現するために、県民や市町、関係団体、民間企業の皆様と思いや力を重ね合わせて一緒に取り組んでいくことが、何よりも大切であると考えておりますので、関係皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

## 西九州新幹線、開業です。

### 九州旅客鉄道株式会社

#### 執行役員

#### 長崎支社長 田中 渉

1993. 3	九州大学法学部卒業
1993. 4	九州旅客鉄道(株)入社
2007. 4	同 九州観光推進機構 (出向)
2009. 4	同 営業部販売一課長
2011. 5	同 営業部企画課長
2013. 3	同 総務部人事課長
2014. 7	JR九州ファーム(株) 代表取締役社長
2019. 6	同 執行役員事業開発本部ホテル開発部長
2021. 4	同 執行役員長崎支社長 (現職)



### 1. 西九州新幹線「かもめ」出発!

9月22日21時37分、特急『かもめ48号』がたくさんの方に見送られて、博多に向けて出発しました。長崎駅を発つ、最後の特急かもめです。昨年夏に引退した、大村線を長きに亘り走り続けた気動車66-67系のラストランの時もそうだったのですが、今回は鉄道ファンだけではなく、特急『かもめ』に愛着を感じていただいている市民の皆さまが、大勢長崎駅のホームに集まってくださいました。ご自身の人生の年表の中に、この特急列車での思い出が刻まれているのだと感じました。

日付が変わった23日0時17分頃、予定より少し遅れて、特急『かもめ45号』が長崎駅に到着。



長崎駅 22日 特急かもめ ラストラン

最後の特急かもめのお客さまが降車し、ホームでかもめを待っていたファンの皆さまと合流、総勢約500名に見送られ、回送電車として福岡市内の基地に帰るラストランに0時36分に出発しました。

それから急ピッチでダイヤ改正の作業が駅構内のあちこちで進められ、特急かもめラストランからわずか5時間後、最初の西九州新幹線『かもめ2号』が、最初のお客さまを乗せ、まばゆいばかりのフラッシュライトを浴びながら、120名以上のご来賓とマスコミ、隣のホームからも溢れんばかりの大勢のお客さまの熱い視線を浴びながら、1日駅長・長濱ねるさんの出発合図で華々しく出発しました。

新しい時代の幕開けです。

この日の長崎駅では、動き始めた新幹線かもめのお客さまに加え、ホームで新幹線を一目見ようとお越しになったお客さま、さらには『かもめ口』

と『いなさ口』の駅前広場での開業記念イベントや、ブルーインパルスの展示飛行目的の方も加わり、想像を絶するほどの賑わいとなりました。

長崎駅だけでなく西九州新幹線の各駅、諫早駅、新大村駅、嬉野温泉駅、そして武雄温泉駅はどこもたくさんのお客さまであふれました。社員総出でお客さまへの対応に努めましたが、至らない点が多々あったと存じます。この場をお借りしてお詫び申し上げます。

また、聞いた話ですと、長崎市中心市街地の賑わいや観光施設の入場者数もかなりのものだったとか。コロナを吹き飛ばす、素晴らしい開業日になったと感じています。



長崎駅 くす玉割り



新大村駅 くす玉割り

## 2. 新幹線の効果

2004年3月13日の九州新幹線鹿児島ルート第一期開業、2011年3月12日の九州新幹線全線開業というJR九州の2回の「新幹線開業」に、観光、宣伝、イベント分野での業務に関わった私は、昨年4月JR九州長崎支社に着任し、3回目の新幹線開業に関わることになりました。

着任後、よくご質問いただいたのは、「今の長崎の盛り上がりは、過去の鹿児島のそれと比べてどうか?」「開業は長崎駅から武雄温泉駅間。はたして効果は?」というものでした。盛り上がりについては、「全く遜色ありません。それに、車両が目に見えるようになると、自然にどんどんボルテージが上がっていきますよ。」とお答えしてきました。これは事項で述べます。

新幹線の効果については、九州新幹線第一期開業の中心人物だった、鹿児島の経済人の方が当時を振り返った講演で話されていたフレーズ、「部分開業は二度美味しい。」を引用し、「部分開業は絶大な効果をもたらした。これに満足せずに課題抽出と修正を繰り返し、全線開業につなげたい。」という、氏のコメントをJRのご利用者数のグラフとともにご紹介してきました。(図1)

在来線特急「つばめ」の数字が2003年、ここから全線開業により、コロナ前の2019年を見ると飛躍的にご利用者数が増えています。しかし、よく見ると2004年に第一期開業した「熊本(正確には新八代駅)ー鹿児島中央」間は、部分開業にも関わらず、ご利用者数が2.3倍に激増しています。まさに、「絶大な効果」と言えます。

この部分開業に全力で挑み、様々な施策を試

みた鹿児島は、その経験を糧に、次の開業へと突き進み、さらに大きな2度目の開業効果を生んだわけです。

また、九州経済調査協会の「福岡・熊本・鹿児島に本社を置く企業1,200社アンケート」では、「九州新幹線開業は企業活動に影響があったか?」という問いに対し、鹿児島市の企業の76%がプラス評価、マイナス回答は0%という驚くべき結果が出ています。観光産業以外の企業もプラス傾向の回答をしたということになります。これは、新幹線というインフラの2つの効果、交流人口の増加と定住人口の増加が寄与していると考えられます。

新幹線の時間短縮効果は、観光やビジネスといった「観光行動圏の拡大」をもたらし、主に観光産業に効果をもたらします。これが交流人口の部分。もう一つは、「新幹線で早く行けるようになることで、郊外に住んでも都心で働ける、離れたところにいる習い事の先生の教室にも通える。」という、生活圏の拡大がもたらされます。通勤・通学のエリア拡大は都心以外での人口の増加につながり、いろいろなところで街づくりが進むわ

### 新幹線の開業効果 鹿児島ルートの場合

#### 一日のご利用者数の推移

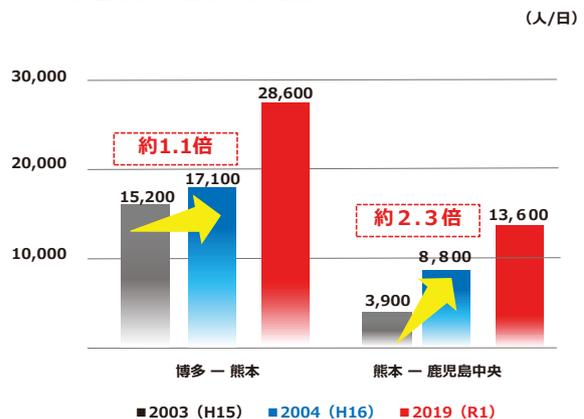


図1

けです。これが、マイナス評価ゼロという、効果のすそ野の広さを生むのです。(図2)

このように、新幹線という高速かつ安定したインフラが、鹿児島に様々なものをもたらした、いや、むしろ、鹿児島島の果敢な挑戦が、大きな成果を勝ち取ったという、ひとつの事例を機会あるごとにご紹介してきました。

## ← 新幹線の効果とは (体系的な整理)

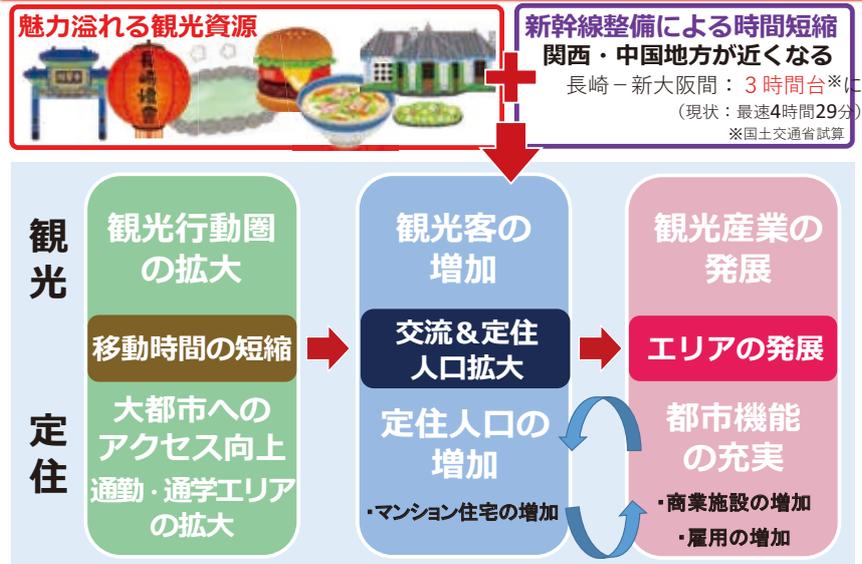


図2

### 3. 開業準備① ～機運醸成～

もうひとつの質問、「盛り上がり」について。今年1月の川棚港陸揚げから絶え間なく新幹線かもめに関する話題をご提供してきました。思い出しながらご覧いただけたらと思います。(図3)

## ← 機運醸成のステップ



図3

この広報活動のコンセプトは、「毎月新幹線の話題を発表」です。しかも、発信はすべてJR九州福岡本社から、記者クラブ向けの社長の定例記者会見の場を活用。西九州新幹線開業をオール九州のニュースにしてみました。

やはり、生はもちろん、映像でも、実車の登場は圧倒的なインパクトを与えます。これを広告で

はなく報道として各メディアの皆さまが取り上げていただくことで、ご覧になった市民の皆さまは「自分の住む街に起きようとしている大事件」と感じていただけます。長崎県下のメディアの皆さまの取材と報道量が増すにつれ、「My 新幹線」気分と開業への機運がぐんぐん上がっていったと感じています。

## 4. 開業準備② ～観光誘客～

長崎、佐賀はもちろん福岡でも、報道によって新幹線を自分の街のインフラと感じていただける土壤ができていきましたが、観光誘客として狙いたい大阪、東京では残念ながら西九州新幹線はほとんど報道されません。よって、大阪・東京では長崎観光の有力な素材、コンテンツを、ブランド力のある媒体で発信し、開業のニュースが日本全国を駆け抜ける9月23日に、「なんか盛り上がってるみたいだから、秋の旅行は西九州にしようかな。この前も雑誌に紹介されてたし。」と提供いただかなければなりません。

そのための方策の一つが、「ディステーション・キャンペーン(DC)」です。(図4)

今回のDCは長崎県と佐賀県が共催、JR旅客6社と共同で、今年10月から3ヶ月間、全国のJRの駅に佐賀・長崎のポスターを展開するとともに、旅行会社が総力を挙げて佐賀・長崎への旅行商品を展開、面白い企画の団体も多数造成し、一大送客キャンペーンを展開します。

もう一つの方策が、ブランド力のある媒体とのタイアップです。

### ← 送客キャンペーンについて



#### ■ディステーション・キャンペーン(DC)とは?

- ▶日本全国から開催地へ送客するために、自治体や地元の観光関係者とJRグループが協力し、全国規模で集中的に宣伝・販売促進を行う国内最大級の観光キャンペーン  
☞ **媒体、組織の提供**
- ▶キャンペーンにあわせて、全国の旅行会社が旅行商品を造成し、開催地へ送客を実施 ☞ **割引率の提供**
- ▶DCを機に、観光資源の開発や既存資源の磨き上げ、おもてなしなどの**受入態勢の構築**を図る

2022年10～12月(西九州新幹線開業時) 長崎県・佐賀県

「あなたの旅のコンパスをSとNへ  
佐賀と長崎へ出発進行！」

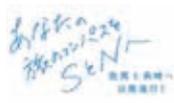


図4

## 5. 開業準備③

### ～コンテンツ選定と情報発信～

現在でも発信力があり、情報の確度が読者に支持されている媒体に西九州を取り上げてもらうには、その媒体が興味を持ちそうなコンテンツを揃えることが必要になります。

私が長崎に着任する前から、噂を耳にしていた「島原半島にある予約が取れないレストラン」がコンテンツの最初の候補でした。それも1軒ではなく、「pesceco」「villa del nido」「BEARD」と3軒も!実際に足を運び、周囲の方からもお話を聞くうちに、たどり着いたのは千々石にある「オーガニック直売所 タネト」。さらにその先には、40年に亘り80種に及ぶ在来種野菜の自家採種を続ける一人の農家、岩崎政利さんがいらっしゃいました。

また、ホームのすぐ隣が大村湾の海という絶好のロケーション、JR千綿駅近くに、倉庫を改装した随分お洒落なカフェがあることに驚きました。その後そのお店の周りには、少しずついろんなお店やレストランがオープンしているというワクワクするような話を聞きました。「東彼杵ひとこともの公社」森代表を中心としたまちづくりです。

長崎市という比類ない観光都市の存在に加え、地域のちから、地域の魅力を様々なカタチで発信している新しい長崎県のコンテンツは、当然のように有力雑誌の心をとらえ、新幹線開業のタイミングに合わせて全国に発信されています。(図5)

さらにJR九州では、地域づくりに取り組んでいらっしゃる皆さまを応援させていただきたいと考え、『西九州観光まちづくりAWARD』を創設

## ← 各誌で同時期に「西九州特集」が展開



図 5

いたしました。

先日9月9日に東京にて、初めての授賞式が行われました。大賞は前述したタネトの奥津さまと、嬉野市でティー・ツーリズムに取り組む「嬉野茶時」。また、審査の中で新設された特別賞に、東彼杵の森さまに加え、波佐見で波佐見焼の未来と子どもたちのために私設公園を作った馬場さま、嬉野市で循環農業やチーズ作りに取り組む酪農家の中島さまが選ばれました。

受賞者の皆さまのまちづくりを、もっと多くの方に知っていただきたいと思っています。

## 6. 開業準備④

### ～新幹線効果を広域に～

新幹線で速く行き、ローカル線を走るD&S（デザイン&ストーリー）列車でのんびりその土地の風景や人に触れる。この「クイック&スロー」スタイルは九州新幹線部分開業の時から行ってきた、当社ならではの旅のご提案です。

今回も、新D&S列車『ふたつ星4047』が、西九州新幹線と同日にデビューしました。（図6）

この列車は午前便と午後便に分かれ、午前便は武雄温泉駅を10:22に出発、江北駅を經由して有明海を眺めながら長崎本線を下り、長崎駅に13時過ぎに到着します。午後便は長崎駅を



図 6



出発合図



外観



車内限定販売「特製 ふたつ星弁当」



外観



車内

14:53に出発、大村湾の美しい景色を眺めながら大村線を北上、千綿駅やハウステンボス駅を通り武雄温泉駅に17:45に到着します。有明海と大村湾という、西九州の2つの海をめぐる列車です。

3両編成の真ん中の車両はラウンジ・カーで、沿線のスイーツやこだわりの特製弁当、地元のお酒などが楽しめる自由空間です。

片道新幹線、片道ふたつ星という旅のご提案に大変便利な割引きっぷもご用意し、西九州新幹線の楽しみ方を、新幹線沿線以外も巡る形でご案内いたします。

また、新幹線から先のアクセス整備も、新幹線効果を拡げていくための大切な施策です。

今回は特に諫早駅から島原半島へのアクセスに注力しました。島原半島東側ルートは島原鉄道に乗り換えて島原市、南島原市へ、西側ルートは島鉄バスで小浜温泉へ、いずれも島原鉄道株式会社さまと密接に連携し、新幹線開業に合わせて9月23日にダイヤ改正を実施、島鉄もバスも新幹線からスムーズにつながるダイヤで運行していただいています。

さらに、高級旅館のオープンが続く雲仙温泉へは、公共交通機関であるバス以外のアクセスの必要性があると考え、タクシー会社との連携を行いました。旅行会社のパンフレットやネットでは、通常諫早駅から雲仙温泉までのアクセスは、せいぜい「タクシーで約60分」と書かれたものがあるくらいで、金額等詳しい説明はありません。そこで、旅行の計画段階でアクセス面の不安を払しょくして雲仙温泉宿泊を検討していただけるように、おトクかつ定額のタクシープランを作りました。レンタカーに不安を感じる方にも、予め金額

が決まっているこのタクシープランで安心して雲仙へのご旅行をお選びいただけると幸いです。

## 7. 開業後の取り組み

「〇〇県の観光といえば、なに?」という問いに対し、観光スポットや食など具体的な名前が、都会の人からもスムーズに出てくるという点において、長崎の観光の認知度は全国有数だといえます。そう、「ちゃんぽん、カステラ、ハウステンボス」です。ただ、これらは体験・実食しやすい素材であるがゆえに、1度体験すると「まあ、こんなもんかもね。」と、予定調和に陥ってしまっているように私には思えます。

しかし、例えばこの「ちゃんぽん」。ご当地長崎のちゃんぽんの味のバリエーションの、なんと幅広いことか!さらに皿うどん2種が加わると、もう、魅惑に満ちた食のシャングリラです。

長きに亘り愛されてきた、そして磨かれてきた、地元ならではの食文化の歴史の奥深さ、味の幅広さは、観光客に大きな驚きをもたらします。そこから地元の歴史や文化のひもを解ききっかけにさえなり得ます。ふらっと何気なく目に留まったお店に入って、たった一杯ちゃんぽんを食べただけで、長崎のちゃんぽんを知った気になってしまっているのが、私にはなんとも悔しく、また、その観光客にとっても、もったいない…

また、長崎の人はマグロをあまり食べない、と聞き、魚種日本一の長崎県らしいお話だと感激しました。地元でうまい魚が、それもいろんな魚が揚がるわけですから。なので、全国の、いや、世界のマグロ好きに、長崎の鉄火は白いことを、自

慢しましょう!マグロよりずっとずっと美味しいことを、知らしめましょう!違和感を覚えたり、想定外のものに出会ったときに、人は誰かに言いたくなるものです。「昔、口コミ。今、インスタ。」です。見た目の「映え」だけでなく、味や文化や歴史で驚かせて、情報発信や再訪意欲をくすぐりましょう。

「新幹線は、メディアである。」これは、九州新幹線部分開業時に在京大手出版社の編集者の方がおっしゃった言葉です。新幹線の情報と一緒に、地元のいろんな情報も全国に発信されるといって、新幹線開業のニュースバリューの大きさを表現した、というのがひとつ。もうひとつは、新幹線が運ぶのは“人”だけではなく、その人が体験したコトやモノといった情報も、しかも広範囲に運んでくれる、という新幹線の速達性がもたらすマスメディア的効果の意味だろうと解釈しました。

まさに、今回の西九州新幹線も、多くの地域情報とセットで取り上げられました。次は人と情報を運ぶ役目です。鹿児島でもそうでしたが、注目を浴びる土地にはビジネスチャンスを求めて様々な人がやってきます。この人たちがもたらした情報と地元のそれとをどんどん掛け合わせて、新しい発想や新しいビジネスに挑戦していくこと、これが次の「西九州新幹線開業」に繋がっていくのだと考えています。

さらに、予想もしない形で、人の流れや都市形成が進んでいくかもしれません。変化を見逃さず、敏に捉え、自らの必要な変化を厭わない、そのような姿勢が求められるのだと思います。

前述の鹿児島開業のリーダーの言葉、「部分開業の絶大な効果に満足せずに課題抽出と修正を繰り返し、全線開業につなげたい。」を先達の教

えとし、新しい長崎の挑戦に、弊社も全力で一緒させていただき所存でございます。

次の100年へ、出発進行。

# 西九州新幹線の多面的機能

長崎県立大学 地域創造学部 実践経済学科

教授 鳥丸 聡

1959年鹿児島生まれ。九州大学経済学部経済工学科卒  
(株)鹿児島銀行、(財)九州経済調査協会、(独)中小機構九州本部プロジェクト  
マネージャー等を経て2016年度より現職



## はじめに

西九州新幹線が2022年9月23日に開業した。コロナ禍の移動制限が緩和され、円安と入国規制緩和がインバウンド復活を後押しする中での新しい高速交通機関の誕生なので、全国的な注目度も高い。広域的な誘客戦略には、自治体やJR九州だけでなく、旅行代理店各社も力を入れている。その一方、博多駅と直結しないことから、長崎県全域での歓迎ムードというまでには至っていない。

以下では、2004年3月13日から2011年3月12日の全線開業までの7年間、リレー方式で部分開業していた九州新幹線「新八代-鹿児島中央」間(図1)を参考としつつ、西九州新幹線開業が長崎県、とりわけ佐世保市を含む長崎県北地域に与えるインパクトについて考えてみたい。

図1 現在の九州の鉄道ネットワークと2004年の九州新幹線部分開業区間



出典：九州新幹線西九州ルート〈武雄温泉・長崎間〉パンフレット  
(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

資料)九州新幹線西九州ルート(武雄温泉・長崎間)パンフレットに加筆

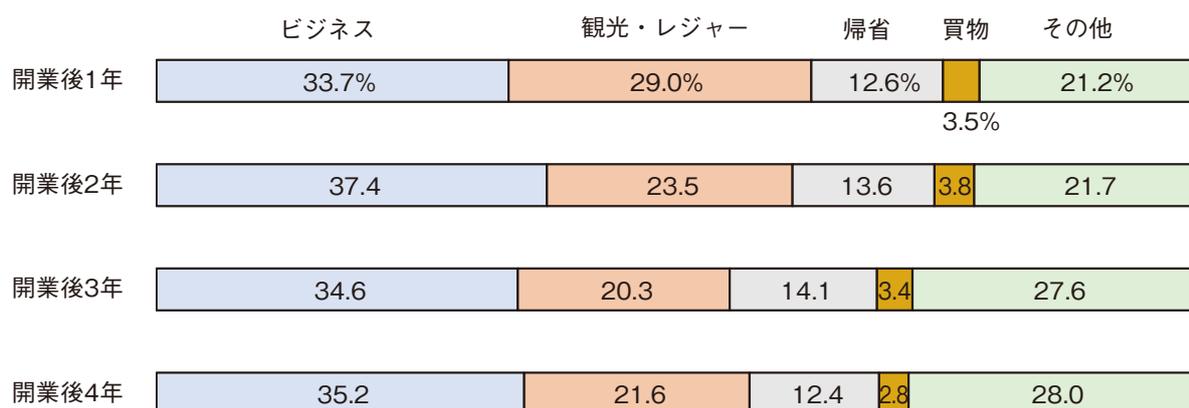
## 1. 九州新幹線「新八代-鹿児島中央」間の部分開業効果

### 「マイレール」化した新幹線

今から18年前に九州新幹線「新八代-鹿児島中央」間は部分開業した。それまで2時間を要していた移動時間は僅か34分へと大幅に短縮された（「博多-鹿児島中央」間は3時間40分から2時間10分へ。全線開業後の現在は1時間16分）。部分開業後に鹿児島中央駅構内で実施した新幹線利用者アンケートに興味深い結果がある。一般に新幹線開業効果は「観光・レジャー」と「ビジネス」で語られることが多い。当然のことながら、行政やホテル・旅館経営者は大規模イベント・コンベンションの開催による集客力向上に力を注いでいた。

しかし九州新幹線部分開業後の新幹線利用目的の推移を見ると、「ビジネス」でも「観光・レジャー」でもない「その他」が年を追うごとに増えている（図2）。この「その他」の内訳で最も多いのは「通勤」「通学」だが、それら以外の「習い事」や「親の介護」「合コン」等々、多様な回答が寄せられている。

図2 利用目的別九州新幹線部分開業後の利用目的の変化



資料) 鹿児島地域経済研究所（現九州経済研究所）「九州新幹線部分開業5年後の利用状況について」  
備考) アンケートは、鹿児島中央駅構内で、毎年3月中旬の水曜日、金曜日、土曜日、日曜日の4日間実施  
回答数は、毎年1,000件強

当時、鹿児島中央駅新幹線改札内で筆者も加わって実施したアンケート調査では、「毎週月、水、金曜日は塾の日です」（川内駅乗車の小学6年生）、「主人の父親が要介護ですが、今日はヘルパーさんが来られないので私が介護に来ました」（出水駅乗車の御婦人）、「毎週土曜日はアミュで新作映画を観るのが楽しみです」（川内駅乗車のリタイア直後の男性）」といった声が聞かれた。また、「土曜日は時々合コンしますが、門限に間に合うように帰宅できるようになりました」（川内駅乗車のOL）といった声も聞かれた。特急が新幹線となることで、終電が遅くなることの効果が新幹線駅界隈の滞在時間延長をもたらしている。婚姻件数減少時代における男女の出会いの場創出機能をも新幹線が発揮していたことになる。

一般的に、新幹線効果を活かすために観光振興策やビジネス客の集客にのみ目を奪われがちになるが、

「教育」や「福祉」といった面でも新幹線は活用されている。つまり、博多駅と直接つながらない九州新幹線初体験だった鹿児島県民は、新幹線の多面的な機能を活用することで「マイレール化」を進めていたことになる。西九州新幹線開業後の武雄温泉駅以南でも同様の現象が顕在化する可能性があり、新幹線の利用目的を必ずしも観光・ビジネス目的と限定しない新幹線活用方策が求められていると言える。

### 「人」と「競争原理」を同時に運ぶ新幹線

西九州新幹線の終着駅を擁する県都・長崎市と九州新幹線の終着駅を擁する県都・鹿児島市の都市構造には共通点が多い。中心市街地（長崎市は浜町、鹿児島市は天文館）と新幹線終着駅の直線距離がともに1km強で、それらが路面電車で結ばれていることだ。

九州新幹線部分開業から半年後の2004年9月17日、鹿児島中央駅の駅ビル「アミュプラザ鹿児島」が開業した。駅ビルに出店した192店のうち、7割が鹿児島初出店であり、県外資本と地場資本の競争は激化した。10代後半～30代前半の女性を中心に消費購買力は、従来の中心市街地・天文館から九州新幹線の南の終着駅の駅ビルへと流れた。新幹線の終着駅ビルは、部分開業にもかかわらず都市内の商業重心を移動させるだけのインパクトをもたらしたことになる。路面電車の利用客数はV字回復したが、終着駅と既存中心市街地の回遊は定着せず、にぎわい空間の分断は現在も続いている。

2021年11月16日に開催された「長崎県新幹線開業効果拡大推進本部会議」でゲストスピーカーとして登壇された鹿児島市のホテル社長は、2004年の新幹線部分開業から2011年の全線開業までの影響について、「県外のホテルが続々と進出して来て、競争は新幹線が来る前よりも激しくなって、その勢いは今も続いています」と熱く語った。要するに新幹線は「人」を運ぶのと同時に「競争原理」も運んでくるということだ。増加した観光・ビジネス客だけでなく、従来の常連客まで域外資本が奪った。実際、鹿児島中央駅前に200室以上あったホテルは新幹線部分開業後に閉館して今は更地になっている。鹿児島市都心のにぎわい空間・天文館に立地していた200室以上のホテルも閉館に追い込まれて、今は路面電車通りに面した平場の駐車場として利用されている。代わりに東横インが鹿児島中央駅東口と西口、天文館に2棟、計4棟が開業した。アパホテルも駅裏と天文館に立地している。外から見ると新幹線開業で元気そうに見える鹿児島市も、内情は県外資本の勢力圏が広がる一方だ。足もとでは海外資本のシェラトンホテルが開業予定だ。

その鹿児島市は2004年の部分開業まで、「セブンイレブン」「イオン」そして「スターバックスコーヒー」が存在しなかった。当時、九州7県の県庁所在都市で3つの巨大流通施設が存在しなかったのは鹿児島市だけだった。ところが、九州新幹線部分開業の年にスターバックスコーヒーが鹿児島中央駅に、部分開業から3年目にイオンショッピングセンターが市南部に、さらに2011年の九州新幹線全線開業と同時にセブンイレブンが参入した。高速交通基盤が整備進捗するタイミングで域外資本が進出してくる現象は、長崎も同様だろう。

## 域外資本参入で高まった県都の「ダム効果」

一方、地域の購買力が県外に流出するのを防ぐ「ダム効果」を域外資本が集積する駅ビルが発揮したことによって、北部九州へと消費購買力が流出する「ストロー効果」に歯止めがかかった。福岡一極集中のストロー効果に歯止めをかけたのは、地場資本というより、本来は地場資本と競合するはずだった域外資本であった。このことは、高速交通体系が整備されていく過程でのにぎわい空間づくりに大いなる示唆を与えている。

つまり、高速交通社会の到来は、域外資本が競争原理を持ち込み地場資本との競合を煽る一方、消費購買力の域外流出に歯止めをかける「ダム効果」を発揮するということになる。西九州新幹線開業後も同様の影響が予想されるため、域外資本という「他力」と地場資本の「自力」がせめぎ合う「競争と協調のバランス」に配慮したまちづくり計画が求められる。

## 2. 長崎県北地域活性化に向けた西九州新幹線の活用方策

以下では、九州新幹線（部分）開業効果も参考としつつ、西九州新幹線効果を直接享受することはないと考えている長崎県北地域の活性化に向けた「次の一手」を検討したい。

### 博多駅と直結しない西九州新幹線のメリットを活かす

「特急かもめ」と「新幹線かもめ」のリレー方式による乗換駅（武雄温泉駅）が立地する佐賀県武雄市は、新設された嬉野温泉駅が立地する嬉

野市とともに長崎県北地域への交通アクセスで重要な役割を果たすことになる。図3を見ると、九州新幹線部分開業時の北端＝新八代駅は九州縦貫道と南九州西回り自動車道の分岐点となる八代ジャンクション（以下、JCT）に近く、西九州新幹線開業時の北端＝武雄温泉駅は長崎自動車道と西九州自動車道の分岐点となる武雄JCTに近い。八代JCTは鹿児島県と宮崎県のゲートウェイとして機能しているが、西九州自動車道の4車線化工事が進捗するにつれて、武雄JCTの長崎県北地域と長崎県央・

図3 武雄JCTと八代JCTのゲートウェイ図



資料) 九州地方整備局資料に加筆

県南地域へのゲートウェイ機能は一層高まる。

もつとも、高速交通体系の整備によって、県都長崎市と中核市佐世保市の都市機能の一部がゲートウェイとなる武雄市に集約される可能性も皆無とは言い切れない。筆者が九州新幹線部分開業直後に複数の企業にヒアリングしたところ、若干ではあるが、企業立地に変化がみられた。

セメント製造大手のA社は、鹿児島・宮崎の両営業所を廃止して八代市に支店を新設した。鹿児島市へは新幹線で、宮崎市へは九州縦貫自動車道と宮崎自動車道を利用した社用車での営業活動が可能となったためだ。このA社のように、新幹線部分開業後に支店を閉鎖する動きが散見されたものの、その後は出先統廃合の大きな動きは見られなかった。むしろ、部分開業以前には見られなかった人材派遣会社やコールセンターが鹿児島市内に事業所を新設し、そこに雇用の場が生まれたことのプラス効果の方が支店撤退のマイナス効果を上回っていた。

同様に西九州新幹線開業後の長崎市、佐世保市の都市機能の「中抜き」あるいは「ストロー効果」はほとんど見られないだろう。逆説的だが、むしろ「博多駅と直結しない西九州新幹線」をチャンスとして地域振興策に位置付けることも可能だ。

## 県土の多極構造が課題の長崎県

離島と半島で形成される長崎県の県土構造の特長の1つは、良くも悪くも多極分散型の都市配置となっていることにある。県都・長崎市の長崎地域と中核市・佐世保市の県北地域、そしてそれらに挟まれた大村市と諫早市の県央地域の三極構造だ。九州7県の人口規模でNo.1都市のNo.2都市に対する倍率を比較すると、長崎県の倍率は最も小さい(表1)。それだけ人口集積地が分散しているということになる。

表1 九州7県の人口1位都市の2位都市に対する倍率比較

		都市名	2020年人口 (人)	倍率(倍)	県都一極 集中割合
福岡県	No.1	福岡市	1,612,392	1.72	31.4%
	No.2	北九州市	939,029		
佐賀県	No.1	佐賀市	233,301	1.99	28.8%
	No.2	唐津市	117,373		
長崎県	No.1	長崎市	409,118	1.68	31.2%
	No.2	佐世保市	243,223		
熊本県	No.1	熊本市	738,865	6.00	42.5%
	No.2	八代市	123,067		
大分県	No.1	大分市	475,614	4.12	42.3%
	No.2	別府市	115,321		
宮崎県	No.1	宮崎市	401,339	2.50	37.5%
	No.2	都城市	160,640		
鹿児島県	No.1	鹿児島市	593,128	4.82	37.3%
	No.2	霧島市	123,135		

資料) 総務省「国勢調査」(2020年)

備考) 倍率は各県人口2位都市に対する1位都市の倍率。

県都一極集中割合は、各県人口に占める県都人口の割合

地方銀行の分布を見ても、人口規模の大きい福岡県や静岡県を除く全国の多くの県が、地銀、第二地銀、信用金庫といった構造を成しているのに対して、長崎県の場合は長らく合併前の十八銀行（本店所在地・長崎市）と親和銀行（同・佐世保市）が県内の資金供給を二分し、一定のボリュームを確保する第二地銀が育たなかったことが分散型の県土構造を象徴している。

また、フル規格での武雄温泉-新鳥栖間の整備は、佐賀県側の負担金が大きき問題となっているが、佐賀県の県都一極集中度が低いことも課題の一つとなっている。福岡都心や博多駅と直結する高速道路、鉄道・地下鉄を有する佐賀県 No.2 都市の唐津市民にとって、新鳥栖以西の新幹線フル規格整備は、長崎県の平戸市民や松浦市民の西九州新幹線への関心が薄いと同様に優先順位の低い政策課題となっている。

加えて、九州各県では、県都一極集中の是非が議論され続けているが、九州7県で人口の県都一極集中割合が最も低いのが佐賀県で、それに次ぐのが長崎県だ（前出表1）。つまり、西九州新幹線は九州でも県都への人口の集積度が低い2つの県を跨る高速鉄道となっている。

多極分散型の県土構造は、長期的視点では「均衡ある（バランスのとれた）県土の維持・発展」という点では理想的であるものの、短期的には域外へのヒト、モノ、カネの流出に歯止めを掛ける「ダム効果」機能が脆弱であることを意味する。表2で九州各県間の転出超過数をみると、長崎県のみが他6県全てに対して転出超過となっていることが、そのことを示している。

表2 九州7県間の転出超過数

（単位：人）

転出先→ 転出元↓	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
福岡県	—	▲ 1,195	▲ 2,992	▲ 1,702	▲ 1,181	▲ 1,189	▲ 1,572
佐賀県	1,195	—	▲ 371	22	▲ 10	▲ 67	▲ 64
長崎県	2,992	371	—	96	89	3	45
熊本県	1,702	▲ 22	▲ 96	—	▲ 62	▲ 280	26
大分県	1,181	10	▲ 89	62	—	▲ 32	▲ 52
宮崎県	1,189	67	▲ 3	280	32	—	▲ 13
鹿児島県	1,572	64	▲ 45	▲ 26	52	13	—

資料）総務省「人口移動報告年報（2020年）」

そんな多極分散型の県土構造をメリットに変える可能性を有しているのが高速交通ネットワークである。

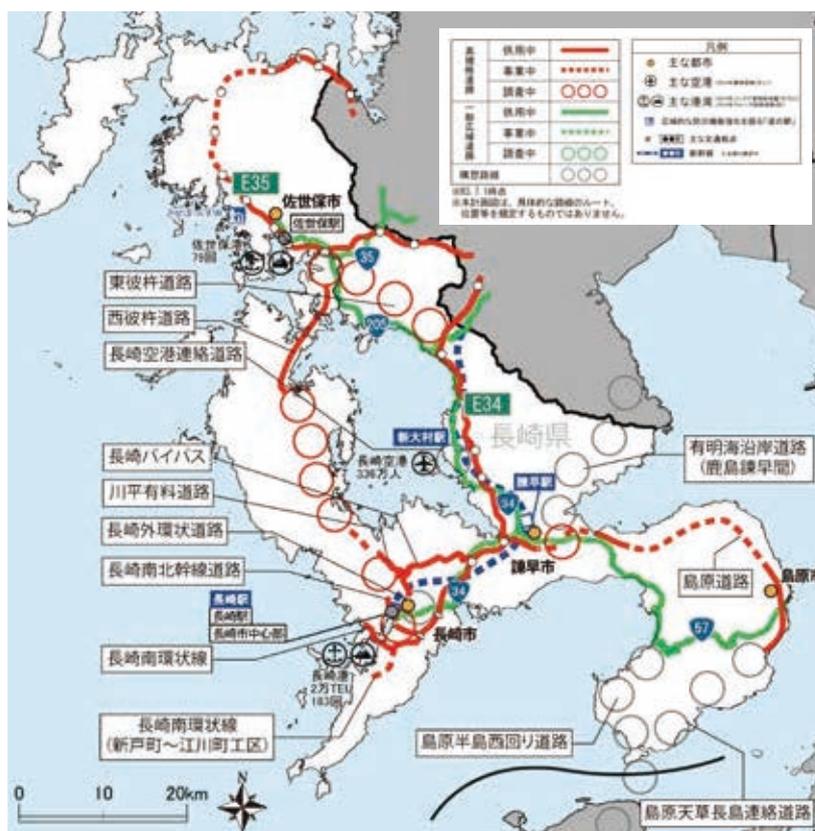
### 望まれる「県境を越えた」高速交通ネットワークの構築

県北地域の中核市・佐世保市の市民レベルで西九州新幹線開業が話題となる機会は少ない。それは、「長崎県内」のみを示した広域交通ネットワーク図を眺めていることによる（図4）。西九州新幹線が開業し、西九州自動車道の4車線化工事が進捗する今後は、佐賀県の「武雄南ICと武雄温泉駅」「嬉野ICと嬉野温泉駅」を、長崎県北地域の総合計画に「県境を越えた交通ネットワーク」として取り込む戦略が求められる。

例えば、長崎市内の高校を卒業して長崎県立大学佐世保校（佐世保市川下町）に進学した学生は、佐

佐世保市内の高校を卒業して長崎大学（長崎市文教町）に進学する学生同様、例外なく、実家から大学近所へと転居する。9:00 に始まる 1 限目授業に出席するには早朝 5:47 長崎駅発普通列車（8:00 佐世保駅着）か 6:55 長崎駅発快速シーサイドライナー（8:37 佐世保着）に乗らねばならないが、大学最寄りの松浦鉄道「大学駅」まではさらに時間を要するので、シーサイドライナーでは遅刻してしまう。佐世保市（長崎市）の事業所に勤務するサラリーマンが長崎市（佐世保市）の事業所へと転勤した場合も同様に転居（単身赴任含む）を強いられる。2 時間近くの移動時間距離は地方都市では厳しい。

図 4 広域道路ネットワーク計画図（長崎県拡大図）



資料) 九州地方新広域道路交通計画

しかし、西九州新幹線開業前に、長崎駅－武雄温泉駅間の移動に特急（「かもめ」と「みどり・ハウステンボス」）を肥前山口駅（現「江北駅」）で乗換でも最短 1 時間 25 分を要していたのが、開業後は最短 23 分へと短縮されたため、県都・長崎市と中核市・佐世保市間の通勤・通学の可能性は一気に高まっている。

佐世保駅界隈から武雄温泉駅までマイカーで移動すると、西九州自動車道路「佐世保みなと IC－武雄南 IC」経由で 40 分弱（筆者実測）で移動可能だ。つまり、武雄温泉駅最寄りの月極駐車場を「パーク＆新幹線ライド」の拠点として活用するならば、新幹線への乗換時間を考慮しても 70 分弱で通勤通学が可能となった。長崎県立大学佐世保校のように佐世保市でも郊外に立地する修学地や就業地の場合、相浦 IC を活用すると 40 分強で武雄温泉駅または嬉野温泉駅にアクセスできるため、70 分強で長崎駅に到達可能となる。朝夕の渋滞が見られる佐世保大塔 IC－相浦 IC 間の 4 車線化も 2024 年度以降に順次開通予定と

なっていることも考えると、2時間以上を要していたのが50分以上の短縮となれば、県都と中核市の往来が活発となり、長崎地域と県北地域の一体感の高まりにも期待が持てる。さらに、長崎-諫早-大村-佐世保といった大村湾バイエリアー帯に新しい市場が生まれるならば、従来、福岡一極集中一辺倒だったエンタメ機能の集積に一石を投じることも可能だろう。ジャパネットの「長崎スタジアムシティプロジェクト」やハウステンボスのIRプロジェクトも、その一環として位置づけるならば、シナジー効果は一気に高まる。

佐賀県武雄市や嬉野市は、長崎県にとっては「他力」だが、その「他力」を県土再構築に取り込むことで、佐賀県とのWin-Winの関係が築かれ、西九州新幹線の整備効果は倍増されることになる。

その場合、長崎県内から武雄温泉駅や嬉野温泉駅を見ると、「県境の向こう側」に位置するため、既存の行政区分では広域移動の交通計画は描きにくい。しかし、広域的なハイモビリティ（高速交通）基盤整備の影響は広範に及ぶ。県境を越えた民間主導の新しい交通体系が創造されることを期待したい。

## おわりに ～ブームを底力に～

1975年に山陽新幹線が岡山から博多駅へと延伸された直後に、九州新幹線長崎ルートと鹿児島ルートは整備される計画だった。それが石油危機による高度経済成長の終焉とともに凍結された時から新幹線延伸問題は九州の高速交通体系整備の大きな課題となってきた。2011年3月に博多-鹿児島中央間の九州新幹線が全線開業するまでの36年間、博多駅を擁する福岡市は終着駅効果をフルに発揮し、中央省庁の出先機関と大企業の九州支社・支店は福岡市に一極集中してきた。

西九州新幹線の場合、武雄温泉駅-新鳥栖駅間のフル規格整備が決着を見ても、その基盤整備には10年以上が必要となる。政治的決着を見守る一方では、現在の西九州新幹線をマイルールとして積極的に活用して域内活性化の道を探りたい。

JRグループと佐賀・長崎両県が開催する大型観光キャンペーンや、コロナ禍で巣ごもりを強いられた潜在旅行需要者の「リベンジ旅行」効果もあって、西九州新幹線開業ブームはしばらく続く。円安と入国規制緩和によるインバウンド復活にも大いに期待が持てる。そんな開業ブームが続く一方では、「観光の地産地消」や日常生活の中に新幹線を取り入れた「マイルール化」が定着するための方策を検討したい。

開業ブームが去った時、マイルールの力がブームを底力へと変える原動力となるだろう。その100年に1度のビッグチャンスが、今、現在進行形で訪れている。そんなビッグチャンスは、もしかするとラストチャンスなのかもしれないのだが。

# 新幹線開業を捉えた北陸における取り組み

～‘後発組’としての当地の参考になるのではないかと～

## 平家達史

昭和40年（1965年）生。京都市出身。

平成元年（1989年）4月 日本銀行入行。

平成30年（2018年）3月～令和元年（2019年）8月 日本銀行長崎支店長。

令和3年6月に日本銀行を退職し、長崎自動車(株) 常勤顧問。

令和4年3月より長崎自動車(株) 取締役、ホテル日航ハウステンボス（ナバ開発(株) 代表取締役社長、(株)青雲荘 代表取締役社長、長崎バスターミナルホテル（長崎バス興産(株) 代表取締役社長。

令和3年7月より(株)長崎経済研究所 シニアアドバイザー、10月より長崎放送(株) 顧問・論説委員、令和4年3月より(株)長崎検番 取締役も務める。



9月23日に待望の西九州新幹線（武雄温泉駅～長崎駅間、約66km）が開業した。今回の開業により武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅、長崎駅に新幹線の駅が設けられるが、各駅では交流人口の拡大や通勤・通学としての利便性の確保といったことが念頭に置かれ、駅そのものや駅周辺の開発・再開発がなされている。

他の地域に目を向けると2024年に完成が予定されている北陸新幹線の延伸（金沢駅～敦賀駅間、約125km）では、新たに小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅に新幹線の駅が設けられる。今回は、他地域の事例として主にハード面に着目し、既に開業している富山駅、金沢駅のほか、福井駅、敦賀駅の周辺の取り組みを紹介したい。

## 1. 富山駅

富山駅の最大の変化は、新幹線および在来線が高架になったことにより、高架下駅舎内に路面電車が乗り入れ、さらに駅を境に分断されていた南北の路面電車が繋がったことであろう。

▽北陸新幹線（富山・敦賀間）路線図（青枠内が今回取り上げる駅）



（出典）独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構資料を加工

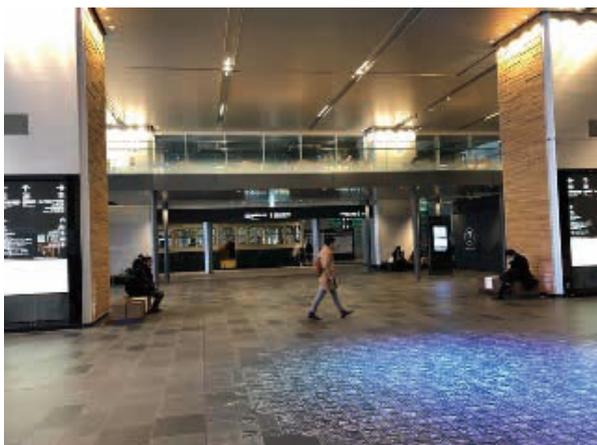
JRの改札口の目の前に路面電車が乗り入れており、高架下であるため降雨・降雪時でも濡れることなく平面でスムーズに乗換が可能な構造になっている。これにより全くストレスなく時間のロスもなく市内や郊外に行くことができる。なお、当該事業については、富山市が軌道を保有し、富山地方鉄道が車両の運行を行う上下分離方式が採用されている。

こうした再開発を映じて、駅周辺には商業施設、中規模ホール、ホテル等が開業もしくは建設中である。こうしたこともあり、2020年当時の地価は、金沢駅周辺が▲2.9%だったことに対し、富山駅周辺は+0.2%の上昇になっていたとのことである。北陸新幹線開業が2015年であったのに対し、富山駅立体工事の完成が2019年、南北の路面電車の接続の実現が2020年であり、これを“5年遅れの新幹線効果”という報道もなされていた。

▽富山駅のJRと路面電車の結節



（出所）筆者撮影



(出所) 筆者撮影



## 2. 金沢駅

富山駅周辺が“5年遅れの新幹線効果”なら、金沢駅周辺は“用意周到の新幹線効果”といえるかもしれない。金沢駅をみると目に飛び込んでくるのが“鼓門”とガラス張りの“もてなしドーム”である。“鼓門”はもはや観光名所になっており、“鼓門”をバックに写真を撮る人が目に止まる。3,000枚以上の強化ガラスを用いた“もてなしドーム”は、雨や雪の多い金沢駅に降り立った方々に差し出す巨大な傘というのがコンセプトである。

### ▽金沢駅前の“鼓門”と“もてなしドーム”



(出所) 筆者撮影



北陸新幹線の金沢延伸が開業したのは2015年であるが、それより10年前の2005年に“鼓門”や“もてなしドーム”が完成しており、金沢駅は早くから新幹線開業を見越した投資が行われていたともいえる。そのため、開業と同時にその効果を遺憾なく発揮した。因みに、2011年に米旅行雑誌「トラベル&レジャー」Web版において、世界で最も美しい駅14選に国内で唯一選ばれていることも特筆される。

駅東口を出ると“もてなしドーム”の大きさに圧倒されるとともに、左に路線バスのロータリーが、右にタクシー

乗り場と自家用車用の駐車場が別々に配置されているうえ、東口を出たところに設置されている案内画面も情報量が多く、バスの発車時刻や当該バスの乗り場はリアルタイムで更新されており、かつイラストも用いた見やすいものとなっている。また、駅西口にも路線バスのロータリー、タクシー乗り場、自家用車用駐車場が別々に設けられているほか、観光バス用の駐車場も用意されている。

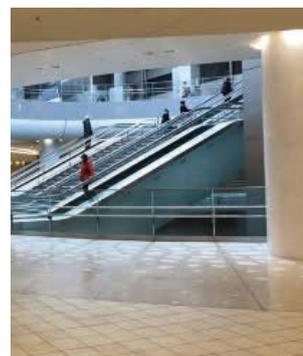
#### ▽金沢駅前のバス乗り場と案内画面



(出所) 筆者撮影

さらに地下には広々とした広場が設けられている。その意図を（一社）金沢市観光協会に伺ったところ、「金沢は新幹線開業を機に修学旅行の誘致に注力している。金沢は雨や雪が多いため、それをしのげる集合場所が必要であり、この地下広場は3校が集合できる広さとなっている」との説明を受けたが、地域の施策と再開発の内容がしっかりと結びついている良い事例であろう。

#### ▽金沢駅前地下の広場



(出所) 筆者撮影

### 3. 福井駅

福井駅の1日当たりの乗降客数は約2万人であり、ほぼ長崎駅と同じ規模である。北陸新幹線の金沢・敦賀間の工事実施計画の認可は2012年であったが、駅前再開発については、2017年に再開発準備組合が設立され、2020年に着工、新幹線延伸部分の開業年である2024年に竣工する予定である。

再開発の謳い文句は、「福井の玄関口にふさわしいシンボリックなデザインとまちにつながるデザインによって都市再生を牽引します」というものであり、新幹線開業による観光や業務等の多様なニーズを充足する宿泊、業務および地域交流施設等の都市機能の導入を図るとしている。象徴性のある建物により、街としての玄関口を演出しつつ、人の流れと回遊の結節点の形成を目指している。具体的には「商業・業務・宿泊・居住等の施設を複合的に整備し、都市機能を強化する」という設計方針のもと、駅前の電車通りの約1.3haに、地上28階、地下1階のビルを建て、商業施設、カンファレンス、オフィス、ホテル、住宅（一般向け約110戸、アクティブシニア向け約110戸）、駐車場（約300台）、屋内外広場の機能を持たせるというものである。

この再開発で目を引くのは「アクティブシニア向け」の分譲マンションである。間取りは1LDKと2LDKであり、駅前の利便性に加え、クラブラウンジや大浴場などの共用空間を備えたもので、子育てや仕事が落ち着き始めた70歳以上が主なターゲットとしている。こうした取り組みは、寿命が延びていることと地方における高齢化を踏まえた施策の一つであり、面白い取り組みといえるかもしれない。

#### ▽福井駅前の再開発



(出所) 福井駅前電車通り北地区A街区市街地再開発組合 HP

## 4. 敦賀駅

敦賀駅は2024年春に延伸が予定されている新幹線の終着駅となる。現在は、大阪・名古屋方面と北陸を結ぶ特急が毎日70本程度（上り下り計）も通る“特急銀座”であり、新幹線開業後は新幹線と在来線の乗換駅となる（新幹線開業後の武雄温泉駅は新幹線発着44本、在来線特急が博多方面32本、佐世保・ハウステンボス方面16本）。乗換方式は、武雄温泉駅のような対面式ではなく、新幹線ホームの真下に在来線特急ホームを作るという上下乗換方式である。敦賀駅の乗降客数は毎日7千人弱（武雄温泉駅は3千人強）であるものの、ここでも新幹線開業を捉えた開発が進行している。

敦賀駅西地区土地活用事業の概要を紹介すると、目的は「官民が連携して敦賀駅西地区を整備・運営することにより、来訪者にとっては氣比神社、金ヶ崎エリアにいぎなう「玄関口」、市民にとっては「普段使いの拠点」となり、結果として敦賀駅前に交流と日常的なにぎわいを生み出すこと」とされている。約8,000㎡のエリアにホテル、飲食・テナント棟、子育て支援施設、公共機能が設けられるが、「ワンランク上の宿泊拠点」、「賑わいを生み出す「食」を発信」、「知育・啓発の公共機能施設」、「市民の憩いと交流の「公園・広場」がコンセプトとなっており、新幹線開業前である今年9月に開業している。なお、東口については、団体客用にバス乗降場を設置し、修学旅行などにも対応できるようになる。

ここでも「食」を売り出し、「富裕層」と「修学旅行」を呼び込む施策が見てとれる。

以上のとおり新幹線開業は街にとって大きな変化点あり、各地とも“起爆剤”としての期待は大きい。そのため、住民はもちろんのこと観光客・ビジネス客の「利便性」をかなり意識している。さらにそのうえで地域の特性を活かした「需要の創造」にも工夫を凝らした取り組みがなされていることがわかる。

西九州新幹線沿線においても、さらに開発・再開発が進むと考えられるが、地域間競争に勝ち抜き、地域経済を発展させるためにも、他地域を参考にできるという“後発組”のメリットを活かした更なる工夫・取り組みが期待される場所である。「開業＝終着点」ではなく、「開業＝出発点」であり、住民や観光客・ビジネス客の意見に耳を傾け、改善すべき点は官民で協力し、ハード面およびソフト面の両面を絶え間なく充実し続けていくことが望まれる。

### ▽敦賀駅前の開発



（出所）敦賀市 HP

## 第 129 回 県内企業景況調査

当研究所では、県内の景気動向を探るため四半期毎に県内企業景況調査を行っています。このほど、2022年8月に実施した調査結果を下記のとおりとりまとめました。

ご多用のなかご回答頂きました皆様に厚くお礼申し上げます。

### 【調査要領】

1. 調査目的：県内企業の業況と経営動向の把握および県内景況判断資料の作成
2. 調査対象：県内主要企業 374 社（回答企業数 251 社、回答率 67.1%）
3. 調査方法：WEB と郵送を併用しアンケートを実施
4. 調査期間：2022年7月28日～8月31日
5. 調査対象期間：2022年4～6月期 実績（前年同期比）  
2022年7～9月期 実績見込み（前年同期比）  
2022年10～12月期 見通し（前年同期比）
6. 調査事項  
(1) 業況判断 (2) 売上高 (3) 受注残高 (4) 在庫水準  
(5) 操業度・稼働率 (6) 雇用人員 (7) 販売価格 (8) 仕入価格  
(9) 採算（経常利益）(10) 資金繰り (11) 経営上の問題点

### 7. 回答企業属性

#### (1) 業種別回答企業数

(社、%)

業種	項目	回答企業数	
		社数	構成比
製造業	製造業	64	25.5
	輸送機械	7	2.8
	一般機械	11	4.4
	電気機械	9	3.6
	食料品	17	6.8
	窯業・土石製品	4	1.6
その他	16	6.4	
非製造業	非製造業	187	74.5
	運輸	36	14.3
	水産	3	1.2
	建設	27	10.8
	卸売	52	20.7
	小売	25	10.0
	サービス	32	12.7
	その他	12	4.8
	全産業	251	100.0

#### (2) 売上高別回答企業数

(社)

売上高	業種	業種								合計
		製造	運輸	水産	建設	卸売	小売	サービス	その他	
5億円未満		10	12	0	4	2	2	9	2	41
5億～10億円未満		8	9	1	4	9	5	8	4	48
10億～30億円未満		28	8	2	11	23	3	8	4	87
30億～50億円未満		9	3	0	4	1	4	3	0	24
50億～100億円未満		4	3	0	1	5	6	3	1	23
100億円以上		5	1	0	3	12	5	1	1	28
合計		64	36	3	27	52	25	32	12	251

#### BSIについて

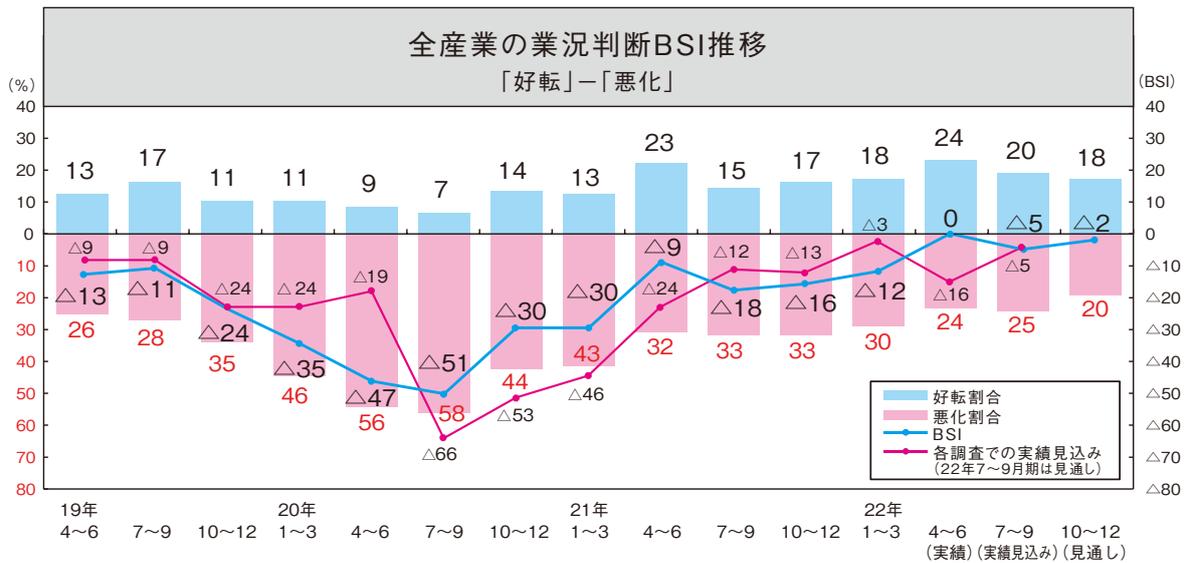
BSIはビジネス・サーベイ・インデックス (Business Survey Index) の略で、回答企業の「好転・増加・上昇」とする企業割合から「悪化・減少・下落」とする企業割合を差し引いた指標のことである。例えば回答企業のうち30%で業況が好転し、10%の企業が悪化した場合、BSIの値は $30 - 10 = 20$ となる。BSIのプラスは好転、マイナスは悪化とみることができる。

## 概況

○全産業の業況判断 BSI をみると、2022 年 4～6 月期実績は 0 となり、前期 (△12) から回復。足もと 7～9 月期 (実績見込み) は、新型コロナ第 7 波 (注 1) の影響や、原材料・資材価格の高止まりに、円安による輸入物価の上昇が加わり BSI は△5 と悪化。先行き 10～12 月期については、新型コロナの落ち着きや西九州新幹線の開業効果への期待などから△2 と幾分持ち直す見通し。

○経営上の問題点 (3 つ以内の複数回答、全産業計) は、「仕入商品又は原材料価格の値上がり」が 65.7% とトップ。これに「人材不足」が 45.3%、「売上・受注の不振」が 40.0% で続く。

(注 1) 長崎県内での新型コロナ感染確認者数は、2022 年 8 月 18 日に 4,610 人と過去最多となった。



### 1. 業況判断

全産業の業況判断 BSI をみると、2022 年 4～6 月期実績は 0 となり、前期 (△12) から回復。足もと 7～9 月期 (実績見込み) は、新型コロナ第 7 波の影響や、原材料・資材価格の高止まりに、円安による輸入物価の上昇が加わり BSI は△5 へと悪化するものの、10～12 月期先行きについては、コロナの落ち着きや西九州新幹線の開業効果への期待などから△2 となり、幾分持ち直す見通し。

#### (1) 製造業

製造業の業況判断 BSI は、22 年 4～6 月期実績が前期 (△8) から 16 ポイント上昇の 8 まで

上昇した。もっとも、7～9 月期は 0、10～12 月期も 1 と低下しており、円安による輸入物価の一段の上昇懸念が強く、回復の足取りは一進一退の見通し。

このうち電気機械は、半導体や部材等の調達難など供給制約の影響を受けるなか、価格高騰分を製品価格に転嫁し、BSI は 7～9 月期、10～12 月期はともに 33 と好調が続く見通し。

食料品は、修学旅行生が戻るなど観光需要の回復傾向を受けて、BSI は 7～9 月期 11 とプラス圏となったが、エネルギーや原材料の価格高止まりによる一層のコスト増もあって、先行き 10～12 月期については 0 まで低下の見通し。

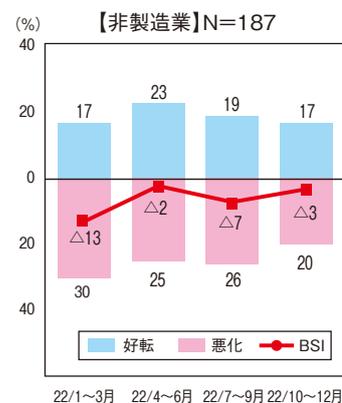
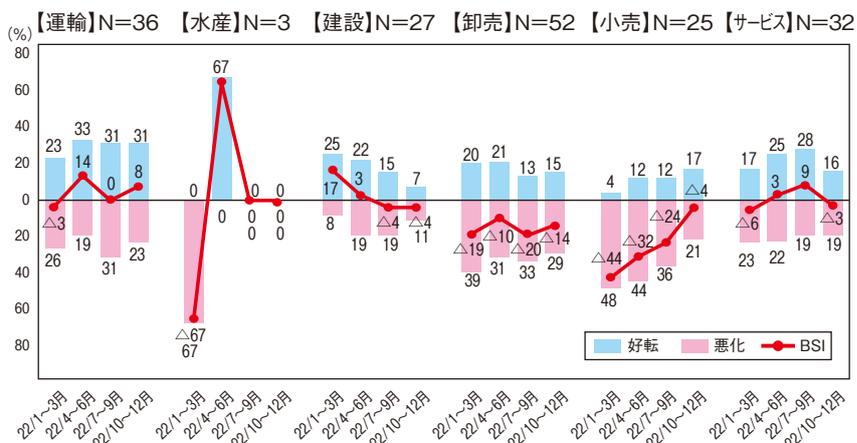
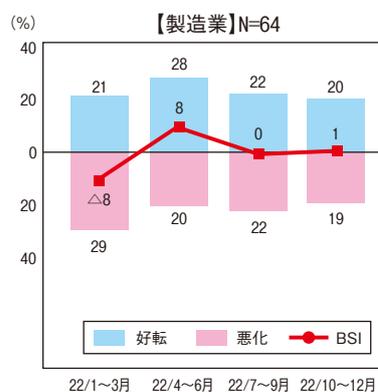
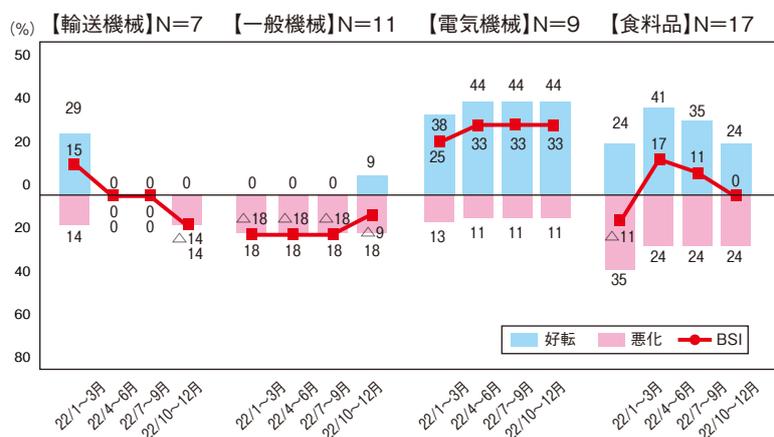
## (2) 非製造業

**非製造業の業況判断 BSI** は、22 年 4～6 月期実績が前期 (△13) を上回る△2 となった。新型コロナ第 7 波の影響を受け 7～9 月期実績見込みは△7 とやや低下も、先行き 10～12 月期は△3 となり持ち直す見通し。

このうち小売業では、コロナの状況次第ながら客足の回復期待から、4～6 月期△32、7～9 月期は△24、10～12 月期も△4 と持ち直す見通

し。こうしたなか、営業力強化や、生鮮食品での簡便商品の提案、価格ではなく付加価値をアピールするなど営業力強化の動きがみられる。

サービス業では、4～6 月期実績 3 から、足もと 7～9 月期 9 へ回復したが、先行き 10～12 月期は、燃料費や電気代などの高騰に加え、10 月以降の最低賃金の引上げの影響から△3 と悪化の見通し。



業種別 業況判断 B S I 推移 (直近2年)									
業 種	過去の調査の実績						今回調査		
	2020年 10~12 月期	2021年				2022年 1~3 月期	実績	見込み	見通し
		1~3 月期	4~6 月期	7~9 月期	10~12 月期				
		2022年							
10~12 月期	1~3 月期	4~6 月期	7~9 月期	10~12 月期	1~3 月期	4~6 月期	7~9 月期	10~12 月期	
全 産 業	△ 30	△ 30	△ 9	△ 18	△ 16	△ 12	0	△ 5	△ 2
製 造 業	△ 34	△ 37	△ 18	△ 21	△ 14	△ 8	8	0	1
輸送機械	0	△ 13	△ 12	0	△ 29	15	0	0	△ 14
一般機械	△ 56	△ 40	△ 27	△ 45	△ 18	△ 18	△ 18	△ 18	△ 9
電気機械	△ 22	△ 11	△ 22	△ 22	△ 11	25	33	33	33
食料品	△ 30	△ 38	△ 9	6	5	△ 11	17	11	0
その他	△ 45	△ 57	△ 21	△ 35	△ 27	△ 21	5	△ 15	0
非 製 造 業	△ 29	△ 26	△ 5	△ 16	△ 17	△ 13	△ 2	△ 7	△ 3
運 輸	△ 60	△ 65	△ 3	△ 24	△ 8	△ 3	14	0	8
水 産	△ 75	△ 50	△ 100	34	△ 75	△ 67	67	0	0
建 設	△ 22	△ 9	△ 15	△ 4	△ 3	17	3	△ 4	△ 4
卸 売	△ 9	△ 18	△ 21	△ 27	△ 23	△ 19	△ 10	△ 20	△ 14
小 売	△ 7	△ 14	10	△ 20	△ 50	△ 44	△ 32	△ 24	△ 4
サービス	△ 49	△ 26	18	△ 6	9	△ 6	3	9	△ 3
その他	△ 36	△ 23	7	△ 9	△ 9	△ 9	0	9	18

業種別 (細分類) 業況判断 B S I 及び企業割合の推移																
(%, BSI)																
業 種	2022年1~3月期				2022年4~6月期				2022年7~9月期				2022年10~12月期			
	(実績:前年同期比)				(実績:前年同期比)				(実績見込:前年同期比)				(見通し:前年同期比)			
	好転	不変	悪化	BSI	好転	不変	悪化	BSI	好転	不変	悪化	BSI	好転	不変	悪化	BSI
全 産 業	18	52	30	△ 12	24	52	24	0	20	55	25	△ 5	18	62	20	△ 2
製 造 業	21	50	29	△ 8	28	52	20	8	22	56	22	0	20	61	19	1
輸送機械	29	57	14	15	0	100	0	0	0	100	0	0	0	86	14	△ 14
一般機械	0	82	18	△ 18	0	82	18	△ 18	0	82	18	△ 18	9	73	18	△ 9
電気機械	38	49	13	25	44	45	11	33	44	45	11	33	44	45	11	33
食料品	24	41	35	△ 11	41	35	24	17	35	41	24	11	24	52	24	0
その他	21	29	50	△ 29	47	26	27	20	27	40	33	△ 6	20	60	20	0
非 製 造 業	17	53	30	△ 13	23	52	25	△ 2	19	55	26	△ 7	17	63	20	△ 3
運 輸	23	51	26	△ 3	33	48	19	14	31	38	31	0	31	46	23	8
道路旅客運送業	40	30	30	10	46	54	0	46	46	39	15	31	54	38	8	46
道路貨物運送業	0	60	40	△ 40	0	67	33	△ 33	0	56	44	△ 44	0	67	33	△ 33
水運業	33	50	17	16	25	25	50	△ 25	25	25	50	△ 25	25	25	50	△ 25
水 産	0	33	67	△ 67	67	33	0	67	0	100	0	0	0	100	0	0
建 設	25	67	8	17	22	59	19	3	15	66	19	△ 4	7	82	11	△ 4
卸 売	20	41	39	△ 19	21	48	31	△ 10	13	54	33	△ 20	15	56	29	△ 14
機械器具卸売業	8	54	38	△ 30	25	67	8	17	17	66	17	0	17	75	8	9
建築材料卸売業	29	57	14	15	20	40	40	△ 20	0	60	40	△ 40	20	40	40	△ 20
小 売	4	48	48	△ 44	12	44	44	△ 32	12	52	36	△ 24	17	62	21	△ 4
各種商品小売業	0	57	43	△ 43	43	14	43	0	43	28	29	14	29	57	14	15
機械器具小売業	0	40	60	△ 60	0	56	44	△ 44	0	67	33	△ 33	0	89	11	△ 11
サービス	17	60	23	△ 6	25	53	22	3	28	53	19	9	16	65	19	△ 3
旅館・その他の宿泊所	50	50	0	50	50	50	0	50	75	25	0	75	0	100	0	0
その他	9	73	18	△ 9	8	84	8	0	18	73	9	9	18	82	0	18

## 2. 雇用人員、仕入・販売価格

全産業の雇用人員の BSI をみると、足もと 7～9 月期△33、先行きも 10～12 月期△34 と、大幅マイナス（人員不足）の見通し。

全産業の仕入価格の BSI は、燃油費や資材・原材料費が高騰したことから、7～9 月期 68、10～12 月期 63 と大幅なプラス（上昇＞低下）が続く。

一方、全産業の販売価格の BSI は、足もと・先行きともに 28 と、仕入価格上昇分を販売価格に転嫁する動きが見られる。ただし、十分な転嫁はできていないことなどから、採算 BSI は 7～9 月期△20、10～12 月期△17 と、依然厳しい収益環境が続く見通し。

## 3. 経営上の問題点

経営上の問題点（3つ以内の複数回答、全産業計）は、「仕入商品又は原材料価格の値上がり」が 65.7%でトップ。次いで前回第 3 位だった「人材不足」が 45.3%で 2 位。3 位は「売上・受注の不振」で前回の 49.8%から 40.0%に下がった。

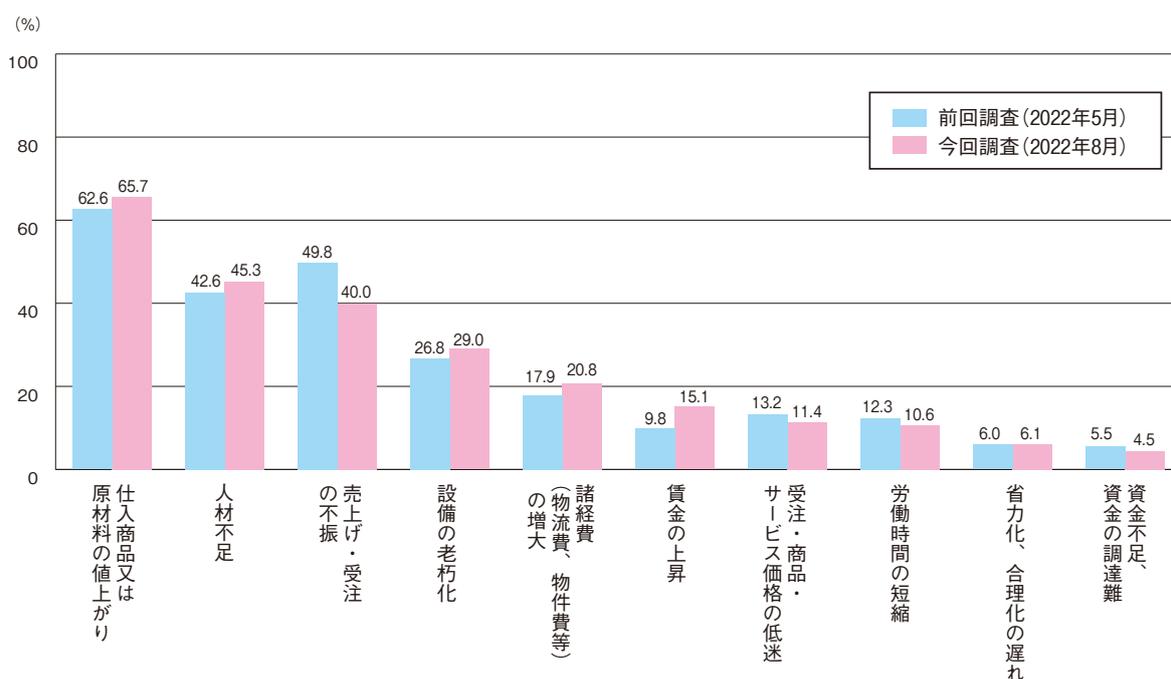
そのほかでは、「人材不足」、「設備の老朽化」、「賃金の上昇」（注 2）などが前回は上回った。

回答企業からは、「物価は上昇しているが、景気は好調とはいえず、コスト高に対応することが難しい」（一般機械）、「原材料費の高騰により仕入価格の上昇が続いており取引先に商品値上げの対応を行った」（陶磁器）、「賃金アップと原価・販管費の高騰を克服するために売上高アップが課題」（旅館・その他宿泊所）などのコメントが寄せられた。

（注 2）長崎県の最低賃金は、821 円から 32 円引上げられ 853 円に改定された。引上げ幅は過去最大。2022 年 10 月 8 日より適用。

（泉 猛）

■ 経営上の問題点（3つ以内 複数回答）



調査項目別BSI									
		2022年4~6月期			2022年7~9月期			2022年10~12月期見通し	
		前回実績見込み	今回実績	前回比	前回見通し	今回実績見込み	前回比	見通し	今回実績見込み比
売上	全産業	1	12	➡	1	4	➡	6	➡
	製造業	11	11	➡	10	5	⬇	13	➡
	非製造業	△3	13	➡	△3	3	➡	4	➡
受注残高	全産業	1	3	➡	△3	2	➡	3	➡
	製造業	2	3	➡	△1	5	➡	11	➡
	非製造業	0	3	➡	△4	△4	➡	△15	⬇
在庫	全産業	4	8	➡	3	3	➡	3	➡
	製造業	5	11	➡	2	8	➡	8	➡
	非製造業	2	6	➡	2	0	⬇	0	➡
操業度・稼働率	全産業	△2	10	➡	△2	4	➡	5	➡
	製造業	2	8	➡	3	4	➡	11	➡
	非製造業	△5	12	➡	△4	2	➡	1	⬇
雇用人員	全産業	△26	△29	⬇	△25	△33	⬇	△34	⬇
	製造業	△18	△21	⬇	△12	△25	⬇	△26	⬇
	非製造業	△29	△32	⬇	△29	△37	⬇	△37	➡
販売価格	全産業	28	28	➡	30	28	⬇	28	➡
	製造業	37	34	⬇	44	36	⬇	42	➡
	非製造業	26	26	➡	25	26	➡	24	⬇
仕入価格	全産業	70	67	⬇	67	68	➡	63	⬇
	製造業	81	82	➡	80	84	➡	78	⬇
	非製造業	67	62	⬇	62	62	➡	58	⬇
採算	全産業	△27	△14	➡	△25	△20	➡	△17	➡
	製造業	△35	△25	➡	△34	△28	➡	△22	➡
	非製造業	△25	△10	➡	△23	△17	➡	△15	➡
資金繰り	全産業	△3	1	➡	△3	△2	➡	△2	➡
	製造業	△7	△11	⬇	△6	△10	⬇	△11	⬇
	非製造業	△3	4	➡	△2	0	➡	0	➡

## ■景況感の判断理由など(抜粋)

製造業	業種	状況の説明など
輸送機械	造船	・鋼材をはじめとする材料価格が上昇し、依然として高止まり傾向にある。材料価格は下がる見通しもあるが、注視していく。
	〃	・人の募集をかけているが、なかなか集まらない状況。今後も、引き続き高い操業度で推移する見通し。
	〃	・人材不足のほか、原材料の値上がり、それに対応する販売価格への転嫁が課題である。営業活動の強化、受注残高の確保していく。
一般機械	はん用機械器具	・案件や受注は少し増えてきたが、現在のコロナ感染症者数が急増していることから、今後どうなるか分からない。
	〃	・原材料や燃料費の価格上昇が続いている。工事は確保できているが、人員不足により外注で対応中。今後も材料費・燃料費の価格上昇が続くと思われるので、その分利益は圧迫される。
	〃	・年内の工事は順調に確保できているが、新型コロナウイルス感染拡大で多方面に支障が出ている。工事の消化や人員配置等、計画変更がコスト増に繋がる可能性が高い。
電気機械	電気機械器具	・半導体需要は続いているものの、依然として部品の入手困難な状況が続いている。発注残も依然として増加している。
	〃	・受注環境は徐々に改善も働き方改革による労働時間の制限と人材不足による影響が大きい。人材の確保と省力化・合理化に注力する。
	〃	・前年比、受注活動や生産活動がかなり持ち直してきた矢先に、コロナ第7波と資材高騰の影響は大きい。
食料品	食料品	・新型コロナウイルス感染症に加え、地政学リスクの高まりを背景とした原材料やエネルギー価格の高騰や円安の進行などにより非常に厳しい状況が続くと予想される。
	〃	・行動制限が緩和され、一定の観光客が来県していることから観光土産部門の売上は回復している。一方、通信販売部門は昨年の反動もあって売上が減少している。
その他製造業	土石コンクリート	・資材、燃料等の諸経費を吸収できるように過去に例のない値上げで対応する。丁寧な説明を行うことによって、量を追わない粗利益を積み上げていく。
	金属製品製造	・徐々にではあるが公共工事等の受注も増加してきており、今年度後半からの業況回復に期待している。
非製造業	業種	状況の説明など
運輸	鉄道	・西九州新幹線の開業と沿線でのまちづくりにも取り組む。新型コロナウイルスの収束時期は見通せないものの、感染抑制と消費活動の両立による移動需要及び個人消費の緩やかな回復を想定している。
	タクシー	・今後、ガソリン、電気代等々の値上がりが予想され先行き厳しい状況。経費節減には限界があるが、さらに経費面等見直しを行い削減していく。
	〃	・9月の西九州新幹線が開業し、県外からのお客様が増えることに期待している。
	道路貨物輸送	・コロナ禍の影響は多少あるものの、インターネット販売が堅調であることにより、売上は増加傾向である。ただ、九州から首都圏の荷物がやや薄い。物流におけるライフラインの確保は不可欠であり、燃料の急激な上昇は死活問題。
建設業	総合工事	・半導体、新型コロナウイルス、ウクライナ問題等で部品調達に時間がかかっており、工期の見通しが難しくなっている。
	〃	・木材価格の高止まりのほか、コストアップが問題点。販売価格の引上げ、コストダウンで対応検討している。
	〃	・働き方改革により残業時間の法改正あり。生産性向上の対策が必要。
	職別工事	・働き方改革による、労務管理については重要課題である。労働環境改善に努め、社員が働きやすい体制づくりを強化していく。
卸売業	農畜産物	・新型コロナウイルス感染の第7波から、業務用を主に売上げ低迷が長期化の様相に変わりはない。加えて、原材料および輸送コスト等のアップによる商品の値上げが続いており、消費者の購買意欲の低下も加え、売上回復の兆しが見えない状況。
	食料品	・原料の第2弾となる値上げが、10月より始まることから、得意先との値上げ交渉は大手小売店の出方を見ていて、その動向が懸念される。また、第7波のコロナが拡大している事と原料不足及び値上げによる売価アップで買い控えが出てくるのが懸念される。
	水産物	・夏場の主要魚種である本ガツオが散発的であることも含め、全体的に数量としては前年割れとなっている。
	建築材料 機械器具	・今秋からの資材値上げ幅が大きい。また、資材に限らず運送費等関係費用も上昇する。 ・半導体不足によるIT機器の調達遅れが依然として続いており、商談進捗への影響は残っている。
小売業	各種商品小売	・売上不振の対応策としては、プライベートブランドの拡販をする。また、生鮮食品での簡便商品の提案や、価格ではない付加価値をアピールする。原材料の値上がりや、最低賃金の大幅アップ、社会保険対象の拡大など、向かい風が強くなっていく。業務の効率化、生産性のアップにさらに取り組んでいく必要がある。
	〃	・コロナの状況次第だが、人の流動性が高まれば好転して行くと思う。

非製造業	業種	状況の説明など
	飲食料品	・商品の仕入原価、食品トレーなどの原価が軒並み値上げしており、販売価格への転嫁が遅れている。結果、利益率への影響が出ている。
	機械器具	・商品供給不足による売上の不振を、経費の削減にて乗り越えてきたが、相対的に人件費の負荷の比率が高くなっている。
	石油	・仕入価格も下落気味になり、燃料マージンも多少回復、収益力が上がっている。また、暑さのせいから燃料販売も前年よりアップしている。今後の原油価格の動向や円安の影響で再び仕入価格が上昇に転じることが懸念材料である。
サービス業	旅館・その他宿泊業	・修学旅行の宿泊は戻ってきている。但し、その他の団体旅行、宴会等の回復は遅れている。観光客の動きが出てきており、増収が見込まれるが、食材等仕入原価が上がってきており、収益の確保が課題である。
	飲食店	・まだまだコロナ感染症の影響があるが、個人消費は前年に比べて伸びている。ただ、光熱費等の高騰が経営に影響を及ぼしている。
	物品賃貸業	・燃料費や電気代の高騰により影響は勿論、円安により仕入コストも高騰し、利益にも大きな影響が出ている。積極的にデジタル化に取り組み、業務効率化を図り、コスト削減に繋げていく。
	情報サービス業	・需要はIT投資が引き続き好調とみられる。競争激化の状況において商品需給ひっ迫や、値上がりなどがある現況のなかで如何に売上を確保していくかが喫緊の課題である。

# 期待される西九州新幹線開業効果

## ～特別アンケートの結果から～

2022年9月23日、ついに西九州新幹線が開業しました。これを契機として、交通の利便性向上や更なる交流人口の拡大などが期待されています。

そこで当社では、開業によって県内企業にどのような影響があるかを探るため、県内主要企業に特別アンケートを実施しました。

### 【調査要領】

1. 調査対象：県内主要企業 374 社
2. 調査方法：WEB と郵送を併用しアンケートを実施
3. 調査期間：2022 年 7 月 28 日～8 月 31 日
4. 調査事項：
  - I. 県内経済へのプラスの効果
  - II. 県内経済へのマイナスの効果
  - III. 県内経済の活性化策
  - IV. 経営への影響
  - V. 開業を契機に、開始した事業・今後取組む事業
  - VI. 行政等に期待する施策や支援（自由回答）
5. 回答企業数：製造業 36 社、非製造業 114 社、合計 150 社（回答率 40.1%）

業種	社数	%
製造業	36	24.0
運輸業	28	18.7
建設業	11	7.3
卸売業	35	23.3
小売業	13	8.7
サービス業	15	10.0
その他非製造業	12	8.0
全体	150	100.0

## 【要 約】

## ○県内経済へのプラスの効果（複数回答）

「観光客やビジネス客が増加する」が78.0%（117社）と群を抜き、これに「交通の利便性が向上する」が42.7%（64社）、「地場産業の再生・振興につながる」が24%（36社）で続く。

## ○県内経済へのマイナスの効果（複数回答）

「消費の県外流出につながる」が34.2%（50社）、「人材・人手の確保が難しくなる」が11.6%（17社）であった。

## ○県内経済の活性化策（複数回答）

開業を県内経済の活性化につなげるために重要なこととして、「観光客の県内各地や九州各県への周遊促進」（56.7%、85社）、「観光資源の掘り起こし」（52.0%、78社）、「二次交通の整備」（45.3%、68社）の3つが上位を占めた。

## ○経営への影響

「大いにプラス」が10.9%（16社）、「多少プラス」が40.8%（60社）となり、これら「プラス」と回答した企業は51.7%（76社）であった。

## ○新幹線の開業を契機として着手した事業・今後取組む事業（複数回答）

開業を機にはじめた事業では、「新商品・サービスの開発」が12.0%（17社）、「市場調査・情報の収集」が7.0%（10社）など。一方、「特にない」が78.9%（112社）となった。

また、今後取組む事業としては、「新商品・サービスの開発」（15.3%、22社）、「市場調査・情報の収集」（11.8%、17社）、「新規取引先の開拓」（8.3%、12社）など。

## ○行政等に期待する施策や支援（自由回答）

フル規格を求める意見のほか、二次交通の整備や、観光客の周遊が高まる施策など。

## 1. 西九州新幹線開業による県内経済へのプラスの効果（複数回答 150社）

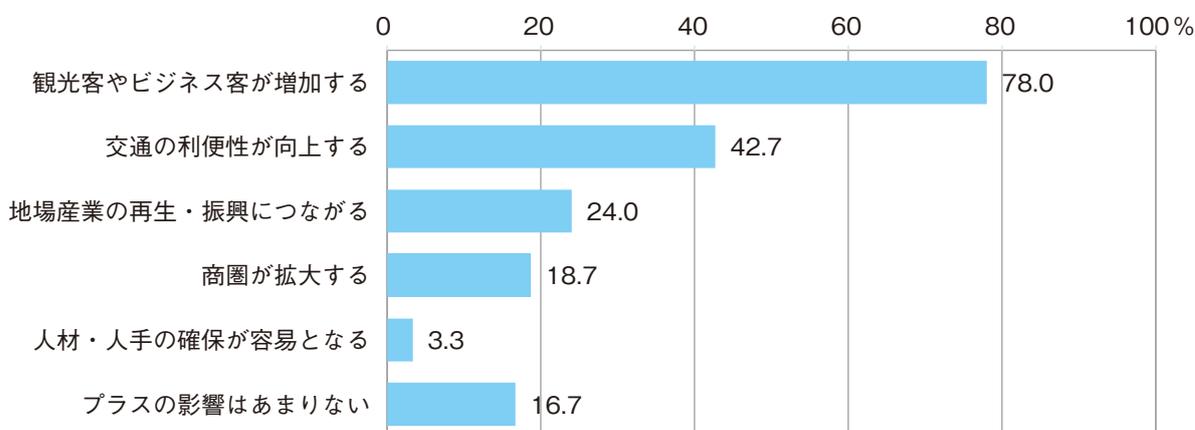
## —「観光客やビジネス客の増加への期待」が約8割と最多—

はじめに、西九州新幹線の開業により県内経済にどのようなプラスの効果が期待されるか複数回答で尋ねたところ、「観光客やビジネス客が増加する」が78.0%（117社）と群を抜き、以下、「交通の利便性が向上する」が42.7%（64社）、「地場産業の再生・振興につながる」が24.0%（36社）、「商圏が拡大する」が18.7%（26社）となった。一方、「プラスの影響はあまりない」が16.7%（25社）であった。

回答の理由としては、「西日本方面からのアクセス向上によって観光業が盛り上がることを期待」（運輸業、長崎市）や、「時間短縮効果より人流増加を期待」（卸売業、長崎市）、「観光客やビジネス客が

増加するのは間違いないと思うが、一過性に終わらせない努力は必要」(卸売業、長崎市)などのコメントが寄せられた。

西九州新幹線開業により期待される県内経済へのプラス効果  
(複数回答 n=150)



## II. 開業による県内経済へのマイナスの効果 (複数回答 146 社)

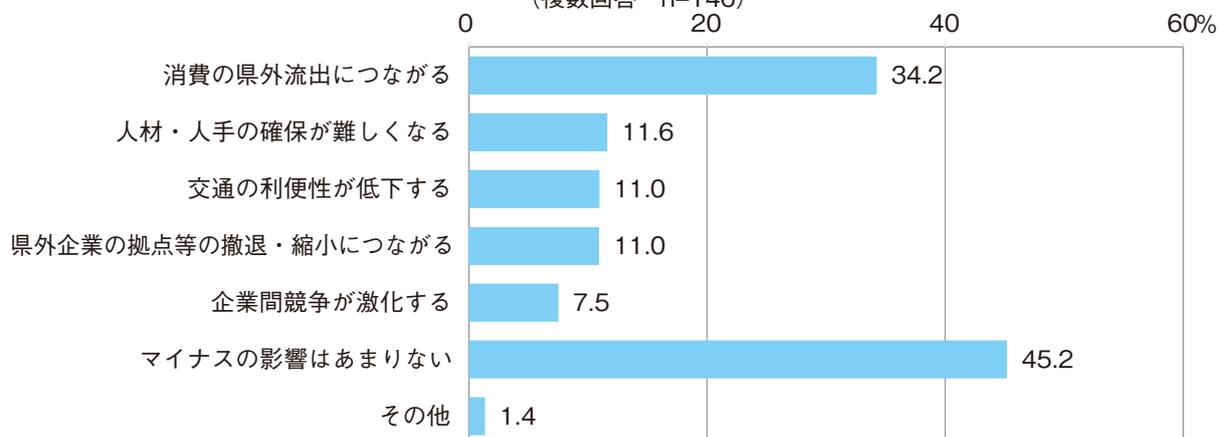
### — 「消費の県外流出懸念」が3割強—

次に、開業により県内経済にどのようなマイナス面の影響があるか複数回答で尋ねたところ、「消費の県外流出につながる」が34.2% (50社)と最多。以下、「人材・人手の確保が難しくなる」が11.6% (17社)、「交通の利便性が低下する」と「県外企業の拠点等の撤退・縮小につながる」が同率の11.0% (16社)となった。

もっとも、「マイナスの影響はあまりない」が45.2% (66社)に上り、マイナス面への懸念は限定的であった。

マイナス面の理由としては、「ストロー現象で福岡への消費流出が懸念される」(小売業、佐世保市)や「福岡への人口流出が加速することが懸念される」(小売業、長崎市)などのコメントが寄せられた。

西九州新幹線開業による県内経済へのマイナス面の影響  
(複数回答 n=146)



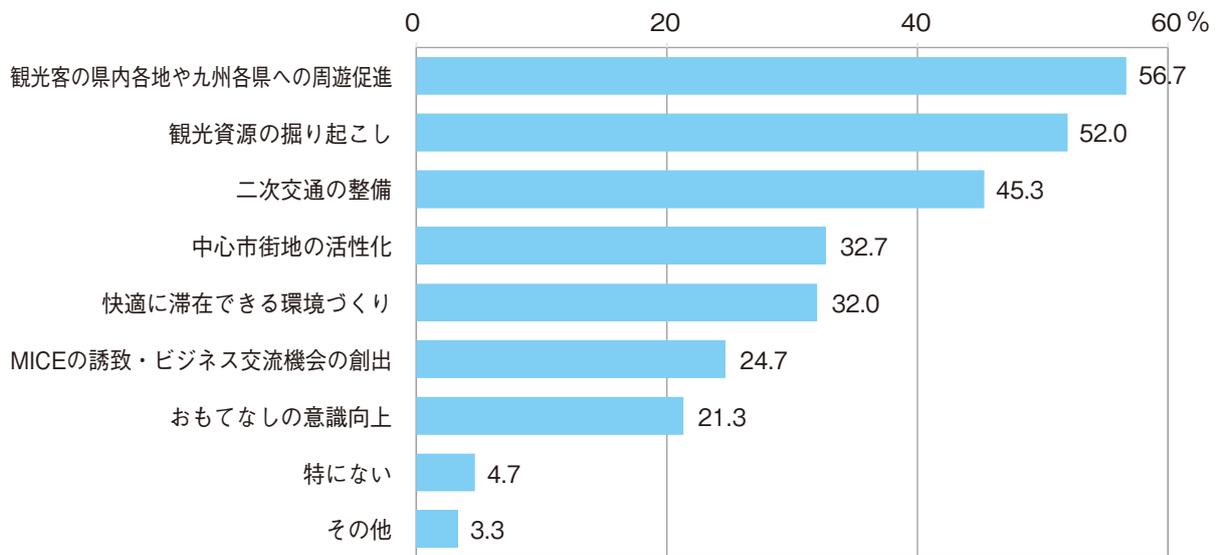
### III. 開業による県内経済活性化策（複数回答：150社）

#### —「観光客の周遊促進」や「観光資源の掘り起こし」が半数超—

新幹線開業を長崎県の活性化につなげるにはどのようなことが重要だと考えるか複数回答で尋ねたところ、「観光客の県内各地や九州各県への周遊促進」が56.7%（85社）、「観光資源の掘り起こし」が52.0%（78社）、「二次交通の整備」が45.3%（68社）となり、上位を占めた。そのほかでは、「中心市街地の活性化」が32.7%（49社）、「快適に滞在できる環境づくり」が32.0%（48社）と比較的多かった。

長崎県の活性化のための重要項目

（複数回答 n=150）



### IV. 経営への影響

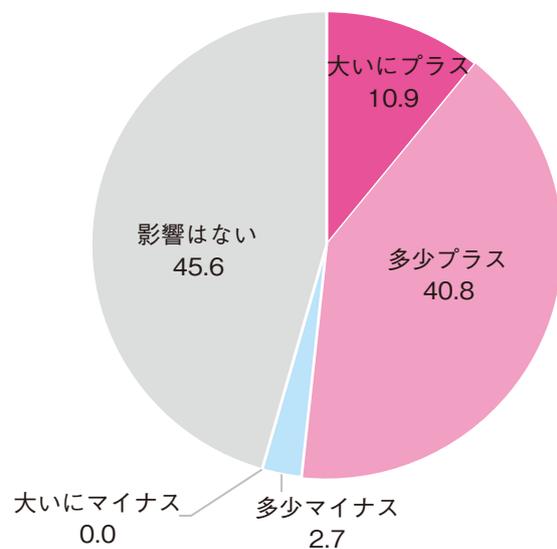
#### —経営にプラスが半数超—

新幹線開業によって自社の経営にどのような影響があるかを尋ねたところ、「大いにプラス」が10.9%（16社）、「多少プラス」が40.8%（60社）となり、これらを合わせると、半数超の51.7%（76社）が経営にプラスの効果があると回答した。一方、「影響はない」も45.6%（67社）に上った。

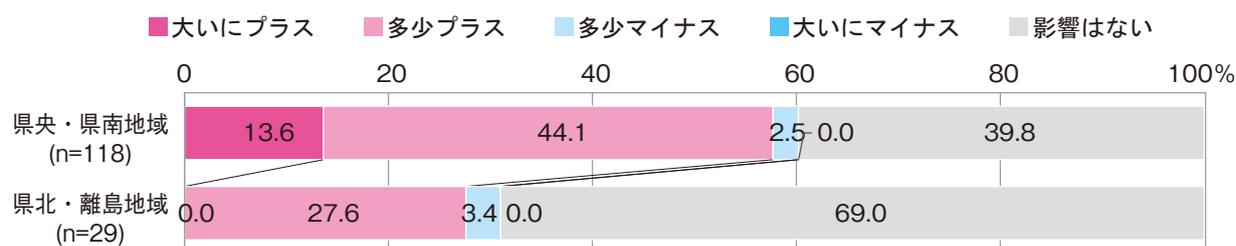
自由意見では、「新幹線が通じているというインパクトは強く、良い影響を及ぼすと考える」（製造業、諫早市）といった内容や、「フル規格でないという意味がない」（卸売業、長崎市）などのコメントが寄せられた。

西九州新幹線開業の影響

（n=147）



### 西九州新幹線開業の影響×地域別 (n=147)

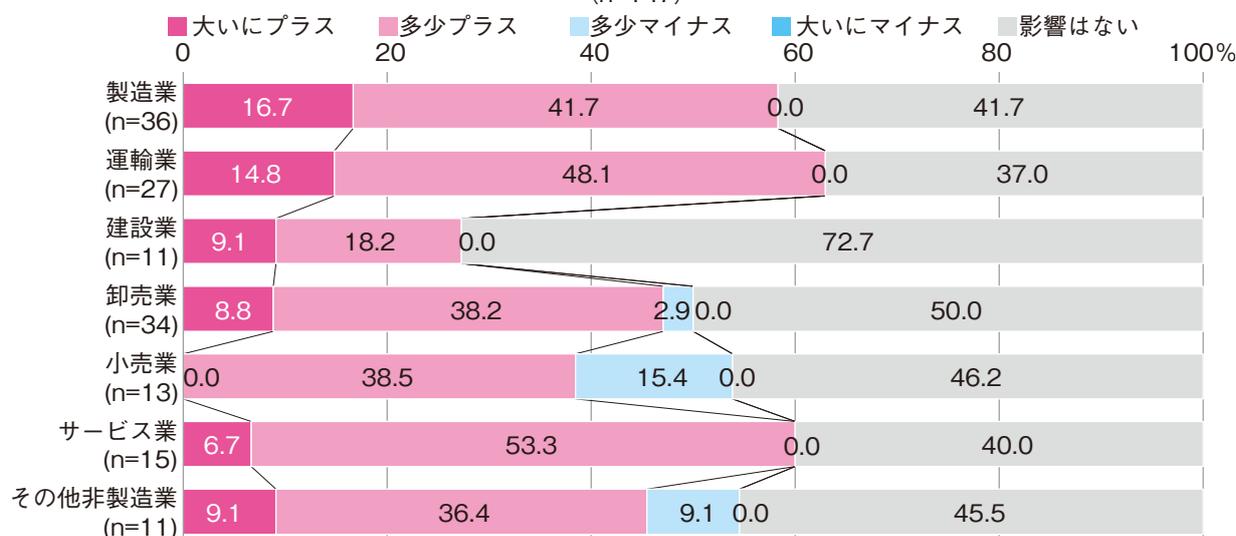


(注) 県央・県南地域は、長崎市、島原市、諫早市、大村市、雲仙市、南島原市、長与町、時津町、東彼杵町、川棚町、波佐見町。  
 県北・離島地域は、佐世保市、平戸市、松浦市、対馬市、壱岐市、五島市、西海市、小値賀町、佐々町、新上五島町

これを地域別にみると、県央・県南地域では「大いにプラス」が13.6% (16社)、「多少プラス」が44.1% (52社) となり、これらを合わせた『プラスの影響』は57.7% (68社) と約6割に上った。

一方、県北・離島地域は、「多少プラス」が27.6% (8社) にとどまった一方、「影響はない」が69.0% (20社) と約7割を占めた。

### 西九州新幹線開業の影響×業種別 (n=147)



また、業種別にみると、「大いにプラス」と「多少プラス」を合わせた『プラスの影響』が高かったのは、運輸業 (62.9%、18社)、サービス業 (60.0%、9社)、製造業 (58.4%、21社) などであった。

このうち運輸業では「新幹線開業効果により、交流人口が増えれば、乗車人数の増加に期待できる」、サービス業では「サービスの利用者の増加が期待できる」といった意見が寄せられた。

一方、小売業では「多少プラス」が38.5%であった一方、「多少マイナス」が15.4%と「ストロー効果」を懸念する意見がみられた。建設業では「影響がない」という回答が72.7% (8社) に上った。

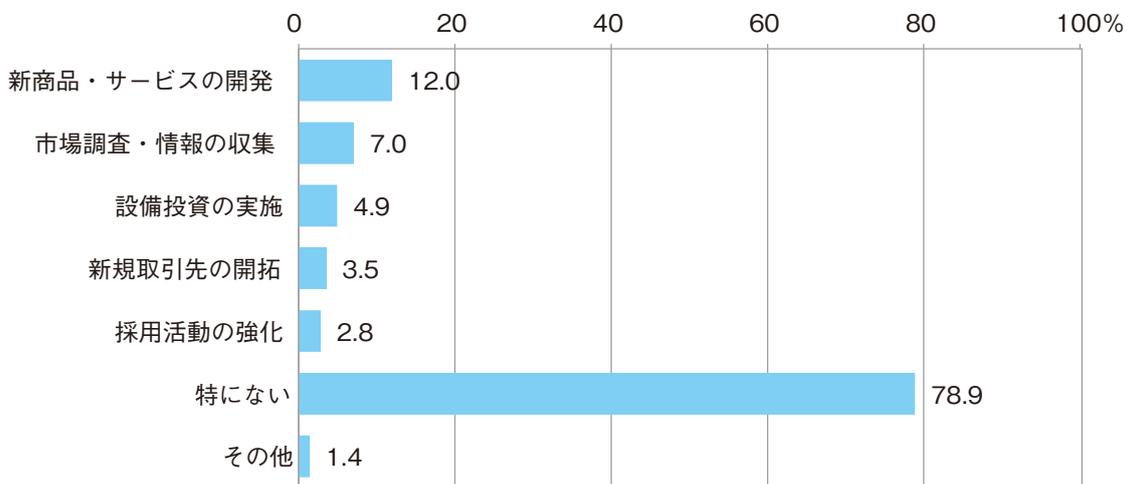
## V. 新幹線開業を機に取組んでいること・今後取組むこと（複数回答）

### （1）新幹線開業を機に取組んでいること

幹線開業を契機として取組んでいることについて複数回答で尋ねたところ、「新商品・サービスの開発」が12.0%（17社）、「市場調査・情報収集」が7.0%（10社）、「設備投資の実施」が4.9%（7社）であった。もっとも、「特にない」との回答が78.9%（112社）に上る。

具体的内容では、「新幹線関連の土産商品を販売中」（卸売業、長崎市）、「長崎市にとどまらず、さらに五島列島へ足を運んでいただく商品開発を行う」（運輸業、長崎市）などが挙げられる。

西九州新幹線開業を機に取組んでいること  
（複数回答 n=142）

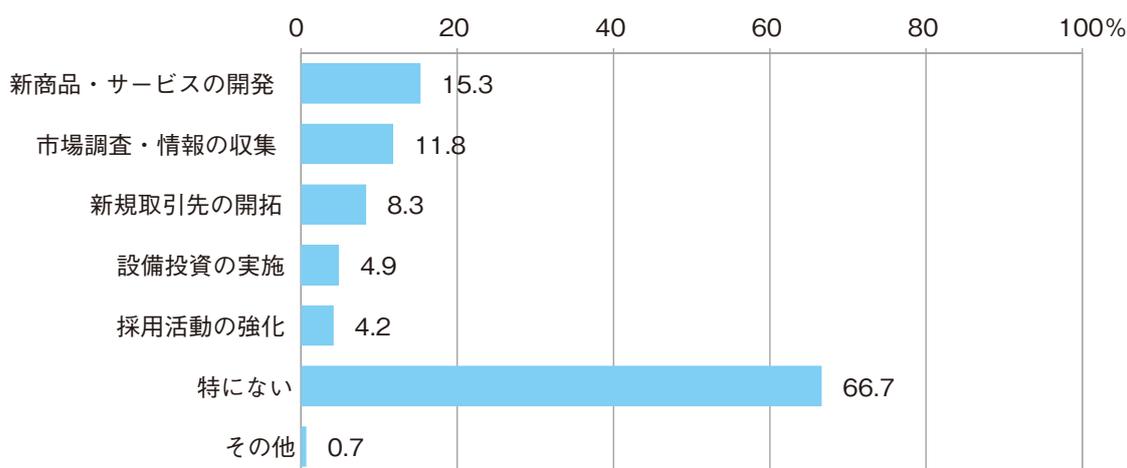


### （2）新幹線開業を機に今後取組むこと

また、今後取組むことを複数回答で尋ねたところ、「新商品・サービスの開発」が15.3%（22社）、「市場調査・情報収集」が11.8%（17社）、「新規取引先の開拓」が8.3%（12社）であった。一方、「特にない」との回答が66.7%となっている。

具体的内容としては、「新製品開発に取り組む」（卸売業、大村市）や、「新たな旅行プランを企画する」（運輸業、長崎市）などのほか、「長崎へのUターン希望者の増加を見込み採用活動に取り組む」（卸売業、長崎市）などを挙げる企業がみられた。

西九州新幹線開業を機に今後取組む（予定も含む）こと  
 (複数回答 n=144)



## VI. 行政等に期待する施策や支援

新幹線開業に当たり、行政等に対し、ビジネス環境の改善や経済活動の活発化に向けて期待する施策や支援を自由回答で尋ねたところ、主な回答は以下のとおりであった。

### ■全線フル規格<sup>(注1)</sup>への期待

(注1) 全線フル規格となった場合、新大阪から長崎までの所要時間は3時間、広島からは約2時間と試算されており、一層の利便性の向上や商圏の拡大などの大幅なプラス効果が期待されている。

- ・ 早期のフル規格化を望む。(製造業、長崎市)
- ・ 直通方式の大至急実現。(建設業、長崎市)
- ・ 新幹線乗り継ぎではなく直通の新幹線でお願いしたい。(卸売業、長崎市)
- ・ フル規格でなく、料金、所要時間を考えるとバスの利用が増えるのではないか。その対策が必要。(卸売業、大村市)
- ・ 長崎市の観光が活性化する上で、早期の全線開通が望まれる。一方で佐賀県が反対する理由が良くわからない。交通の利便性が向上すれば、佐賀県もメリットが出てくると思う。(小売業、佐世保市)
- ・ 武雄より先の新幹線の整備が重要。(運輸業、島原市)
- ・ 長崎県経済及び、周辺県経済発展のため、一日でも早いフル規格整備が必要。(サービス業、時津町)

### ■インフラ等の整備

- ・ 駅周辺施設の建設促進。(卸売業・長崎市)
- ・ 新幹線はもとより市内幹線道路などのインフラ整備をさらに進めていくべき。長崎佐世保間の移動時間はもっと短縮すべき。(卸売業、長崎市)
- ・ 新長崎駅におけるスムーズなバス、タクシー、自家用車の流れを確保できるよう東口ロータリー内の

各種機能の配置、東口ロータリーと国道の結節、西口の活用と旭大橋側の浦上幹線への直進による合流などの道路整備をお願いしたい。また、新大村駅と長崎空港間の輸送と新大村駅前の観光客向け施設の充実をお願いしたい。(運輸業、長崎市)

## ■二次交通の整備

- ・新幹線と連携した観光客の増加策。島原半島の交通手段、道路整備が必要と思う。(製造業、島原市)
- ・駅から宿泊施設へのアクセスをスムーズにした方が良いと思う。(運輸業、長崎市)
- ・利用者目線に立った、二次交通網の再整備が必要になると考える。(卸売業、大村市)
- ・来訪者に分かり易く便利な二次交通の整備は重要課題と思われる。(小売業、長崎市)

## ■その他

- ・波佐見町においては佐賀県との連携を進めたいと思う。日本遺産の取組みも含めて、両県と地域の話し合いの場を作ってほしい。(製造業、波佐見町)
- ・観光の振興や外部の資本を呼び込む施策が必要。(製造業、諫早市)
- ・各種イベントを切れ目なく企画し、来崎誘致に尽力してもらいたい。また、期間限定で県民への割引切符等の販売(特に未成年者への優遇)。(建設業、長崎市)
- ・長崎市外(県外)への人口流出の抑止、市内(県外)への企業誘致。(運輸業、長崎市)
- ・全県に良い効果がおよぶ施策に取り組んで欲しい。(運輸業、大村市)
- ・周遊性が高まるよう、本当に役立つ市内案内板等の充実を進めて欲しい。(小売業、長崎市)
- ・マスメディアへの露出アップを期待している。(サービス業、長崎市)
- ・人を呼び寄せられる企業の誘致をパフォーマンスだけで終わらせず形にしていきたい。(サービス業、島原市)

## おわりに

西九州新幹線の開業は、全国から本県に目を向けてもらう好機である。多くの観光客に本県をはじめとして西九州エリアを周遊してもらうためには、二次交通の整備を進めていくことが望まれている。また、長崎駅の駅前広場やホテルを含め、周辺の一體的な整備事業が今も進められている。開業は地域活性化の通過点と言え、全線フル規格の早期実現が期待される。

さらに観光消費額を増加させ、地域にもたらす経済効果を高めるためには、インフラの整備と同時に来県者にリピーターとなってもらえるよう、おもてなしや受入体制の整備を進めていくことが望まれる。

(泉 猛)

# 長崎県内の将来人口推計（Ⅱ）

## ～ 地域経済への影響 ～

本誌 2022 年夏号において、長崎県内の将来人口は総人口の減少・少子高齢化がさらに進行するであろうとの推計結果を示した。今回はこの推計結果をもとに長崎県の労働力人口と消費動向の見通しを概観するとともに、今後、人口構成比率を高めていく高齢者にスポットを当て、労働市場参加の余地とその効果について考察する。

### 1. 労働力人口への影響

人口減少・少子高齢化は労働力人口の減少に直結しており、労働投入の減少を通じて、生産活動面、所得・消費支出面、税収・公共サービス面など様々な方面から経済成長にマイナスのインパクトを与える。今後進行するであろう県内総人口の減少は、どの程度の労働力人口減少を招くのか。その将来像を当社の将来人口推計結果をもとに分析する。

#### （1）長崎県の労働力率の現況

長崎県の 2020 年の労働力率（15 歳以上の就業者および完全失業者／15 歳以上人口）をみると、15～64 歳の現役世代では 79.6%（全国 33 位）で、全国（79.8%）並みであるが、65 歳以上の高齢者では 25.8%（全国 44 位）で九州 7 県のなかで最も低位となっている（図表 1）。

図表 2 は全国 47 都道府県について、65 歳以上の労働力率と全体の労働力率の関係を示したものであるが、総じて 65 歳以上の労働力率が高い都道府県ほど全体の労働力率も高くなっていることがわかる。

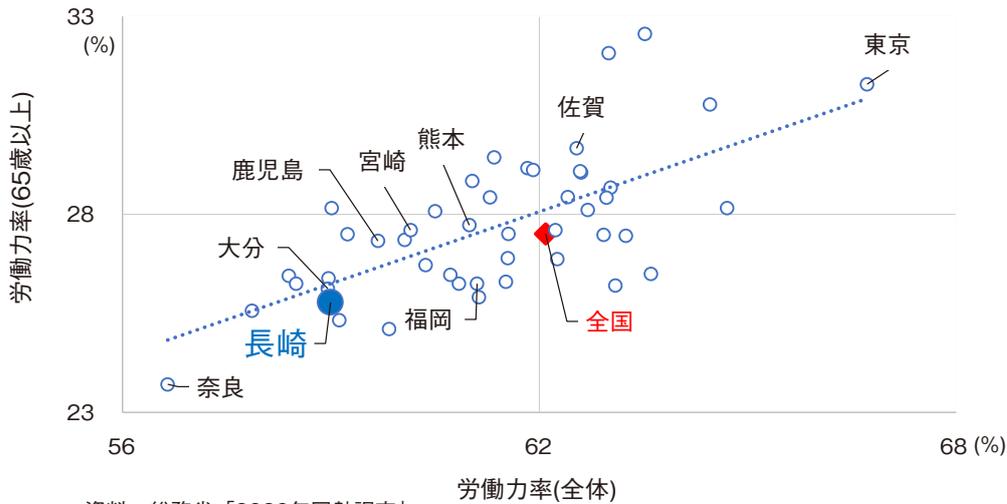
次に、長崎県の労働力率を性別・年齢階層別に細分化したうえで、過去 10 年間の推移をみる。男性の労働力率は 25～29 歳階層以上の各階層では 95% 以上の高い水準で横ばいと

図表 1 長崎県の労働力率

県	全体		15～64 歳		65 歳以上	
	%	全国順位	%	全国順位	%	全国順位
福岡	61.1	28	78.8	43	26.2	39
佐賀	62.5	15	81.1	12	29.7	5
長崎	59.0	42	79.6	33	25.8	44
熊本	61.0	30	80.5	18	27.7	20
大分	59.0	44	80.0	25	26.1	42
宮崎	60.1	35	80.9	14	27.6	21
鹿児島	59.7	38	79.6	32	27.3	29
全国	62.1	-	79.8	-	27.5	-

資料：総務省「2020 年国勢調査」

図表2 全体の労働力率と65歳以上の労働力率の関係



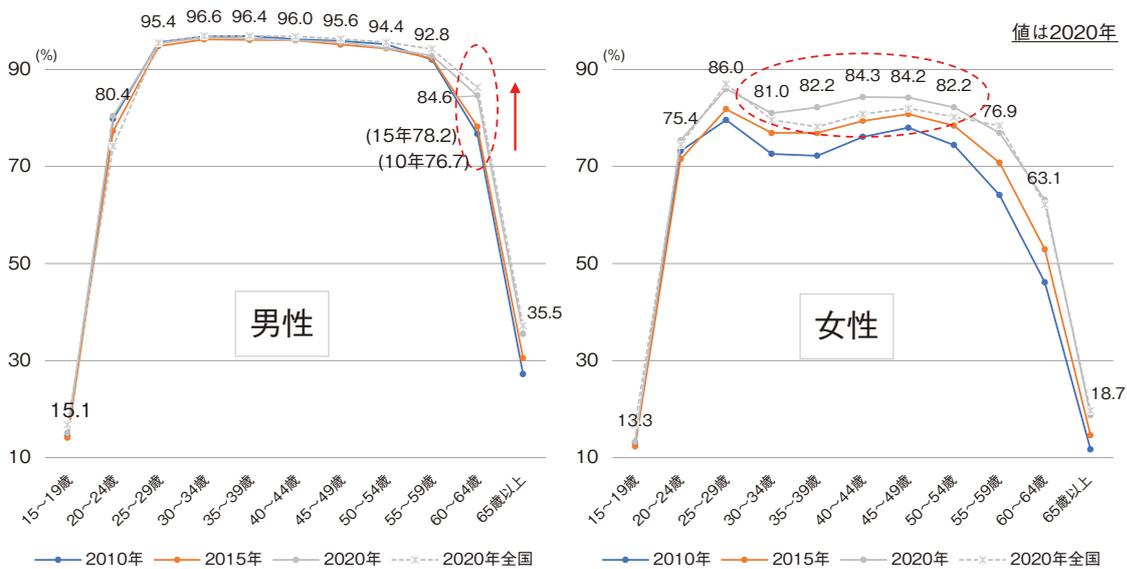
資料：総務省「2020年国勢調査」

なっているのに対して、60～64歳階層は2010年の76.7%から2020年は84.6%まで上昇している。これは2006年、2013年の高齢者雇用安定法改正（65歳雇用義務）を背景とした就業環境の変化の表れといえる（図表3）。

女性の労働力率をみると、多くの年齢階層で上昇している。とりわけ、30～34歳階層から50～54歳階層までは全国値よりも高く、本県女性の労働市場参加が進んでいることがみてとれる。女性の労働力率向上の背景として、女性活躍推進法の整備などによって女性の就業機会が拡大したことや職業を持つことに対する女性の意識が向上したこと、家計の所得が伸び悩んだことで妻が家計補助のために労働市場に参入したことなどが挙げられる（内閣府「日本経済2018-2019」）。

一方、65歳以上になると男女いずれにおいても労働力率は大きく落ち込む。

図表3 長崎県の労働力率（性別・年齢階層別）

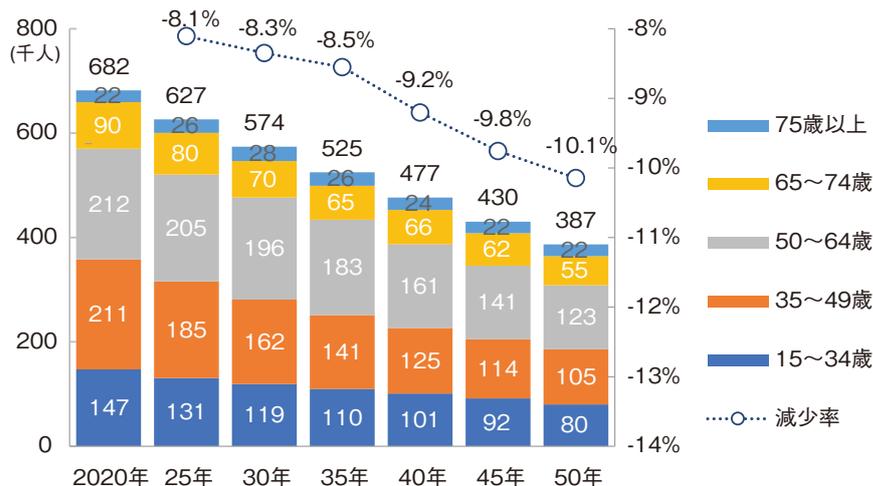


資料：総務省「2020年国勢調査」

## (2) 労働力人口の見通し

長崎県の労働力人口の見通しについて、5歳年齢階層別の労働力率が2020年値（図表3）と変わらないと仮定して将来人口推計をもとに予測すると、県総人口の減少および高齢化予測に準じて20年の682千人から25年には627千人、30年574千人、35年525千人と労働力人口も減少する。その後40年以降になると、団塊ジュニア世代が65歳以上に達するため減少スピードが増し、50年には387千人まで減少、今後30年間で長崎県の労働力規模は概ね半減するとみられる（図表4）。

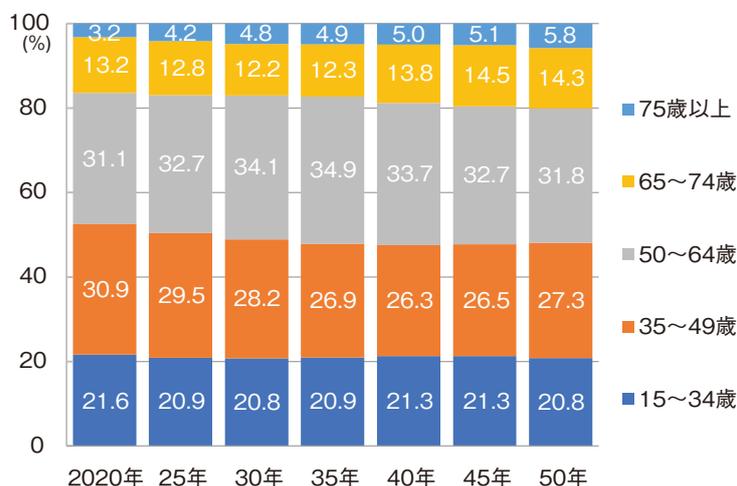
図表4 長崎県の労働力人口の見通し



資料：国勢調査をもとに当研究所推計

労働力人口の年齢構成の見通しをみると、団塊ジュニア世代の加齢を背景に35年までは35～49歳階層の縮小（20年30.9% → 35年26.9%）と50～64歳階層の拡大（20年31.1% → 35年34.9%）が同時進行し、その後、40年を境に65～74歳階層の構成が高まっていく（図表5）。今後30年間の労働力構成は65歳以上の割合が高まる一方で、49歳以下の年齢階層の割合は5割を切る水準となるとみられ、これは長崎県の労働力人口規模が急速に縮小するだけでなく、労働力の高齢化も同時に進んでいくことを示している。

図表5 長崎県の労働力人口における年齢構成の見通し



資料：国勢調査をもとに当研究所推計

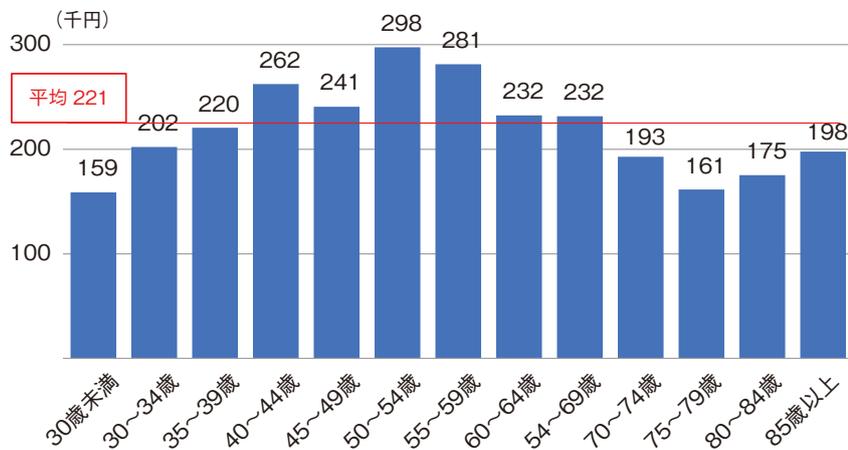
## 2. 家計消費支出への影響

### (1) 長崎県の消費支出の現況

長崎県における20年度の家計消費支出は2兆6,912億円で、県内総生産（4兆7,898億円）の56%を占めており（長崎県「令和元年度県民経済計算の概要」）、本県の経済動向を左右する大きなファクターとなっている。

長崎県の消費支出の現況を世帯主の年齢階層別に確認すると、1世帯当たりの月平均支出は年齢とともに増加し50～54歳の298千円をピークに減少する山型を描いており、40～50歳代の世帯が本県消費支出の中心となっていることがみてとれる（図表6）。

図表6 長崎県の世帯消費支出（世帯主の年齢階層別、1世帯当たり月平均）



資料：総務省「2019年全国家計構造調査」

### (2) 長崎県の将来世帯数推計

ここで、長崎県の世帯数の見通しを確認する。本誌2022年夏号に掲載の通り、世帯数（一般世帯）を20年の男女別・年齢階層別の世帯主比率が今後も一定と仮定して推計すると、20年の54.6万世帯から30年には50.5万世帯、50年には38.7万世帯へと減少する。世帯主の年齢でみると、64歳以下の世帯が大きく減少していくのに対して、65歳以上の世帯は25年まで増加しその後減少に転じるが、35年には64歳以下の世帯数を上回る（図表7）。

図表7 長崎県の一般世帯数の見通し

年	総数							64歳以下		65歳以上	
		35歳未満	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75歳以上	構成比	構成比		
2020年	545.7	61.0	63.3	81.3	94.5	124.1	121.6	300.1	55.0%	245.6	45.0%
2025年	527.2	54.3	55.8	78.7	86.3	112.2	140.0	275.0	52.2%	252.2	47.8%
2030年	504.6	49.7	48.4	69.5	86.3	97.2	153.6	253.9	50.3%	250.8	49.7%
2035年	477.2	45.9	43.0	61.2	83.7	89.1	154.3	233.7	49.0%	243.5	51.0%
2040年	446.9	42.4	38.9	53.1	74.1	89.7	148.8	208.4	46.6%	238.5	53.4%
2045年	416.3	38.4	35.7	47.2	65.3	87.0	142.7	186.5	44.8%	229.8	55.2%
2050年	386.6	33.7	33.7	42.7	56.8	77.2	142.5	166.9	43.2%	219.7	56.8%

資料：国勢調査をもとに当研究所推計

### (3) 消費支出の見通し

消費支出の推計は、2019年の世帯主年齢階層別1世帯当たり消費支出（前掲図表6）が今後も変わらないと仮定し、当該1世帯当たり消費支出に当社が推計した将来世帯数を乗じて算出を行った。なお、実勢に近付けるために1世帯当たり消費支出および将来世帯数いずれも「2人以上世帯」と「単身世帯」に細分化して推計に臨んだ。

長崎県の消費支出は20年の1兆44百億円から30年には1兆31百億円まで減少、50年には99百億円と1兆円を割り込むとみられる（図表8）。世帯主の年齢でみた場合、前掲図表7の通り、世帯数は35年からその中心を65歳以上世代に移す見通しであるなか、消費支出は45年までは64歳以下が65歳以上を上回っている。これは、65歳以上世代の1世帯当たり消費支出が小さく、世帯数の増加影響を薄めているためであるが、それでも50年には65歳以上の消費支出が全体の過半数を占めるようになるとみられる。

図表8 長崎県の消費支出の見通し

年	総額							64歳以下		65歳以上	
		35歳未満	35~44歳	45~54歳	55~64歳	65~74歳	75歳以上		構成比		構成比
2020年	14,384	1,285	1,847	2,619	2,892	3,154	2,586	8,643	60.1%	5,740	39.9%
2025年	13,777	1,142	1,629	2,561	2,647	2,835	2,963	7,979	57.9%	5,798	42.1%
2030年	13,103	1,044	1,414	2,259	2,664	2,462	3,260	7,381	56.3%	5,721	43.7%
2035年	12,348	961	1,252	1,993	2,560	2,263	3,317	6,767	54.8%	5,580	45.2%
2040年	11,537	889	1,135	1,730	2,267	2,289	3,227	6,021	52.2%	5,516	47.8%
2045年	10,681	809	1,039	1,533	1,996	2,202	3,102	5,377	50.3%	5,304	49.7%
2050年	9,860	712	979	1,388	1,736	1,955	3,090	4,815	48.8%	5,044	51.2%

資料：国勢調査をもとに当研究所推計

消費支出の減少を費目別にみると、20年から50年までの減少額は「食料」が12百億円と最も大きく（寄与度26.6%）、次いで、交際費などの「その他の消費支出」が9百億円（同19.7%）、「交通・通信」が7百億円（同15.6%）となっており、上位3費目で減少額全体の約6割を占める（図表9）。

図表9 費目別消費支出の見通し

費目	2020年	2030年	2040年	2050年	20年-50年比較	
					減少額	寄与度
消費支出合計	14,384	13,103	11,537	9,860	▲ 4,524	
食料	3,891	3,555	3,136	2,689	▲ 1,202	26.6%
住居	1,060	922	824	695	▲ 366	8.1%
光熱・水道	1,098	1,009	894	773	▲ 324	7.2%
家具・家事用品	534	482	430	367	▲ 167	3.7%
被服及び履物	545	497	438	377	▲ 168	3.7%
保健医療	710	666	604	534	▲ 177	3.9%
交通・通信	2,122	1,905	1,667	1,416	▲ 706	15.6%
教育	273	235	185	149	▲ 124	2.7%
教養娯楽	1,218	1,110	961	818	▲ 400	8.8%
その他の消費支出	2,933	2,720	2,398	2,042	▲ 891	19.7%

資料：国勢調査をもとに当研究所推計

寄与度 消費支出減少総額に占める費目別減少額の割合

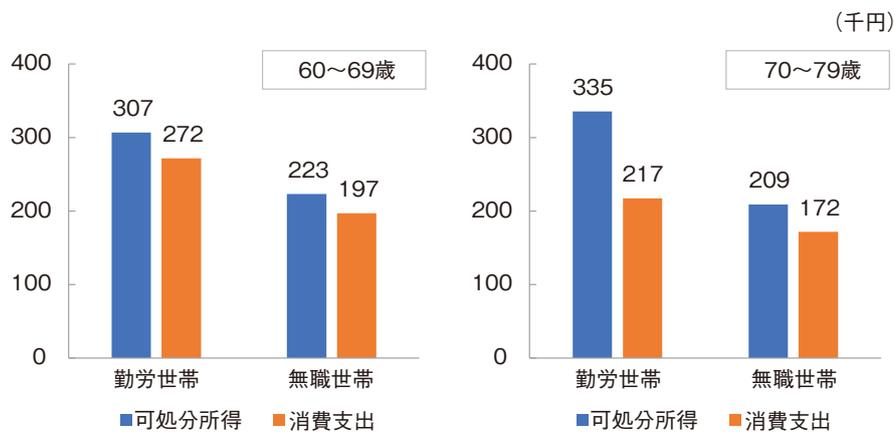
### 3. 高齢者の新たな就業と消費支出効果の試算

労働力人口と消費支出は、将来、いずれもその規模が右肩下がりに減少していく見通しとなった。少子高齢化の進行（つまりは働き手世代の減少）という構造的な問題を解決していくことは容易ではない。

そうしたなか、これからの長崎県経済・社会においてその存在が大きくなるであろう高齢者層に目を向けてみよう。前掲図表3の通り、労働力率は65歳を境に一気に低下し、多くの労働者が職を離れる（男性84.6%→35.5%、女性63.1%→18.7%）。長崎県の高齢者の労働力率は全国44位と低位にあり、潜在的な労働力が眠っている可能性がある。この潜在的な労働力が活躍できれば、消費支出の底上げにつながるはずである。事実、60歳代、70歳代について勤労世帯と無職世帯を比較してみると、おおよそ勤労世帯の方が可処分所得、消費支出ともに多いことがみてとれる（図表10）。就業が消費活動の促進につながるという側面は少なからずあるといえる。

そこで、今回、高齢者の新たな就業の可能性を整理し、消費支出にどの程度の効果をもたらすのか、考察を行った。

図表10 世帯区分にみる所得と支出



資料：総務省「2019年全国家計構造調査」

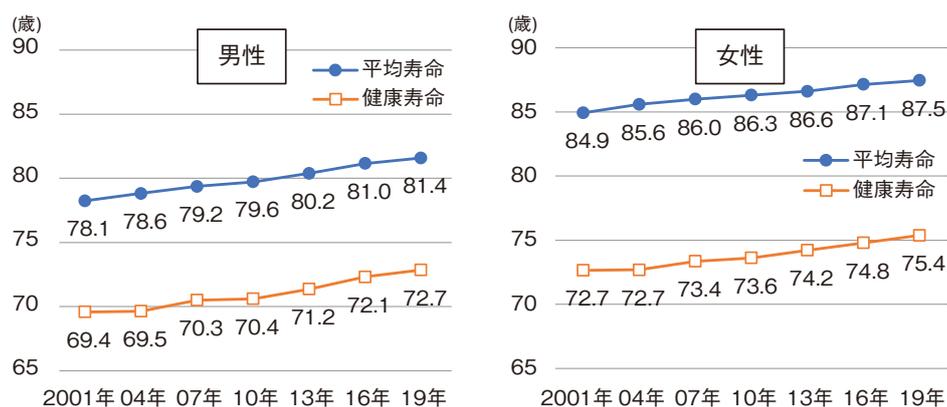
#### (1) 高齢者による労働力市場参加の伸びしろ

##### ■平均寿命とともに健康寿命も延びている

2019年の日本人の平均寿命は男性が81.4歳、女性が87.5歳で男女とも過去最高を更新しているが、同時に健康寿命\*も男性72.7歳、女性75.4歳まで延びており、健康寿命の延伸を通じて健康に働くことができる高齢者は着実に増えている（図表11）。

健康寿命\*：「健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間」のこと

図表 11 平均寿命と健康寿命の推移

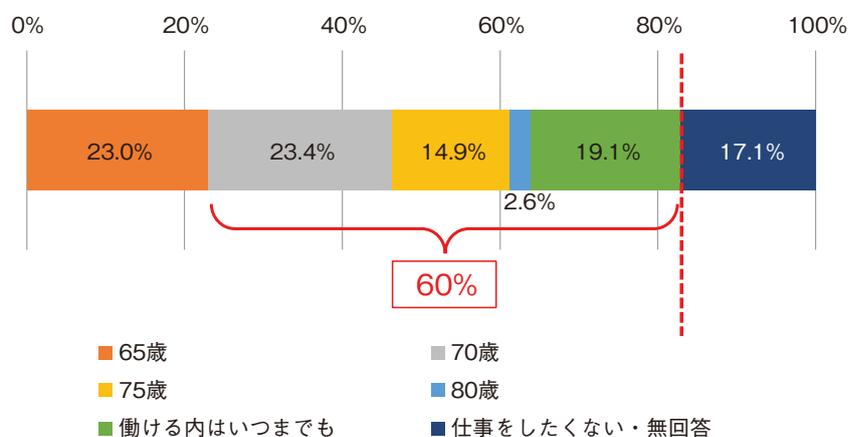


資料：厚生労働省「健康寿命の令和元年値について」2021年12月20日

### ■長く働きたい高齢者は多い

60歳以上の男女を対象とした内閣府の調査によれば、「70歳くらいまで働きたい」が23.4%と最も多く、また「働ける内はいつまでも」と答えた高齢者も19.1%存在する。70歳以降まで働くことを希望している高齢者は6割に上っており、多くの高齢者が長く働くことを望んでいる（図表12）。

図表 12 何歳まで働きたいか（九州地域）

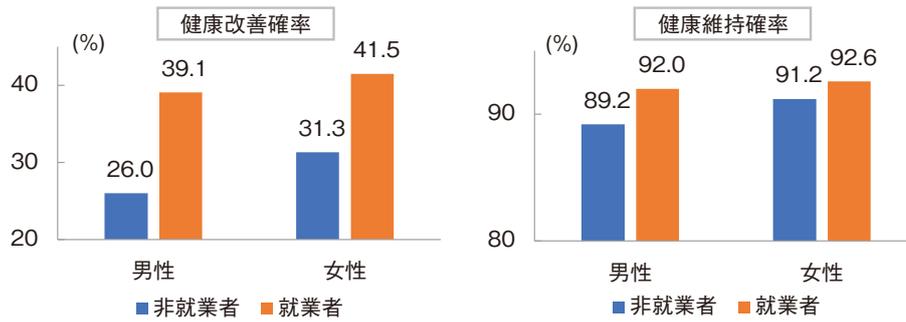


資料：内閣府「2019年度高齢者の経済生活に関する調査結果」

### ■就業は高齢者の健康維持にも寄与する

加えて、厚生労働省の分析によると、健康改善確率や健康維持確率は就業していた者の方が高く、高齢期の就業が健康意識にも良い影響を与える可能性が示されており、就業は高齢者の健康維持にも寄与できるものといえよう（図表13）。

図表 13 高齢者の就業行動が健康意識に与える影響



資料：内閣府「2019年度年次経済財政報告」

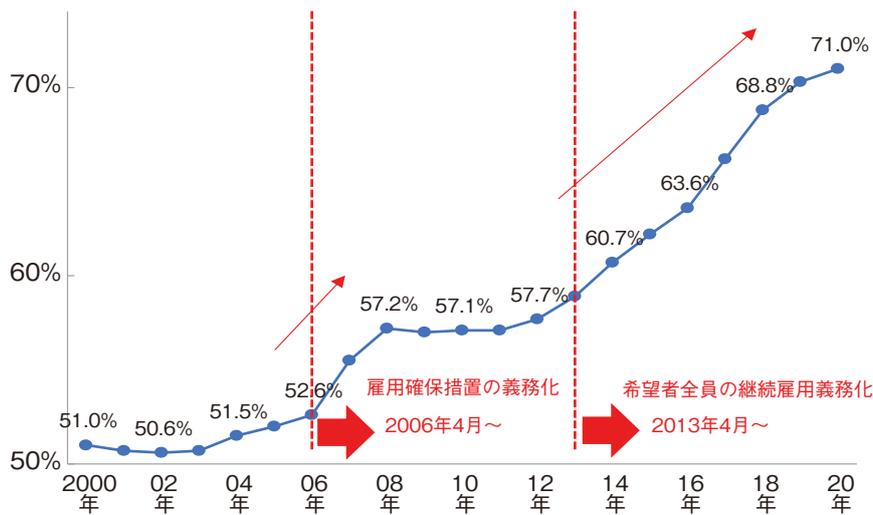
健康改善確率 ある年において「不健康」と答えた者が翌年に「健康」と答える確率

健康維持確率 ある年において「健康」と答えた者が翌年も「健康」と答える確率

## (2) 法改正による高齢者就業拡大の可能性

「高年齢者等の雇用の安定等に関する法律」(以下、高齢者雇用安定法)は、高齢化が進む中、中高年齢層の安定した雇用を確保するために1971年10月に施行されたものであるが、定年の年齢規定は1986年に60歳定年制の努力義務が定められ、その後の改正により定年が徐々に延長されてきた。そうしたなか、2021年4月の改正では、65歳までの雇用義務に加え、事業主が65歳から70歳までの就業機会を確保するための措置を導入する努力義務が新設されており、将来、定年の年齢がさらに延長されることも考えられる。過去に定年が60歳から65歳へ延長された際には、法改正の施行を追うように60～64歳の就業率が上昇し、その後の安定した伸びにつながっている(図表14)。

図表 14 60～64歳の就業率(全国)



資料：経済産業省「2050年経済社会の構造変化と政策課題」等より当研究所作成

### (3) 消費支出効果の試算

定年 70 歳延長を背景に、65 歳以上の高齢者の就業率が上昇（＝高齢者の勤労世帯が増加）すると仮定し、新たに創出される消費支出を試算する。就業率の上昇は時間の経過とともに変化するであろうことを考慮するのが望ましいが、ここでは、高齢者就業率の上昇値、勤労世帯率、1 世帯当たりの消費支出増加額は今後も一定としている。基本的な計算条件は以下のとおりである。

#### ① 65 歳以上の高齢者就業率の上昇値

過去の 65 歳定年延長時における 60～64 歳の就業率上昇幅と同程度に上昇すると仮定（図表 14。06 年 52.6% → 20 年 71.0% 上昇 1.35 倍）。なお、60～64 歳階層についても 30～59 歳階層の就業率実績の平均並みまで上昇すると仮定（20 年 71.0% → 30～59 歳階層平均 84.6% 上昇 1.19 倍）。

#### ② 高齢者勤労世帯の増加数

19 年全国家計構造調査（以下、同）をもとに、5 歳年齢階層別の高齢者世帯の勤労世帯率を算出。

①の上昇幅を乗じた値を増加勤労世帯率と定め、2.(2) で推計した将来世帯数をもとに将来の勤労世帯増加数を算出。

#### ③ 増加勤労世帯 1 世帯当たりの消費支出増加額

5 歳年齢階層別に勤労世帯と無職世帯の消費支出差額を算出。

#### ④ 創出される消費支出

高齢者勤労世帯増加数（②）と 1 世帯当たりの消費支出増加額（③）を乗じて算出。

図表 15 の試算結果をみると、30 年には高齢者勤労世帯が 1.7 万世帯増加して年間 136 億円の新たな消費支出を、40 年は同じく 1.6 万世帯増加して 132 億円の新たな消費支出を生み出すとみられ、10 年経過しても一定の消費支出力を維持する。50 年は世帯総数の減少を予測していることから、勤労世帯増加数・消費支出増加額ともに減少していくものの、それでも 100 億円を超える消費支出の創出が期待できそうである。

図表 15 勤労世帯増加数と消費支出の年間増加額

（千世帯、億円）

年齢	2030 年		2040 年		2050 年	
	世帯数	消費支出	世帯数	消費支出	世帯数	消費支出
60～64 歳	5.5	45.0	5.2	42.1	4.0	32.7
65～69 歳	7.1	69.7	7.2	70.3	5.6	55.3
70 歳以上	4.2	20.8	3.9	19.5	3.7	18.6
計	16.8	135.5	16.3	131.9	13.4	106.6

資料：当研究所作成

では、年間 100～136 億円の消費支出を新たに創出することによって、全体の消費支出減少をどの程度抑制できるのであろうか。2.(3) で推計した長崎県全体の消費支出の減少額を 1 年単位に単純換

算し、試算した創出消費支出と比べてみると、30年は人口減少によって失われる消費支出を満額補うことができるほどの効果を有する。その後、抑制効果は逡減するものの、40年で84.2%、50年においても63.5%の抑制効果を持つとみられる（図表16）。

図表 16 消費支出減少の1年換算額との比較

				(億円)		
項目				2030年	2040年	2050年
消費支出減少額	(1年換算額)	A		128.1	156.6	167.7
創出試算額	(図表15再掲)	B		135.5	131.9	106.6
抑制効果		B/A		105.8%	84.2%	63.5%

資料：当研究所作成

Aは図表8より10年間の消費支出減少差額を求め、10分の1とした値。

## おわりに

本県に限らず、日本国内の多くの地方自治体が人口急減・超高齢社会へ向かっている。この流れが現状のまま進んでいくと、労働力や消費支出の減少をはじめとする地域経済の縮小は避けられないであろう。さらには、空き家問題や公共交通の行き詰まり、行政サービスの低下といった地域社会が抱える様々な問題が深刻化することも懸念される。

少子高齢化に伴う労働力不足に対処するには、根本的には出生率を引き上げて生産年齢人口を増やすことや、高齢者や女性のさらなる労働参加促進、外国人労働者の受け入れ、あるいはもうひとつの潜在的な労働力である現役世代64歳以下の未就業者の活躍の場を創出していくなど、大小様々な対策を継続・同時並行して推し進めていくことが必要である。

今回は、消費支出効果の試算を通じて、高齢者の新たな就業が人口減少に伴う経済規模の縮小をかなりの割合で抑制できる力を秘めていることを示した。もちろん、就業率の上昇はある日突然に達成されるものではなく、また、IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）などといった技術革新の普及・進展によって、労働需給の関係がどのように変化していくのか未知数という側面もある。そのような不確定要素があるにせよ、高齢者の活躍は労働力供給の面から重要であるとともに、量的に大きな規模を有する層が所得を得て消費活動を行う社会の実現は、これからの地域経済にとってプラスの効果を持つことは確かであろう。

(村田、中村)

# 長崎県における建設業の現況

## ～「人材不足」の解消に向けて～

### 【目次】

- |                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| はじめに                     | 4. 人材不足と県内建設業界    |
| 1. 本県における建設業の位置付け        | (1) 深刻化する人材不足     |
| 2. 本県の建設市場の動向            | (2) 人材の確保に向けた取り組み |
| (1) 建設投資の推移              | (3) 生産性の向上        |
| (2) 公共投資の推移              | おわりに              |
| (3) 非住宅の建築投資の推移          |                   |
| (4) 住宅投資の推移              |                   |
| 3. 本県建設業界の業者数と従業者の推移     |                   |
| (1) 許可業者数と1業者あたりの建設投資出来高 |                   |
| (2) 従業者数及び1人あたりの建設投資出来高  |                   |
| (3) 人材不足の状況              |                   |

## はじめに

2022年9月23日、西九州新幹線が開業した。開業に伴う新駅周辺の再整備、特定複合観光施設（IR）の誘致、長崎スタジアムシティプロジェクトなど、県内では様々な大規模プロジェクトやまちづくり事業が進展しており、長崎県は100年に1度と言われる変革期を迎えている。しかしこのまちづくりを支えている建設業は、「人材不足」という課題が深刻化している業界のひとつでもある。

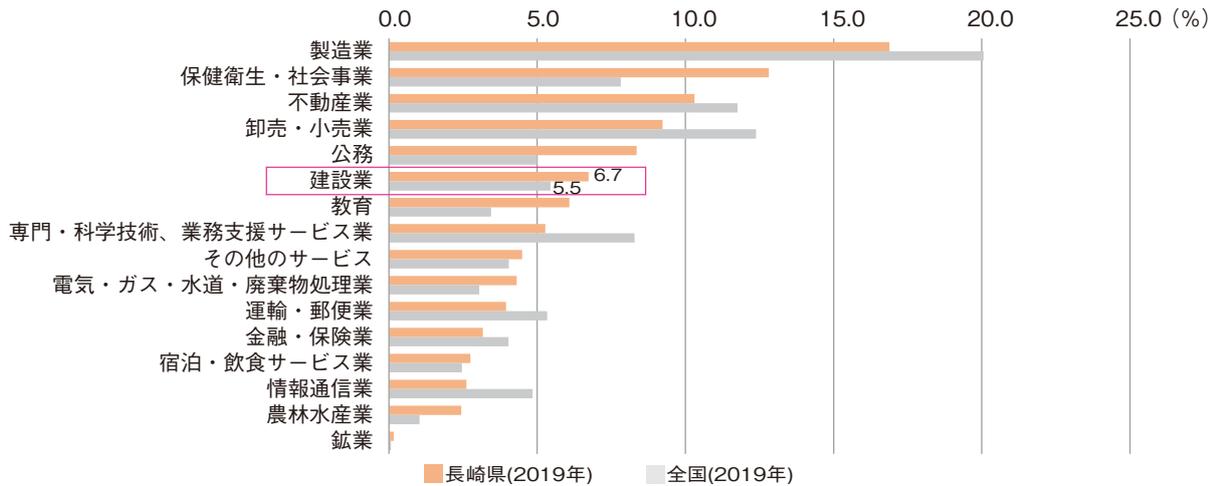
そこで本稿では、本県の建設業の動向と現状を整理するとともに、同業界が抱える課題である「人材不足」の解消に向けた取り組みについて採り上げる。

## 1. 本県における建設業の位置付け

本県の建設業の現況をみるにあたり、まずは、県内の産業構造における建設業の位置付けについてみていきたい。

本県の県内総生産における各産業の構成比（2019年）をみると建設業は6.7%を占めており、製造業、保険衛生・社会事業、卸売・小売業に次ぐ産業である。全国の構成比（建設業5.5%）と比べると1.2ポイント高い割合となっている（図表1）。

図表 1 長崎県及び全国の各産業総生産構成比



資料：長崎県「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」

また、本県の建設業における事業所と従業者の状況について、経済センサス基礎調査（2021年）をもとにみると、事業所数については5,503カ所（構成比9.2%）で、全国（同9.3%）と同水準である。従業者数は40,961人、全体の7.0%を占めており、全国（同6.1%）を0.9ポイント上回っている。市町別にみると、都市部を除くと10%を超える市町が多く、地方部においては建設業が特に重要な産業となっていることがわかる。因みに、松浦市・佐々町・新上五島町の3市町は従業者数・事業所数の両方で10%を超えている（図表2）。

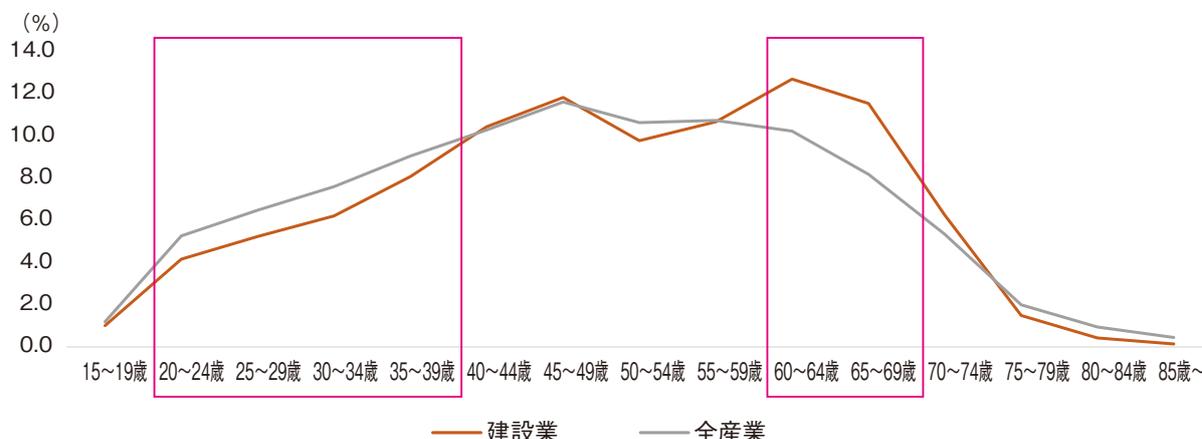
図表 2 長崎県の建設業及び全産業の事業所数・従業者数

	事業所（カ所）			従業者（人）		
	建設業	全産業	構成比	建設業	全産業	構成比
全国	483,653	5,211,445	9.3%	3,765,298	61,935,849	6.1%
長崎県	5,503	59,901	9.2%	40,961	586,343	7.0%
長崎市	1,409	17,749	7.9%	11,636	194,156	6.0%
佐世保市	969	10,169	9.5%	7,598	107,934	7.0%
島原市	217	2,510	8.6%	1,529	20,609	7.4%
諫早市	676	6,099	11.1%	4,991	65,992	7.6%
大村市	256	3,299	7.8%	2,120	40,476	5.2%
平戸市	191	1,713	11.2%	1,119	11,998	9.3%
松浦市	112	1,078	10.4%	958	9,463	10.1%
対馬市	160	1,948	8.2%	1,269	12,451	10.2%
壱岐市	142	1,585	9.0%	1,090	11,364	9.6%
五島市	196	2,334	8.4%	1,168	15,003	7.8%
西海市	127	1,046	12.1%	977	11,134	8.8%
雲仙市	192	1,999	9.6%	1,140	15,968	7.1%
南島原市	212	2,327	9.1%	1,089	15,162	7.2%
長与町	111	1,095	10.1%	973	10,990	8.9%
時津町	138	1,329	10.4%	907	15,769	5.8%
東彼杵町	44	290	15.2%	286	2,992	9.6%
川棚町	57	519	11.0%	287	4,906	5.8%
波佐見町	84	915	9.2%	483	6,847	7.1%
小値賀町	13	163	8.0%	52	817	6.4%
佐々町	82	623	13.2%	563	5,506	10.2%
新上五島町	115	1,111	10.4%	726	6,806	10.7%

資料：総務省「令和3年経済センサス活動調査」

他方、国勢調査をもとに各年代の構成比を全産業と比較すると、20～39歳の階層で全産業を下回り、60～69歳の階層では上回っている(図表3)。全産業と比べ高齢化が進んでいることがうかがえるが、一方で建設業が高齢者雇用の受け皿となっている側面があるとも捉えられる。

図表3 従業者の年齢構成比較(建設業・全産業)



資料：総務省「国勢調査」

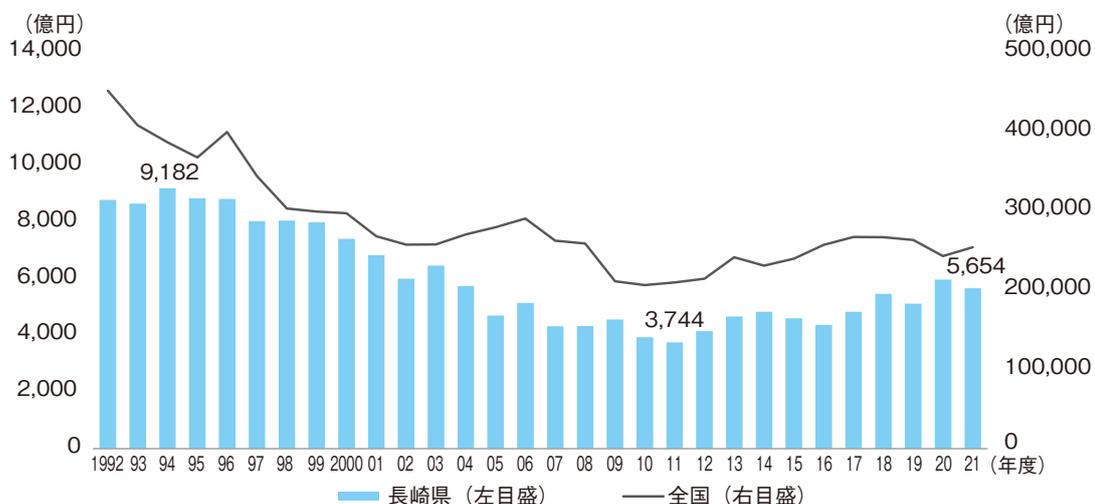
ここまで、本県の産業構造における建設業の立ち位置についてみてきた。以下では本県の建設市場や業界動向について整理しながら、建設業界が抱える課題とその対応についてみていきたい。

## 2. 本県の建設市場の動向

### (1) 建設投資の推移 ―公共投資・土木工事が中心の構造、足許は回復傾向もピーク比6割減―

長崎県の建設投資の規模を、建設総合統計をもとにみていこう。本県の建設投資は工事出来高ベースで見ると、2021年度は5,654億円となっており、ボトムの2011年度(3,744億円)と比べ1,910億円回復している。もっとも、過去30年間ではピークの1994年度(9,182億円)に比べ約6割の水準まで減少している(図表4)。

図表4 建設投資(出来高)の推移(長崎県・全国)

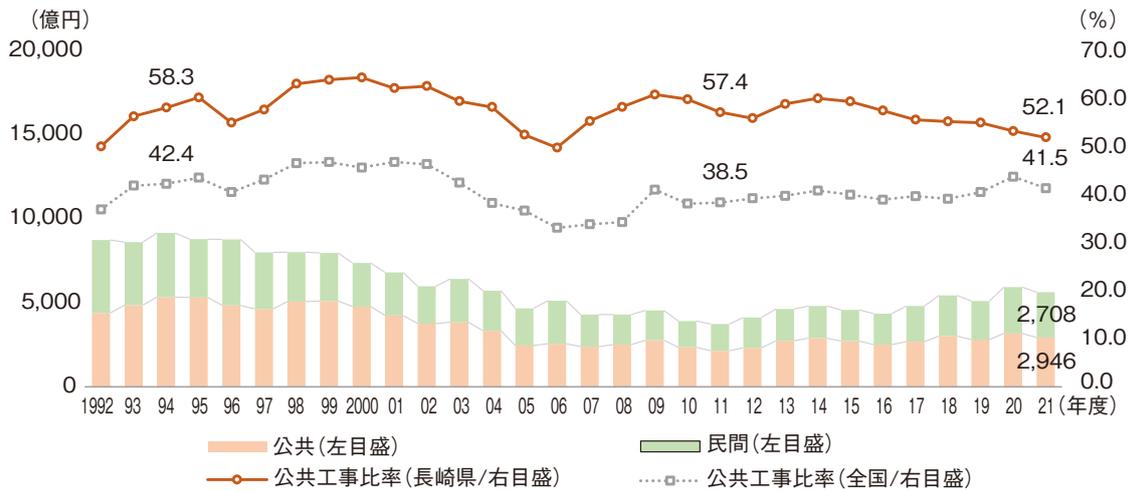


資料：国土交通省「建設総合統計年度報」

なお、本県の建設投資額（出来高）の推移は全国数値と概ね同じトレンドで動いている。

公共・民間別にみると、民間投資は2,708億円（全体の47.9%）、公共投資は2,946億円（同52.1%）となっている。本県においては、建設投資額全体に占める公共投資の割合が50%前後から60%強の範囲と、全国の割合に比べて10～20ポイント程度高いものとなっており、公共投資主体の構造となっているが、このところは民間投資のウェイトが高まっている（図表5）。

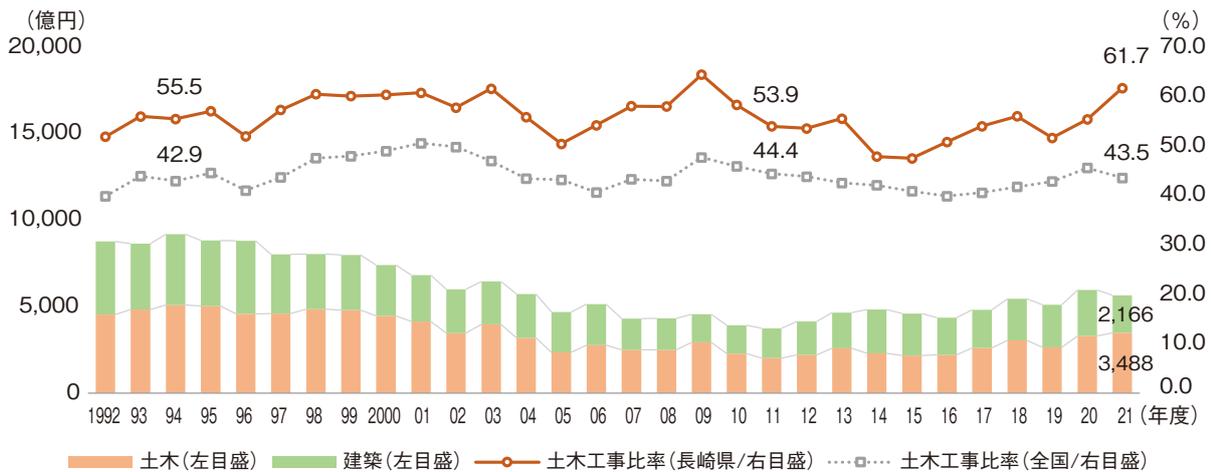
図表5 公共・民間別建設投資（出来高）の推移（長崎県）



資料：国土交通省「建設総合統計年度報」

2021年度の建設投資額を土木・建築別にみると、建築工事が2,166億円と全体の38.3%に対し、土木工事が3,488億円、同61.7%となっている。また、これまでの推移をみても、土木工事の割合は、全国が40%前後なのに比べ、本県では50%前後から60%強と高く、土木工事主体の構造となっている（図表6）。

図表6 土木・建築別建設投資（出来高）の推移（長崎県）



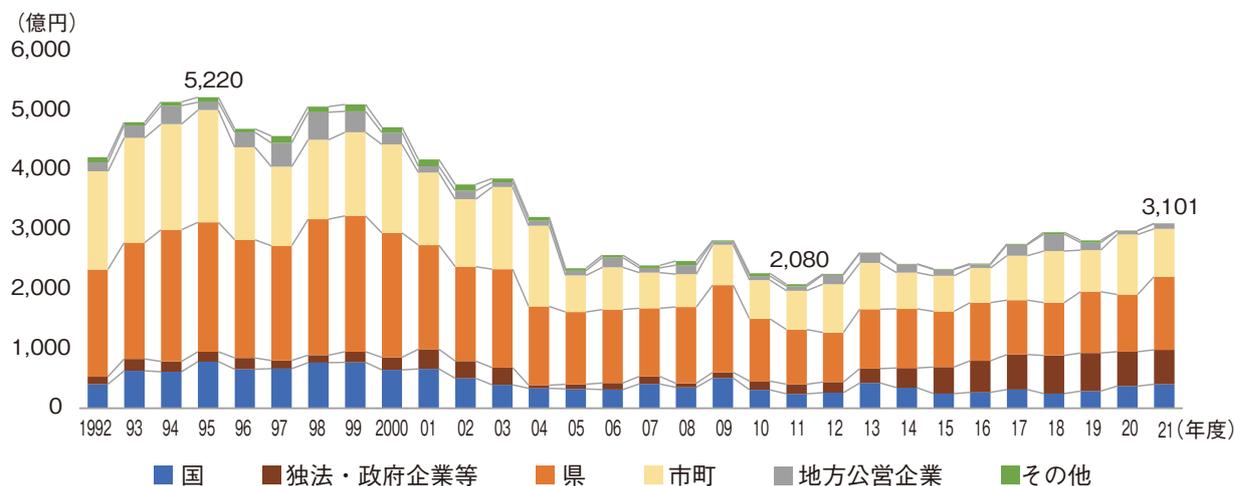
資料：国土交通省「建設総合統計年度報」

## (2) 公共投資の推移 —西九州新幹線着工などの建設需要により持ち直し—

本県における主要な建設投資である公共投資の動向についてみていきたい。発注者別建設投資額の推移を

みると、県及び市町発注工事が大部分を占める構造となっている。1990年代半ばから雲仙・普賢岳災害の復旧工事や相次ぐ景気対策によって5,000億円前後で推移していたが、2000年代に入り公共投資の削減が進み、2011年度には2,080億円まで落ち込んだ。その後、西九州新幹線着工などにより持ち直し、2021年度には3,000億円台にまで増加している（図表7）。

図表7 公共工事発注者別請負額の推移（長崎県）

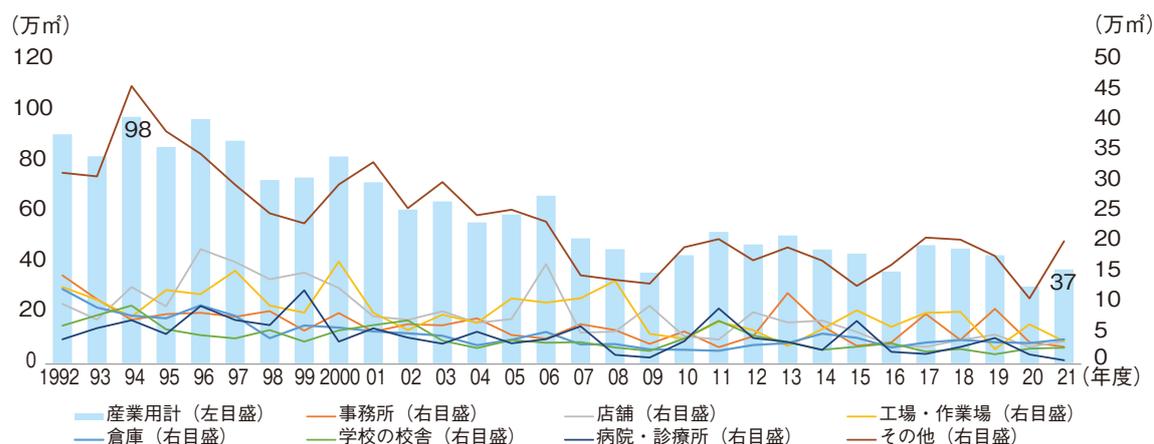


資料：国土交通省「建設総合統計年度報」

### （3）非住宅の建築投資の推移 ―産業用建築物の着工床面積は減少傾向―

本県の公共及び民間における建築投資のうち非住宅部門をみると、国土交通省の産業用建築物着工床面積では、「産業用計」は総じて減少傾向にある（図表8）。2021年度の着工床面積は約37万㎡と前年比22.0%増加したが、1994年度（98万㎡）の約4割の水準となっている。

図表8 産業用建築物着工床面積推移（長崎県）



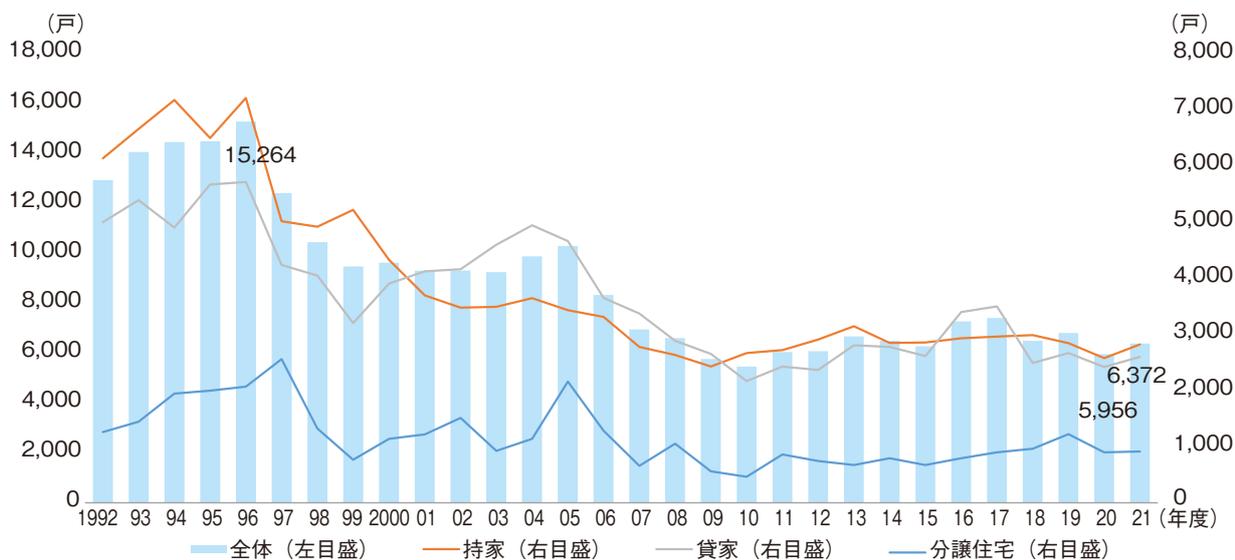
資料：国土交通省「建築着工統計調査（年度）」

### （4）住宅投資の推移 ―一般世帯数は今後減少基調にあり、住宅需要も縮小見込み―

本県における住宅投資の推移を国土交通省の住宅着工統計でみると、着工総数は振れを伴いながら減少基調にある（図表9）。2020年度は5,956戸と、コロナ禍もあって前年比12.4%の減少となった。ピー

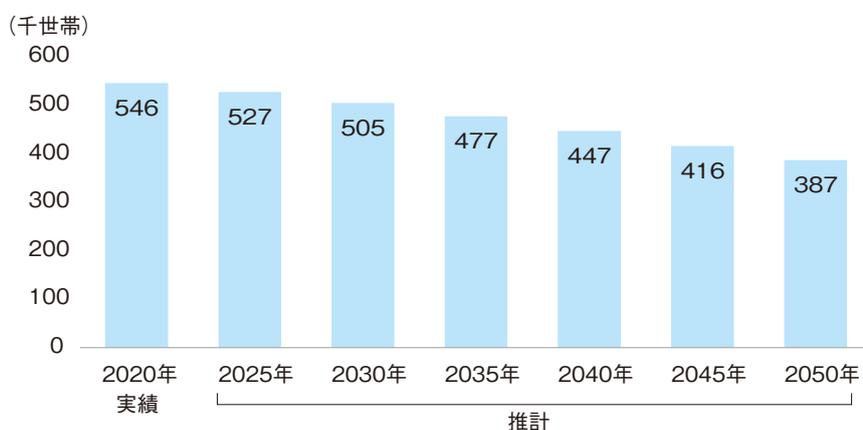
ク時（1996年度：15,264戸）の約4割の水準まで低下したことになる。なお、21年度はやや回復し、前年比7.0%増の6,372戸となっている。当研究所にて推計した「長崎県の一般世帯数の見通し」（図表10）によれば、本県の一般世帯数は今後減少基調にて推移する見通しであり、住宅需要も減少していくことは避けられないものとみられる。

図表9 新設住宅着工戸数の推移（長崎県）



資料：国土交通省「住宅着工統計」

図表10 長崎県の一般世帯数の見通し



資料：長崎経済研究所「長崎県内の将来人口推計（I）～2050年のすがた～」

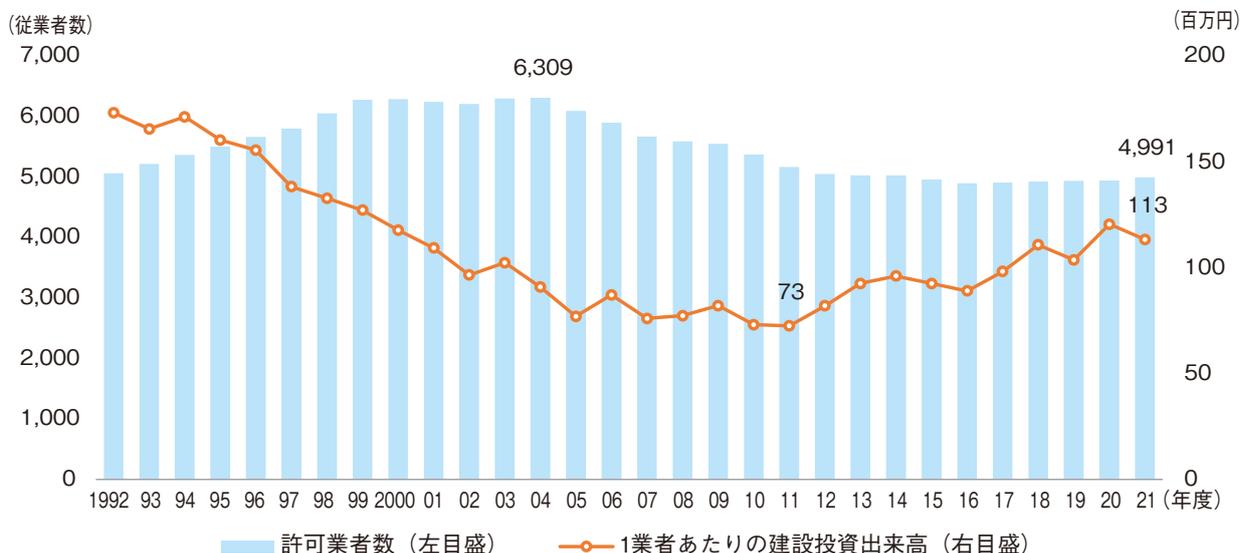
### 3. 本県建設業界の業者数と従業者数の推移

#### （1）許可業者数と1業者あたりの建設投資出来高 ―業者数減少も、1業者あたりの出来高は回復―

本県の「建設業許可業者数」は、バブル崩壊後の景気対策として相次いだ公共工事の増加もあって90年代は増加傾向を辿ったがその後は頭打ちとなり、2004年度（6,309業者）をピークに緩やかに減少し、このところ横ばいとなっている。2021年度は4,991業者となっており、2004年度比で見ると約8割の水準まで減

少している（図表 11）。一方、許可業者の漸減と建設投資の漸増が相まって、1 業者あたりの建設投資出来高は 2011 年度の 73 百万円を底に回復基調にあり、2021 年度は 113 百万円となっている。

図表 11 建設業許可業者数と 1 業者あたりの建設投資出来高（長崎県）

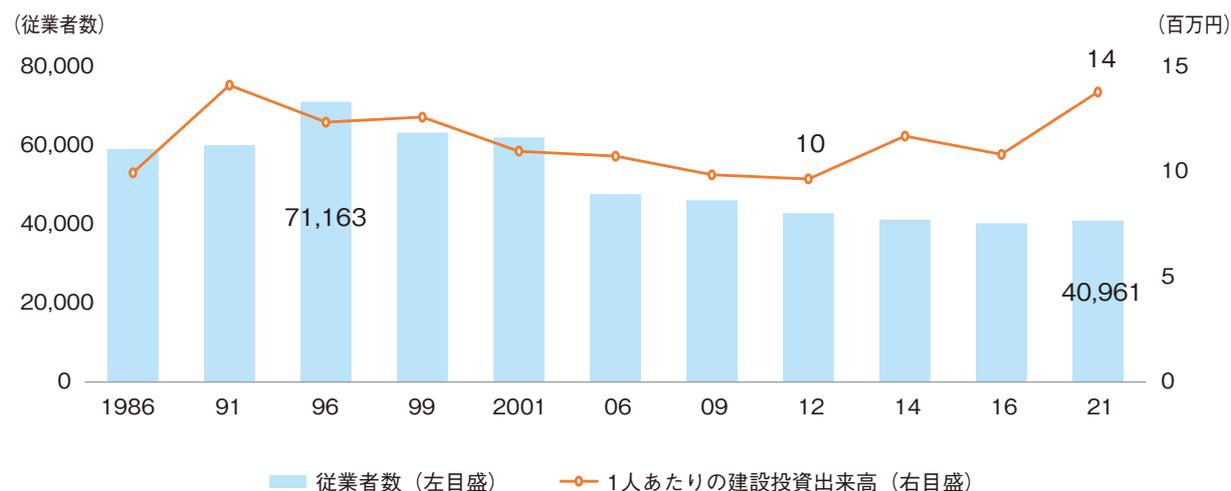


資料：国土交通省「建設業許可業者数（各年度末時点）」、国土交通省「建設総合統計年度報（出来高）」

## （2）従業者数及び 1 人あたりの建設投資出来高 ― 従業者数は一貫して減少 ―

次に、従業者の状況をみていきたい。本県の建設業従業者数はほぼ一貫して減少傾向にあり、1996 年度の 71,163 人から 2021 年度には 40,961 人へと 4 割も減少している。（図表 12）。

図表 12 建設業従業者数と 1 人あたりの建設投資出来高（長崎県）



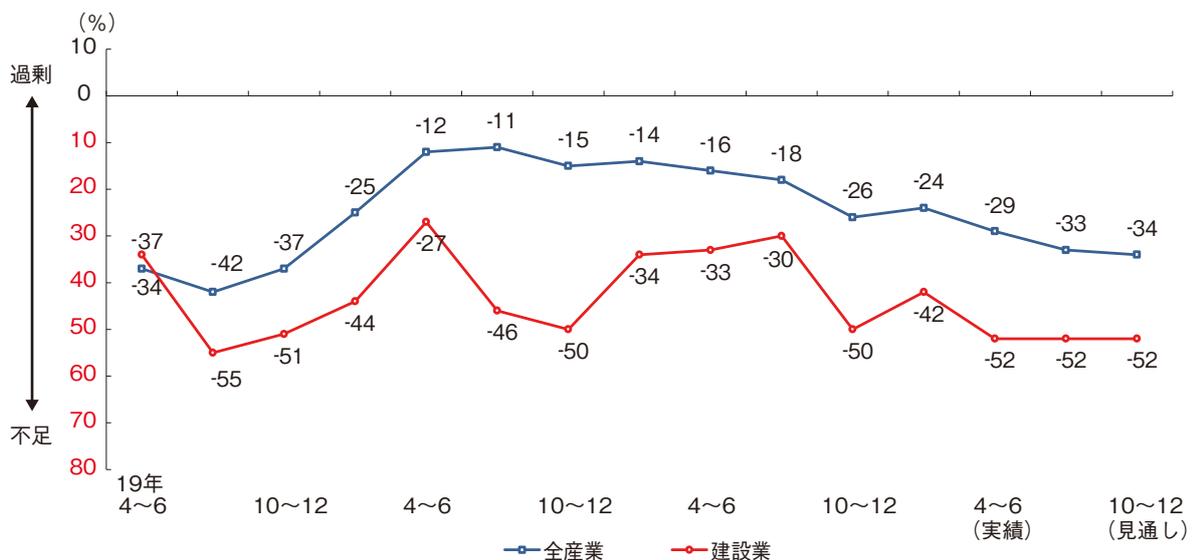
資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」、「経済センサス基礎調査・活動調査」  
国土交通省「建設総合統計年度報（出来高）」

一方、従業者 1 人あたりの建設投資出来高をみると、2012 年度まで緩やかな低下傾向にあったが、その後は上昇基調となっており、「建設工事をより少ない労働者で施工する」動きが強まっていることがうかがえる。

### (3) 人材不足の状況 —全産業と比べ人員の不足感が強い—

また、当研究所の県内企業景況調査から、本県における労働力の過不足感をみると、建設業の人員状況 BSI (過剰-不足) は、一貫して「不足」超 (グラフで言えばゼロを下回る) の状態が続いており、「全産業」平均よりも労働力の不足感はかなり強いことがうかがえる (図表 13)。

図表 13 人員状況 BSI (過剰-不足) の推移 (長崎県)



資料：長崎経済研究所「第129回県内企業景況調査 (確報)」

## 4. 人材不足と県内建設業界

人口減少や高齢化、また2000年代に建設需要の減少により建設業の従業者数は長期的に減少傾向にある。こうしたなか2010年代に景気回復や再開発の活発化、さらに度重なる自然災害の復旧・復興工事によって建設需要が増加するなかで、人材不足が深刻化している。そこで、この人材不足への対応状況についてみていきたい。

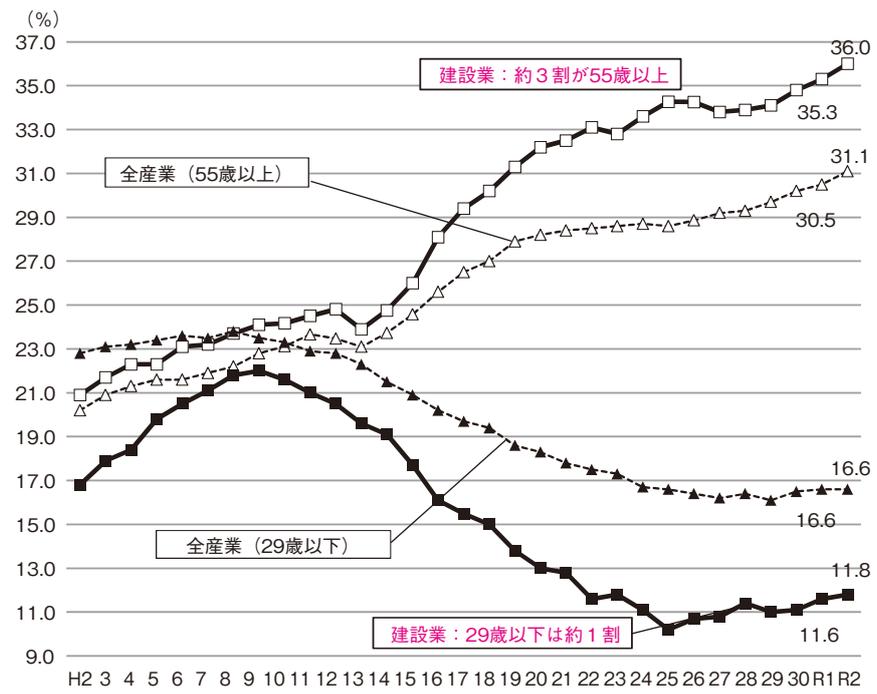
### (1) 深刻化する人材不足 —他産業に比べ高齢化が先行、若年層等の人材確保・定着が課題—

生産年齢人口の減少により、国内の各産業で人材不足が常態化し、人材獲得競争が激化している。加えて、建設業では高齢化が他産業に先行しており、また、新規学卒者が定着しづらい状況であることから、若年層の技能労働者の確保・育成が喫緊の課題となっている (図表 14、15)。

特に都市圏に比べ地方では、人口減少が著しく、地域の守り手としてインフラの整備・保守や激甚化している災害に対する建設業の重要性が増すなか、人材の不足は深刻化しており、いかに確保・定着を図るのが重要な課題となっている。

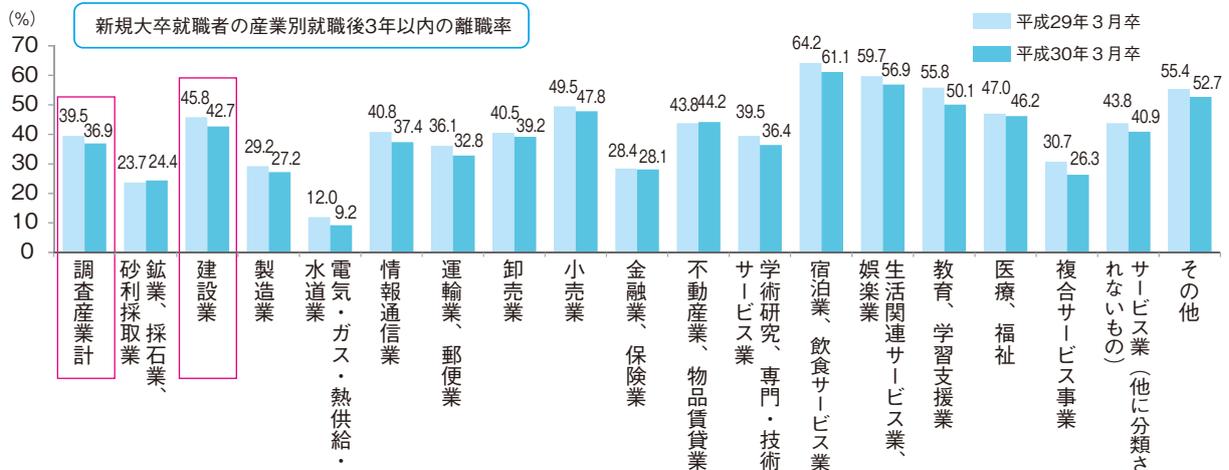
加えて、建設業界は「建設業の2024年問題」(建設業における労働時間の上限規制が24年4月から

図表 14 建設業就業者の高齢化の進行状況



資料：国土交通省「建設業の働き方改革の現状と課題」

図表 15 新規学卒者の離職状況



(資料出所) 厚生労働省職業安定局集計 (注)「合計」の離職率は、四捨五入の関係で1年目、2年目、3年目の離職率の合計と一致しないことがある。  
資料：厚生労働省「新規学卒就職者の離職状況を公表します」

適用開始となる問題)への対応を迫られている。わが国では、労働環境を改善するための「働き方改革関連法」が2019年から順次施行されてきたが、建設業界は労働環境改善に時間がかかることから、5年間の猶予が与えられ、適用が先延ばしされていた。しかし、2024年4月からは労働時間の罰則付き上限規制等の適用が始まる。

**(2) 人材の確保に向けた取り組み ―若年層や女性の入職促進、外国人人材活躍の検討―**

県内建設業界としても、時間外労働削減や週休2日制の実現等「働き方改革」を進めるとともに、業界の魅力アップに取り組む必要性は共通認識となっている。人材の確保を図るべく、長崎県建設産業団体

連合会では、長崎県、大学、工業系の高等学校と「産学官連携建設業人材確保育成協議会」を組織し中長期的な人材確保育成のあり方を検討している。

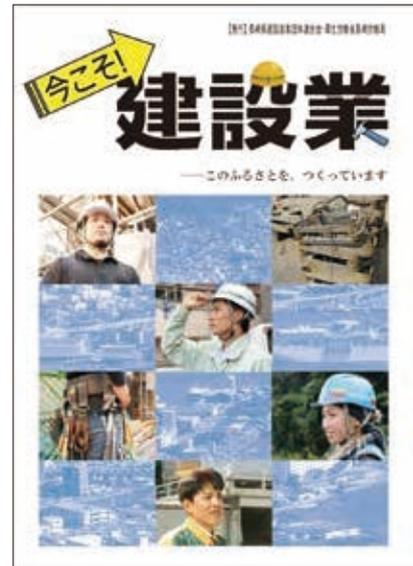
以下では県内建設業界の取り組み事例を紹介しながら、人材の確保に向けた対応を3つの視点でみていきたい。

### ①若年層へのアプローチ

県内建設業界では「産学官連携建設業人材確保育成協議会」での議論を通じ、生徒や保護者向けの説明会、工事現場の見学会、インターンシップ等、若年層にアプローチする様々な取り組みを進めている。

その取り組みの1つとして、長崎県建設産業団体連合会と長崎県労働局は共同で、建設業の入職を促すパンフレット『今こそ!建設業—このふるさとを、つくっています』を作成しており、県内の工業高校をはじめ、就職率が一定程度以上の実業系・普通高校に配布し、啓発活動を行っている。

さらに、建設業界は全国的に「建設キャリアアップシステム<sup>(注)</sup>(略称: CCUS) の普及活動を進めている。本県でも、県発注工事の総合評価落札方式において加点を行うなど、CCUSを導入した建設業者が入札競争等で優位になるような措置を行ってその普及を図っている。



資料：長崎県建設産業団体連合会  
・厚生労働省長崎労働局

(注) 建設キャリアアップシステム：技能労働者は様々な工事現場で経験を積んでいくが、一人ひとりの現場経験や能力が統一的に評価される仕組みが存在せず、スキルアップが処遇向上につながらない構造的な問題があった。そこで、一人ひとりの現場経験と技能に関する情報を業界統一のルールで蓄積して、処遇の改善や技能の研鑽につなげ、若手入職者に将来のキャリアパスを目に見える形で示すための仕組みとするべく、「建設キャリアアップシステム」が生まれた。具体的には、技能労働者がICカードを持ち、所有資格や仕事をした現場（現場に専用のカード読み取り機を設置）のデータ等をカードに記録していく。

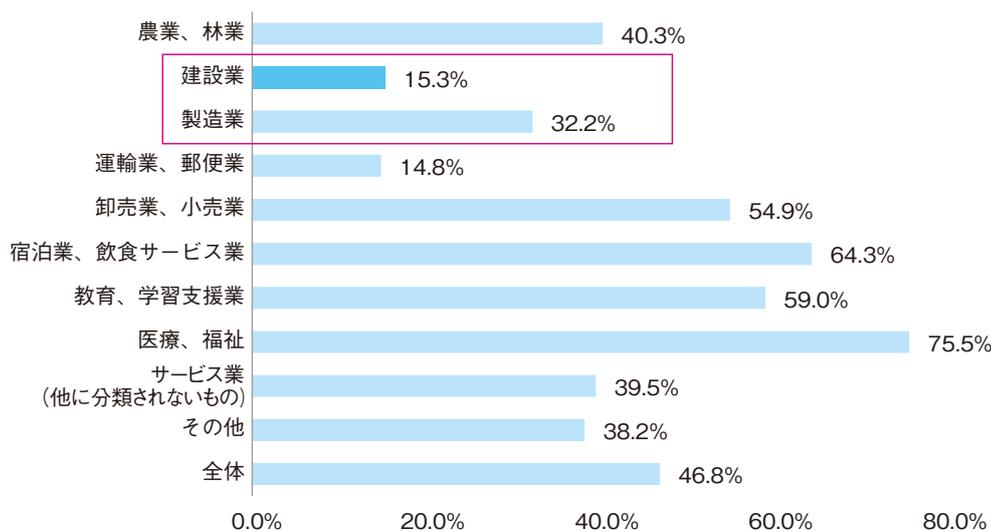
### ②女性の活躍

次に、女性の入職・定着に向けたアプローチについてみていきたい。建設業における女性従業者の割合は15.3%にとどまっており、製造業(32.2%)の半分の水準となっている(図表16)。このため建設業界では、貴重な人材として女性の入職促進や就労継続に向けた様々な取り組みを官民一体となって展開している。

国土交通省と業界団体が策定した「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画～働きつづけられる建設産業を目指して～」(2020年1月16日)によると、官民を挙げた目標として、

- i. 女性の入職者数に対する離職者数の割合を2024年までの間、前年度比で減少させる。
- ii. 入職者に占める女性の割合を2024年までの間、前年度比で増加させる。
- iii. 2024年までに計画の内容の認知度100%を目指す。
- iv. 2024年までに都道府県単位で活動している団体の「建設産業女性定着支援ネットワーク」への加入をすべての都道府県で目指す。

図表 16 長崎県における産業別女性就業者の割合 (2020年)



資料：長崎県統計課「令和2年国勢調査就業状態等基本集計結果 長崎県分の概要」

といった項目を挙げている。

本県では、2016年度から女性が働きやすい建設業界をめざし、産学官の各分野から選ばれた「女性活躍推進検討WG」13名が中心となり、様々な意見を出し合い、今後の活躍等を検討し実践してきている。また、県内の女性建設技術者・技能者234名からなる組織「ながさき建設女子ネットワーク」(愛称「よりより」)にて、女性の現場見学会や女性技術者の意見交換会等の活動を行っている。



資料：長崎県建設産業団体連合会・厚生労働省長崎労働局「今こそ！建設業—このふるさとを、つくっています」

前述のパンフレットでは、県内企業の女性活躍に関する取り組みが紹介されている。そのうち、株式会社三基(長崎市)の事例について紹介したい。

同社では、女性が活躍しやすい職場づくりに取り組んできている。その結果、正社員に占める女性の割合及び女性管理職の割合が業界平均を上回っていることや平均勤続年数が男性よりも長く、非正規の女性社員を正社員へ登用した実績もあること等が評価され、2021年7月に県内建設業界で初めて「えるほし」(女性の活躍推進優良企業認定制度)の認定を受けた。



資料：長崎県建設産業団体連合会・厚生労働省長崎労働局「今こそ！建設業—このふるさとを、つくっています」

### ③外国人人材の受け入れ

人材不足の解消に向けては、外国人人材の受け入れも有効な手段となり得る。県内では全産業で5,782人の外国人労働者が活躍している（図表17）。産業別にみると、製造業が1,648人（構成比28.5%）と最も多く、次いで卸売業・小売業が946人（同16.4%）、建設業は3番目に多い417人（同7.2%）となっている。また、建設業で働く外国人労働者を在留資格別でみると、技能実習が最も多く342人（同13.5%）となっている。

図表17 長崎県における在留資格別・産業別外国人労働者数（全産業・建設業）

	全産業計		うち建設業	
	人数		人数	構成比
総数	5,782		417	7.2%
①専門的・技術的分野の在留資格	1,197		37	3.1%
②特定活動	330		7	2.1%
③技能実習	2,532		342	13.5%
④資格外活動	987		2	0.2%
⑤身分に基づく在留資格	736		29	3.9%

資料：長崎労働局「長崎県における「外国人雇用状況」の集計結果まとめ（2021年10月末現在）」

人材不足の解消に向け、活躍が期待される外国人人材ではあるが、受け入れにあたっては住居、医療・福祉などの生活支援の体制整備が不可欠となる。また、建設現場での事故防止には、現場内での円滑なコミュニケーションを図るための日本語学習支援を行っていく必要がある。外国人人材の受け入れに関しては、単なる労働力の確保という考えは適切ではなく、生活面や言語等の支援をどのように行っていくかを留意することが重要である。

### （3）生産性の向上 —DXの推進—

これまで、人材確保に向けたアプローチについてみてきたが、人材不足の改善を図る上で、極めて重要なのが「生産性の向上」を実現することであろう。なぜならそれが、労働環境の改善を通じて人材の確保育成

にも繋がっていくからである。

近年注目されている「DX（デジタルトランスフォーメーション）」の推進は、日本の産業界全体の課題となっており、建設業界もその例外ではない。少子高齢化で労働力の大幅増加が今後も見込めないとすれば、いかに人材をかけずに事業を維持・成長させるかが重要になる。それゆえ IT 活用等によって「仕事の仕方そのものを抜本的に変革すること」（建設業で言えば「建設 DX」の実施）が求められている。

#### ①長崎県内での取り組み事例

ここで、前述のパンフレットで取り上げられている株式会社西海建設（長崎市）における建設 DX の取り組みを紹介したい。同社は、諫早市森山町の道路拡幅工事（期間 2019 年 3 月 16 日～10 月 18 日）にて、全工程に ICT（情報通信技術）を活用する取り組みを行った。ICT のフル活用により、機械の誘導や測定など重機そばでの作業が「9 割減少」し、工事全体で「49%の人員削減」を達成したことで、安全性・生産性とも大きく向上させることができたという。



資料：長崎県建設産業団体連合会・厚生労働省長崎労働局

「今こそ！建設業—このふるさとを、つくっています」

#### ②建設 DX 普及の期待と課題

建設 DX に繋がる IT 活用例としては「Building Information Modeling (BIM)」が挙げられる。

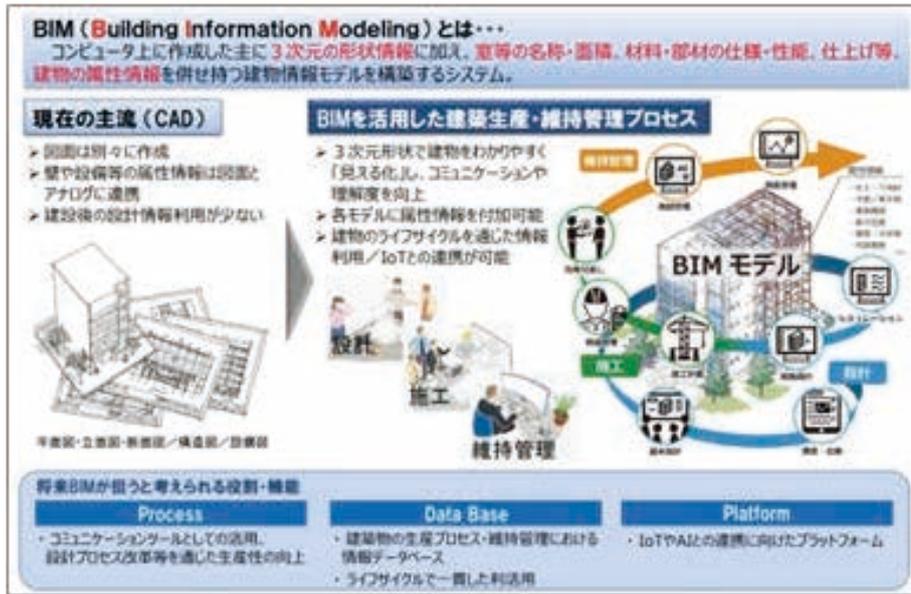
これは、2次元の図面で従来行っていた設計作業を効率化するものである。コンピューター上に 3D モデルを構築することで、2次元の図面を使用する場合に比べて関係者全員が図面を理解しやすくなり、速やかな合意形成や情報共有、作業の確実性・効率向上が期待できるとされている。

また、3次元の形状情報に加えて、材料・部材の仕様や性能、仕上げ、コストなど多くの属性情報の一括管理変更が行えるため、計画・調査・設計・施工・維持管理のあらゆる段階での作業を効率化できる。

AI や IT を使えば、危険な建設作業を機械化することができる。5G 等の通信技術の発達による高度遠隔操作や、ドローンによる高所点検実施、建設作業を代行するロボット等の導入も大いに期待される場所である。

当研究所における県内企業景況調査の結果からもわかるように、建設業において労働力は十分に確保できておらず、若手社員の成長に期待する猶予もない。これまでとは異なる作業の進め方を検討する必要があり、建設業界で DX を取り入れること（「建設 DX」の実施）は重要課題である。

一方、「建設 DX」の実現には相応の投資コストも必要である。建設業に限らず、生産性を向上するために必要な投資を促すには、国・地公体等の推進政策や税制上の支援はこれまで以上に欠かせないと思われる。また、金融機関においても、建設 DX 実現のための資金ニーズへの対応だけでなく、建設 DX 導入にあたってのコンサルティング機能の発揮といった役割も期待される。



資料：国土交通省「建築 BIM の将来像と工程表 (案)」

## おわりに

建設業は、防災や社会インフラの維持に欠かせない業界である。ここでは、公共工事分野における重要なトピックスである国土強靱化について触れていきたい。

政府は、全国各地で頻発する自然災害やインフラの老朽化の問題に対し、2018年には2018～2020年度の3年間で7兆円の事業規模となる「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を決定し、全国で取り組みが進められてきた。この間、本県及び本県各市町においても国土強靱化地域計画が策定されている。また、2021年度からは新たに事業規模15兆円となる「減災・防災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(2020年12月閣議決定)が開始されている。

こうした取り組みにおいて建設業界は大きな役割を担っており、関連需要の取り込みを図るとともに、インフラ産業としての機能を維持するためにも、人材不足の解消に向けた対応や業務効率化による生産性向上がより一層求められる。

県内の建設業界ではこれまでみてきたように「人材不足」という大きな課題に対し、産学官の連携による若年層への入職促進や女性の活躍推進等の取り組みを展開している。この取り組みを継続・加速させ「人材不足」解消を図るとともに、建設DX等によって「生産性向上」を実現し、同業界が引き続きまちづくりを支えていく重要な産業として更なる発展を遂げていくことに期待したい。

(原田 義光)

## 漁業のためのドローン開発

### — スマート化技術による水産業の問題解決例 —

長崎大学 大学院 水産・環境科学総合研究科

教授 松下 吉樹



水産業は長崎県の基幹産業のひとつで、特に地域経済において重要な役割を果たしていますが、人口減少、少子高齢化、労働環境の厳しさなどにより後継者が不足し、従事者の高齢化が進んでいます。そして後継者不足と高齢化による労働力不足は、魚価の低迷や燃油価格の高騰とともに水産業の持続性に影を落としています。

こうした問題を解決するための方法の一つとして、電子データ、AI、ドローン、ロボットなどを利用する「スマート水産業」を実現すべく、様々な取り組みが進められています。例えばAIで魚の状態を管理して養殖業の効率化を図る技術はすでに使われはじめています。しかし、実は水産業とそれに関連する調査研究技術のスマート化はそれほど進んでおらず、上記に加えて漁況の予測や漁労作業を省人・省力化するための技術開発、既存漁労機械の改良やアシストスーツによる軽労化、空

飛ぶドローンによる魚群や海藻群落の観察、海洋ゴミの探索等が見受けられる程度で、他の一次産業に比べて遅れています。その理由は、漁業者や漁業関連技術者におけるスマート化技術の発展についての認識不足、スマート化技術者における漁業操業の実際やそれを支える技術の理解不足によると筆者は考えています。

令和2年度の水産庁「水産業の明日を拓くスマート水産業研究会」のとりまとめによると、漁業・養殖業のスマート化技術の導入



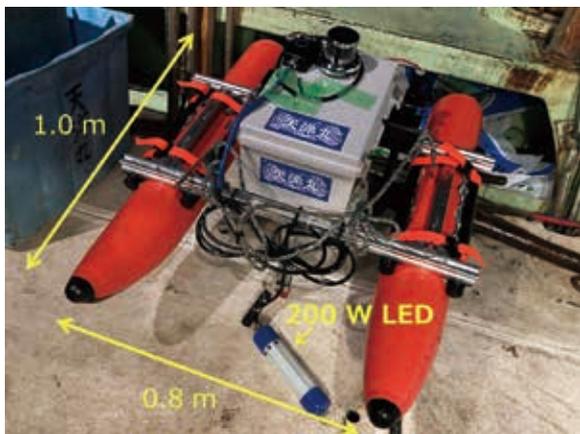
水産業の明日を拓くスマート水産業研究会とりまとめ

を阻害する課題として、漁業者側には「データを部外者に利用されることに否定的」であることや、「技術導入のコストが高い」と考えられていることなどが、スマート化技術開発者側には「漁業者がICTを使いこなせないという先入観」があることが記されています。そして両者の課題として、「漁

業者とスマート化技術開発者（企業・大学等）との信頼関係の構築に時間を要すること」が挙げられています。

私は水産研究所勤務を経て長崎大学水産学部に勤務する現在まで30年以上、一貫して漁業の技術に関する研究を行ってきました。つまりどちらかという漁業者側で、このような人間がスマート化技術開発者側との間に入ったとき、漁業の実際を想像できたり信頼関係の構築がしやすかったりといったメリットがあると考えています。

農業ではドローンやロボットを用いて作業の効率化（農薬散布、種まき、生育の計測など）が多く行われていますが、水産業では魚群探索や海藻群落の観察、海洋ゴミ調査程度で検討された程度で、実際の漁業や養殖業の作業を支援するような利用は筆者の知る限り、魚群探索の例くらいしかありません。筆者は長崎県内の漁業者、漁業系ICT企業、ドローンエンジニアリング会社と連携して、魚を網で取り囲んで獲るまき網漁業の灯船（集魚灯で魚を集める役割の船）の作業の一部を行うことができる水上ドローン（自律型無人水上艇、



まき網用ドローン写真

Autonomous Surface Vehicle、ASV）を開発しました。

水上ドローンは空飛ぶドローンほど知られてはいませんが、いろいろ開発され販売されています。2019年4月の国土交通省の「遠隔操縦小型船舶に関する安全ガイドライン」によれば、一定の条件を満たす遠隔操縦小型船舶（= ASV）は、自動で航行を行う場合には国土交通省への相談が必要であるものの、船舶検査や運航マニュアルの整備は不要で、漁業者や水産技術者が使いやすと考えられます。また水上ドローンは、空飛ぶドローンに比べて重く大きな機器も載せられ、水中に潜る水中ドローンに比べて位置制御と通信の点で使いやすいという利点があります。まき網用水上ドローン開発では、無線操縦と自動航行が両方できること、船上でも一人で持ち運べること、望む明るさの集魚灯を一定時間点灯できること、などをはじめ様々な希望事項が挙げられ、これらに関係者で取捨選択して開発しました。

一方で、漁業には資源管理や他の漁業との協調のためにいろいろな取り決めがあり、まき網漁



ドローン操業写真

業の場合には使って良い船や集魚灯の数などが決まっています。水産業のスマート化にはこうした側面への対応も重要です。まき網用水上ドローンはいろいろな試験を経て、現在は網に包囲された魚が網のすき間から逃げ出さないように光で集めておくために操業で使用されています。水上ドローンを使うことで漁船が網内で集魚灯を点灯させる時間を1日あたり約7%削減しました。漁船は削減できた時間を他の作業や休憩に使えるので、漁業の生産性や安全性の向上に貢献できたと考えています。

水上ドローンは、適切な機器・機能を付加することで他の漁業や養殖業、海洋調査でいろいろな使いみちが考えられます。今後の展開をご期待ください。

研究室のホームページはこちら



この研究に関心をお持ちの企業の皆さまは、長崎大学研究開発推進機構産官学連携推進室 (TEL: 095-819-2231、E-mail: jrc@www.jrc.nagasaki-u.ac.jp) までご連絡ください。

## スマートバイナリー発電の活用を軸とした 持続可能な温泉地域社会の開発

長崎大学 総合生産科学域（工学系）

助教 佐々木 壮一



### 小浜温泉での温泉熱エネルギー活用の歴史

日本の地熱資源量は世界第3位であり、温泉熱による発電は長期的に安定した電力を供給することができます。例えば、長崎県雲仙市小浜温泉の源泉温度は105℃と高温であり、1日当たりの湧出量はおよそ15,000トンにのぼります。従来、これらの温泉水のおよそ70%が未利用のまま河川や海に捨てられていました。これらの経緯から2011年にこの未利用温泉熱の活用を目的として「小浜温泉エネルギー活用推進協議会」が設立されました。同協議会は2013年のバイナリー発電の実証試験や、2015年の民間事業者によるバイナリー発電事業などを実現させました。

民間の発電事業者が再生可能エネルギー固定価格買取制度（FIT制度）を利用しながら15年の調達期間で発電所の初期費用を回収するために

は、100kW級の発電所を運営する必要があります。一方、地域には災害時の非常用電源に代表されるように多様な用途展開の必要があります。しかし、温泉地域自身が主体となってその規模の発電所を運営することは初期費用などの問題から難しく、これまではその電力を地域のために活用することができませんでした。

これらの社会課題の解決を目的として、長崎大学の研究プロジェクトチームは2020年に採択された科学技術振興機構の「SDGsの達成に向けた共創的開発プログラム」において、温泉地域におけるエネルギー活用の新しい取り組みを開始しました。「小浜温泉SDGsプロジェクト」では、温泉熱による発電事業を民間の発電事業者から地域へ移すことによって、地域自身が地域のエネルギーを直接活用する社会への変革を目指しています。

## スマートバイナリー発電システムの開発

バイナリー発電は、温泉熱のような低い温度の熱源でも沸騰する冷媒物質によって高圧の蒸気をつくり、タービンを回転させます(図1)。このタービンの回転軸を発電機につなげると、温泉熱から電力を取り出すことができます。2020年3月に、環境省は「温泉資源の保護に関するガイドライン」を更新しました。これを受けて、雲仙市は2021年4月に条例を施行し、出力10kW以上の発電事業を規制の対象としました。近年、このような条例については、雲仙市だけでなく、その他多くの温泉地域で同様の取り組みがなされています。そこで現在の研究プロジェクトでは、出力1kW級にまで小型化されたバイナリー発電を社会実装するための可能性試験に挑戦しています。小型化されたバイナリー発電システムは個別の源泉に分散して設置することを可能にします。

私たちは、この温泉熱発電を「スマートバイナリー発電」と呼んでいます。スマートバイナリー

発電では、地域の事業者が地域のエネルギーを多様な用途に活用することができます。この研究プロジェクトでは、自動車や冷凍・空調機械の量産機械の転用によって、その価格をおよそ自動車1台分程度にすることを目標にしています。現在、この技術シーズを社会実装するために、スマートバイナリー発電の実証試験機を民間企業と共同開発しています。実証試験の主力となる出力2kWのスマートバイナリー発電では、およそ5世帯分の電力を賄うことが可能になります。

## 社会技術の地域定着と他地域展開

社会技術は「地域定着」と「他地域展開」との両輪で推進することが必要になります。温泉地域にスマートバイナリー発電を定着させるためには、発電機の維持・管理のための技術ネットワークが必要になります。この技術ネットワークを、温泉地域における自動車整備会社、配管工事会社、建設会社により構築することを計画しています。この

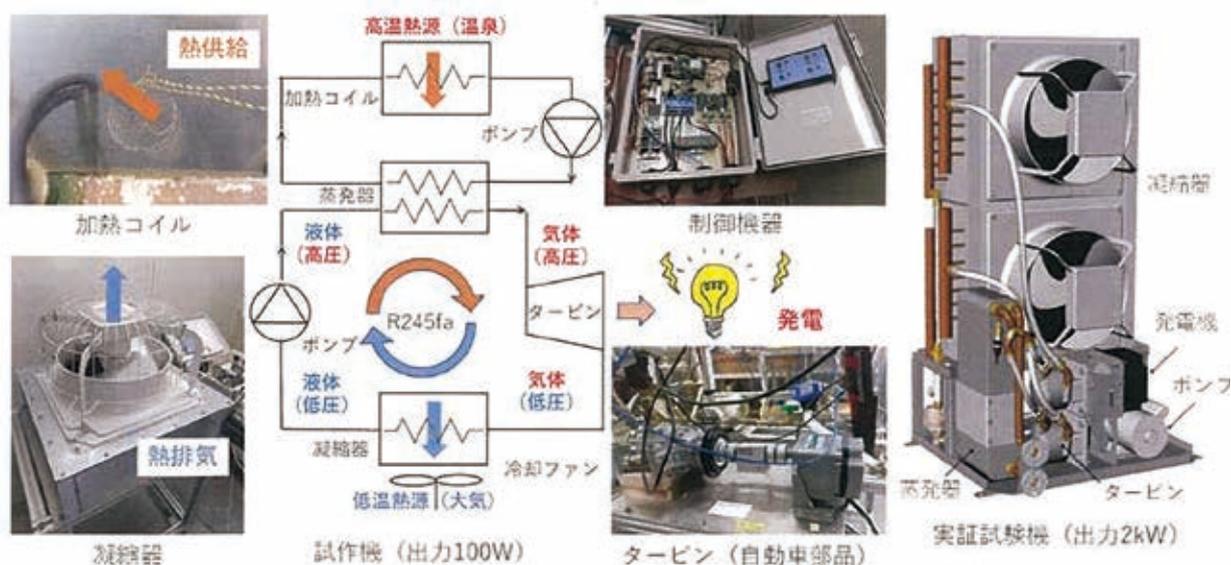


図1 スマートバイナリー発電の仕組みと実証試験機

ネットワークが構築されると、発電事業にかかわる地域の仕事・資源・資金の循環が形成され、この循環が温泉地域における持続可能な社会を形作ることに繋がります。

「小浜温泉 SDGs プロジェクト」で提案する社会技術は、温泉地域のエネルギーを地域自らが活用するためのしくみです(図2)。この研究プロジェクトでは、2030年までに達成すべき持続可能な開発目標を、教育(ゴール4)、環境(ゴール7)、工

学(ゴール9)、地域(ゴール11)に設定しています。この活動の成果を情報発信しながら、温泉地域における新しい社会技術を他の地域に展開する活動を推進しています。また、このスマートバイナリー発電を、工場、焼却炉、内燃機関などの排熱回収技術に用途展開し、社会技術の広がりを「他地域展開×多用途展開」により加速させることを目指しています。



図2 「小浜温泉 SDGs プロジェクト」と持続可能な開発目標



研究プロジェクトの  
ホームページはこちら

この研究に関心をお持ちの企業の皆さまは、長崎大学研究開発推進機構産官学連携推進室 (TEL: 095-819-2231、E-mail: jrc@www.jrc.nagasaki-u.ac.jp) までご連絡ください。

# 『医療・海洋・デジタル』を成長産業に位置付け 産官学のトップが合意

～ 2022年8月22日、第24回長崎サミット開催～  
長崎都市経営戦略推進会議



去る8月22日、長崎の地域経済活性化について産官学7団体のトップが意見を交わす「第24回長崎サミット」を長崎市内で開催しました。

## 【メンバー】

長崎商工会議所	宮脇 雅俊	会頭
長崎経済同友会	東 晋	代表幹事
長崎県経営者協会	石瀬 史朗	会長
長崎青年会議所	松島 雄大	理事長
長崎県	大石 賢吾	知事
長崎市	田上 富久	市長
長崎大学	河野 茂	学長

## 【進行役】

日本銀行長崎支店	鴛海 健起	支店長
----------	-------	-----

今回の長崎サミットでは、①人口減少やデジタル化の加速など、長崎経済が対応を求められている環境変化や課題について認識を共有したうえで、②各参加者が、目指す長崎経済の将来像や活性化の方向性、その背景にある地域に対する思いなどを表明し、③今後の経済・産業振興の具体的な方向性について集中的に討議を行いました。

その中で、いくつかの具体的な取り組みについて提案がなされました。

まず長崎商工会議所からは、接客サービス・おもてなしの向上等に向け、サミットメンバーのほか、観光・交流の関係団体や事業者等の参加による「訪問客満足チーム」（仮称）の設置の提案があり、今後、関係者で検討することとなりました。

また、長崎青年会議所からは、「行きたくなる、住みたくなるまちづくり」に関連し、長崎の将来を担う若者の発想力や行動力をフル活用し、商店街や地域コミュニティの再生・創生を目指す「若者がつくるまちプロジェクト」（仮称）を検討中との説明があり、今後、具体化するプロジェクトの内容等を踏まえサミットとして対応を検討することとなりました。

次に、先進事例などを参考にした新産業創出を検討していくため、長崎大学を中核とした産・官・学のプラットフォームとして「長崎ヘルスケア関連産業研究会」（仮称）設置の提案が長崎商工会議所からありました。

長崎経済同友会からも、具体的なデータや事実に基づく客観的な議論を行う研究会の設置や工程表の作成・共有について提案があり、今後、関係者で検討・調整を進めることとなりました。

また、目指す長崎経済の将来像や活性化の方向性、今後の産業振興の具体的な在り方について話し合う中で、オープンイノベーションによる産業振興（とりわけ情報・デジタル関連）に加え、国際面での連携・交流促進、若者の発想力・行動力の活用、リカレント教育などのためには、例えば「まちなか」に長崎大学が立地して、企業や地域社会との連携が一層進むと良い、などの意見がありました。

これらの意見を受け止め、長崎大学からは、「将来的な絵姿」について、関係者の協力を得ながら、今後、検討していくとの表明がありました。



討議後の記者会見では、「訪問客満足チーム（仮称）」の設置に関連して、長崎県の大石知事から、「おもてなし」に関して何が足りていないのか徹底的な再検証が必要であり、長崎に初めて来る人も増えてくるため、如何にその方々に満足していただき、また戻ってきてもらえるか、そこに向かってしっかり課題を整理し対策を実行していくことが大事である旨の発言がありました。

長崎大学の河野学長からは、近年複数の学部を新設し文教キャンパスが手狭になっていることや、

経済学部と他学部の交流の必要性などを挙げ、それなりのスペースを提供していただければ、複数の学部を「まちなか」へ移転することを前向きに検討していくとの見解が示されました。

なお、討議においては以下の2点に合意し、オープンイノベーションの手法も用いて、産・官・学が連携し、金融機関や報道機関の協力も得て、さらに県民の皆様に共感・ご理解いただくための情報発信等を行いながら、経済の活力維持や成長に向けて取り組んでいくことを確認しました。

### (1) 西九州新幹線の開業を機に、ハード・ソフトの双方で、交流・観光産業の発展を加速する。

- ① 交流・観光のソフト面の充実に向けた地域一体の取り組み強化として、「100年に1度」のハード面のまちの大きな変化に見合う、ソフト面の充実を図るため、課題・問題点を把握・共有し、各主体の役割分担を整理のうえ具体的な対応を推進することとなりました。
- ② 面的な誘客強化に向けた交通網整備や地域間連携のため、新幹線の西九州ルートに関西直結の実現を目指すことや、離島を含めた県全体、さらには北部九州という「面」としての魅力や集客力の向上のための地域間連携や官民連携を強化するほか、交通全体の改善を検討していくこととなりました。

### (2) 将来的な経済成長や雇用機会の創出に向けて、「交流・観光」のほか、「医療・生命科学」、「海洋・環境・新エネルギー」、「デジタル」の3分野を次世代の成長産業の有力な候補と位置づけて、育成・振興と地場企業との協業拡大に向けた検討や取り組みを進める。

- ① 育成・振興に注力する次世代の産業に関する関係者の共通理解の醸成のため、「長崎の産業界やアカデミアに蓄積された強みやリソースの活用の可能性」、「産業としての成長性や地域への波及効果」、「振興に向けた課題」といった観点から理解を深めたうえで、具体的な産・官・学の連携や施策等を検討していくこととなりました。
- ② 医療・生命科学分野においては、感染症分野や細胞医療等の先端創薬分野における長崎大学の知財、人財を核として、スタートアップ創出や企業の研究拠点の誘致を促進するとともに、ワクチン開発・創薬等に必要資材や機器を供給できる県内産業の育成を支援することとなりました。
- ③ 海洋・環境・新エネルギー分野においては、長崎が培ってきた海洋関連産業の人財や技術力の活用が期待され、また、世界的な脱炭素化の流れの中で成長が予想される洋上風力発電関連や環境対応船などの産業化に積極的に取り組むことや、長崎大学が科学技術振興機構の採択を受

けて取り組んでいる「ながさき BLUE エコノミー形成拠点」プロジェクトへの積極的な協力を通じて、養殖のDX化や安定的な流通の実現等による水産業の再生・発展を推進することとなりました。

- ④ デジタル分野においては、県・市町連携で構築したデータ連携基盤の有効活用、ならびに官民双方のデータのオープン化等を推進し、データ利活用による地域活性化や産業振興に結び付けることや、地場企業のデジタル化を喫緊の課題と位置づけ、デジタル人材の育成・確保を含めて、地域一体で支援すること、および情報・デジタル関連の誘致企業と地場企業の連携・マッチング支援を通じて、オープンイノベーションを促進することとなりました。

長崎サミットは、西九州新幹線の開業やまちの佇まいの変化という千載一遇の機会を活かすとともに、人口減少圧力の強まりや感染症の流行という厳しい環境変化のほか、デジタル化、脱炭素化、SDGsの考え方の浸透といった大きな潮流に適応しながら地域経済の成長を実現していくため、今後も、産・官・学の連携を一層深めて具体的なアクションにつなげていきます。

(寶珠 真一)

## 祝 西九州新幹線開業！

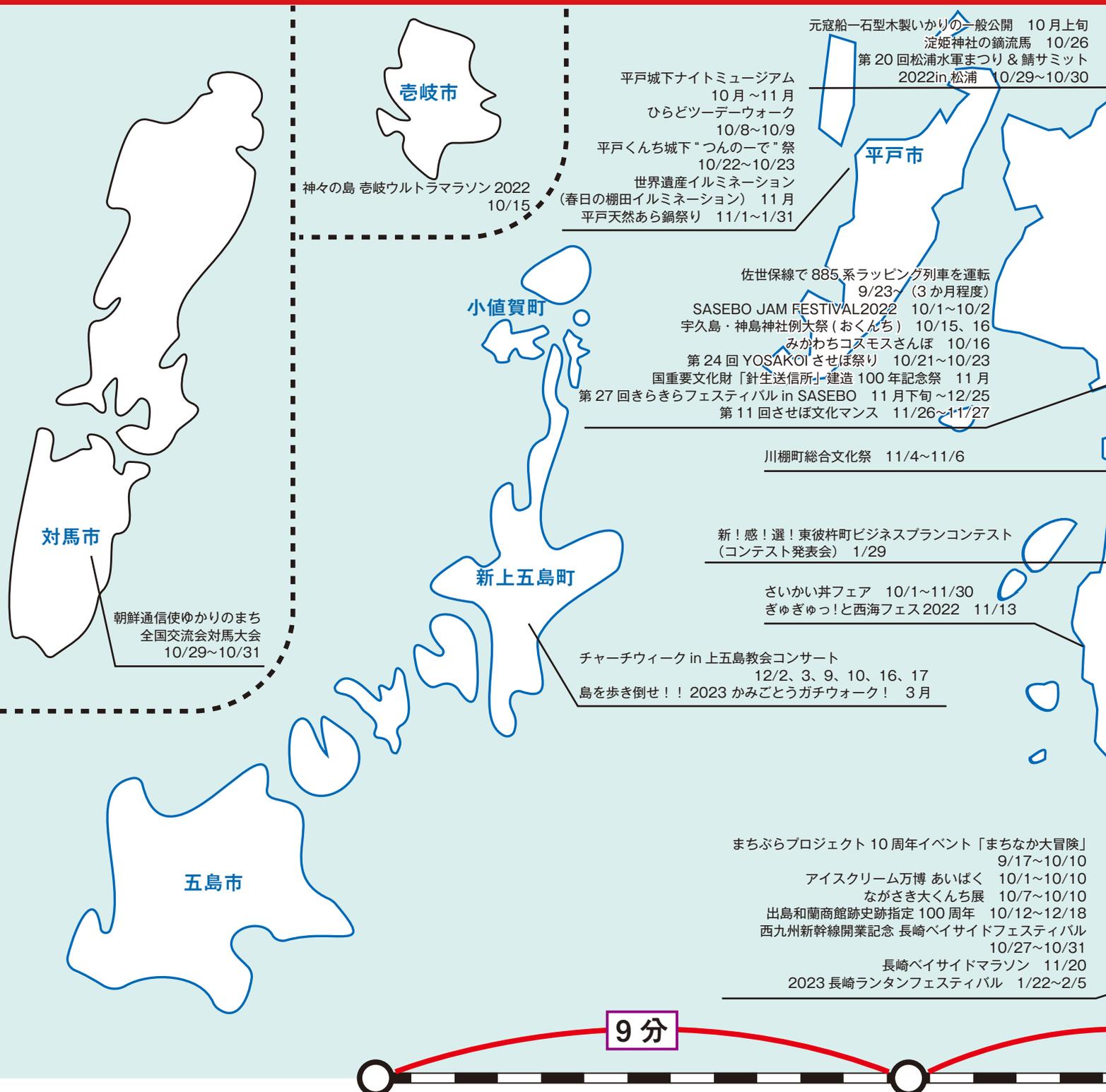


(出発式の様子、上は長崎駅、下は諫早駅 提供：JR九州長崎支社)

2022年9月23日、待望の西九州新幹線が開業しました。午前6時17分、長崎駅から一番列車「かもめ2号」が出発。開業を待ちわびていた沿線は、歓迎ムードに包まれました。新幹線が停車する各駅では早朝から開業記念式典などが開かれ、大勢の人で賑わいました。

また、多くの人々に本県をはじめとする西九州エリアを周遊してもらえるよう、さまざまなイベントの開催も予定されています。

そこで、これから予定されている各地の主なイベントを一覧にまとめました。



9分



**長崎駅**  
~長崎の新たな玄関口~ (提供：J・R T 鉄道・運輸機構)  
国際観光都市長崎の新たな玄関口に相応しいシンボリックな駅を、三次元曲線の膜屋根と長崎らしさを感じる素材により表現



**諫早駅**  
~明るい未来へのおもてなしゲート~  
人々の賑わいを映し出す大きなガラス面と地元の文化・素材を活用し、諫早らしさと未来を映し出すゲートを表現



- 佐賀県、長崎県 佐賀・長崎デスティネーションキャンペーン 10/1~12/31
- 佐賀県、長崎県 「西九州開店」キャンペーン 9/23~3/31
- 佐賀県、長崎県 EXILE / TAKAHIRO さんデザイン 西九州新幹線 PR 車両、江北から諫早駅運行 9/23~
- 佐賀県、長崎県 かもめがつなく! 沿線 5 市 西九州新幹線開業記念スタンプラリー 9/23~1/9
- 佐賀県 佐賀インターナショナルバルーンフェスタ 11/2~11/6
- 佐賀県 ロマンシング佐賀列車を運行 10/8~
- 佐賀県 鹿島・武雄・嬉野エリアが乗り放題! かぶきフリーきっぷ発売 (my route のアプリ内) 1/11~
- 吉野ヶ里町 吉野ヶ里 光の響 12/10~12/25
- 有田町 秋の有田陶磁器まつり 11/19~11/23
- 唐津市 唐津窯元ツーリズム 11/19~11/20
- 唐津市 唐津くんち 11/2~11/4
- 伊万里市 鍋島藩秋まつり 11/1~11/6
- 長崎県 長崎~HTB 線に高速バスを運行 (9/23~1/9 期間限定)
- 長崎県 長崎・佐世保・平戸・松浦・島原をめぐる観光周遊 長崎スローラインきっぷ発売 (鉄道) 9/23~3/31
- 長崎県 小浜・雲仙・島原周遊バス発売 (鉄道・バス) 8/23~3/31

しまてつかフェトレイン 島原城薪能 10/8  
島原ふるさと産業まつり 11月下旬



しまてつかフェトレイン (写真: 長崎バス HP) 湯けむりスーパーライナー (写真: 長崎バス HP)

- きぎつ船津ペロン大会 10月上旬
- 100万本のコスモスまつり 10月中旬
- 西九州新幹線開業記念 諫早市友好交流都市 出雲市・津山市 3市交流展 11/3~12/18
- 伊木力みかん収穫祭 11月中旬
- いさはや灯りファンタジア 11月上旬~1月上旬
- 幻の高来そば新そばまつり 12月上旬
- 光のフェスティバル 12月上旬~12/25
- 量破り 1月中旬
- 百手まつり 2月第1日曜日
- いさはや三海海鮮まつり 2月中旬

### 新大村駅

~新しい玄関口、こころ踊るふれあいの駅~  
空に向かって開く形状は、未来への広がりや大村の発展を表し、新しい街の玄関口としてこころ踊るふれあいの駅を演出

### 嬉野温泉駅

~湯どころの、趣のある駅~  
軒の深い切妻屋根や焼物の外壁縦格子など、歴史ある嬉野の湯宿の装いを和の構成で表現

### 武雄温泉駅

~温泉街の歴史と新しさを感じる駅~  
武雄の温泉街になじむ落ち着いた屋根を現代的に表現し、漆喰や赤い木組をイメージした素材と調和するデザイン

株式会社ふくおかフィナンシャルグループが開催する西九州新幹線開業記念イベント  
『オンライン陶器市@エンニチ 2022 秋』



『オンライン陶器市@エンニチ 2022 秋』は、西九州新幹線（武雄温泉駅～長崎駅間）の開業を記念し、秋の陶器市シーズンにあわせて、佐賀の有田焼と長崎県の波佐見焼を、10～11月にかけてオンライン上で全国の焼物ファンに向けてリレー形式で販売するものです。期間中には、西九州新幹線とJR九州長崎本線沿線にある十八親和銀行及び佐賀銀行の支店内でも、有田焼と波佐見焼の現物展示を行います。

さらに、10月1日（土）からは、福岡県筑紫野市の蔦屋書店イオンモール筑紫野にてリアルな催事を実施するなど、リアルとオンラインを融合させた取組みにより、幅広いお客様に佐賀県・長崎県の地域産品の魅力をお届けしていきます。

このイベントは、株式会社ふくおかフィナンシャルグループ傘下のiBankマーケティング株式会社が、株式会社十八親和銀行と株式会社佐賀銀行と共同で、「地域総合商社事業」におけるオンラインストア「エンニチ」を活用して開催するものです。

## オンライン陶器市の概要

■開催期間：有田焼 10月17日（月）11:00～11月9日（水）18:00

波佐見焼 11月7日（月）11:00～11月30日（水）18:00

■企画の特徴：送料無料商品を充実させた全国の焼き物ファンにお楽しみいただける商品を多数ご準備しております

■銀行支店での展示：十八親和銀行 本店営業部、大村支店、諫早支店  
佐賀銀行 本店営業部、武雄支店、鳥栖支店  
（展示期間：10月17日～11月30日）

■リアル催事：蔦屋書店イオンモール筑紫野（10月1日～10月31日）

エンニチはコチラ



（泉 猛）

# 西九州新幹線開業アンケート

## 1. いよいよ開業！西九州新幹線（長崎⇄武雄温泉）！

2022年9月23日、西九州新幹線（長崎⇄武雄温泉）が開業しました。県内各地で様々な開業記念イベントが開催され、歓迎ムードは盛り上がりを見せています。

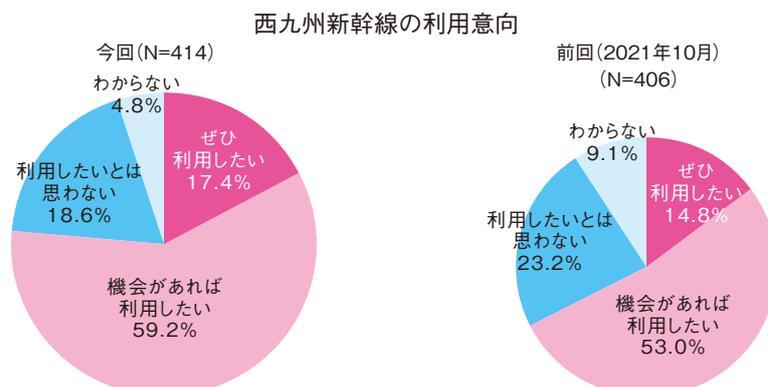
当社では、開業前の8月に、「西九州新幹線（長崎⇄武雄温泉）開業」をテーマにリサーチしましたのでご紹介します。

- 調査方法：長崎県内に居住する18歳以上男女をモニターとするwebアンケートサイト「リサチャン」で実施。
- 調査期間：2022年8月17日（水）～8月23日（火）
- 回答者数及び属性：414人【年齢】30歳代以下76人、40歳代91人、50歳代147人、60歳代以上100人

### ◆西九州新幹線「（機会があれば）利用したい」が約8割

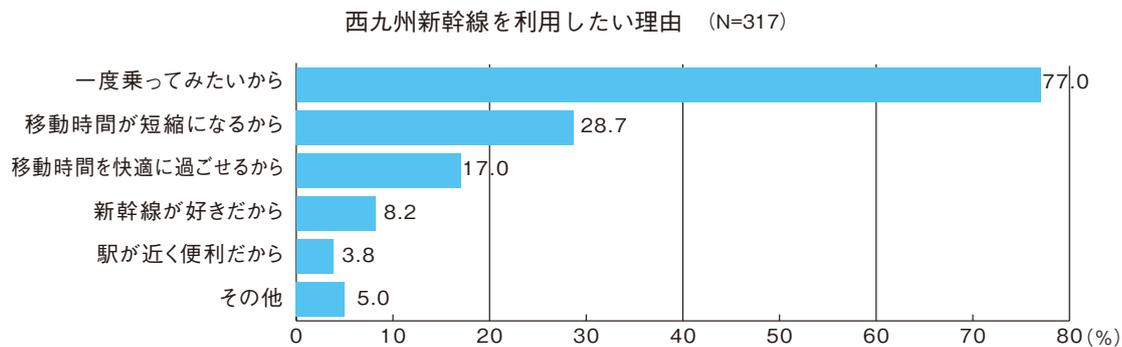
西九州新幹線を利用したいか尋ねたところ、「ぜひ利用したい（利用予定ありも含む）」が17.4%、「機会があれば利用したい」は59.2%となっており、合わせると約8割（76.6%）が「（機会があれば）利用したい」と回答しています。一方、「利用したいとは思わない」は18.6%にとどまり、「わからない」は4.8%でした。

今回の結果を開業1年前（2021年10月）と比較すると、「ぜひ利用したい」は14.8%から17.4%へ、「機会があれば利用したい」も53.0%から59.2%へとそれぞれ増加しており、この1年間で新幹線開業に対する気運醸成がすすみ、開業直前となる今回のリサーチでは利用意向が高まってきたことがうかがえます。



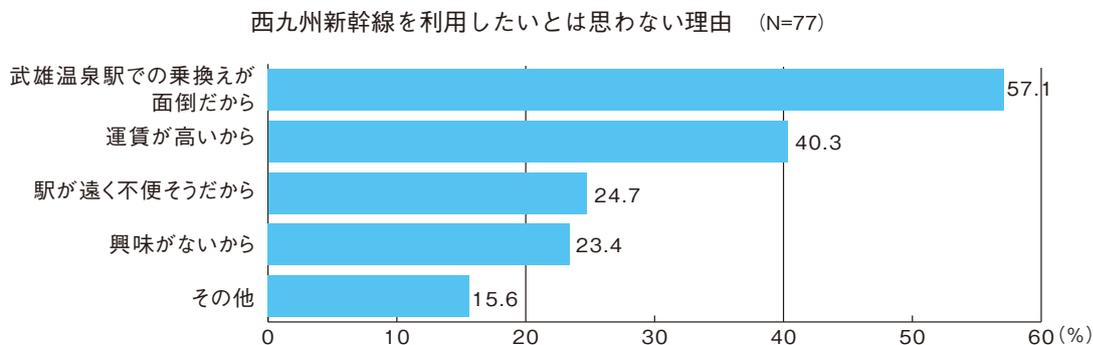
## ◆利用したい理由のトップは「一度乗ってみたいから」、利用したいと思わない理由のトップは「乗換えが面倒だから」

さらに、「ぜひ、利用したい」「機会があれば利用したい」と回答した人にその理由を複数回答で尋ねたところ、「一度乗ってみたいから」が77.0%と群を抜き、以下「移動時間が短縮になるから」(28.7%)、「移動時間を快適に過ごせるから」(17.0%)、「新幹線が好きだから」(8.2%)となっています。



その他：「従来の特急がなくなるので仕方なく」「ほかに選択肢がないから」、他

一方、「利用したいとは思わない」と回答した人にその理由を複数回答で尋ねたところ、「武雄温泉駅での乗換えが面倒だから」が57.1%で最も多く、これに「運賃が高いから」が40.3%で続き、以下「駅が遠く不便だから」(24.7%)、「興味がないから」(23.4%)となっています。



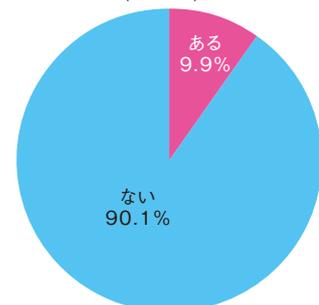
その他：「料金の割には時短の効果がない」「バスのほうが便利」、他

## ◆新幹線開業イベント、「参加した、今後参加予定」は約1割

新幹線開業記念イベントが各地で開催されていますが、これまでに参加したイベント又は今後参加する予定のイベントはあるか尋ねたところ、「ある」は約1割(9.9%)にとどまっています。

参加したイベントとしては、西九州新幹線の「車両基地」や「駅舎」の見学会との回答が多く、これから参加予定のイベントとしては「新幹線試乗会」や「ブルーインパルス祝賀飛行」が挙げられています。

新幹線開業イベントへの参加経験・予定 (N=414)

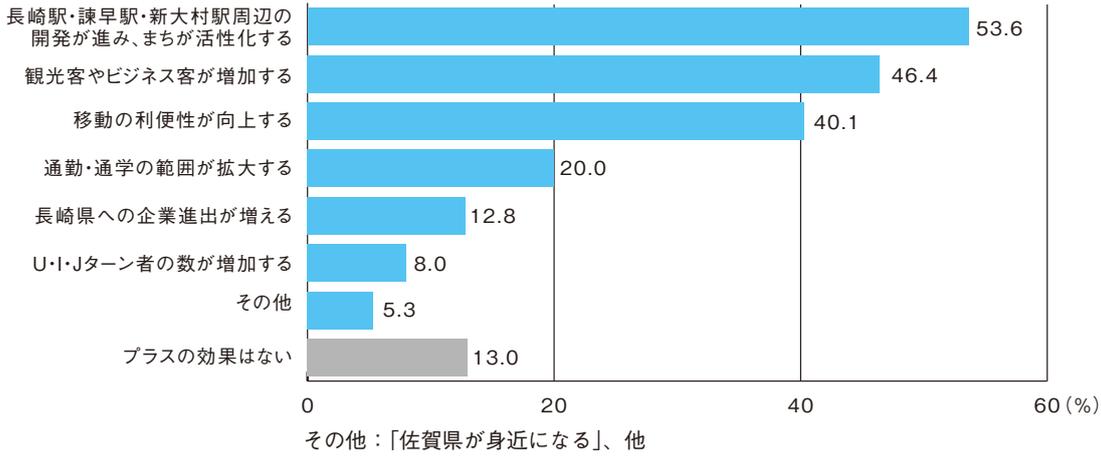


【参加したイベント】	【参加予定のイベント】
<ul style="list-style-type: none"> <li>・西九州新幹線車両基地公開見学会</li> <li>・西九州新幹線駅舎見学会</li> <li>・長崎歴史文化博物館の西九州新幹線開業記念展</li> <li>・かもめ楽団の各種イベント、ほか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線試乗会</li> <li>・ブルーインパルス祝賀飛行、ほか</li> </ul>

### ◆期待する開業のプラス効果、「まちの活性化」が半数

新幹線の開業が、私たちの生活や長崎県経済にどのようなプラス効果をもたらすと思うか複数回答で尋ねたところ、「長崎駅・諫早駅・新大村駅周辺の開発が進み、まちが活性化する」が53.6%と最も多く、これに「観光客やビジネス客が増加する」が46.4%、「移動の利便性が向上する」が40.1%で続きました。以下「通勤・通学の範囲が拡大する」(20.0%)、「長崎県への企業進出が増える」(12.8%)、「U・I・Jターナー者の数が増加する」(8.0%)となっています。

新幹線の開業が生活や経済にもたらすプラス効果 (複数回答 N=414)



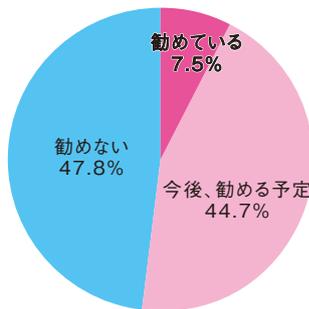
一方、「プラスの効果はない」と回答した人も13.0%となっており、その理由として次のようなコメントが寄せられています。

【プラスの効果はないと思う理由】	
○リレー方式で思っていたほど時間短縮ができてない。	(長崎市、60歳代、女性)
○佐世保にはメリットがない。	(佐世保市、40歳代、女性)
○運賃が高くなるから。	(長崎市、50歳代、女性)
○従来の「特急かもめ」がなくなり不便になる。	(長崎市、60歳代、女性)

### ◆利用を「勧める」が5割超

県外にいる家族や知人に西九州新幹線の利用を勧めているか尋ねたところ、「勧めている」が7.5%、「今後、勧める予定」が44.7%で、合わせると5割超(52.2%)が「勧める」と回答しています。一方「勧めない」と

西九州新幹線の利用促進行動  
(N=414)



回答した人も 47.8%いました。今後、開業効果を高めていくためには西九州新幹線を利用した「長崎への旅」の魅力を県外在住者に積極的に PR を行い、より多くの観光客を呼び込んでいくことが求められます。

自由記述では、地域活性化の起爆剤として新幹線開業への期待が高まる一方、「乗換えが不便」「フル規格での全線開通を期待する」などのコメントが数多く寄せられました。また、県北在住者からは「何のメリットもない」「興味がない」などのコメントもあり地域間での温度差

が感じられることから、今後、新幹線駅からの 2 次交通の充実を図り開業効果を沿線外に波及させていくことも必要となっていくようです。

## ◆自由コメント

### 【西九州新幹線開業についてひとこと】

- 娘たちはとても楽しみにしていて、いつか乗りに行こうと考えています。諫早市は新幹線が止まるので、乗りやすく利用しやすいと思います。イベント関係はコロナが落ち着いていれば参加したいと思っています。(諫早市、30 歳代、女性)
- 長崎発展の起爆剤になってほしい。(長崎市、30 歳代、男性)
- 佐世保は全く関係のないこと。それでも長崎に来る人が佐世保にまで足を延ばしてくれたらいいなと思う。(佐世保市、50 歳代、女性)
- 暫定的にリレー方式での開業ですが、はやくフル規格で全線開業して欲しい。全線フル規格になってはじめて新幹線の魅力を発揮できると思う。(長崎市、50 歳代、女)
- 福岡まで直行はできないですが、新しい風を吹き込んでくれるのは間違いない！(東彼杵町、40 歳代、女性)
- 福岡まで短時間での移動や渋滞を気にせず正確な時間で移動したい時には新幹線を、それ以外は高速バスを利用すると思います。ただ、電車で行きにくかった武雄へは便利になるので、新幹線で武雄に行きたいです。(長崎市、50 歳代、女性)
- 県南、県央に住む人たちにはメリットがあるかもしれませんが、県北に住む人にとってメリットはありません。新幹線開業は、他人事です。(西海市、60 歳代、女性)
- 県民が率先して盛り上げよう！(諫早市、30 歳代、男性)
- 全線フル規格を早く実現して欲しい。(長崎市、50 歳代、男性)

- 個人的には可もなし不可もなし。しかし、縣市町村含め盛り上げが加速しているので、自分が勤めている会社でも関連付けた方針を打ち出す予定。自社の売りに少しでも繋がれば嬉しい。  
(長崎市、30歳代、女性)
- 開業までには、コロナが落ち着き、観光客がコロナを気にすることなく、多く訪れる雰囲気になってほしいです。  
(長崎市、40歳代、男性)
- 開業するからには最大限の利益と活性化を。個人的には、長崎～博多間で時短にはなるが割高で不便になるので、残念ながらさほど必要性を感じませんが、駅も新しくなったし一度は全線利用したいです。  
(諫早市、40歳代、女性)
- 観光客が増えて活性化すると良いと思うが、乗り換えなしに博多まで行けるようになって欲しい。正直乗り換えは、高齢者には負担なので安い高速バスやひとつ飛びの飛行機に流れる人も多いのでは。通勤に特急廃止は痛い。  
(諫早市、60歳代、女性)
- 今まで旅行は車だったが、新幹線を利用して車窓を眺めながら、目的地に行けるのが、楽しみです。  
(佐世保市、60歳代、男性)
- 長崎県の一部の地域のみが盛り上がっているような気がする。佐世保では新幹線の話はほとんど話題にでない。  
(佐世保市、60歳代、女性)
- 早く乗り換えなしで利用出来るようになればいいですね。  
(長崎市、50歳代、女性)
- 新幹線が開業するだけで自動的に開業効果は発揮できない。雇用環境や魅力的なまちづくりなど、併せた対策が必要。  
(長崎市、50歳代、男性)

## 2. 「武雄・嬉野の魅力は？」

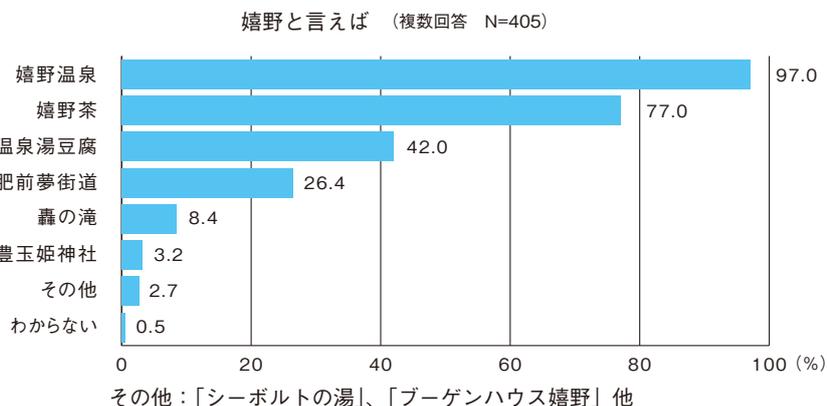
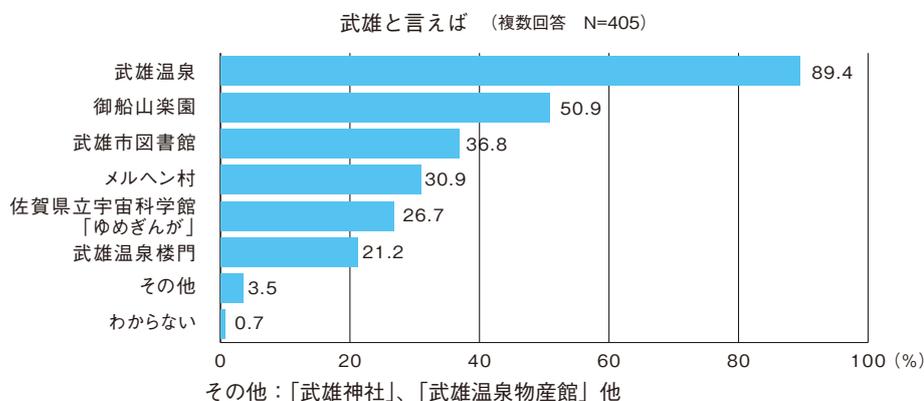
新幹線は、長崎・諫早・新大村・嬉野温泉・武雄温泉と停車し、お隣の佐賀県がこれまで以上にぐっと身近な県になりました。

当社では開業前の7月に、「武雄・嬉野の魅力」についてもりサーチしましたのでご紹介します。

- 調査方法：長崎県内に居住する18歳以上男女をモニターとするwebアンケートサイト「リサチャン」で実施。
- 調査期間：2022年7月6日（水）～7月12日（火）
- 回答者数及び属性：405人【年齢】30歳代以下77人、40歳代90人、50歳代142人、60歳代以上96人

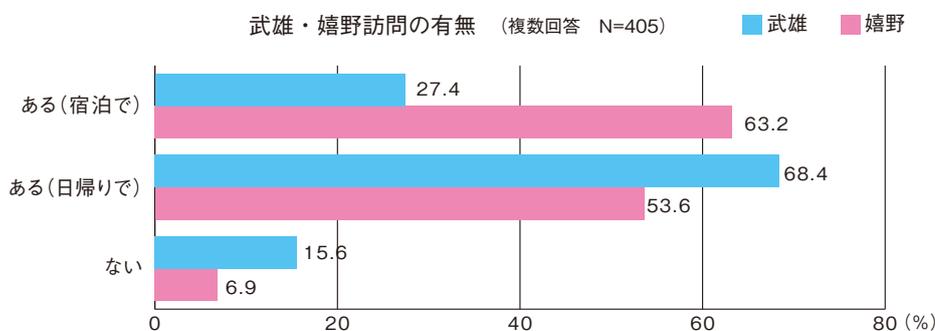
### ◆武雄・嬉野、どちらも思い浮かべるのは「温泉」

武雄・嬉野と聞いて何を思い浮かべるか複数回答で尋ねたところ、武雄は「武雄温泉」が89.4%、嬉野は「嬉野温泉」が97.0%と回答したほとんどの人がいずれも「温泉」を思い浮かべています。以下、武雄は「御船山楽園」(50.9%)、「武雄市図書館」(36.8%)、「メルヘン村」(30.9%)と続き、嬉野は「嬉野茶」(77.0%)、「温泉湯豆腐」(42.0%)、「肥前夢街道」(26.4%)となっています。

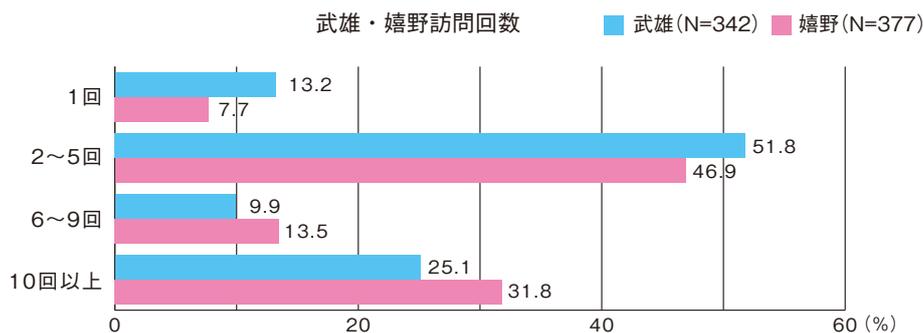


### ◆大半が訪問経験あり、武雄は「日帰り」中心、嬉野は「宿泊」・「日帰り」いずれも

これまでに武雄と嬉野を訪れたことがあるか複数回答で尋ねたところ、武雄が84.4%、嬉野が93.1%といずれも大半が訪問経験ありとのことでした。そのうち、武雄は68.4%が「日帰り」での訪問ですが、嬉野は「宿泊」を伴う訪問が63.2%に上るのに加え、「日帰り」も53.6%と半数を超えています。

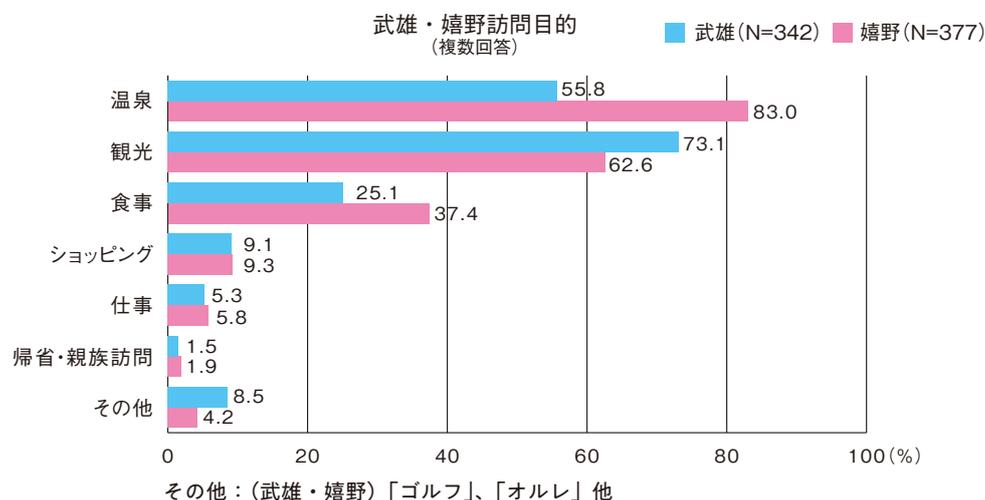


また、訪問回数については、武雄・嬉野ともに最も多かったのは「2～5回」(武雄51.8%、嬉野46.9%)でしたが、「10回以上」との回答も2～3割(武雄25.1%、嬉野31.8%)ありました。



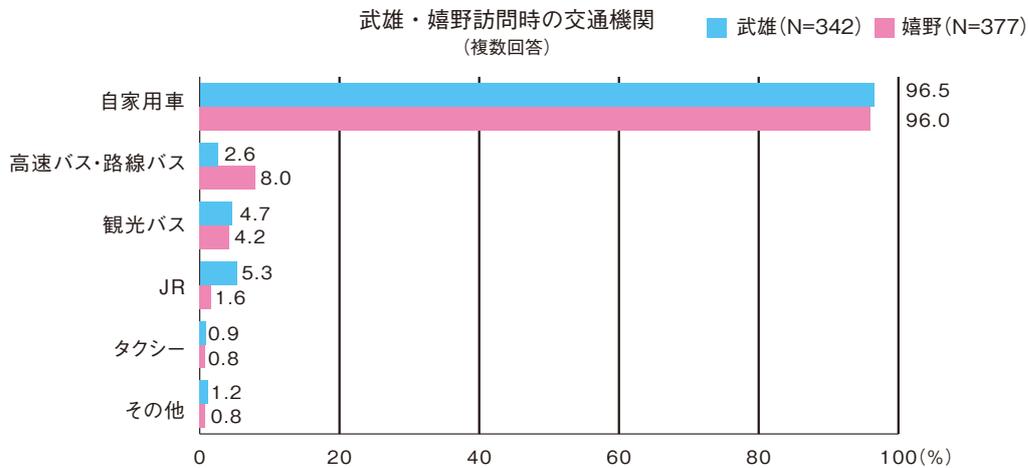
### ◆訪問の目的は、武雄は「観光」、嬉野は「温泉」が上位

武雄・嬉野を訪れた目的を複数回答で尋ねたところ、武雄は「観光」が73.1%で、これに「温泉」が55.8%で続いています。一方、嬉野は「温泉」が83.0%に上り、次いで「観光」が62.6%となっています。



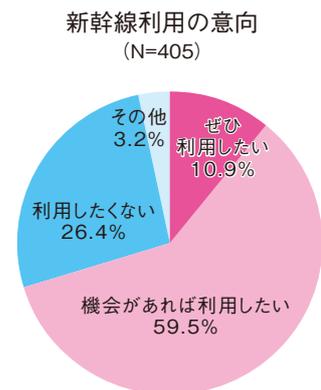
## ◆訪問時の交通手段は、ほとんどが「自家用車」

また、訪問時に利用した交通手段を尋ねたところ、武雄・嬉野ともにほとんどの人が「自家用車」（武雄 96.5%、嬉野 96.0%）を利用していました。



## ◆約7割が新幹線を「利用したい」

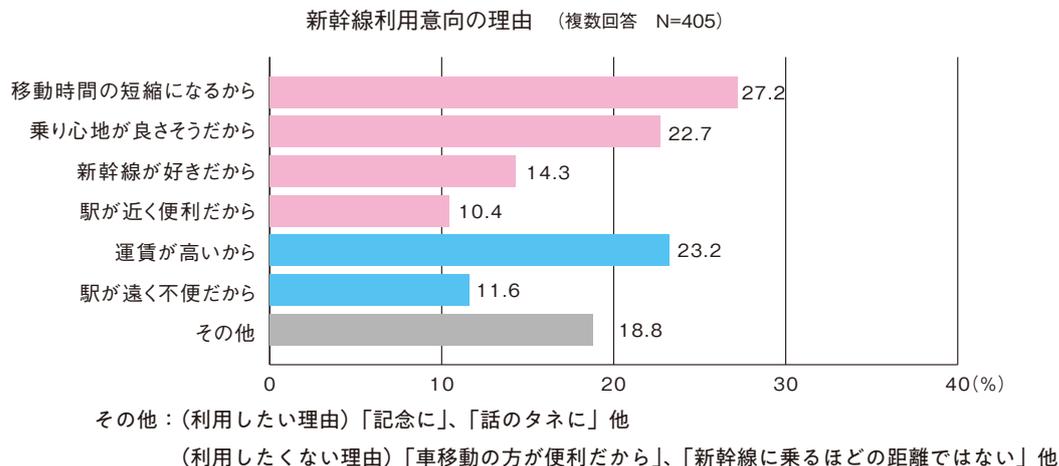
新幹線開業後、武雄・嬉野を訪れる際に新幹線を利用してみたいか尋ねたところ、「ぜひ利用したい」は10.9%で、「機会があれば利用したい」が59.5%となっており、合わせると約7割(70.4%)が「利用したい」と回答しています。一方、「利用したくない」と回答した人も26.4%いました。



また、その理由について尋ねたところ、利用したい理由としては、「移動時間の短縮になるから」が27.2%でトップ、次いで「乗り心地が良さそうだから」(22.7%)、「新幹線が好きだから」(14.3%)となっています。

一方、利用したくない理由としては「運賃が高いから」が23.2%でトップ、これに「駅が遠く不便だから」(11.6%)が続きました。

「その他」では、利用したい理由として「話のタネとして」、「記念に」などの意見があり、利用したくない理由としては長崎と武雄・嬉野間の距離の近さから「新幹線より車が便利」との意見が多数寄せられました。



## ◆自由コメント

【あなたが知っている武雄・嬉野のおすすめの「スポット」「おいしいもの」など、その魅力についてひとこと】

## 【武雄・嬉野共通の魅力】

- お隣の町なので、「いつでも気軽に行ける」と気を抜いてしまいがちですが、知れば知るほど魅力イッパイだと思います。それぞれをゆっくり泊りがけで行きたいです。  
(長崎市、60歳代、女性)
- 昔からの温泉街で、近くなので機会があれば何度も訪れてみたい雰囲気です。  
(長崎市、50歳代、女性)
- 武雄、嬉野ともにイタリアンのおしゃれな店がある。特に嬉野はおいしい店が多くあり、ほぼ毎月利用している。佐賀市内にも利用しているイタリアンはあるが、密度的には競合がひしめいている感じがある。  
(長崎市、60歳代、男性)
- 日頃いかない場所でのんびりするだけでもリラックスできますが、川や自然がそばにあるので更に良いと思います。温泉もきもちいいし。  
(長崎市、30歳代、女性)

## 【武雄の魅力】

- 武雄は、やはり子連れには飽きないスポットだと思います。温泉や図書館など大人も楽しめるスポットなので、家族で行きたい街の一つです。  
(長崎市、30歳代、女性)
- 武雄神社の神が宿っていそうな大楠、御朱印は季節ごとにとってもきれいです。  
(長崎市、50歳代、女性)
- 武雄は春の桜の時期がオススメです。武雄神社、円応寺、赤穂山八天桜、馬場の一本桜と近場でたくさんの桜が見られます（馬場の桜は開花が遅いですが）。祐徳稲荷神社まで足を伸ばしても桜が綺麗です。湯豆腐が美味しいです。  
(長崎市、50歳代、女性)
- 定番ですけど御船山楽園でのお花見がおすすめです。ツツジの頃に行った時は園内のお茶屋さんでお団子と抹茶がいただけました。楽しかったです。  
(長与町、40歳代、女性)
- 武雄図書館は映画みたいな本棚が並び、見るだけでワクワクする。  
(長与町、30歳代、女性)
- 子供達が3人いるので、武雄・嬉野へ行った際はメルヘン村へ行く事が多いです。小さな子供がいる方は喜んで遊べるメルヘン村がおすすめです。  
(長崎市、40歳代、女性)
- 武雄温泉物産館は、野菜からスイーツまで幅広く商品が揃えてありしかも美味しい！行くのが楽しいです。  
(諫早市、50歳代、女性)

### 【嬉野の魅力】

- ありきたりですが、美人の湯と絶妙な味の温泉豆腐と全国的に有名な嬉野茶の三点セットで大満足です。  
(長与町、60歳代、男性)
- 轟の滝は桜の時期に行くのがオススメ。昼は明るい桜を見て花見をして、夕方から温泉につかって、夜は夜桜を見ながらバーで飲むのが楽しすぎて最高です。  
(諫早市、30歳代、女性)
- 温泉湯豆腐が絶品。あれを超える湯豆腐に出会ったことがない。嬉野はお茶のジェラートもおすすめ。  
(壱岐市、30歳代、女性)
- 嬉野の肥前夢街道のキャッチコピー「本物のインチキご覧いたし候」に惹かれて行きました。忍者ショー、迫力満点素晴らしかったです。  
(佐世保市、40歳代、女性)
- 嬉野温泉のブーゲンビリア園は、程好い広さだから、ファミリーで楽しむことができ、迷子の心配も無くお勧めします。  
(島原市、70歳以上、女性)
- 嬉野茶は香りも良くて味も美味しいので好きです。  
(長崎市、40歳代、女性)
- 嬉野の温泉湯豆腐は一度食べたら忘れられず、また食べたくになります。おみやげセットもあり、買って帰りました♪また行きたいです！  
(南島原市、50歳代、女性)

以上

### 長崎県内にお住まいの方限定「リサチャン」アンケートモニター募集中！

「リサチャン」は「長崎」に特化した地域密着型のアンケートサイトです。長崎県内に居住する18歳以上の方ならどなたでも参加できます。簡単な会員登録をするだけで、アンケートのご案内のメールが届きます。

★あなたもリサチャンのアンケートを通じて意見発信しませんか？

★ポイントを貯める楽しみも！ 会費等一切無料。いますぐご登録を！



～リサチャン <https://researchan.jp/> 【リサチャン長崎】で検索～

## 公益財団法人十八親和ふるさと振興基金 ～ 2022年度下期助成金交付先決定 ～

(公財)十八親和ふるさと振興基金(理事長:山川 信彦 十八親和銀行取締役頭取)は2022年9月21日(水)に第38回理事会を開催し、2022年度下期助成金交付先を決定いたしました。選定された団体は、県内各地においていずれも地域の活性化につながる社会貢献度の高い事業を地道に続けている団体です。



(第38回理事会の様子)

### 2022年度下期助成金交付先

	助成対象事業名	助成団体名
1	「文化のつどい」開催	特定非営利活動法人 長崎国際文化協会
2	「長崎日英協会創立25周年記念植樹祭」開催	長崎日英協会
3	「ながさき大くち展 子供向けイベント」開催	長崎伝統芸能振興会
4	冊子「平戸神楽」改訂・発刊	平戸神楽振興会
5	「口之津ポートバザール」タープテント購入	みなとオアシスくちのつ運営協議会
6	「島民ライター育成講座」開催	一般社団法人 奈留しまなび舎

2022年9月末現在 助成総件数1,199件、助成総額585,220千円

現在、2023年度上期助成金の募集を行っています。(募集締切日:2023年7月末)

公財)十八親和ふるさと振興基金へのご照会は  
電話番号 095-828-8859 ファックス番号 095-821-0214  
e-mail nri@nagasaki-keizai.co.jp  
事務局 担当 島田

あなたのいちばんに。  
FFG 福岡ファイナンシャルグループ

十八親和銀行

# 十八親和銀行で、不動産を担保に 事業資金の相談ができます!

不動産担保

ビジネスローン

## ロングリリーフ

十八親和銀行不動産担保ローン  
ロングリリーフ  
取引事例

CASE 1

借入期間20年で  
ラクラク返済!

CASE 2

借入を一本化して、  
毎月の返済額を軽減!

CASE 3

未納付金  
のお支払に!

CASE 4

不動産の仕入・  
リフォーム資金に!

CASE 5

アパートの  
購入仕入資金に!

まずはお気軽に十八親和銀行事業者ローンセンターまでお電話にてご相談ください!

十八親和銀行 ロングリリーフ 検索

十八親和銀行  
事業者ローンセンター

☎ 0120-800-667

〒850-0841 長崎県長崎市銅座町 1-11  
受付時間・9:00～17:45(但し、銀行休業日は除きます)

SDGs取組みの評価・分析を通じて、サステナビリティ活動をサポート

# Sustainable Scale Index

## ■ Sustainable Scale Indexについて

Sustainable Scale Indexは、約200の評価項目に回答することで、回答した企業のSDGsに関連する取組みを指標化できます。類似同業者との相対評価で、回答した企業の立ち位置を把握することができます。

## ■ SDGsとは

『持続可能な開発目標』(Sustainable Development Goals)の略称で、2015年9月に国連で採択された国際目標です。17の目標と、その目標を具体的にした169のターゲットからなり、国連に加盟する全ての国が、2030年までに、貧困や飢餓、エネルギー、気候変動、平和社会など、幅広い課題の解決を目指しています。

くわしくはお近くの十八親和銀行窓口までおたずねください。

