

秋号

ながさき経済
2023年秋号
No.391



しまばら火張山花公園

ながさき経済

寄稿

長崎くんち奉納踊の特色と今後の課題

長崎県長崎学アドバイザー 本馬 貞夫

調査

景況感、緩やかな回復基調へ

～第133回 県内企業景況調査(確報)～

調査

西九州新幹線開業から1年の影響について

—県内企業に対する公益財団法人九州経済調査協会との共同調査—

長崎くんち奉納踊の特色と今後の課題

長崎県長崎学アドバイザー

本馬 貞夫

県立長崎図書館副館長兼郷土課長、長崎県参与などを経て現職
著書に『貿易都市長崎の研究』、『世界遺産 キリシタンの里』など



はじめに

長崎くんちが4年ぶりに開かれます。現在、3年も延期となった踊町、桶屋町・船大工町・丸山町・本石灰町・栄町・万屋町の方々は一所懸命に稽古に励み、その他いろいろな準備にも取り組んでおられます。コロナ禍による気力不足を心配しましたが、杞憂に終わりました。

言うまでもないことですが、長崎くんちは踊町だけではできません。諏訪神社はじめ、神輿守（旧長崎村）、傘鉦持ち、シャギリなど関係・関連の皆さま方の力が結集してはじめて、くんちが成り立ちます。そのあたり十分承知の上でお読みください。

昨年11月、踊町を励ます目的で『長崎くんち奉納踊の歴史と経済的社会的効果・効用』（その1）を私家版で出しました。その最初のページに

- 1 長崎くんちのスゴイところ
- 2 くんち奉納踊の歴史、スゴサの理解のために
- 3 現代の長崎くんちもスゴイ
- 4 街中でお金が回る
- 5 人と人との交わり、結びつき
- 6 今後の課題、どうしたらいいのか

とあって、このうち1～3を（その1）に収録しました。早く4～6（その2）を皆さんにお届けすべ

く鋭意執筆中ですが、なかなか進まず督促されています。そこで、長崎くんち奉納踊の特色を（その1）のエキスを構成し、（その2）にある課題、マンションの問題など見通しを具体的に紹介したいと思います。なお（その1）は各踊町、公共図書館にあります。

長崎くんち奉納踊の特色

1 7年ひとめぐりというスケールの大きさ

江戸時代の踊町は、およそ11ヶ町が7年に一度勤めていました（花街の丸山町・寄合町は毎年）。この仕組みは踊町を引き受ける町が減っても（現在は5町から7町）変わりません。私たちは当たり前と思っていますが、都市祭礼の研究者からみると、7年ひとめぐりの非常にスケールの大きな祭りというのです。長崎では普通のことですが、全国の視点ではスゴイという一例です。江戸時代は右のようになっていました。幕末まで変わりません。ちょっと見えにくいですが、7年に一度を感じてください。



「年々踊順番」
（長崎歴史文化博物館蔵）

しかも各踊町の出し物はそれぞれ違います。他都市の祭礼をみてみましょう。例えば京都祇園祭は誰もが認める都市祭礼の代表ですが、長刀鉾以下毎年同じ山鉾・傘鉾を見ることができます（現在34基）。ただ歴史・伝統の裏付けがすばらしい。

迫力・勇壮さで人気の青森ねぶた・弘前ねぶた、博多祇園山笠、岸和田だんじりなど著名な都市祭礼がありますが、飾りは大きく違っても山車・曳山などの形状・形態は毎年ほぼ同じです。

また、山車同士がぶつかる豪快な祭り、壇尻の高速でのやり回しが見られる祭りは現代人に大変受けられているようです。しかし、一つ間違えると死者が出ます。ある博物館の学芸員がこれを「兄（あん）ちゃんの祭り」と形容していました。マスコミの責任も大きい。死者が出た祭りは、5年間くらい激しく衝突などのコメントなしで、事実のみ報道という取り決めを結んだらと思います。

2 流行に敏感な風流の祭り

多くの都市祭礼は、江戸時代の中・後期から大型山車化が進み、豪華な細工・装飾が主流となっていきました。すると毎年同じ山車が登場するのです。同時に浄瑠璃・歌舞伎の狂言を演じることも流行りました。両者を融合させた祭りの代表が滋賀県「長浜曳山祭」です。見物人に「見せる」「受けをねらう」を特色とした都市祭礼が、今日では伝統的なやや固定化した祭りとして引き継がれています。一方、長崎くんちは流行に敏感な風流の祭りです。しかもそれが現代に息づいている稀有な特色があります。つまり、踊町の主体性が大きく出し物に影響するのです。

3 貿易都市長崎の祭り

近世の都市祭礼では、外国系の出し物や意匠は人気があって、唐・唐人は中国に限らず外国（人）を意味します。

こうした異国趣味を長崎くんちに当てはめると、まずは**龍踊**ではないでしょうか。貿易都市長崎では自然の成り行きです。**本籠町**の人々は、隣接した唐人屋敷の土神堂前で上元の日（旧正月十五日）に行われていた龍踊について、唐人から所作・技を習い、囃子の唐楽器も譲り受けて、くんちの奉納踊に仕上げました。初演は18世紀後半から末といわれていますが、当初は唐人から支援を受けたにしても仕上げは本籠町の町衆が行い、より完成された立派な出し物にしていたのです。

江戸初期には長崎から出航する朱印船による貿易もありました。西濱町のアニオー行列と龍船、**本石灰町の御朱印船**は、朱印船貿易商・荒木宗太郎・アニオー夫妻にまつわる出し物です。アニオーさんはベトナム交趾国ホイアンに居た姫君、宗太郎はアニオーさんと夫婦になって長崎に帰帆しました。その嫁入りの行列は大変豪華だったと言い伝えられてきました。嫁入り道具「交趾国鏡」は、現在長崎歴史文化博物館に収蔵されており、鏡の部分はベネチアガラスとも言われています。大音寺後山には**荒木家墓地**（長崎市史跡）も存在します。現在、日本・ベトナム外交関係樹立50周年を記念して、このロマンの物語はオペラ制作が進行中です。

次に、1823年（文政六）オランダ商館医として来日したシーボルトと長崎くんちです。今年が渡来200周年で、長崎歴史文化博物館では特別展が開催されています。日本に最新のヨーロッパ医・科学をもたらすとともに、日本で調査・収集した膨大な資料を持ち帰ったシーボルトは、それらをもとに大著『日本 NIPPON』を出版しました。彼は6年間長崎に滞在していますから、長崎くんちの出し物をかなり見ることができたと思われます。

シーボルトが『日本』に掲載したくんちの出し物は、杵島町の太鼓山（コッコデショ）と万屋町の鯨曳（鯨の潮吹き）でした。極東の神秘の国・日本の祭りをヨーロッパに紹介するのですから、くん



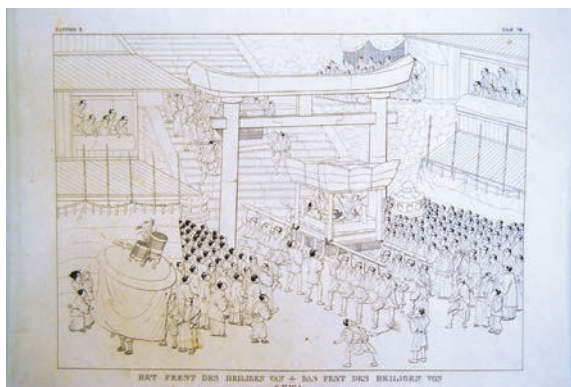
川原慶賀「唐蘭館蛇踊」蛇踊
（長崎歴史文化博物館蔵）



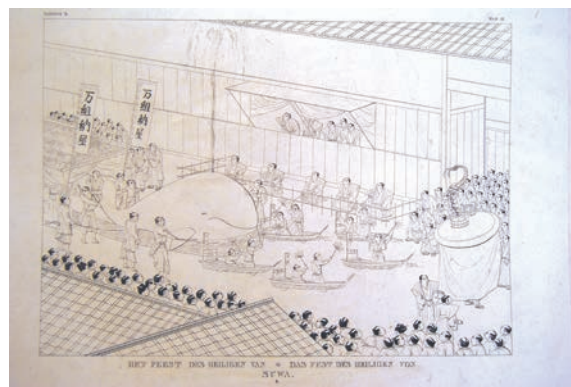
荒木家墓地（長崎市史跡）
中央が宗太郎アニオー夫妻の墓



荒木宗太郎役 松尾琉希君
アニオー役 熊谷朱梨さん



シーボルト『日本』から栴島町の太鼓山
(長崎歴史文化博物館蔵)



同 万屋町の鯨の潮吹き
(長崎歴史文化博物館蔵)

ちの出し物も日本的で、その上目立つものが選ばれたわけです。

万屋町の鯨の潮吹きは一大西海捕鯨絵巻を表現する通り物（行列）です。大船頭が乗る親父舟を中心に、^{はざし}羽指が乗り込み鯨に^{もり}鉾を投げて網に追いつめ、^{せこ}勢子舟、捕った鯨を運ぶ^{もつそう}持双船等の船団と、獲物の^{せみくじら}背美鯨（油・肉とも上質）、解体作業をする納屋で構成されます。



小川嶋捕鯨志 捕鯨図
(長崎歴史文化博物館蔵)

今年は本石灰町・万屋町のほか、桶屋町・船大工町・丸山町・栄町も踊町です。桶屋町は何と言ってもカラクリの傘鉦が見もの、また藤間金弥師匠の洗練された踊演出にも注目です。船大工町の川船稽古では、殿村会長自ら陣頭指揮をとって指導され、仕上がりも楽しみになってきました。丸山町は長崎検番の地元、演目の「うかれ唐人」は長崎検番しか上演することができません。栄町の阿蘭陀万歳では、10年前の万歳・才蔵役ご両人と、新たな万歳・才蔵も登場するとか、踊りの構成も楽しみです。

今後の課題

1 踊町の収支と庭先の御花

踊町の収支決算は公開されていません。当然その町の財政規模、出し物によって額は異なりますが、およそ2000万円前後から4000万円と推測されます。およそ本踊、曳物、^{かつ}担ぎ物の順に上がっていくでしょう。もちろん、これに私的・個人的な支出は含まれませんから、踊町々民のくんちに関わる支出・負担はもっと大きくなります。

主な収入源は、庭先回りでいただく御花、町内有志の寄付金（奉賛金）、長崎伝統芸能振興会からの助成金です。まず助成金について、8割は長崎市からの助成、残りは振興会々員が出す会費が原資で、広く観光に寄与する長崎くんちの振興をはかるためのものです。よく奉納踊は神事だ、単なるイベン

トではない、として気合を入れますが、両方の意味合いがあります。公的資金を宗教行事助成のために使うことは憲法上もできません。

現在の長崎伝統芸能振興会からの助成金は、本踊 580 万円、獅子踊 740 万円、曳物・担ぎ物 890 万円となっています。この助成金制度は、1973 年（昭和 48）に半分くらいの額からはじまり、その後少しずつ増額されて現在にいたっています。

次に町内の寄付金・奉賛金です。もともと全収入の三分の一くらい、あるいはそれ以上を占めていました。有志といっても何らかのかたちでほとんどの町民が協力しています。中には元住んでいた人からの寄付も珍しくありません。

ある本踊の踊町の例を挙げてみましょう。町内だけでなく、ゆかりの人からの寄付もあり、約 300 万円が集まりました。各人決して楽な寄付ではありません。7 年に一度だから、無理して出したという人もいたでしょう。でも、予定額の 2000 万円にはかなり不足です。

そうすると庭先回りでいただいた御花が一番の収入源となります。この踊町では、この年天候も順調だったし、がんばっておおよそ 1000 万円の御花が集まりました。踊り馬場からの御花が約 200 万円。しかし、大雨が降って十分に庭先回りができないこともあり、綱渡りです。各踊町とも、決算で余剰が出た分は、7 年後の踊町に備えて預貯金をしているはずです。そうした準備金の取り扱いは、必ず複数の人で行うよう取り決めてきました。

別の本踊の踊町の例です。ここでは町内から寄付金（奉賛金）を集めていません。それが二度の踊町運営で続いていますから本物です。町の有志が自主的に寄付し、非常の事態に備えていたとしても、それこそ稀有な例です。なぜそんなことが可能だったのか。

それは、踊町を勤める、続けるを最優先の目標として、大口の支出を徹底して節約したことが大きいと思います。例えば「樽開き」（打上げ）を町内の人が行っているお店で質素におこない、昼の弁当注文や食べる場所も工夫したようです。ただし、それぞれの踊町の事情・特色がありますから、すべて節約すればいいというわけではありません。

くんち踊町はお金も必要ですが、「人（材）」がいなければ機能しないのです。10 月 7・8・9 日の 3 日間は何とかなるとしても、春からの庭先調べ、小屋入り、夏休みから 9 月にかけての稽古、庭見せ、人数揃い、そして御花受領と花御礼（集金も兼ねて）というように莫大な人手が必要です。当然適切な支出も大切になってきます。改めて、この町の役員さんの差配は見事で、町内の皆さんとのほのぼのとした関係がうかがえます。

とくに稽古の期間は女性の参加が欠かせません。自治会長（奉賛会長）はじめ役員さん、曳物などの踊町では長采さんたち、まずは町内女性の皆さんの協力を得るべく心がけて動く（いた）はずです。曳物や担ぎ物の踊町は収支の規模が本踊の 1.5 倍、或は 2 倍（以上）ですが、次に述べる庭先回りの基本は同じです。

2 ^{きつきん}喫緊の庭先回り対策

最初に、庭先とは玄関先のことで、ガーデンではありません。念のため。

それにしてもコロナ禍は大切な「御花」を直撃しました。お店が閉店に追い込まれ、御花をいただく庭先の件数が激減しているのです。先の本踊の踊町は、二組でおよそ 2500 を回り、そのうち約 1900 件から御花をいただき、1 件当たり平均 5100 円余だったそうです。曳物・担ぎ物への御花はもっと高額だったでしょう。

さて、今年の踊町の庭先回りはどうなるのでしょうか。心配なことがもう一つ重なります。くんち 3 日間は土・日・祝日に当たり、シャッターを下ろしている会社・商店があるかもしれません。本誌は 9 月末に発行されるそうですから、これを読んでくださった理解ある方が、大きな張り紙などに「本日は休んでおりますが、どうぞ呈上札を入れ、庭先の演技をしてください □□」と明記されることを心から期待いたします。どれほど踊町を励ますことができるか、計り知れません。

私家版のくんち（その 1）で、辻貫^{つじもら}い、角貫^{かど}いのことを書きました。事前の綿密な庭先調べが必要ですので、今年のくんちには間に合わないかもしれませんが、とくに曳物・担ぎ物には有効と思います。角を曲がって入ることが難しいところでは、逆に角、辻まで出てもらい、まとまった演技を見て満足いただけたら御花につながると思います。

なお、庭先回りには多くの人手（人材）が必要ですが、かつては加勢町の制度があって、人手を融通していました。現在は、矢の平の田中安次郎さんはじめ、くんち大好き人間が自主的に、人手の足りない踊町を加勢して庭先などくんち業務を担当しています。

3 マンションの問題

長崎くんちの将来を左右する重要事項がマンションの問題です。ここ 10 年を見ても踊町の地域にマンションが多く建設されています。その住民の方々を踊町組織に迎え入れ、ともにくんちを楽しむことができないか、全体の 2 割か 1 割でもいいのです。また、庭先回りも受け入れてもらえないだろうかとも思います。踊町に建つマンションに居住し、くんちに参加して生活が充実してきた、ここには人と人との交わり、安全・安心の日常があると実感できれば申し分ありません。

<踊町としての新橋町とマンションの関わり>

新橋町は「阿蘭陀万歳」を出し物とする小さな町です。くんちに初めて阿蘭陀万歳を出した町としても知られています。マンションの世話役で、新橋通り町会（自治会）の副会長でもある溝江宏俊さんに、標記のことを簡単に書いていただきました。少し副会長の立場が入っているかもしれませんが、これはマンションとくんちについて、一つの成功事例と思われます。

○マンションの入居者の年齢が若く、30 歳代とその前後の方々が多くて「おとも万歳」に出演できる年齢の子どもたちを多く抱えていたこと。

このことから、くんちへの参加並びにお手伝いに、居住者自ら係わることができた。

参加された皆さんが「くんちに参加できるとは思わなかった。参加できてうれしい」との意見が多かった。



おとも万歳



○くんち当日だけでなく、「小屋入り」から最終の打ち上げまで（「樽開き」）、様々な場面で協力的であったこと。

○寄付金の申し出にも、新橋町の役員の方々が回られたが、くんちには関係のない地区から転居してきた居住者の方々も快く応じてくれた。

○「庭見せ」に、新橋町は料亭「一力」に協力していただいているが、その準備と後片付けには、出演する子どもの若いママさんだけでなく、旦那さん方も参加した。短時間のうちに立派な準備ができるとともに、後片づけも皆でローラー作戦のごとく、徹底的に掃除し終えた感がある。

○「御花」の受領等では、会長宅の町事務所にママさん方が交替で出ていただくとともに、手のすいた男の方も参加され受領もスムーズに行われた。

○新築のマンションの居住者は、だれが住んで居るのかも知らないことが多いが、当マンションの居住者は、平成 27 年の踊町を契機として、居住者同士が親密になるなど、くんちの人を呼び引きつける効果・効用は絶大なものであると考えられる。

○新橋町が「年番町」のとき、お上り・お下りの際もマンションの子どもたちに「稚児行列」に参加してもらうとともに、親御さんたちにも大変協力していただいた。（文責 溝江）

とりわけ素晴らしいと思ったのは、取りまとめ役であった溝江さんの人間力と、「おとも万歳」を強固な協力でなしとげた向井さんたち（子どもさんたちの保護者）の行動力です。その子どもさんは現在小・中学生か高校生、諏訪神社の踊り馬場の思い出を聞きたいものですね。

マンションの皆さんが踊町に関わる場合、伝統芸能振興会が作成しているマニュアルはその拠りどころとして非常に重宝です。ただ、すべてマニュアルどおりでなければならないということはなく、あくまで目安として書かれている部分も多いのです。例えば花御礼回りの際、紋付き着用の人が一人必要とありますが、意味はわかるとしても「必ずではない」とか表現を変えた方がよいと思います。本番終了後の人集めはとくに大変なのです。

突然ですが、あの京都祇園祭に登場する 34 基の山鉦のうち螳螂（とうろう）山、つまりカマキリですが、この山の運営の中心はマンション住民です。700 年の歴史と伝統を誇る京都祇園祭も確かに変わりつつあります。



とうろう
螳螂山 宵山のとき撮影

4 中・長期的視点 ～結びに代えて～

その京都、私たちは伝統工芸の町、世界に誇る歴史観光都市としてみてきました。それだけではありません。京セラ、任天堂、村田製作所、島津製作所といったそうそうたる先端産業の本社機能が立地しているのです。いずれも有為な人材を必要とし、人を集めて発展してきた会社であると理解しています。京都は、やはり魅力ある、若者も住みたいと感じる都市ではないでしょうか。

一方、水も土地も十分にはない長崎ですから、県も市も半導体関連企業とともに知識集積型企業の誘致に力を注いでおり、島津製作所、SCSKなども今後進出を予定していますが、人口ダムの役割を果たすには程遠い雇用規模です。とても三菱長崎造船所の、長崎から移転した部門の補充にはなりません。高島炭鉱で資本を蓄積し、長崎造船所で技術を磨いてきた三菱重工業に企業としての歴史を振り返ってもらいたい。歴史を忘れると未来も見えなくなります。

さて、長崎には日本で唯一の出島と唐人屋敷の他に、日本の近代化がほぼ長崎から始まったという特別な歴史があります。今日それらが観光に威力を発揮し、くんちの出し物にも反映されていることはご承知のとおりです。日本人にとって「長崎」はブランド地名ですが、観光には寄与しても、市民生活を応援し、定住者を増やすまでには至っておりません。

結局のところ、人が住みやすい、安全・安心の街づくりを施策として幅広く推進することが急がれます。著名な経済学者・宇沢弘文が提唱した「社会的共通資本」という理論では「ゆたかな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を安定的に維持する—このことを可能にする社会的装置」とあります。

すでに長崎くんちは踊町地域だけでやっているわけではありません。シャギリ、傘鉾持ち、また獅子踊の出し物も、浦上や東長崎地区、また長与町の人たちとの密な協力関係で成り立っていますし、龍踊や太鼓山保存会も同様の広がりです。「街中でお金が回る」はゆたかな経済生活の営みに関わり、「人と人との交わり、結びつき」は安定的な魅力ある社会の形成に寄与すると思います。何より長崎くんちそのものが、すぐれた文化を展開していると長崎人は自負しています。理論的裏付けが欲しくて、図書館などの公共施設、病院・福祉施設などとは性格が違うかもしれませんがまとめてみました。長

崎くんちを社会的共通資本の「社会的装置」に位置付けることは可能ではないでしょうか。

今後は踊町をはじめ、くんち関係者の皆さんの寛容さと包容力が、もっともっと大切になってくると思います。新橋町マンションの方が「**くんちに参加できるとは思わなかった。参加できてうれしい**」と言われたのを一過性のものにしてはなりません。

歴史と伝統の祭りと言われます。長崎くんちは京都（祇園祭）・大阪（天神祭）と並んで、この表現がしっくりいく都市祭礼です。出し物が外国に通じているという点からも、全国に多々ある城下町祭礼とは肌合いが違います。終わりに、くんちの社会的意義・役割についても注視いたしましょう。

（付記）柳谷組の傘鉾棟梁・中川禎浩さんが急死されました。心からお悔やみ申し上げます。御旅所において、「中川棟梁」とマイクで呼びかけ、かけあいをしたことが思い出されます。

景況感、緩やかな回復基調へ

～ 第 133 回 県内企業景況調査（確報） ～

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、2023 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 372 社（回答企業数 239 社、回答率 64.2%）
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：2023 年 7 月 26 日～ 8 月 31 日
5. 調査対象期間：2023 年 4～6 月期 実 績（前年同期比）
2023 年 7～9 月期 実績見込み（前年同期比）
2023 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		60	25.1
	輸 送 機 械	6	2.5
	一 般 機 械	11	4.6
	電 気 機 械	8	3.3
	食 料 品	16	6.7
	窯業・土石製品	4	1.7
	そ の 他	15	6.3
非製造業		179	74.9
	運 輸	34	14.2
	水 産	3	1.3
	建 設	26	10.9
	卸 売	47	19.7
	小 売	29	12.1
	サ ー ビ ス	30	12.6
	そ の 他	10	4.2
全産業		239	100.0

(2) 売上高別回答企業数

(社)

業種	製	運	水	建	卸	小	サ	そ	合
売上高	造	輸	産	設	売	売	ー	の	計
5 億円未満	9	12	0	4	2	3	7	2	39
5 億～10 億円未満	9	7	1	6	8	5	7	3	46
10 億～30 億円未満	24	7	2	8	20	3	8	4	76
30 億～50 億円未満	8	4	0	5	3	5	3	0	28
50 億～100 億円未満	3	3	0	0	4	6	3	0	19
100 億円以上	7	1	0	3	10	7	2	1	31
合 計	60	34	3	26	47	29	30	10	239

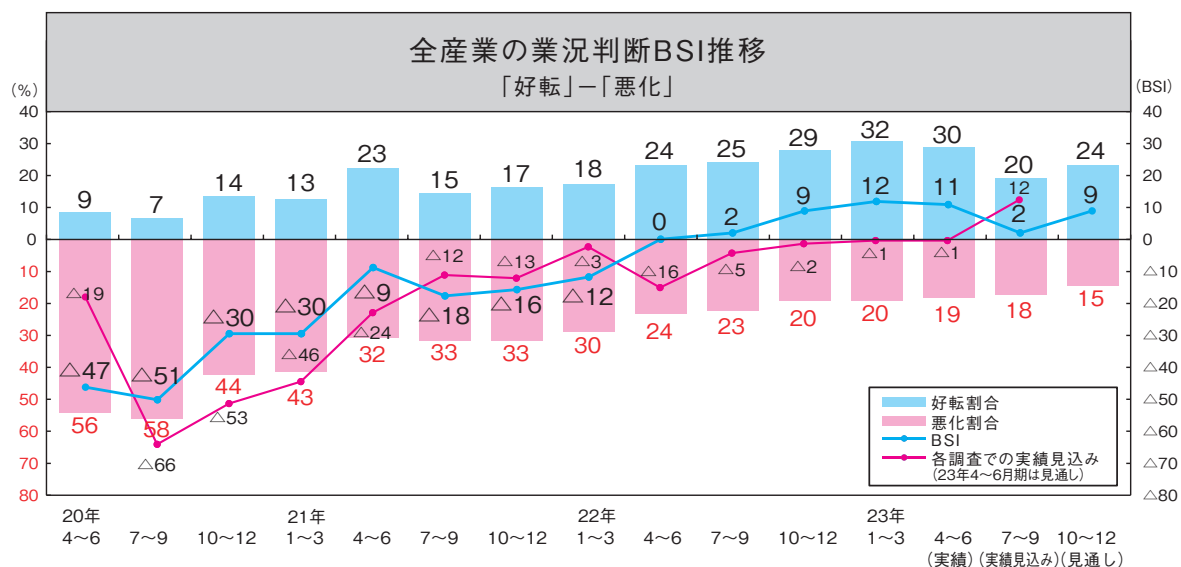
BSI について

BSI はビジネス・サーベイ・インデックス（BusinessSurveyIndex）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、新型コロナの感染法上の扱いが5類へ移行後、ペントアップ需要が顕在化し、2023年4～6月期実績はプラス11。足もと7～9月期（実績見込み）については、原材料・エネルギー価格の高止まりや、海外経済の減速懸念などから、BSIは2に低下するも、先行き10～12月期は物価高が続くなかではあるが、観光需要の回復期待などからプラス9と、県内企業の景況感は回復基調を辿る見通し。

○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」が前回調査（64.9%）からやや上昇し68.6%となりトップ。次いで「人材不足」が47.5%、「設備の老朽化」が31.4%となった。



1. 業況判断

全産業の業況判断 BSI をみると、新型コロナの感染法上の扱いが5類へ移行したことに伴いペントアップ需要が顕在化し、2023年4～6月期実績はプラス11となった。足もと7～9月期（実績見込み）は、原材料・エネルギー価格上昇の高止まりや、海外経済の減速懸念などから、BSIは2と低下するも、10～12月期のBSIは9となった。BSIのプラスが続いていることから、先行きについては物価高が続くことが懸念されるものの、観光需要の回復期待などから、県内企業の景況感は緩やかな回復基調を辿るものと考えられる。

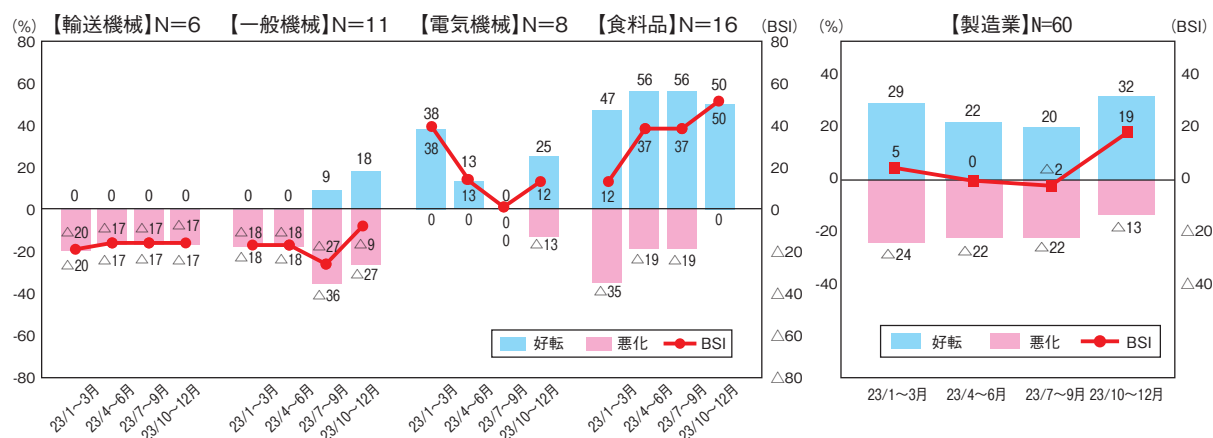
業種別 業況判断 B S I 推移（直近2年）									
(BSI)									
業 種	過去の調査の実績						今回調査		
							実績	見込み	見通し
	2021年 10～12 月期	2022年 1～3 月期	2022年 4～6 月期	2022年 7～9 月期	2022年 10～12 月期	2023年 1～3 月期	2023年 4～6 月期	2023年 7～9 月期	2023年 10～12 月期
全 産 業	△ 16	△ 12	0	2	9	12	11	2	9
製 造 業	△ 14	△ 8	8	13	9	5	0	△ 2	19
輸送機械	△ 29	15	0	0	△ 17	△ 20	△ 17	△ 17	△ 17
一般機械	△ 18	△ 18	△ 18	△ 9	△ 10	△ 18	△ 18	△ 27	△ 9
電気機械	△ 11	25	33	22	29	38	13	0	12
食料品	5	△ 11	17	29	10	12	37	37	50
その他	△ 27	△ 21	5	12	17	5	△ 21	△ 15	21
非 製 造 業	△ 17	△ 13	△ 2	△ 2	9	14	14	4	6
運 輸	△ 8	△ 3	14	18	42	55	47	27	24
水 産	△ 75	△ 67	67	△ 50	△ 50	33	0	△ 33	0
建 設	△ 3	17	3	4	5	0	8	△ 7	△ 3
卸 売	△ 23	△ 19	△ 10	△ 12	△ 2	△ 1	△ 2	△ 6	△ 4
小 売	△ 50	△ 44	△ 32	△ 5	12	3	0	7	14
サービス	9	△ 6	3	△ 12	△ 4	13	17	0	0
その他	△ 9	△ 9	0	0	10	27	30	22	11

業種別（細分類）業況判断 B S I 及び企業割合の推移																	
(%、BSI)																	
		2023年1～3月期				2023年4～6月期				2023年7～9月期				2023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		32	48	20	12	30	51	19	11	20	62	18	2	24	61	15	9
製 造 業		29	47	24	5	22	56	22	0	20	58	22	△2	32	55	13	19
	輸送機械	0	80	20	△20	0	83	17	△17	0	83	17	△17	0	83	17	△17
	一般機械	0	82	18	△18	0	82	18	△18	9	55	36	△27	18	55	27	△9
	電気機械	38	62	0	38	13	87	0	13	0	100	0	0	25	62	13	12
	食料品	47	18	35	12	56	25	19	37	56	25	19	37	50	50	0	50
非 製 造 業		33	48	19	14	32	50	18	14	20	64	16	4	21	64	15	6
	運 輸	64	27	9	55	53	41	6	47	36	55	9	27	33	58	9	24
	道路旅客運送業	73	27	0	73	67	33	0	67	50	42	8	42	50	50	0	50
	道路貨物運送業	29	42	29	0	17	66	17	0	0	83	17	△17	0	67	33	△33
	水運業	67	16	17	50	50	33	17	33	33	50	17	16	17	66	17	0
	水 産	33	67	0	33	0	100	0	0	0	67	33	△33	0	100	0	0
	建 設	17	66	17	0	27	54	19	8	12	69	19	△7	12	73	15	△3
	卸 売	24	51	25	△1	26	46	28	△2	13	68	19	△6	15	66	19	△4
	機械器具卸売業	31	54	15	16	27	55	18	9	18	64	18	0	9	73	18	△9
	建築材料卸売業	17	33	50	△33	20	20	60	△40	0	60	40	△40	0	80	20	△20
	小 売	32	39	29	3	24	52	24	0	24	59	17	7	31	52	17	14
	各種商品小売業	43	14	43	0	38	37	25	13	38	49	13	25	50	37	13	37
	機械器具小売業	36	37	27	9	27	55	18	9	27	73	0	27	27	73	0	27
	サービス	32	49	19	13	37	43	20	17	20	60	20	0	17	66	17	0
	旅館その他宿泊所	60	40	0	60	100	0	0	100	33	67	0	33	33	34	33	0

(1) 製造業

製造業の業況判断 BSI は、23 年 4～6 月期実績が前期 5 から 0、7～9 月期は△2 に悪化も、コロナが沈静化してきたことなどから、10～12 月期は 19 と回復する見通し。

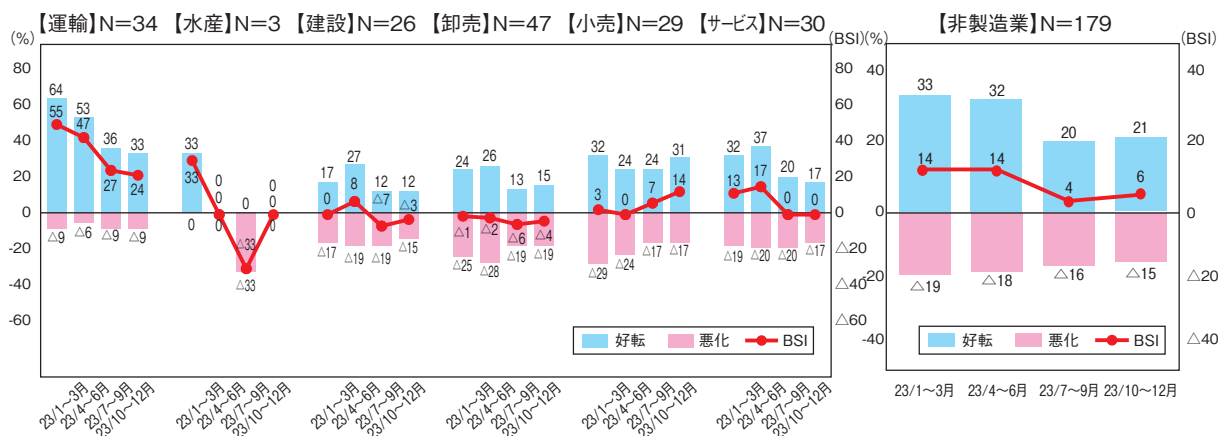
このうち電気機械は、半導体などの調達部材の長納期化や、人材不足、資材・部品の納期の遅れの影響などから、BSI は 23 年 4～6 月期 13 から 7～9 月期 0 に悪化。先行きについては、受注の好転期待から 10～12 月期 12 と回復する見通し。食料品は、原材料費や光熱費が高止まりするなか観光需要が回復し、BSI は 23 年 4～6 月期・7～9 月期とも 37、10～12 月期は 50 となる見通し。



(2) 非製造業

非製造業の業況判断 BSI は、23 年 4～6 月期実績は前期と同水準の 14。7～9 月期実績見込みは 4 に低下も、先行き 10～12 月期は 6 と幾分回復する見通し。

このうち小売業では、コロナが 5 類に分類されて以降徐々に客足が戻り、4～6 月期 0 から 7～9 月期は 7、10～12 月期は 14 と回復する見通し。サービス業では、23 年 4～6 月期実績 17 となったが、電気料金の値上がりによるコスト上昇や最低賃金の引上げによる人件費増加など収益確保難から 7～9 月期、10～12 月期は 0 となる見通し。



調査項目別 B S I									
		2023年4～6月期			2023年7～9月期			2023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	10	18	➡	18	9	➡	14	➡
	製 造 業	8	15	➡	27	5	➡	23	➡
	非製造業	10	20	➡	15	10	➡	11	➡
受注残高	全 産 業	△7	0	➡	3	2	➡	6	➡
	製 造 業	△4	2	➡	4	2	➡	10	➡
	非製造業	△17	△4	➡	0	4	➡	△3	➡
在庫	全 産 業	2	0	➡	1	1	➡	3	➡
	製 造 業	5	5	➡	5	7	➡	6	➡
	非製造業	0	△3	➡	△1	△3	➡	1	➡
操業度・稼働率	全 産 業	4	9	➡	13	4	➡	9	➡
	製 造 業	0	8	➡	13	2	➡	10	➡
	非製造業	8	10	➡	13	5	➡	7	➡
雇用人員	全 産 業	△47	△44	➡	△45	△44	➡	△42	➡
	製 造 業	△39	△40	➡	△36	△40	➡	△37	➡
	非製造業	△50	△45	➡	△48	△45	➡	△45	➡
販売価格	全 産 業	34	34	➡	29	38	➡	34	➡
	製 造 業	40	37	➡	39	42	➡	38	➡
	非製造業	32	34	➡	26	36	➡	32	➡
仕入価格	全 産 業	61	70	➡	57	65	➡	61	➡
	製 造 業	66	68	➡	62	56	➡	53	➡
	非製造業	60	71	➡	55	68	➡	64	➡
採算	全 産 業	△10	△4	➡	△5	△10	➡	△2	➡
	製 造 業	△17	△25	➡	0	△6	➡	10	➡
	非製造業	△8	4	➡	△6	△11	➡	△6	➡
資金繰り	全 産 業	△1	3	➡	△4	△4	➡	△4	➡
	製 造 業	△5	△1	➡	△5	△9	➡	△6	➡
	非製造業	1	4	➡	△3	△3	➡	△4	➡

2. 雇用人員、仕入・販売価格、採算

全産業の雇用人員の BSI をみると、足もと 23 年 7～9 月期△44、先行きも 10～12 月期△42 と、大幅マイナス（人員不足）が続く見通し。

全産業の仕入価格の BSI は、燃油費や資材・原材料費の高止まりから、23 年 7～9 月期 65、先行き 10～12 月期 61 と大幅なプラス（上昇＞低下）が続く。

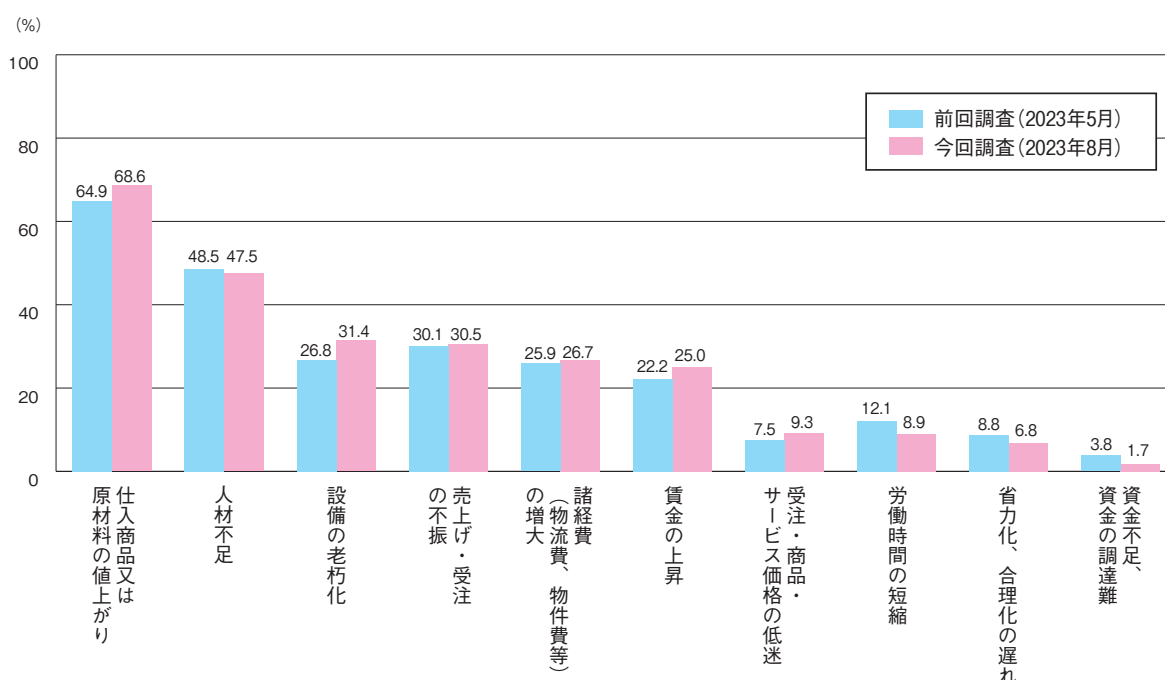
一方、全産業の販売価格の BSI は、足もと 38、先行き 34 と仕入価格が高止まりするなか、仕入価格上昇分を販売価格に転嫁する動きが進みつつあり、採算 BSI は 23 年 7～9 月期△10、10～12 月期△2 とマイナス幅が縮小していることから収益環境は幾分持ち直す見通し。

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」が前回調査（64.9%）からやや上昇し 68.6%となりトップ。次いで「人材不足」が 47.5%、「設備の老朽化」が 31.4%となった。

回答企業からは、「半導体を中心に調達部材が長納期化している。そのため在庫の確保、調達先分散によるリスク回避をしている」（電気機械）、「コロナの位置づけが5類感染症に変更されたことにより経済活動が正常化に向かう一方、ウクライナ情勢の長期化、資源価格や原材料価格の高騰、円安による物価上昇などにより、依然として先行きが不透明な状況が続くものと予想」（食料品製造業）、「公共予算の減少が予想され業界全体の厳しさが増すと思われる。2024 年からは残業時間の上限規制が施行され、一層業界の厳しさが増すと思われる」（建設業）などのコメントが寄せられた。

■経営上の問題点（3つ以内 複数回答）



■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	・機材、資材高騰に伴う販売価格上昇による需要マインドの低下による引き合い及び受注残高の先細りが懸念材料。
	〃	・船舶マーケットは大きく落ち込んではいないものの、船価の大幅上昇は望みにくい。世界的なインフレは継続し、資材・機材価格アップは引き続き懸念。脱炭素化の潮流があり、業界の対応方針ウォッチを継続。
	〃	・老朽化が著しい設備を優先してメンテナンスしていく。新規仕入れ先を調査し、コストアップの抑制を図る。
一般機械	はん用機械器具	・受注に関しては、火力発電以外の地熱、バイオマス、原子力発電関連及びCO2回収関連の受注活動を継続中。また、人材不足については、派遣及び中途採用でカバーしていく。事業の第3の柱となる製品獲得に注力。それとあわせて、他社との協業についても模索していく。
	〃	・案件が前期と同程度、またはそれ以上に出てきているため、今期は前期と同程度の売上は確保できるものと考えている。物価高騰（協会社からの値上げ）がやっと落ち着いてきたように感じる。
電気機械	電気機械器具	・高校卒業者の県内求人倍率推移も右肩上がりになっており、パートを含む人材不足が、今後生産に影響を与えると考えられる。9月から高校生採用が始まるが、募集数に対してどれだけ充足するか、高校生を含む人材確保が今後の課題である。引き続き、人材確保が課題となる。
	〃	・半導体を中心とした、調達部材の長納期化が発生。在庫の確保、調達先分散によりリスクを回避。
	〃	・景況としては昨年度からの好調を維持出来ている。しかし、材料の納期遅れや客先からの仕様変更等で着手条件が揃わない場合に工程が輻輳すると消化能力不足となり外注等の費用増となっている。これを補うために社員を募集しているが非常に厳しい状況となっている。対応として新卒・中途を問わずリクルート活動を続けている。今後は外国人労働者も含め考えていく。
食料品	食料品	・新型コロナウイルス感染症の影響による行動制限が緩和されたことや感染症法上の位置づけが5類感染症に変更されたことで経済活動が正常化に向かう一方、ウクライナ情勢の長期化、資源価格や原材料価格の高騰、円安による物価の上昇などにより、依然として先行きが不透明な状況が続くものと予想している。
	〃	・主原材料の仕入価格の上昇は落ち着いてきた。
	飲料	・新型コロナウイルスの影響により多大な損害が出ていたが、業務用の需要が少しずつ回復していくと思われる。
非製造業	業種	状況の説明など
運輸	鉄道	・売上は回復傾向にある。従業員の募集には応募がない。
	タクシー	・9月1日よりタクシー運賃の改定が実施される。初乗り運賃が、590円から670円（80円アップ）となり売上上昇と乗務員賃金の上昇が期待できる。これに伴い、乗務員の新規採用が活性化されるとタクシー会社の売り上げ増に繋がるものと思われる。当然、当社の売上にも反映されると期待している。
	〃	・3月より再び燃油の値上げが始まり、7月末まで高止まりが続いている。旅行シーズンで多忙となっているが経費増のため大きな利益とはならない。
	道路貨物輸送	・原油高騰が一番の痛手である。拘束時間での運転時間の制限で、これからの物流で運べなくなる。運賃交渉をしてはいるが、思った以上に上がらない。一部運賃が上がったが、原油高騰が円安と重なりで上昇し続けてこれから、先行きがどうなるか懸念される。
	水運業	・売上は回復している。しかし、まだコロナ禍以前の80%程度。水道光熱費をはじめ、原材料価格が上昇傾向にある。
建設業	総合工事	・建設業においても残業規制が実施されるので、生産性向上及び人員不足解消が経営上の課題である。
	〃	・公共予算の減少が予想され業界全体の厳しさが増すと思われる。2024年からは残業時間の上限規制が施行され、一層業界の厳しさが増すと思われる。
	職別工事	・日本の造船業界においては、円安も追い風となりドルベースの船価は上昇傾向が強まっているが、資機材価格の高騰を反映した船価が提示できない状況に、引き続き様々なリスクを想定した対策を備えていく必要があると考えている。
	設備工事	・工事価格が上がっているため、何とかトータルで利益を確保している。
卸売業	農畜産物	・7月入り後、農産物の単価も上がり活気を取り戻してきた。しかし、国内農産物も異常気象の影響や外国産農産物も今までにない価格帯である。今後の消費が気になる。8月入り後も7月と同様の勢いである。人員（人数）は揃ってきているので、昨年度のマイナスを取り戻したい。
	食料品	・経営上の問題点として、原料の値上げと2024年問題で、今後物流費上がってくことに不安を感じている。

非製造業	業種	状況の説明など
小売業	水産物	・円安による資材・運賃の高騰は歯止めがかからない。バランスを重視した価格形成が必要である。人員については人数は足りているものの、年齢構成に難がある。相変わらず好調な数字が残せているが、先行きに関しては不透明感がある。
	陶磁器	・コロナ後のインバウンド回復で微増ではあるが売上は伸びてきている。海外の需要が落ち込んできているが、新商品の投入やクリスマス商戦に向けての商品の確保を行い、海外へ販売を強化する。
	衣服・身の回り品	・10月頃にまた値上げがありそうである。
	各種商品小売	・電気代等の運営経費上昇が継続すると思われる。仕入価格上昇も続くと思われるため、今後の採算圧迫が心配である。
	〃	・物価高上昇により、嗜好品などの売上は減少。また、来店頻度も減少が見込まれるため、一回の来店時の客単価上昇を目指す。
	〃	・コロナが5類に分類されて以降、観光客も含めて人の動きが活発化。街も店舗も以前よりは活気が増し、売上が前年を上回ってきた。しかし、人材不足や人員不足があり、特に生鮮部門において付加価値商品が十分にできない状況である。作業の効率化など工夫もしているが、さらなる収益の向上には追い付かない状況である。また、この秋の最低賃金のアップも扶養内勤務のパートが更なる時間短縮の必要に迫られ、店舗の運営にも悪影響となる。また人件費のアップも負担が大きい。
サービス業	機械器具	・商品の供給（メーカーの生産）が回復傾向にあり、予測通りに推移すれば増収に期待が持てる。但し、商品や原材料等の高騰や人件費の増加が懸念材料である。
	石油	・10月より新たなエネルギー関連の補助策が出るという話もあるが、補助金にも限界があると思う。円高傾向にならなくては依然この状況が続くと思われ、売上数量等に影響が出ると考えられる。
	旅館・その他宿泊業	・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	・原材料・エネルギー価格の高止まり、パート・アルバイトの採用難によるスタート時給上昇と既存従業員の残業増による人件費アップなどで経費がなかなか収まらない。
	物品賃貸業	・コロナ禍から順調に回復してきており、コロナ前を超える売り上げを上げる月も出てきたが、販売原価や人件費の上昇もある為、利益水準は若干低下すると考えられる。その中でしっかりと確保し、社員への還元や様々な設備投資等も行っていきたい。
	情報サービス業	・販売、広告の売上の漸減傾向は変わらない見込み。また、諸資材、原材料費の負担は増すことを想定し経費面の見直しがさらに必要となる。

(泉 猛)

西九州新幹線開業から1年の影響について

― 県内企業に対する公益財団法人九州経済調査協会との共同調査 ―

西九州新幹線の開業から1年が経つことから、今回、当社では西九州新幹線の開業が長崎県内企業にどのような影響をもたらしたのかを探るために、公益財団法人九州経済調査協会と共同で、県内の主要企業にアンケートを実施した。

【調査要領】

1. 調査対象：長崎県内主要企業 372 社
2. 回答企業数 151 社（回答率 40.6%） 製造業 41 社、非製造業 110 社
3. 調査方法：WEB と郵送を併用したアンケート
4. 調査期間：2023 年 7 月 27 日～ 8 月 21 日
5. 調査事項：
 - （1）県内経済へのプラスの効果
 - （2）県内経済へのマイナス面の影響
 - （3）長崎県の活性化につなげるために重要だと考えること
 - （4）経営への影響
 - （5）西九州新幹線の開業を機に現在取り組んでいること
 - （6）西九州新幹線の開業を機に今後取り組む予定のこと
 - （7）取引の拡大や営業強化の取組み
 - （8）開業前、福岡方面への通勤やビジネスでよく使っていた交通手段
 - （9）開業後、福岡方面への通勤やビジネスでよく使っている交通手段
 - （10）全線開業した場合のビジネスへの影響
 - （11）長崎県の活性化につなげるための意見・感想

業種	社数	割合（%）
製造業	41	27.2
運輸業	24	15.9
建設業	13	8.6
卸売業	28	18.5
小売業	15	9.9
サービス業	23	15.2
その他非製造業	7	4.6
全体	151	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した」が48.0%（72社）と最多。次点は「プラスの影響はあまりない」が37.3%（56社）。以下、「交通の利便性が向上した」が30.7%（46社）、「地場産業の再生・振興につながった」が8.7%（13社）。

○県内経済へのマイナス面の影響（複数回答）

「マイナスの影響はあまりない」が70.5%（105社）と過去2回の調査をみてもトップ。次点は、「交通の利便性が低下した」が15.4%（23社）。

○長崎県の活性化につなげるために重要だと考えること（複数回答）

「二次交通の整備」（49.0%、74社）、「観光客の県内各地や九州各県への周遊促進」（39.7%、60社）、「観光資源の掘り起こし」（33.8%、51社）が上位となった。

○経営への影響

「大いにプラス」の4.0%（6社）、「多少プラス」の19.3%（29社）を合わせた「プラス」は23.3%（35社）と2割台にとどまり、企業経営に大きな影響は見られない。

○西九州新幹線の開業を機に現在取り組んでいること（複数回答）

「特にない」が57.0%（86社）と多数を占めるなか、「採用活動の強化」が21.2%（32社）。

○西九州新幹線開業を機に今後取り組むこと（複数回答）

「特にない」が51.0%（76社）と多数を占めるなか、「市場調査・情報の収集」と「採用活動の強化」が18.8%（28社）。

○取引の拡大や営業強化の取組み

今後、取り組む予定が「ある」と回答した企業は、33.8%（51社）。

○開業前、福岡方面への通勤やビジネスでよく使っていた交通手段

よく使っていた交通手段は、社用車（69.2%、101社）、特急列車（61.0%、89社）、高速バス（33.6%、49社）の順。

○開業後、福岡方面への通勤やビジネスでよく使っている交通手段

よく使っている交通手段は、社用車（67.6%、98社）、西九州新幹線（46.2%、67社）、特急列車（33.1%、48社）の順。

○全線開業した場合のビジネスへの影響

「大いにプラス」の15.4%（23社）、「多少プラス」の37.6%（56社）を合わせた「プラス」は53.0%（79社）であった。

○長崎県の活性化につなげるための意見・感想（自由回答）

「全線フル規格化の早期実現を求める」意見のほか、「二次交通の整備」、「観光客の回遊を高める施策」など。

(1) 県内経済へのプラスの効果（複数回答 150 社）

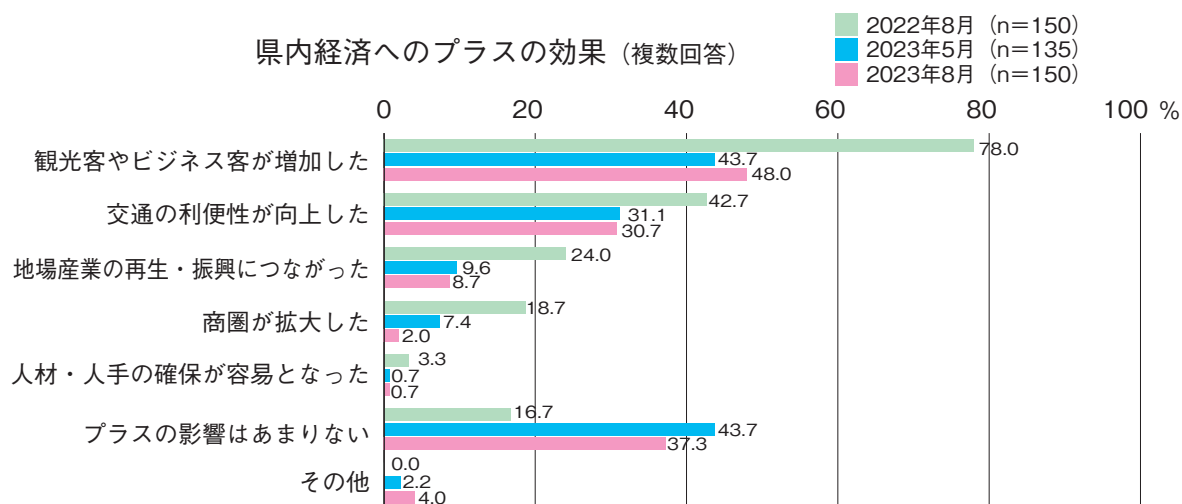
―「観光客やビジネス客の増加」が約半数―

開業前と比較して、現在、県内経済にどのようなプラスの効果をもたらしたのかを複数回答で尋ねたところ、「観光客やビジネス客が増加した」（48.0%、72 社）が最多となったものの、次点は「プラスの影響はあまりない」（37.3%、56 社）であった。

これを開業半年となる前回調査（23 年 5 月）、開業前の前々回調査（22 年 8 月）と比較してみると、「観光客やビジネス客が増加した」は前々回調査比大きく下回ったものの、前回調査からはやや増加している。一方、「プラスの影響はあまりない」は前回調査で前々回調査を大きく上回ったものの、今回の調査では、前回比 6.4 ポイント減少した。

以下、「交通の利便性が向上した」（30.7%、46 社）、「地場産業の再生・振興につながった」（8.7%、13 社）と続くが、ともに前々回調査から減少傾向にある。

また、その理由・意見には「交流（流入）人口が開業後も増加していると感じる」（卸売業、長崎市）、「取引先が新幹線を活用して来社する機会が増えている」（製造業、諫早市）など開業効果を実感する意見がみられる一方、「やはり福岡までの乗車時間短縮は魅力であるが、まだ全線開通していないので効果が半減しており、乗り換えがあるのは不便に感じる」（サービス業、長崎市）、「路線から地理的に離れているので効果が実感できない」（製造業、佐世保市）など、特にプラス効果は感じないとのコメントも寄せられている。



(2) 県内経済へのマイナス面の影響（複数回答 149 社）

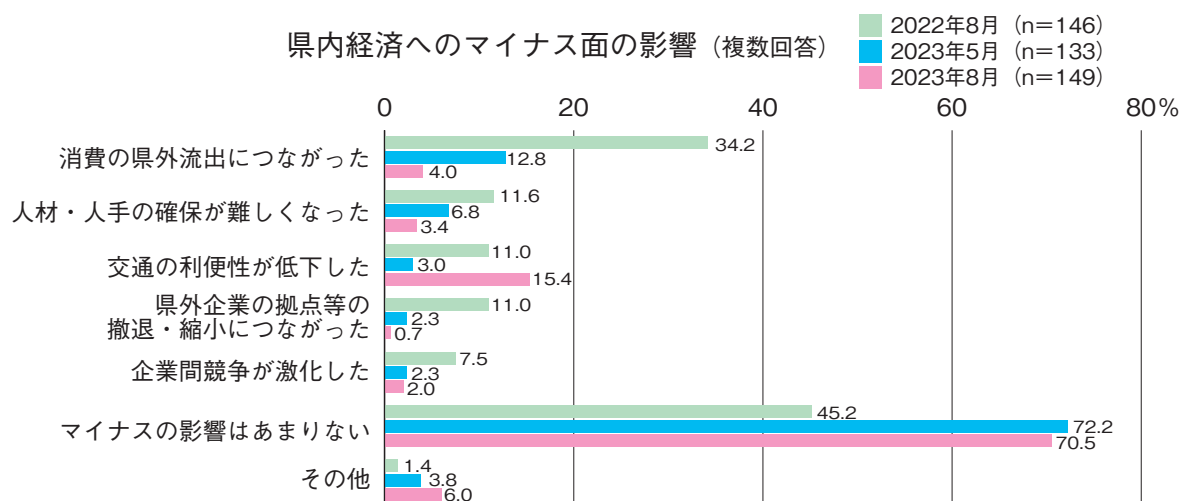
―「マイナスの影響はあまりない」が圧倒的―

次に、開業前と比較して、現在、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てみたところ、「マイナスの影響はあまりない」が70.5%（105 社）と過去 2 回の調査と同じくトップ

であり、次点は、「交通の利便性が低下した」の15.4%（23社）であった。

一方、「消費の県外流出につながった」は、前々回調査比30.2ポイント減、前回調査比8.8ポイント減と減少傾向。

その理由・意見には、「マイナスを感じたことは今のところない」（製造業、長与町）との記述が多
いなか、「交通の利便性が低下したを選んだのは、武雄温泉での乗り換えが不便だから」（サービス業、
長崎市）、「県北地区における経済効果はないと思われる」（小売業、佐世保市）などのコメントがあった。



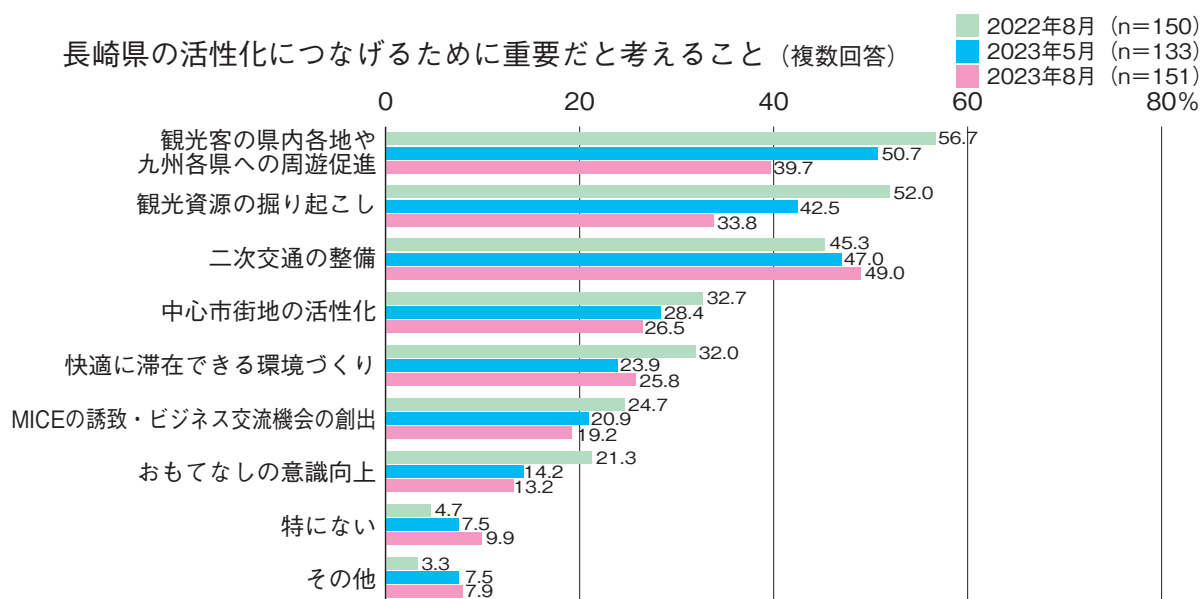
（3）長崎県の活性化につなげるために重要だと考えること（複数回答：151社）

—「二次交通の整備」が最多—

西九州新幹線の開業を長崎県の活性化につなげるためには、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、「二次交通の整備」が49.0%（74社）で最多。以下、「観光客の県内各地や九州各県への周遊促進」が39.7%（60社）、「観光資源の掘り起こし」が33.8%（51社）、「中心市街地の活性化」が26.5%（40社）、「快適に滞在できる環境づくり」が25.8%（39社）となった。

過去の調査結果と比較してみると、ほとんどの項目が1年前の調査から減少傾向にあるなか、「二次交通の整備」は徐々に増加している。また「快適に滞在できる環境づくり」は、前回調査時に減少したものの、今回調査では増加に転じた。

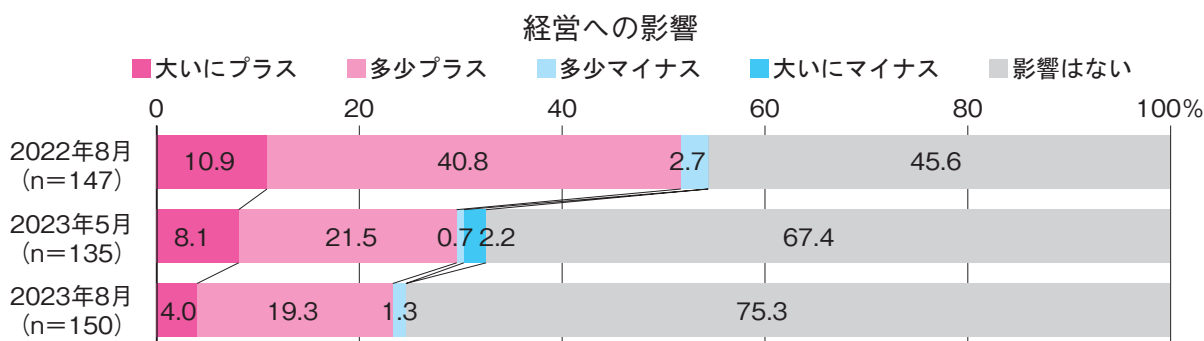
また、その理由・意見欄にも、「長崎駅から市内周遊するための分かり易く、使い易い二次交通の整備は急務だと思う」（小売業、長崎市）、「活性化に伴い道路渋滞となるので、二次交通の整備が重要となる」（サービス業、長崎市）など、二次交通の整備への要望と共に、「なんとか県北地域への人の流れをつくってほしい」（運輸業、佐世保市）、「離島、郡部の活性化」（製造業、長崎市）など、新幹線から離れた地域の活性化も重要との声も寄せられた。



（4）経営への影響

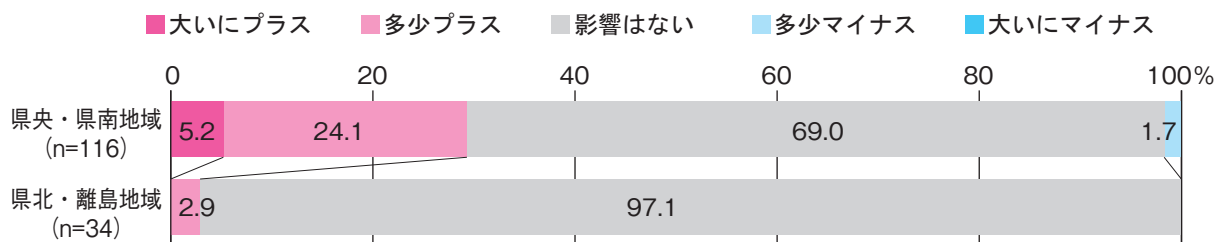
ー企業経営に大きな影響はみられないー

西九州新幹線の開業から1年になるが、現在、企業経営にとってどのような影響があるか尋ねてみると、「影響はない」が75.3%（113社）と過去2回の調査と同様最も多く、その割合は増えている。他方、「大いにプラス」（4.0%、6社）と「多少プラス」（19.3%、29社）とを合わせた、経営にプラスの効果があるとの回答は23.3%（35社）にとどまり、前々回調査（51.7%）、前回調査（29.6%）と減少傾向。



これを地域別にみると、県央・県南地域は「大いにプラス」が5.2%（6社）、「多少プラス」が24.1%（28社）となり、これらを合わせた『プラスの影響』が29.3%（34社）と3割近くを占める一方、県北・離島地域では、「多少プラス」が2.9%（1社）にとどまる。

経営への影響×地域別 (n=150)

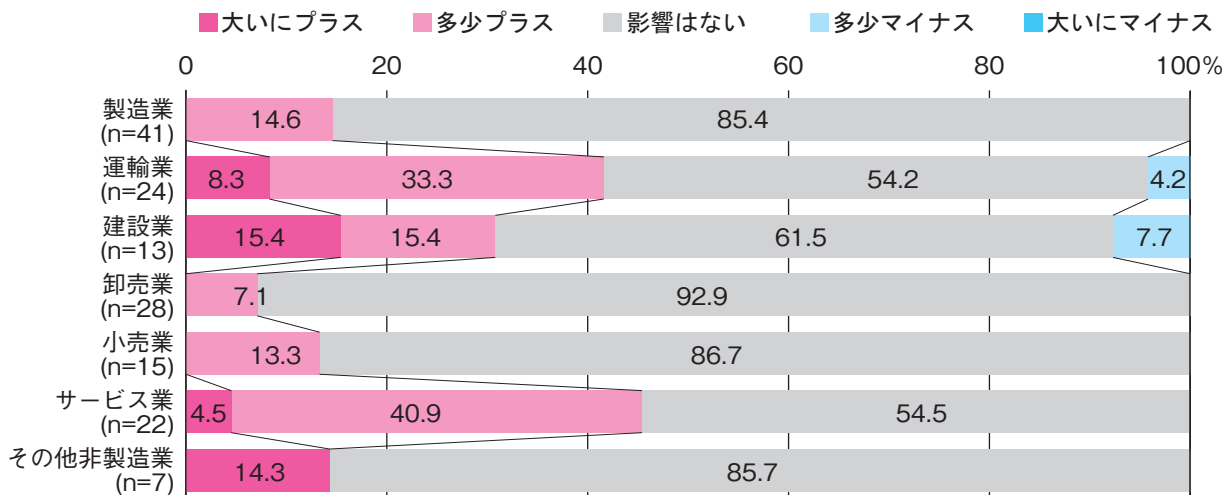


(注) 県央・県南地域は、長崎市、島原市、諫早市、大村市、雲仙市、南島原市、長与町、時津町、東彼杵町、川棚町、波佐見町。
 県北・離島地域は、佐世保市、平戸市、松浦市、対馬市、壱岐市、五島市、西海市、小値賀町、佐々町、新上五島町。

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』が比較的高いのは、サービス業（45.4%、10社）と運輸業（41.6%、10社）であった。

また、その理由・意見には、「商談の際に、新幹線を利用するケースが増加」（製造業、諫早市）、「福岡の社員の長崎出張の交通の選択肢が増えた」（運輸業、大村市）などプラスの意見が見られる一方、「人流の影響を受けにくい業種であり効果を実感しづらい」（製造業、佐世保市）、「佐世保市と長崎市の行き来は、従来どおり車での移動で十分」（小売業、佐世保市）など、影響はないとの意見が大宗を占めている。

経営への影響×業種別 (n=150)



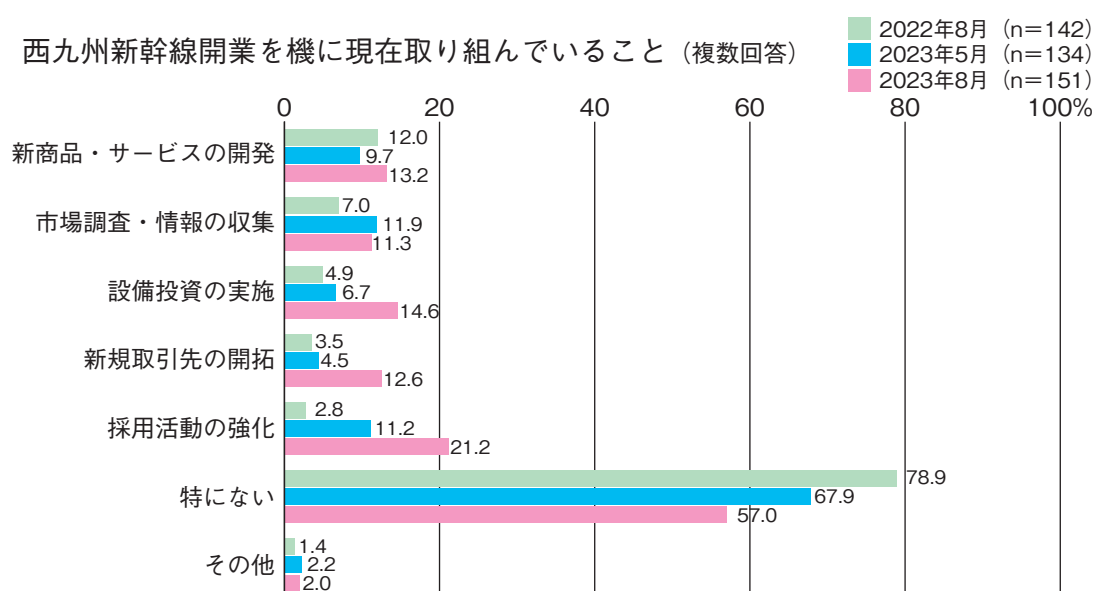
(5) 西九州新幹線の開業を機に現在取り組んでいること（複数回答）

― 採用活動の強化がトップ ―

西九州新幹線の開業を機に現在取り組んでいることを複数回答で尋ねたところ、「特になし」（57.0%、

86社)との回答が多いなか、「採用活動の強化」がトップで21.2%(32社)。以下、「設備投資の実施」(14.6%、22社)、「新商品・サービスの開発」(13.2%、20社)、「新規取引先の開拓」(12.6%、19社)、「市場調査・情報の収集」(11.3%、17社)であった。

「特にない」の割合が減少傾向の一方、「採用活動の強化」と「設備投資の実施」、「新規取引先の開拓」の割合は増加傾向にある。



また、寄せられたコメントには、「県外からのビジネス客（出張）への営業活動の推進」（サービス業、長崎市）、「販売先の開拓、新規事業への取組み」（卸売業、長崎市）などがあった。

（6）西九州新幹線の開業を機に今後取り組む予定のこと（複数回答）

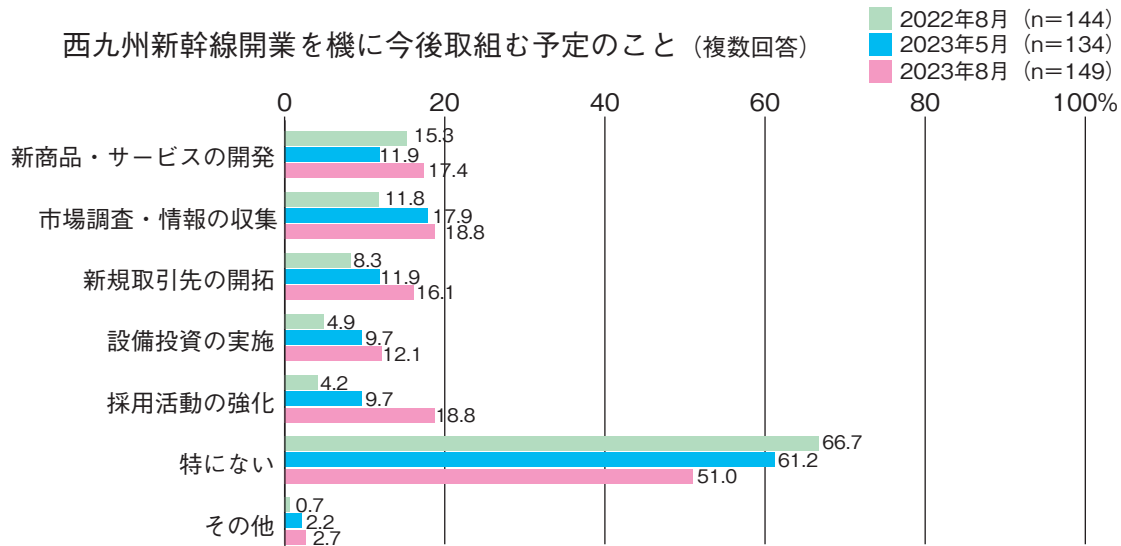
ー市場調査・情報の収集と採用活動の強化がトッパー

今後取り組む（予定も含む）ことを複数回答で尋ねたところ、「特にない」(51.0%、76社)との回答が多数を占めるなか、「市場調査・情報の収集」と「採用活動の強化」が18.8%(28社)でトップ。以下、「新商品・サービスの開発」(17.4%、26社)、「新規取引先の開拓」(16.1%、24社)であった。

「特にない」の割合が、現在取り組んでいることと同様、過去2回の調査結果から減少傾向にある一方、「新商品・サービスの開発」を除く全ての項目は増加している。

その他の取組みには、「販売店への提案、連携した商品づくりなど」（卸売業、長崎市）、「嬉野・武雄との連携した観光ルート作り」（製造業、波佐見町）などの意見が寄せられた。

西九州新幹線開業を機に今後取組む予定のこと（複数回答）



(7) 取引の拡大や営業の強化の取組み

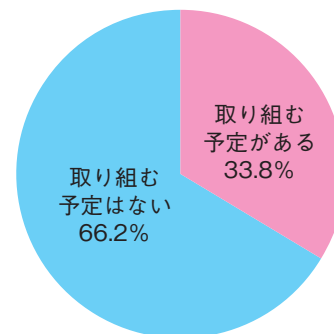
－ 3割超が取引の拡大や営業強化に取り組む予定－

今後、取引の拡大や営業強化に取り組む予定があるか尋ねたところ、予定があるのは33.8%（51社）となり、全体の1/3を占めた。

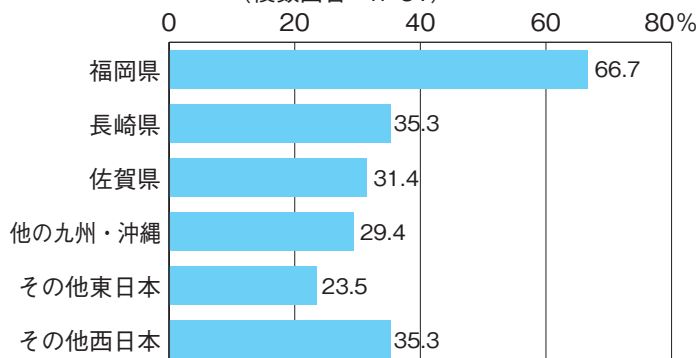
このうち、予定が「ある」を選択した企業51社に、どの地域で取り組む予定か尋ねたところ、福岡県が66.7%（34社）と最も多く、次点は長崎県とその他西日本の35.3%（18社）、佐賀県が31.4%（16社）であった。

また、対象地域の選定に西九州新幹線の開業がどの程度影響しているかを尋ねてみたところ、「影響した」が49.0%、25社（「大いに影響がある」7.8%（4社）＋「ある程度影響がある」15.7%（8社）＋「少し影響がある」25.5%（13社））、「影響しない」が51.0%、26社となり二分した。

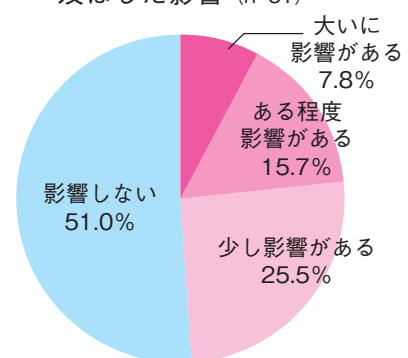
取引の拡大や営業強化の取組み (n=151)



取引の拡大や営業強化などに取り組む地域 (複数回答 n=51)



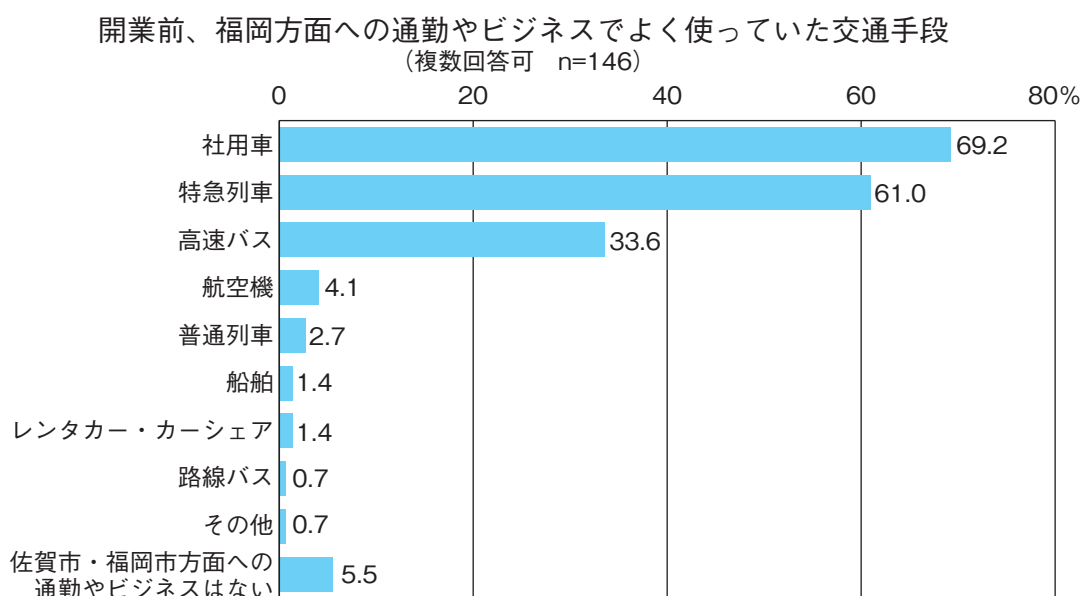
開業が対象地域の選定に及ぼした影響 (n=51)



(8) 開業前、福岡方面への通勤やビジネスでよく使っていた交通手段

ー社用車がトッパー

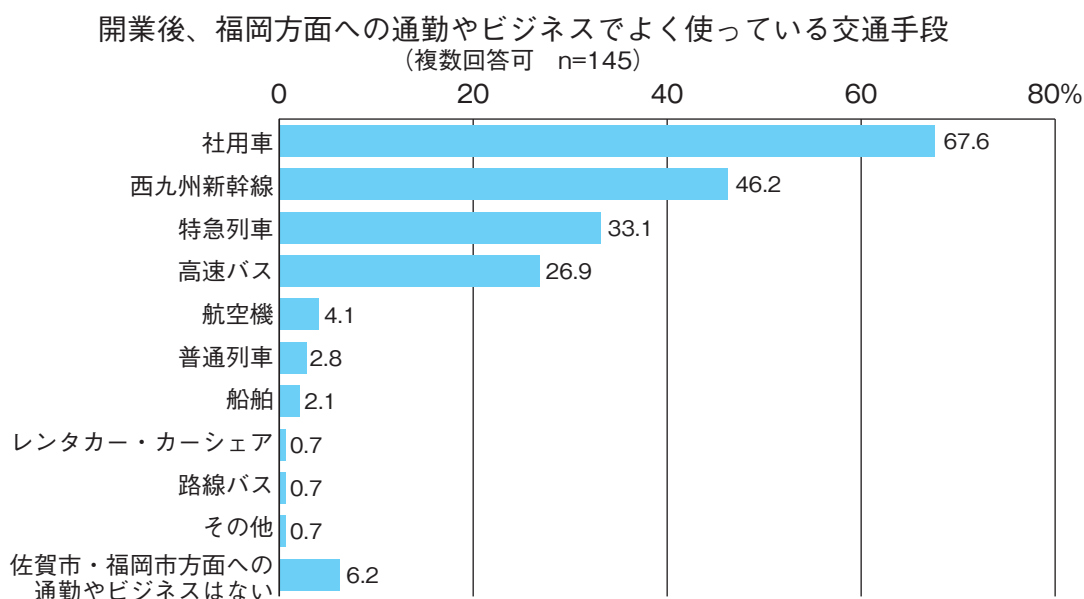
西九州新幹線開業前、佐賀市・福岡市方面、および県内の新幹線沿線方面を目的とする通勤やビジネスでよく使っていた交通手段を複数回答で尋ねたところ、社用車が69.2% (101社)、特急列車が61.0% (89社)、高速バス 33.6% (49社) の順であった。



(9) 開業後、福岡方面への通勤やビジネスでよく使っている交通手段

ー西九州新幹線は4割台ー

西九州新幹線開業後、佐賀市・福岡市方面、および県内の新幹線沿線方面を目的とする通勤やビジネスでよく使っている交通手段を複数回答で尋ねたところ、社用車が67.6% (98社)、西九州新幹線が46.2% (67社)、特急列車 33.1% (48社)、高速バス 26.9% (39社) の順であった。



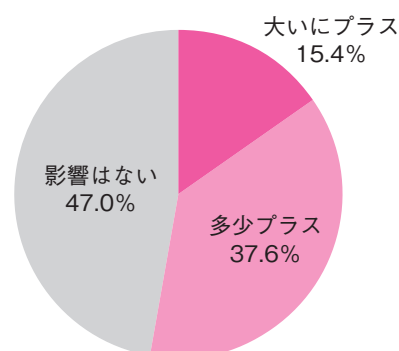
(10) 全線開業した場合の経営への影響

－半数超が経営にプラス－

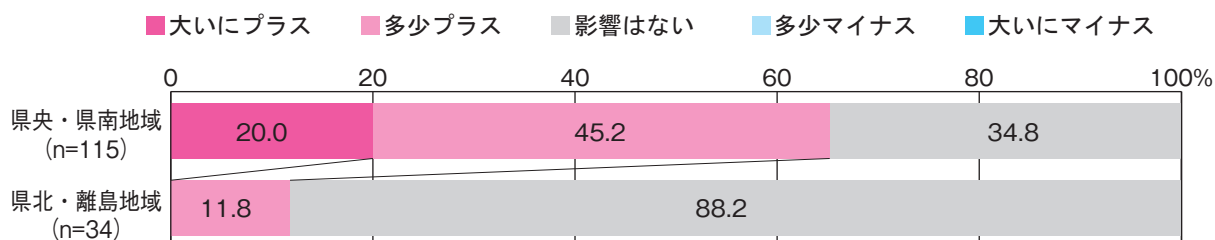
西九州新幹線が全線開業すれば、ビジネスに影響するか尋ねたところ、「大いにプラス」(15.4%、23社)と、「多少プラス」(37.6%、56社)を合わせた「プラス」は53.0% (79社)であった。

これを地域別にみると、県央・県南地域で大いにプラス(20.0%、23社)と多少プラス(45.2%、52社)とを合わせた「プラス」が65.2% (75社)となる一方、県北・離島地域では11.8% (4社)にとどまった。

全線開業した場合の経営への影響
(n=149)



全線開業した場合の経営への影響×地域別
(n=149)



(11) 長崎県の活性化につなげるための意見・感想

最後に、西九州新幹線を長崎県の活性化につなげるために、行政等に対する要望、ビジネス環境の改善、経済活動の活発化に向けて期待する施策や支援等について、意見・感想を尋ねたところ、主な回答は以下のとおりであった。

■全線フル規格への期待

- ・博多までの早期全線開通を強く希望する（サービス業、長崎市）
- ・フル規格による全線開通を希望（製造業、時津町）
- ・まずは、在来リレー特急への乗り換えを無くし、博多か少なくとも新鳥栖までは、直行で、できれば、そこでも乗り換えずに関西圏まで直行で繋ぐことを急いで欲しい（製造業、諫早市）
- ・全線フル規格化の早期実現（運輸業、長崎市）
- ・佐賀県との調整を急いで全線直通開業を早期に実現していただきたい（小売業、長崎市）
- ・全線開業が鍵になる。博多だけでなく大阪方面までに拡大できるため、活性化に繋がる。イメージ的にも乗り換えがあると躊躇するのではないか（製造業、諫早市）

■二次交通の整備

- ・駅周辺の車の交通渋滞緩和に向けた対策を図り、駅からの二次交通の利便性向上につなげて欲しい（そ

の他非製造業、長崎市)

- ・長崎市内の観光消費を拡大させるためには、新長崎駅の交通結節点としての利便性の向上は不可欠であり、東口ロータリーの構造および東口と西口における路面電車、バス、タクシーの役割分担については再考すべき（運輸業、長崎市）
- ・長崎空港と新大村駅間を結ぶ二次交通の整備が課題であるとする（サービス業、大村市）
- ・鉄道・バス等公共交通機関との連携強化が必要（製造業、島原市）

■その他

- ・MICE の呼び込みや観光客誘致の強化（小売業、長崎市）
- ・仕事（業務）で新幹線を利用する際に、通勤者への補助があると、ビジネス環境の改善に繋がる（サービス業、長崎市）
- ・関西圏からの観光集客強化のためにも、もっと計画性や継続性をもって関西での長崎や佐賀の魅力を発信してもらいたい（サービス業、長崎市）
- ・行政には新幹線の効果が県内の沿線以外の地域にも及ぶように施策を講じてほしい（運輸業、島原市）
- ・離島振興の強化（観光 PR）（サービス業、五島市）

まとめ

これまでみてきたように、県内企業は、西九州新幹線の開業による長崎県経済への影響について、開業前に懸念していた消費の県外流出など、マイナス面への影響はそれほどないとの認識であることがわかった。また、移動手段の選択肢が増えたことにより、利便性が向上したことがうかがわれる。

一方、長崎県の活性化について県内企業が重視していることについては、新幹線開業前は「観光客の県内各地や九州各県への周遊促進」がトップだったのが、開業後1年となる本調査では「二次交通の整備」となった。この「二次交通の整備」については、新幹線停車駅からその周辺地域のほか、県北・離島地区といった新幹線の沿線から離れた地域へアクセスの充実と振興策の実施などといった意見が寄せられており、それらが新幹線効果の県内への更なる広がりにつながるものとみられる。

西九州新幹線の開業を契機とした企業活動では、既に採用活動の強化や設備投資の実施などに取り組んでいるところもあり、今後についても、市場調査・情報収集や採用活動の強化、新商品・サービスの開発などと積極的な姿勢に転じつつある。

全線フル規格の早期実現という大きな課題は残っているが、コロナ禍の沈静化による人流の回復もあり、新幹線効果の県内へのさらなる広がりを期待したい。

（泉 猛）

地域まるごとホテル 『アルベルゴ・ディフーズ』の取り組み

はじめに

コロナ禍となって4年目となる今年（2023年）は、世の中がコロナとの共存に舵を切りはじめた年となった。人々の移動制限・マスク着用が緩和され、禍中に最も大きなダメージを受けていた観光地にも活気が戻ってきている。コロナ禍で疲弊してしまった地域にとって、さまざまな産業にその恩恵が波及する観光業の復活は、注力すべき課題の1つとなっており、以前にも増して地域の魅力を高めて、それをアピールする必要性に迫られている。

人々の注目を集めて、訪れてもらう地域となるために、他所との差別化を図るべく“アルベルゴ・ディフーズ”なる手法を採用、展開している地域がある。本稿では、この少し言いにくく、かつまだあまり聞きなれないこのアルベルゴ・ディフーズのわが国における展開について考察する。

1. アルベルゴ・ディフーズについて

1. アルベルゴ・ディフーズとは

アルベルゴ・ディフーズ（Albergo Diffuso。以降ADと表記）とはイタリア語で、“アルベルゴ”は「宿」、「ディフーズ」は「分散した」を意味しており、直訳すると“分散型の宿”となる。分散型の宿では、宿泊は宿に泊まるが、食事や入浴はその宿泊先の周辺にある飲食店やカフェ、銭湯や温泉を利用する。つまり、ADとは、建物単体ではなく、地域一帯をひとつの宿と捉えることであり、街全体をホテルとみなして“宿”という機能を分解、それらを街なかに設けることで、観光客と地域の交流を促していくことを意味する。

通常、ホテルにはレストランやバー、お土産屋などがあり、様々な催しが開催されるなど、建物内であらゆるサービスが完結してしまうが、ADでは、街や地域全体がホテルそのものという発想であることから、街なかの複数個所でサービスやおもてなしが行われる。

2. 発祥はイタリア

ADは、1980年代初頭、北イタリアにある廃村寸前の小さな美しい村々を復興するプロジェクトの一環として、観光マーケティングを専門とする経済学者ジャンカルロ・ダッラーラ教授により考案されたものである。これは、観光客がなかなか訪れない歴史ある小規模な村や町に、観光客を呼び込ん

で人口減を防ぐことを目的に、空き家を有効利用しようというものである。この新たな考え方は、90年代になるとイタリア各地に広がっていった。

3. AD の特徴

(1) AD は `SDGs、

AD の取組みでは、宿も街並みも、全て元々そこにあったものを再利用するというのが原則であり、その本質は、“持続可能である”ということにある。地域の過疎化を食い止める鍵は、持続可能な経済を生み出すことであり、持続可能な世界を築くことを目指す AD は、まさしく SDGs そのものである。

(2) 地域をアピールすることができる

AD では、従来型の旅行で観光客が宿と観光地を行き来する「線」の動きを、地域全体を宿泊施設にすることにより、集落を散策する必然性を生じさせて「面」にする。つまり、地域の店や風景、住民と触れ合う機会が増えるために、地域の魅力や文化を観光客に伝えやすくすることができる。地域との交流が図れることから、観光客に当地の魅力に気が付いてもらいやすくなるのである。

古い空き家を格安で買い取って、観光客が快適に過ごせる空間と設備を提供する。それにより、豪華なホテルとは異なり、我が家のような宿で過ごすことができ、まちの住民と触れ合う。このような経験をした観光客が地域のファンとなってリピーターとなり、他の人にもその地域への訪問を推薦するという、好循環が生まれる。

4. AD の要件

AD の要件は以下のとおり。

経営形態	ひとつの事業者が、一括して経営・管理をすること。	地域	活気あるコミュニティづくりに寄与する存在であること。地域が無人であってはならない。
おもてなしのクオリティ	プロフェッショナルで心がこもったサービスを提供すること。	環境	ありのままの環境があること。地域の文化と融合させること。
建物と地域の規定	既存の建物を再利用する。また、それは以前から人が暮らしてきた村や町にあること。	認識性	はっきりとしたアイデンティティと、サービスの質が常に安定していること。
施設	食事をする場所、レセプション、共有スペース、バーコーナー等があること。	地域性	地域や地域の文化と一体化した経営であること。
建物間の距離	建物間は、ゲストの移動が負担にならない距離にあること。レセプションと客室は200m以内を目安とする。	連帯感	ADとしての誇りと、他のADとの連携意識を持って活動すること。

出典：アルベルゴ・ディフーズ ガイド 改訂版

5. AD のコンセプト

AD には、3つのコンセプトがある。

(1) アルベルゴ・ディフーズ (AD：分散型ホテル)

地域まるごとホテル。レセプション機能を持つ中核的な拠点を中心として、宿泊施設やレストラン等を水平的にネットワーク化した取組み。

(2) オスピタリタ・ディフーザ (OD：分散されるおもてなし)

基本はADと同じだが、ADは、レセプション機能を有する中核施設から半径200m以内に関連施設が集約されるのに対し、ODでは取り組む範囲がより広範（レセプション施設からおおむね1km）となる地域が一体となり行う取組み。

(3) アルベルゴ・ディフーズタウン（ADT：自治体への認証）

地域の持続的な発展を目指す地域について、一般社団法人アルベルゴ・ディフーズインターナショナル極東支部が、ADやODを計画・推進している自治体を認証するもの。

6. ADに取り組む地域

わが国では2018年3月に、岡山県矢掛町の宿泊施設「矢掛屋 INN&SUITES」がアジア & 国内初のADに、矢掛町が世界初のADTに認証されて以降、2022年12月に、以下の各地が3年後の本認証を目指すスタートアップ認証となっている。

(1) 山梨県身延町「株式会社鶴林精舎」

日蓮宗総本山の久遠寺（身延山）があるが、来客の減少から、新たな切り口での集客を模索するなか、ADに着手している。

(2) 宮城県蔵王町「蔵王農泊振興協議会」

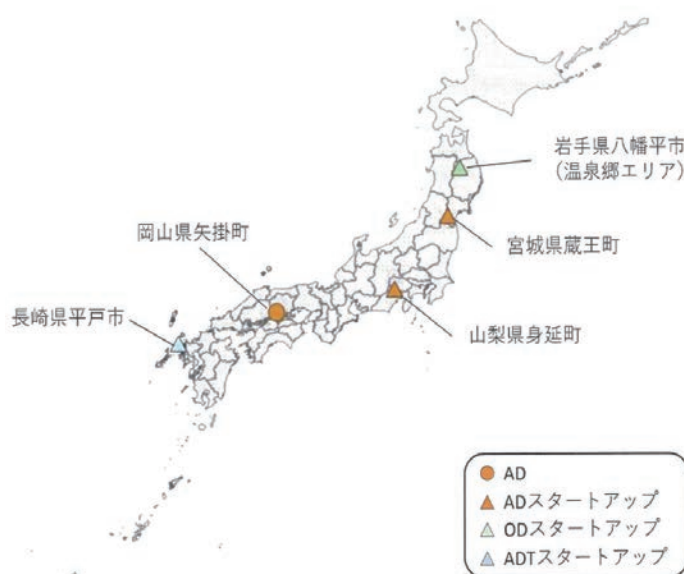
農村を守りながら、障害者も含めて誰でも安心できる街づくりを進めている。空き家を活用した宿泊施設の整備、ADによる関係人口や雇用創出に取り組む。

(3) 岩手県八幡平市「株式会社八幡平 DMO」

スキーリゾートとして発展してきたが、スキー人口の減少、高齢化も進むなか、次の50年に向けた観光政策を推進中。空き別荘や空きペンションを一棟貸し宿泊施設として再生するなど、世界初のOD認証となった。また、「八幡平エリア」は今年3月、観光庁「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりモデル観光地」の11モデル地域の1つにも採択されている。

(4) 長崎県平戸市

平戸城の天守閣改修や電柱地中化など景観整備を行ってきたが、人口減少に伴う新しい街づくりのスタートとしてADTの認証取得に着手する。新しい非日常を旅行者に提供することで観光による地域活性化を推進する。



出典：アルベルゴ・ディフーズ ガイド 改訂版

II. 国内における AD の先進地、矢掛町

1. 岡山県矢掛町について

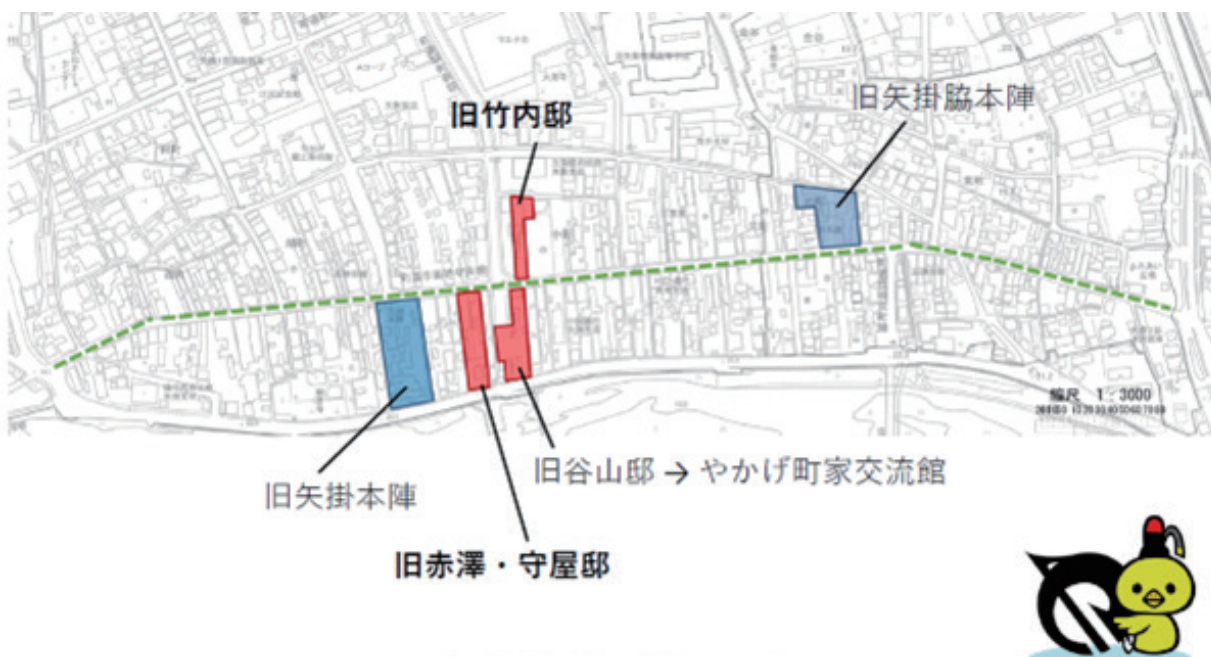
矢掛町は、岡山県の南西部、小田川流域を中心として開けた中山間地域に位置しており、面積は 90.62 km²、人口 13 千人の町で、東西に私鉄・井原鉄道井原線が走っている。この町の中心街“矢掛宿”は、江戸時代に旧山陽道の第 18 番目の宿場町として栄えたところであり、当時は、参勤交代で年平均 14 家の大名が街全体に宿泊していた。

矢掛町には、国指定の重要文化財に登録されている大名が宿泊する本陣と、家老などその重臣が宿泊する脇本陣が全国で唯一共に現存している。また、町が 1993 ～ 2007 年度にかけて行った街並み景観整備事業により、72 軒の建物の外観を整備しており、江戸時代だけではなく、明治、大正、昭和（戦前）の建物が混在しているなど、往時の町並みが今も残る。

2. 古民家の活用

(1) 交流施設と宿泊施設を整備

矢掛町では、2012 ～ 14 年度にかけて、町が所有して活用を検討していた 3 つの古民家「旧谷山邸」と「旧赤澤・守屋邸」、「旧竹内邸」を、観光客だけではなく、町民も楽しむことができる交流施設として、また、元・宿場町なのに泊まる場所がない現状を変えるための宿泊施設として、それぞれ 2014 年に旧谷山邸を観光交流施設『やかげ町家交流館』に、翌 15 年に旧赤澤・守屋邸を宿泊施設『矢掛屋 INN&SUITES』、旧竹内邸を温泉施設『矢掛屋別館 湯の華温泉』として改修、整備した。



古民家の改修、整備。位置図にある緑色の点線は、旧山陽道の矢掛商店街
(写真・地図共：一般財団法人矢掛町観光交流推進機構提供)



『やかげ町家交流館』



旧谷山邸



『矢掛屋 INN&SUITES』



旧赤澤・守屋邸



『矢掛屋別館 湯の華温泉』



旧竹内邸

(2) 地元民間業者の参入

2017年、所有者が約1億円を投じて、100年にわたり受け継がれてきた木材加工所を改修し、江戸時代の米蔵をイメージした観光交流拠点『矢掛豊穰 あかつきの蔵』をオープンした。

同所は、備中地域の特産品をはじめとした土産物や伝統工芸品、雑貨などを取り扱う住民と観光客向けの物産店のほか、江戸時代の伝統工芸に触れることのできる木樽製作の体験工房「福来樽（ふくきたる）」、地域食材を活用したフレンチ・イタリアンなどの飲食機能を備えた最大120名収容できる完全予約制バンケットホール、の3施設で構成されている。



『矢掛豊穰 あかつきの蔵』

(写真:一般財団法人矢掛町観光交流推進機構資料)

3. 観光を地域の産業に

矢掛町は、それまで観光による地域活性化を重視していなかったが、3棟の古民家改修を機に、さま

ざまな産業に大きな影響を与える産業、観光業を町の主要産業にと、2015 年度を「観光元年」と位置づけて、観光による町の活性化に本格的に取り組み始めている。その取り組みについては次の通り。

年	主な取り組み できごと
2016	無電柱化事業を推進
2017	国の重要伝統的建造物保存地区(重伝建)に選定されるための再調査開始。
2018	AD、ADTに認定。
2019	一般財団法人矢掛町観光交流推進機構(やかげDMO)発足。
2020	重伝建に認定
2021	・矢掛商店街の本陣〜脇本陣間を主とする重点区間(計510m)の無電柱化工事 → 完成。 ・物販・飲食機能がない道の駅「山陽道やかげ宿」オープン。 ・やかげDMOも入居する「矢掛ビジターセンター 問屋」(観光案内所)オープン。

一般財団法人矢掛町観光交流推進機構の資料を基に当研究所で作成

2019 年は、商店街に等間隔で置き行灯を設置して、往時の雰囲気を出し出す観光ライトアップを開始し、旧宿場町「やかげ宿」の歴史的街並みのブラッシュアップを図っている。一方、同年発足した「一般財団法人矢掛町観光交流推進機構（やかげ DMO）」は、矢掛町の観光をマネジメントし、柔軟かつ迅速な取り組みを行う、観光地経営の舵取り役となる組織である。



置き行灯が点灯し始める夕刻の矢掛宿



やかげ DMO が入居する「矢掛ビジターセンター 問屋」

また、2021 年 3 月にオープンした道の駅「山陽道やかげ宿」は、JR 九州の豪華寝台列車「ななつ星 in 九州」をデザインしたことで有名な、岡山県出身の工業デザイナー・水戸岡鋭治氏が、そのデザインや内部の監修を務めており、ななつ星と同じ素材のものが使用されている。

ここは、物販や飲食コーナーを設けていない全国的にも珍しい道の駅であり、矢掛町の新旧が混在する現代の宿場町としての形を形成している。



山陽道やかげ宿（写真：矢掛町ホームページ）

4. 地元商店街の活動

旧山陽道沿いにある矢掛商店街は、大河ドラマで有名な篤姫（天璋院）が矢掛本陣に宿泊した際、85本も買ったとの記録が残る名物“柚べし”で有名な1830年創業の老舗和菓子店『佐藤玉雲堂』や、手焼きの様子を見ることができる1960年創業のせんべい屋『ぼっこう堂』など、個性豊かな店が店舗を構える商店街である。この商店街では、旧矢掛宿を盛り上げようとさまざまな取り組みが行われている。

年月	主な取り組み
2017.4	矢掛の大名行列 in サンフランシスコ
2018.8	第3回 道の駅アイデア会議 (町へ矢掛商店街から提案)
2020.12	やかげまるごとGoTo商店街 (協力:経済産業省、自衛隊ほか)
2021.3	矢掛商店街探索マップ (50,000冊 無料配布)
2022.5	矢掛まるごと商店街振興会 5周年 (町長、町議会議員等参加者多数)
2023.2	やかげまるごと探索マップ (20,000冊 無料配布)
2023.7	矢掛の大名行列 in 国立劇場

一般社団法人やかげまるごと商店街振興会の資料を基に当研究所で作成



佐藤玉雲堂（写真：佐藤玉雲堂オンラインショップ）



ぼっこう堂（写真：やかげ観光ネット）

(1) 道の駅の設立や店舗の出店に協力

矢掛商店街で、明治20年代に創業（文具店となったのは大正元年）し、昨年（2022年）に創業130周年を迎えた有限会社佐伯文具店の社長、佐伯健次郎氏は2016年、任意団体「やかげまるごと観光隊」を結成して、民間からも町を盛り上げる活動を始めた。

佐伯氏は、同年設置計画が立ちあがった道の駅「山陽道やかげ宿」について、全国初の“物販を行わない道の駅”というユニークなコンセプトの実現に寄与した人物である。同氏は、道の駅で物販が行われることで、商店街と競合関係に陥ることを危惧する商店街の意向を汲み取り、物販を行わずに商店街の商品を展示して、それを見て関心を持った観光客を商店街へ誘い、買い物・飲食などと回遊してもらうという、商店街全体を道の駅と捉えた“やかげまるごと道の駅”というコンセプトを商店街から町に発案、観光客の商店街における観光行動を促した。

また、佐伯氏は商店街に点在する空き家や空き店舗について、希望者を仲介して空き店舗の増加を防ぐなど、商店街における古民家利用のマッチメーカーの役割も担っている。例えば、2019年4月にオープンしたチョコレートショップ「石挽カカオ issai（イッサイ）」や、2021年5月オープンの、カフェと木工作家のギャラリー「ときとま」など、現在の矢掛を代表する店舗の出店に携わっており、矢掛商店街が観光地として恩恵を受ける店を増やしている。やかげDMOによると、矢掛町には、2015～22年の8年間に24店舗が新たに开店しているとのことであった。



石挽カカオ issai（写真：公式 Facebook より）



ときとま（写真：公式 Facebook より）

（2）イベントの開催や散策マップの作成

佐伯氏は2019年、やかげまるごと観光隊を発展させた「一般社団法人やかげまるごと商店街振興会」を設立し、その代表理事に就任した。そして、翌2020年に経済産業省のコロナ補助金を活用して、自衛隊の協力を得たイベント“やかげまるごと GoTo 商店街”を開催した。この一大イベントは約40店舗が出店して、3,000人以上を集客している。さらに、地元のケーブルテレビ局・株式会社矢掛放送とタイアップすることで、イベント会場からのライブ放送を実現、その様子を町内各家庭でも見られるようにした。

次いで2021年3月に手書きマップ「矢掛商店街探索マップ」を作製し、2023年2月には、このマップに町内の小田川やため池に生息する魚たちを紹介するページなどを加えたりリニューアル版「やかげまるごと探索マップ」を作製した。DMOなどの観光組織ではなく、商店街自らが町の観光マップを作製して、それを無料配布するなど、矢掛商店街の地元に対する強い思いが表れている。



矢掛商店街探索マップ

（写真：矢掛町在住のイラストレーター・井田万美子氏のブログより）



やかげまるごと探索マップ（写真：同左）

(3) “大名行列”を海外や東京でお披露目

「矢掛の宿場まつり大名行列」は、1976年9月、台風の集中豪雨により矢掛商店街が甚大な浸水被害を受けたことから、商工会青年部が水害からの復興に向けて取り組み始めたものである。2017年には、米国・サンフランシスコの北カリフォルニア桜祭りが30回記念を迎えるにあたり、関係者から矢掛の大名行列に出場が打診されたことによる初の海外イベントへの出場が実現した。また、今年7月2日に開催された、囃子の流派を超えて「鼓」を愛する人たちが集まる団体「千人鼓の会」の東京公演「千人鼓こころのまつり in 国立劇場」にも、矢掛町から約20名が特別出演した。



矢掛の宿場まつり大名行列

(写真：公益社団法人岡山県観光連盟ホームページ)

(4) これからの予定

現在、一般社団法人やかげまると商店街振興会は、今年10月にその開催を予定している、陸上自衛隊の音楽隊約40名によるコンサートの準備に入っており、さらに同月には矢掛町初開催となるeスポーツ大会の準備にも取りかかっているなど、ますます意気軒昂である。

5. 国内初のAD、世界初のADT

イタリアの魅力ある小さな村の発掘を行っていた岡山市の旅行会社は、あるNPO法人から、イタリアAD協会の会長（ジャンカルロ・ダッラーラ教授）を紹介された。同社は、インバウンド観光において、外国人観光客のリピーターが、本物を見たいといって訪れる日本らしさを残した地域を岡山県内に探しており、矢掛町をダッラーラ会長に紹介した。

そうして、2018年6月にイタリアAD協会のダッラーラ会長とその調査団が来日して矢掛町を訪問した。この訪問により、宿泊施設の古民家「矢掛屋 INN&SUITES」が国内・アジア初のADに認定され、併せて、矢掛町も世界初のADTに認定された。

矢掛町のAD・ADT認定は、元々それを目指していたのではなく、前述の通り、官民が懸命にまちづくりに取り組んだ結果、ADとの接点が生まれた。つまり、想定していなかった“AD”という定義が、矢掛町と「まるごとホテル」の事業に付与された形となっている。

Ⅲ. ADに取り組む平戸市

長崎県の自治体で初めてADに取り組む平戸市は、2018年に平戸城を地域創生のシンボリック存在と位置づけて、本丸、石垣、見奏櫓（けんそうやぐら）などの大規模改修に取り掛かかり、懐柔櫓（かいじゅうやぐら）を宿泊施設化して、2021年4月、日本初となる常設の城泊事業「平戸城 懐柔櫓 CASTLE STAY」を開業した。結果的に、このことが平戸市がADに取り組むきっかけとなった。

1. AD に取り組み始めた経緯

平戸市は2019年、城泊の開業にあたり「平戸城懷柔櫓宿泊施設化改修・運営事業」の事業者を公募した。そして、Kessha 株式会社と株式会社アトリエ・天工人（てくと）、日本航空株式会社（以下、JAL）の3社による「平戸城『城泊』JV」を選定した。

翌2020年、平戸市は、農林水産省から農泊推進事業に活用可能な農山漁村振興交付金に採択されたことを機に、「平戸市滞在観光推進協議会」を設立し、城泊の次の展開やインバウンドの受け入れなどについての勉強会を行ったが、これにはJALなどとともに、国内における農山漁村地域の活性化を目指す団体「一般社団法人日本ファームステイ協会（以下、JPCSA）」も参加していた。

このJPCSAと岡山県にある一般社団法人アルベルゴ・ディフーズ・ジャパンの理事をKessha株式会社の代表が兼務していたこと、さらに、JPCSAの特別顧問がジャンカルロ・ダッラーラ教授だったことから、ADの極東支部が日本にできるかもしれない（2022年7月に一般社団法人アルベルゴ・ディフーズインターナショナル極東支部が設立）など、ADに関する情報提供があり、平戸でADの研修を行ってみるのも一考なのでは、などの話も出ていた。

そうしたなか、イタリアAD協会のダッラーラ会長が2022年に来日、国内のAD候補地を巡回して、5月に平戸市を訪問した。そこで、同協会から「日本でADを広げるために、平戸市が旗頭となってやってもらえないか」という打診があった。これを受けて、平戸市も一般社団法人平戸観光協会が2021年3月にDMO登録されて観光庁が目指す観光地域作りに取り組んでいるなか、ADの目的が同じまちづくりに通じるものであることから、2022年12月にADTのスタートアップ認証を受けることとなった。

2. ADT 指定地域の選定

次に、市内のどの地域をADTとして推進していくのか、ということがポイントになる。外部からみると、平戸市でADTとして想定される場所は、古い城下町の面影を残す平戸の町並みのなかでも、明治～昭和初期の町並みが残り、オランダ商館に接している「崎方町」や、矢掛町と同じ重伝建に指定されている離島の的山大島「神浦地区」などを思い浮かべるが、その点について平戸市に尋ねてみると、23年7月現在、どのエリアをADTとして取り組んでいくのかはまだ決まっていないとのことであった。



重伝建、的山大島・神浦地区のまちなみ

ただ、崎方町は旧城下町地区として、市と地区内有志が2005～19年度にかけて、現存する古い町屋を参考にするなどして、家屋を改装する国土交通省の「街並み環境整備事業」により、約170数戸

が整備済みなど、家屋の外観に統一感を持たせており、市も県道のカラー舗装や電線の地中化などに取り組んできている地区である。近年、目立ち始めた空き家や、電線地中化の景観など、せっかく整備したものを生かすためにも、ADTの推進は有効なように思われる。



崎方町のまちなみ（写真提供：平戸市）

3. ADTの推進について

平戸市は当初、2023年度はADTのスタートアップ予算を確保して、一般社団法人アルベルゴ・ディフーズインターナショナル極東支部と伴走する事業者を企画プロポーザルで募集、事業者を選定して、マーケティング調査を行う予定であった。しかしながら、これを一旦保留にして、まずは、2021年に実施した市内全域空き家調査結果をベースに、観光庁の交付金を生かして、空き家と古民家の調査を地域を限定せず詳細に行い、24年度にその改修などに取り掛かるとしている。

この調査結果を基に、平戸市全体の空き家・古民家の分布図を作製、そこからまだ使用可能な物件を選定して、活用方法を検討した後、事業者にはその活用計画書をもとに空き家・古民家を改修してもらう。その後、ADTの指定地域を考えていく。

4. 宿泊施設の有無

平戸市と矢掛町の大きな違いに、もともと宿泊施設があった地域なのか否か、ということがある。矢掛町の宿泊施設「矢掛屋 INN&SUITES」は、町が建物を整備して、町外の経営者が運営している形をとっている。ところが、平戸市には既にさまざまなタイプの宿泊施設があることから、“宿泊”に関するノウハウと経験は豊富である。そこで、市としては、ADTの推進は民間でしっかり行ってもらい、市はその支援を行うことがベストであると考えている。

ADTのような新たな取組みを推進するとなると、既存の宿泊施設経営者のなかから「自分たちの仕事を圧迫することになるのではないのか」という懸念の声が出てくることも予想される。この点について平戸市では、ホテルや旅館組合などに対し「顧客の取り合いになるという考え方ではなく、新しいもの（ADT）で平戸に付加価値をつけて、もっと魅力を引き上げることで地域価値を高める。そうすることが新たな集客に結びついていく。このADTという新たな枠で、各宿泊施設がどんどん勝負してもらって構わない」など、ADTの理念を含めて丁寧な説明を行っている。

5. 他地域との差別化を図る

平戸市は、ADTの認定を長崎県観光の雄「ハウステンボス」をはじめ、「波佐見町」や「東彼杵町」

など、近年人気上昇しているところのなかから、平戸を選んでもらうきっかけになると考えている。その認定地が国内でまだ少なく、長崎県・九州では唯一の ADT 認定地『アルベルゴ・ディフーゾタウン平戸』は、観光客の平戸市への訪問意欲を高める効果が期待できる。



平戸城より崎方町方面を望む（写真提供：平戸市）

IV. AD の推進

1. 新たな観光の形“AD”

AD を成功させるためには、運営する人の情熱やスキルに加え、該当地域におもてなしのスキルを身につけた、地元を心から愛する人々がいることが重要となる。また、AD を推進するからといって、単にまちなかに宿を分散して設置していくなど、箱物の充実だけでは新たな経済を生み出すことができない。AD における宿泊施設は、一般のホテルとは異なり、観光客に対してその特徴を明確に示すことも効果的である。古民家など宿泊施設となる建物の特徴やその地域特性など、これらが独創的なものであればあるほど、観光客が訪れるようになる。

AD では、宿泊施設が分散型の経営スタイルとなることをはじめ、古い建物の改修やそれら複数物件の管理など、多額の資金を必要とする場合もあり、その結果、その初期投資とランニングコストから、従来の宿泊施設比コスト高となることも考えられる。しかしながら、AD の推進は、都市型観光とは異なる地方の観光、さらには SDGs につながる持続可能な観光などへの注目を集めることとなり、旅行代理店や観光団体、自治体などからの関心の高まりが期待できる。

2. キーポイントは地元の住民

わが国における AD の推進では、運営事業者などと地域住民との間にまだ認識の違いがあるように思われる。AD に認定されて5年目となる矢掛町の人々に対して“AD の町・やかげ”の地元への浸透具合について尋ねてみると「観光関係者や自治体関係者などと住民の間には、AD の理解についてかなり温度差がある。極端に言えば99%の住民が未だにADって何？という感じをもっているのでは」と語っている。国内 AD 先進地域の住民でも、AD についてあまり意識することは無いようであった。

AD そのものは、自治体や宿泊施設により推進されるが、前述した通り「地域におもてなしのスキルを身につけた、地元を心から愛する人々がいることが重要」が AD 成功のポイントとなる。AD の宿泊施設は分散型のため、観光客はチェックインのレセプションがあるメイン施設から、宿泊施設への移動、夕食時には商店街などへ飲食店への移動が発生。その後も入浴施設への移動や、翌朝は指定された朝食用サロンがある施設への移動など、チェックアウトまでに3、4回は周辺を歩きまわることとな

り、住民と触れあう機会が生じる。これが従来の縦型ホテルでは、観光客は翌日のチェックアウトまでその“箱”の中から出ないため、観光客と住民とが触れ合う機会はほぼ見込めない。このことから、ADの成功には、関係者に加えて、訪問客を歓迎する地域住民のおもてなしの気持ちが鍵を握る。

3. AD 認定の効果

2018年の矢掛町への認定をはじめ、昨年12月の国内4地域へのスタートアップ認証から、このAD＝“アルベルゴ・ディフーズ”という不思議なイタリア語の響きが、徐々に日本国内にも認知され始めたようである。この珍しいイタリア語のフレーズを初めて目や耳にする人は、まずこの言葉は何を意味するのか？と思うこと間違いなく、その認定を受けた地域とはどのようなところだろうとなり、旅行を喚起する効果は十分期待できるだろう。

おわりに

ADの発案者でイタリアAD協会の会長、ジャンカルロ・ダッラーラ教授は、「空き家が10軒あるところならば、ADを始められる」と語っている。ADは宿泊事業であるために、その収益性・ビジネス面が重視されるが、地域振興の面を持ち合わせており、観光客と地域とのつながりを重視している。ADへ取り組み始めた地域は、外部の人が移住してきて観光客目当てのお洒落な店を出店する、あるいは地元の住民も新規出店や、観光客向けに既存店舗を改装するなどと、地域全体が活性化していく。

その一方、国内初のADのまち、矢掛町はAD認定にそれほどこだわっていないようにも見受けられた。というのも、矢掛町では、これまで見てきたような行政による空き家・古民家の改修、まちの景観の維持と分散型宿泊施設の整備、さらに、住民によるさまざまなまちづくりの取り組みなどと、既に自分たちで“AD”そのものに取り組んできた町であり、極論を言えばADに認定されていなくても、現在行われている取り組みは今後も継続されるからである。

AD＝『アルベルゴ・ディフーズ』という新たな観光のスタートに立った、平戸市を含めた4地域の今後の動きに注目していきたい。

(杉本 士郎)

長崎空港の24時間化に向けて

～ 航空貨物にも注目を！ ～

平家達史

1965年生 京都市出身。

1989年4月 日本銀行入行。

2018年3月～2019年8月 日本銀行長崎支店長。

2021年6月に日本銀行を退職し、長崎自動車(株)常勤顧問。

2022年3月より長崎自動車(株)取締役。

2021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、2022年3月より(株)長崎検番 取締役、2023年8月より長崎市政策顧問も務める。



長崎空港の24時間化に向けた取り組みの一環として、2023年8月および9月に各々3日間に亘り、2往復(4便)の早朝・深夜の臨時便が設定されたところであるが、24時間化に向けては乗客の需要喚起のほか、航空貨物需要の取り込みも重要と考えられる。

24時間空港と海上空港

わが国の24時間空港は、新千歳空港、東京国際空港(羽田空港)、関西国際空港、中部国際空港、北九州空港、那覇空港の6空港である。成田国際空港および福岡空港も24時間運用が可能とのことであるが、騒音対策のために定期便が発着可能な時間が定められており、自衛隊や米軍との共用空港も同様の扱いとなっている。なお、仙台国際空港については、宮城県と立地自治体が2年半の議論を経て、2021年に24時間運用に向けた覚書を交わしている。

一方、わが国の海上空港は、長崎空港、関西国際空港、中部国際空港、神戸空港、北九州空港の5空港であり、このうち24時間空港でないのは、長崎空港と神戸空港である。アジアでは、マカオ国際空港、香港国際空港、仁川国際空港が海上空港であるが、全て24時間空港である。

陸上の空港に比べて海上空港は24時間化へのハードルは低く、そのメリットを各海上空港は最大限活用している。長崎空港は、大村湾の箕島を埋め立てた世界初の海上空港として、1975年に誕生したが、このメリットを活用するための24時間化が“古くて新しい話”であることは皆様ご存知のとおりである。

航空貨物の状況と空港

コロナ禍前の主要空港の航空貨物の状況をみると、大規模空港では“積”と“卸”がほぼ均衡している一方、九州内の地方空港では“積”が多く、“卸”が少ない傾向にある。長崎空港では、「積：卸」の比率は、「3：1」となっている。

また、九州内の地方空港では、北九州空港は国内線貨物より国際線貨物の取扱量が多く、鹿児島空港も国際線貨物の取扱量が多い。因みに、長崎空港と同じ海上空港の北九州空港は、九州内で唯一 24 時間運航が可能である。また、滑走路を 2,500m から長崎空港と同じ 3,000m に延長する計画があり、本年 2 月、国土交通省は事業化に向けた手続きに入ることを決定したところである。滑走路が延長されれば、大型貨物機の長距離運航も可能となる。一方、長崎空港の国際線貨物の取扱量は僅少であり、24 時間空港を目指すのであれば国際線貨物の増強も課題であろう。

▽全国主要空港、九州・沖縄地域の主な空港における貨物取扱量（2019 年度）

(t)

	国際線			国内線			合計
	積	卸	小計	積	卸	小計	
成田国際	953,728	1,091,551	2,045,279	10,521	12,650	23,171	2,068,450
東京国際	261,582	300,771	562,353	302,569	332,110	634,679	1,197,032
関西国際	333,452	408,703	742,155	7,938	6,678	14,616	756,771
那覇	48,903	51,121	100,024	83,813	119,541	203,354	303,378
福岡	20,554	26,436	46,990	109,505	87,180	196,685	243,675
中部国際	82,305	90,008	172,313	10,532	7,496	18,028	190,341
新千歳	11,677	4,441	16,118	70,287	81,647	151,934	168,052
大阪国際	0	0	0	56,416	61,768	118,184	118,184
鹿児島	120	1,603	1,723	19,287	4,987	24,274	25,997
熊本	0	0	0	9,811	5,697	15,508	15,508
長崎	14	26	40	9,162	3,095	12,257	12,297
北九州	3,252	2,011	5,263	2,857	850	3,707	8,970
宮崎ブーゲンビリア	5	0	5	4,214	1,986	6,200	6,205
大分	0	0	0	4,559	1,440	5,999	5,999
九州佐賀国際	0	0	0	859	26	885	885
対馬やまねこ	0	0	0	137	108	245	245
五島つばき	0	0	0	115	29	144	144
壱岐	0	0	0	0	0	0	0

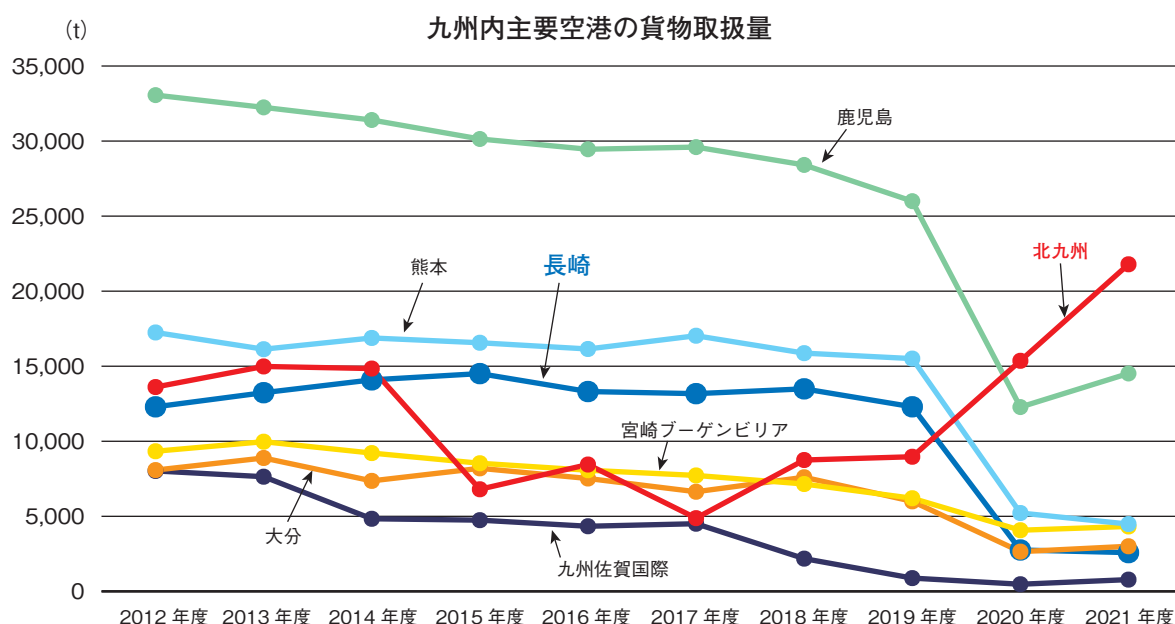
（出所）国土交通省「空港管理状況調査」

航空貨物取扱量の推移

過去 10 年間の取扱量の推移をみると、足もとで北九州空港の取扱量が大幅に増加している。長崎空港を含む他の空港については、2020 ～ 21 年度がコロナ禍による減便等の影響から大幅に減少し、その間に長崎空港は九州内 3 位から 6 位に後退している。

北九州空港の国際貨物便は、2019 年から大韓航空（KOREAN AIR CARGO）が仁川・ロサンゼルス便の経由地として週 4 便就航させている。搭載荷物は、福岡空港発着便では不足する貨物スペースの代替や九州から韓国への半導体輸出等である。また、本年 2 月より UPS 航空が深圳との間で週 5 便を開設しており、搭載貨物は海外からはネット通販の荷物、海外へは半導体製品等となっている。更に、7 月にヤマト運輸と

北九州市が、物流の活性化を地域産業の成長につなげる物流連携協定を締結した。ヤマトグループは、北九州空港を拠点の一つとし、来年4月から貨物専用機の運航を予定しているとのことであり、調印式でヤマト運輸側は「(北九州空港を) 24 時間空港としてしっかり活用することが半導体の荷物に取り組むなかで大事になる」と連携の狙いを説明したとの報道があった。



▽九州内主要空港の貨物取扱量推移

	北九州	鹿児島	熊本	宮崎 ブーゲンビリア	大分	長崎	九州 佐賀国際
						(順位)	
2012 年度	13,613	33,062	17,249	9,336	8,081	12,295 (4)	8,025
2013 年度	14,985	32,245	16,134	9,972	8,887	13,237 (4)	7,640
2014 年度	14,845	31,404	16,883	9,214	7,362	14,091 (4)	4,837
2015 年度	6,803	30,139	16,564	8,536	8,198	14,509 (3)	4,745
2016 年度	8,451	29,455	16,149	8,072	7,521	13,314 (3)	4,339
2017 年度	4,879	29,598	17,032	7,724	6,638	13,173 (3)	4,508
2018 年度	8,752	28,410	15,872	7,154	7,603	13,493 (3)	2,182
2019 年度	8,970	25,997	15,508	6,205	5,999	12,297 (3)	885
2020 年度	15,362	12,279	5,221	4,074	2,648	2,757 (5)	476
2021 年度	21,791	14,517	4,485	4,326	3,005	2,583 (6)	784

(出所) 国土交通省「空港管理状況調査」

国際航空貨物の空港別取扱量をみると、まず輸出については、成田国際空港の取扱量が圧倒的に多く、次いで関西国際空港、東京国際空港となっている。福岡空港および北九州空港の取扱量はトップ3空港に比べれば然程多くない。品目別では半導体等電子部品が多く、次いで福岡空港は食料品、北九州空港は自動車部品やその他の機械機器、医薬品以外の化学製品が多い。

▽利用空港と品目（輸出・重量ベース）＜2022 年度＞

(t)

	成田国際	東京国際	中部国際	関西国際	福岡	北九州	その他空港 とも計
食料品							
魚介類	4.9	2.4	0.0	9.3	9.2	0.3	29.0
果実・野菜	2.1	4.2	0.0	1.4	0.0	0.0	7.8
食料品その他	20.1	5.5	0.3	11.2	11.5	0.0	49.4
繊維							
織物	19.1	5.3	16.8	22.7	0.0	0.0	63.9
衣類	21.5	0.7	0.0	8.2	0.0	0.0	30.4
繊維・同製品その他	11.9	1.0	0.3	2.4	0.0	0.0	15.7
化学							
医薬品	2.9	6.4	0.0	16.0	0.0	0.0	25.4
化学製品その他	223.7	27.6	6.3	99.1	3.1	1.8	361.6
非金属							
真珠・貴金属	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
陶磁器	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
非金属鉱物製品その他	10.3	0.5	2.8	6.5	0.0	0.0	20.2
金属							
金属製品	98.9	13.6	2.1	35.5	0.0	0.0	150.2
金属・同製品その他	32.5	6.9	0.0	1.4	0.0	0.0	40.7
機械機器							
事務用機器・コンピュータ	43.7	5.9	2.9	4.2	0.0	0.0	56.6
映像機器・テレビ・VTR	9.7	5.6	0.2	8.3	0.0	0.7	24.5
音響機器・ラジオ・テープレコーダ	8.5	0.8	1.4	1.6	0.0	0.0	12.3
半導体等電子部品	300.5	23.2	6.6	133.5	12.3	5.0	481.0
電気計測機器	59.9	7.7	0.2	10.0	0.0	0.0	77.8
医療用機械	68.5	6.8	0.0	8.1	0.2	0.0	83.7
科学光学機器・カメラ・時計	39.3	5.4	3.0	22.2	0.0	0.0	69.9
自動車部品	248.4	70.2	59.7	97.3	1.3	1.8	479.1
機械機器その他	454.0	86.9	37.2	191.9	3.5	2.4	783.3
その他	170.3	27.6	9.9	57.2	2.1	7.8	274.7
合計	1,851.7	314.5	149.8	747.9	43.2	19.7	3,138.1

(出所) 国土交通省「国際航空貨物動態調査」

次に輸入をみると、福岡空港では、自動車部品が取扱量の半分以上を占め、次いで半導体等電子部品、その他機械機器、衣類、医薬品以外の化学製品となっている。一方、北九州空港の取扱量は僅少である。

▽利用空港と品目（輸入・重量ベース）＜2022 年度＞

(t)

	成田国際	東京国際	中部国際	関西国際	福岡	北九州	その他空港 とも計
食料品							
魚介類	43.7	14.7	0.0	24.7	0.0	0.0	83.0
果実・野菜	35.6	12.1	0.0	0.1	0.2	0.0	48.1
食料品その他	45.8	3.9	0.0	2.6	0.8	0.0	53.1
繊維							
織物	2.7	1.4	0.0	2.9	0.0	0.0	7.1
衣類	112.3	10.7	0.9	41.4	2.5	0.0	167.9
繊維・同製品その他	1.9	0.0	0.1	3.4	0.0	0.0	5.4
化学							
医薬品	68.5	0.7	0.0	6.5	0.0	0.0	75.6
化学製品その他	80.9	13.6	2.3	4.8	2.2	0.0	103.7
非金属							
真珠・貴金属	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
陶磁器	1.1	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	1.6
非金属鉱物製品その他	9.9	0.6	0.1	0.5	0.0	0.0	11.1
金属							
金属製品	22.1	4.3	0.6	5.7	0.0	0.1	33.0
金属・同製品その他	7.8	8.4	0.0	2.3	0.0	0.0	18.5
機械機器							
事務用機器・コンピュータ	113.5	4.2	0.9	26.1	0.0	0.0	144.8
映像機器・テレビ・VTR	12.2	0.1	0.5	5.7	0.0	0.0	18.5
音響機器・ラジオ・テープレコーダ	16.6	0.5	0.0	0.3	1.4	0.0	18.8
半導体等電子部品	98.8	7.5	6.2	27.8	7.5	0.0	147.7
電気計測機器	10.3	2.3	0.6	10.6	0.0	0.0	23.8
医療用機械	112.4	9.1	0.3	7.2	0.7	0.0	129.6
科学光学機器・カメラ・時計	28.8	3.1	0.2	2.1	0.3	0.1	34.9
自動車部品	179.7	29.9	19.1	44.8	25.9	0.0	299.3
機械機器その他	254.4	35.5	15.0	125.2	4.6	0.1	436.5
その他	83.0	10.7	7.7	20.4	3.3	0.0	125.1
合計	1,343.3	173.3	54.7	365.1	49.4	0.3	1,988.3

(出所) 国土交通省「国際航空貨物動態調査」

空港の利便性

熊本県への TSMC の進出等、集積がさらに進む“シリコンアイランド”である九州の半導体産業であるが、今後、熊本空港と台湾の間のフライトが拡充されていくことが予想される。

一方、熊本空港以外の空港についてみると、北九州空港と長崎空港の滑走路は、北九州空港の滑走路延伸後に同じ長さとなるのは前述のとおりである。因みに、B777-300ER や B787-9、B747 などの燃料・旅客・貨物を多く積む長距離便（飛行距離が 1 万 km を超えるもの）は、最低でも 3,000m の滑走路が必要と言われている。なお、北九州空港に寄港している UPS 航空は大型機（B747-400F、B747-8F 等）を保有している。

さらに、熊本県菊陽町から各空港への利便性をみると、北九州空港へも、長崎空港へも、距離は 180km 程度、所要時間は 2 時間強とほぼ同じである。

▽熊本県菊陽町から各空港への距離等

	空港のスペック (滑走路 < 長さ × 幅 >)	距離	所用時間
北九州空港	2,500m × 60m	178km	2 時間 15 分
長崎空港	3,000m × 60m	180km	2 時間 16 分
熊本空港	3,000m × 45m	7km	11 分
九州佐賀国際空港	2,000m × 45m	81km	1 時間 23 分
福岡空港	2,800m × 60m	108km	1 時間 30 分

(出所) 各種資料から筆者作成

次に、空港と高速道路のアクセスの状況をみる。各空港と最寄りの高速道路のインターチェンジとの距離をみると、長崎空港が最も短い。しかしながら、北九州空港では、最寄りのインターチェンジから空港までほぼ高架化されており、直進のみで右左折はなく、短時間かつストレスフリーでつながれている。

▽各空港への最寄りインターチェンジからの距離

北九州空港	7.7km (苅田北九州空港 IC)	インターチェンジから空港までの間に横切る幹線道路の国道 10 号線と県道 245 号線とは立体交差。さらに直進のみで右左折はない。
長崎空港	5.5km (大村 IC)	幹線道路である県道 257 号、国道 34 号との交差点を含め、インターチェンジから空港まで信号のある交差点が 12 か所。その間、左折 1 回、右折 1 回。
佐賀空港	9.1km (諸富 IC < 有明湾岸道路 >) 21km (佐賀大和 IC)	有明湾岸道路は、九州縦貫自動車道とは接続していない。

(注) カッコ内は最寄りのインターチェンジ名

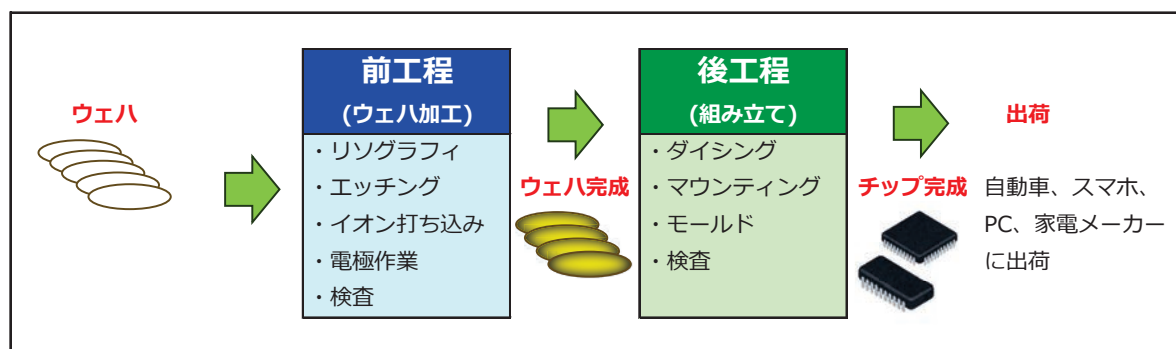
(出所) 各種資料から筆者作成

航空貨物を考えるうえでの例 ～ 半導体の輸送 ～

貨物輸送を考えるうえでは、工場に原材料がどこから運ばれてきて、製商品をどこに運ぶかを把握する必要がある。熊本県や長崎県における半導体製造工場の集積や北九州空港の貨物内容を踏まえ、半導体関連の輸送について、貨物輸送の一つの例として取り上げてみる。

半導体の製造工程は、半導体製造工場にウェハを運び込み、「前工程」（ウェハに回路を形成するまでの工程）と「後工程」（回路が形成されたウェハを半導体チップに切り出して、実際のチップとして完成させるまでの工程）の処理がなされ、自動車、スマホ、PC、家電等のメーカー向けに出荷されるというのが一般的な流れである。

▽半導体の製造の概観



（出所）各種資料から筆者作成

「前工程」に運び込まれるウェハは、わが国のシェアが高い^(注1)ため、国内輸送と考えるのが自然であろう。したがって、輸送に当たっては高速道路網が重要になる。

次に「前工程」と「後工程」であるが、同一の工場で行われることもあれば、「前工程」を行った後、国内外の他の工場に移送されて「後工程」を行う場合もある。TSMC については、「前工程」を国内で行い、「後工程」を台湾で行った後、完成したチップを中国に出荷するというルートになるのではないかとの見方もある。

長崎県内には、ソニーセミコンダクタマニュファクチャリングや SUMCO TECHXIV といった半導体関連企業が多数存在することに加え、長崎県では京セラが、佐賀県では SUMCO が新工場を建設中であるほか、熊本県に TSMC が進出してくるなど、九州における半導体関連の物流は益々活発になることが予想される。したがって、各工場の原材料と製商品を押さえ、その物流を把握したうえで、それに合わせた物流網を整備し、航空貨物需要を取り込んでいくことも、長崎空港の 24 時間化には必要なことではないかと考えられる。

まとめ

もちろん、航空貨物は半導体関連だけではない。九州全体でみると自動車産業や農林水産業・食品産業が他の地域に比べて盛んであり、これらの物流についても確りと“棚卸し”を行う必要がある。もっとも、個別企業の“モノ”の流れを公表統計や公表資料から把握することは困難であるため、行政と各企業が連携していくことが望まれる。

^(注1) わが国のシリコンウェハの大手は、信越化学工業(株)（シリコンウェハ世界1位。工場は新潟県上越市、福井県越前市、群馬県安中市等）、長野電子工業(株)（信越化学工業グループ、工場は長野県千曲市）、SUMCO（世界2位。シリコンウェハを製造している SUMCO TECHXIV (株)の工場は、大村市＜第一工場、第二工場＞と宮崎市。また、2029 年出荷開始の予定で佐賀県伊万里市と吉野ヶ里町に工場を建設）等。信越化学工業と SUMCO で世界の約 5 割を占める。

また、前回の「ながさき経済 夏号」の寄稿文^(注2)で触れたとおり九州には韓国から大勢の乗客が飛行機を利用して来日しており、早急に長崎県も直接的にこれを取り込む必要がある。また、台湾とも半導体という強いつながりができるなら、台湾についても取り込むことが必要ではないかと思われる。日本との人的往来が多く、半導体や生鮮食料品等の航空貨物に適した物資の集積を踏まえた韓国や台湾との国際定期便の設定は24時間化に向けた一つの方策と言えるかもしれない。つまり乗客に加え、航空貨物を増やすことも長崎空港の24時間化を実現するためには必要ということであろう。

他県の状況を見ると、福岡県では2014年11月に「福岡県の空港の将来構想 ～ 福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」を公表しており、北九州空港については、「貨物専用機の更なる誘致を進め、貨物拠点空港として発展していくことを目指す」、「北九州地域の企業の工場、事務所が多く立地している中国、台湾、ASEAN 諸国を結ぶ路線について、誘致を進めていく」、「苅田北九州空港 IC からのアクセス向上」といったことが明記されている。また、佐賀県でも2015年9月に「佐賀空港がめざす将来像 ～九州におけるゲートウェイ空港へ～」を公表しており、ロードマップには、上海便、ソウル便、杭州便、台湾便、香港便の就航実現、夜間貨物便の利用促進、滑走路延長検討開始等が示されている。北九州空港にしても、九州佐賀国際空港にしても、こうした将来像に沿って着々と動いている。

いずれにしても、国際定期便を飛ばせば需要を自動的に取り込めるということではない。まずは、長崎県内や九州内の航空貨物需要の洗い出し、製商品の入出荷元の工場等と空港を結ぶ道路網の整備といったことも含め、横断的・全体的な鳥観図を描く必要がある。そのうえで、長崎空港で何を取り込めるのか、何をターゲットにすべきなのかを検討し、空路、空港機能、交通アクセス等における弱点を補強していくことが望まれる。“需要”から“供給”を考える一方、“供給”から“需要”を掘り起こしていくことも必要ではないか。北九州が着々と進めていることを正面から受け止め、オール長崎で挽回していかなければならないのではないかと思う。

^(注2) 「最近のインバウンドの状況と課題 ～ 長崎の観光戦略立案の参考に ～」ながさき経済 2023年夏号 No.390 (通巻 No.750)。

事業者様と学生が、 ともに実課題に向き合う学びを実践

長崎大学経済学部

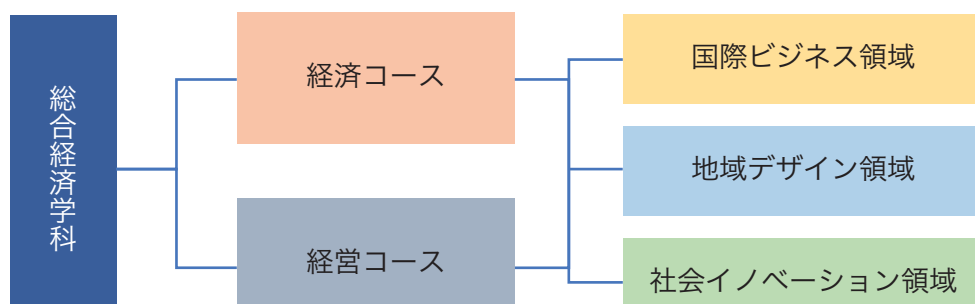
准教授 津留崎 和義



社会実装を意識した新たな学びの体系へ ～経済学部の新カリキュラム～

長崎大学経済学部は、「実践的なエコノミストの育成」を理念に掲げた教育を行なっています。経済学部の長い歴史において、社会が求める実践的エコノミストの像は当然のごとく変化し、それに応じて教育カリキュラムも変革を行なってきました。この度、令和5年度から新カリキュラムへ移行したばかりですので、これについて少し紹介させて下さい。

これまでの「1学科4コース制」では、経済・金融・国際・会計・法とやや広範にわたる基礎を学部生全員が学び、その後に学問分野で分けられた4つのコースに別れて学修していくカリキュラムをとっていました。新カリキュラム「1学科2コース3領域制」では、経済と経営の各2コースで「最低限の学問基礎」をおさえ、その知識の社会実装をより意識した「国際ビジネス領域」「地域デザイン領域」「社会イノベーション領域」の3領域で納得感の高い知識の習得とキャリア観の涵養を深めます。学生の所属としては、これまでの「4コース」から「2コース×3領域＝6カテゴリ」へと細分化された形となります。



実際の課題に向き合い、学びの価値を知る PBL 教育

話しは変わりましたが、私ども教育業界において少し前から「PBL 教育」なるワードがよく用いられるようになりました。「PBL」とは Problem based Learning や Project based Learning の頭文字で、問題解決型学習と訳されることが多いでしょうか。その始まりは医学分野で、臨床実習を1年生から行なったアメリカの大学が起源のようです。それまでの、まず知識を学習させて、そこから知識を活用した課題解決を学んでいくスタイルから、真っ先に課題に直面させ、その問題点を明らかにさせる、解決に必要な学習を進めるといった、言わば順序が逆になった学修ステップとなります。

この PBL 教育をちょうど知る頃、私は「テストで合格点を取っても、1ヶ月後にはすっかり忘れてしまっている」「大学での成績は優秀だが、進路がなかなか決まらない（内定がもらえない）、社会で評価が低い」学生たちが少なからずいることを気にかけていました。「PBL 教育っていいかも…」とこれに取り組み始めたのが平成 23 年でした。PBL 教育にもいくらか種類があって、私が取り組んだものは「実践体験型 PBL」と呼ばれるものです。企業・事業者・自治体などの方々とコラボし、リアルに存在する経営的な課題に実業家の方と学生とで向き合っていくゼミ活動から始めました。進めていく中で、必要な科目学習も見えてきて、それらを整理した「ビジネス実践力育成プログラム」なるものを学部として提供してきて、この度の新カリキュラムにおいてはこれを「社会イノベーション領域」として深化させていくこととなりました。

プロジェクトのご紹介

平成 24 年度は、V・ファーレン長崎様とゼミ活動を協働しました。そのときに掲げたテーマは「新規来場者の獲得」と「地域密着型クラブの実現」でした。J リーグ加盟の他のクラブもそうでしたが初期サポーターの固着・高年齢化、新規サポーターの伸び悩み、ホームタウンが長崎県全土がゆえの関係性づくりの難しさ、といった課題を抱えていました。この際に学生たちが提案したことは「ゲーム開催時に日頃の活動を披露することができる長崎県民のコミュニティを生む仕組み」をつくろうというものでした。スタジアムに訪れる観戦客に、日頃取り組んでいるサークル活動などを披露することで、

丸一日をスタジアムで楽しんでもらうことを目指しました。提案に至るまでには、観戦客の行動観察やヒアリング調査から、長崎県美容専門学校生によるメイクアップ・ヘアアレンジ・ネイルアート提供のプロトタイプイベント実施など、学生たちは知恵も絞り汗もかきながら頑張ってくれていました。その後は学生たちの提案を取り入れた形でのスタジアム運営を行なっていただけていると聞いています。

令和3～4年度には、雲仙温泉観光協会（現雲仙観光局）様との協働で、雲仙の新名物「雲仙ジオバーガー」を生み出しました。島原半島の資源を活かし、各事業者様の事情に寄り添い、雲仙市の観光戦略をふまえた中でアイデアを練り、飲食店様とメニュー開発、広報活動からイベント企画・運営にまで取り組ませていただきました。特にSNSやパンフレットなどの情報発信面においては、学生・若者視点を多く反映できたのではないかと感じています。

県内の事業者さまへ

腰を下ろしてじっくり向き合いたい課題がある、丹念にリサーチをかけ現状を正確に把握したい、若者視点でのアイデアが欲しい、といった事業者様、ご遠慮なくご連絡下さい。生きた経営課題は、学生たちにとってこの上ない学修題材となります。事業者様、学生、双方にとりまして、価値や学び、気づきが得られる取り組みをぜひ一緒にやっていきましょう。

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学官連携推進室
(TEL: 095-819-2231、E-mail: jrc@www.jrc.nagasaki-u.ac.jp) までご連絡ください。

ゴミがあるところに価値がある ～リサイクル工程の可視化と、それにもとづく原価計算～

長崎大学経済学部
教授 木村 眞実



私は会計学者です。会計学というと「錢勘定の学問」というイメージがあるかと思います。私の研究手法・研究対象は、まさに、イメージ通りかなと思います。私が、企業の方と話す際には、「合いますかね（収支が）」、とか「キロいくらですか（1kgあたり）」といった話になります。もちろん、ぶしつけに、挨拶代わりにそのような質問をしませんので、ご安心ください。

会計学のうち、企業会計の体系には、簿記論、財務会計論、管理会計論、税務会計論、原価計算論、国際会計論などがあります。これらのうち、私の研究領域は原価計算論です。以下では、私の研究を紹介します。



写真1 琉球ガラス
出所：2020年1月筆者撮影

「写真1」をご覧ください。沖縄の伝統工芸品の「琉球ガラス」です。戦後の資材不足の時に、琉球ガラスでは、使用済みの空き瓶由来の廃ガラスを原料としてきました。一定の品質を保つのは難しく、気泡が入ったり、厚さが均一ではなかったりしました。しかし、それらは琉球ガラスの「味」として人気を博し、お土産品の定番となりました。

その後、一時期琉球ガラスもバージン原料（天然資源の原料）を使用していましたが、近年では再び、再生資源を利用するケースが増えています。実は、「写真1」の琉球ガラスも使用済み自動車の窓ガラスを原料としています。

木村研究室（原価計算・管理会計システム研究室）では、生産工程の改善によって、資源が有効に利用されることを願っています。この考え方に合致する原価計算の一手法がマテリアル・フローコスト会計（Material Flow Cost Accounting：MFCA）です。MFCAでは、生産工程を物量情報と金額情報で見える化します。一般に言う製品と廃棄物の両方を「製品」と捉え、製品を「正の製品」、廃棄物を「負の製品」と呼びます。そして、両者の製造に要した物量と金額情報を集計します。つまり、製品だけでなく廃棄物の製造原価も集計されるのです。

「正の製品」と「負の製品」を集計してみると、廃棄物について、原料の使用量と、製品の製造に要した金額が明らかになります。そして、それらのデータを見て「あらまあ、もったいない」となるわけです。

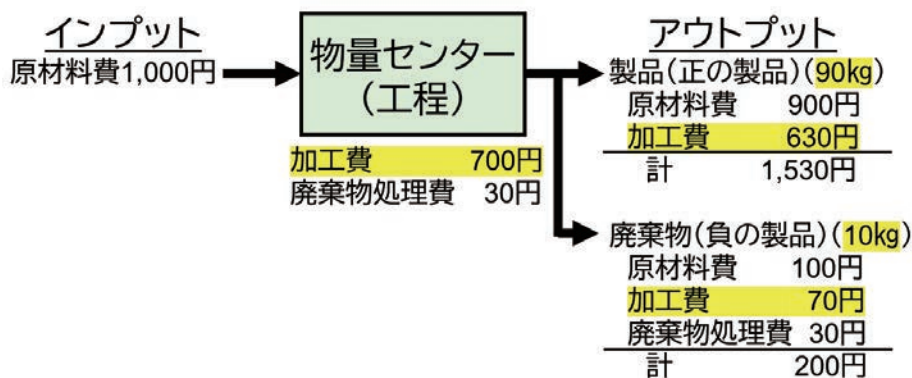


図1 MFCAの計算構造
出所：木村眞実・宮地英生（2022）

具体的に見てみましょう。「図1」はMFCAの計算構造です。物量センター（生産工程）へ、原材料費1,000円を投入し、工程では加工費700円と廃棄物処理費30円が発生したと仮定します。MFCAでは、原材料費と加工費を、製品（＝正の製品）と廃棄物（＝負の製品）へ分配します。

計算すると、原材料費1,000円を、製品と廃棄物の重量比（製品90kg、廃棄物10kg）によって、製品へ900円、廃棄物へ100円を割り当てます。また、加工費700円についても、基本的に製品と廃棄物の重量比（製品90kg、廃棄物10kg）によって、製品へ630円、廃棄物へ70円を割り当てます。

結果、製品（90kg）の製造原価は1,530円、廃棄物（10kg）の製造原価は廃棄物処理費30円を加算した200円も掛かっているということです。このようにコストを伴う負の製品、すなわち廃棄物を有効に利用することを狙って作られているのが、冒頭の使用済自動車の窓ガラスを原料とした琉球ガラスなのです。

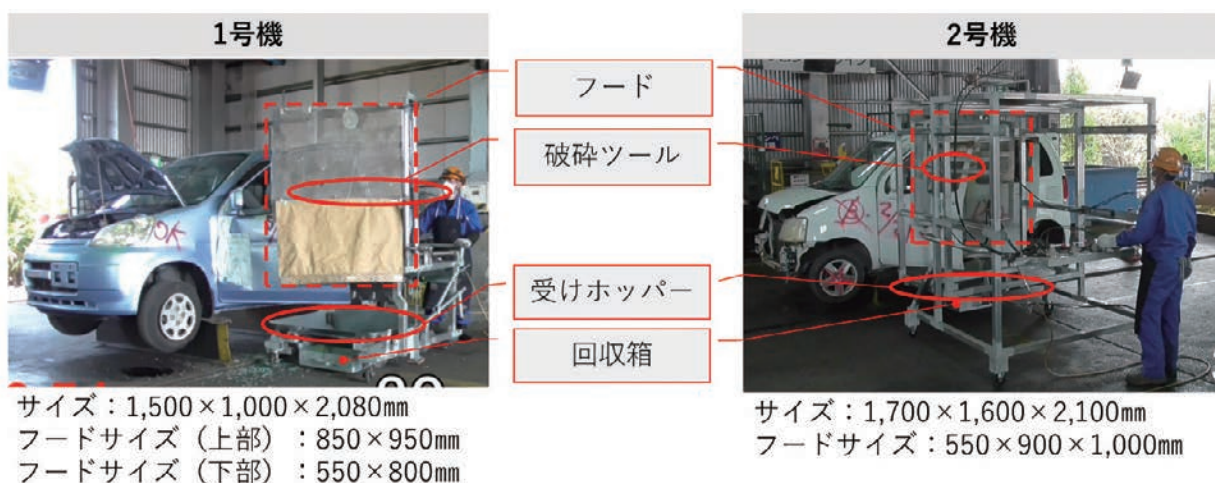


図2 回収装置1号機と2号機の概要と比較
 出所：木村眞実（2023）

MFCAを使って、物量情報と金額情報を集計することで、生産工程の「ボトルネック」を見つけることができ、工程の改善へとつなげて行くことが可能になります。そして、これまで本研究室では、研究対象を、静脈産業（じょうみゃくさんぎょう）、つまりリサイクラーとしてきました。ここが本研究室の独創点です。

「図2」は、使用済自動車からの廃ガラス回収装置を試作した時の回収装置1号機と2号機です。この研究では、従来のとは異なる、廃ガラス回収工程の改善を図る試作機の開発を対象としたため、金額情報を集計外としました。ガラス重量と作業時間の集計を行い、データから回収装置1号機の改良箇所を検討しました。



写真2 作業者の可視化
 出所：木村眞実・宮地英生（2022）

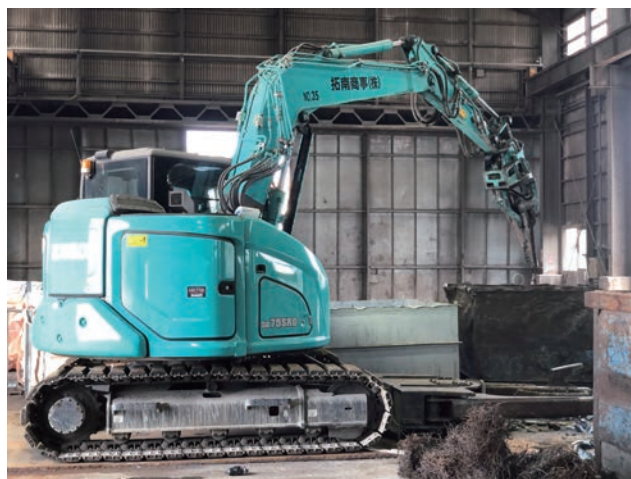


写真 3 重機

出所：2023 年 5 月筆者撮影

木村研究室では、2019 年から、情報可視化研究室（東京都市大学 宮地英生教授）と共同で、作業に係る「時間」を正確かつ自動的に捕捉できるシステムの開発を行っています。「写真 2」は、作業者の動きを捉えるために、作業者を可視化したものです。

日本では、自動車や小型家電などの使用済み品の解体作業の一部ないし全部を、手作業で行うリサイクラーが多く存在します。手作業で行う理由は、使用済み品の劣化、汚損、および原料の組成が不明であること、によります。その結果、加工費に占める作業時間の割合が多くなります。ということは、製造原価の一部である加工費を削減するには、作業時間を削減することが考えられます。そこで、作業時間を正確に、かつ、自動的に集計することが、作業時間の削減、および時間集計者の負担軽減に向けて望まれます。工程改善のご経験がある方は、作業時間の集計が容易ではないことをご存知かと思います。さらに、本研究では、作業者のみならず、重機作業も対象としています。「写真 3」は、現在、研究対象としている重機です。

作業動画から、作業人や重機を可視化し、各時点での作業内容の特定と、作業時間の集計を目指します。集計者は対象の動画を撮影するのみ・・・となるように、共同研究者と本研究を進めています。

次のようなご要望を持つ皆さまとお会いできればと思います。生産工程の流れを明確化したい。工程内のボトルネックを把握したい。従来からの工程を改善したい。作業者の作業内容を把握したい。廃棄物を把握してリサイクルしたい。

先ずはお気軽にご連絡ください。

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学官連携推進室（TEL：095-819-2231、E-mail：jrc@www.jrc.nagasaki-u.ac.jp）までご連絡ください。

長崎の「大」文化人・永見徳太郎をめぐる旅

【第4回】つながり、つなぐ媒介者

長崎県美術館

学芸員 松久保修平

長崎きっての商家、永見家の当主として事業を展開する傍ら芸術をこよなく愛し、コレクター、画家、写真家、文筆家と多彩な活動によって近代の長崎における芸術文化のキーパーソンであった永見徳太郎（1890-1950）。その多彩な活動に迫る本連載の前回は、南蛮美術を中心に、同時代の美術作品や文学者たちの「生原稿」にまで及んだ、彼のコレクターとしての側面について紹介しました。ついに最終回となる今回は、徳太郎と芸術家たちの交流に焦点を当てつつ、彼が長崎の近代において果たした役割について考えてみます。

これまでの連載でも触れた通り、徳太郎は生涯を通して、非常に多くの芸術家たちと交流を持ちました。その交友の幅広さを最も端的に示すのが、現在長崎歴史文化博物館が収蔵する徳太郎宛の書簡・はがき類です。明治時代末期から大正時代末期、つまり徳太郎が銅座に暮らしていた頃の主だった書簡類は台紙に貼り付けられ、冊子体の『尺牘集』^{せきとくしゅう}5冊としてまとめられており、はがき類や上京以降の書簡類はばらばらの状態で保管されています。『尺牘集』に限ってみても、貼付された手紙は5冊合わせて三百通を超え、差出人は100人以上に及びます。芥川龍之介、谷崎潤一郎、泉鏡花、横山大観、南薫造など、その顔ぶれの豪華さも目につきますが、何より文学、美術、演劇と、様々な芸術の分野に跨って文通を行っていたのは驚くべきことでしょう。いうまでもなくスマートフォンやSNSなどない時代。多くの芸術家たちに対する手紙の執筆に勤しむ徳太郎の姿に、芸術への愛情を読み取ることは難しくないでしょう。

さて、徳太郎が写真、絵画、文学にわたる創作活動に取り組み、ある時期熱心に戯曲の制作に励んでいたことは、連載第2回でも詳しく紹介した通りです。彼は、大正時代の後半、『愛染草』『月下の沙漠』『阿蘭陀の花』と立て続けに戯曲集を出版しました。徳太郎にとって最後の戯曲集となった『阿蘭陀の花』には、彼と芸術家たちの豊かな交流を見て取ることができます。日本画家・山村耕花^{しょうしや}が手がけた瀟洒^{しょうしや}な装幀【画像1】の本書には徳太郎の作品のほか、芥川龍之介による短篇小说「序に換ふる小品」が収められ、口絵には洋画家・南薫造による徳太郎の肖像【画像2】が用いられています。日本画家、洋画家、文学者と、幅広い徳太郎の交友関係が凝縮された一冊といえます。



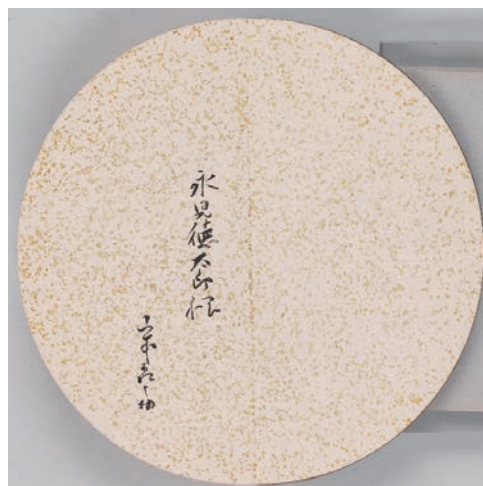
【画像 1】永見徳太郎『阿蘭陀の花』
表紙、1924 年



【画像 2】永見徳太郎『阿蘭陀の花』（1924 年）
口絵、（南薫造《ダージーリング行
汽車中にてアブラヒム ナガミ君を写
生》1916 年）

コレクターとしての眼

実際のところ、徳太郎と芸術家たちの交流はどのようなものだったのでしょうか。まずひとつには、前回の連載で取り上げた、コレクターとしての側面があります。長崎出身の画家、渡辺与平が描いた《帯》という作品が徳太郎の旧蔵品であったことは前回紹介しました。彼は芸術家たちに対して作品を求める手紙を数多く送っていたようで、上述の横山大観や南薫造らからは、作品制作を引き受ける旨と、時には具体的な金額も記された書面が届いています。彼と芸術家たちの文通を見てゆけば、相当な数の作品を買い求めていたはずですが、大部分は作品の特定に至っていません。徳太郎が所有していたことが確実な作品のうち、今回は長崎市出身で、明治から昭和初期の洋画壇を代表する風景画家として活躍した画家、山本森之助が描いた《ヨーロッパスケッチ帖》【画像 3・4】を紹介します。



【画像 3・4】山本森之助《ヨーロッパスケッチ帖》1922-23 年、水彩・紙、長崎県美術館蔵

本作は半円形で、写真の通り、開いた円形の画面にはフランス、イギリス、イタリア、スペインといったヨーロッパ各地の風景が描かれています（左の写真はスペイン）。山本森之助は1922年から23年にかけて、フランスを中心にしたヨーロッパ滞在を果たし、現地でも多くの作品を制作しましたが、本作も滞欧がもたらした成果のひとつと言えます。そして右の写真が示す通り、「永見徳太郎様 山本森之助」という書き込みがなされ、本作が永見に贈られたものであることがわかります。徳太郎と森之助の交流は大正時代半ばからはじまり、銅座の永見邸を訪れたこともあったため、こうした交流の結果として、作品の収集に至ったのでしょう。

長崎への誘いと歓待

徳太郎に宛てられた書簡のうち、作品購入に関するもののほかで注目すべきが、徳太郎や妻・銀子の長崎でのもてなしに対する感謝の意を示す多数の手紙です。徳太郎は文通する多くの芸術家たちに対し、積極的に長崎訪問を促し、来崎にあたっては永見邸や近隣の名店で歓迎の宴会を催しました。永見邸に招いた際は、自慢の南蛮美術コレクションを紹介し、長崎に異国情調を求める来訪者たちの期待を満たすのにも一役買っています。大正時代に一世を風靡した作家、竹久夢二もまた、長崎を訪問したひとりです。徳太郎は夢二が市内各所をめぐる際に同行して案内役をつとめました。夢二はのちに、徳太郎のもてなしに感謝して《長崎十二景》と《女十題》の絵画を徳太郎に贈っています。

さらに、こうした長崎における彼の接遇が、ときに芸術家たちの作品制作にも大きな影響を及ぼしていたことは見逃せません。例えば、白樺派の作家、長與善郎が1923（大正12）年に雑誌『改造』で発表した『青銅の基督』は、のちに映画化もされた長與の代表作の一つですが、この作品が成立した背景には、徳太郎の存在がありました。『青銅の基督』は江戸幕府によるキリスト教徒弾圧が厳しい時代の長崎を舞台にした小説で、鋳物師である萩原裕佐が作り出す美しい踏絵用のレリーフを中心に、萩原裕佐と遊女、キリスト信者たちを主人公とした物語です。1922年、九州旅行に際して長崎を訪れた長與に、萩原裕佐に関する物語を伝えたのが徳太郎でした。これにより『青銅の基督』の着想を得た長與が執筆する際には参考となる書籍も貸し出しています。言うまでもなく、『青銅の基督』が生み出され、名作として高い評価を受けるのは長與自身の想像力と表現力によるものですが、徳太郎と芸術家の交流が、作品制作に結びついた例として重要なエピソードと言えるでしょう。

むすびにかえて―「長崎」と、人々をつなぐ媒介者

本稿では、徳太郎と芸術家の交流について、わずかな例を引きながら紹介しました。ここからは、本稿も含め、4回にわたった連載に基づきながら、改めて永見徳太郎という一人の文化人のありようについて考えてみましょう。徳太郎の生涯を概観した第1回にはじまり、第2回では、写真、絵画、文学と多岐に及ぶ彼の創作活動を確認しました。徳太郎は旺盛な創作意欲に導かれて特に大正時代には

多数の創作を世に送り出し、いずれの分野においても早い段階である程度の評価を受ける一方、あまりに広い関心ゆえか、ひとつの分野を究めていくことができず、結果的に各分野の第一人者となるには至りませんでした。徳太郎を広く世に知らしめた南蛮美術のコレクターとしての側面を紹介するのが第3回です。南蛮美術を中心とする彼のコレクションは、長崎を訪れる多くの人々を魅了しました。コレクションも呼び水となり、多くの芸術家たちと交流を持ったことは、本稿で見てきた通りです。徳太郎は単に作品を愛蔵するだけにとどまらず、コレクションを起点とした研究に励み、とりわけ1926（大正15）年3月に上京して以降は、『長崎の美術史』（1927年）、『南蛮屏風大成』（1930年）などの大著を発表しています。1931（昭和6）年には南蛮関係の品々の大部分を神戸のコレクター、池長孟に売却するものの、その後も長崎の歴史や文化に関するエッセイや論考を雑誌やラジオ等で精力的に発表し続ける生涯を送りました。いま、改めて長崎の近代に生きた永見徳太郎という存在を見つめなおすと浮かび上がってくるのは、長崎と人々をつなげる「媒介者」としてのありようです。銅座町時代の彼は多くの芸術家たちと交流し、招きもてなして、長崎と芸術家たちをつなげていきました。そして後半生の彼は、様々なメディアを通して、読者や聴講者といったより多くの人々を、豊かな歴史や文化のかたまりとしての「長崎」へとつなげる役割を果たしたといえるのではないのでしょうか。よく知られている通り、戦後まもない時期から長崎は一大観光地として人気を博しました。そして今日に至るまで、独自の歩みを持つ長崎の歴史や文化を味わうべく、多くの人々が訪れています。こうした展開の礎となったひとりが、永見徳太郎だった、というのは決して言い過ぎではないように思えます。

【お知らせ】

長崎県美術館では、永見徳太郎に焦点を当てた展覧会を開催します。多くの芸術家たちを魅了した南蛮美術コレクションや、徳太郎の手がけた写真や絵画、そして竹久夢二をはじめとする徳太郎と深い交流を結んだ芸術家たちの作品を数多く展示します。本連載では紹介できなかった作品やエピソードも多数盛り込んだ本展では、永見徳太郎の実像が、より色鮮やかに浮かび上がってくるはずです。

浪漫の光芒 — 永見徳太郎と長崎の近代

会 期：2023年10月14日（土）—2024年1月8日（月・祝）

会 場：長崎県美術館 企画展示室

※詳細は長崎県美術館公式 web サイトをご確認ください。



西九州新幹線開業から1年！

西九州新幹線は、昨年9月の開業から1年を迎えました。みなさんは、新幹線を利用していますか？
また、新幹線開業により長崎は変わったと思いますか？

今回は、「西九州新幹線開業から1年」をテーマにリサーチしました。

- 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：2023年8月24日（木）～8月30日（水）
- 回答者数及び属性：390人【年齢】30歳代以下61人、40歳代84人、50歳代138人、60歳代以上107人

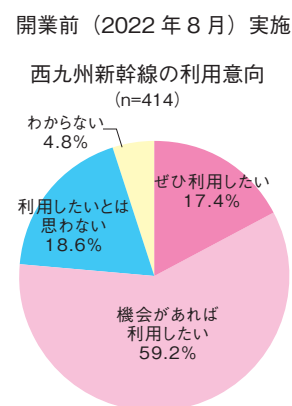
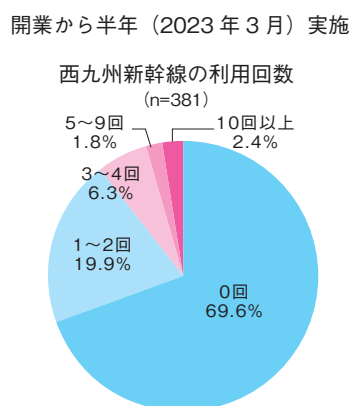
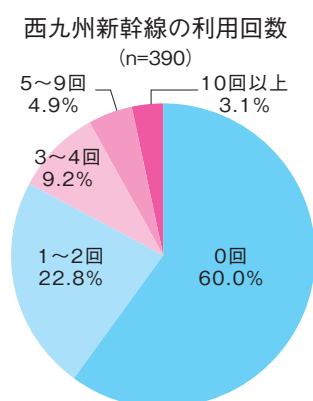
※グラフの構成比は、端数処理の関係で合計が100%にならない場合があります。

1. 西九州新幹線利用について

（1）開業から1年、利用した人は4割

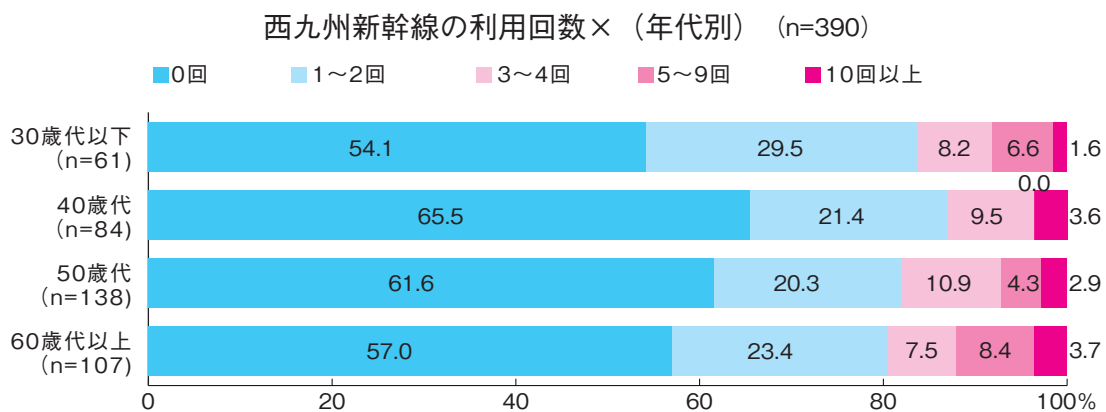
西九州新幹線の利用回数を尋ねたところ、利用したことがない人（利用回数「0回」）が6割（60.0%）を占め、1回以上利用した人は4割（40.0%）となりました。利用回数の内訳は、「1～2回」が22.8%、「3～4回」が9.2%、「5～9回」が4.9%、「10回以上」が3.1%でした。

今回の結果を開業から半年後の2023年3月に実施した調査結果と比較すると、1回以上利用した人は30.4%（「1～2回」19.9%+「3～4回」6.3%+「5～9回」1.8%+「10回以上」2.4%）から9.6ポイント上昇しており、その利用回数の内訳もそれぞれ僅かながら増加しています。



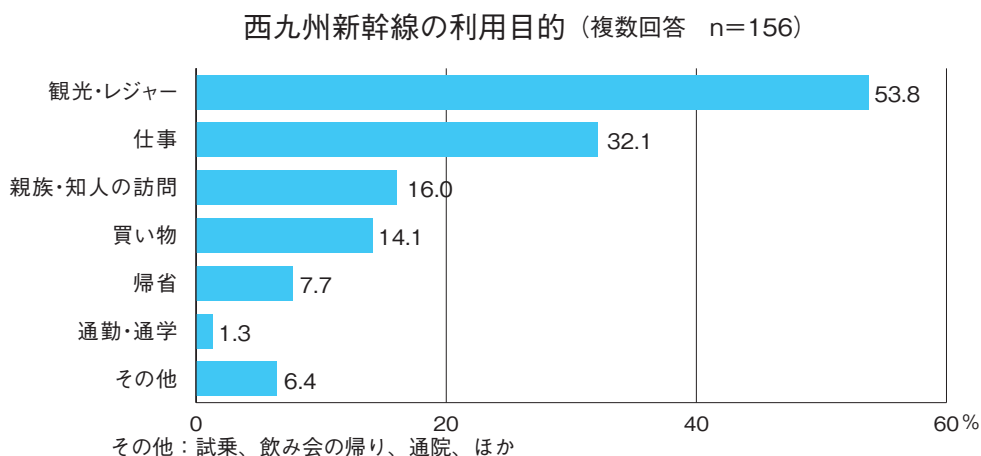
また、開業前の2022年8月に実施した利用意向調査では、約8割の人（「ぜひ利用したい」17.4% + 「機会があれば利用したい」59.2%）が、「（ぜひ、機会があれば）利用したい」との意向でしたので、開業から1年となる今回の調査では、「機会があれば利用したい」という人達の利用が、まだあまり進んでいないことがうかがえます。

これを年代別にみると、1回以上利用した人は、30歳代以下が約半数（45.9%）で最も多く、次いで60歳代以上が43.0%が続いています。一方、40歳代の利用は34.5%と他の年代に比べやや低くなっています。



（2）利用目的は、「観光・レジャー」がトップ

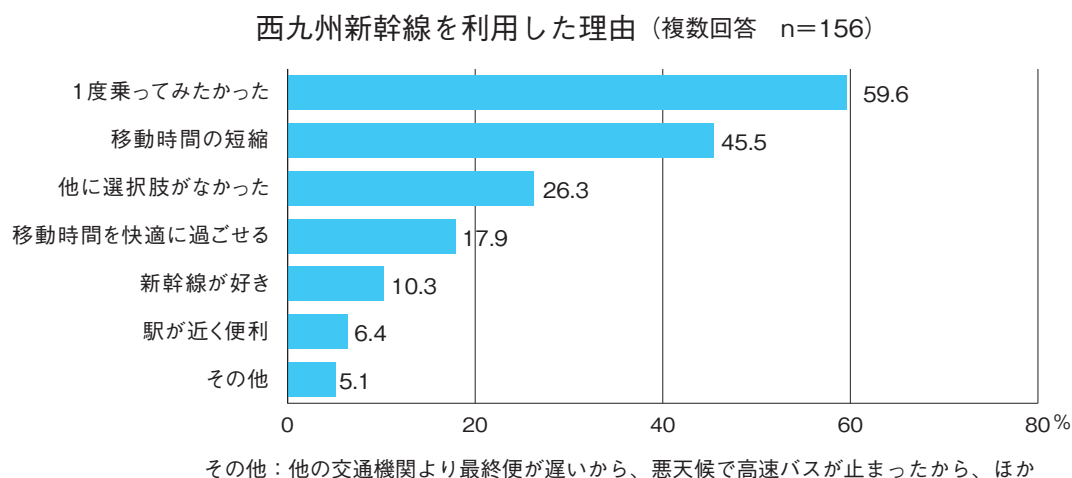
西九州新幹線を1回以上利用した人に利用目的を複数回答で尋ねたところ、「観光・レジャー」が最も多く53.8%、次いで「仕事」が32.1%となっており、これに、「親族・知人の訪問」が16.0%、「買い物」が14.1%で続きました。



（3）利用理由は、「1度乗ってみたかった」がトップ

また、1回以上利用した人に利用理由を複数回答で尋ねたところ、「1度乗ってみたかった」が最も

多く 59.6%、これに「移動時間の短縮」が 45.5%で続きました。この他では「他に選択肢がなかった」が 26.3%、「移動時間を快適に過ごせる」が 17.9%となっています。



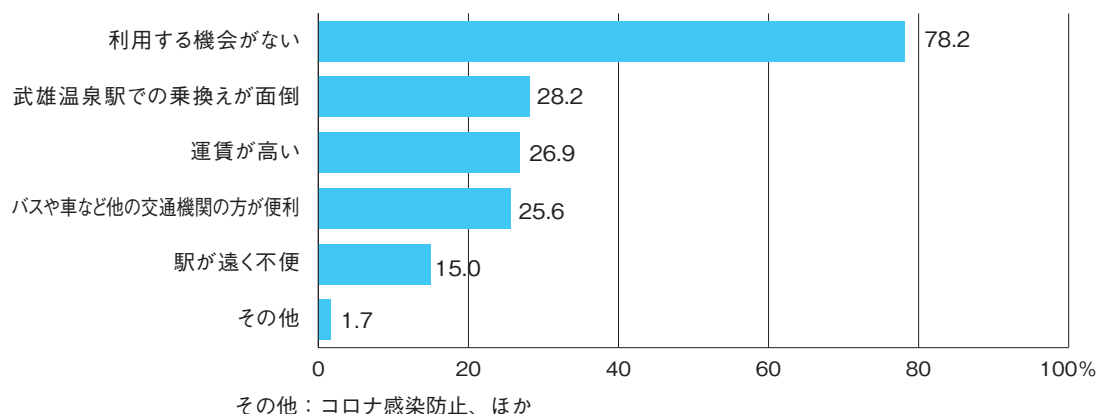
【新幹線を利用した感想】

- 乗り換えが面倒かと思っていたが案外そうでもなく、車内も広いし快適だった。欲を言えばもう少し安くなれば常に利用したいが…。(長崎市、50 歳代、女性)
- 雪で在来線が止まり、唯一動いていたのが新幹線でした。助かりました。でも普段は高いから乗れません…バスばかり。(大村市、40 歳代、女性)
- 長崎駅から鹿児島まで乗りましたが、2 回乗り換えは面倒です。(長崎市、40 歳代、女性)
- 慣れてくると、乗り換えの煩わしさより時間短縮と乗り心地の良さの方が上回ってきました。(長崎市、40 歳代、男性)
- わずかな時間ですが、中々旅行に行けないので車内だけでも旅行した気分を味わえる。静かで揺れないので快適に過ごせます。疲れた時は新幹線でプチ贅沢です。(諫早市、60 歳代、女性)
- 長崎駅から乗車 30 分での乗り換えは、非常に面倒臭い。わずらわしい。落ち着かない。早く全線開通しないと高速バスの利用が増えるだけではないかと危惧します。(長崎市、60 歳代、女性)

(4) 利用しない理由、「利用する機会がない」がトップ

利用したことがない人（利用回数「0 回」）に利用しない理由を複数回答で尋ねたところ、「利用する機会がない」が約 8 割（78.2%）と圧倒的です。このほかでは、「武雄温泉駅での乗換えが面倒」が 28.2%、「運賃が高い」が 26.9%、「バスや車など他の交通機関の方が便利」が 25.6%でした。

西九州新幹線を利用しない理由（複数回答 n=234）

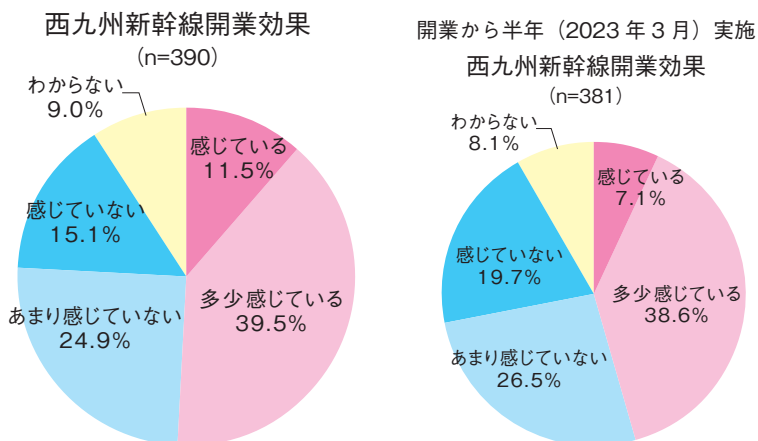


2. 開業効果について

(1) 開業効果、半数が「感じている」

新幹線開業の效果を感じているか尋ねたところ、「感じている」は11.5%で、「多少感じている」の39.5%と合わせると約半数（51.0%）がその効果を「（多少）感じている」と回答しています。一方、「感じていない」は15.1%で、「あまり感じていない」の24.9%と合わせると40.0%がその効果を「（あまり）感じていない」と回答しています。

開業効果を「（多少）感じている」と回答した人は、2023年3月の45.7%（「感じている」7.1%+「多少感じている」38.6%）から5.3ポイント漸増しました。

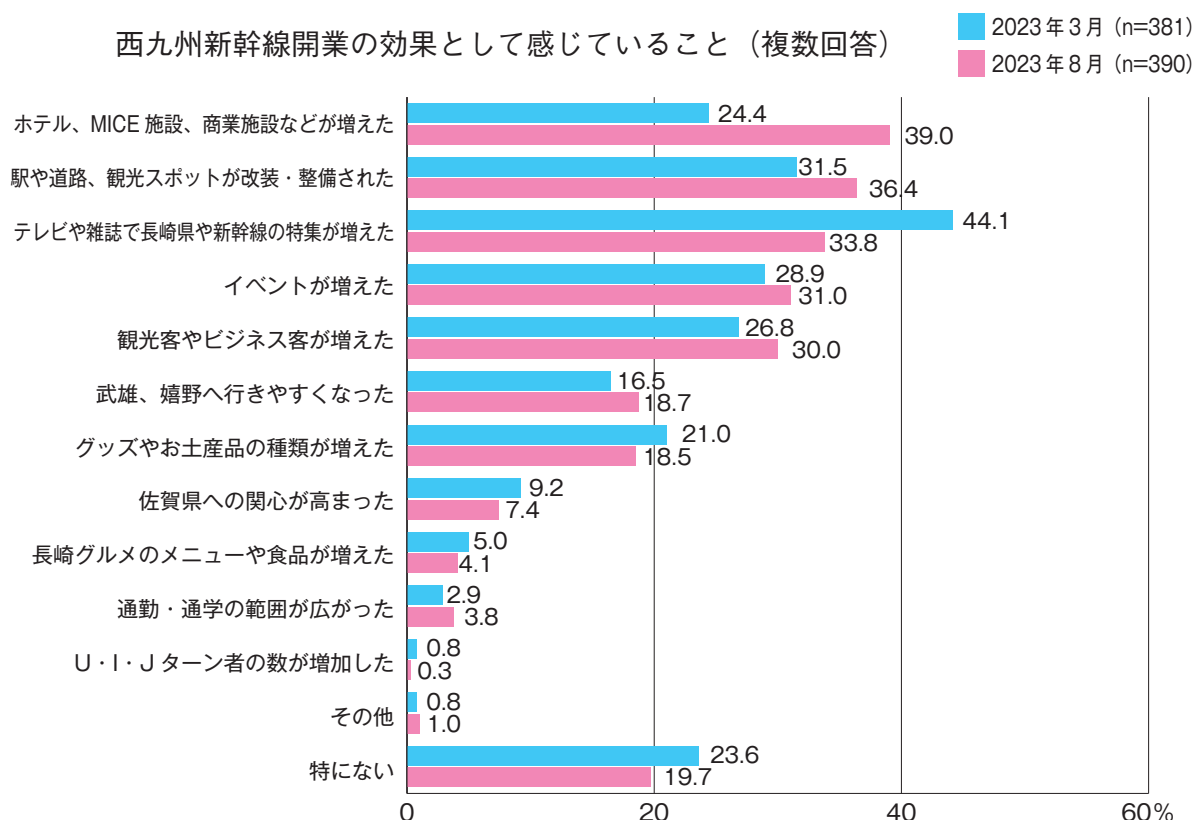


(2) 開業効果として感じていること、「ホテル、MICE 施設、商業施設などが増えた」がトップ

新幹線開業の效果として感じていることを複数回答で尋ねたところ、「ホテル、MICE 施設、商業施設などが増えた」が39.0%で最も多く、これに「駅や道路、観光スポットが改装・整備された」（36.4%）、「テレビや雑誌で長崎県や新幹線の特集が増えた」（33.8%）、「イベントが増えた」（31.0%）、「観光客やビジネス客が増えた」（30.0%）が続きました。一方、「特にない」と回答した人も約2割（19.7%）いました。

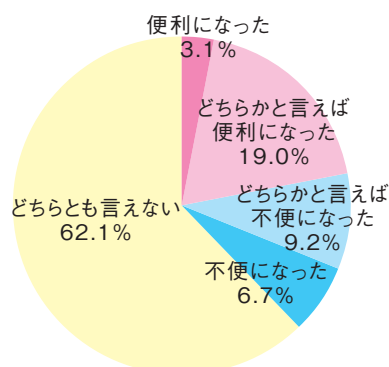
前回調査（2023年3月）で、最も開業効果を感じていた項目「テレビや雑誌で長崎県や新幹線の特集が増えた」が、44.1%から33.8%へと10.3ポイント減少した一方、「ホテル、MICE 施設、商業施設などが増えた」は24.4%から39.0%と大きく上昇しました。また、「駅や道路、観光スポットが改装・整備された」も31.5%から36.4%と大きく上昇しました。また、「駅や道路、観光スポットが改装・整備された」も31.5%から36.4%と大きく上昇しています。

この1年で駅周辺は再開発がさらに進み、高級ホテルや商業施設等が続々と完成している姿をみて、開業効果として感じている人が増えてきているようです。



(3) 開業で「(どちらかと言えば) 便利になった」は約2割

西九州新幹線開業後の暮らし
(n=390)



さらに、新幹線が開業して暮らしは便利になったかについても尋ねたところ、「便利になった」は3.1%で、「どちらかと言えば便利になった」の19.0%を合わせた「(どちらかと言えば) 便利になった」は約2割（22.1%）でした。一方、「(どちらかと言えば) 不便になった」(「不便になった」6.7% + 「どちらかと言えば不便になった」9.2%) も15.9%でした。最も多かったのは、「どちらとも言えない」との回答で、全体の約3分の2（62.1%）を占めています。

新幹線の開業から1年経ちましたが、暮らしの利便性への影響については、開業前とそれほど変わらないとの感想が多いようです。

3. 自由コメント

【新幹線開業から1年たって思うことをひとこと】

自由記述には、「観光客が増えた感じがする」、「駅周辺の再開発で街が活気づいた」など開業効果ついてコメントが数多く寄せられた一方、「二次交通を整備して欲しい」、「早く全線開通して欲しい」などのコメントも目立ちました。

- 当初はコロナ禍で盛り上がり欠けていたが、今は交通手段として利便性が向上したと思います。駅からの二次交通をもっと良くしてくれることや、利用回数に応じた割引があれば有難いと思います。
(長崎市、40歳代、男性)
- 県北方面にいます、新幹線開業の恩恵を感じにくいので、県北方面にも観光客やビジネス客がアクセスしやすい環境を整えてほしい。(佐世保市、40歳代、女性)
- 佐世保にも新幹線の恩恵があれば嬉しい！ハウステンボス辺りまで新幹線が通ればいいのにな！(佐世保市、30歳代、女性)
- コロナ収束と開業が重なり観光客が増えた感じがある。(長崎市、50歳代、女性)
- 駅周辺の再開発により、観光に大きく貢献してくれていると思います。できれば、長崎駅からスタジアムや長崎港間まで同様に栄えていけば嬉しいです。(長崎市、30歳代、女性)
- 福岡まで行くのに、数分での乗り換えは大変。高齢者や体が悪い人は特に。(長崎市、30歳代、女性)
- 作った意味があったのか、効果があったのか。税金を使ってるので、その効果があったのかどうか数字で表してほしい。(長崎市、40歳代、女性)
- 県外(本州)に住む妹が、長崎を近くに感じたと話していた。でも、あと少し！！福岡や、県外を近くに感じたい！！(時津町、40歳代、女性)
- 特急かもめがあれば…と思うことがしばしばあった。特急かもめは、運賃も高速バスと大きな差は感じなかったし、博多まで乗換なし、高速バスより終電の時間が遅くとても便利だった。新幹線の利便性は感じていない。(長崎市、50歳代、女性)
- 福岡までの移動手段として、在来特急という別の選択肢がない以上、新幹線を利用する以外ない(料金がアップした)ことに不満をぬぐえない。(長崎市、60歳代、女性)

(高橋 純子)

長崎県内に
お住いの方限定
アンケート会員
募集

長崎県に特化したインターネットリサーチサイト

Research@N

Research@Nagasaki リサーチアットナガサキ

届けよう
県民の声！

「会員登録」
をして
参加しよう！

リサチャン

Research@NAGASAKI



あなたの声が長崎県のゲンキのモトになる！

リサチャンは、18歳以上長崎県内在住の方なら誰でも参加できる地域密着型アンケートサイトです。集まった回答は地元の声として、企業の商品開発や新サービス、自治体のまちづくりに活用されます。ちょっとした合間の時間にアンケートに答えるだけでできる地域貢献！ ポイントを貯める楽しみも！

新規会員登録

リサチャン新規登録ページにアクセスして必要情報を入力します。

簡単1分！

アンケートに答える

アンケートのお知らせメールが届くのでアクセスして回答します。あなたが答えた意見が地域貢献につながります。

ポイント獲得！

回答された方全員にポイントが付きます。貯まったポイントはAmazonギフト券と交換できます。

いますぐ会員登録を↓

リサチャン <https://researchan.jp/>

リサチャン 長崎



リサチャンは株式会社長崎経済研究所の委託を受け有限会社みかんコミュニケーションズが運営しています。

文化事業部〈文化事業活動〉のご案内



長崎日本ポルトガル協会



長崎日米協会



長崎日英協会



長崎上海クラブ



長崎日伊協会

各協会新入会員募集中!!

各協会でも新入会員を募集中です。入会のお申し込みは下記事務局へお問い合わせください。

文化事業部へのご照会は

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・柄本



投信のパレット

選ぶ、組みあわせる、育てる。
資産づくりに「てあつさ」を。

これまで投資経験はないみなさんが、パレットで資産づくりの大切さにあらためて目覚めはじめています。数多い投資信託から選びぬいた商品を組み合わせ、ぴったりの提案をお届けしたい。ひとりひとりに合った「てあつさ」を、投信のパレットが実現します。お気軽にお近くの十八親和銀行窓口までご相談ください。

※「投資信託」は、市場動向等により投資元本を割り込むおそれがあります。
※ご検討にあたっては、「商品パンフレット」「契約締結前交付書面」および「目論見書」等の書面の内容を十分にお読みください。
[商号等] 株式会社 十八親和銀行 (登録金融機関)
[登録番号] 福岡財務支局長 (登金) 第3号
[加入協会] 日本証券業協会

十八親和銀行 | あなたのいちばんに。 **FFG** ふくおかフィナンシャルグループ

2023年9月現在

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。

