



2018年6月26日

長崎県の観光産業の現状と課題

—— “魅力の宝庫” を “魅力の倉庫” としないために ——

日本銀行長崎支店

本稿の内容について、商用目的で転載・複製を行う場合は、予め日本銀行長崎支店までご相談ください。
転載・複製を行う場合は、出所を明記してください。

<本件に関する問い合わせ先>

日本銀行長崎支店総務課

〒850-8645 長崎市炉粕町32番地 TEL : 095-820-6110 FAX : 095-820-0299

本資料は当店ホームページ (<http://www3.boj.or.jp/nagasaki/>) にも掲載しています。

— 要旨 —

- 長崎県は人口減少が著しく、基幹産業である造船業が苦戦している一方、観光に関連した明るい話題が多い。今後の地域経済の活性化のためには、“観光の産業化”が鍵となる。
- 長崎県の観光客数は、インバウンド観光客の増加や軍艦島ブームもあって、既往ピークを更新しているが、増加の中心は日帰り客であるほか、全国シェアも高いとは言い難い。観光客の来県経路をみると、海路はクルーズ船の寄港増加や韓国と対馬を結ぶ高速船の増便から乗降客数が著増している一方、空路・鉄路はやや伸び悩んでいる。また、ホテルの稼働率は上昇傾向にあるものの、九州・沖縄の他県と比較すると水準は低い。この間、旅行消費単価をみると、国内観光客では、日帰り客は全国や九州全域と比べてほぼ同水準、宿泊客は高めながら、外国人観光客では少額であることに加え、低下傾向にある。
- 長崎県は“魅力の宝庫”。歴史・文化、自然や水産資源、温泉、グルメなど多岐に亘る魅力的な観光資源が県内各地域に数多く、歴史・伝統があり知名度も高い祭りやイベントも開催されている。もっとも、観光客のリピー特意向は低いとの調査結果も得られているため、観光客のリピー特意欲を高めるための努力が必要と考えられる。
- 課題として考えられるのは、①交通アクセスの改善、②グルメ満足度の向上、③観光客の目線に立った決済・通信インフラ面の利便性や満足度の向上であろう。

交通アクセスの改善 …九州新幹線西九州ルート¹の早期全線開通、チャーター便・LCCの増便などによる長崎空港の更なる活用といった長崎県への交通アクセスの改善と、県内周遊のための鉄道網や高速道路、航路の活用・拡充など二次交通の整備が考えられる。観光列車やグルメクルーズといった楽しみながら時間をかけて県内を周遊・移動する手段の整備も一案である。

グルメ満足度の向上 …長崎県には誇るべき食材が豊富であるが、ブランド化や高付加価値化により知名度を上げるとともに、観光客に対して「売り出す力」、「食べさせる力」を強化することが有用と考えられる。これには、国内外の観光客をより意識した営業スタイルの構築が望まれる。

観光客の目線に立った決済・通信インフラ面の利便性や満足度の向上 …観光客の消費行動の変化に合わせたクレジットカードや電子マネー等決済インフラの充実、さらに交通系ICカードの全国共通化やWi-Fiの利用可能地域の拡大なども重要である。

- 世界遺産を二つ保有する県となるが、これは“ゴール”ではなく“スタート”である。そしてスタートダッシュ、スピード感こそが大切である。第一次、第二次、第三次の各産業がタッグを組み、その上で“産官学金”の“ALL NAGASAKI”で意識と方向性を揃えて“観光の産業化”を進め、交流人口を増やすことが、県民の就業機会や所得を増やし、延いては人口減少への有効な対応策にもなり得ると考えられる。
- “魅力の宝庫”である長崎県が“魅力の倉庫”にならないように具体的なアクションを起こすには、長崎県に関する話題が多い今が千載一遇の好機であると思われる。

【はじめに】

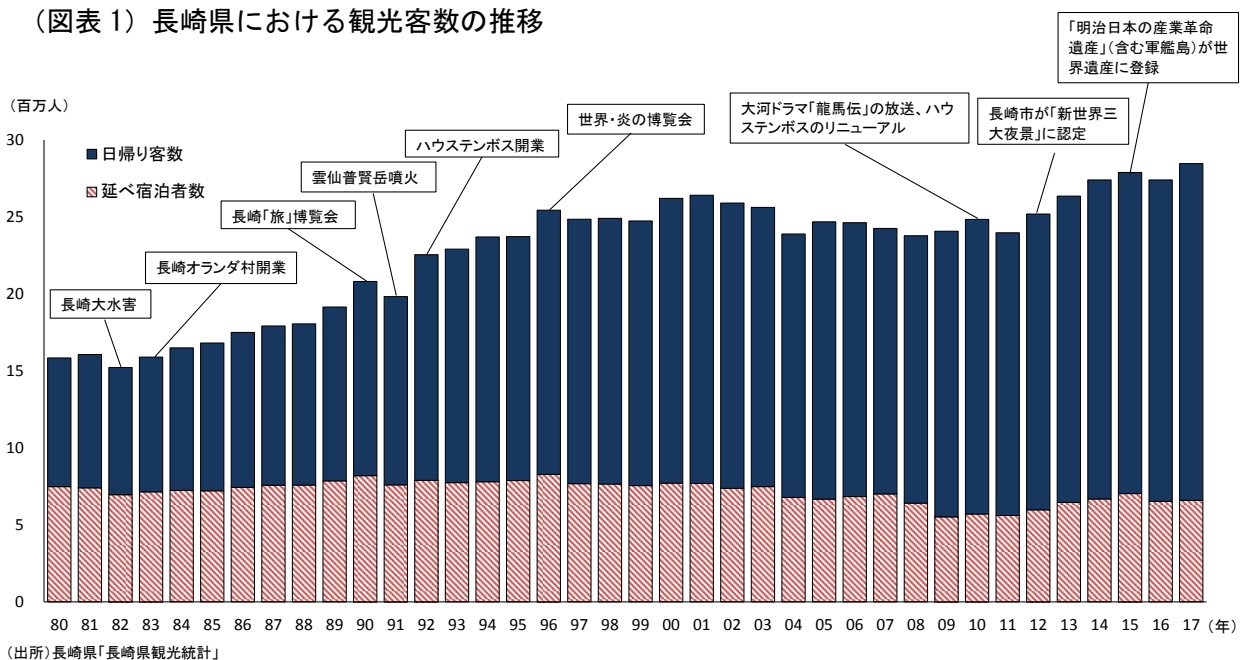
- 長崎県は人口減少が著しく、基幹産業である造船業が苦戦しているなど、何かと厳しい話題が多い。もっとも、明治日本の産業革命遺産への登録による軍艦島や造船関連施設等に対する注目度の高まり、テーマパークのリニューアル、クルーズ船の寄港増加等によるインバウンド客の増加に加え、長崎県内全域に存在する潜伏キリシタン関連遺産の世界遺産登録、V・ファーレン長崎新スタジアム建設など、観光に関連した明るい話題が多く聞かれている。こうしたことを踏まえれば、今後の長崎県経済の活性化のためには、県外や海外からの訪問客を増やし、満足度を向上させることで、消費や投資を呼び込むような取組み、すなわち“観光の産業化”が鍵となると思われる。そこで、本稿では、今後の当地の経済活性化のための材料提供という意味も込めて、長崎県の観光産業の現状と課題について整理を試みた。

1. 長崎県の観光動向と特徴

(観光客数の推移)

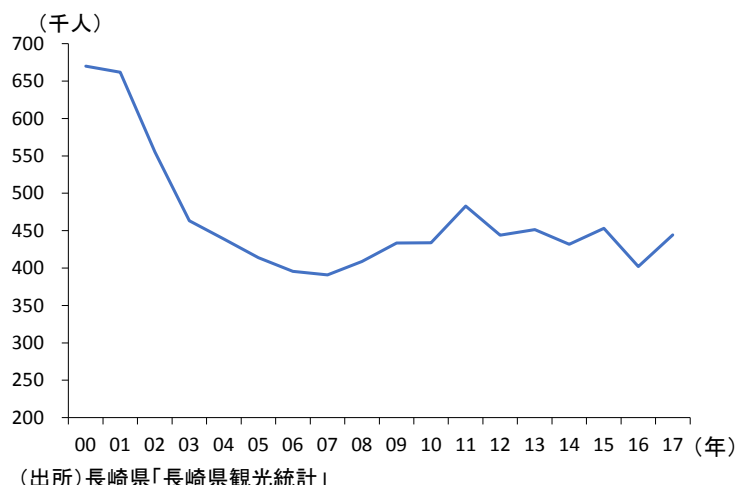
- 長崎県の観光客数（日帰り客+延べ宿泊者の総数、訪日外国人を含む）を長期時系列でみると、2001年までは増加傾向を辿ったものの、その後は緩やかに減少した。もっとも、2010年頃から増加に転じており、2016年は熊本地震の影響などから若干減少したものの、インバウンド観光客の増加や軍艦島ブームもあって、2017年も既往ピークを更新している。なお、日帰り客数が全体の増加を牽引している一方で、宿泊客数は伸び悩んでいるのが近年の特徴である（図表1）。

(図表1) 長崎県における観光客数の推移



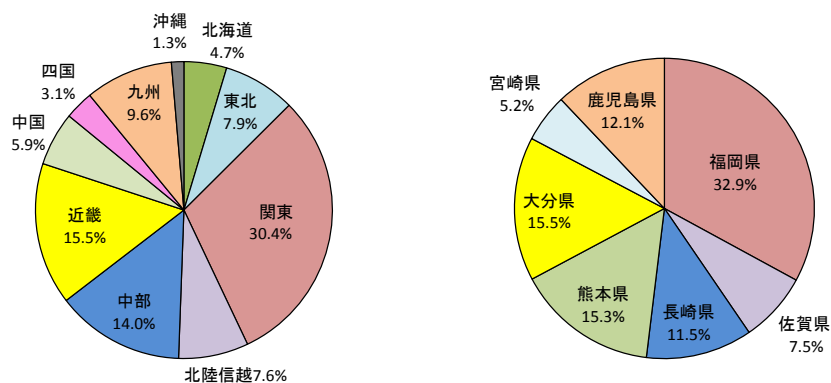
—— もっとも、修学旅行の動向（宿泊者数ベース）をみると、少子化の影響や旅行先の分散・海外へのシフトなどから、2007年まで減少を続けた後は横ばい圏内の動きが続いている。当地の観光を下支えしてきた修学旅行需要の減退も、宿泊客数の伸び悩みに影響しているものとみられる（図表2）。

（図表2）長崎県における修学旅行宿泊者数の推移



○ この間、わが国の観光市場（日帰り旅行＋宿泊旅行の延べ旅行者数、訪日外国人は含まない）の地域別シェアをみると、九州（除く沖縄）は全国の1割、長崎県は九州の11%を占めている。九州7県をみると、福岡県が約1/3を占め、次いで大分県、熊本県、鹿児島県となっており、長崎県は5番目となっている（図表3）。長崎県の観光資源のポテンシャルをもってすれば、更にプレゼンスを高めていくことは可能と考えられる。

（図表3）観光客数の地域シェア（全国・九州、2017年）

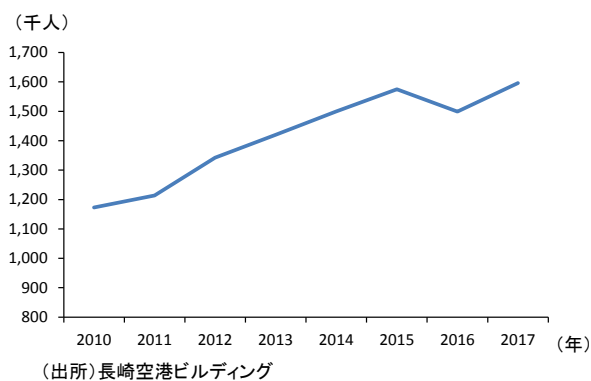


（玄関口の状況）

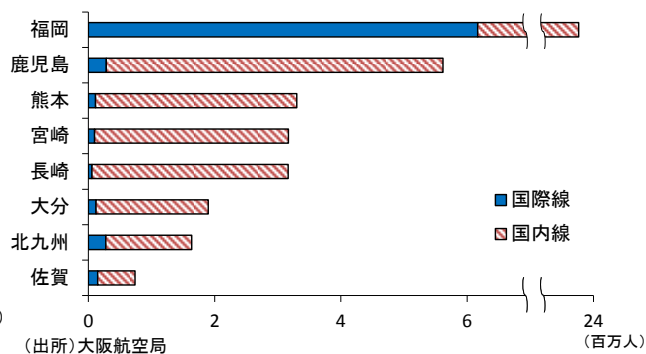
○ 長崎県への観光客の入り口である空路、鉄道、海路の状況を見ると、空路および鉄道は他県対比やや伸び悩んでいる一方、海路はクルーズ船の寄港増加や韓国と対馬を結ぶ高速船の増便から乗降客数が増加している。

○ まず空路であるが、長崎空港における到着人数の推移をみると、2016年は熊本地震の影響で一時的に落ち込んだものの、増加傾向にある（図表 4）。もっとも、九州各県の主要空港の利用客数をみると、長崎空港は、福岡空港、鹿児島空港に続き、熊本空港、宮崎空港とともに3番手グループとなっているほか、国際線の利用客数は九州内で最も少ない（図表 5）。

（図表 4）長崎空港到着人数の推移

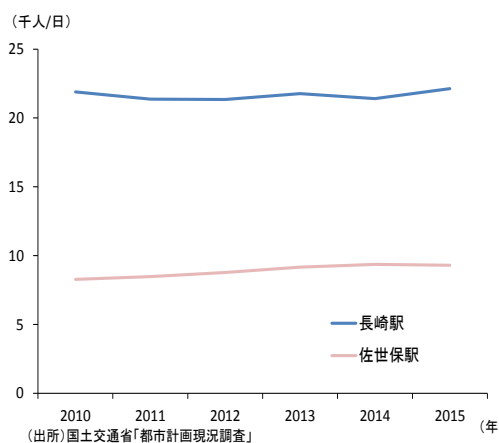


（図表 5）九州各県主要空港における利用客数（2017年、速報値）

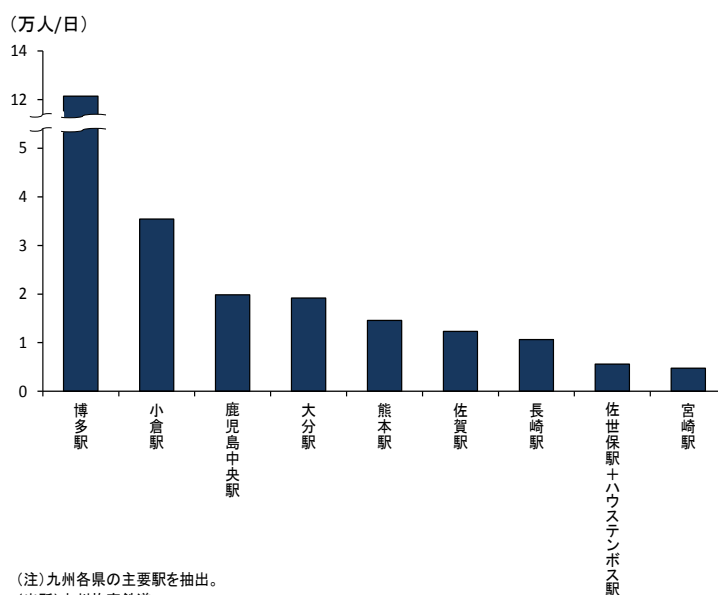


○ 次に鉄道では、長崎駅および佐世保駅（除くハウステンボス駅）における乗降客数の時系列推移をみると、長崎駅はほぼ横ばいとなっている一方、佐世保駅は駅前再開発の効果などから緩やかに増加している（図表 6）。この間、九州各県のJR主要駅における鉄道乗客数をみると、博多駅が突出しているが、その他の各県の主要駅と比較しても長崎駅および佐世保駅（含むハウステンボス駅）は低位に位置している（図表 7）。

（図表 6）長崎駅・佐世保駅の一日平均乗降客数推移



（図表 7）九州各県主要駅別乗車人員（2016年）



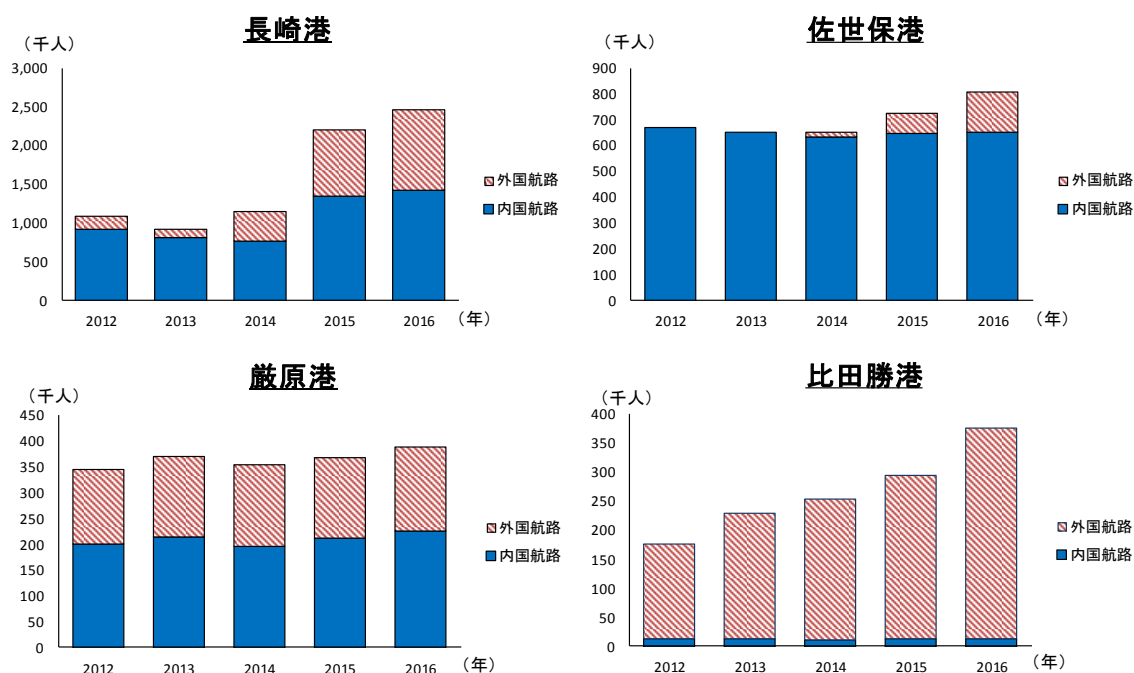
- 一方、海路については、船舶乗降客数の全国上位 10 港のうち、全体では長崎港が7位に位置しているほか、外国航路に限ると 4 港が長崎県内の港湾となっており、長崎県にとって港湾は重要な玄関口となっている（図表 8）。さらに、当該 4 港については、外国クルーズ船の寄港が著増している長崎港と佐世保港で乗降客数が大幅に増加しているほか、韓国と対馬を結ぶ高速船が増便されている対馬の比田勝港では外国航路の乗降客数が著増している（図表 9）。

（図表 8）全国の港湾における船舶乗降人員（2016 年、全国上位 10 港）

合計(内国・外国航路計)				うち外国航路			
(単位:人)				(単位:人)			
順位	港湾名	都道府県	乗降客数	順位	港湾名	都道府県	乗降客数
1	厳島	広島県	8,586,617	1	博多	福岡県	2,120,035
2	鹿児島	鹿児島県	5,782,174	2	長崎	長崎県	1,044,154
3	博多	福岡県	3,249,241	3	那覇	沖縄県	761,298
4	桜島	鹿児島県	3,214,501	4	比田勝	長崎県	362,026
5	高松	香川県	2,651,948	5	鹿児島	鹿児島県	344,469
6	石垣	沖縄県	2,526,299	6	石垣	沖縄県	308,987
7	長崎	長崎県	2,461,700	7	下関	山口県	199,289
8	広島	広島県	2,184,384	8	横浜	神奈川県	165,978
9	神戸	兵庫県	1,943,711	9	厳原	長崎県	163,882
10	東京	東京都	1,850,074	10	佐世保	長崎県	156,935

（出所）国土交通省「港湾調査」

（図表 9）長崎県内主要港湾における船舶乗降人員の推移（内国・外国航路別）



（出所）国土交通省「港湾調査」

- この間、当地における訪日外国人の入国動向を経路別にみると、空路は伸び悩んでいる一方で、海路は大幅に増加している。すなわち、九州・沖縄の主要空港における近年の外国人入国者数増減率（2010 年→2016 年）は、殆どの空港で 2 倍以上の大幅な伸びとなっているものの、長崎空港に関しては+6%に止まっている（図表 10）。一方、主要港の外国人入国者数増減率をみると、2015

年頃からのクルーズ船の寄港増加を背景に、長崎港は博多港の半分程度まで増加しているほか、佐世保港も大幅に増加している。また、韓国・釜山を結ぶ高速船の増便効果等に伴い、対馬の厳原港、比田勝港における韓国人観光客が大幅に増加しているのが目立っている（図表 11、12）。

（図表 10）九州・沖縄の主要空港における外国人入国者数

(単位:人、%)

空港名	2010	2016	2010年比
福岡	483,651	1,631,702	3.4倍
那覇	140,080	1,354,791	9.7倍
鹿児島	18,572	83,312	4.5倍
佐賀	330	38,314	116.1倍
宮崎	22,507	36,965	+64.2
大分	10,432	30,879	3.0倍
熊本	9,246	20,470	2.2倍
北九州	22,339	16,573	▲25.8
長崎	9,943	10,543	+6.0

(出所)法務省「出入国管理統計」

（図表 11）九州・沖縄の港湾における外国人入国者数

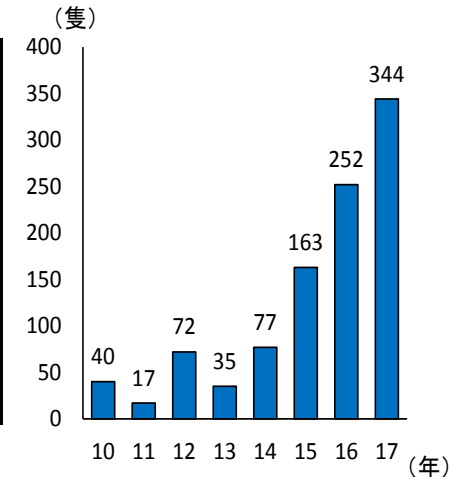
(単位:人、%)

港名	2010	2016	2010年比
博多(福岡県)	321,833	1,247,776	3.9倍
長崎(長崎県)	47,674	621,273	13.0倍
那覇(沖縄県)	43,293	389,425	9.0倍
比田勝(長崎県)	18,035	178,895	9.9倍
石垣(沖縄県)	94,277	175,790	+86.5
鹿児島(鹿児島県)	34,883	143,997	4.1倍
平良(沖縄県)	129	114,393	886.8倍
佐世保(長崎県)	3,952	85,702	21.7倍
厳原(長崎県)	41,246	82,646	2.0倍
八代(熊本県)	2,169	43,102	19.9倍

(注)入国者数と特例上陸許可人員数(主にクルーズ船利用)を合算した人数。

(出所)法務省「出入国管理統計」

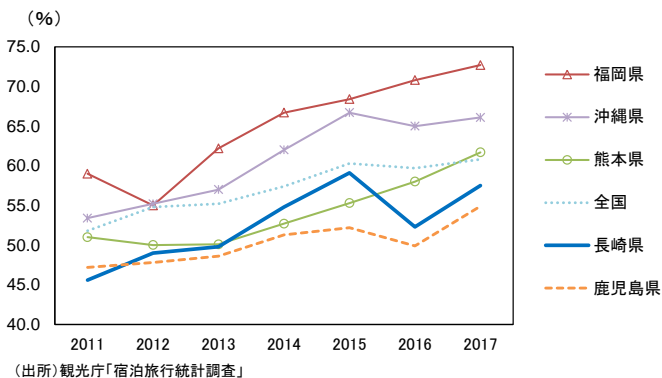
（図表 12）長崎県内の港湾における外国クルーズ船寄港数



（宿泊客数の動向）

○ ホテル稼働率をみると、外国人観光客の増加を主因に長崎県内ホテルの稼働率は上昇傾向にあるものの、九州・沖縄の他県と比較すると水準は低い（図表 13）。なお、長崎県のホテル稼働率の相対的な低さについては、修学旅行の分散化や、団体旅行から個人旅行への需要シフトが進む中、観光客のニーズの変化に供給側の受入れ体制の整備が追い付いていないとの声も聞かれる。なお、外国人宿泊者数をみると、全国で17位となっており、そのシェアは1%となっている。九州7県では、福岡県、大分県に次いで、熊本県、鹿児島県とともに3番手グループに止まっている（図表 14）。

（図表 13）ホテル稼働率の推移



（図表 14）外国人延べ宿泊者数と全国シェア（2017年）

(単位:人、%)

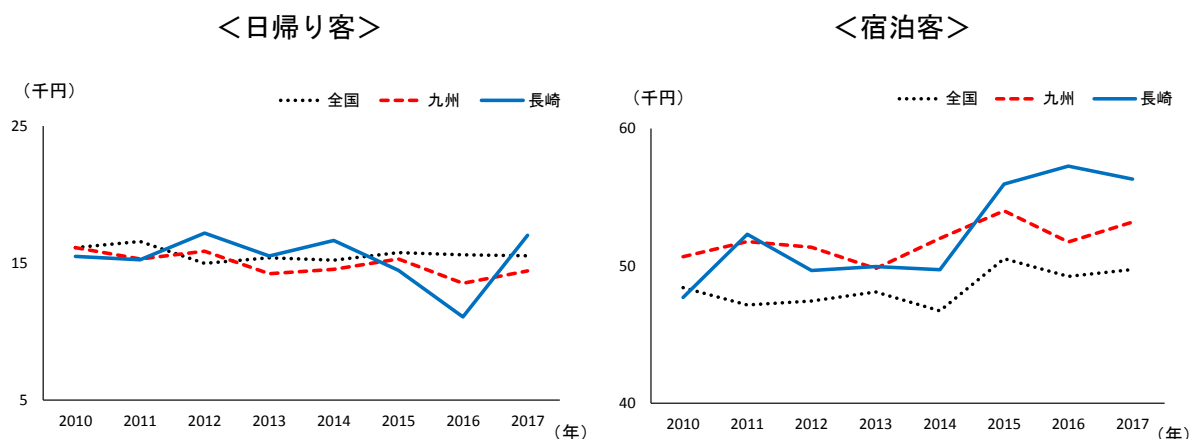
順位	都道府県	宿泊客数	全国比
1位	東京都	19,025,490	24.4
2位	大阪府	11,706,910	15.0
3位	北海道	7,433,300	9.5
4位	京都府	5,586,960	7.2
5位	沖縄県	4,603,720	5.9
7位	福岡県	3,191,350	4.1
13位	大分県	1,317,330	1.7
17位	長崎県	814,020	1.0
18位	熊本県	787,170	1.0
20位	鹿児島県	715,320	0.9
24位	佐賀県	379,150	0.5
26位	宮崎県	310,250	0.4

(出所)観光庁「宿泊旅行統計調査」

(観光消費額の動向)

- 国内観光客の旅行消費単価をみると、日帰り客の旅行消費単価は、全国や九州全域とほぼ同水準で推移している。一方、宿泊客については、足もとでは全国や九州全域と比べて高めとなっている（図表 15）。

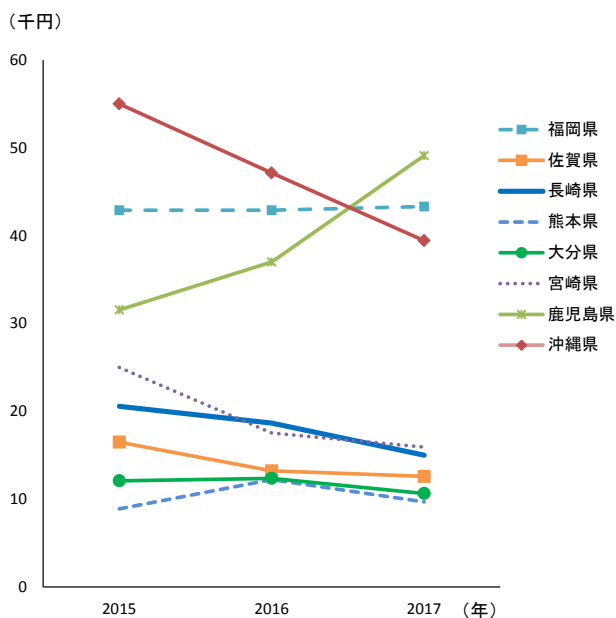
(図表 15) 国内観光客の旅行消費単価



(注) 旅行消費額を延べ旅行者数で除して算出。
(出所) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」をもとに当店作成

- もっとも、外国人による旅行消費単価は、福岡県、佐賀県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県に比べ少額であることに加え、低下傾向にある（図表 16）。

(図表 16) 訪日外国人旅行客の消費単価



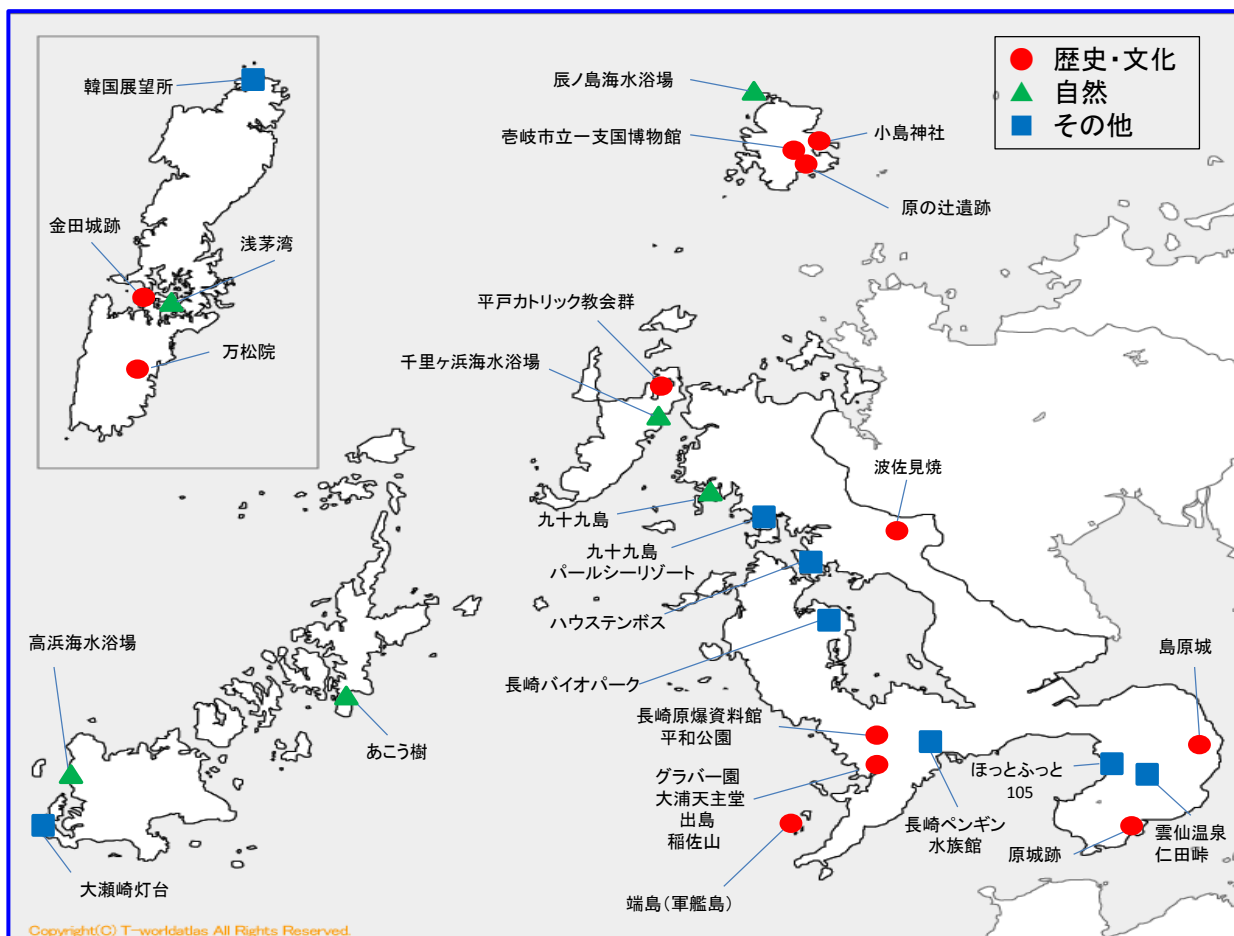
(注) 1人1回当たりの旅行消費単価。
(出所) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

2. 長崎県の観光資源と観光客の意識

(強み … “魅力の宝庫”)

- 長崎県には、歴史・文化、自然や水産資源、温泉、グルメなど多岐に亘る魅力的な観光資源が県内各地域に数多くあることに加え、「長崎くんち」や「長崎ランタンフェスティバル」など、歴史・伝統があり知名度も高い祭りやイベントも季節毎に開催されており、まさに“魅力の宝庫”である(図表 17)。

(図表 17) 長崎県内の主要観光スポット



(出所) 観光客数や地域性等を考慮し当店作成

- また、観光客誘致のため、各自治体や民間企業が中心となって、①県内観光資源に関する情報発信、②ハード・ソフト面の観光客受入体制の整備、③観光施設における集客施策・イベント等の積極的な取り組みが進められている(図表 18)。

(図表 18) 長崎県内における自治体・企業による観光振興に向けた取組み

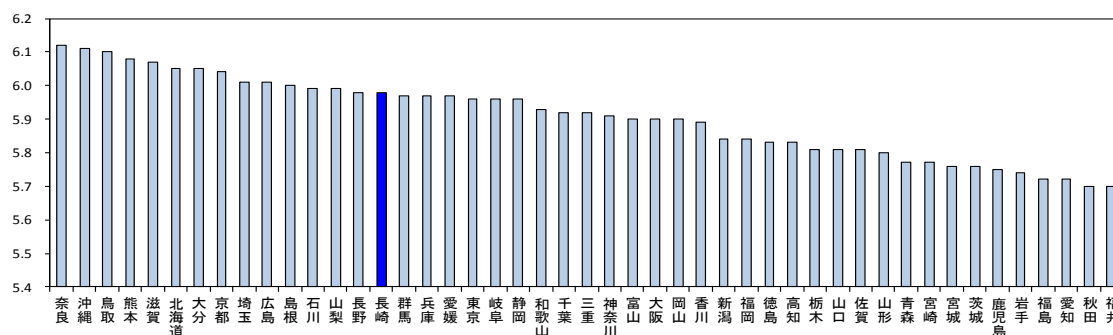
	実施団体	施策
情報発信	長崎県	潜伏キリシタン関連遺産について、従来のウェブサイトや動画でのPRのほか、新たにVR技術を使用したバーチャルツアーなどを追加。
	長崎県	福山雅治が長崎県の離島をPRする動画を公開。
	長崎県	インバウンド向けのPR動画を、You Tubeで公開。
	長崎市	「魚の美味しいまち長崎」プロジェクトが5年を迎え、本年度は羽田空港や長崎駅の大型ビジョンで動画を放映。
	雲仙市	V・ファーレン長崎のアウェイゲームで、観光をPR。
	南島原市	豊かな自然を舞台としたPR動画を公開。
交通アクセスや情報提供環境等に関する観光客受入体制の整備	長崎県対馬振興局	対馬・釜山間を結ぶ国際旅客船の増加を受け、比田勝港に2隻が同時係留可能な浮棧橋を新設(2022年完成予定)。
	JR九州高速船	博多・釜山間のジェットfoilについて、博多・比田勝間の国内客の混乗を開始。
	雲仙みらいかたる	長崎空港と雲仙温泉・小浜温泉間の直行バスの運行を開始。
	小値賀町	「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」効果で観光客が増加することを見込み、笛吹・野崎間のフェリーを1往復増便。
	長崎市	稲佐山の中腹の駐車場から山頂を結ぶスロープカーを整備(2019年夏に完成予定)。
	平戸市	「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」構成資産の「春日集落」などを巡る周遊バスを運行開始。また、案内所を開設したほか、売店・レンタルサイクルも用意。
	環境省	インバウンド客のSNS投稿を狙い、西海、雲仙地域の国立公園にWi-Fiを導入。
	長崎県	インバウンド客向けに、通訳サービスを24時間提供する「多言語コールセンター」を、福岡、佐賀、熊本、大分、山口各県と連携して開設。
	ナガサキマチナカ女子部	長崎市内48か所に、5か国語の壁新聞を設置。壁新聞と同じ内容のパンフレットも製作。
	五島市	久賀島に、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」観光拠点として、古民家を改装した「久賀島観光交流センター」を開設。
	長崎県観光連盟	観光ポータルサイト「ながさき旅ネット」で、県内1,173か所(2017年10月時点)の観光地までの経路を公共交通機関と徒歩を組み合わせる検索できるサービスを開始。
北松浦半島広域観光連携協議会	「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を見据え、周遊プランなどを掲載したガイドブックを作成。	
集客施策・イベント	雲仙市	V・ファーレン長崎の観戦客向けに、雲仙市内での宿泊費について1,000円を補助。
	大浦天主堂	キリシタン博物館を2018年4月1日に開設。
	軍艦島ミュージアム	2018年4月20日にリニューアルオープン。
	五島ふくえ漁協	漁師食堂「五島灘」を昨年4月にオープン。刺身バイキングや競り体験を実施。
	島原城	3回目となる「島原コスプレの乱」を開催。
	壱岐市	台湾のアイドルを採用したPR動画等を作成し、海外からコスプレ客を誘致。

(出所) 新聞報道等

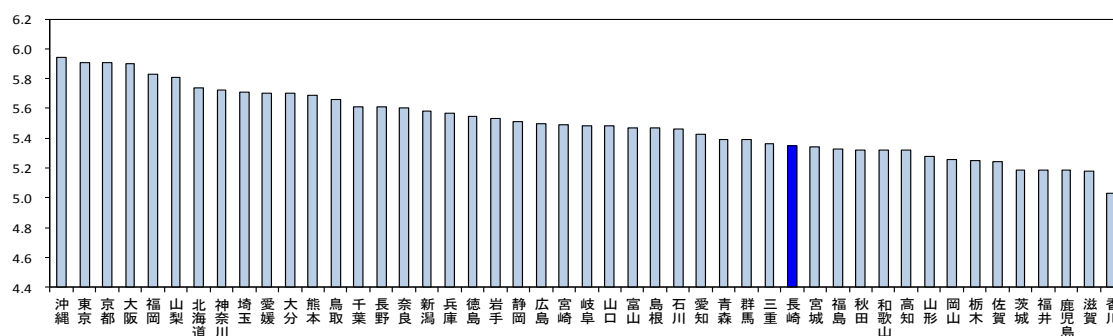
(弱み … リピート客の取込み不足)

- 長崎県の観光地としての魅力についての全国順位をみると、「満足度」は上位にある一方で、「再来訪（リピート）意向」は下位に位置している。他の観光地をみると、沖縄県、京都府、山梨県、北海道などが、九州では大分県や熊本県が満足度も高く、リピート意向も高い。すなわち、長崎県の観光産業における競争力強化という観点からは、観光客のリピート意欲を高めるための努力が必要と考えられる（図表 19）。

(図表 19) アンケート調査に基づく旅行先都道府県の満足度と再来訪意向
満足度指数



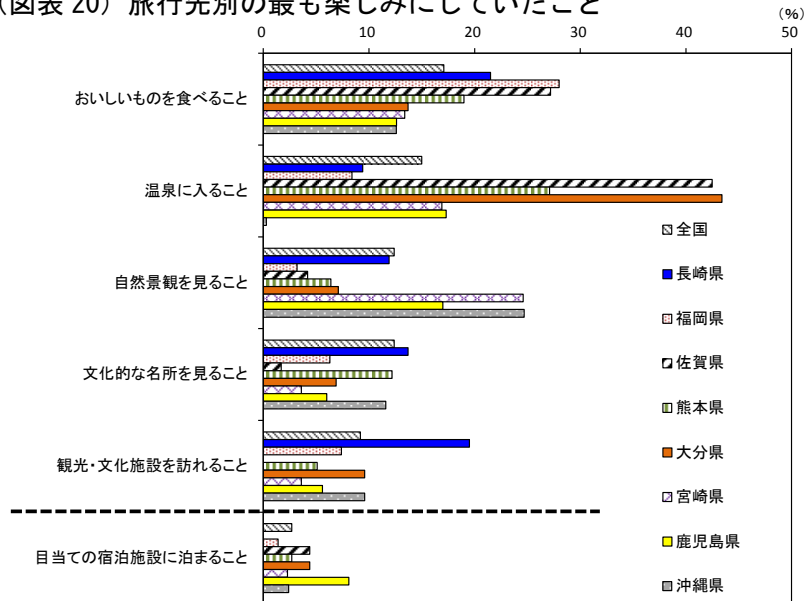
再来訪意向指数



(注1) 1回の旅行につき、単一の旅行先(都道府県)を訪問したデータのみ。
 (注2) 満足度指数: 大変満足(7点)~大変不満(1点)までの7段階評価の平均値。
 再来訪意向指数: 大変そう思う(7点)~全く思わない(1点)までの7段階評価の平均値。
 (出所)公益財団法人日本交通公社「旅行年報2017」をもとに当社作成

- 当地を訪れる観光客のリピート意欲が低い背景については、観光客のニーズと当地観光資源のミスマッチも考えられる。観光客が「最も楽しみにしていたこと」を全国平均の高い順に5項目を並べると、①「おいしいものを食べること」、②「温泉に入ること」、③「自然景観を見ること」、④「文化的な名所を見ること」、⑤「観光・文化施設を訪れること」の順であるが、長崎県では、「観光・文化施設を訪れること」が突出している一方、「おいしいものを食べること」や「温泉に入ること」、「自然景観を見ること」は九州・沖縄の上位の県とは相応に差がある。換言すると、観光客が最も楽しみにしている部分の訴求力が必ずしも強くないと言える。なお、「目当ての宿泊施設に泊まること」という項目では、長崎県は回答数がゼロであることから、観光客が興味・関心を持てるような宿泊施設が少ないと考えられ、このことも弱みの一因となっている可能性がある(図表 20)。

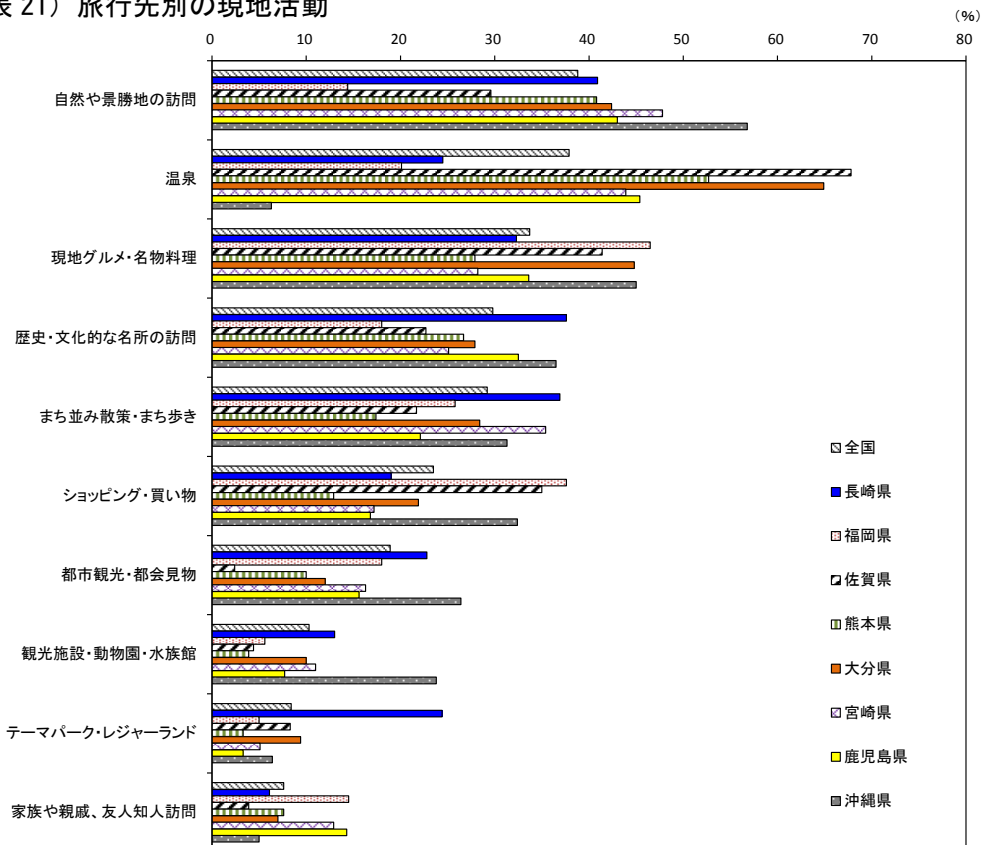
(図表 20) 旅行先別の最も楽しみにしていたこと



(注1) 1回の旅行につき、単一の旅行先(都道府県)を訪問したデータのみ。
 (注2) 全国上位5項目および一部の項目(「目当ての宿泊施設に泊まること」)につき、全国および九州・沖縄各県のデータを当店で抽出し掲載。
 (出所) 公益財団法人日本交通公社「旅行年報2017」をもとに当店作成

○ また、旅行先別の現地活動についても、同様に全国順位の高い順に並べると、長崎県は、「歴史・文化的な名所の訪問」、「まち並み散策・まち歩き」、「テーマパーク・レジャーランド」といった項目で他県対比高い一方で、全国的に人気上位の3項目である「自然や景勝地の訪問」、「温泉」、「現地グルメ・名物料理」といった分野では他県よりも水準が低めである(図表 21)。

(図表 21) 旅行先別の現地活動



(注1) 1回の旅行につき、単一の旅行先(都道府県)を訪問したデータのみ。複数回答。
 (注2) 全国上位10項目につき、全国および九州・沖縄各県のデータを当店で抽出し掲載。
 (出所) 公益財団法人日本交通公社「旅行年報2017」をもとに当店作成

3. 取り組むべき課題と方向性の一考察

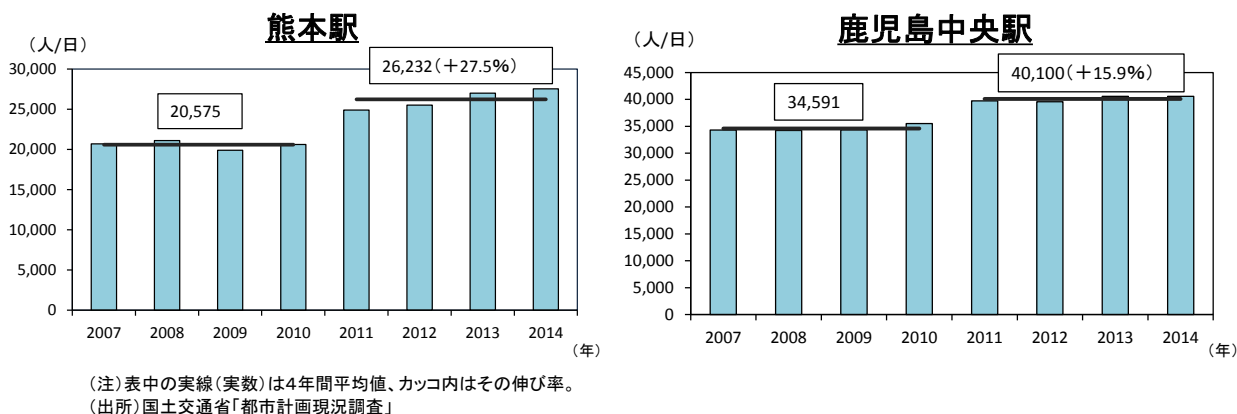
(1) 交通アクセスの改善

- 長崎県は、沖縄県を除くと日本の最西端に位置する県であるため、観光という観点からは人口の多い首都圏、関西圏、中京圏から距離的に遠いというハンディキャップを抱えているが、交通アクセスの悪さから観光客にとって心理的にも遠い観光地となっている可能性がある。こうしたこともあって、前述のとおり、空路や鉄路を利用した観光客の入込みは九州他県の後塵を拝している。九州内で最も人口減少ペースが速い長崎県において、交流人口の拡大に資する交通インフラの整備は、早急に取り組むべき課題であると考えられる。

(九州新幹線西九州ルート of 早期全線開通)

- 交通アクセス面の弱みを克服していくためには、まずは九州新幹線西九州ルートの早期全線開通が望まれる。熊本駅や鹿児島中央駅の乗降客数をみると、九州新幹線の全線開通（2011年3月）前後で、熊本駅では+3割弱、鹿児島中央駅では+16%程度増加している（図表22）。もちろん、すべてが観光客ではないと考えられるが、新幹線効果が着実に現れていることが窺われる。九州新幹線西九州ルートについては、長崎県の交流人口を増やすためにも、最も時間短縮効果の大きい方法での整備が望まれる（図表23）。

(図表22) 熊本駅と鹿児島中央駅における一日平均乗降客数の推移



(図表23) 新幹線開業による時間短縮効果

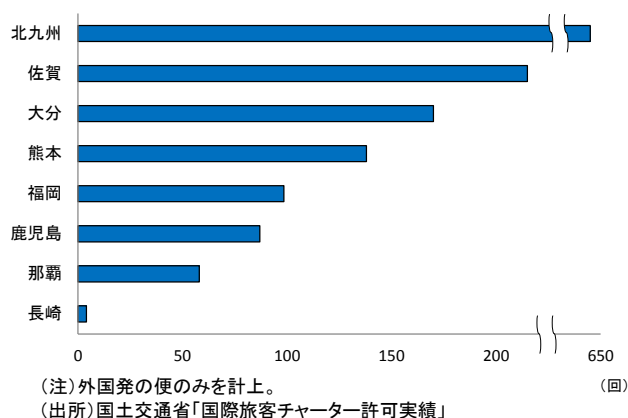
	長崎 ⇄ 博多	長崎 ⇄ 新大阪
現行	1 時間 48 分	約 4 時間 32 分
対面乗換方式 (2022 年度開業時)	約 1 時間 22 分 (▲約 26 分)	約 4 時間 (▲約 32 分)
全線フル規格	約 51 分 (▲約 57 分)	約 3 時間 15 分 (▲約 1 時間 17 分)

(注) カッコ内は現行からの短縮時間。
(出所) 長崎県、国土交通省試算および当該資料をもとに当店作成

(長崎空港の更なる活用)

- 九州・沖縄の主要空港における国際旅客チャーター便の本数をみると、長崎空港は最少である(図表 24)。海外からの観光客を呼び込むためには、チャーター便や LCC の増便が効果的と考えられるため、積極的誘致が望まれる。この点、長崎空港は海上空港であり、他の空港より 24 時間化に取り組み易いと思われるほか、24 時間化が実現すれば、空港周辺の宿泊需要にも期待できる。なお、当然ながら貨物便のハブとしても活路を見出すことができると考えられる。

(図表 24) 九州・沖縄の主要空港における国際旅客チャーター便許可実績 (2017 年度)



(長崎県内の交通網の整備)

- 長崎空港から県内主要都市や観光地へのアクセスは、九州・沖縄の主要空港からのアクセス状況に比べると、必ずしも良いとは言い難く、定時性や大量輸送を考えると、鉄道による輸送も望まれるところである(図表 25)。

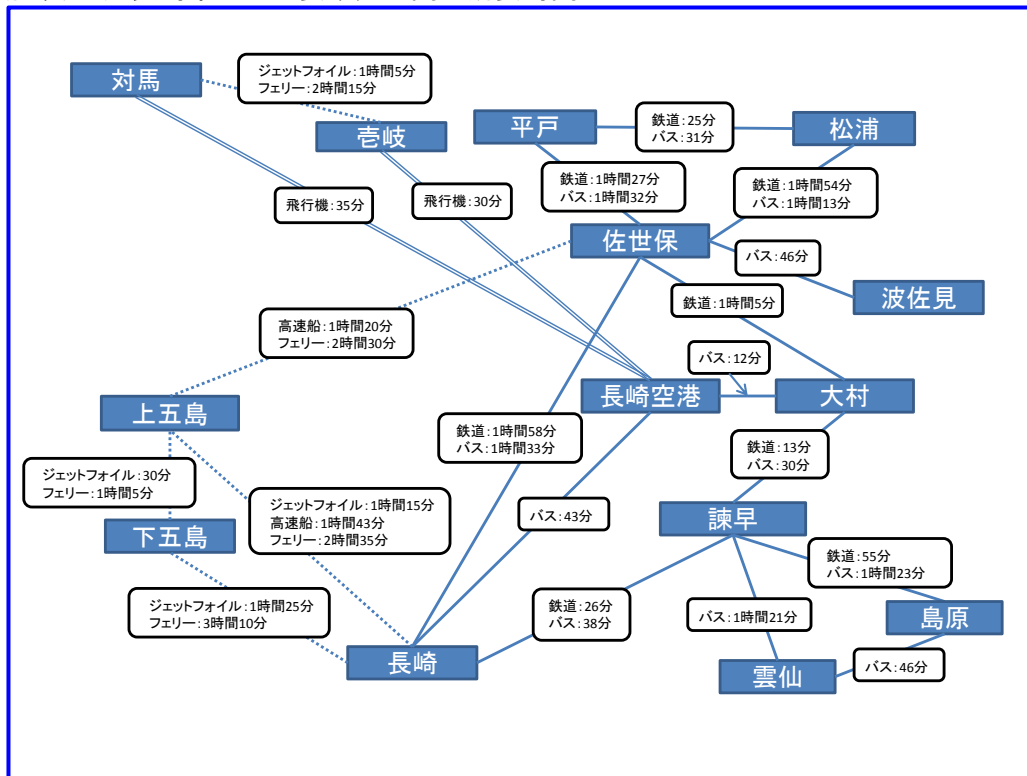
(図表 25) 九州・沖縄の主要空港から主要駅等への所要時間

空港名	行き先	交通機関	目安所要時間(分)	料金(円)
福岡空港	博多駅	地下鉄	6	260
	天神駅	地下鉄	12	260
北九州空港	小倉駅	バス	35~50	700
佐賀空港	佐賀駅	バス	30	600
長崎空港	長崎駅	バス	43	900
	佐世保駅	バス	92	1,400
熊本空港	熊本市内	バス	52~65	800
大分空港	大分駅	バス	60	1,550
	別府駅	バス	51	1,500
宮崎空港	宮崎駅	JR	9~16	350
鹿児島空港	鹿児島中央駅	バス	38~40	1,250
那覇空港	県庁前	モノレール	12	260

(出所) 各種時刻表から当店作成

- また、長崎県における観光地は県内各地に分散しているが、県内の移動にかなり時間を要するのが現状である（図表 26）。こうした中、2018年5月、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録が勧告され、今後の観光振興の起爆剤になることが期待されている。同遺産は、県内では11か所に関連遺産が点在している（図表 27）。県内回遊型の観光を増やすことが、観光の産業化には有効と考えられるため、鉄道網の活用、高速道路の整備、航路の拡充など、観光地を回遊しやすくする工夫が重要であろう。

（図表 26）長崎県内の主要観光地間の所要時間



(注) 日曜日午前10時を基準に、原則として直行ルートのある公共交通機関の所要時間を記載。
 (出所) 公共交通機関ホームページや交通情報検索サイトにより当店作成

（図表 27）「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の分布



(出所) 長崎市

- なお、移動に時間を要するという弱みを逆手にとって、観光列車やグルメクルーズといった楽しみながら時間をかけて県内を周遊・移動する手段を整備・拡充するのも一案であると考えられる。また、定期観光バスの拡充、観光客に優しい路線バス網の整備も有効と思われる。
- いずれにしても、国内・海外から長崎県への時間的距離の短縮、県内二次アクセスの改善が観光の産業化には不可欠と思われる。こうした取組みにより、点正在している県内の観光地を「点」から「線」、「線」から「面」にしていくことが重要である。

(2) グルメ満足度の向上

- 前述のように最近の観光客の楽しみ方では、「グルメ」が最も強く意識されている項目の一つである。幸いにして長崎県には誇るべき食材が豊富である(図表28)。特に魚介類に関しては、誇るべきものが多い(図表29)。

(図表28) 長崎県の代表的な料理・食材等

<ul style="list-style-type: none"> ・卓袱料理、ちゃんぽん、皿うどん、佐世保バーガー、五島うどん、島原手延そうめん、トルコライス、大村寿司、具雑煮、対州そば、カステラ、かんざらし、かんころもち等の郷土料理・菓子 ・タイ、アジ、イカ、フグ、クロマグロ、ヒラメ、ヒラス(ヒラマサ)、赤ムツ(ノドクロ)、アラカブ(カサゴ)、メジナ(クロ)、イサキ、アマダイ、ブリ、ハモ、アナゴ、タチウオ、ウナギ、ウニ、牡蠣、ウチワエビ、たいらガネ(ワタリガニ)、スッポン等の魚介類 ・かんぼこ(かまぼこ)、からすみ、椿油 ・ブランド牛(長崎和牛、壱岐牛、五島牛、雲仙牛、平戸牛)、クジラ ・ビワ、イチゴ、ミカン、トマト、アスパラガス、馬鈴薯等の果物・野菜 ・壱岐焼酎等の酒類

(図表29) 魚種別漁獲量と全国順位(2017年)

〈海面漁業〉 (単位: 100 t)

	1位		2位		3位	
漁獲量計	北海道	7,389	長崎県	3,168	茨城県	2,950
アジ	長崎県	621	島根県	269	宮城県	119
タイ	長崎県	45	福岡県	22	島根県	16
サバ	茨城県	1,255	長崎県	996	静岡県	517
イワシ	茨城県	1,576	三重県	761	長崎県	733
イカ	青森県	238	北海道	179	長崎県	82

〈海面養殖〉 (単位: 100 t)

	1位		2位		3位	
フグ	長崎県	20	熊本県	5	大分県	3
クロマグロ	長崎県	66	鹿児島県	30	高知県	13

(出所) 農林水産省「漁業・養殖業生産統計」

- もっとも、誇るべき食材について、長崎県産であることの知名度が高いとは言えないのが現状である。これについては、ブランド化や高付加価値化が十分でないまま県外に出荷されているものが多いことに加え、地元で観光客に対して「売り出す力」、「食べさせる力」が弱いように感じられる。これだけの食材があれば、地産地消を推進することで、当地でもグルメをキラーコンテンツにしていくことは可能だと考えられる。
- これを推進していくために改善すべきなのが、観光客をより意識した営業スタイルであろう。当地のレストランの日曜営業、深夜営業や朝食営業の状況を他の観光都市と比べると、観光客のニーズを必ずしも満たしているとは言い難い（図表 30）。観光客を取り込むためには、日曜日や深夜の営業は必須であるほか、宿泊者を増やすためには、函館市の例をみても朝食営業が有効である。魚の水揚げ量が多い当県においては、参考になる手段と考えられる。ただ、長崎県の飲食店をみると、他の地域より、個人経営店や小規模店が多く、日曜日や深夜・早朝の営業には限界があると考えられる（図表 31）。これに対しては、観光を産業と捉える経営者の育成も含め、企業体で取り組んでいく必要があるのではないだろうか。

（図表 30）主要観光都市のレストランの営業状況

（構成比％）

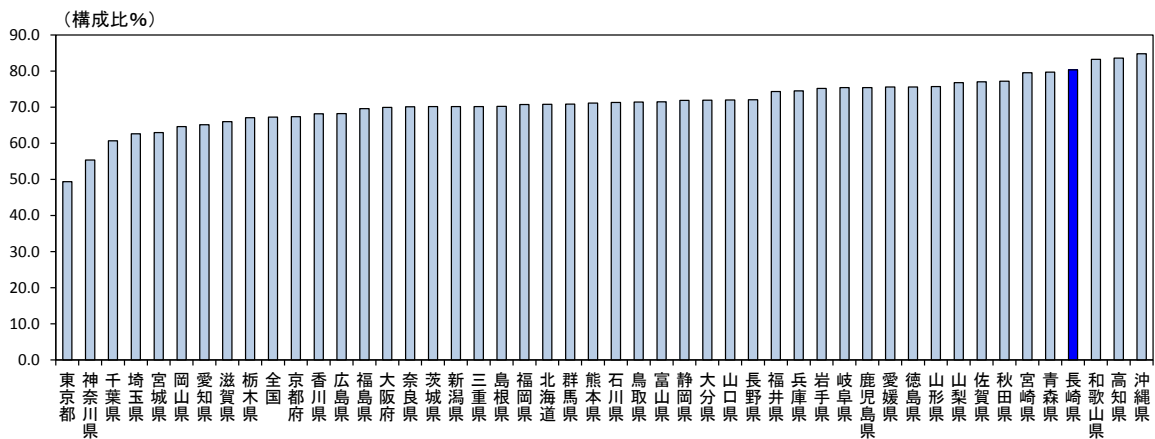
	日曜休業の店舗		深夜帯入店可能店舗		早朝営業店舗	
	A社のサイト	B社のサイト	A社のサイト	B社のサイト	A社のサイト	B社のサイト
長崎市	66.4%	92.3%	25.1%	4.2%	3.1%	0.3%
函館市	55.6%	86.7%	22.0%	4.8%	5.6%	0.8%
金沢市	54.6%	81.9%	28.5%	5.7%	2.9%	1.0%
那覇市	57.4%	80.9%	41.9%	11.6%	5.3%	1.8%

（注1）当該地域のレストランの登録店舗総数に占める割合。

（注2）深夜帯、早朝については、検索サイトによって検索条件時間帯が異なっているため、あくまで都市間比較のための参考値。

（出所）大手グルメサイトの検索結果をもとに当店算出（A社のサイトは2018年6月21日、B社のサイトは2018年6月22日時点のデータ）

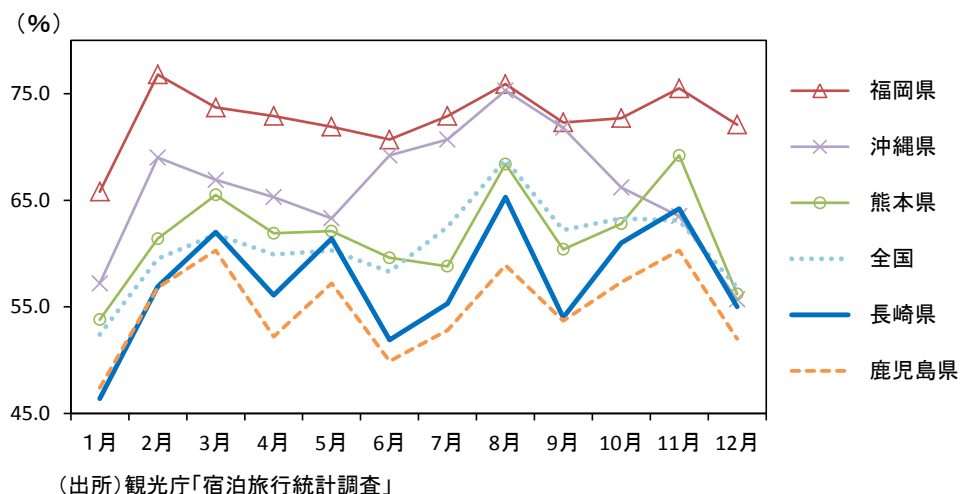
（図表 31）飲食店のうち個人事業所の比率（都道府県別順位、2014年時点）



（出所）経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」

- さらに、長崎県における月別のホテル稼働率をみると、3月の春季休暇期間、5月のGW期間、8月の夏季休暇期間、11月の観光シーズンなどは稼働率が高まる一方で、それ以外の月は稼働率が低く、九州他県と比較しても繋閑の差が大きい(図表32)。四季折々のグルメを提供することで、閑散期の稼働率を高めることもできるほか、リピーターの取込みにも資するのではないかとと思われる。

(図表32) 月別ホテル稼働率



(3) 観光客の目線に立った決済・通信インフラ面の利便性や満足度の向上

- 交通アクセスの改善やグルメ満足度の向上のほかにも、国内外の観光客の目線に立った利便性や満足度の向上につながる施策も重要である。例えば、決済手段の電子化である。因みに、長崎県はクレジットカードが利用できるレストランが少ない(図表33)。観光客の消費行動の変化をみれば、クレジットカードはもちろんのこと、電子マネー等への対応も必要であろう。さらに交通系ICカードの全国共通化やスマートフォン対応も望まれる。また、最近の観光客はガイドマップではなく、スマートフォンを片手に観光地を巡っていることを考えれば公衆Wi-Fiの利用可能地域の拡大も重要であると思われる。

(図表33) 主要観光都市のレストランにおけるクレジットカード利用可能店舗

	(構成比%)	
	カード利用可能店舗	
	A社のサイト	B社のサイト
長崎市	24.5%	1.5%
函館市	25.2%	4.9%
金沢市	31.6%	9.2%
那覇市	35.9%	11.2%

(参考)

全国	26.0%	7.2%
長崎県	17.1%	1.2%

(注)当該地域のレストランの登録店舗総数に占める割合。

(出所)大手グルメサイトの検索結果をもとに当店算出(A社のサイトは2018年6月21日、B社のサイトは2018年6月22日時点のデータ)

【結びに代えて】

- 長崎県の基幹産業は造船業であることに変わりはないが、長崎県を活性化するためには、もう一つの基幹産業が必要である。その筆頭候補は今回取り上げた“観光”であろう。これまでは、造船業が装置産業として県内にヒト・モノ・カネを呼び込んでいたこともあって、特に飲食・サービス業や小売業では、主に地元の顧客をターゲットにした取組みに軸足を置いていたようにも窺われる。もっとも、長崎県の人口は減少傾向を辿っており、そこをターゲットとするならば、縮小均衡とならざるを得ない。これに対し、観光産業については、観光客を増やすことができれば、“ブルー・オーシャン”であると考えられる。
- 長崎は、古くから日本における海外からの玄関口であり、修学旅行のメッカでもあったが、今や観光を目玉にしようと各地方がアイデアを出し、実際に行動を起こすなど、しのぎを削っている。何もせずとも長崎県に人々が来る時代ではなくなっているように思われるが、幸いにも、長崎県は、県北部から南部、離島まで国内外の人々を引き付けることができる歴史・文化の名所や自然、食材が豊富である。その良さを観光客にしっかりとアピールできれば、観光客が観光大使となり、SNS や実際の口コミによる観光客自身の情報発信によって長崎の良さを国内外に広める役割を担ってくれると考えられる。だからこそ、観光を産業化し、実際に長崎県を訪れた観光客の満足度を引き上げることが重要である。
- 長崎県は、世界遺産を二つ保有する県となるが、これは“ゴール”ではなく“スタート”である。そしてスタートダッシュ、スピード感こそが大切である。県内の水産業を始めとする第一次産業、食料品製造業などの第二次産業、卸・小売業、サービス業、運輸業、情報通信業といった第三次産業がタッグを組んだうえで、“産官学金”の“ALL NAGASAKI”で意識と方向性を揃えて“観光の産業化”を進め、交流人口を増やすことが、県民の就業機会や所得を増やし、延いては人口減少への有効な対応策にもなり得ると思われる。
- いずれにしても、“魅力の宝庫”である長崎県が“魅力の倉庫”にならないように具体的なアクションを起こすには、世界遺産や九州新幹線西九州ルートといった長崎県に関する話題が多い今が千載一遇の好機であると考えられる。

以 上