

6. 長崎県内のインフラ資源評価 – 最終評価結果

別添資料1

① 現地調査実施施設最終評価表

	施設名	施設魅力度	ストーリー	周辺連携	インフラツー	受入環境	実現可能性	総合評価	備考
		<ul style="list-style-type: none"> 訴求力の核となるコンテンツ自体の魅力(見栄え、派手さ、フォトスポットの有無、特別感) 今後の開発による強化可能性も考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の産業や歴史、地理的特性 「長崎を語るうえでこのインフラが存在する意味がある/あった」資源と言えるか 	<ul style="list-style-type: none"> 複数の関連インフラを繋いだり、周辺資源と組み合わせることでの魅力増大 	<ul style="list-style-type: none"> 「インフラ自体の機能を理解し体験する」インフラツアーとしての魅力 「眺める観光資源・景観としてのインフラと区別 	<ul style="list-style-type: none"> 人の呼びやすさ 立地優位性(一定の商圏、到達しやすさ) 駐車場、管理者常駐 	<ul style="list-style-type: none"> 残り2か年での実現性の高さ 見学受入実績 実績がない場合も、今後の受入体制構築可能性も考慮 		
1	女神大橋	<ul style="list-style-type: none"> 港のランドマーク 絶景 登頂の達成感 	<ul style="list-style-type: none"> 港の歴史 架橋に至る物語 	<ul style="list-style-type: none"> イベント等との連携 長崎市周辺資源との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 橋梁の技術 造船技術の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地近郊で駐車場有 主塔の安全対策済 天候による当日中止率が他施設より強い 	<ul style="list-style-type: none"> ツアー実績有 既存ガイド有 実施要領有 	○	<ul style="list-style-type: none"> コンテンツ強化 桁下追加の検討 マニュアル改訂
2	本明川ダム	<ul style="list-style-type: none"> 施工中だけの体験 施工段階に応じて変化する景観 九州初のCSG型ダム 	<ul style="list-style-type: none"> 治水の歴史 	<ul style="list-style-type: none"> 諫早市・大村市周辺資源との連携(眼鏡橋、萱瀬ダムなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 施工技術の体験 CSG型ダムの技術 	<ul style="list-style-type: none"> 広報館及び駐車場有 バス路線有 	<ul style="list-style-type: none"> 管理者、施工者ともに積極的 現場見学会実績有 	○	<ul style="list-style-type: none"> 広報館がある強み ガイド育成が必要
3	萱瀬ダム	<ul style="list-style-type: none"> 県内初のかさ上げダム 非日常体験(監査廊) 	<ul style="list-style-type: none"> 治水の歴史 県内初のかさ上げ工事 	<ul style="list-style-type: none"> 大村湾周辺資源との連携(シュシュ、長崎空港、本明川ダムなど) 	<ul style="list-style-type: none"> ダム技術の体験 打ち継ぎ部の目視 	<ul style="list-style-type: none"> アクセスが比較的良好 駐車場有 監査廊に手すり有 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生等の受入実績有 既存ガイド無 	○	<ul style="list-style-type: none"> ガイドシナリオ・マニュアルがない ガイド育成必要
4	雲仙砂防施設	<ul style="list-style-type: none"> 国内最大規模の火山砂防事業 	<ul style="list-style-type: none"> 雲仙・普賢岳噴火・ジオパークとの連動 防災・ダークツーリズム 	<ul style="list-style-type: none"> 宿泊拠点となる温泉地からのアクセスが良い 災害記念館、保存館との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 日本初の無人化施工 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場有、管理者常駐 地域観光団体と連携有 立入制限箇所多い 	<ul style="list-style-type: none"> ジオツアー受入実績有 既存ガイド有 	○	<ul style="list-style-type: none"> ダイナミック砂防検討中 ジオツアーとの役割分掌
5	針尾無線塔	<ul style="list-style-type: none"> 非日常体験(塔内、電信室) 県内で最も高い建造物 	<ul style="list-style-type: none"> 戦争遺構 	<ul style="list-style-type: none"> 大村湾や西海橋クルーズとの連携可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> 優れた建設技術 	<ul style="list-style-type: none"> 保存会ガイド常駐 駐車場有 	<ul style="list-style-type: none"> ツアー実績有 既存ガイド有 	○	<ul style="list-style-type: none"> 国指定重要文化財 佐世保市との連携 マニュアル改善 有料化要検討
6	本河内高部ダム・本河内低部ダム	<ul style="list-style-type: none"> 市街地に隣接するダム 近接する2ダム 	<ul style="list-style-type: none"> 治水の歴史 日本最古水道専用ダム 日本初のRC放水路橋 	<ul style="list-style-type: none"> 長崎市周辺資源との連携(西山ダム、中島川の各橋梁や飲食店など) 	<ul style="list-style-type: none"> ダム技術の体験 異なる構造形式2ダムを一度に体験可能 利水 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地近郊 バス路線有 監査廊階段に手すり無 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生等の受入実績有 施設紹介資料有 さるくガイド活用可能 	○	<ul style="list-style-type: none"> 取水塔見学のためには歩道整備必要 現状は県職員がガイド
7	長崎空港	<ul style="list-style-type: none"> 特別感のある視点場(海上・花文字山) 非日常体験(空港施設) 	<ul style="list-style-type: none"> 世界初本格的海上空港 建設の歴史 	<ul style="list-style-type: none"> 大村湾周辺資源との連携(萱瀬ダム、クルーズなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 海上空港建設の技術 バックヤード見学(産業観光) 	<ul style="list-style-type: none"> 立地・駐車場容量大 	<ul style="list-style-type: none"> 空港ビルや航空会社によるイベント実績多 ガイド可能人材の分散 	○	<ul style="list-style-type: none"> 立入禁止エリア多 関係管理者が多く複雑 船係留場所が限定
8	新幹線車両基地	<ul style="list-style-type: none"> 非日常体験(車両基地) 	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線整備の歴史 	<ul style="list-style-type: none"> 大村湾周辺資源との連携(長崎空港ほか) 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道技術(産業観光) バックヤード見学 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関でのアクセス容易 	<ul style="list-style-type: none"> 企業広報として見学受入 有料化の意思なし 	△	<ul style="list-style-type: none"> 短期での実現可能性が低く、R8の取組対象からは除外
9	SSK(立神係船池・旧佐世保工廠)	<ul style="list-style-type: none"> 工場景観 非日常体験(造船施設) 	<ul style="list-style-type: none"> 日本遺産「鎮守府」 造船産業の変遷(産業観光) 	<ul style="list-style-type: none"> 佐世保市周辺資源との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 造船技術(産業観光) 現役の近代産業遺産 	<ul style="list-style-type: none"> セキュリティ制限が厳格 	<ul style="list-style-type: none"> 特定日のみイベント受入実績有 有料化の意思なし 	△	<ul style="list-style-type: none"> 短期での実現可能性が低く、R8の取組対象からは除外
10	大島大橋	<ul style="list-style-type: none"> 島のランドマーク 絶景 登頂の達成感 	<ul style="list-style-type: none"> 炭鉱の島から造船業への産業・暮らしの変遷 	<ul style="list-style-type: none"> 造船所との連携 周辺に施設が乏しい 	<ul style="list-style-type: none"> 橋梁の技術 造船技術の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 展望所・駐車場有 長崎市内から90分 強風日が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 内部が狭く、管理上受入困難 	△	<ul style="list-style-type: none"> 短期での実現可能性が低く、R8の取組対象からは除外

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(A)女神大橋(1/2)

日時:2025年12月3日 13:00-

ヒアリング先:長崎県道路公社 技術部 道路管理班

- ❑ 施設管理者として、施設の維持管理上、施設に負荷がかかる等の課題がある一方で、認知度を高めたい、知ってもらいたいという思いの元、ツアーを受け入れている。
- ❑ 安全対策、受入人数、施設への負荷、ツアー以外の観光客の管理が主な課題。地元住民や管理者への負荷を最小限に留める工夫が必要。
- ❑ 検査車をツアー内で稼働させることは実現的ではないものの、稼働する時間を広報し、橋梁下部より見学することは可能と史料。
- ❑ ハイライト作りが難しいため、他の観光資源との組み合わせが必要である。(ガイドの質の向上と質の面での均一化が必要である。)

1. 施設の概要

(1)意義・役割

- 女神大橋は、長崎港によって分断されている長崎市南部・西部を最短距離で結ぶことで市内中心部の慢性化した交通混雑を緩和し、地域全体の産業・経済・文化の活性化を図ることを目的に1994年から2005年にかけて建設された。
- 斜張橋としては、国内で6番目の長さであり、主塔は海面から170mの高さを誇る。
- 通行には、軽自動車、普通車、中型車が100円、大型車が160円、特大車が310円、軽車両が10円を徴収している。
- 夜間のライトアップは2013年に日本夜景遺産に認定されており、長崎市の観光活性化に寄与している。

(2)特性・見どころ

- 斜張橋として国内6番目の長さ。橋梁自体の建造を同県内の大島造船所が手掛けているなど、地域内との関わりが深い。
- 橋桁から主塔にアプローチし、階段とはしごのみで主塔頂上部へ登る点は見どころ・特徴である。

(3)管理体制

- ながさき女神大橋道路管理事務所にて24時間管理人が常駐しており、管理、通行料金の徴収を行っている。
- 月に1度の橋梁点検は業務委託している。
- 年に1度実施している大規模な点検は、長崎県道路公社が主体として実施しており、実施方法として定点での撮影などがある。
- 通行止めの基準となる風速は2輪車で10~15m/s、普通車以上が20~25m/sである。橋梁中央部に設置されている風速計で計測している。
- 主塔の見学中止基準については安全性の確保と主塔内部の維持管理の都合上10m/s以上もしくは雨天時となっている。
 - 安全性:室蘭市の白鳥大橋の主塔と異なり、頂上部に水平梁が無いと、風の影響で揺れやすい。また、雨天時は、はしごや階段を上る際に滑る危険性がある。
 - 維持管理:雨が主塔内部に侵入すると錆が発生する懸念があるため、みだりに雨天時のドア開閉回数を増やしたくない。

2. インフラツーリズムの実施体制と来訪状況

(1)年間の実施計画

- ツアーを実施している2事業者(NPO法人長崎の風、(株)オリエントアイエヌジー)は、毎年間の事業計画書を長崎県道路公社へ提出している。長崎県道路公社はその内容を長崎県土木部道路建設課へ報告している。

(2)ツアーの実施体制

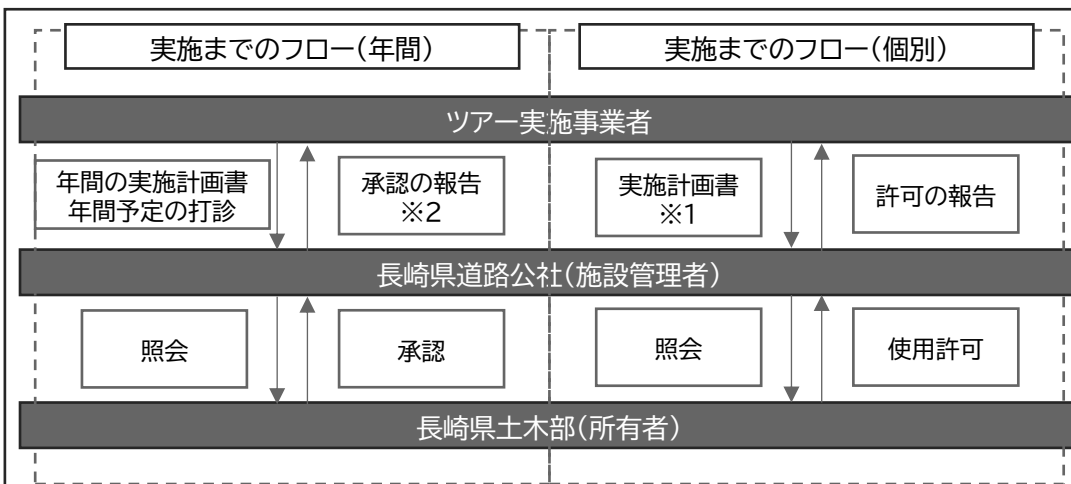
- 女神大橋にて実施されているインフラツアーは「女神大橋インフラツアー実施要領」に基づいて民間事業者によって主に実施されている。
- ツアーを実施している2事業者は、ツアー実施の1週間前までにツアーごとに作成した実施計画書を長崎県道路公社へ提出している。
- 長崎県道路公社は、長崎県土木部道路建設課へ照会を実施し、県より許可を受け、ツアーを実施する事業者へその旨を伝達している。
- 長崎県道路公社は、橋梁の点検や各作業、他のツアーと重複しないよう調整を行う。
- 橋桁から主塔内部へのアプローチは、橋桁のフェンス及び主塔のドアに設置されている鍵を開錠する必要がある。鍵はながさき女神大橋道路管理事務所に保管されており、ツアー実施の際には、都度、事業者がそこから借りることになっている。
- 現在ツアーは有料で実施しており、料金は全額事業者が受け取っている。

(3)ツアー実施頻度と実施状況

- 主塔内部への立ち入りを含むツアーは年間7回程度実施している。
- 1回のツアーは2時間程度で、1日で午前と午後の2回開催。
- ツアーの開催は土日祝日に集中しており、通常の管理業務と重複することはほとんどない。
- ガイドは定員の10名に対して2名以上が同行。最大で2グループを1度のツアーで受け入れている。
- ガイドを含むスタッフのうち1名以上は普通救命講習を修了した者が同行している。
- ガイドの育成については事業者に任せている。
- 開通20周年記念ツアーでは、20周年記念Tシャツを参加者へ配布した。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (A)女神大橋 (2/2)



※1:個別のツアーの実施計画書内に、日時、ツアー内容・ルート、参加予定人数、ツアー料金、当日の責任者・ガイド及び連絡先を記載することを「女神大橋インフラツアー実施要領」にて定めている。

※2:ツアー実施事業者が複数存在するため、ツアー同士が重複しないよう、長崎県道路公社内での女神大橋に関するスケジュール媒体にて調整を行う。(点検日等も記載されている管理業務にて使用しているスケジュール)

4. インフラツーリズム推進に向けた課題

(1)現場のガイド・案内・安全管理等

- ガイド個人の力量によって参加者の満足度が左右されてしまう。
- 過去に体力的な理由で水平梁から上部へアクセスするはしごを登れなかった人がいる。
- エレベーターのある南西の主塔へ移動できる水平梁以外の場所において救護、搬送が必要になった場合にどのように対応するかの手法が決まっていない。
- 緊急時の責任については、責任を管理者側では負わない旨を記載した誓約書にサインをしてもらっている。実施中の事故はツアーの主催者が対応し、施設等の損傷は主催者が費用を負担する。
- 事業者は詳細な報告をしておらず、長崎県道路公社はツアー中の様子等は詳細に把握をしていない。

(2)ハード面

- ツアー参加者向けの安全対策としてトラロープやチェーンを施設内に設置しているが、点検等の管理業務の際には邪魔となる。また、安全対策の設置物については管理外である。
- 風をいなす構造や点検車を見ることができるので、橋桁下部もツアーに盛り込みたいものの、アクセスする階段が危険であり、ツアーに組み込むのであればフェンスを設置するなどの対策が必要となる。(2025年11月29日30日に開催した開通20周年ツアーでは、橋桁下部と橋桁内部の一部もツアー行程に盛り込んだ)
- ツアー内で点検車を動かしたいが、点検車が故障した際の対応ができる職員が2名しかいない。点検車は頻繁に故障し停止してしまう。停止した場合は、橋桁の側面から路面へ脱出する。
- 通常は人が入らない場所であるため、僅かではあるが施設に対して負荷がかかっている。

(3)登頂ツアー以外のインフラツーリズム

- 橋梁を見る、歩くことも重要な観光資源となっている。
- 特にアジア圏からの団体旅行や、国内の修学旅行生が橋を歩く行程をツアーに盛り込んでいることがある。団体用の大型バスでアクセスするが、駐車場のキャパシティが不足し、橋の上などの駐車場以外の場所で路上駐車をしている状況がある。
- 路上駐車について、長崎振興局や警察に対して住民より苦情があがることもある。

現地調査写真



主塔内部、安全管理用のトラチェーン



点検車

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(B)萱瀨ダム(1/2)

日時:2025年 9月2日 14:00-

ヒアリング先: 長崎県 県央振興局建設部 河港課

- 治水・利水の影響範囲である大村市、長崎市住民における本ダムの認知度は極めて低い。現状は人が集まる場所になっておらず、ツーリングのトイレ休憩所になる程度。
- 小学校の地域学習を定期的に受け入れるほか、スポット的に視察や一般ツアーの受入を実施。その際は職員が案内。子どもや高齢客は最下部までは降ろさない。
- 主な課題は、①施設の魅力「急勾配の監査廊」の安全管理、②ガイドマニュアルの策定サポートを要すること、③通常業務があり職員自身がガイドを頻繁に行えないこと。
- ダム管理の一部は業務委託なので、ツーリズムの観点からも「委託」をすること自体は可能。但し、主催が県では有料にできず、事業スキームの組み方について要検討。

1. 施設の概要

(1)意義・役割

- 主に下流地域の洪水被害を防ぐ「治水」と、長崎市や大村市の水道用水を供給する「利水」の2つの重要な役割を担う。
- 大村市を流れる郡川(二級河川)は、これまで度々洪水に見舞われていたが、1957年7月の諫早水害を契機に、郡川上流に萱瀨ダムを建設、1962年に完成した。
- その後も数回の台風・豪雨により多くの家屋に浸水被害が発生。2000年に萱瀨ダムをかさ上げし、より多く水をためて洪水の被害を防ぐことができるようになった。
- あわせて、郡川がより多くの水を流すことができるよう、1997年以降河川改修も実施。

(2)特性・見どころ

- 萱瀨ダムは治水・利水をメインとした施設。県内で唯一、災害を契機としたかさ上げ工事を行っているダムという特徴がある。それ以外には、ほかの県内のダムとの特筆すべき違いというものはない。
- 監査廊の階段の段数が多く急勾配であることは見どころ・特徴ではあるが、安全管理上の課題とも言える。手すりはついている。

(3)管理体制

- 平日は管理事務所の常駐職員はおらず、管轄エリアを巡回している。ダムのデータは振興局に飛ばしているため、振興局で確認している。
- 日々のダムの点検はいまはボランティア協会(管理者OBがいる)に業務委託している。
- 洪水警戒態勢のときは現場に職員が行く。2名以上で警戒態勢にあたるというマニュアルになっている。
- 幸い、出水期(6月~9月)の受入はこれまでなく、10-11月のツアーが多かったため直前に見学の催行中止をしたことがない。夏場でも見学自体は可能で、監査廊の中は比較的涼しいが、階段の上り下りがあるため汗はかく。

2. 施設の認知度・周辺への人の来訪状況

- 意外にも、大村市民すらこのダムの存在を知らないと思う。建設当時は、長崎市の湯水が頻繁に起こっていて、萱瀨エリアまで水源を求めて本ダムが整備された経緯がある。水道水の4割を長崎市に送っている。長崎市の人は本ダムとの関係を殆ど知らないと思われる。
- 公園はツーリングの途中で立ち寄る人がいる程度。公園管理は市に移管している。
- ダム湖内の木が繁茂してしまい、公園からの眺望が悪くなっているが、治水上影響がないため管理面での伐採の必要性がなく、対応ができていない。

3. これまでの受入状況

- 大村市内の小学校1校、4年生が毎年見学に来訪する。10年以上続いていると思われる。小学生の見学所要時間は概ね1時間。1学年140人を半分に分けて、監査廊と堤体での説明を入れ替えて運用。階段の最下部までは降ろさない。
- 今年度に予定中のモニターツアーの冊子は、小学生向けに使っている案内内容と、過去の工事パンフレット資料などから画像を活用して制作した。
- 2015年に市のコンベンション協会でツアーを組んでいる。当時はダムカレーを出す店があったが、近年閉業した。
- 2024年、大村市観光協会、県の観光振興課の協働で設定した大村湾クルーズツアーの一部に萱瀨ダムの見学が含まれた。2024年は2回実施。今年度も予定されている。
- これまでのツアーは熟高年層が多く、階段最下部までは降りず、新旧ダムの継ぎ面のところまで降りて戻った。
- 今年は土木系企業の社員研修が来る想定(本明川ダムも行程に含まれる)所要約1時間。
- 職員が対応すると準備も含めて半日は要してしまうため、頻繁な受入は難しい。広報活動として年に1~2回なら可能だが、恒常的に行う場合、職員による対応は難しい。

4. インフラツーリズム推進に向けた課題

(1)現場のガイド・案内・安全管理等

- かさ上げ工事は2000年頃で、当時の建設の話を知る職員は殆どおらず、専門的な話について若干薄くなってしまふことが課題。
- 目端が利く受入人数の目安は20名程度が妥当か。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (B) 萱瀬ダム(2/2)

(2)ハード面

- ・ 監査廊階段の急勾配。

(3)ツアールートやハイライトの作り方

- ・ 下まで降りて詳細な説明を伴うマニア向けツアーを組む場合にも、1時間程度が限度になると想定。ゲート開閉などもなく通路を通り抜けるだけなので、ハイライトが少なく長時間には耐えられないと思っている。
- ・ 取水設備は管理事務所の対岸にあるため、見学ルートに入れるには距離がある。取水の場所も複数の上下層に分かれるなどの工夫があるので、詳しい人は取水のシステムについても説明できる可能性はある。
- ・ かつてゲート式ダムだったところが現在は自然流下になっているので、その変化が可視化されているところがあるかもしれないが、そういう視点場があるかどうかは未確認。
- ・ シーズンであれば近隣にぶどう狩り、梨狩りができる観光農園はある。周囲に飲食店がなくなり、近隣で昼食をとる場所がない。飲食店があるエリアまで車で20分程度かかる。

(4)オペレーション

- ・ 準備なども含むと半日以上つぶれてしまい、通常業務に支障をきたすこと。詳細説明ができる職員がほぼいないこと。

5. インフラツーリズムの推進に向けての検討事項

(1)ガイドマニュアルの整備に向けて

- ・ 建設に関わった職員がほぼ居ない。職員OBが何名かボランティア協会に所属しており、そういう方々にガイドマニュアル作成に向けて協力を頂くことはできると想定。
- ・ かさ上げの際の設計図面や工事史は管理事務所に存在するので、そこから説明ポイントをピックアップすることはできると想定する。但し、現在の業務には不要なのでどこにどんな資料があるか把握できていない。まずは情報の掘り起こしを手伝ってほしい。誰にどんな内容・情報が響くかわからないため、ガイドマニュアル整備のサポートが欲しい。

(2)料金収受の仕組み検討

- ・ 日々のダム点検は業務委託なので、観光ガイドの第三者組織への委託は仕組み上は問題ないと思われるが、前例がないのでセンシティブにはなると思う。
- ・ 見学参加費を県が受け取れないため、業務委託や指定管理、協定締結など、料金収受に向けた業務分掌・仕組みを検討する必要あり。
- ・ 堤体の維持管理業務は少ないが、第三者がシステム管理その他全ての維持管理に加えて+観光を行うことは現実的ではないため、P-PFIはそぐわない。
- ・ 女神大橋は、参加者が参加費を払い、そのうちの何%かを維持管理費等の名目で県に戻し入れているはず。そのような考え方はあり得る。

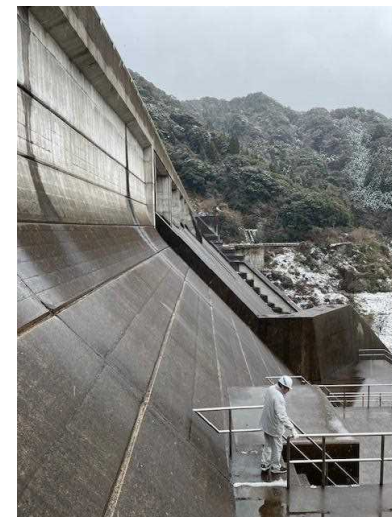
(3) その他

- ・ 配管等の破損がなれば、PRツール用の監査廊内の写真やドローン撮影も多分問題なし。

現地調査写真



監査廊の急階段。全編手すりあり



横から見た堤体の様子



当初建設時の定礎。監査廊ルート上にある



かさ上げ工事の際の継ぎ目

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(C)本明川ダム(1/2)

日時:2025年9月2日 9:00-

ヒアリング先: 本明川ダム事務所 調査設計課 /大成建設(JV)

- ❑ 工事中のダムの見学ニーズは、工事進捗に応じて増えることが想定され、既に土木企業の技術視察の予定がある。
- ❑ 平日(工事実施中)と休日(休工日)それぞれのコースが検討できる。工事現場まで近づいたり、重機に乗る体験ができるのは休日のみになるが、休日は管理者も施工者も休日のため、オペレーションをどうするかを検討を要する。現場を含むコースは、大型バスの取り回しは難しいため、マイクロバス規模の人数の受入が望ましい。
- ❑ 観光活用に向けて新規整備したり残す部分などの協議検討は未実施。JVとの具体的協議を重ねていく必要がある。

1. 施設の概要

(1)意義・役割

- 基本的には**諫早市内を洪水から守るためのダム**。1957年7月の諫早大水害が発生し、元々県管理だった河川を国が管轄して河川改修を行い1960年に一旦完了したが、大水害規模の洪水に耐えうる状況ではなく、ダムを必要とした。
- 併せて、**渇水時に水を供給する利水目的**もある。

(2)特性・見どころ

- **台形CSG型ダムという比較的新しい技術が搭載されたダムとしては九州初**。
- 長崎は明治時代から作られたダムが多く、ダムの歴史は古い。ダムは比較的身近で、ダムの真下に家屋が密集するような土地柄。このダムについてもダムの付近に民家が残る「**里山にできるダム**」。交通の便がよく、**諫早IC及び木場スマートICどちらからも20分程度と近い**。諫早市内からも近く、**平日1日11便、土曜日10便、日曜日3便のバスが地域の足として機能しており、市中心部から片道30分でアクセス可能**。

(3)管理体制

- 国土交通省九州地方整備局本明川ダム工事事務所が管理。工事は大成建設株式会社、株式会社熊谷組、株式会社西海建設の三つの建設会社が共同企業体を組成して施工。
- **現場事務所にも特徴があり、「ウェルネス作業所」を標榜**。事務所屋上の太陽光パネルで電気を賄うほか、女性用パウダールームやシャワー室、個室集中ブース等も完備。

2. 施設の認知度・来訪のための告知

- バスで見に来た人が何人かいると聞いている。**県営バスのInstagramでPR**している。
- **下流域の方々(まちなか)には、本ダムの存在がまだ知られていない**。小中学校の公聴会で社会見学誘致のための説明を行ったり、諫早駅のデジタルサイネージでダムの紹介を映写したり、県営バスにチラシ配布したり、コンベンションセンターの中にダムのコーナーを設けて貰ったりしている。

3. これまでの受入状況

- **地元の小学校とは以前から交流**していて、ダムエリアで採取された種から木を育ててもらい、卒業年次に周辺域に植樹したり、水生生物調査の受入等を実施。
- **長崎大学の学生が、2025年8月に初来訪**。工業系の留学生が中心。

- 2025年の夏休み、公民館単位で子どもを中心とした計284名が見学にきた。
- まだウェブサイトで大々的に告知していないが、口コミを起点に見学の問合せがある。現時点では、広報館からの見学になるが、**今後、視点場を何地点か設けようと思っている**。

4. インフラツーリズム推進に向けた検討事項

(1) 想定するターゲット

①子どもの教育

- 小中学生の社会科見学で積極的に来訪してほしい。

②その他

- 市内の方々には、ダムができていく状況を見ることで、防災意識の向上、避難の方法などについて日常的に考える機会として、治水やダムを身近にして頂きたい。
- ダムができる足元の地域が活性化してほしいと思っており、そのために、ダムの建設中から、人が集まる場所になってほしい。**施工時に「集まれる施設」にする工夫が必要**。
- 土木系コンサルの長崎支店が社員旅行に来る。これらの技術視察ニーズも増えると想定。

(2) ツアールートやハイライトの作り方

① 平日コースと休日コース

- **平日は工事中で現場に近づけないが臨場感はある。休日は工事が休みのため動きはないが、安全管理をして工事エリアに近づける**。よって、平日と休日ですアー内容は変わる。
- 平日は広報館を起点として、視点場からの説明が中心になると思われる。休日は、JVとの調整もあるが、**休工中の状態を活用して、近づいてプラントや堤体工事の途中状況を見ることができるとよい**と考える。
- 前提として安全対策が必要になるが、施工現場を近くで見て頂ける可能性はある。
- JV側は、休工中に動かない作業車やそのショベル部分に乗る体験の提供経験あり。

② ハイライトの作り方・観光活用を見据えた今後の施工時の工夫

- **工事の進捗によってハイライトは変わる**。基礎掘削で斜面すべてがむき出しになる(基礎掘削の一部を体験する)。堤体を作っていく途中では、土の動きに応じた見学ルートが見える時期もある。観光活用に向けて新規整備したり残す部分などの協議検討は未実施。
- 工事が完了後～供用前にかけて、打設開始式、50%完了式などの内部的な小規模イベントがある。これらに加え、**堤体完成式や試験湛水開始などのイベントに来訪者を迎えることは可能**と想定。**試験湛水前は、供用前の天端に登れたり、これから水が溜まってしまいう場所に立てるなどの特別体験**ができる。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (C)本明川ダム(2/2)

- 水路の中にお絵描きしたり、どこかに手形を残したりなどの特別体験も考えられる。

③対応人数や所要時間

- ライトコースで1時間くらい。現場まで降りるヘビーコース(休日)だと、3か所程度移動するので、3時間弱程度かかる可能性がある。
- ライトは20-30名いけるが、ヘビーコースは参加者15-16名程度(マイクロバスが20名乗り)。マイクロバスを管理事務所が所有することは現時点では想定しておらず、予約調達し、現地の複数ポイントをマイクロバスで回らせることが必要。大型バスでは通りにくい場所がある。

(3)コンテンツ化に向けた体制

- 現在は、**諫早市コンベンション協会と連携**してパンフレットの設置から始めているが、商品開発もコンベンション協会の協力が得られるとよいと思っている。
- **長崎県営バスの路線バス部署や貸切バス部署との連携**もできそう。

(4)説明者と安全管理者

- **説明者をどう育てるか**が課題。職員が説明する場面はあってもいいと思うが、毎回職員がつきっきりになるのは難しい。JV主体で説明を行うのがよいのか、第三者を育成していく必要があるかという点は要検討。(※他事例:霞ヶ浦導水工事はJVが解説)
- **土日に見学コースを組む場合、職員もJVも休務のため、誰が説明をするか、誰が安全管理をするかという点のスキーム**を組まないといけない。
- 安全管理面では、予期せぬ行動をとる人がいるので、目端をきかせないといけない。特に子どもの動きは予測できない。
- ヘルメットは貸与品として準備できると思われるが、原則としてスニーカーでも見学できるようなコースを検討したい。

(5)訴求キーワード等

- 最新技術、DX、カーボンニュートラルなどにチャレンジしていくなかで、浮かぶかも。大水害が発端なので、「災害から地域を守る」という存在意義は伝えたい。それぞれのツアーを検討していくタイミングでハイライトを作れるので、ツアーの押しワードは簡単に出てくると思う。

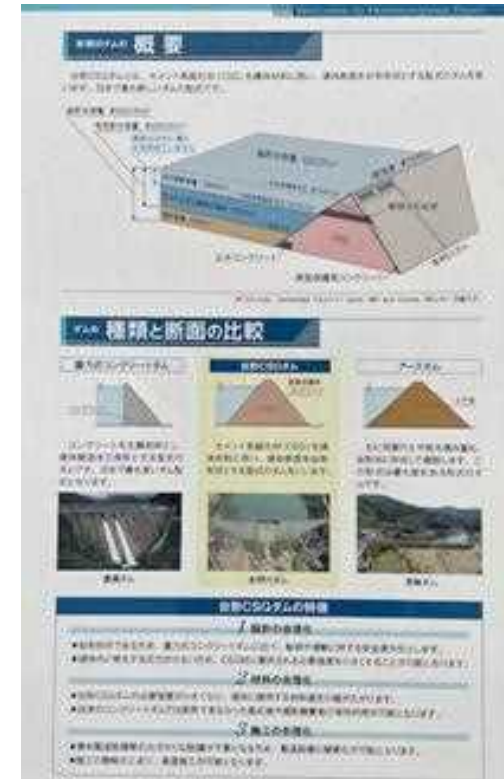
5. その他の関連資源

- 諫早の眼鏡橋は、大水害の際に移設したもので、見学場所としてストーリーは繋がる。眼鏡橋の移設工事も大成建設が手掛けているという偶然もストーリー性がある。
- 諫早干拓道路は高潮を防ぐ機能があるため、水害対策という広い面で関係はある。本明川の下流域は水面が落ち着いているため、ボート競技の大会などができる天然の大規模コース(直線5km)として活用されるようになった。

現地調査写真



広報館の屋外に設置されたダム工事に関する案内板



案内板右側、工法の説明アップ



JVがダム完成後の姿がわかるARを開発

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(D)雲仙砂防施設(1/3)

日時:2025年12月4日 11:00-12:00

ヒアリング先:雲仙砂防管理センター

- インフラツーリズムよりも防災学習(ダークツーリズム)の側面が強く、防災という点において地域内の関係者が協調できている。この体制の発展がポイント。
- 立入禁止区域の設定により、接近して施工状況を見学することが難しい。工事自体の迫力には欠けるものの、砂防堰堤が並ぶ姿や、平成新山の迫力、火山噴出物の大きさ等で迫力を体験できる。
- ジオパーク協議会や島原半島観光連盟との協働体制を明文化し、仕組みとして構築していく必要がある。

1. 施設の概要

(1)長崎河川国道事務所の役割

- 長崎河川国道事務所では、県内唯一の一級河川である本明川の河川改修や維持管理のほか、一般国道34号、35号、57号、205号、497号の調査計画、改築、維持管理、交通安全施設などの事業、西九州道の建設事業を実施している。
- 雲仙砂防管理センター(長崎河川国道事務所砂防課)では、**雲仙・普賢岳(水無川)の砂防施設の維持管理や流域監視、溶岩ドームの挙動監視の業務**を管轄している。

(2)雲仙砂防管理センター(長崎河川国道事務所砂防課)

- 1993年より**国の直轄にて砂防事業(除石工事)を世界初の無人化施工で実施**。一部有人での施工もあるが、無人化施工で2020年3月に完成した。
- 通常は国の施工でも完成後の管理は県に移行するが、雲仙は引き続き**直轄砂防管理(国直轄の管理は全国区でも桜島と雲仙の2事例のみ)**を実施している。
 - 現在においても溶岩ドームの崩落危険性の高さなどを理由に、**島原市、雲仙市、南島原市がそれぞれ立入禁止区域を設定**している。
 - 立入禁止区域における維持管理の施工は**無人化施工で実施**している。
- 砂防施設には**大野木場砂防みらい館(管理人は南島原市が囑託)**が併設され、雲仙・普賢岳に関する災害や、水無川流域の砂防等について学べるほか、**非常時には避難所としての機能も果たす**。砂防みらい館横には旧大野木場小学校校舎が**被災当時のまま保存**されており、外観を自由に見学できる。

(3)管理体制

- 立入禁止区域の砂防施設へのアクセス路は**ゲートで一般人の立ち入りを制限**している。
- 立入禁止区域内への立ち入りは、災害対策法に基づいて規制されている。職員であっても進入時には手続きを要し、原則として**機材トラブル等以外に立ち入ることはない**。

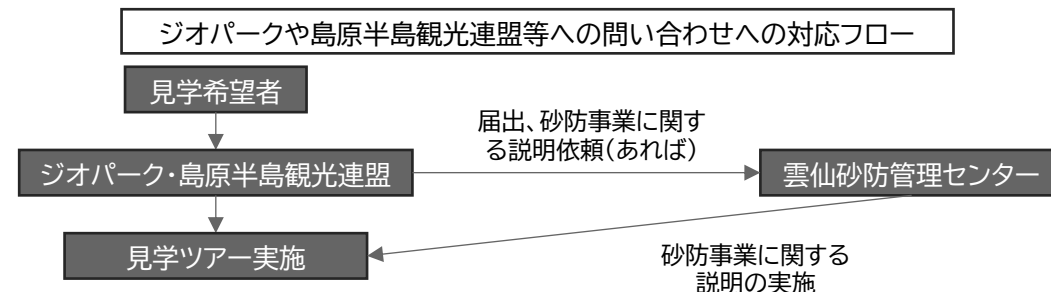
(4)特性・見どころ

- 立入禁止区域内に人が立ち入ることがないよう、**世界初の本格的な無人化施工による除石工事や砂防堰堤の建設を実施した点**。立入禁止区域かつ、雲仙砂防管理センターの管理区域の区域が無人化施工区域となっている。
- RCC工法やGPSを活用した施工技術、**建設当時日本1の長さを誇る砂防堰堤**。
- 無人化施工の操作室は、民地にある工事事務所の一角に設置されている。
- 工事内容やスケジュールにより、**無人化操作施設での作業風景の見学**や、場合によっては**操作体験も可能**。施工場所によっては、**安全な場所から無人で稼働している重機の見学が可能**である。

2. 来訪者の受け入れについて

(1)役割分担

- 砂防事業についての説明が必要な場合は、**ジオパーク推進協議会等から依頼**がある。
- 砂防管理センターへの問い合わせについては、砂防事業に関することのみの問い合わせであれば特に外部への情報共有は行っていない。
- ジオパーク等のツアーで砂防指定地内への立ち入りが発生する場合は、職員の説明の有無に関わらず**届出として書面で情報共有**がなされる(付近での施工や工事車両の通行等、安全対策のため)。
- 基本的に砂防事業に関する説明は、**雲仙砂防管理センターの職員が実施**しているが、**防災やジオパークに関連する内容であればジオガイドが説明**を行う。4、5月(大火砕流が発生した日の前後)と9、10月が繁忙期である。受入人数は現状が適切である。



資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (D)雲仙砂防施設(2/3)

(2)見学等の受入実績

- これまでに雲仙砂防管理センターが受け入れた団体に対しては**料金徴収はしておらず**、他のツアー内で部分的に案内した場合も金銭の受け取りはない。
- 現場見学として、他の自治体や大学、地元の小中学生を受け入れているほか、観光客の受け入れも実施している。2024年度は計17件、約400人を受け入れている。
 - 砂防施設を**施工している会社が、市内の高校生を対象に現場見学会を個別で実施**している。
 - 施工業者は無人化施工を実施している業者が吉川組と宅島建設、有人施工が柴崎建設の3社である。(2025年度12月時点)
- 年に1度、九州の各県から**地元の施工業者を招いて、無人化操作訓練会**を実施している。公募やマスコミへの情報共有はしているが**一般公開はしていない**。
 - 2025年は**30人程度**の参加があった。
 - バックホーやクローラーのオペレーションや、実際に重機を目視しながらのオペレーション訓練を実施している。
 - **地元企業のDX化等の支援的位置付け**である。
- 2025年度は、小学生の見学は受け入れたが、土木系の学生の受け入れはなかった。
- 過去には旅行事業者向けのモニターツアーを実施したが、**その後のアクションに繋がらなかった**。

(3)ガイド

- ジオガイド等は一般的な砂防事業に関する知識はあるものの、専門的に学ぶ機会は現時点ではない。
- 土木の日の砂防施設に関する**現場見学会にジオガイドが参加**したり、ジオパーク協議会から勉強会の打診(非公式、口頭にてあった)があったりした。
- ジオガイドは10人未満であり、島原市の観光ガイドと掛け持ちで活動している方が多い。元教員や60代から70代の女性が多い。

3. インフラツーリズム実施に向けた課題

- 砂防堰堤を間近で眺められるツアー行程にしたいという声がジオガイドからあるものの、**安全対策上、職員が同行している場合のみ**となっている。
- 定点(1991年の雲仙普賢岳大砕流で犠牲になった報道関係者が取材拠点としていた場所。災害遺構)までのアクセス路にはゲートがあり施錠されている。**ジオパーク協議会がカギを所有**しており、ツアーの際に開錠している。**鍵の管理等については具体的な取り決めは交わしていない**。
- ツアーを実施する際、**安全管理や工事との調整に手間**がかかった。
- 無人化施工操作室の見学は、工事スケジュール次第だが可能である。ただし、**一度に入れる人数の制限(最大10名程度)**が必要である。また安全上の観点からも12歳以下の子供の場合は保護者同伴必須である。
- 定点や北上木場農業研修所跡、柿の木坂の見学も可能ではあるが、**多くの方が亡くなった場所でもあるので、心情的配慮が必要となる**。レジャー側面の強い観光ではなく、**防災学習という観点での受け入れが条件**となる。

4. 今後に向けて

(1)インフラツーリズムに期待する効果

- 噴火災害や防災について学び、伝承していくことや、**砂防事業等のインフラの役割を広く知ってもらうこと**。
- 無人化施工発祥の地として広報や技術や技術者のさらなる発展や、島原半島ジオパークの発展を期待している。

(2)インフラツーリズム推進における懸念点

- 施設見学等での**安全面の配慮**(高さのある砂防堰堤上部への立ち入り等)や、多くの方が亡くなった場所でもあるため**心情的配慮や広報の仕方**に注意が必要である。
- 雲仙砂防管理センターの**職員数が少ない中でのきめ細かい運営支援が可能か**という点にも留意しなければならない。
- 古くなった広報看板や展示物の計画的な更新が必要である。



電柱に設置されている回転灯は、作業時はオレンジが点灯し、溶岩ドーム崩壊による土石流発生時などの緊急時は白色が点灯する



5. 各区域について

(1)ゾーニング

- 左図赤線内部分が、警戒区域(立ち入り禁止区域)である。主に溶岩ドームやガリーによって発生する土石流等の災害の影響を大きく受ける。
- 左図黄線内部分が、砂防指定地である。雲仙砂防管理センターが管轄している。
- 左図橙線内部が国立公園区域である。環境省の管理下にある。

(2)エリアの考え方

- 警戒区域の外側かつ砂防指定地の内側がインフラツーリズムを実施する際にもっとも見どころのある区域である。
- 現状では水無川第2砂防堰堤より上流の砂防指定地内は多くの場所が一般人の立ち入りを制限している。(ゲートで管理)

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (D)雲仙砂防施設(3/3)

(3)核となる事業者

- 島原半島観光連盟が考えられる。現在もジオパークのツアー受け入れの調整やジオガイドの調整を行っている(ジオパークの普及・啓発活動やジオガイドの育成は島原半島ジオパーク協議会が実施)。2022年に、定点や農業研修所跡等を見学するツアーを販売・催行した。
- 島原半島観光連盟の実施している定点のみのツアーは、1回あたり15人以上75人以下の団体客を受け入れており、バスは2台までとなっている。ガイドはジオガイド1人で最大25名までの参加者を対応する。料金は大人1名2000円であり、観光連盟への手数料は追加で料金の10%を徴収している。
- 島原半島ジオパーク協議会や島原半島観光連盟ともに、今までツアーに取り入れてこなかった砂防ダムを、砂防堰堤に触れられるレベルの近さで見学できるツアーを開催したい意向はある。

現地調査写真



ゲート内、定点付近にある被災車両



定点付近より平成新山を望む
手前の沢は火山噴出物で埋没している。



旧大野木場小学校と大野木場砂防みらい館
(大野木場監視所)と平成新山
校舎1階の校長室は、金庫搬出のため、被災後
に窓枠を撤去してある。



砂防みらい館の対岸にある展望台からの眺望
迫力は感じにくい。スリットや堰堤は双眼鏡等
があると見やすい可能性が高い。



水無川1号砂防堰堤より上流を望む
スリットや上流の堰堤が連なる様を見ることが
できる。



通常は安全のため立入禁止の水無川1号砂防
堰堤(立入禁止区域ではない)

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (E)針尾無線塔(1/6)

日時:2025年 10月16日 10:00-

ヒアリング先: 佐世保市教育委員会文化財課

- 優れたコンクリート技術で建設された、国の重要文化財として高い集客力と文化的価値を有している。年間約4万人が来訪し、土木・建築関係者の技術視察も多い。
- 平均年齢70代の保存会メンバーが無料でガイドを実施しているが、後継者不足である。今後は施設管理を民間に委託し、有償ガイド制度への移行を検討している。
- 当時の最先端技術を体感できる施設として独特の魅力を提供している。見学のみならず、フィルムコミッションやイベント会場としても広く活用されている。
- 国宝指定を目指し、専用サイト開設やグッズ開発、様々な事業者との連携等を実施し、「当時の最先端技術を現在の最先端技術で保存・活用する」というコンセプトのもと事業を展開している。

1. 施設の概要(針尾無線塔・電信室)

- 日本における鉄筋コンクリート構造建築の先駆者、真島健三郎の弟子である、佐世保鎮守府建築科長の吉田直が針尾無線塔、電信室の設計・施工管理を担当した。
- 当時の土木建造物の英知の結晶であるとされるが、当時の建設資料は、終戦後GHQが来る前に焼却されているため、残っていない。
- NHKの土曜ドラマ「17才の帝国」や「空の大怪獣 ラドン」(公開:1956年)のロケ地となった。

(1)来訪者傾向

- 年間で、約4万人の来訪者がいる。針尾無線塔はかなり僻地にあるため、針尾無線塔を見るためだけに約4万人の来場者が集まるとしても過言ではない。そのうち、外国の方は600-700人程度来訪している。最も多い国籍はアメリカで、ここ数年で少しずつ東アジアの国籍の方も来訪されるようになった。もともと、太平洋戦争の影響から東アジアの方はなかなか来訪されない状況であったが、近年は中国や韓国の方がみられるようになった。来訪者の属性としては、3:7で市民:市外となる。佐世保市民にとっては、日常の景色であり、社会科見学で必ず訪れるため市内の割合が低くなっている。年齢層は、60代以上の方が8割以上である。来訪者のうち約2割が教育旅行となる。教育旅行のみならず、土木学会や建築学会や工務店、建設会社、ゼネコンの方も技術視察に訪れる。
- パンフレットを渡して、どこからきているか確認している。
- 来訪方法としては、車での来訪が大半であるが、タクシーでの来訪も見受けられる。そのため、タクシー業界の方に、無線塔についての説明を行ったこともある。
- バスは4台駐車でき、団体も受入れている。団体見学の場合には、事前予約が必要となる。1日あたり2名のガイドで実施しているため、団体の場合は、対応できる範囲で対応する。
- 入場料は無料であり、保存会が独自で、募金箱を設置している。

2. 針尾無線塔

(1)文化財的価値

- 針尾無線塔は、現存する貴重な近代化遺産として、国の重要文化財に指定されているほか、2016年に日本遺産に認定されているが、世界遺産ではない。ただし、世界遺産の選定委員からの針尾無線塔に対する評価は高い。日本遺産認定には、国の重要文化財を含むことが要件とされており、針尾無線塔を筆頭にした日本文化財の構成となっている。

(2)全体構造

- 針尾無線塔は、1922年に建設され2025年現在で103年経過している。年に3回の検査があり、内部の約550段もある梯子から頂上まで登る。103年経過しているが、これまで一度も修繕したことはない。
- 長崎県で最も高い建物であり、コンクリートの硬さや質は、現在の基準を満たしているのみならず、現在のものより格段に優れており、ヒビ一つない。
- 針尾無線塔の横線は、建設時の型枠の跡である。ドーナツ型の型枠を高く積み上げていくという方式で建設した。1段の高さが136cmでそれが100段積み重なって、全体の高さは136m。壁の厚さは80cmある。
- コンクリートを流し込み2日間寝かした後に、更に積上げるという方法で建設したため、工事には、単純計算200日費やしたとされる。



▲針尾無線塔3号塔外観(撮影:受託者)

- 一般的な建造物の場合、基礎部分(地下)は、建造物の高さの1/3くらいとされる。しかし、針尾無線塔については、基礎部分は地下6m程度しかない。九州で1、2を争うほど強い岩盤の上に載るような形で設計されているため、6mしかないが安定している。岩盤の地表側は平坦になるよう削られ、その上に薄いコンクリートが敷かれ、塔の底の部分と岩盤とがきれいに接合するようになっていたとされる。
- これまで発生した地震でも耐えうる基盤となっており、簡易版の耐震診断を実施したところ、震度6弱でも折れることはないという、結果が出ている。
- 全てコンクリートで固めてしまうと、揺れがあった際にいなしなくなるため、平常時でも風の影響で少し揺れる構造とした。
- この構造を参考にして東京タワーが建設された。
- 現在は、この針尾無線塔がどのような経緯で作成されたのかという調査よりも、針尾無線塔が、現在どのような状況にあるのかという調査を実施している。
- この調査は、2022年度から48か月かけた、計3億4千万円の大調査であった。この規模の調査は、国内でも初めてののものであった。

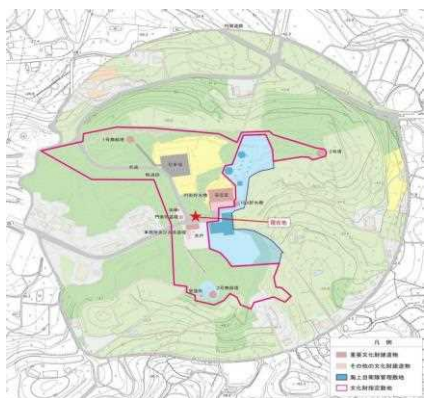
資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (E)針尾無線塔(2/6)

(3)コンクリート

- 国内で鉄の価格が高騰しており、伊佐美送信所や鳳山送信所の鉄製の送信塔と比較して、**鉄材の使用を抑えた鉄筋コンクリート製の送信塔を建設することになった。**
- 針尾無線塔は、立神係船と同じ**塩害に強いコンクリート**で作られている。
- 玉砂利、砂、少量の火山灰**を入れることで、海水に強いコンクリートが出来上がったとされる。なお、火山灰はどこかの火山灰であるかはわかっていない。
- このような強いコンクリートには、**手間と資材が重要であったとされる。**コンクリートの中の空気を抜く際には、人が**手作業**でたたいて空気を抜いていた。また、コンクリートで使用する砂や石を**佐賀県唐津市の河川から取り寄せた。**輸送途中に海風にさらされているため、砂や石が到着した後は、針尾無線塔周辺住民が手作業で**真水で洗淨しふき取る**という、**ひと手間**を加えていた。

(4)無線発信構造

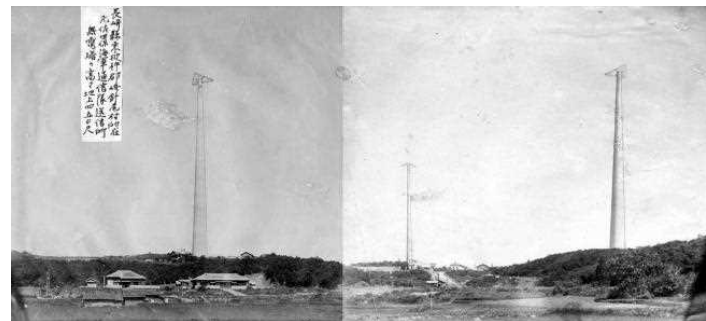


▲針尾無線塔3号塔内部 電線を固定していた場所/
(撮影:受託者)

▲針尾無線塔施設地図/出典:佐世保市
(https://www.city.sasebo.lg.jp/keizai/kankou/nihonisan/chinijufu_hariosousinsyo-sougou.html)

- 針尾無線塔は計**3本**あり、それぞれが**1辺が1000尺(303.03m)の正三角形の頂点になるように建設**されている。作った順番に1号塔、2号塔、3号塔となっている。製作順といってもその誤差は数か月程度であり、基本的には一斉に作られた。
- 現在、一般見学者は3号塔を見学することになっているが、**中身は全て同じ作り**である。
- 3本の無線塔はあくまで**支柱としての役割**であり、それぞれの塔の**先端同士をつなぐアンテナケーブル**が張られていた。この3つ支柱間に張られたアンテナケーブルから**無線が発信**されていた。有名な「ニイタカヤマノボレ」もこのような構造により、発信されたとされている。(戦後の証拠隠滅により、正式な記録は残っていない)
- 塔内部の下にアンテナケーブルを固定する部分がある。風が強いとケーブルが切れてしまう恐れもあるため、**ケーブルの片端は基礎部分に固定され、片端は防振装置として重錘が取り付けられていた。**

- アンテナケーブルは、**終戦後すぐに撤去**されてしまった。



▲針尾無線塔施設写真/出典:佐世保市
(https://www.city.sasebo.lg.jp/keizai/kankou/nihonisan/chinijufu_hariosousinsyo-sougou.html)

- 3本の塔の頂上にあつた、電線を固定するための**三角形の鉄骨構造物である「かんざし」**は、一辺が約18m、重さ約9トンで、**無線塔のアンテナを支える重要な役割**を担っていた。昭和54年に飛ばされ、近くの屋根を破壊したことから、**昭和55-57年にかけて撤去**した。「かんざし」は保管されることなく、消失した。地元の一部の方からは、「かんざし」を戻してほしいとの声もあったが、危険であるため、再設置はできない。



▲針尾無線塔内部巻上機(ウインチ)/
出典:公益財団法人佐世保観光コンベンション協会
(<https://www.sasebo99.com/spot/268>)

(5)巻上げ機(ウインチ)

- 建設中に資材を上げるために活用**していた。建設中は内側に足場を組んでおり、そこまで資材を上げていた。巻き上げ機は手動であり、滑車を使用し吊り上げている。
- アンテナケーブルが汚れると無線の機能が低下してしまうため、当時は、巻き上げ機を使いゴンドラを頂上部まで上げ、**ケーブルにゴンドラを懸架し保守点検をおこなっていた。**

(6)ジンクス

- 西海橋から、針尾無線塔を眺めると本来3本であるはずが**2本に見える**、1本が重なって見える。この1本に重なり合うことを「再開」とし、「西海」を掛けて、カップルで西海橋から針尾無線塔を眺めると**恋愛が成就する**というようなジンクスがある。

(7)注意

- 普段の一般見学では、落下物の恐れがあるため、塔内部の中心地には入れない。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (E)針尾無線塔(3/6)

3. 電信室

- 電信室は、三角形のアンテナケーブルの重心に位置している。塔と電信室の周りの円周上は、電波の干渉がないように立ち入り禁止になっていた。

(1)兄弟施設

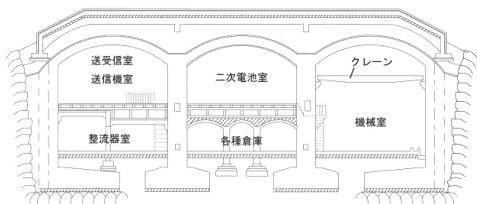
- 電信室と兄弟関係にあったとされるのが、台湾の高雄市にあった旧日本海軍鳳山無線電信所という建物である。今年の8月に鳳山無線電信所の調査を実施した。針尾無線塔の電信室の不明部分、鳳山無線電信所の不明部分など相互に情報を補完しながら協力して調査を実施している。どちらも佐世保鎮守府の管轄であった。



▲電信室外観/(撮影:受託者)

(2)建築構造

- 電信室は、1階部分が埋められている半地下式2階建て構造である。終戦間際に、防爆のため、1階部分を埋め立てた。岩盤をくりぬき、半地下状の設計にしたことで大変頑丈な建物となり、震度6弱でも耐えられる構造になった。



▲電信室の内部構造・電信室の正面/出典:佐世保市

(<https://www.city.sasebo.lg.jp/keizai/kankou/nihonisan/chinjiyufu/hariosoushinsyodenshinshitsu.html>)

- なお、昭和16-19年にコンクリートで積み増した2階屋根部分等は劣化しているため、大正時代につくられた1階部分よりも弱くなっている。2階屋根部分を撤去するためには、1億円かかるとされている。
- 外壁の石は、特に意味はなく単なるデザインである。壁の石は針尾石である。
- アーチ状の屋根構造が造られており、爆発の衝撃を吸収する耐爆構造となっている。
- 半地下2階建て構造にした際に、新たに通路を作成する必要が発生し、建屋の向かって左脇に地下通路を設けて、これを新たな出入口とした。
- 地下では、積み増し時に建てた昭和のコンクリート部分と大正に建てたコンクリート部分を敢えて比較できるように壁を残している。大正時代に建てたコンクリート部分は、大変綺麗な状態で残っており、未だ保存や改修をしなくてもよいほど良好である。

(3) 整流器室

- 交流を直流に変換し、無線機に入れる電気をつくるための機材を置いていた場所である。終戦後、海上保安庁と自衛隊が1997年まで共同で使用していた。
- 木材が落ちているのも敢えて掃除せず趣を演出。
- 11月の末に電信室で実施する写真イベントのオープニングでは、地下のコンクリート壁をスクリーン代わりにして映像を流す予定である。

(4) 各種倉庫

- 整流器室の奥に進むと十字型の通路が広がり、それぞれの通路に倉庫が設置されている。4つの倉庫のうち1つが、バッテリーを保管しておく部屋である。
- バッテリーは硫酸を使用しており、硫酸がコンクリートに付着すると、コンクリートが侵食され劣化を引き起こすため、硫酸を保管する場所だけはレンガの壁となっている。
- その他の倉庫は、倉庫という情報のみであり何を保管していたかは不明。

(5) 機械室

- 十字型の廊下の突き当りの最奥には、高さ13mの機械室が広がっている。
- 当時は、電波をつくる機械があり、メンテナンス用の機械(天井走行クレーン)が天井に取り付けられている。機械には銘板が取り付けられている。「起重機製造株式会社 参頓 大正十年五月」との記載があり、鎖を介して手で動き、3tのものまで吊り上げられるという表示である。
- 八幡製鉄所の鉄が、天井走行クレーンに使用されていたとされる。官営の質の良い鉄が使用されていた。
- 機械室には、電気を漏らさず、電線を支える「碍子(がいし)」もある。この碍子は、三川内のものを使用している。三川内では、徳川家献上品を作成している。
- ドラム缶(年代不明)もそのまま残っており、廃墟感がでるためドラム缶の写真を撮られる方が多い。
- NHKの土曜ドラマ「17才の帝国」では、首相官邸の場所となった。地元のローカル局が、ドローン映像の演出の一環として機械室を通り抜ける映像を撮影したこともある。



▲電信室内観 整流器室/(撮影:受託者)



▲電信室内観 機械室/(撮影:受託者)



▲電信室内観 機械室天井走行クレーン/(撮影:受託者)

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (E)針尾無線塔(4/6)

(6)ジオラマ

- 針尾無線塔100周年の記念に、地元の高校生と共同で三年間をかけて無線塔と電信室のジオラマを作成した。文化財であるため、簡単にエレベーターやエスカレーターを作ることができないことから、無線塔まで足を運べない方も楽しめるように機械室にジオラマを設置した。
- 今後、調査した際に新たな建物が発見された際にも対応ができるよう、発泡スチロールで作成している。
- 無線塔へのアクセス路は未舗装の坂道である。

(7)ヘルメット

- 電信室の入口に並べてあるヘルメットは雰囲気作りも兼ねており、ヘルメットの着用は必須ではなく、お願いベースである。また、全てのヘルメットは寄贈品である。ヘルメットのエンブレムは、針尾無線塔の3つの塔をイメージしたものである。
- ヘルメットのみならず、敷地内にある木製ベンチも寄贈品である。
- エンブレム付きのヘルメットを売ってほしいという要望もある。
- 近々、電信室付近に看板を作る予定であり、東京にいる佐世保市出身の方に作成いただく予定である。

(8)フィルムコミッションとしての利用

- 占有という形でなければ、無料で貸し出している。ただし、占有をするような使用方法(映画撮影等)については、別途料金をいただいている。
*NHKの撮影時には、文化財保護の観点から、松尾氏が全ての撮影に立ち会った。
- これまで、MVやコスプレの撮影に使用されたことがある。
- 無料で貸し出す代わりに、#針尾送信所と入れて投稿していただくことをルールとして定めている。役所のSNSからの発信ではなく、民間の方に自由に発信していただくことを目的としている。
- なお、広報用のSNSとしては、FacebookとInstagramがあるが、「針尾無線塔保存会」のアカウントになる。*投稿自体は、松尾氏が実施している。

(9)電信室のこれから

- 電信室は、今後修理をしていく予定となっている。現在は、施設について調査中にある。
- 今後、電信室は色々と変化をしていくことになるが、ミュージアムのような活用は考えていない。できることならば、現状のまま、当時使われていた空気感を保っていたいと考えている。所々VRなどを活用して、活用当時の情景をバーチャルで表現することや、空襲警報を流してみるという構想もある。



▲電信室入口 ヘルメット/
(撮影:受託者)

4. 敷地からの景色

- 3号塔の裏からは、西側に大村湾、東側に西海橋を眺めることができる。長崎空港の滑走路北方向の延長線上に針尾無線塔がある。空港からも針尾無線塔を見ることができる。
- 針尾無線塔付近は、重要景観地区に指定している。かつて、3号塔の裏は草や木が生い茂っており海や橋を見ることができなかったが、保存会や地元の方が文化財指定されていないエリアの伐採、草刈を行い、今では景色を見渡せるようになった。
- 西海橋付近では渦潮も見られ、この針尾瀬戸の急流とうず潮は、日本三大急潮のひとつである。



▲針尾無線塔3号塔裏からの景色/(撮影:受託者)

5. 門衛所

- 2013年6月9日のオープン前までは道も狭く、看板もなく受入れる環境がなかった。
- 無線塔に向かうまでの道に生えている木も管理をしており、木立の中を抜けると異様なものがあるというコンセプトを設計している。無線塔が異物感を生み出している。春には桜がきれいに見える。
- 元々門衛所であった場所を、わずかな資料から復元をして現在の受付にリニューアルした。もともとの基盤はそのままに、内側に鉄骨を入れて新たに受付の建物を建てた。



▲針尾無線塔 受付/出典:公益財団法人佐世保観光コンベンション協会(<https://www.sasebo99.com/spot/268>)



▲針尾無線塔までの道/(撮影:受託者)

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (E)針尾無線塔(5/6)

6. イベント

(1)針尾送信所建設 100 年記念祭

<https://www.city.sasebo.lg.jp/soumu/kouhou/kohosasebo/documents/2023021213.pdf>

- 2022年11月3日(木・祝)-12月18日(日)の約1か月半の間、針尾送信所の建設100年を記念して、イベントを開催した。
- 期間中は針尾送信所をアートで彩る「SASEBO ART CONNECT FESTIVAL」や各種コンサート、針尾無線塔のライトアップなどさまざまなイベントを行った。露店の出店や飲酒スペースなども提供し、計1万人の来場者があった。

(2)ながさきミュージックラリー2024 音楽とめぐる長崎の魅力

<https://concert-search.ebravo.jp/concert/204721>

- 長崎の観光スポットや文化財を会場に、長崎ゆかりの演奏家たちが音楽を奏でる無料のコンサートが電信室の機械室で実施された。
- ～建設から102年～重要文化財に響きわたるギターの調べ～という演目で、クラシックギターの音楽会が開催された。参加者は100名ほどであった。
- なお、管楽器は、音が反響しすぎてしまうため電信室での演奏は難しいとのことであった。

(3)佐世保廃墟倶楽部写真展2025 廢花繚乱-HAIKARYORAN-咲き乱れるは、時の記憶。

<https://www.sasebo99.com/event/100338>

- 今年で3回目を迎える廃墟の写真展が、今年11月末に電信室で開催される。
- 廃墟写真を通して、針尾送信所施設の歴史的価値・文化的価値を様々な年代や多くの地域の方々へ広く伝え、保護活動を支援しながら、地域の文化理解と保存意識を高めるためのイベントである。
- 原則としては、文化財の写真を一枚入れることが条件となっているが、それ以外のルールはなく長崎県以外の廃墟でも問題ない。
- どこの廃墟の写真であるかという情報や氏名は公開されないことになっている。



▲佐世保廃墟倶楽部写真展
2025 廢花繚乱-
HAIKARYORAN-咲き乱れるは、
時の記憶。看板/(撮影:受託者)

(4)針尾無線塔ライトアップ

- 今年度末からは、いつでもライトアップができるように準備を整えた。
- ライトアップは、佐世保市観光課の担務。
- 常時ライトアップすることは難しいが、イベント時にライトアップすることを検討している。
- 例えば、長崎県全域をホームタウンとする、日本プロサッカーリーグに加盟する「V・ファーレン長崎」が勝った時はブルーのライトをとすなどの活用も良いと思っている。

7. ガイド体制

- コロナ禍以降、各施設の前で一括で説明を行い、その後は自由に施設内を見学していただくという方針となった。参加者から要望があれば、ガイドがついて回ることも可能。
- 保存会は、高齢化しており平均年齢は約70代、最年少でも60代。後継者を育てていきたいと考えているが、保存会は、体力がなくなってきている。
- 今後は、予約や施設の維持管理等を別の民間企業に委託し、地元の人々の声で話せる方に別途ガイドをお願いするという形をとりたいと考えている。地元の人々の声で話すことができなくなった場合には、公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が実施している「海風の国」観光マイスター制度を活用しながら、ガイドだけを依頼するという形をとりたいと考えている。ガイドは有償でお願いすることを検討している。
*なお、現在でも、ボランティアという表記ではあるが、保存会のガイドには日当を支払っている。

8. 施設の今後(針尾無線塔・電信室)

(1)方針・意向

- 無線塔や電信室は、当時の最先端技術によって作られ、最新技術を活用していた場所であることから、現在の最先端の技術を用いて、今後も活用していきたいと考えている。
- 最先端の技術でつくられたものを最先端の技術で修理、活用することをコンセプトにしていきたいと思っている。
- 文化財であるが、地元の方に知ってもらいたいという気持ちがあり、メディアでの露出も積極的に実施している。
- 現在は、国の重要文化財ではあるが、いずれは「国宝」にしたいと考えている。「国宝」とするための要件としては、多くの人に知られていることが必要であるため、より広く知っていただくために、今後もメディアでの掲載を続けていく等の取組を行っていく。
- 子どものころ遊んでいた場所が、実は文化財・国宝であったということを大人になってから知るといようにしたいと考えている。針尾無線塔を子どもの遊びの場とするための取組を行っていききたいという思いがある。
- 保存会会長(田平氏)は、小さいころから針尾無線塔に遊びに来ていた。このように、針尾無線塔は、昔から地域の方の遊び場であり、地域の方から愛されている施設であった。
*保存会会長(田平氏)によると、針尾無線塔の頂上まで中の梯子で上っていたが、過去に怪我した人や落下した人はいなかったとのことである。
- 文化財であったとしても、やり方次第では、色々活用できる。

(2)物販

- 今後は、物販なども展開して、売上を上げたいと考えている。現在、グッズを開発しており、今年度から来年度にかけて、佐世保市役所においてグッズを宣伝し、再来年度には、民間企業やDMOにグッズ販売をお願いしたいと考えている。
- 現在開発中のグッズには、塔という漢字を実際の塔に見立て、真ん中に電信室と記載のあるTシャツがある。その他、タオルやトートバックも開発しており、記念事業の際にアンケートをとり、いくらまで支払えるか等ということ調査している。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(E)針尾無線塔(6/6)

(3)専用ウェブサイト

- 針尾無線塔専用のウェブサイトも作成中であり、来年度4月から公開することが予定されている。外国の方にも分かりやすいように多言語で掲載する予定である。
- 針尾無線塔だけではなく、周辺の宿泊施設やグルメ情報も記載していきたいと考えている。佐世保市のみならず、西海市の情報なども掲載していく予定である。

(4)サイクリング

- 移動手段が限られるため、ゆくゆくはレンタサイクルを実施することも検討している。佐世保市教育委員会文化財課で自転車を有しており、それを活用していきたいと考えている。自転車でみかん畑や田舎道を走っていただきたいと思う。
- 直近では、国内外よりプロ選手が集う、ツール・ド・九州「佐世保クリテリウム」も開催され、自転車に力を入れようとしている。西海橋から針尾無線塔をつなげる自転車のコースを検討していきたい。
- サイクルラックも作成する予定である。

9. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- 愛知県刈谷市にある世界最大級の無線送信施設であった「依佐美送信所」とタイアップすると面白いと考える。「依佐美送信所」は逓信省が製作したものである。針尾無線塔は海軍が作成したので、同じ時代につくったものであるが、作成者が異なることによる相違を比較したいと考える。
- 台湾の鳳山無線電信所とタイアップした企画調査研究もしたいと思う。
- ジャンルを問わず、様々な所とタイアップしていきたいと考えている。例えば、JAXAとも連携を検討している。無線塔は、時計の代わりになるという点や、電波状況が良いという点が宇宙との繋がりがあると考えられ、また、最先端技術という点でも波長が合うことから、JAXAとタイアップできないか考えている。
- インフラで有名な方としては、横浜国立大学特任教授の松永昭吾氏がいらっしゃる。松永氏は、隅田川周辺で土木で舟遊びというイベントを実施している。長崎県でも多くの講演や研修を実施している方である。

10. インフラツーリズム推進に向けた課題

- 推進の課題は、民意を集めることである。1人個人の意見として様々なことを進めるのは難しいため、様々な方の意見を集め、議論し、最善を見つけ出すことが必要である。
- 市民の方々が見つけ出した最善を基に、方向性を定め進めていくことが重要であると考えており、現在は、どの方向性が良いかを探っている途中である。
- 今から17年前は、針尾無線塔を残すこと自体を反対している市民の方も大勢いた。無線塔は危ないという意見や戦争という負の遺産であるため撤去してほしいという思いを持つ人もいた。佐世保議会の中でもやめようという意見もあった。
- 今では、もっと多くの人に見ていただくべきという方向性にシフトしている。

11. 連携・推進体制

- 佐世保市教育委員会における針尾無線塔の担当者は松尾氏のみ。
- 佐世保市の観光課、文化国際課、まち整備課、公益財団法人佐世保市観光コンベンション協会とは月に1回定例会議を実施している。
- 市内で連携した結果を、長崎県にお伝えして連携するという形をとっている。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(F)本河内高部・低部ダム(1/2)

日時:2025年 9月3日 8:30-

ヒアリング先: 長崎県長崎振興局 建設部河川課ダム班

- 明治期に高部・低部が整備された都市型の水道ダムで、まちなかにある都市型のダムとして周辺景観とのマッチングが珍しい。低部ダムは外観の美しさも評価される。
- 低部ダムへはマイクロバスやジャンボタクシーサイズでしかアクセスできないため、過去の受入は主に大型バスで入れる高部ダムが中心。
- 高部ダムの監査廊の階段の急勾配は非日常的だが、手すりがない。低部ダムの竪坑型トンネル式洪水吐の取水口上部に登ればレア体験になるが安全管理が課題。
- 過去の受入時は、1台のバスでの来訪を20名に分けて実施。長崎市と連携することにより、水質管理エリアを見学できる可能性はある(土木の日イベントで実績あり)。

1. 施設の概要

(1) 意義・役割

① 高部ダム

- 明治18~19年(1885~86)の全国で10万人を超すコレラの大流行に伴って建設。英国人J. W. ハードの調査に基づき、吉村長策が設計、監督。明治22年(1889)に着工、明治24年(1891)に完成した日本で3番目の近代水道で、日本最初の水道ダム。市域の拡大等により長崎市が水不足に陥ったため、第1回の水道拡張事業として本河内低部貯水池が建設された。

② 低部ダム

- 明治36年(1903)、本河内高部貯水池の下流に完成。長崎市の水道水源として建設された。重力式コンクリートダムとしては五本松ダムに次いで日本で2番目に古い。

(2) 特性・見どころ

【共通項】

- 至近にマンションや民家が立ち並んでいる風景が珍しい「都市型ダム」であること。
- 近代の都市の発展にあわせて二段階で整備されている点。

① 高部ダム

- 既に埋まっており上部が公園になっている。地下に元々は土でできたダムがあり、給水塔の一部を切り取って移設保存している点が面白いが、解説がないとわからない。
- 高部ダムは階段の勾配がゆるい口から入り、傾斜がきつい側から出る(安全のため)。距離は長くなく負担は少ないが、階段に手すりがないことが課題。子どもは左右対称でない構造を面白がってくれることもある。

② 低部ダム

- 見た目が美しい。監査廊は階段がなく真っすべの通路のみで楽しみは少ない。見学コースは、大変だからこそ面白がってもらえる。
- 竪坑型トンネル式洪水吐は日本で最初に採用されたものであること。但し、見学通路が整備されていないため、通常は至近まで行けない。柵を跨いで管理者と同じ経路を通ればアクセス可能。
- 右岸側は表面の残存型を切り石で形成し、内部にコンクリートを流し込んでつくる工夫がされている。「礎石コンクリート造」とパネル記載しているが、そう言い切れるかは疑問。

- 放水路橋が放水路をまたぐように掛かっており、おそらく日本で最も古いRC橋。この橋を避けるため、後に橋の上を通した国道の高さを上下で変えている。

2. これまでの受入状況

- 5年程前に、土木遺産テーマでツアー実施実績があるが、その後コロナ禍で立ち消えた。
- 年に1回は、周辺の小学校に声掛けて防災さくを実施している。無料で開催し、バスを県が手配して小学校と保護者向けに行った。
- 数年前に実施した際は、ダム見学の後、レストランでダムカレーも提供し、好評だった。受入は40名で、2組に回して見学し、レストランは20名×2回転。ダムカレー提供の費用は近所で工事をやっている事業者のスポンサーで実現した。
- 土木の日の現場見学ツアーは、長崎市が大型バスを手配し40名程度で高部ダムを見学。水路・貯水池部分は長崎市管轄の水質管理エリアのため通常入場不可だが、長崎市、長崎県、長崎大学の産官学で実施するため見学可能。2年前までは島原や大村からも来訪者があったが、近年は遠方からの来訪が少ない。見学時はヘルメットを貸与。
- 低部でなく高部ダムが見学先として選ばれる理由は、大型バスでのアクセスが可能のため。低部ダム直下までのアクセスルートは狭く、ジャンボタクシー程度しか入れないため、大人数で行くには不向き。
- 高部ダムの監査廊は、階段があり急勾配のため80歳くらいの方が来た際のケアは大変だった。無理そうな方がいた場合は一方通行にせず、もとの道を戻らせる。

4. インフラツーリズム推進に向けた検討事項

- 低部と高部の間は離れているため、マイクロバス等で移動。大型バスは入れない。
- 高部ダム直下に水道用の貯水施設があるが、これは長崎市の管理のため、許可がないと県職員も入れない。この場所も活用する場合は長崎市との連携も必須。
- 低部ダムのダム湖の上には増設された竪坑型トンネル式洪水吐の呑口があり、ここに行くためには整備されていない管理用通路を通っていく必要がある。竪坑の上まで上がるためにはハシゴで10mほど上がる必要がある。ハシゴ登り中と登った先はハーネスが必要と思われる。ハーネスは人数分(20名分)の準備はない。
- 低部・高部の両方を見学する場合、20名までだとすると100分程度(ハシゴ見学なし)。ハシゴを登る体験まで加えると、ハーネス装着にも時間を要するため、プラス20-30分程度かかると想定(人数による)。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (F)本河内高部・低部ダム(2/2)

5. 関連資源としての「長崎眼鏡橋」

- 長崎市の中心部を流れる中島川に架かる、長崎市を代表する観光スポットで、内部の見学はできないが、写真スポットになっている。長さ22m、幅は3.65m、川面までの高さ5.46mの日本初の石造りアーチ橋。「日本橋」や「錦帯橋」と並んで“日本三名橋”にも挙げられる。1960年に国の重要文化財に指定された。
- 1982年(昭和57年)の長崎大水害の際に一部損壊したが、石橋を残してほしいという市民の強い意向から、河川を拡幅せずに地面の下にバイパス水路を設けることで石橋の形状を残した。通常時は、水面に映った姿が眼鏡になるように水量をコントロールしているが、水量が増えたときだけ、暗渠にしているバイパス水路を使って水を流す工夫をしている。
- バイパス水路自体の入り口は2か所しかなく、そこに入るためには、干潮の時間帯に下流側の口から入るか、水量調整をしたうえで上流域から入る。水量調整を行うと水面に眼鏡が映らなくなるため、一般観光客からのクレームに繋がることを懸念。過去に修繕を行った際は、下流域に膨大な土嚢を積んで水を貯め、眼鏡の景観を保った状態で上流の水量調整を行うなど、莫大な費用を掛けて実施した。

現地調査写真



【低部】美しい石積みは写真に映える(午前中は逆光)



【低部】縦穴型トンネル式洪水吐の上部。アクセス可能だがルート整備されていない



【低部】見学可能な監査廊は短く段差なし



【高部】監査廊の階段は、長さ(高低差)の負担は大きくないが、片方の段差が急で、全てに手すりなし

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(G)新幹線車両基地(1/2)

日時:2025年10月16日 15:30-

ヒアリング先:九州旅客鉄道株式会社 熊本総合車両所 大村車両管理室

- 毎週水曜日に一般見学会を実施し、地域貢献と新幹線ファンづくりを目的とした受入れが確立されている。セキュリティ上の理由から社員以外のガイドは不可で、一般見学会はJR九州職員2名で対応している。セキュリティ対策が最大の制約要因となっており、車両基地への立ち入りや重要機器の取扱いに厳格な規制がある。
- 本社営業部主導で「GO WEST 3」や「かもめトレチャッタ!」などの大規模イベントを開催している。
- 今後のインフラツーリズム推進には本社の鉄道事業本部新幹線部企画課を通じた調整が必要である。車両基地単独での企画実施は不可能で本社の指示・許可が前提となるが、新幹線や車両基地に関する情報発信については本社も前向きな姿勢を示している。

1. 施設の概要 *九州旅客鉄道株式会社は、以下JR九州とする。

- 新幹線の旅客事業は大変盛況である。インバウンド客も増加しているようである。
- JR九州の新幹線のみならず、**JR西日本の山陽新幹線の車両も検査している**。仕業検査については、JR九州、JR西日本がお互いで実施する。
- N700系の「みずほ」、「さくら」、「つばめ」、800系の「さくら」、「つばめ」は熊本総合車両所にて検査をしている。大村車両基地に入線する営業車両はN700S系「かもめ」のみである。
- 西九州新幹線はN700S系のみで、6両編成×4編成で運用している。
- **かもめの名前の由来は、一般公募の中から、JR九州が決定した**。

2. これまでの受入れ状況(車両基地イベント)

(1)一般見学

- 毎週水曜日(午前10:00~12:00、午後14:30~16:30)にて一般の方に向けた見学会を実施している。**各回2時間**の見学コース。
 - 映像による事前説明や、検査修繕設備見学、車庫での車両乗車、写真見学が実施できる。総合事務所で事前説明をした後、仕交検庫にて社内見学や写真撮影を行っている。
 - **地域貢献や新幹線に触れていただくきっかけづくり(ファンづくり)や担い手育成をメイン**に一般見学会を実施している。
 - 技術視察や学生をインターンとして招待するといった取組はこれまで実施していない。
- #### ①ガイド体制
- 見学時の**ガイドは、JR九州の社員の方2名で対応**している。普段、点検業務を実施している社員の方が説明する。
 - 他のガイド団体に車両基地内の見学に関する**ガイドを委託することは考えておらず**、また**セキュリティの観点から、社員以外の者を社員が同席しない状態で基地に入れることは難しい**。社員以外が基地に入ることは法律で禁じられており、大変ハードルが高い。
 - **車両基地の中で何をしているのか**を知っていただくことを第一に説明を行っている。清掃や検査などがあるということや、検査もさまざまな種類があることを伝えている。例えば、日常で実施する検査もあれば、少し手や時間をかけて実施する検査もある。
 - ガイド内容については、概ね話す内容や方向性は定まっているが、**原稿はない**。見学者に見せるスライドは決まっている。実際には、**見学会の担当社員がメイン**で話している。
 - 一般見学会を始めた当初は、社員同士で創意工夫をしながら進めていったと聞いている。

②催行条件

- イベントや車両修繕・検査状況によっては、見学が実施できないこともある。**他の業務との兼ね合いで対応が難しい**となった場合には、見学を**中止**するが、これまで**直前で中止と判断することはない**、予め中止の判断をし、予約を停止していることが多い。

③申込

- 1回あたり**8-20名の一団**が参加可能であり、**参加費は無料**。予約は、**オンライン**からの予約のみとなる。未成年者の方には大人の引率が必要。
- オンラインの予約システムから得られた情報は、本社を介さず、直接車両基地の担当者に送信される。もしかしたら、本社でも申し込みについては確認できるかもしれないが、そこまでは不明。
- **バスツアー会社がオンライン予約システムからツアー客の情報を入力し予約をした場合**、バスツアー会社の**ツアーの中に組み込むことについては協議が必要**。一般見学会自体が無償のため、**有料のバスツアーの行程の一つに組み込まれることは、別途検討が必要**になる。

④参加者の傾向

- 夏休み期間は、多少申込が多くなる傾向はあるが、一般見学自体が昨年度からの実施のため、具体的にいついつにこのような傾向があるとは断言できない。
- 参加者の傾向としては、**家族連れや幼稚園、小中学生が多い**。中には、**老人会の団体**が参加されることもある。
- 基本的には20名を超える応募はない。スタッフは2名となるため、20名が上限ギリギリの範囲である。20名を超えるケースは今までない。
- 大村市内の幼稚園や小中学生が**社会科見学で来られる**ことがある。
- **対応できる範囲で、バリアフリー対応を行う**。対応できる人数がいけない際にはお断りをする場合もある。ただし、今までで介助が必要な方が訪れたことはない。

3. これまでの受入れ状況(本社イベント)

- 一般見学以外のイベントとしては、下記のようにJR九州の**本社営業部が企画するイベントに協力する**といった形で、実施している。
- なお、既存で実施している一般見学会や本社イベント以外には、**特に大村車両基地で企画しているものはない**。グッズも本社が企画し、作成しているが、一般販売はしていない。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(G)新幹線車両基地(2/2)

(1)ふるさと納税の返礼品としての体験ツアーや見学会

- 今年の4-10月の間で、ふるさと納税の返礼品としての見学会を6回ほど実施した。
- ふるさと納税実施の経緯は、JR九州本社営業部からの指示があり、全社的に取り組んでいるものである。寄付者は県外の方が多い。

(2)かもめトレチャット！

- JR九州が、2024年4月から貸切列車「トレチャット！」と銘打って実施してきた、気軽に列車を貸し切れるイベント。2025年には、佐賀駅から西九州新幹線「かもめ」に乗って新幹線大村車両基地を訪れる「かもめトレチャット！」が開催された。
- ツアーコースとしては、「佐賀駅→武雄温泉駅→新大村駅→大村車両基地(新幹線大村車両基地の見学等)→新大村駅→武雄温泉駅→佐賀駅
*新大村駅から新幹線大村車両基地は今回特別に列車に乗ったまま乗り入れ
- 2025年5月23日(金)・30日(金)、6月4日(水)・11日(水)の4日程にて実施し、幼稚園生(全7園、計680名)が参加した。

(4) GO WEST 3

- JR九州が実施する西九州新幹線「かもめ」の開業周年記念プロジェクトであり、2025年度で3回目の実施となった。今年度は9月6日(土)に開催された。
- GO WEST 3の主な企画内容としては、記念きっぷ(Tシャツきっぷ)の販売やかもめの丸洗いというお掃除イベント、西九州新幹線沿線自治体でのフェスタ、大村車両基地における新幹線フェスタである。
- 参加者自体は無償であるが、有償の各企画があるという形である。
- イベントの広報は、本社が担当していた。
- また、イベントの売り上げなどについても本社にて管理している。

①Tシャツきっぷ

- 9月6日(土)限定で使用できる西九州新幹線各駅乗り放題のTシャツきっぷが、ファミリーマートやウェブサイトにて販売された。
- Tシャツきっぷを着用された方が、新大村駅からシャトルバスで車両基地まで来られた。

②大村車両基地での新幹線フェスタ

- 来場者は、約2,600名ほどである。市内県外問わず、様々な方に訪れていただいた。
- 家族連れ、友人づれ、1人など様々な属性の方が見られた。
- 当日は、本社の社員も手伝いに来て対応する。
- 参加者数は、年々増加傾向にあると聞いている。
- 半年前から徐々に準備を始めている。今年度は9月に実施することになったので、暑さ対策などについても検討した。
- 実施日程については、車両の検査状況に合わせて決めている。
- 保守用の車両を持ってきて、実施するイベントであり、毎年少しずつ企画をアレンジしながら取り組んでいる。例えば、保守用の車両と綱引きを実施する等。
- フェスタでは、あまり海外の方は見られなかった。もしかしたら来場していたかもしれないという程度。多言語対応は喫緊の課題ではなく、現時点では検討していない。

③かもめのお掃除イベント～1年間頑張ったかもめを丸洗いしよう～

- 参加者で新幹線のかもめを掃除するという大村車両基地で実施されたイベント。
- JR九州のLINE公式アカウントより抽選で申込が行われた。応募自体は、大村車両基地ではなく、本社で一括して管理していた。1アカウントの申込につき、同伴者は5名まで、小学生以下は保護者同伴を必須とした。参加費は無料。
- イベントの中で一番の盛り上がりがあったと思う。

4. インフラツーリズム推進に向けた課題

- セキュリティや車両の情報について強い制約があり、協力できる部分は制限される。
- 人の受入れ時の課題としては、対応人員よりもセキュリティ対策の側面が大きい。
- セキュリティの対策として、外観などであれば配慮する必要はないが、カバーを捲った分野や単体で重要な機器が置いてある場合には、隠さなければならない。熊本総合車両所で見学会を実施した際には、覆いや幕を引いて隠すというような対応を行った。また、重要な部屋には立ち入らせない対応をした。
- 一般見学会での写真撮影は、特段禁止していない。
- イベントや一般見学会について、特別困っていることや大きな改善点などはないが、小さな点等については、日々改善検討を行っている。例えば、見学時に車両に乗り移る際の安全管理や社内での楽しみ方など。

5. コンテンツ化にかかるオペレーション体制

- 車両基地が何かイベントを計画した場合は、基地単独で実施できるというのではなく、一度、本社に確認をして、本社による指示を受けた上で実行することになる。なお、本社の計画における、実行に関する実務部分については、基地内の裁量に任せられている。
- 本社からの依頼については、協力できる日に協力できる形で実施する。
- 他の車両基地との交流については、なかなかない。熊本総合車両所と大村車両基地については定期異動で人事異動がある。

6. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- 乗り物(飛行機、船、パトカー、消防車)など「はたらく乗り物」というようなテーマでイベントや見学会を実施すると面白いと思う。
- トンネルや橋についてインフラツーリズムについて、使えそうなものはありそうだ。詳しいことについては、本社の王野氏や工務関係者に聞いていただきたい。
- 保守点検用の車両は毎晩欠かさず運行しているので、新幹線のトンネルや橋梁を見ることは難しいのではないかと。

7. インフラツーリズム推進の可能性

- 今後、本事業のインフラツーリズムに関するウェブサイトができた際、大村車両基地に関する情報のサイト掲載可否については、長崎県と本社において協議が必要。
- 今後の企画検討時にはJR九州本社の鉄道事業本部新幹線部 企画課新幹線企画部を通していただきたい。本社は、新幹線のことや車両基地について情報発信をすることについては、決して後ろ向きではない。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (H)長崎空港 花文字山(1/2)

日時:2025年 9月2日 13:30-

ヒアリング先:長崎県県央振興局 建設部 河港課

- ❑ 花文字山の出入りは県港湾課空港班が管理。植栽管理は県の自然環境課。その他、国管理エリア、空港ビル管理エリアがあり、毎年10月中旬に開催される広報イベント「空の日フェスタ」は、各管理者と県の各課、航空会社が広く連携し、制限区域や管制塔などの見学も実施。制限区域の見学は、空港の供用時間帯以外しか入れないため、早朝などの時間帯に実施。これらの定例イベント以外で空港を見学する事例は聞かない。
- ❑ 今年実施する大村湾クルーズは、安田産業汽船の棧橋と船を活用。県の棧橋も隣接するが、サイズが小さく、警察艇等が係留されており活用時には各所調整を要する。

1. 施設の概要

(1) 管理管轄

- 長崎空港は国の直轄空港。滑走路が国管理、空港ビルは長崎空港ビルディング株式会社、「NAGASAKI」の植栽があるエリアから裏側の花文字山が県の管轄。
- 花文字山の出入りは県港湾課の空港班が管理。県央振興局も、空港班からの許可を貰って入る。入場者情報について県から国に情報共有をしている可能性はあるが詳細は不明。
- 空港内部(滑走路や管制塔など)は制限区域のため、入る場合は国の許可が必要。
- 消防訓練を行う施設「国土交通省航空局空港保安防災教育試験センター」も国管理。実機大の航空機モックアップを使用しての実火災消防訓練を実施、空港消防職員の消防技術及び救急医療等の技量向上を目的とするレア度の高い施設。
- 花文字山の管理管轄は県の自然環境課。NAGASAKIの文字の剪定や草刈りを行う。

(2) 特性・見どころ

- 誘導灯の真下から、着陸してくる飛行機の腹が間近で見える。(※県管理)
- 国内でも稀な空港での消防訓練施設のレアさ。(※国管理)
- 滑走路や管制塔などのバックヤードツアー(※空港ビル又は国管理、空の日フェスタでは実績あり)

3. これまでの受入状況

(1)空の日フェスタ

- 空の日フェスタは毎年10月中旬頃に県交通政策課または観光課等と連携し、実行委員会が主催。空の日フェスタの問い合わせ先は空港ビルディング。
- 空の日フェスタ開催時は、裏の訓練センター近くの敷地までマイカーでアクセス可、そこから空港までパークアンドライド。マイカーで制限区域に入ることは可能と想定。
- 2024年度は、管制塔に登ったり、ORCと連携した飛行機見学ツアーや飛行機を引っ張るイベント、ランウェイウォーク等を実施。イベントは朝6時台など、離発着がない時間を活用していると想定される。

(2)その他

- 本年、開港50周年を記念し、空港活性化推進協議会と、空港利用者利便向上協議会が周年イベントを開催予定(9/13-15)。
- 特定イベント以外の空港エリア内や花文字山への観光客受入事例は、直近は知らない。

- 本年9/10、長崎県観光連盟主催の大村湾クルーズでは、花文字山に行く予定。定期航路の棧橋からアクセスする最大人数15名のツアー。

4. インフラツーリズムの推進に向けての検討事項

(1)「フェスタ」以外の総合的な見学機会の創出

- これまで、イベント時以外の受入を行っておらず、イベント時は空港の運用に影響のない範囲や時間帯で行う必要があり、恒常的なツアーの実施はハードルが高いと史料されるが、受入実績があることから不可能ではないことはわかる。
- 国、空港ビルなど、エリアによって管理場所が異なることや、航空会社の協力も必要になるため、交渉先が多く、オペレーションができる事業者が必要になる。

(2) 今後のクルーズ展開可能性

- 安田産業汽船が所有する棧橋と、県が管理する棧橋があり、県管理棧橋には警察艇や運航していない安田の予備艇が係留されている。安田の棧橋に停泊する船は約80人乗り。
- IR施設への送客を目的に棧橋拡充の計画があったが、IR計画頓挫にあわせ計画消失。
- 県管理の棧橋の小ささ、水深の関係、県管理の棧橋に警察や安田の船が常時係留していることから、県管理棧橋から客を乗降させるには調整を要する。管理用通路しかないため、乗下船の際の安全管理や誘導が必要。誘導灯の近くまで船で近づける可能性はある。

(3)その他

- 花文字山のかつての住民が地域の歴史を伝える活動を行う団体を構成しており、地域の歴史等を伝達する資料を展示している施設があると聞いている。

現地調査写真



左:花文字山からの眺め。空港が見下ろせるが、遠い

右:誘導灯の上から降りてくる飛行機。着陸時間に合わせて見学させる運用が困難。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (H)長崎空港 花文字山(2/2)

【参考情報】

航空会社(ANA)主催で、小学生や一般客を対象にしたバックヤードツアー実施の実績はある。小学生の見学は10名、東京発の観光を含めた下記ツアーは2024年2月に実施されており、15名を最大人数としている。

引用URL:

https://www.ana.co.jp/ja/jp/domestic/theme/tetsudo_koku_korabo_2023/

コラボで見せます！ 鉄道と航空の最新技術と舞台裏体験ツアー

日程	行程	食事
1日目	羽田空港第2ターミナル (11:05発) <ANA663> 飛行機 (13:10着) 長崎空港 (13:40発) 大村車両基地 (見学・約90分) 新大村駅 [西九州フリーきっぷを使って各自移動・ご希望の方は長崎市にて開催中のランタンフェスティバルもお楽しみいただけます] 博多駅 徒歩 八百治博多ホテル	食事なし
2日目	ホテル (各自負担) 福岡空港 (9:55発) <ANA1076> 飛行機 (11:30着) 羽田空港 (12:00発) 羽田エクセルホテル東急 (昼食・空飛ぶてりやきライスバーガー・約40分) ANA Blue Hangar (格納庫ならびに空港で働く車両の見学・約90分) ANA Blue Base (見学・約60分) *1 (17:30頃着) 羽田空港	朝食

- ・ (2日目)「ANA Blue Base」は2グループに分かれての見学となる。
- ・ 運行バス会社:長崎バス観光株式会社、東京空港交通株式会社

一人あたり旅行代金(羽田発) 1泊1朝食1昼食付き
出発日:2024年2月17日(土) ※プレミアムクラス設定なし

2名1室	49,800円
1名1室	54,800円
小人	49,800円

現地調査写真



花文字山からの眺め。
空港が見下ろせるが、遠い



誘導灯のふもと(陸上より)。
許可によりマイカーでのアクセス可能と想定



誘導灯の上から降りてくる飛行機。着陸時間に合わせて見学させる運用が困難。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (H)長崎空港 長崎空港ビル(1/3)

日時:2025年 10月14日 11:00-	ヒアリング先:長崎空港ビルディング株式会社 施設部 施設計画グループ、営業部営業推進グループ、長崎空港トラベルサービス
<ul style="list-style-type: none">❑ 船に乗り、下から飛行機を眺める体験は他の海上空港(関西国際空港、北九州空港)では実現できない長崎空港のみで実施できる独自の強みである。航路付近に存在する海に突き出た構造の誘導灯も相まって、クルーズ時に迫力ある景観を提供している。❑ 航空会社等と連携しながら長崎空港を中心としたツアー造成を図りつつ、県全域への展開も視野に入れ、継続的な有償のインフラツーリズムの拡充を計画。❑ 空港の制限区域への立ち入りには国土交通省の許可証が必要であり、ツアーガイド専用にも許可証を発行することも極めて困難である。国管理施設を含む場合の有償ツアー化や、国・航空会社・船舶会社など多岐にわたる関係者との調整コストも大きな課題となっている。	
<h3>1. 施設の概要</h3> <h4>(1)意義・役割</h4> <ul style="list-style-type: none">現在の長崎空港が建設される前までは、箕島という有人島が存在していた。空港建設により島そのものが造成・埋め立てられたという歴史がある。1975年5月1日に開港し、今年で開港50周年となる。現在の滑走路の長さは3,000m。元々は、大村の陸地に空港があったが、騒音問題やジェット機への対応、自衛隊との共用という課題があり、現在の位置に建設されることとなった。国内では羽田空港、成田空港、関西国際空港、大阪国際空港、名古屋空港、神戸空港、長崎県内離島(福江空港、対馬空港、壱岐空港)に就航しており、フルサービスキャリア(ANAやJALなど)からローコストキャリア(LCC:ピーチやジェットスターなど)まで対応している。なお、長崎県内離島への就航については、ORC(オリエンタルエアブリッジ株式会社)が対応している。国際線は、中国東方航空による上海空港行と大韓航空による仁川国際空港行が定期便として就航している。曜日運行しており、2社合わせて週に5-6本就航している。季節によって本数を調整しており、韓国線については冬と夏の時期に便数の増減がされる。韓国については、コロナ禍以降、年に1本ずつ程度で便数が回復してきている。韓国は、冬場にゴルフ場が凍結して使用できなくなるため、ゴルフ場を求めて長崎にやってくるというゴルフ需要が高く、冬には3-4便就航することもある。旅客以外の利用としては、地元の方のお見送りや「空の日」のイベントの参加が挙げられる。長崎県観光連盟が企画したバスツアーは初めてに近い試みであった。 <h4>(2)特性・見どころ</h4> <ul style="list-style-type: none">海上空港で物理的に民家から距離があることから、騒音問題が生じにくい点や大村湾の中央に位置しており、気候が安定しており就航率が高いという点が特徴、利点である。誘導灯が海に突き出ている構造も珍しく、特徴的である。誘導灯がフェンスに囲まれていないこともあり、大村湾をクルージングした際には、誘導灯へより近づくことが可能となり、離陸する飛行機の迫力がさらに高まる。大村湾クルーズ等で、船から飛行機を眺めるという体験は、他の空港ではなかなか実施できないことである。同じ海上空港であっても北九州空港や関西国際空港では実施できないため、長崎空港独自の強みである。実際にコンテンツ開発をしていく際には、キーワードや売り文句になる可能性があると考ええる。	<ul style="list-style-type: none">箕島の元島民にも空港を利用いただいているが、特に元箕島島民向けのイベントを特出して実施することはない。今回の「空の日フェスタ」の中で写真展を開催する予定ではある。箕島会という有志の会が年1回鎮魂祭を開催しているが、完全に内輪のものである。 <h4>(3)管理体制</h4> <ul style="list-style-type: none">長崎空港ビル自体は、長崎空港ビルディング株式会社が所有しており、航空会社などの事業者が、ビルに入居しているという形式である。ターミナルビルの運営に必要な維持管理については、長崎空港ビルディング株式会社が実施する。国の直接の管理場所は、管制塔や滑走路、空港保安防災教育訓練センターとなる。空港の制限区域への立ち入りには、国土交通省が発行する許可証が必要であり、許可証の発行にあたっては、空港関連事業者の社員、従業員であることが必須になっている。そのため、ツアーガイド専用の新たな許可証を発行することはかなりのハードルがあり、難しい。 <h3>2. これまでの受入れ状況</h3> <h4>(1)空の日フェスタ(主催:長崎空港「空の日」事業実行委員)</h4> <p>https://www.soranohi.net/event/18275.html</p> <ul style="list-style-type: none">「空の日フェスタ」は各空港で実施されているイベントであり、長崎空港でも年に1回実施している。今年10月18日(土)に長崎空港での「空の日フェスタ」が開催される。今年度は、たまたま福岡空港、熊本空港と開催日が被ってしまっている。フェスタの開催日としては、全国的に10月に実施されることが多い。「空の日フェスタ」は地域貢献イベントであり、収益を発生させてはならないため、収益性を主にしていないが、「空の日フェスタ」以外のイベントについては、利益を目的としたイベントを実施する意向はある。「空の日フェスタ」のイベントは県内だけではなく県外からの来訪もあり、好評である。県外は九州近隣県の方もいれば、長崎に所縁のある九州圏外の方など様々な方が訪れる。 <h4>①運営体制</h4> <ul style="list-style-type: none">「空の日フェスタ」の主催は国土交通省航空局であり、全国の空港の状況などについては、航空局が把握している可能性もある。長崎空港「空の日」事業実行委員会の事務局は大阪空港局が担っており、長崎空港ビルディング株式会社や航空会社、関係企業が実行委員会のメンバーとして取組んでいる。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(H)長崎空港 長崎空港ビル(2/3)

②イベント内容

- 昨年度実施したイベントについては、翌年も継続して実施する傾向がある。
- 今年度は、長崎空港が50周年ということで、長崎空港ビルディング株式会社でも新しいことに挑戦しようという意欲があり、初めて実施するイベントも企画している。
- 「開港50周年記念クルーズ」や「バックヤードツアー」を新しく企画した。
- 「空の日フェスタ」では、空港会社が実施している「制服着用体験会」が毎年人気であり、例年実施している。

③開港50周年クルーズ

- 長崎空港ビルディング株式会社と安田産業汽船株式会社が協力して実施することになっている。実行委員会内での予算を活用しながら、長崎空港ビルディング株式会社が安田産業汽船株式会社から船を借りるという形で実施する。
- クルーズは1日3便を想定しており、それぞれ定員を30名とした。延べ90名のうち半数を先着順の事前応募としたが、5-6時間で45名分が完売した。
- クルーズについては、特段、SNSなどで告知をしたわけではなく、HPで掲載をしていただけであり、想定以上の人気に驚いている。
- 事前に応募された方の属性としては、家族連れが多く、一人で参加される方は少なかった。家族構成は様々であり、夫婦、子供連れ、三世代の参加などが多かった。大村市内の方からの応募が大半であった。
- 本クルーズでは、プロのガイドが乗船することは検討しておらず、安田産業汽船株式会社や長崎空港ビルディング株式会社の社員が大村湾に関する知識やスタッフならではの知識などを説明する形式である。
- 時間帯によっては、クルーズ中に飛行機の離発着がみられる可能性があるが、今回のクルーズは、箕島を見ていただくという点をメインとしたイベントであり、飛行機の離発着を船から眺めることができるか否かという点については、あくまで副産物という扱いである。また、運行状況によっては飛行機の離着陸を必ず見ることができるというわけではないため、飛行機の離発着という点をメインとして謳ったイベントを確約することにはハードルがある。

④長崎空港バックヤードツアー

- 長崎空港ビルディング株式会社とANAが実施するツアーであり、今回のツアーでは、国の施設、ANA協力をいただいて開催するものである。
- バックヤードツアーは計3部構成であり、第1部では、土木学者でタレントのデミー博士や国土交通省九州地方整備局の職員の方より長崎空港の成り立ちについて説明を行う。第2部では、ANAのスタッフから仕事説明を受け、制限区域に入り手荷物仕分場を見学する。第3部では、管制塔に上って見学を行い、最後にバスに乗車して、空港保安防災教育センターを見学する3時間半のツアーとなっている。空港保安防災教育センターは、実物大の機体と最新型の消防車両を使った訓練ができる施設である。
- なお、本ツアーは11時15分開始の3時間半のため、お昼休憩を挟もうと考えたが、制限などもあり実施が難しかった。

- ツアー参加にあたって、誓約書を用意しているわけではなく、制限区域への立ち入り許可証を有している監視員がついてまわることでセキュリティを担保している。
- 応募期間が10日間かつ定員が30名のところ約220名の応募があった。抽選を行い、15組30名を選定した。対象は小学生以上であり、応募や抽選の結果、親子連れ(大人と小中学生の子ども)が多くなった。大人同士の組は3組程度となった。
- 本バックヤードツアーは、「空の日フェスタ」での実施のため、無償であるが来年度以降については、有償での実施も検討している。
- なお、今回の「空の日フェスタ」で実施するバックヤードツアーは、ANAのお仕事見学会に近いような形であり、意図するインフラツーリズムとは少し異なる可能性がある。

⑤格納庫ツアー

- ORCが実施する格納庫ツアーについては、長崎空港ビルディング株式会社自身は企画運営に関わっているわけではなく、ORCが単体で実施している。

⑥広報

- 「空の日フェスタ」については、長崎空港ビルディング株式会社のHP、SNS(Instagram、Facebook、Xなど)、広報誌を活用して告知している。

(2)長崎空港ラーメンウォーク(主催:長崎空港ビルディング株式会社)

- 新たに今年度長崎空港ビルディング株式会社が企画した取り組みに「長崎空港ラーメンウォーク」がある。今年度の5月に実施される予定であったが、雨天で中止となった。

(3)大村湾クルーズモニターツアー(主催:長崎県観光連盟)

- 長崎県観光連盟が大村湾でのモニターツアーを企画し、安田産業汽船株式会社の協力を受け、今年度9月に実施された。モニターツアーの内容としては、大村湾をクルーズし、船の上から空港を眺めることや、県管理の花文字山を見学するというものであった。
- 本モニターツアーでは、保安区域には立ち入っていないため、空港ビルディング株式会社として許認可等に関わっているわけではない。
- モニターツアーでは、大村市の元ヘリパイロットの方が、ガイドとして同乗した。
- 現時点では、長崎県観光連盟と長崎空港ビルディング株式会社が連携してツアーを造成したり、運用するという動きはみられていない。

4.インフラツーリズム推進に向けた課題

- 長崎空港ビルディング株式会社で実施できるツアーの範囲は限られているため、今後の発展には、国土交通省航空局や航空会社へのアプローチが必須になると考えている。しかし、関わる場所が増えれば増えるほど調整が大変になるという点が課題として存在している。
- 実際に「空の日フェスタ」やその他のイベントの実施、新たなツアー造成にあたっては、ツアーでめぐる場所ごと管理者が異なるため、調整コストが発生した。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (H)長崎空港 長崎空港ビル(3/3)

- また、空港の保安上の観点から、1つのイベントや1回のツアーにつき1回限りの許認可となるため、継続して何度も実施することが難しいという課題もある。使用する度に国へ申請が必要になるという手間が発生する恐れがある。
- 国の施設を活用する場合、有償での提供にはハードルが上がる。そのため、今後、新たなツアー造成にあたって、管制塔や滑走路などの国管理の施設を行程に組み込む場合には、有償での提供が難しくなる可能性がある。ただし、長崎空港ビルディング株式会社内の施設であれば、有償ツアー造成のハードルは下がるため、実現可能性がある。

3. インフラツーリズムの推進への意向、検討事項

- 今後は、ANAや安田産業汽船株式会社からの協力を受けながら、長崎空港や周辺に興味を持っていただけるような有償ツアーについて、今後検証を進めていきたいと考えている。なお、長崎空港では、ANAが他の空港会社より身近であるため、色々なイベントにご協力いただくことが多い。
- ツアーの内容に組み込む施設については、空港を起点と考え、大村市の施設を検討しつつも県全域で活用できるものがあれば積極的に活用していきたいと考えている。
- ツアーの大きさによって開催の頻度は左右されるが、中部国際空港で実施してる「セントレアまるわかりツアー」と同等のツアーであれば、頻度は低くなるの可能性がある。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(H)長崎空港 日本航空株式会社 長崎支店(1/2)

日時:2025年 11月20日 11:00-

ヒアリング先:日本航空株式会社 長崎支店 副支店長

- 日本航空長崎支店は長崎空港を拠点に羽田線・伊丹線を運航し、地域のビジネス需要を中心に観光需要にも対応している。
- 長崎空港は世界初の海上空港として歴史的価値を持ち、騒音が少ない立地や海を望む景観、船・鉄道・航空を組み合わせたアクセスが魅力で、開港50周年を迎えた現在、観光コンテンツ化の可能性が高い。
- 一方、特別ツアーの実施には人手不足や安全管理、許可取得などの課題があり、事業化と協力体制の構築が不可欠である。

1. 施設の概要

(1)意義・役割

- 日本航空長崎支店は、長崎空港を拠点に羽田線・伊丹線を運航し、**地域のビジネス・観光需要に対応**している。
- 路線別の輸送実績では使用機材の座席数の違いもあり、羽田路線のボリュームが大きい。
- ビジネス利用が約7割、観光利用が約3割と、ビジネス需要が中心。(ビジネスと観光を明確に判別することは難しく、利用される航空券の種類により区別している。例えばIT運賃やプロモーション運賃は観光性と区別)
- **地域の観光資源や県産品プロモーションとも連携し、長崎の魅力発信に貢献**している。
- インフラツーリズムに関しては、営利目的だけでなく、**地域や子供たちへの教育的価値**を重視する姿勢がある。

(2)特性・見どころ

- 長崎空港は「**世界初の海上空港**」という**歴史的価値が最大の特徴**。海上にあるため騒音問題が少ない立地も利点。
- 1923年に大村海軍航空隊飛行場として開設し、後に民間と自衛隊とが共用していた**旧大村空港からの移転の背景や、地域との交渉の歴史にはストーリー性**があり、観光コンテンツ化の可能性が高い。箕島の住民は現在まで開港日の5月1日には毎年、先祖の慰霊祭を行っている。
- **開港50周年**を迎え、記念プロモーションや搭乗キャンペーンを展開中。
- 海上空港ならではの海が間近に見える景観や、**船・鉄道・飛行機を組み合わせたアクセス体験**も魅力。

(3)管理体制

- 空港施設の見学や特別ツアーを実施するには、**人手不足が最大の課題**。ツアーを実施できる要員の確保は極めて困難で、自社の企画を実施した際にも苦労した。
- **制限区域内の見学には、航空局や公的機関の許可が必要**で、セキュリティ・安全面の調整が不可欠。県の後押しがあればよいが、自社だけでは対応が難しい。
- 以上のことから、通常業務と並行して特別ツアーを独自に企画実施するのは困難であり、**事業化と協力体制の構築が必要**。

2. これまでの受入れ状況

(1)富士山日の出観賞チャーター

<https://www.ncctv.co.jp/news/article/15080839>

- 「通常長崎空港の運用は午前7時～午後10時となっているが、**空港の運用時間の延長や24時間化に向けた取り組み**の一環として、深夜に出発するツアーとして実施。
- 長崎から香川や大阪の上空を通り、長野の天竜川上空付近から富士山を拝む特別ルート。
- 富士山付近を3周旋回し、約15分に渡り富士山の日の出を上空から鑑賞した後、長崎空港へ戻って着陸する約3時間のフライト。

①運営体制

- 運航はJALグループのジェイエア(JAR/XM)で、機材はエンブラエル190(E190)型機を使用。
- 2023年12月10日に実施したツアーでは、深夜3時頃から空港を稼働、フライトの出発時刻は早朝の5時20分(帰着は8時20分)。
- **乗客は70名限定**としたが、**発売後すぐに完売**となった。
- 料金はエコノミークラス29,800円(クラスJは34,800円)。
- 企画・実施は阪急交通社長崎支店が担った。

②イベント内容

- 朝食弁当、ドリンク、お菓子の機内サービスのほか、記念品として搭乗証明書やオリジナルフライトタグ、阪急うめだ本店とカルビーが共同開発した「グランカルビー」2種セットを用意。
- **機内での抽選会**や、運航後に**パイロットと客室乗務員による航空教室**を実施。繁忙時間に入る前の午前9時30分に全てのイベント終了。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(H)長崎空港 日本航空株式会社 長崎支店(2/2)

(2)羽田空港での長崎県産品PRイベント実施

- 羽田産直館で長崎県産品のPRを実施。2025年は11月15日～16日の2日間で「長崎県平戸あごフェアin羽田空港」を開催した。
- イベントでは平戸市の新鮮な「あご(トビウオ)」の関連商品を販売するとともに、イトインコーナーでは期間限定の特別メニューを提供。
- 「JALふるさと応援隊」の客室乗務員も一緒に平戸市のあごをPRした。

(3)取引先企業の感謝祭企画

- 羽田空港からの最終便は長崎空港でひと晩駐機することになっているため、夜間に飛行機周りの見学やコックピットの見学、飛行機を牽引するトーイングカーの運転体験などを実施したことがある。
- 普段見られない場所から飛行機を鑑賞でき、特別感があった。
- コックピット見学では計器にみだりに触れられないよう、見張りを立てるなど要員に苦勞した。
- 滅多に出来ない体験を提供できたため、顧客からの評価は高かった。

3.インフラツーリズム推進に向けた課題

- マンパワー不足と安全管理のハードルが最大の障壁と考えている。
- 有償で実施しづらい事情もあり、ボランティアガイドを活用しているが、ボランティア依存の構造では持続性や品質担保という面での課題がある。
- ツアーの有償化やプレミアム化を検討する必要がある。
(プレミアム化のアイデアとしては、【プッシュバック・トーイングトラクター乗車体験/滑走路ウォーク(早朝開催、空港ビルナビック主催)】【防災訓練施設(火災想定訓練施設)の見学/船上からの離発着見学(大村湾クルーズとの連携)】などが考えられるが、許可申請に課題あり。過去事例では、トーイングカーはCAB(大阪航空局)の許可が必要、滑走路ウォーキングもCABの管轄のため、NABICが許可を取ったと思われる。
- 公的機関との調整や許可取得が不可欠であるが、自社の企画・交渉者のマンパワー不足の問題が生じる。
- 空港のインフラツーリズムを航空会社に対する理解促進の広報の一環とする場合、営利目的と公共性のバランスを取る必要がある。ツアーを有償としたり、申込数を限定することに難しさを感じている。
- 他空港との差別化には、世界初の海上空港というストーリーや歴史的な優位性・独自性を磨き上げることや、夜間・早朝の特別体験(駐機機体見学、コックピット見学体験)など独自性を打ち出すことが重要。
- 千綿駅と連携したコンテンツ開発の可能性は考えられるが、現状では単体では訴求力に課題がある。
- 空港コンテンツで来訪者が盛り上がるポイントは、コックピット搭乗、エンジン間近での見学、機体への触れ込みなど、非日常的で特別な体験で、これを組み込むことが重要。
- 魅力的な見学箇所を組み込むことができる場合においても、国などの公共機関との連携が必須となるため、収益化が難しい場合がある。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (H)長崎空港 全日本空輸株式会社 長崎支店(1/2)

日時:2025年 11月13日 10:30-

ヒアリング先:全日本空輸株式会社 長崎支店
(ANAあきんど株式会社 長崎支店 マネージャー兼務)

- ANAでは通常、「航空+宿+体験」のセットプランは販売していない。体験は、提供企業のウェブサイトを経由して購入者に「情報」として提示する程度。
- 空の日イベントでは管制塔やエアテックの見学が実現したが、有償では困難。エアテックについては「防災」というテーマであれば見学可能性はゼロでないかもしれない。
- 権利上、ANAが独自で空港コンテンツを造成できず、NABICに造成を打診中。県等のサポートがあれば造成が進む可能性はある。年度内に有償見学の実証を予定。
- 県内には鎮守府関連遺産を含めると、「長崎らしい」土木・国防のコンテンツは多く、可能性は高い。長崎空港も世界初の海上空港であることを含め、見どころは多い。

1. 航空業界の概況

(1)航空業界の概況

- 他社も同様だが、タイムセールなどを活用してベースとなる客室数を早めに埋めようとする傾向がある。特に**低需要の便のタイムセールに積極的**。
- 機材繰りが厳しく、どの航空会社においても、**到着後～出発までの便間の時間が以前と比べてかなり短くなり、最近は規定内ギリギリの時間で回している**。そのため、「到着便遅れによる遅延」が発生しやすい状況。出発時間より早くても、準備ができた便は時間前に出発させるなどの工夫をしている。

(2)消費者の購買傾向

- 昔ながらのフルパッケージ需要がDP(交通+宿のみの個人パッケージ)に変わったことを前提に、前述のキャンペーンなど**安い便を最大限に活用するため、消費者が航空と宿を別々に申し込むケースが増えてきた**。
- 出張手配も、会社の一元手配ではなく、個人手配にシフトしている会社が多い印象。
- 以前はノーマル運賃で変更可能な券を使うことが多かったが、最近は**経済効率重視**。フレックス航空券の金額は3段階あり、**できるだけ早く安く予約することを会社として号令を出している企業も多い**。
- オンライン環境が整ったことから、以前は5人で行っていた出張を「**2名出張、3人オンライン**」など、**出張人数を絞ってハイブリッドで会議実施**する傾向も顕著。但し、業種によって違いは大きい。

2. 長崎空港の特徴

- **観光客も多く、三菱重工などの大企業があるため出張需要も多い。バランスのいい路線**。国内線では、一般的には60%以上の稼働が目指されるが、**長崎はなにもしなくても60%を超える**。コロナ前と後で需要に大きな変化はない。
- 九州の中でもB767、777が入っている路線は長崎と福岡程度ではないか。
- 1683(東京15時頃発) 1684(長崎18時台発)という臨時便を運航しているが、この時間帯の便のニーズは多く、本社に対しては定期路線化の要望をあげ続けている。
- 学会誘致には県も積極的で、学会や修学旅行時期には満杯になることもあるが、**スポットで満席になっても機材不足により臨時便を飛ばすことは原則としてできない**。
- 閑散期は1月。曜日では平日の火～木はやや余裕がある。金曜は飛行機がとりにくい。

3. ANA長崎支店の既存サービス

(1)ANAが提供している既存の観光コンテンツやツアー、取り組み

- **アクティビティは既存のものを仕入れて、オプションとして販売している状況**。消費者の視点で言うと、航空+ホテルを予約した後のウェブ画面に、オプションコンテンツの情報「これもいかがですか」というトーンで提示される形。航空+体験をセットにした販売は、できるというとは思っているが、現時点では追いついていない。
- 長崎空港に来て、**空港で時間が余っている人に対して、ガイドツアーなどができるよ**いとかねてより思っている。しかし、**ANAの単独でできるものではない**。
- NABIC(長崎空港ビルディング株式会社)には、空港管理の業務のほかに、ANAの総合代理店としての契約がある。ANAとしても空港コンテンツの販売をやりたいが、直接の実施ができないため、**商品造成の打診(依頼)をNABICに打診している**。

(3)長崎支店の体制

- ANAの長崎支店は3名しかいない。NABICはかつてトラベルカウンターを持っていたが、現在その機能はなく、メインで稼働しているスタッフは4~5名程度。**商品造成についてはまだ模索中であるが、県の支援があれば乗ってくれる可能性はある**。

(2)2025年の空の日フェスタでの運用

- 10/18の空の日ではANAのバックヤードツアーを実施するとともに、国内唯一のレア施設「**エアテック(航空局の管轄)の見学が実現した**。営利目的のツアーは拒否されるが、**防災啓発の観点から特別に見学が許可された**。
- 管制塔まで上がり、管制の本職の方が、無線が聞こえる状態の中で説明してくれた。安全管理にも関わるためこれは空の日特別対応で、商品化できない。
- 長崎大学の通称「**デミー博士(出水さん)**」と連携し、空港の成り立ちや土木技術に関わる部分を説明してもらった。**デミー博士は「土木を子どもたちのあこがれの職業にしたい」という意向が強く、土木を発信するという観点において、インフラツーリズムの推進に非常に積極的**。協力してもらえる人材であると思う。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (H)長崎空港 全日本空輸株式会社 長崎支店(2/2)

4. 空港を活用したコンテンツの検討可能性

(1)過去の取組/他空港での取組

①長崎空港での過去の取組

- 無償で、子どもたちにタッチアンドゴー訓練を見せたり、パイロットに講話してもらったり、訓練機を近くで見てもらうなどの実験を過去に実施。その際は大村市内の小学生を招待。子供以上に大人が喜んでいて。これをコンテンツ化できれば、航空ファンが東京からも来てくれるような商品になるのではないかと。

②他空港の例

- 佐賀空港は、深夜に駐機している機体を対象として「夜間の撮影会」を実施。深夜に2クールに分けて設定した。佐賀空港をハンドリングしているANAのグループ会社(ANAエアサービス佐賀)が主催。
- 長崎空港でも、同様のことができる可能性はあるかについてはまだ議論中で実現性の端緒が掴めていない。佐賀空港はANAの単独路線のためグループ会社が単独で運営できるが、長崎空港はNABICが管理を担っており、航空部分においてのみ、ANAの指示に従って動いてもらっている。航空に関するコンテンツをNABICが運用するにあたっては、全てにおいてANA(本社)の許可を得ることが必要になるため、手間が大きく検討も遅くなる。

(2)今後の展開可能性/やりたいこと

- 「長崎空港を旅の目的地にしたい」とNABICさんと話している。世界初の海上空港であること、地域航空会社(ORC)があることなど、他の空港とは異なる特徴・ウリは多いと思う。
- ボンバルディアDHC8-Q400(74席)が飛んでおり、年間に1-2回、長崎空港でだけ、タッチアンドゴー訓練を行っており、これを商品にできるといいと思っている。日程や時間帯が前もって正確にわからないとツアーにできないのが悩みどころで、調整を要する。
- 今年度、有償でなにか1回コンテンツ実証を行う予定で構想中。ANAのバックヤード(荷物コンテナに乗るところなどを見る)ツアーなどを検討中。

(3)長崎空港コンテンツの具体案

- 空港は施設が多いため、どこまでを見てもらうかで、所要時間は変わる。空の日イベントは見るものが多いため、10時集合で16時くらいまでかかった(昼食は持参いただいた)。これを踏まえると、ライトなコンテンツはAM/PMに分けて2時間以内、ゴリゴリの高単価アイテムは昼を挟んで4~5時間かけて行う、などになるのではないかと想定する。
- 空の日イベントは30人を募集し、15人×2で見学ルートを分けて実施した。これ以上の人数になるとハンドリングが厳しい。1グループ15名が限界と思う。保安要員としては、15名の前後に1名ずつ配置することが望ましい。ガイドが別に立つと案内人が1グループにつき3名になり、その分商品単価が上がる。説明を誰がどう兼務するか次第。
- 空の日イベントでは、ANAの業務はANAが説明。空港の成り立ちはデミー博士が説明。NABICは管理やオペレーションを解説、という分担で実施。一定の情報はそれぞれに散在しているため、「空港全体のガイドマニュアル」があるわけではない。

- 大村湾のクルーズと空港のセットは観光連盟側の意向も強く、NABICが今後空港コンテンツを作った場合は、大村湾クルーズとセット販売することも想定している。大村湾自体に色々な見どころがあるので、空港以外のことも説明できるガイドがいるとよい。
- 大村湾のクルーズから、鎮守府の説明もしながら佐世保港に入るとベスト。しかし、佐世保港は漁業関係者との軋轢があり、現時点で「超えられない壁」となっている。西海橋の手前くらいまでしかクルーズコースを組めないため、ハウステンボス付近までが限界。
- 鎮守府構成遺産も面白いものも多くあり、国防関連施設も含めてインフラツーリズムと言ってよいのであれば、組み合わせ可能性も多く、長崎らしい面白い資産を多く巡ることができるはず。

5. 販売/プロモーションについて

(1)販売・プロモーションについて

- 長崎空港のツアーができたとしたら、ツアー単体で販売する方法と、航空+宿とのセット販売の両方が考えられる。九州圏内から長崎に来る人は飛行機を使わないため、コンテンツ単体での販売は必須になるだろう。
- ANA長崎支店とANA本社間の調整が実はかなり面倒。NABICが作ったコンテンツを、ANA X(ANAグループのマーケティングプラットフォームの運営会社)で売るように指示がくることも想定される。
- ANAのオウンドメディアでの広報が可能で、自顧客に対するコンテンツの広告を打ちやすい。公式SNSや機内誌など、複数の媒体がある。

(2)ターゲット層について

- 空港コンテンツは航空ファンの方々に来てもらいたいという希望はある。ANAの航空ファンは、Facebookのグループができていて。コアファンには、「日本一予約が取れない餃子レストラン」の「パラダイス山元氏」という航空オタク。この方は、昔ANAが300万円で乗り放題のプレミアムパスを販売した際にこれを購入してくれた人で、航空ファンの中で神様の存在になっている。こういう方々が、コロナ禍中のANAを支えるために、「紋別タッチ(紋別まで行って同じ便でそのまま帰ってくる)」をしに行ってくれた。このファン層の動きが「紋別タッチ」という言葉を境界で流行らせ、山元氏が紋別タッチの方々向けにお弁当を開発したりなどもした。こういう方々を巻き込めると拡散力もあって非常に強い。
- 航空以外のインフラでは、ゆるい学習効果も見据えた家族連れや、「土木推し」の方々がターゲットになりそう。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (I)佐世保重工業株式会社(1/3)

日時:2025年 10月15日 9:00-

ヒアリング先:佐世保重工業株式会社 管理業務本部 経營業務部

- 佐世保重工業では年に1度の見学イベントのほか、県や市、教育機関からの要請があった場合に限り、見学の受入れをしている。いずれも無償で実施している。
- 見学受入れの目的は、担い手確保と地域貢献の2つである。
- 自衛隊の艦船や、米軍艦船も修繕している関係上、見学不可のエリアがあるほか、立ち入り条件として国籍の要件も厳しい。
- 見学の際は、原則職員の立ち会いが必要であるが、案内は必ずしも職員である必要はない。

1. 佐世保重工業の概要

- 海軍工廠の発足時から主要業務としてきた艦艇修繕船事業を主力とし、機械事業との両輪による強みを生かした事業を展開している。なお、かつては、新造船事業も実施していたが、2021年に、**新造船事業の休止と修繕船事業への特化を柱とする事業再構築計画**公表した。

佐世保重造船所配置図 Layout of Sasebo Shipyard



▲出典:佐世保重工業株式会社「佐世保重造船所配置図」
(<https://www.ssk-sasebo.co.jp/pdf/kounaizu.pdf>)

(1)設備

- かつては、従業員移動用のバスが会社敷地内を走行していたが、今は**自転車や電動キックボード**を使用して移動している。

①ドック

- 敷地内の6つのドックのうち**第2ドックは国有地であり、自衛隊と米海軍が共同で使用しているため、佐世保重工業株式会社は基本的に使用できない**。第1ドックは比較的小さく、海上保安庁の巡視船等の修理を行っている。
- 単一の造船所内に5本のドライドックがあるのは全国的にみても多い方である。
- 第3ドックは370m、第4ドックは400mあり、これだけの規模は**国内でも数基しかない**。

- 修繕用のドックには、**船を引き上げるガイドレールとウィンチがあり、また軍用艦を取り扱うためソナーピットを備えているという特徴もある**。

② 250トンクレーン

- 老朽化の問題もあり、生産に使用していないが維持の為に費用が発生している。日本遺産の構成遺産**になっているほか、**国の登録有形文化財に指定**されている。
- これまではハンマーヘッドを縁取るようなイルミネーションを実施してきたが、老朽化が深刻であり、昇降階段も危険な状況のため、今年のクリスマスからは下からのライトアップに方針を変えて実施することを予定している。

(2)艦船事業

- 艦船に関する事業については地区ごとに入札できる事業者が決まっている。佐世保に配備されている船舶は、三菱重工業株式会社の長崎造船所と下関造船所、佐世保重工業株式会社の3事業者のみが入札できる。
- 現在、防衛省/海上自衛隊向けの艦船建造は三菱重工業株式会社、ジャパンマリンユナイテッド(JMU)株式会社、川崎重工業株式会社の3社に集約されており、さらに水上艦艇については前2社のみとなっている。
- 基本的には、建造した造船所が修繕も担うことになるが、配備先の関係から近場のヤードに入ることもある。なお、**艦船の修繕には設備等の条件を含む資格が会社に必要**となっている(一般社団法人日本船舶品質管理協会の認定事業場であることや造船法などの要件、防衛省の調達要件など)。

(3)国防上の制約

- 佐世保重工業における修繕船のメインは国内艦であり、国内艦の修繕には**国防上の理由より、日本国籍保有者のみしか関わることができない**という規則がある。
- そのため、新造船事業に取り組んでいた時期は、外国人技能実習生も受入れていたが、修繕がメインとなった昨今では**外国人技能実習生を積極的に受入れてはいない**。
- 普段から、旧共産圏の国籍の人間は立ち入り禁止**であり、特別な事情で立ち入りがある際には**自衛隊へ事前通告**を行う。

(4)県や他の造船所との連携

- 長崎県は造船業の振興に注力している印象があり、他県と比較した場合に造船業に対する支援が手厚いと感じている。
- 他の造船所との繋がりについては、日本造船工業会や防衛産業の会合などを介して個人レベル、部署レベル、役職レベルでそれぞれ横のつながりが存在する。

2. 2024年工場見学会

<https://www.ssk-sasebo.co.jp/factorytour2024>

(1)概要

- 2024年度に**7年ぶり**に見学会を実施。今後も**年に1度の開催を目標に継続**していきたいと考えている。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (I)佐世保重工業株式会社(2/3)

- 見学会では会社の紹介というよりも、楽しんでもらうことを目的としており、体験型アクティビティなどを中心に実施した。
- イベント時は撮影スポットを設けていたが、参加者は自由に撮影しているようだった。
- 撮影されては困るものや場所に来訪者が近づかないよう、立入エリアを限定した。
- 修繕で入港していた飛鳥Ⅱがメインコンテンツとなった。

(2)参加者

- 見学会では市民が多かったが、市外からも参加があった。米軍関係者が外国人来訪者の大半を占めていた。
- 見学会のターゲットは人材確保に繋がる高校生-大学生だったが、実態は年配者や家族連れが多かった。
- 2024年度の見学会は同じタイミングで他のイベント(体育大会)が開催されていたため、ターゲット層の参加が少なかつたのではないかと考えている。
- 海軍工廠などに興味のある来訪者も中には居たが、イベントプログラム以上の要望はなかった。
- 機械工場の見学はあまり人気無く、集客は少なかつた。それに対して、鍛造工場では、約1200度の鉄を3000トンのプレスで成型するデモンストレーションを行っており、こちらは大勢の来訪者が見学した。
- 見学イベント時に1番人気だったものは第4ドックにあるクレーンの疑似操作体験である。

(3)告知・プロモーション

- 見学会の告知はHPでの告知、長崎新聞の折り込みチラシ、西肥バス車内の中吊り広告、広報させぼでの掲載、商工会議所の会報への掲載を実施。しかし、見学会を知らなかつたとの声もあった。

(4)イベント運営

- 佐世保重工業株式会社のほぼ全員の社員が案内や運営を実施した。社員用のマニュアルは存在する。
- 見学会では、スタッフが持ち場についており、そこに来訪者が訪れるという仕組みだった。
- 見学会当日は、30分間隔で無料シャトルバスを運行(佐世保駅-佐世保重工業株式会社)させた。駅や敷地内で乗車待ちの来訪者が滞留したことも受けて次回以降は増便することも検討している。
- また、地域への渋滞などの影響を考え、自家用車での来訪を控えるようにしたが、不便との声もあり、自家用車での来訪について方針を検討している。
- 見学会自体は予約不要である。なお、予約が必要なプログラムの予約については、社内で予約システムを構築した。
- 新造船事業を実施していた頃は、造船中の船舶について見学会を実施できたが、修繕事業をメインで実施している現在では、修繕船が入港するタイミングや、修繕作業の段階について調整を行わないと見学会を実施することができない。例えば、飛鳥Ⅱなどの客船は、ある程度修繕が完了していないと船に対する顧客のイメージ低下に繋がる場合があるため、タイミングを調整する必要がある。

(5)次年度以降

- 2026年2月に実施する見学会では、2024年度に実施した内容を継続することを基本とし、プログラムのブラッシュアップを図る予定である。メインコンテンツは調整中である。

3. 学生の見学・インターン受入れ

- 高校生-大学生向けの見学会では、バスで敷地内を巡りながら佐世保重工業株式会社への理解を深めるという行程となっている。
- 敷地内を見学する際に安全靴を履くなどの対策は実施していない。
- 学生向けツアーでは技術体験はしないが、インターンシップなどでは、技術体験を実施。直近では、商船系の高等専門学校(鳥羽商船高等専門学校と富山高等専門学校)を受入れ。
(<https://www.ssk-sasebo.co.jp/pdf/2025092616161163N3LodTMB.pdf>)
- なお、佐世保工業高等専門学校は機械やシステム、電気系がメインであり、また、長崎県内の傾向として近年は半導体が人気のため、近隣の高等専門学校のインターンシップの受入れは少ない。
- 船舶を勉強している学生は船に興味があるため、見学やインターンシップは好評である。模型の箱舟を使った制作実習も実施した。
- かつてはインターンシップが採用に結びついてきたが、近年ではその傾向は薄い。
- 商船系の高等専門学校出身者であれば、船の構造や知識がベースにあるため、実際に業務を行う際には、スムーズに教育ができると考えている。
- ただし、新造船事業・修繕事業は、分業制であり、それぞれ専門分野があるため、必ずしも船を専門としていなくても活躍できる場はある。

4. その他の見学受入れ

- 11月に開催される「旧軍港四市 日本遺産MONTH」に合わせて、佐世保市でもイベントを実施することが検討されており、佐世保市観光課から見学会の依頼があったため、見学を受入れることとした。
- ミリタリーの文脈で一般見学の問い合わせがあるが、本業に影響を与える可能性があるため、原則、一般的な見学の受入れを実施していない。
- 一般的な見学の受入れはしていないが、敷地の外周の公道からの見学は可能である。第4ドック周辺の市が設置したフェンスには撮影用の穴が開けられており、他の場所では撮影できない構図で撮影ができるため、マニアには大変人気がある(飛鳥Ⅱとちきゅうが並んで修繕を行っている場面など)。
- 太平洋戦争に関連する遺構が好きな人は佐世保重工業を見学した後に針尾無線塔も見学している可能性が高い。
- 基本的には県や市からの依頼がある場合に限り、無償で受入れを実施している。
- 昨年度、長崎県企業振興課から依頼があり、佐世保市内の5つの小学校向けの見学受入れを実施した。今年度も依頼があり、実施予定である。
- 市内の小学生向けの見学についてはパッケージがおおむね固まってきている。
- 2025年2月21日に佐世保市と包括連携協定を結んでおり、市からの見学依頼は増えつつある。今後さらに拡大すると考えている。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (I)佐世保重工業株式会社(3/3)

5. 今後の方針

- 有償での見学は考えていない。見学受入れの一番の目的は地域貢献であるため、バス会社等の主催での有料ツアーに組み込むことも現段階では考えていない。また、地域住民とそのほかの地域からの訪問者として価格差を設けることも考えていない。
- インフラツーリズムの対象施設として、ポテンシャルがあるのであれば、県からの依頼として受けることは可能。単純に施設を見てもらうのであれば土日のほうが実現可能性は高いが、工場内部の見学となると土日は稼働していないため面白くない。
- 単純に施設を見るようなインフラツーリズムを実施するとなった場合に総務部が対応することになる。
- 外部の人間にツアーを任せるとすることは厳しく、必ず社員が同行することになる。かつて、佐世保重工業株式会社の歴史について詳しい佐世保市観光振興課係長川内野氏に案内を任せただことはあるが、立入禁止箇所や不測の事態が発生した場合の責任のため、社員が同行して立ち会った。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(J)大島大橋(1/3)

日時:2025年10月14日 14:30-

ヒアリング先: 長崎県北振興局 大瀬戸土木維持管理事務所 維持補修班

- 大島大橋の主塔内部には配線があり一般人の立ち入りは困難で、箱桁内部の空洞も高さ2.5mと狭く暗いため見学には不向きである。また、風の影響を強く受けることや橋脚に下りるためには新たに柵を設置しなければならないといった課題等もあることから、外観を眺める程度の活用に留まり、単体での長時間滞在型観光は難しい状況にある。
- 橋単体よりも周辺施設との連携が鍵になり、特に、大島造船所と組み合わせることでインフラとしてのストーリー性を持ったツアー造成が可能になると考えられる。
- 外観の優れた橋梁のカード展開や、海岸線の長さを活かした港湾施設・防波堤を巡る船舶ツアーなどといったアイデアも提案された。

1. 施設(大島大橋)の概要

(1)基本構造・仕様

- 大島大橋は平成11年11月11日に開通した全長1,095mの白い斜張橋。
- 平成23年4月1日から通行料が無料となった。
- 車道3m、路側帯が0.5m、歩道は、片側に2.5mの広さで整備されている橋である。歩道から少しはなれた場所に柵が設置されている。人の利用ができる状態ではある。
- 橋の中に電気ケーブルや水道管が通っている。
- 大島大橋は、大島島民のみならず**内地から大島へ渡る方(大島造船所社員など)にとっても待望された橋**であった。

(2)設計背景

- 作成当時に流行った形状の橋である。安価で経済的に優れ、資材の少ない構造にしたいという意向があり、死荷重が軽くなるようにワイヤーを活用する設計となった。ワイヤーを活用したため、結果的に橋の外観がかっこよくなったとされている。
- しかし、この構造では、どこかが痛手を負うと致命的なダメージとなり、維持管理が難しくなるという特徴もある。
- 大島大橋の形状は、吊り橋型の形状よりも工数が少なく、工期の面からしても安上がりの構造である。
- かつては、橋を横に長くしていくことで橋を架ける方法が一般的であったが、大島大橋では、**先に工場**で橋全体を作成し、橋全体の完成後、**一気に橋を架ける**という方式がとられた。この新方式により、工事の**工数が短縮され全体のコストが抑えられた**とされている。

(3)特徴とインフラツーリズム活用への検討

- 箱型に作成した桁を組んで渡す「**箱桁の作り**」の橋であり、**箱の中は空洞**になっている。中の空洞に入れないことはないが、梯子も少なく、かつ**箱の外側の高さが2.5mしかない**ことや、**梁もあるため人が立つことはできない**。橋の上から中の空洞を覗くとしても**中が暗いため、よく観察することはできない**。
- 女神大橋では、建設時にクレーンで吊るための穴が主塔付近に開けられており、工事完了後には、**その穴にガラスをはめ込んで下を眺められるようにしたが、大島大橋にはそのような部分はない**。

- **主塔内部に航空障害灯の配線があり、誤って接触してしまうとエラーが出てしまうため、点検以外で内部に一般人が入ることが難しい。外から眺める程度**でなければならない。
- 検査車による検査は、国の推奨では月に1回程度となるが、長崎県では年に1回程度で実施している。検査車のスピードはゆっくりであるため、**検査車が動いている姿を下から眺めたとしても動いているように見えない**。現在では、検査車自体が稼働するかどうかの検査も実施しているほど、年数が経過しており長崎県も改修方法を検討している。
- 技術視察であれば、補修作業見学のニーズはあるが、一般観光客において、補修作業のニーズがあるかどうかは不明。高いところに人がいるという点については、インパクトがありそう。
- 大島大橋は桁下**32mの高さがあるため、大きな船でも橋の下をくぐる**ことができる。なお、大島大橋の下の海を通る船は、**漁船や大島造船所関連の資材を運ぶ船が大半**である。
- 大島大橋の基礎部分に下りることはできず、点検も際も船に乗って近づいて点検を実施している。
- 道路から橋脚に下りるといことも魅力的ではあるが、**新たに柵を作成**しなければならないため、このためだけに県費を出すことは難しいため、**実現可能性は低い**。

(4)風の影響

- 大島大橋を渡る手前で急に風が強く吹き付けるため、風が強い日に橋を渡るのは怖い。
- 生月大橋も風の影響を強く受ける橋であるが、大島大橋はそれ以上に風の影響を受ける。生月大橋は周囲に高い山があるため、多少風の強さは弱まるが、**大島大橋は周りに何もなく外海にさらされており、風の影響を直接受ける**ことになるため、投げつけられるような風の強さとなる。バイク利用者も風が強いと**バイクを押して歩いて通過するほど**である。
- **風を考慮した橋の設計**となり、ウィング(横の張り出し)もかなり突出している。
- これまで、**風の影響で転落した方などはない**が、帽子などは沢山落ちていた可能性は高い。
- 他の橋梁は風速20mで二輪車が通行止めとなるが、**大島大橋では風速15mで通行止め**となってしまう。**大島大橋は県の直営**のため、風速15mとなった際には、**職員が通行止め**を行う。
- 風速15mとなる時期は、**季節の変わり目となる春や冬が多い**。今年度は**6月と8月**に風速が15m以上となることが多かった。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

①施設(J)大島大橋(2/3)

- 一度、風速15mを超えるとなかなか数値が下がらない。風速は主塔のふもとで計測している。
- 2025年度では、8月の大雨の際に風速が20mを超え、橋を封鎖した。橋を封鎖する際には、長崎県から西海市役所の大島支所に事前通達を行う。8月の封鎖時は、天気の変化が激しく、風の傾向が読めず、封鎖の20分前に通達を行った。なお、通達にラグがあると、誤って橋を渡ってしまった方が事故にあわれる可能性が高いため、直前の通達になることは避けられないと考えている。そのため、大島大橋を利用して通勤している大島造船所や市の職員等は封鎖の通達が出る前から風速を気にかけている。
- ツーリング客が通行止めを知らずに、大島大橋に訪れてしまうことも無きにも非ずという状況である。

(5) 外観の魅力・周辺環境

- 剣のように尖っている主塔の外観が魅力的であり、ツーリング客は橋を渡った先の駐車場にバイクを止めてよく見学をしている。駐車場のみならず、トイレや自動販売機も整備されている。最近では、橋の両側にコンビニエンスストアができた。
- しかし、大島大橋の周囲に大人数を収容できる食事処がない。5-6人程度の食事処であれば、少しはあるという状況。
- 大島大橋公園は、橋を見るにはとても良い角度である。
- 西海市には「みかんだーム」という道の駅があり、みかんだームに立ち寄った後、大島大橋に訪れる観光客が多いとされている。また、みかんだームの他には、西海公園や長崎バイオパークなども大島大橋と併せて観光されているようである。

(6) インフラツーリズムとしての活用方針

- インフラ施設として観光に活かすというよりは、大島や崎戸への旅行の途中で橋を眺めるといった活用が主になってくる。西海橋や新西海橋と同じような活用になると考える。
- 何も無い場所よりは、少し目を引くという活用になっているが、大島大橋に30分滞在するようなことはない。

2. 大島造船所との関わり

(1) 既存事業内容と新規事業展開への意向

- 大島造船所の主な事業内容は、船舶の建造修理と鋼構造物等の製作据付である。
- 設計部を有しており、既存の橋の点検を実施する際に、的確なアドバイスや回答を提供している。平戸大橋の補修も大島造船所が実施した。
- 主要事業の他には関連会社が宿泊業を実施していたり、大島トマトを生産していることから、大島町の産業のほぼすべてを大島造船所が担っているともいえる。
- なお、大島造船所は、堅実であるため新しい事業に積極的に手をのぼさずという意向はなかなか見えない。

(2) 既存見学状況

- 既に独自で関係者やクライアントを招待したり、見学会を実施しているため、県の事業として実施すると二度手間になる可能性もある。

- 大島造船所独自の見学会では、大島大橋を見学コースに含む際には長崎県の許可が必要となる。見学会は通常、5-6名のインターンシップ形式で行われている。
- 長崎県庁道路維持課が、福岡県の建設コンサル会社である「株式会社長大」の技術視察を実施した際には、大島大橋の説明を大島造船所に依頼したこともある。

(3) 大島大橋とのインフラツーリズムにおける連携可能性

- 大島大橋は、大島造船所の見学という目的に対する繋ぎにはなると考える。
- 大島造船所の見学に組み込むという形であれば、インフラとしてのストーリーは作成できる。ただし、女神大橋のように大島大橋単体としてのインフラツーリズムは難しい。
- 今後、大島乗船所の見学会の際に、大島大橋を組み込むことになった場合には、大島乗船所の社員の方やOBが、大島大橋の説明を行うことができると思う。大島乗船所には、大島大橋を作成した現役社員やOBが多くいる。

3. インフラ施設の見学受入れ状況

- 大瀬戸土木維持管理事務所で管理しているインフラ施設を対象にした一般見学を実施したことはほとんどない。小中学生の社会科見学での利用が多い。
- ダムカードを目的とした方や写真を撮られる一般客の方はいるが、監査廊の見学などは、社会科見学やイベントでしか実施していない。
- 特に、ダムは狭い場所にあるため、バスが通ることもできないと思う。ダムの管理事務所に行くまでも一苦労する。

(1) 各種カード

- ダムカードはダム管理事務所で配布しており、常駐の職員がいるが、ダムカードを求める人は、カードのストックの関係で県北振興局や長崎振興局などに向かうことが多い。
- 橋梁カードをつくらせたら、重点橋梁という迂回路がない橋梁がカードになると思う。一般人が知っている橋梁でないと、カードにならない(以前、対馬縦貫道路開通50周年を記念してトンネルカードを作成したが、カードとなったトンネルの認知度が大変低いという状況があった)。
- 外観が良い、大島大橋や西海橋、新西海橋、平戸大橋、生月大橋、若松大橋、樺島大橋、女神大橋がカードになると思う。
- 県全域ではなく地域限定にすれば、寺島大橋や長門大橋、本郷橋などもカードになり得ると思う。寺島地区は、橋梁建設以前は本土から隔絶された状況にあったため、橋の完成時には住民から大変喜ばれた。また、崎戸町と大島町を結ぶ長門大橋の開通時にも、地域住民から感謝の声が寄せられた。さらに、本郷地区と大島町を結ぶ本郷橋の完成時には、県に対して感謝状が贈呈された。橋の開通によって消防車や救急車などの緊急車両がアクセス可能になったことが離島住民にとって安心材料となったとされている。

4. インフラツーリズムとして活用可能性がありそうな資源(大島大橋以外)

- 長崎県で大島大橋の他に有望なインフラとしては、広域農道や西彼杵道路の現場が挙げられるが、実現可能性を鑑みるとインフラツーリズムに活用することは極めて難しいと考える。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

①施設 (J)大島大橋(3/3)

- 長崎バイオパークより東の大村湾に接している山間地体も迷路のような地形で半島のように海に囲われているため、大変面白いと思う。
- 五島列島と長崎本土の中心に有人離島である江島や平島がある。船舶において港湾を巡ることもインフラツーリズムになるのであれば、西海市と五島列島を合わせたツアーを実施することも良いのではないかと思う。
- 航路を活用しながら、消波ブロックや防波堤を巡ることもインフラツーリズム推進の可能の一つとして考えられる。
- 長崎県は、海岸線が長く、橋梁、港湾施設、臨港道路のトンネルが数多くあるため、バリエーションに優れていると思う。
- 西海市の松島に洋上風力発電所を設置する計画があるが、検証中である。五島には洋上風力が2基ほどある。宇久島では、太陽光発電が稼働中であり、洋上風力は計画段階にある。大島造船所は、発電所ができた後の補修等を担う可能性がある。ただし、洋上風力については、三菱商事が事業撤退を表明したため、計画が全体的に揺らいでいる。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

②自治体(A)長崎市(1/2)

日時:2025年9月3日 11:00-

ヒアリング先:長崎市 文化観光部 観光交流推進室

- 本河内ダムは行政視察の受入実績あり、女神大橋の不定期ツアーは一般客にも評価が高い。クルーズの入出港時間に合わせることは至難の業。
- 産業観光としては、造船所関連は機密が多いことや見学ルート確保が困難なことから実現性が低く、近年はアプローチもしていないが、一定の市場ニーズはある。
- その他、ふぐの養殖場は環境学習のストーリーと組み合わせ受入を実施。近所にふぐを食べられる飲食店があることも強み。
- インフラツアーを催行・アレンジするとしたら、DMOが主催するのが最も可能性があると考え。ガイド団体は多いため、協力頂ける可能性はあるが、育成は課題。

1. 長崎市の観光の実態

(1)観光客の属性・行動パターン

- 歴史文化遺産が豊富であること、2つの世界遺産があることをメインに推している。訪問客についてはコロナ禍前の90%程度には戻ってきているが、20代が若干減少、50代が増加という状況。
- 旅行形態別でみると、家族旅行が増えている印象。
- 発地別では、中四国は減少、関東からが増えている印象。関西・名古屋などの大都市圏も伸びている。
- 4回以上のコアリピーターのシェアが2019年と比べると10%程度増加(36-37%)を占め、一方でビギナーが減少。九州圏内はリピーターが多いが、遠方客への訴求が弱い可能性がある。
- 旅行の実態は、「名所旧跡観光」60%、「地元の美味しいものを食べる」56%、「まちあるき・都市散策」36.8%。一方で「地元の人々との触れ合い」が弱い。

(2)強みと課題

【強み】

- イベントの豊富さ。ほかのまちとは違う独特の文化。
- 平和都市としての認知度は海外からも極めて高い。
- 軍艦島の上陸コンテンツは他にはない価値として非常に評判が高く、最大の売れ筋。

【課題】

- 二次交通で困るという声がある。駅から南山手方面に行くときのわかりにくさや、路面電車とバスが多く複雑なこと、バス路線が多くどれに乗ったらよいかわからないこと。
- 色々なコンテンツがあるが、お客様にコンテンツとして提供できているか、儲かる仕組みになっているかという面で課題あり。「そこでしかできない体験」へのニーズに対応するコンテンツがないので、施設見学やまち歩きをするスタイルから進化できていない。
- 個人で行うアクティビティではなく、地元の人と触れ合いながらできる体験が市場から求められており、そのようなコンテンツを増やしたい。長崎は食文化も売りだが、クッキングクラス体験もなく、人と触れ合いながら食文化を知れるコンテンツができるとよい。
- 例えば、体験コンテンツとして売っているわけではないが、福岡では屋台があって、屋台の主人との会話によって楽しい時間を過ごし、屋台のリピーターになる。長崎は市民と観光客が分離してしまっている印象。

2. 特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源

- 平和コンテンツは非常に重要だが、被爆者がもうすぐいなくなるので、どのように語り継いでいくかが課題で、ひとりひとりが考えていくことが不可欠。
- 民間事業者で、若者に参画頂いて語り継ぐ取り組みも進んでおり、教育旅行やMICE、一般観光客に対しても、伝達して語り合う機会をつくっていききたい。
- 「まち歩き」は、長崎の過ごし方として上位の常連だったが、ガイドを活用したまち歩きを若年層があまり求めておらず、ニーズに乖離が出つつある。ガイド自身が高年齢層が中心のため、ガイドする人とされる人の年齢差の大きさも一因の可能性はある。また、さるくが20年を迎えようとするなかで、ガイドも若い人の新規参加が弱く、まち歩き観光のあり方自体のリデザインが必要。

3. インフラツアーや産業観光の実績

- インフラツアーリズムをこれまで主体的に行ったことはないが、興味関心はある。
- いまは運営主体が変わったが、三菱造船時代に香焼造船所の視察見学があった。経営が大島造船所になって以降の受入実績は不明。
- 三菱造船所の造船施設を見たいという消費者や旅行会社からの要望は定期的にある。飛鳥IIが三菱造船所で作られたために認知度が高いが、防衛関係の船を扱っていることも多いため、原則として内部への立ち入りが禁じられており、実現性は極めて低い。木型場だったレンガの建物が記念館となっていて、過去にはこの資料館のみ見学できたが、現在は耐震対策ができていないことから立ち入りを禁じており、三菱造船関連資源で見学できる箇所はない。
- 小規模な造船所も複数あったが、足場が悪く、見学ルートを確認することが難しい。受入人員的にも難しいことが想定されるため、視察希望などを打診したことは過去にない。
- 池島炭鉱ツアーは一定の人氣があったが、催行日時により港が異なるわかりにくさがあったこと、冬場は海が荒れ欠航率が高いことが課題だった。施設が老朽化していることから、2026年度中まででツアーの終了が予定されている。
- 食品製造業でリクエストがあるのはカステラ工場の見学。修学旅行やインバウンドの団体の一般ツアーでも希望があるが、長崎市内にカステラ工場が少なく、在諫早市の工場と繋ぐアレンジを県観光連盟が請け負ったりしている。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (A)長崎市(2/2)

4. インフラツーリズム推進の可能性

(1)本河内高部・低部ダム

- 2010年頃、タイからの政府関係者のインセンティブツアーの一環で治水関係の視察があり、本河内ダムの視察のアレンジを行ったことはある。純粋に「キレイ」という感想もあった。観光担当が長崎市水道局と連携し、現地での説明は水道局が担当した。

(2)女神大橋

- 女神大橋は、不定期にさくらで組んでいるが、インフラを起点に長崎の港の歴史を語るため、非常に好評で、一般人にも見どころが多くわかりやすい。
- クルーズが通るときの絶景ポイントになるため、入港・出港のタイミングにうまく当てられると広く訴求できる風景になり得る。とはいえ、抜港されたり、入出港時間が飛行機以上に大幅に変更になることが多く、ツアーに組み込むことが難しい。
- 女神大橋自体は現代のものだが、歴史的に、船が入ってくる際の監視拠点であり、高台から船の監視台や台場があり、遺構の一部は今も残る。これらの歴史の語りと繋げることができることが望ましい。
- 魚見台場という国の史跡に面影がある。四郎が島の台場跡もあるが、島までは車で入れない。橋の手前で車を停めて歩いていくことになる。

(3)出島

- 出島の表門橋の架け替え工事(2017年完了)をした際、当時の機能を復元するだけでなく、復元にあたり大島造船所の造船技術を活用したという点も「長崎らしさ」に繋がるため、そのような説明を行った。
- 当時は、行政の土木担当者等がよく視察に訪れた。説明は、市の土木担当から事前にレクチャーを受けて観光部が行った。行政視察受入は無料で対応した。

(4)その他

- 東長崎の戸石エリアのふぐの養殖場は見学受入をしている。近所にふぐの飲食店もある。海の環境を汚さないような養殖手法を採用しているという環境教育側面を含む内容で、アメリカの団体(教育者や医者等のOBで構成される知的好奇心の高い手配団体)を受け入れたことがある。
- 初の道路専用エレベーターとしての斜行エレベーターも、「市道」になっているので、面白い。そのほか、銭座にある斜面を椅子に座って登る「斜面移送システム」は長崎らしく珍しくて面白いが、地元民が持っているカードで地元民だけ利用可能。いずれも地元の方限定または優先で利用しなくてはいけないため、ツアーでの案内は難しい。

5. 想定ターゲット

- 全般的に年齢層は高めになる印象だが、実績がないため推測にすぎない。その他、学習目的での親子の夏休みなどの学習ツアーも人気が出そう。
- 過去実績を踏まえると、企業等の技術視察やインセンティブツアーの一環としての可能性もある。

6. コンテンツ化に向けたオペレーション体制

(1)販売・催行の主体

- 主催として最も可能性が高いのはDMO(長崎国際観光コンベンション協会)と考える。MICEの土木学会のエクスカージョンのアレンジはDMOが既に行っており、行程の企画も十分にできる能力はある。
- 行政視察に関して、タイのような案件は、アレンジ料をDMOが収受することが想定される。行政色が強いケースは市が無料で対応することになると思われる。
- DMOは「長崎ストーリーズ」という商品群を有しており、そのラインナップに加えて頂くのが最も可能性がある印象。ストーリーズは現在受注型商品が主なので、ある程度発生ベースで対応できるようになることが望ましい。
- 県管理や国管理のインフラを見せる場合に「使用料」名目で徴収することはできない。ツアーを実施してくれる方に使用許可を出して、事業者には自由に儲けて頂くことになる。手すりなどを新たに設置するための費用は別途必要になる。料金収受の仕組みを構築することが不可欠。

(2)ガイド体制の現状

- まちあるき団体が複数あるため、ガイドの部分はまちあるき団体に協力頂ける可能性があるが、団体は旅行業を持っていないため、コンテンツの主催はできない。
- 2023年度末で、さくらガイド122名の登録がある。300名程度いたところ、近年に制度改革をして人員を絞り込んだため、稼働率自体はかなり高まっているはず。

7. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- 本河内ダムと時代的に近いのは日見の旧トンネル。本河内ダムから5分程度の場所にある現役のトンネルだが、歩道がなくバス路線にもなっているのでツアーに組み込むことは難しい印象。
- 眼鏡橋が架かる中島川の上流は河川が2本あり、それぞれの上流に西山ダムと本河内ダムがある。この2つのダムをセットにして巡るのは可能性があるかもしれない。
- ハウステンボスでは、環境配慮の仕組みを見せるバックヤードツアーを開催しており、幅広いターゲットを受け入れている。産業観光・広報の一環だが、「環境」ストーリーで組み合わせられる資源とセットできる物件があれば、エリアを跨いで連携するのもよいと思う。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

②自治体(B)諫早市(1/2)

日時:2025年9月2日 11:00~

ヒアリング先: 諫早市 経済交流部 商工観光課/一般社団法人 諫早観光物産コンベンション協会

- ❑ 諫早を目的として来訪する人は極めて少ない。県内主要観光地へ1時間以内というハブ立地を活かした「食+α」の立ち寄り観光と、スポーツ大会・合宿誘致を推進。
- ❑ 本市で最大の認知・人気の資源はフルーツバス停。その他、うなぎ料理や季節の花が挙げられる。
- ❑ インフラツーリズムの可能性として、本明川ダムなどを活用した工事現場見学などの体験型観光を検討している。
- ❑ 地域旅行会社が少なく、体験受入人数も限られているため、HISや諫早市に営業所のある長崎県営バス等との連携強化が観光連携や受入体制の課題。

1. 諫早市の観光の実態

(1)観光属性・行動パターン

- 宿泊拠点ではないため、宿泊利用のほとんどはビジネス客。
- 長崎市、島原半島、ハウステンボスそれぞれへ1時間程度のハブ地点的な立地のため、その行程の途中で来訪する人が多い。
- 新幹線開通後、諫早駅の観光案内所では「2時間でどこかまわれる?」という問い合わせがある。徒歩圏内希望の方には、諫早神社、眼鏡橋がある諫早公園を案内している。食事は名物のうなぎ料理をお勧めしている。
- 人気はフルーツバス停(5種類16バス停)だが、駅からのアクセスが悪く、バスの本数も多くないため公共交通で行くには難しく、ドライブ客が立ち寄るスポット。
- 徒歩圏内に寺などが集約しており、シニアには良いかもしれない。自転車があるほうが範囲を広げて巡ってもらえるだろうが、まだサイクル導入をしていない。
- 森山の唐比ハス園や、白木峰高原のコスモス等の季節ごとの自然スポットが立ち寄り場所。

(2)強みと課題

【強み】

①立地

- 著名観光地まで1時間で行けるハブ的立地。

②スポーツ

- 2025年10月に「諫早スポーツコミッション」が設立される予定。
- 市町村合併によりスポーツ施設が充実している。「本明川水上競技場」にはB級認定を受けた8コース程度の競技場があり、2024年度には北部九州インターハイが開催されるなど、競技に特化した大会誘致が進められている。
- 大会などの来訪が多く、陸上競技場や過去にV・ファーレン長崎の本拠地であった「トランスコスモススタジアム」があり、陸上大会などの開催も可能。
- 豊かな自然を生かした、ビーチバレーなど、自然を活用したトレーニングも可能。体操の内村航平選手(諫早出身)から「足腰や体幹を鍛えるには適している」との意見あり。
- 今後は合宿誘致にも力を入れていく方針で、特に1月から3月にかけては、大学の野球部による合宿が予定されている。小規模な旅館を含めて約20の宿泊施設があり、「青少年自然の家」や「いこいの村長崎」なども合宿利用が可能。

【課題】

- 有名観光資源が少なく、第一の目的地となり得ることが少ない。そのため、諫早をめがけてきてもらうためのPRが難しい。
- これまで大型公共事業の影響で宿泊施設の稼働率が高かったものの、現在は落ち着いており、稼働率が低下している。
- 週末ごとに何らかのスポーツ大会が開催されてるが、諫早市内の宿泊施設だけでは対応が難しく、大村市や長崎市への宿泊移動が発生している。
- 県外からの修学旅行について、諫早への訪問は殆どない。体験コンテンツが求められているが、30-35名程度の受入が可能な素材が極めて少ないため、教育旅行の受入が難しい。大人数に対応可能なレストランがないことや、大型バスが通れない道が多い。
- 修学旅行のホテルランチ立ち寄りニーズはある。別途、ホテルで諫早の食材を使ったメニュー開発を依頼している。
- 市内の体験コンテンツは、美術・歴史館の見学や、おこし工場見学などが最大20名程度まで。農家のミニトマト狩り、杵の川酒造の見学など。紙すき体験は1度に10名程度。酒蔵の蔵開きの際に賑わう。樽職人の実演が行われたり、甘酒創り体験等が行われる。

2. 特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源

- 食ではうなぎ料理が有名で、諫早独特の食べ方がある。季節によるが、牡蠣焼きもある。
- 最も食いつきがよいのは既に知名度があるフルーツバス停で、東京等の都市圏でのPRイベント時に興味を持っていただける。しかし、直接的な消費には繋がりにくい。
- 諫早の食材を使った飲食店を増やしていきたい。うなぎは高額になるため、誰でも気軽に利用できる2,000円未満で現地食材のランチが楽しめるレストランを増やしたい。

3. インフラツアーや産業観光の実績

- 諫早の眼鏡橋を大水害によって移設をしたことや、干拓の潮受堤防の話などをひとつなぎで説明できるとよい。移設工事のテストのために作ったミニ眼鏡橋も含めて説明できるとよい。
- 本明川ダムの一般客の見学希望が若干あり、問い合わせはダム推進課に来るが、数はまだ多くない。
- 本明川ダムの広報館に来るのは県外の方が50%程度。県外から来る方はダムカード集めが目的の方が目立つ。長崎県内では35か所でダムカードを配布している。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (B)諫早市(2/2)

4. インフラツーリズム推進の可能性

(1)本明川ダム

- 本明川ダムには可能性を感じている。現場を見て、工事のスケールや工法、目的等の説明を受けることで、珍しい体験として満足頂けると考える。見たこともない大型の重機が見られるのは建設中ならではの体験。
- インフラだけでなく、市内の資源と組み合わせるうえでの企画協力や、旅行会社と連携した下見等の協力などはしたいと思っている。

(2)その他資源

- 轟峡の人気は一定程度あり、溪流沿いの散策や山歩きなどは紅葉の時期には人気。景勝地として打ち出していたが、滝の周辺の遊歩道が崩落したため一部を通行止めにしており、ハイライトスポットである轟の滝までは現在アクセスできない。
- 多良岳は大村など色々な方向から登れるので、夏期を中心に山歩きニーズは多い。大雨のあとの安全確認は、商工観光課や支所の職員等、道路課も行っていると思う。一時期、山ガイドの育成も想定していたが、これも高齢化で立ち消えている。
- 富川渓谷は亀裂が生じており2024年度に工事を行ったが、まだ開放できていない。安全のため、山エリアの資源は積極的なプロモーションを控えている。
- 周辺市からの社会科見学には、観光課は関わっていない。社会科見学は教育委員会が管轄になり、市民向けのツアーの場合は生涯学習課の管轄となる。

5. コンテンツ化に向けたオペレーション体制

(1)販売・催行の主体

- コンベンション協会は旅行業を保持していない為、年に数回連携しているHISや県営バスが実施するツアーに組み込んで頂くのが商品化への近道かもしれない。地域旅行会社も殆どないと思う。県営バスは、運転手の稼働を高めるために、中型バス単位でのツアーを積極的に組んでくれており、諫早市内にも拠点がある。

(2)ガイド体制の現状

- 諫早市観光協会には、過去に高齢のボランティアガイドが数名登録されていたが、今は解散してしまった。美術・歴史館には専門員がいるので、ツアーの際にスポットでガイドを依頼するケースはある。一人、市内の歴史等に非常に詳しい職員がいるため、その方を講師として、ツアーの案内ができる人をもう何人が育てていけると良いが、具体的な動きはまだない。

7. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- モニターツアーは協会のウェブサイトからの募集も前向きに検討したい。願わくば、諫早内で完結するツアーにしたい。
- 出島では二次元バーコードから数百円支払い、自分のイヤホンで声優の解説を聞くことができ、声優ブランドも含めて、よかった。インフラツーリズムのガイド不足の解消手法としても親和性があるのではないかと。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (C)大村市(1/2)

日時:2025年 9月3日 11:00-

ヒアリング先:大村市 商工観光部 観光振興課

- 観光客の7割が大村公園等への立寄り型。フォレストアドベンチャーや農産物加工施設「シュシュ」などの体験型観光を中心に若年層・ファミリー層の誘客強化中。
- 空港近接の利便性を活かしたスポーツコンベンションや合宿誘致に注力。体育館や総合運動公園の整備が進む一方、宿泊施設が不足しており、周辺市との連携が必要。
- 空港、車両基地、ボートレース場などのインフラ施設を活用した観光展開を模索。特に空港見学や新幹線イベントには高い関心があるが、JRとの連携が課題。
- インフラツーリズム推進には専門性の高いガイドの育成が課題。高齢化や専門知識の不足もあり、観光コンベンション協会による企画・運営と連携が必要。

1. 大村市の観光の実態

(1)観光客の属性・行動パターン

- 大村市の観光計画を今年度中に策定予定。策定に向けて観光客の分析を行ったところ、大村市は観光資源に乏しく、宿泊客の70%が立ち寄り、30%が大村市を目的として来訪(ビジネスを含む)していることが明らかとなった。
- 立寄り箇所は大村公園が多い。季節によるが、春の桜と6月の菖蒲の時期くらいに立ち寄られることが多い。
- 大村市が主目的ではなくても泊まる人はおり、アクセスのハブ地点になっているためと想定される。
- 「シュシュ」という農産物の加工・販売をしている施設やフォレストアドベンチャー等の体験型観光を押ししていきたい。ターゲット層は、20代前半～(フォレストアドベンチャーは大学生を含む)を想定している。なお、果物の収穫なども含むと、40代までのファミリーを含んでくると考えられる。
- 2025年4月にフォレストアドベンチャーがオープンして以降、長崎市からの来訪が圧倒的に増加。県北からの移動時間も長くはないが、あまり来訪している印象はない。フォレストアドベンチャーには福岡や佐賀からも来る。フォレストアドベンチャーマニアが九州内の各施設を巡っているという話も聞けるが、メインになるのは県内客と想定される。

(2)強みと課題

【強み】

- 大村市がシティブランドランキングで全国4位となった。特徴としての「住みやすさ」が価値として評価されたようだ。
- スポーツコンベンションなどの誘致には可能性があると考えており、競技別に地域が飛び散る場合にも、空港が近いハブになりえる。
- 体育館はプロバレー、バスケットができる設備であり、現在は、市内北部の総合運動公園を整備している。また、現計画では、テニスコートを少し広げ、野球場を人工芝にして、野球・サッカーができるように設計している。
- 大村工業高等学校のソフトボール部が強いということで有名であったり、女子ソフトボールの日本代表合宿が行われることもあり、ソフトボール市場における大村市の認知は高い。

- 大村市単体で大きな大会を誘致することは受入環境上難しい。諫早市が次年度にマラソン大会を実施する予定だが、宿が不足する場合には連携して宿泊者を分散して受け入れることも可能と考える。
- 空港から近いホテルは空港乗務員の利用もある。
- サッカーなど様々な競技団体側のルールで8月は大会の開催が禁止されていることもあり、これまでは、桜の時期とスポーツ大会が重ねられることが多かった。

【課題】

- 宿泊施設が不足しており、嬉野市や佐世保市などの近隣地域に宿泊せざるを得ない状況となっている。宿泊施設数は20件程度。客室数は915、収容人数1,463人。宿泊者数は諫早市よりも少ない。

2. 特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源

- 2019年に完成した、県立図書館、市立図書館、歴史資料館が一体化して「ミライon図書館」ではバックヤード見学等も実施していた。歴史資料館部分は市の管轄、図書館は県の管轄だが、建物としては一体化しているため、外から見たら県立か市立か分からない(所蔵の管轄などはあるかもしれない)。
- 「ミライon図書館」は意匠にもこだわりがあり、バックヤードも面白いため、建築関係者にとって魅力的という声もある。

3. インフラツアーや産業観光の実績

- コンベンション協会が主催するツアーで空港や萱瀬ダムが訪問先として組まれることはある。
- 空港に関連するツアーでは、定員18名のところ応募が100名以上あったとき。
- 大村市観光コンベンション協会が第3種旅行業を有しているため、受注型企画旅行の企画・実施や、手配旅行の販売ができる。ダムの見学会もコンベンション協会がこれまで企画している。

4. インフラツーリズム推進の可能性

(1)車両基地

- 行政視察の受入をJR九州に依頼したことはある。最初の頃は、毎週水曜日に内部見学会があったが、最近の状況は検索しても詳細がわからない。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (C)大村市(2/2)

- 新幹線3周年のイベントが各新幹線駅や車両基地で行われている。直近では、9/6に『西九州新幹線開業3周年記念プロジェクト「GO WEST3」』が大村車両基地で実施される。新幹線「かもめ」の掃除イベントである「かもめ丸洗い」には、20名の定員とところ4,000名の応募があった。このほか、電車を引っ張るイベントなどもある。
- 車両基地が折角大村にあるので、大村市として見学ツアーの実施や展望所の整備をしたいが、JR九州が乗り気ではない。毎年、大村市から県知事に対して、JRとの連携強化や観光活用の後押しについて要望書を出している。

(2)長崎空港

- 年に2回空港開放イベントがある。「空の日」「開港記念日」には、花文字山付近にある消火訓練施設の見学イベントも過去にあった(毎年やっているかはわからない)。
- 「長崎県空港活性化推進協議会(代表者は知事)」や「長崎県空港利用者利便向上協議会(会長が長崎空港長)」を主催として、開港50周年記念セレモニーを実施。

(3)ボートレース場

- 「ボートレース大村」は、市が運営を担っている。行政視察は国内がメインとなっているが、最近初めて韓国からも視察に訪れた。
- ボートレースの売上はずっと日本一。インコースが強いというボート場の特徴が買いやすさ(当てやすさ)に繋がり、売上げに起因していると考えられる。
- ネット投票を含めてナイターがあることは売上に直結する。ナイター営業開始は2~3年前で、その頃はナイターを実施しているのが2~3場しかなかったため、先駆けだった。近年は増えている。
- コアファンのみならず、様々なイベントを行いファン層の拡大を試みている。レースがある日もない日もイベントをよくやっており、子供向けのイベントも多い。イベント会場とボートレースのチケットを購入する人の動線が異なるため、イベントのみの来場者も着やすい構造になっている。
- ボートレースの選手は場内に入る際にスマートフォン等を預けるなどの厳しい規定があるため、一般人についても同様に、機密保持のために手荷物の持ち込みが制限される可能性が高いこと、バックヤードがシンプルであることなどから、一般人がバックヤードツアーで見られるエリアはあまりないと思われる。新幹線や空港と違って盛り上がりには欠けるかもしれない。
- 市の施設のため、どこまで人を入れられるかどうかなどの確認や調整はしやすい。
- 仮にバックヤードツアー等を企画する場合、全国にも同じようなボートレース場・光栄競技場が多くあることを考えると、県内客がメインターゲットになると推測する。
- とは言え、マニアは、似たようなものだからつまらないと捉えるのではなく「小さな違いを楽しむために複数ものを網羅する」という側面もあるため、マニアに対しては訴求ポイントも作れる可能性がある。

5. コンテンツ化に向けたオペレーション体制

(1)販売・催行の主体

- 大村市観光コンベンション協会が第3種旅行業を有しているため、受注型企画旅行の企画・実施や、手配旅行の販売ができる。ダムの見学会もコンベンション協会がこれまで企画している。

(2)ガイド体制の現状

- 歴史ボランティアガイドは大村市にもいるが、インフラについては歴史とは全く異なるため基礎知識がないと思われ、基礎から学習してもらうのは難しいかもしれない。高齢者に全く馴染まないテーマを学習してもらうこと自体も難しいうえ、ボランティアのため、興味がないテーマについて学ぶモチベーションを得られるかどうかも懸念点。特に、新幹線や空港は専門用語や仕組みが難しい。
- 海上空港の建設の歴史などの資料はどこにあるのではないかと。島に住んでいた方がもともとはいたはずで、それらの方々が記憶を残すために歴史をまとめて公民館に飾ったりなどしていたはず。
- ガイドの会の人数は少なく、17名程度の登録者数がある。ガイドの要請があっても頻繁に稼働できる人は少なく、主に10名程度で運用している。

7. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- 大村市はキリシタン大名の発祥の地という歴史的なオリジナリティがあるが、小学生を対象にしたツアーを実施したことはない。
- 韓国からの巡礼団が来た際は大型バス7台分の人が来た。その際は添乗員が同行し、添乗員自身が説明していた。(※過去に何度も巡礼ツアーの経験があり、知見を有していると思料される)
- 長崎空港では、海を挟んで自衛隊の滑走路があり、陸上自衛隊の水陸機動団が常駐している。輸送機などが飛んでくることもあり、マニアには好まれるかもしれない。しかしながら、現状、大村市では自衛隊などの写真を撮っている人はあまり見かけない。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (D)西海市(1/3)

日時:2025年 10月14日 16:00-

ヒアリング先:西海市 西海ブランド振興部 ふるさと資源推進課 観光振興室

- 西海市では、夏季の海水浴やキャンプ、長崎バイオパークなどが人気で、家族連れの来訪が多い。体験型観光(みかん狩り、農業・漁業体験)に力を入れており、福岡県の家族層や関東・関西圏の教育旅行をターゲットとしている。
- 観光協会はNPO法人として独立運営されており、市とは補助金交付における連携が中心で人事的な連携はない。
- 既に「西海橋クルーズ」という体験があり、橋梁を活用した観光コンテンツが確立されている。ガイド体制も整備され、今後は既存のコースをブラッシュアップし、インフラツーリズムとしての発展が期待されている。

1. 西海市の観光の実態

(1) 観光客の属性・行動パターン

- 市内観光の特徴として、夏季に海水浴、キャンプが人気となる傾向がみられる。また、長崎バイオパークも人気であり、総じて、家族連れの来訪者が多い傾向がある。
- 農泊や民泊も実施しているため、教育旅行の受入れも多い。
- 車や電車で来訪される方が多いが、インバウンド客は特に目立っていない。
- 来訪者の属性としては、近隣市町村が多いとされている。「七ツ釜鍾乳洞」の車のナンバーによる入込調査によると、2割ほど福岡県からの来客があるとされ、1割が福岡以外の県外、その他は県内となっている。また、レンタカーの割合(特に福岡の「わ」ナンバー)が多いと聞いている。

2. 特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源

(1) 体験観光

- 西海市のコンテンツ造成にあたって、体験観光に力を入れている。例えば、「みかん狩り体験」や「農業体験」、「漁業体験」などである。(西海市の幼稚園などで、みかん狩り体験が実施されている。市内の子どもはみかん狩りが身近であるため、幼稚園での体験以降はあまり実施されない。小学校では、漁業体験を実施している。)
- 体験観光のターゲットは、福岡県の家族連れである。また、関東・関西圏の教育旅行にも販売していきたいと考えている。
- 関東圏の修学旅行の行程としては、長崎市への訪問が大半であり、佐世保市に訪れたとしてもハウステンボスのみを観光する程度でとどまっている。西海市に降り立たずに通り過ぎられることが多いため、足を止めていただきたいと考えている。

(2) 食資源

- 西海丼を10-11月で積極的に推しているが、年間を通じて海鮮が豊富である。(10-11月以外の期間でも海鮮丼は販売されている。)
- 海鮮以外では、大島トマトも有名であり、豚の生産量も多い。みかんを使用したジュースなども道の駅で販売している。

3. 観光の担い手機関と連携体制

(1) 西海市観光協会

- 西海市の観光協会はNPO法人として活動している。
- 市からの出向はなく、NPO法人独自で職員を採用している。なお、事務局長が西海市職員OBである。
- 職員は約40名程度在籍しているが、観光協会で、伊佐ノ浦公園の指定管理を行っているため、大半の職員が指定管理業務に従事している。伊佐ノ浦公園には、コテージやロッジ、キャンプ場がある。また、みかんだームも観光協会が指定管理を行っている。

(2) 連携体制(県や市、観光協会との連携状況)

- 市から補助金を観光協会へ交付しているが、人的な派遣などは特にしていない。
- また、市は長崎県観光連盟に対して負担金を納付し、連携事業を実施しているが、西海市観光協会と長崎県観光連盟の繋がり、不明である。
- 長崎県観光連盟と西海市が独自で事業を実施することはないが、様々な市と一緒に事業やイベントに取り組むといった経験はある。

4. インフラツアーや産業観光の実績

(1) 西海橋クルーズ

<https://saikaicity.jp/experience/detail.php?id=37&cat=1>

①クルーズ概要

- 現在、西海市観光協会が「西海橋クルーズ」を実施している。
- クルーズルートとしては、横瀬浦港を出港し、西海橋、新西海橋の下を巡るコースとなっている。船から橋の下を見て、橋の構造や骨組みを見学できることは珍しく、大変喜ばれていると聞いている。橋だけではなく、米軍の基地や歴史的な島も眺めることができる。
- 船のデッキに参加者が上ることができ、参加者が多い際には往路復路交代でデッキに上がることになっている。
- LCAC(アメリカ海軍で運用中のエア・クッション型揚陸艇)は、就航時間が決まっているため、その時間をさけて実施すればクルーズの運行に支障はないとされている。これまで、トラブルがあったということも聞いたことはない。
- ながさきピース文化祭の際には、西海橋架橋70周年を記念して、通常のクルーズよりも豪華なルートでの就航が行われていた。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

②自治体(D)西海市(2/3)

②実施体制

- 西海市と佐世保市を繋ぐ航路を有している瀬川汽船株式会社がクルーズ船の提供、運行を担っている。瀬川汽船株式会社の船頭には若い方もいらっしゃる。
- 観光協会を通じて参加申込が行われ、申込があった際には、観光協会が瀬川汽船株式会社と調整を行い、実施するという流れとなる。
- 船を1隻借り上げて実施することになるため、人数が揃わないと実施が難しいという課題がある。なお、瀬川汽船株式会社の船は受入れ人数が多く、30-40名が定員。

③実施までの経緯

- 3年前より、西海市から、西海橋クルーズを商品化するように観光協会に伝えていたが、ガイドが育たず、実施が難しいという返答があった。瀬川汽船株式会社自体は、船を提供することに対する抵抗感はなく、推進の意向はあった。
- ガイドが揃わないという課題があったが、昨年、完成され今年の4月以降からパッケージ化して販売されている。

④開催頻度と参加者属性

- 着地型のコンテンツであるため、イベントや団体申込があった際に実施されており、年に数回の運行状況である。「西海橋クルーズ」は、商工会の報奨旅行で利用されたことがあるが、修学旅行やインバウンド客の利用は見られない。
- 個人の申込みは可能であるが、船を1隻借り上げることから、1隻当たりの利用料85,000円(税込)を支払わなければならないため、個人での実施は殆ど見られない。
- 渦潮の際には、就航できない。

⑤ガイド

- ガイドは、観光協会が実施している。実際にガイドが喋ることもあれば、特定のポイントに到達したら音声ボタンを押すだけという場合もある。(音声ガイドは事前に作成、録音されている。)なお、音声ボタンを押すタイミングなどのテクニックもあるため、現在、練習中である。
- 瀬川汽船株式会社は、船の運航に注力しなければならないため、音声ボタンを押すというようなガイド方法であったとしてもガイドを担うことが難しい。
- 西海橋探索ガイドブックの中で、現在のガイドにおいて説明している事項は、「日本発の海峡横断橋」であること、「建設当時、鋼固定アーチ橋として東洋一の支間長」であること、「世界初の新工法」であること、「インフラツーリズム、コンテンツツーリズムの先駆け」であることである。
- 「インフラツーリズム、コンテンツツーリズムの先駆け」の項目においては、怪獣映画『空の大怪獣ラドン』(1956年公開)の説明をしている。『空の大怪獣ラドン』では、怪獣ラドンが西海橋を破壊したというシーンがあり、このシーンを深く解説していた西海市の学芸員の方がいたが、現在は引退している。
- 針尾無線塔の解説も実施している。
- 原稿さえあれば、西海橋について新旧の構造の違いなど、インフラに関するガイド内容を現在のクルーズでのガイドに追加することは可能である。

(2) ながさき大村湾サイクルーzing

- 様々な市町村と長崎県観光連盟が連携した事業の一つとして「ながさき大村湾のサイクルーzing」がある。なお、西海市は大村湾サイクルーzing事業に参画していない。
- 「ながさき大村湾サイクルーzing」とは、長崎県観光連盟と大村湾を囲む基礎自治体が共同で実施している事業である。船と自転車を活用して大村湾周辺をサイクリングしたり、大村湾でクルーzingを行うツアーとなっている。
- 安田産業汽船株式会社がクルーズを担っている。安田産業汽船株式会社の船に自転車を乗せて運行している。
- 西海市は、大村湾に接してはいるものの、西海市の中心地から大村湾側まで距離があるため、サイクルーzingのコースとして組み込まれていない。
- 当初は、亀浦地区の漁港に船を着岸させ、そこから自転車で長崎バイオパークやカフェをまわるというコースを検討していたようだが、山越えがあり難易度が高いコースであったため、サイクルーzingのツアーとして組込むことを断念したという経緯がある。
- 電動アシスト付きの自転車もあるが、途中でバッテリー切れになるリスクもあり、サイクルーzingの参画には至ってはいない状況である。

5. インフラツーリズム推進の可能性

- 観光協会では、「西海橋クルーズ」を実施しているため、このクルーズと絡めたコンテンツの造成を行うことがインフラツーリズムの実現に繋がるのではないかと考える。また、「西海橋クルーズ」と絡めるのであれば、西海市観光協会にも協力いただけるのではないかと思う。
- 過去には、新西海橋や西海橋の下を通り、バスで移動し食事をするというようなツアーを実施したこともあり、既にコースはできている。このコースにテコ入れを行い、ブラッシュアップを図ることでインフラツーリズムとして発展していくのではないかと考える。

6. コンテンツ化に向けたオペレーション体制

(1) 推進体制

- 西海橋をはじめとするインフラを活用した観光事業やイベントを実施するにあたっては、観光協会が間に入り調整することや企画を行うことが望ましいが、許認可に関する事項については、観光協会では対応できないため、市が実施する必要がある。
- 西海橋は文化財でもあるため、架橋70周年のイベントでは、社会教育課が対応した。橋は、様々な領域に関わるため、市の中でも色々な課が対応することになると考えている。道路公園にまで広げると建設課も関わることになり、主にふるさと資源推進課、建設課、社会教育課の3課が対応することになると考える。

(2) 申請・調整コスト

- 以前、西海橋を活用してバンジージャンプやジップラインを実施する企画を思いつき、市から長崎県に提案を行ったが、安全管理などの面から却下されてしまった経験がある。そのため、土木部に対する申請は、大変で手間がかかるという印象がある。
- 一度、前例を作ることができれば、その後は踏襲を行うことでスムーズな申請や対応ができるようになっていくのではないかと考えている。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (D)西海市(3/3)

7. インフラツーリズムとして活用可能性がありそうな資源

(1) 西海橋

- ・ 国指定重要文化財である我が国初の海峡横断橋。
- ・ 西海橋に関する常設の展示はないが、過去のイベントで企画展のようなことを実施したことがある。(歴史民俗資料館に西海橋に関する展示があるかもしれない。)
- ・ 西海橋の歴史については、学芸員に聞くことが一番であると考えている。
- ・ 西海橋を文化財として活用するという傾向はほとんど見られないが、今後、文化財として活用していく可能性はあると考えている。
- ・ 西海橋探索ガイドブックに記載されているかつての「関銭」は、現在では消失している。
- ・ 近隣の大江戸温泉に宿泊して、橋を見学する方もいる。
- ・ なお、西海橋付近の西海国立公園の主要部分は、西海市の区域外となっており、西海市の区域としては、平島という西海市の離島が公園の一部となっているのみである。

(2) 新西海橋

- ・ 佐世保市と西彼杵半島の針尾瀬戸を渡海する地点に架かる橋長620m、幅員20.2mの橋梁。新西海橋には遊歩道があり、歩道中央スペース床にはガラス張りの4つの窓がある。

(3) 横瀬浦公園

- ・ 横瀬浦には横瀬浦公園があり、そこは宣教師ルイス・フロイスの上陸の地とされ、歴史的に価値がある場所である。

(4) 七ツ釜鍾乳洞

- ・ 約3000万年前に海底より隆起して出来た七ツ釜鍾乳洞群。
- ・ 見学可能な天然記念物保護洞・清水洞を中心としたエリアには35か所の洞穴が発見されており、今なお、その全容を確認できていない長大な鍾乳洞群である。
- ・ ただし、国指定天然記念物となっているため、積極的な観光活用が難しい状況にある。

(5) 風力発電

- ・ 松島に洋上風力発電所を建設する計画があるため、今後、洋上風力を観光活用することになった場合は、ふるさと資源推進課が事業推進を行う予定である。ただし、風力発電自体の話に進展はない。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (E)佐世保市(1/4)

日時:2025年 10月16日 13:00-

ヒアリング先:佐世保市 経済部 観光課 観光推進グループ

- 「旧軍港四市 日本遺産MONTH」で佐世保重工業株式会社や針尾無線塔、旧海軍水道施設などを活用した有償インフラツアーを継続実施している。佐世保重工業株式会社とは、包括連携協定による協力体制を構築し、西海市や黒島との広域連携やハウステンボスとの連携協定検討など周辺地域との協働も進んでいる。
- 公益財団法人佐世保観光コンベンション協会を販売主体とし、海上自衛隊OBをガイドとする運営体制でツアーが実施されているが、ガイドの方はリタイア層が多く、ガイドが集まりにくい状況である。
- 自衛隊施設などの国管理の施設を活用する際の許可取得が最大の課題となっている。行政対行政の許可手続きが運営上の負担となっている。

1. 佐世保市の観光の実態

(1)観光客の属性・行動パターン

- 佐世保市の年間の観光客数は約500万人超であるが、その大半がハウステンボス目当ての来訪である。

2. インフラツアーや産業観光の実績

- インフラを活用したイベントとして既に実施しているものは、以下とおりである。
- 「旧軍港四市 日本遺産MONTH」と「全国一斉公開イベント」という全国的な取組みがある。この取組の中で、佐世保市では普段見られない場所の公開や昼間しか見られない部分を夜間にライトアップして、一般見学者に見ていただくなどの活動を行った。
- 日本遺産の事業については、観光課と文化財課が共同で実施している。
- なお、日本遺産MONTHで実施するイベントの販売は、原則、公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が担っている。

(1)「旧軍港四市 日本遺産MONTH」

<https://www.kyugun.jp/pdf/20251009kyugunmounth.pdf>

- 2016年4月に旧軍港四市の歴史に基づくストーリー「鎮守府 横須賀・呉・佐世保・舞鶴～日本近代化の躍動を体感できるまち～」が文化庁の日本遺産に認定されたことを契機に、「旧軍港四市」という全国唯一のブランドを国内外に情報発信を行うことを目的として、実施されるイベント。
- このイベントは、毎年秋ごろに四市各地で実施される。日本遺産パネル展や、通常は非公開となっている構成文化財の特別公開などが主な内容となっている。
- 今年度、佐世保市は、戸尾市場の旧防空壕を公開する等の取組を行った。

(2)「全国一斉公開」イベント

<https://www.zenkin.jp/koukai>

- 全国近代化遺産活用連絡協議会が実施するイベントである。明治政府の下で社会基盤整備と殖産興業を支えた工部省の設立日(明治 3 年)である 10 月 20 日を「近代化遺産の日」と定め、その前後の期間に全国にある近代化遺産の一斉公開や、近代化遺産の価値や魅力を広く伝えるシンポジウムや見学会等を各地で開催するイベントである。

<イベント詳細>

①2021年度の「旧軍港四市 日本遺産MONTH」で実施したイベント

≪佐世保重工業株式会社 佐世保造船所施設 特別公開≫

- 2021年度に実施した佐世保重工業株式会社の特別ツアーでは、募集開始から2日で完売した。
- 2021年のイベントの当時、川内野係長は観光課ではなく文化財課にあり、直接の担当はしていなかったが、コース作成部分を担っていた。
- 佐世保重工業株式会社と共同で実施したイベントにおいて、初めて有料のツアーとして実施した。
- ツアーでは海上自衛隊のOBの方にガイドを実施いただいた。川内野係長がガイド育成を担当していた。

【反響】

- 地球深部探査船「ちきゅう」がたまたまドックに入っており、参加者から大盛況を受けた。
- 鍛造工場のデモンストレーションもあり、好評であった。
- 2021年時には、まだ佐世保重工業株式会社が新造船事業も実施している時期であり、第4ドックでは実際に船をつくっている現場を見学することができ、その点が大変好評であったとされている。

【参加者の属性】

- 参加者の属性としては、半分以上が県外の方であり、年齢層も30-40代が中心で若い層に人気があった。20-40代で参加者全体の6割を占めていた。友人連れなどが多い印象であった。
- 男女比は丁度半分くらいであった。

【アンケート】

- イベント終了後には、紙のアンケートを実施しており、内容については大満足というような評価をいただいた。また、日本遺産であることを知っているかという認知度を問う質問も実施したところ、ツアー参加者の7割が日本遺産であることを認知していた。また、鎮守府については、95%の方が知っていると回答した。
- 自由記述の回答も埋まっており、非常に高い関心があることが明らかとなった。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

②自治体(E)佐世保市(2/4)

②2022年度の「旧軍港四市 日本遺産MONTH」で実施したイベント
「針尾送信所建設100年記念『針尾送信所と石原岳堡壘跡を訪ねる』」

<https://www.sasebo99.com/tour/100278>

- 針尾送信所が建設100周年であったことに鑑み、「針尾無線塔」と佐世保軍港の防備のため設置された「石原岳堡壘跡」、戦後日本における長大橋建設の原点として高い評価を受けている「西海橋」などの歴史遺産を巡るツアーを実施した。
- 実費程度負担いただく有償ツアーであった。

③2023年度の「旧軍港四市 日本遺産MONTH」で実施したイベント
「弓張岳から岡本水源地を巡る」

<https://www.sasebo99.com/tour/100343>

- 普段入ることのできない日本遺産の構成遺産の一つ「岡本水源地」を特別公開したツアーである。
- 岡本水源地は、日清戦争による水不足を受け、1900年に佐世保軍水道第一次拡張工事の一環として農作物用のため池を改造して建設された丸い水源施設。
- 実費程度負担いただく有償ツアーであった。

④2024年度の「旧軍港四市 日本遺産MONTH」で実施したイベント
「水源地の特別公開イベント」

<https://www.sasebo99.com/tour/100410>

- 2024年の「旧軍港四市 日本遺産MONTH」に合わせた日本遺産特別公開ツアーとして、「旧海軍水道施設跡を巡る」と題した、山ノ田水源地などの普段入ることのできない旧海軍水道施設を特別公開するイベントが開催された。
- ツアールートは、「山ノ田水源地 →(下車観光)転石貯水池 →(下車観光)相当貯水池」。
- 実費程度負担いただく有償ツアーであった。

【申込・参加者】

- 車が沢山入れるような場所ではなかったため、マイクロバスの定員である20人が各回あたりの定員となった。なお、2024年11月17日(日)、2024年11月30日(土)の合計2回実施された。非常に人気であり、先着順で応募を実施した。
- 参加者の属性としては、市内の参加者が多く、50-60代の高齢者層が大半であった。

【使用許諾】

- 佐世保市水道局の全面的な協力を得て実行できた。許可取得については、スムーズに実施ができた。水道局長は、インフラを公開することに対して前向きである。利用にあたっては、特に注意事項等もなかった。

⑤2025年度の「旧軍港四市 日本遺産MONTH」で実施するイベント
佐世保重工業株式会社佐世保造船所 特別ツアー

<https://www.sasebo99.com/tour/100467>

- 佐世保重工業株式会社との包括連携協定を受け、「旧軍港四市 日本遺産MONTH」において、佐世保重工業株式会社に協力をいただき、佐世保造船所の特別ツアーを11月15日(土)・11月23日(日)に開催することになった。

- イベント内容は、ドックの見学や佐世保造船所の史料室見学、工場施設、クレーンなどの一般公開ツアーを実施する予定であり、近々、申込が開始される。
- ツアーにあたっては、セキュリティの関係から、佐世保重工業株式会社の社員がついて周らなければならないため、毎週の実施は難しく、計2回の実施となった。

【申込】

- 申込は、公益財団法人佐世保市観光コンベンション協会のウェブサイトから先着順にて対応することになっている。
- 定員は、各回20名の2回実施で計40名となる。
- 本特別ツアーでは、国防上の観点から「日本国籍を有している方」のみが対象となっている。韓国やオーストラリアなど、同盟国である国籍まで対象国を広げたいと考えているが、佐世保重工業株式会社と協議中である。
*日本国籍を有しているという条件については、海上自衛隊のツアーでも同様。

【参加費】

- 有償のツアーで、1人あたり2,500円となる。
- 日本遺産を活用したイベントのため、バス代の半額を賄える程度の補助金が交付されている。参加費の内訳としては、バス借上げや保険の実費のみであり、利益が出るような金額ではない。

【コース・行程】

- 佐世保駅からバスで弓張岳に登り、大島造船所を俯瞰してから大島造船所へ入るというコースである。午前中いっぱいコースであり9時に出発し、ツアーは12時終了となる。
- 佐世保重工業株式会社の西門から入場し、第4ドックや銘板を見学し、新館にある資料室に向かうというルートである。第5、6ドックについては、新館の窓越しに見ていただく。
- 今回は、ドックに船がいるかいないかという点については、気にしていない。
- ツアー行程は、佐世保市経済部観光課観光振興グループ係長川内野氏が作成している。
- 2021年度では工場や造船をメインとしていたが、2025年度では工場が減ってしまったことや新造船事業が廃止されたこともあり、資料室をメインとしている。また、2021年は東門から入場したが、2025年は西門から入場する予定である。

(3)「旧軍港四市 日本遺産MONTH」以外のイベント

①「佐世保重工業株式会社の社会科見学」

- 佐世保重工業株式会社には、小中学生を対象とした社会科見学に協力いただいている。
- 社会科見学はそれぞれの学校が直接佐世保重工業株式会社へ問合せを実施している。もしかしたら、佐世保市の学校教育課が関与している可能性はあるが、観光課としては、関与していない。
- 観光課としては、修学旅行の受入れをお願いしている。

3. ガイド体制の現状

- 公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が実施するツアーでは、主に海上自衛隊のOBに実施いただいているが、なかなかガイドが集まらない状況である。
- 現在のガイドの方はリタイア層が多い。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

②自治体(E)佐世保市(3/4)

- 針尾無線塔のガイドもいるが、針尾無線塔についてのガイドは完璧であるが、それ以外の市全体のガイドはなかなかできない。
 - 昨年から公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が人材育成やガイド育成に取り組んでいる。
 - ハウステンボスからも、ハウステンボス発で佐世保をぐるりと一周周ってガイドができる方がいないかということを相談されている。
- (1)佐世保重工業株式会社に関するガイド
- かつて、川内野係長は、佐世保重工業株式会社のOB会から依頼があり、ガイドの講習を実施したことがある。佐世保重工業株式会社のツアーは社員の方にガイドをしていただきたくて考えているが、過去のツアーでは海上自衛隊のOBがガイドを実施した。
 - 佐世保重工業株式会社の東門近くに、佐世保市教育委員会が歴史公園を作る計画をしている。公園を活用しながら佐世保重工業のクレーンを見学するツアーを検討している。この見学ツアーのガイドを佐世保重工業株式会社のOBに実施いただきたくて考える。
4. 連携体制の現状
- (1)西海市との連携
- 長崎県の修学旅行は、平和学習が主体であるが、平和学習以外の修学旅行を実施する意向が出てきており、修学旅行に力を入れている西海市から修学旅行の受入れの協業について提案があった。
 - 佐世保市の海上自衛隊佐世保史料館(セイルタワー)を見学し、宮村国民学校の教師と小学生たちが掘った巨大な防空壕である「無窮洞」を巡り、「針尾無線塔」を周ったうえで、西海市の石原岳砲台に行くというツアーを西海市が主体で検討している。
- (2)黒島との連携
- 佐世保市周辺地域との連携強化に取り組んでおり、来年度は黒島と協力して県の補助金を活用しながらコンテンツ造成に取り組もうとしている。
- (3)佐世保重工業株式会社との連携
- 社会の活力を維持し、持続的な発展を遂げていくため、官民協働で地域の活性化、市民サービスの向上を図ることを目的とした、包括連携協定を佐世保市と佐世保重工業株式会社が今年度締結した。
 - 佐世保重工業株式会社においても修繕事業にシフトしていることから、自衛隊の艦艇の修復事業を広げていきたいという意向や地域貢献への強い意向があり、佐世保市と連携を行うことは、佐世保重工業株式会社にとっても利があるとされている。
- (4)ハウステンボス
- 自身の圏域だけでなく広く観光してほしいという意向があり、佐世保市との連携協定についても検討が進んでいる。
 - 実験的に、ハウステンボスと九十九島パールシーリゾートをシャトルバスで結ぶ取り組みも行われている。
 - ハウステンボスの集客力を周辺の観光施設へ影響をどのように与えていくかが課題。

5. インフラツーリズム推進における課題
- ツアーの運営や販売主体不足や許可取りの手間等の課題が挙げられる。
 - なお、これまで、国管理の施設や県管理の施設を活用する際に、大きなトラブルになったことはない。
- (1)実施中のツアーにおける海上自衛隊への許可取得
- 公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が実施している「日本遺産を巡る 海軍さんの散歩道」という自衛隊の基地の中に入るツアーがある。このツアーは海上自衛隊佐世保地方総監部や地下壕などを見学するコースとなっている(<https://www.sasebo99.com/tour/100107>)。
 - 公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が募集し主体となるものの、海上自衛隊の基地に入るため、公益財団法人佐世保観光コンベンション協会からではなく、佐世保市からの許可取得が必須となる。
 - ツアー自体は、土・日・祝日限定で実施されるため、毎週月曜日には必ず、参加者名簿を自衛隊の各部署に一斉メールしなければならず、この業務が手間となってしまっている。
 - 佐世保市や海上自衛隊に限らず、特に国の機関を活用する場合は、行政対行政ということで許可を取る必要が生まれてくるのではないかと考える。
- (2)断念したツアーにおける自衛隊への許可取得
- かつて、高後埼灯台をツアーに組み込もうと企画したことがあった。灯台の管理者自体は海上保安庁であり、海上保安庁からは使用の許諾を頂けたが、灯台までの道が自衛隊の土地であり、自衛隊からの許可が得られず、断念をしたという経験がある。
 - 自衛隊として使用していない土地ではあったが、鍵の開閉や手続き関係で、自衛隊からは使用許諾が得られなかった。
 - 公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が実施している「日本遺産を巡る 海軍さんの散歩道」という自衛隊の基地の中に入るツアーは、自衛隊職員が職務をしているすぐそばを見学するため、許可が下りた。
6. 販売・催行の主体
- インフラツーリズムを進めていく上で公益財団法人佐世保観光コンベンション協会が販売主体として重要になると思う。
 - また、催行主体となる民間事業者では、「SASEBO軍港クルーズ」を実施している安楽丸水産もキーマンになると考える。
7. 特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源
- インフラツーリズムとして、推していきたいと思っている施設は、以下のとおり。
- (1)不老洞 <https://stlocal.net/Nagasaki/spot/PSSB01092>
- 住宅街に残る大正時代に作られたレンガ作りのトンネルであり、勝富町と須佐町をつないでいる。遊郭街だった勝富町より山手にある家の子どもたちが、小学校へ通う際に遊郭街を通らなくて済むように造られたとされている。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

②自治体 (E)佐世保市(4/4)

- 長崎の観光情報や観光・交通チケットの購入、利用ができるサービスである「STLOCAL」に、不老洞の紹介がある。不老洞の近くには、「ろまん茶屋まほろば(旧廣喜屋)」があり、こちらも「STLOCAL」で紹介している。ろまん茶屋まほろば(旧廣喜屋)は、元遊郭であった。
- 勝富町の遊郭は、昭和30年ごろまで存在していたが、売春禁止法の影響で遊郭は消滅し、遊郭は次第に旅館へと変わっていった。

(2)西九州倉庫

<https://www.sasebo99.com/event/100462>

- 西九州倉庫にて、「干尽前畑探検隊」というイベントを実施した。佐世保を代表する工場・商業地域の一つである干尽町で開催するお仕事紹介イベントである。イベント内容としては、お仕事体験スタンプラリーやステージショー、出前事業、市場体験、キッチンカー、屋台出店などであり、夜には倉庫をライトアップした。
- 西九州倉庫は、現役で船で輸送する貨物を保管しているため、倉庫の中に入るようなイベントは実施していない。本来であれば1号倉庫を活用するはずであったが、貨物船が入って利用中であったため、急遽8号倉庫で実施した。
- 「ウィズラン株式会社」という税理士法人が主催であり、西九州倉庫を借りてイベントを実施した。
- バイク乗りの方が倉庫とライトアップを背景に写真を撮りに来ていた。

(3)尼瀧トンネル

- 尼瀧トンネルは、現在通行止めである。第二次世界大戦まで、弾薬や資材物流の輸送などに使用されていたトンネルである。

(4)金山弾薬庫

- 尼瀧トンネルを抜けた先には金山弾薬庫があり、現在も自衛隊の弾薬庫として活用されている。

(5)世知原・吉井石橋群

<https://www.sasebo99.com/spot/61809>

- 佐々川上流域の世知原の石橋群で、アーチ橋16基、一枚岩橋1基の17基の石橋からなる。
- 石橋めぐりのツアーを実施してほしいというような要望も見受けられる。石橋めぐりツアーを過去に実施した際には県内外からマニアが参加した。市の教育委員会が主催した。

(7)永ノ島炭鉱跡

- 永ノ島(九十九島の一つ)にある廃鉱。明治36年、大阪商船の出資を得て採炭を開始したが、佐世保の要塞化もあり明治39年に閉山、戦後も採炭を続けたが昭和42年に廃鉱となった。
- 最も長く残っていた炭鉱は、松浦炭坑であり昭和44年に閉山した。翌年45年に鉄道が廃止された。

(8)針尾無線塔・コンクリート

- 針尾無線塔は、修学旅行だけでなく、土木を学ばれている方や技術者にも大変人気である。

①コンクリートの歴史

- 佐世保でインフラツーリズムを実施するのであれば「コンクリート」に着目することも面白いと考えている。
- 佐世保造船所の第5、第6ドックで初めてコンクリートを活用することになったが、海水による問題が発生した。この課題を解決するため、軍艦島の護岸をヒントに、コンクリートに赤土を混ぜた海水に強いコンクリートが生まれたという歴史がある。
- この海水に強いコンクリートを活用して第5ドックが完成され、更に、火山灰が入ったセメントでつくられたドックも完成したことで、塩害に強いコンクリートが確立された。
- この結果から第6ドックをオールコンクリートで造成し、現在でも使用されている。日本最古のコンクリート製の乾ドックとなった。
- 常時海水に触れる面にコンクリートを活用したのが立神係船地であるが立神係船地の前に、赤崎岸壁がコンクリートで作成された。赤崎岸壁は、日本最古のコンクリート岸壁といわれている。
- 松浦鉄道は昭和10年(1935)10月に開通した九州最古の高架鉄道であり、現在でも現役で走行している。

(9)サイクリング

- サイクリングして渡ると色々見るところがあると思う。「STLOCAL」にもサイクリングコースが掲載されている。

(10)クルージング

- 西海橋の真下から乗船し、針尾無線塔を眺めつつ、西海橋の下を通り、川棚の魚雷発射場を見ろというクルーズが試験的に導入され、とても評判がよかったと聞いている。航路申請など、しかるべき手順を含むことで実現に近づくと考える。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者(A)長崎自動車株式会社(1/3)

日時:2025年10月15日 13:30-

ヒアリング先:長崎自動車株式会社 プロモーション戦略室

- 長崎自動車株式会社はインフラツーリズムに積極的な意向を持ち、既に多様なバスツアーの運営実績がある。年間1万人が利用する最少催行人数1名の定期観光バスや見学・体験バスツアーを展開している。また、ながさき観光ルートバスの周回や一日乗車券の取組、全自動予約システム、43か国語対応の多言語通訳サービスなど充実した運営基盤やノウハウ、手法を有している。
- 本河内ダムや西山ダムを活用したツアーや、県外修学旅行のSDGs意識に対応したインフラコンテンツの推進を計画しており、さるくガイドとの協力や大学との連携による高校生向けコンテンツ開発も進めている。

1. 長崎自動車株式会社の状況

(1)基礎的情報

- 長崎バスグループは、長崎市内一円及び西彼、五島、島原半島の全域においてバス路線を有している。また、長崎の観光振興の担い手として鉄道事業、船舶運航事業、ホテル・旅館業、旅行業等多岐にわたって事業展開しており、島原鉄道株式会社や長崎バスターミナルホテルも長崎バスグループの一つである。
- 長崎自動車株式会社の予約システムは全自動であり、予約者に対して自動で案内等が送信される仕組みが確立されている。

(2)インフラツーリズムへの意向

- インフラツーリズムに関する観光ツアーを過去に検討をしたことがある。
- インフラツーリズムの推進について、長崎自動車株式会社としては積極的に協力していきたいと考えている。かつて、長崎県と長崎県営バスが実施している「女神大橋」のツアーについて、長崎自動車株式会社も販売したいと打診したことはあるが、遠回しに断られてしまった。また、女神大橋からバンジージャンプをするという企画や女神大橋からナイアガラの滝のように花火を打ち上げる企画を提案したが、却下されてしまったという経験もある。

2. 定期観光バス

- 長崎自動車株式会社では、乗合型バスツアーとして、定期観光バスが毎日運行している。この定期観光バスは、路線バス的一种であり、道路運送法に基づき路線バス会社が企画・販売・運行するため、旅行業法に基づき旅行会社が企画・実行する貸切のバスツアーとは異なる。最少催行人数が1人である。
*県営バスが実施しているものは、旅行業法に基づくバスツアー。
- 今後は、市外にも進出し、諫早～島原というルートも検討している。このルートに付け加えることのできる観光施設や体験を探している。

(1)ツアー行程

- 主要な観光地については、定期観光バスで主流化されている。
- かつては、1日5時間の行程であったが、現在は、午前3時間、午後3時間のそれぞれ別のコースとして販売おり、参加しやすいと好評である。遠方から来られる方は、飛行機やJRで午前中に長崎に到着した後、午後から乗車することも多い。

- また、飛行機やJRでの帰宅前に、午前中に乗車する場合も見られる。
- 定期運航のバスは、途中乗車や途中下車は不可となっている。

(2)利用者属性

- この乗合型バスツアーは年間を通じて1万人に利用されており、多くの方に利用いただいている。常時、20-30名乗車している状況である。
- 定期観光バスは、地元の方は乗車せず、観光客しか乗っていない。
- 県外の方の利用が多く、半分は関東からの旅行者である。
- 定期観光バスの利用者の属性としては、ご年配の方の利用者が多い。理由としては、バスガイドが同乗しているからと考える。

(3)多言語化

- バスガイドの案内は、多言語通訳サービスの機器を通じて43か国語に対応している。ガイドがピンマイクで話したことが、クラウドサービスで、旅行客のスマートフォンに多言語で表示される。

(4)広報

- この乗合型バスツアーを掲載している長崎自動車株式会社の公式サイトは、多くの方に見られており、広告宣伝効果が高い。長崎の魅力を発信できるサイトであると考えている。かつて、公式サイトを活用した商品開発についてクラブツーリズムから打診があった。

(5)採算性

- 採算性はギリギリの状態である。1名の参加では利益がギリギリであるが2名からの参加であれば、何とか利益が出せる状況の価格設定である。

3. ながさき観光ルートバス

- ながさき観光ルートバスは、観光地を周回するバスであり、途中下車が可能である。
- 地元の方も乗車される。
- ながさき観光ルートバスの購入は、ジョルダンのサイトからの流入が最も多い。ジョルダンからの流入者は20-30代の若めの方が多い。
- 長崎自動車株式会社の公式サイトやSNS、ながさき旅ネットにおいて広報活動を実施している。ながさき旅ネットを確認する観光客が多いため、ながさき旅ネットのサイト上にポップアップで告知を出すこともある。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者(A)長崎自動車株式会社(2/3)

(1)「1日PASS」、「24時間PASSプラス」

- 「1日PASS」、「24時間PASSプラス」という路線バスの一乗車券もあり、長崎市内全路線(ながさき観光ルートバス、まちなか周遊バス)を周遊できる。
- 「1日PASS」、「24時間PASSプラス」を購入された方に対しては、長崎市内の観光施設の入場料や食事処での食事代が割引となるクーポン券を発行している。割引を受けられる施設は52施設もある。
- 地元のタウン誌である「ながさきプレス」とのタイアップによって、割引対象となるお店を選定した。「ながさきプレス」のチョイスによる選定であり、地元の方も利用するようなお店とした。
- クーポンの手数料は5%程度であるが、路線バスの乗車賃に手数料という概念がないため、お客様からの運賃からお金を提供している状況である。

4. その他バスツアー

- 旅行業法に基づくバスツアーであると、最少催行人数が定められており、最少催行人数を下回る場合、ツアーが中止されることになる。中止の場合、ツアー行程に組み込んだ体験施設や食事処に対して申し訳ないため、長崎自動車株式会社では、最少催行人数を1名から実施できるようなツアーを作成し始めている。
- 1名でも催行でき、かつバスにガイドを同乗させ、多様化するお客様のニーズに合わせたテーマのツアーを作成している。

(1)見学・体験バスツアー

- 定期観光バス以外の単発バスツアーとして、「見学・体験バスツアー」を催行している。
- コースとしては、「大村コース」、「佐世保コース」、「波佐見コース」、「南島原コース」がある。
- このコースは、全て最少催行人数が1名となっている。
- 「大村コース」では、長崎県のご当地醤油工場である「チョーコー醤油」の工場を見学し、消防車や消防に関する器具を設計、製造し、保守を行う「ナカムラ消防化学」の工場も見学する。昼食では、「古民家花」において創作懐石料理を楽しむ行程である。
- 「佐世保コース」では、針尾無線塔を見学した後、九十九島パルルリゾートにおいて、イルカショーやバックヤードツアーを楽しむというツアーである。昼食にはヒラマサや長崎の食材を楽しむことができる。
- 県の観光連盟からの補助を活用したツアーであるが、長崎自動車株式会社としても赤字を覚悟した価格設定としている。
- 今回は、冬の時期が出発日となっているが、冬にとどまらず季節ごとにツアーを作成している。

(2)マニアックなツアーの展開

- ながさき観光ルートバスや路線バスを活用してインフラツーリズムのようなマニアックなコースを作成しようとしている。巡る施設などについては、検討段階にあり、長崎のさるくガイドと協力して作成している。

- ジャパネットグループが開設した「長崎スタジアムシティ」を結ぶ定期路線の運航について、かつて、ジャパネットに依頼したことがある。「長崎スタジアムシティ」付近は、造船所の研究跡地であり、魚雷に関する跡地を巡るツアーも検討していたが、建設会社と話が折り合わず頓挫してしまった。魚雷のエンジンモーターを作成していた場所を見れる歴史的な場所であったので、残念である。

①ダムツアー

- 県の実証実験の場合、予算が下りてモニターツアーを行うことができるようになるのは、冬の時期になるため、実施が難しい。ダムや女神大橋は桜の季節に実施をした方が景色がより綺麗に見える。
- 県の実証実験としてではなく、自主的な事業として、ツアー化をしていくことも検討している。特に、本河内ダムや西山ダムについては、さるくガイドの知識があるのであれば、ツアー化に取組みたいと考えている。さるくガイドでは、既にダム外部についてガイドを行っているようであり、ぜひガイドの知識を活用してツアー実施ができればよいと思う。
- ダムの内部に入ることができれば、より面白いと考えるため、ダム内部まで見学できるか否かという点については、長崎県内部で確認いただきたい。
- モニターツアーを実施するにあたって、さるくのガイドを活用するか長崎自動車株式会社のガイドを活用するべきかなどの詳細については、追って検討していきたい。

②教育旅行とSDGsを絡めたインフラツアー

- 県外の修学旅行においては、SDGsを意識されている学校が多く、バス使用におけるCO₂の排出量などを気にされている学校もある。SDGsと絡めてインフラコンテンツを推進できるのではないかと考えてはいる。(※長崎大学と長崎自動車株式会社が連携している調査も修学旅行におけるSDGsに関するもの)
- 教育旅行は「安心・安全」というキーワードがあり、インフラ施設の見学においては、ハードルが少し高くなる。また、天候に左右されるインフラツアーもあるため、代替コンテンツがないことも課題である。

5. ツアー造成にあたっての連携体制

(1)大学との連携

- 今年度は長崎外国語大学とも連携をしてツアー造成を行っている。大学生をターゲットとしたツアーの調査を実施した。
- 今後は、長崎大学の本部(政策企画部)と連携してツアーについて検討を進めていく予定である。
- 長崎大学では、高校生の修学旅行向けにコンテンツを作成している。長崎大学としては、修学旅行を契機として長崎大学への進学希望者を増やしていきたいという狙いがある。また、進学のみならず、長崎に定住者を増やしていきたいという意図もあり、長崎の魅力を伝え、長崎に就職してもらうように働きかけている。
- 現在は、修学旅行で長崎を訪れたとしても再来訪が10年後であったり、Uターンも10年後でないとなかなか出てこない状況である。たとえ、長崎大学に進学しても就職で長崎を離れてしまい、地元に残る割合は1-2割程度である。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者(A)長崎自動車株式会社(3/3)

(2)DMO長崎、長崎県観光連盟との連携

- DMO長崎や長崎県観光連盟とも連携しているが、一緒に新しくツアーを造成するといったような取組みは行ってはいない。
- 長崎DMOでも同じように、ツアーを作成しているが、仮に参加者から申込があったとしてもDMOは自身で催行できるわけではなく、申し込み後にさらに調整する必要があるため、現状は、お知らせをするという機能に特化している。

6. コンテンツ化に向けた体制、対応課題

(1)ターゲット設定、ツアー内容、プロモーション設定

- 本明川ダムや本河内ダム、西山ダム、大村車両基地、長崎空港、西海橋などについては歴史もあり、コンテンツとしても面白いが、「どこの誰」に向けてツアーをつくるかという点において実現可能性が変わってくる。
- 例えば、県内のお客様に対して、ダムをテーマとしたツアーを作成するのであれば、貸し切りバスで周るか、歩いて周るべきかなどを検討し、更に、水に関する事項を絡めたらよいのかなども考える必要がある。ターゲットにより、ツアーの内容や広報の仕方が変わってくる。
- インフラツーリズムに関するツアーについては、ターゲットとするお客様に対するプロモーションを適切に実施することが重要である。初めのプロモーション費用が高くなるため、効果的なプロモーションとなるように工夫が必要。

(2)ガイド

- このようなマニアックなツアーを造成するにあたっては、ガイドの専門知識を高める必要がある。ガイドマニュアルがある方が分かりやすい。

①長崎自動車株式会社のガイド、運転手状況

- 専属の正職員のガイドとフリーのガイドがあり、計13名在籍している。
*県営バスも同程度と考える。
- 長崎自動車路線事業部のバス運転手は人数が足りていないが、長崎バス観光のバス運転手はうまく回っているようである。採用は随時募集している。
- バスの運転手については、事業ごとについて契約を締結しており、貸切り事業で採用した場合、他の事業のバスを運転することができず、一度貸切バスの契約を解除して新たな契約を締結しなければならない。年や月単位で契約を見直している。

7. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- 三菱重工株式会社「長崎造船所香焼工場」の歴代所長は退職時に工場の丘部分に植樹をしており、上から工場の植樹を見るととてもきれいであった。なお、長崎造船所香焼工場は現在、大島造船所所有となっている。
- 「三菱重工業長崎造船所長崎工場 飽の浦」や島原鉄道の車庫も面白い。島原鉄道の車庫は、列車が並んでおり、島原駅から数駅先にある島原船津駅の隣にある。
- 道路のアスファルト工事や路面の表示ラインを引くという体験、橋と橋を繋ぐ現場見学会などは需要があると思う。現場工事職員の子どもや家族への訴求が大変高いと考える。

- 子どもは、ツアーでヘルメットをかぶるだけで喜ぶ印象があるが、現場見学会は、工事の進行具合によって、ツアーの日程を確定することが難しいという課題は残る。

8. その他取組意向

- 島原鉄道の鉄道・バス・フェリーが1日乗り放題になる「Shimatetsu Free Pass」があり、今後は、島原鉄道、長崎バス、JR九州に乗車できる一日乗車券の販売を計画している。1dayパスや2dayパスなどのイメージをしている。JR九州側の感触は良いが、九州MaaSからの理解を得ていく必要がある。
- 長崎バスのパスを取得し、長崎市宿泊後の翌日に島原まで足を延ばして、再度、長崎市に戻ってきた際には、また長崎バスのパスを利用できるようになるというように、パスの利用可能日を増やしていきたいと考えている。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者(B)長崎県観光連盟(1/2)

日時:2025年9月2日 16:00-

ヒアリング先:長崎県観光連盟

- 国内は、福岡中心の九州圏内客が主流。県単位では福岡に次いで東京が多いが、首都圏は減少傾向。コロナ禍中の支援・補助事業で旅行代金が安かった反動もある。
- 世界遺産や食の魅力を活かすことが観光資源と施策の焦点。観光も食も、新たなコンテンツの開発・訴求が弱い。インバウンドが弱い最大理由は国際直行便の少なさ。
- インフラツーリズムの展開としては、大村湾クルーズや空港活用など、地域資源と連携した商品造成のトライアル実績がある。
- 長崎市はDMO、または長崎バス観光(株)、大村市と佐世保市は観光協会が主催・販売が可能と想定。諫早市はプレイヤー不足。

1.長崎県の観光の実態

(1)観光客の属性・行動パターン

- コロナ明けも引き続き、県内のマイクロツーリズム的な旅行ニーズは一定程度残っている。
- 福岡が最大市場になっており、他の九州圏を含む近隣地区が中心。直近1~2年は首都圏シェアが少し落ちているが、福岡に次いで第2位が東京であることには変わりはない。

(2)世界遺産、日本遺産(鎮守府、シュガーロード)、その他産業観光などのテーマ性が強い観光の推進状況、およびマーケットの状況

- 「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」と「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の2つの世界遺産のうち、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」は、分散していることや受け皿のボリュームが少ないことから、誘致するというよりも価値を伝えることを意識している。
- 明治の日本の産業遺産については、軍艦島というキラーコンテンツがあるうえ、昨年冬に放映された「海に眠るダイヤモンド」というテレビドラマの効果で、オフ期の来訪者が多く、現在も好調に推移している。
- グラバー園は若干微減傾向になっており、少し打ち出す必要があると考えている。インバウンドの受け皿にもなると想定されるが、価値を伝えきれていない課題がある。
- 食については、ちゃんぽん、皿うどん、カステラがあるだけでも恵まれているが全て旧来からの資源で、新たな「食」の取組が弱点。きちんとしたプロモーションが打てていないという課題がある。ご当地グルメの開発等を散発的に行っているが、新規コンテンツ開発について「テーマを絞って」「ロングスパンで」施策を推進していくことが必要。
- 日本遺産は県内に4つあり、それぞれの事務局で活動しているものの、パワーをかけきれずにいるように見受けられる。特にプロモーションに大きな予算をかけられずにいる。
- そもそも日本遺産自体の認知度が低いことや文化庁からの補助金期限が切れていることもあり、他にも多く資源がある中で日本遺産の優先度は低くなっている。
- チャレンジ中の取組はコンテンツツーリズム。もともとフィルムコミッション担当がおり、撮影調整からロケハン、エキストラ調整などといった映像作品の支援を行っていた。
- これまでは作品「支援」に留まっていたが、ファンに聖地巡礼で来て頂けるような仕組みづくりを2年ほど前から開始している。しかし、聖地巡礼ニーズは作品がヒットするかどうかに左右されるため事前に投資しても流行らなければ回収できず、ヒット後に活用しようとする権利関係の調整に莫大なコストがかかるという難しさがある。

- 今週5日に公開予定の「遠い山なみの光(原作:カズオ・イシグロ)」は、長崎で撮影はされていないものの、モデルとして戦後の長崎を舞台としているため、その反響なども見ていきたい。
- 一般社団法人アニメツーリズム協会や、ロケーションジャパンなどの関連団体と連携したチャレンジを進めている。
- 聖地巡礼系のファンは作品や俳優によるが、ボリューム感としては首都圏に多い印象がある。そのため、聖地巡礼のターゲット市場は長崎県から遠く、大ボリュームの誘致が困難というジレンマはある。佐世保市が戦隊育成ゲームである「艦隊これくしょん」のイベントを毎年実施しており現在も継続して好評で、参加者は、20-30代男性が中心である。

2.特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源

- インバウンドのウィークポイントは、海外からの直行便が少ないこと。県のインバウンド推進課が直行便の誘致を強化している。観光連盟としてもそれに相当したPR施策を推進している。
- インバウンド誘致の重点市場は韓国、台湾、中国、香港。入込実績は韓国が最も多い。韓国は、対馬や五島への巡礼団を含むので一般観光とは異なる動きもある。
- 国内の一般団体は、コロナ禍以降、募集型を中心に戻りが遅い状況である。内閣府の交付金を活用した事業実績がコロナ禍後になって減少し、航路の割引率が下がったことも要因のひとつと考えられる。コロナ禍中は、交付金事業による航路の割引に加えて全国旅行支援があったため2階建ての補助によって旅行代金がかかなり安価だったが、コロナ禍後は旅行支援分の支援がなくなり正当な金額に戻ったため、反動で需要が落ちていると推測する。

3.インフラツアーや産業観光の実績

【9/10に実施予定のモニターツアーの概要】

- 着地型コンテンツを0→1で造成するチームを組成してから約4年が経過。検討の中で、長崎県で島を除くと海のコンテンツが少ないという点や大村湾沿岸地区は観光側面で見ると素通りされるという課題が挙げられた。これを踏まえ、2023年より大村湾沿岸地区にフォーカスしてコンテンツを造成することになった。
- 安田産業汽船と連携した着地型商品の一つ造成したが、商品自体の売れ行きは芳しくなかった。

資料1.一次選定施設の現地調査(2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者(B)長崎県観光連盟(2/2)

- 大村湾のポテンシャルを感じるクルージングを旅行会社のツアーに組み込んでもらうため、9/10に実施する予定のモニターツアーでは、旅行会社や航空キャリア10数名に、大村湾沿岸地区の素材を視察頂き、ツアー化にあたっての現実的な課題を検証する。
- 大村湾沿岸にフォーカスを当てるため、長崎空港の棧橋発でぐるっと回るクルージングがベースとなるが、長崎空港の活用もしたいと考えており、花文字山を組み入れることにした。
- 羽田空港では、はとバスがバックヤードツアーを行っている。長崎の花文字山は、普段は入れない場所であること、空港を見下ろせる距離感の近さに魅力や優位性がある。
- 花文字山エリアは、アクセスできる車両サイズに限界があるという課題もある。道路幅は問題ないが、木々の枝が生い茂っており、大きなバスが入れず、マイクロバスがギリギリ通過できる状態である。
- 花文字山では、眺望がポイントになるが、大村市のガイド団体に依頼をし、空港が建設された島の歴史や飛行機に関するガイドもしていただくことを想定している。
- 海上から至近距離で空港からの離着陸を見るのがハイライトになるが、発着の時間を読みながら行う必要がある。

4. インフラツーリズム推進の可能性・期待

- 明石海峡大橋など、インフラを活用したコンテンツは確実に増えてきている印象である。長崎県には、女神大橋以外に巨大なインフラはあまりないが、インフラツーリズム自体の可能性は充分にあると感じている。

(1)新幹線車両基地等、JR関連施設の活用

- 西九州新幹線開通前にも、JR九州に線路ウォークのコンテンツ化を提案していたが、旅行商品に組み込むことができず、地元向けの啓発でおわってしまった。
- 大村の車両基地もそうだが、案内人の確保が大きな課題だったのではないかと感じる。
- 大村の車両基地は、毎週水曜日に無料の一般見学を実施しているが、水曜日以外の土日祝での見学対応をしていない。9/10に実施予定のモニターツアー行程の立寄りで見えないかという相談をしたが、仮に有料にしたとしても、現地の対応人員調整の関係で立ち寄りが叶わなかった。大村車両基地は、イベントリーでスポット的に見学を受けることは可能かもしれないが、定期的なツアー化には消極的であると思料される。
- 長崎空港から入る修学旅行は大村市を素通りしてしまうので、大村市に少しでも滞在頂けるように修学旅行生の受入も打診してみたが、交渉は頓挫した。

(2)その他

- 長崎県営バスのツアーで、大村湾クルーズと萱瀬ダムのコースを春に3本、秋に1本、実現したことがある。今回はコースに花文字山を含む方向で調整しており、11月の祝日に実施する予定である。(※11月の本ツアーの日程でも、車両基地は対応不可能だった)
- 県の調整がしやすい場所のほうが、直近では商品化に繋げやすい印象。

5. 想定ターゲット

- 通常、クルーズマーケットとダムマーケットは異なるが、両者を組み合わせた県営バスのツアーはリピーターが多い。
- 県営バスは、自社主催ツアー自体のリピーターを獲得したいため、常に新しいネタを探している。リピーター自身、これまで行ったことのない場所に行けるツアーに喜んで参加する。そのため、県営バスツアーに参加される方は、一般的な「ダムマニア」などのマーケットとは意味が異なる。
- どこで情報を得たか不明だが、萱瀬ダムのツアーは東京からのダムマニアの参加もあった。
- インフラツーリズムはアクティビティ要素が強いため、FITをターゲットとして想定した場合、身体を動かすことや、山、川などの自然環境での体験が可能の方が対象になると思われる。また、マニア性の高さから、人文・歴史に興味がある人も対象になると想定している。

6. コンテンツ化に向けたオペレーション体制(地域のプレイヤーの存在)

- 旅行業の登録がある大村市と佐世保市の観光協会はツアーの企画・販売可能。大村市はマンパワーに心配なところはある。
- 諫早市には現地に目立ったプレイヤーがいない。諫早神社の担当者が前諫早市長の息子で、話がうまく、Instagramの活用がうまい。お守りや御朱印などのデザイン性が高まっている。九州の神明宮伝説をちゃんと伝えていこうとしている。
- 長崎市はDMOの役割によると思われる。着地型観光に長く携わっていた職員がいなくなったが、対応できる可能性は高い。その他、長崎バス観光株式会社が着地型観光に取り組もうとしているため、主催者としての連携可能性がある。

7. 組み合わせる可能性がありそうな資源

- 地域側では、インフラができたことの恩恵だけでなく、それによって失われたものも含めて語り継いでいく努力も必要と思われる。
- 五島市の洋上風力発電施設の視察ツアーも、年間1,000件程度の予約が入るくらいにまで成長した。しかし、一般客ニーズは殆どなく、行政視察と企業視察が大半を占めることは見学開始当初から変わらない。なお現在、洋上風力施設は7基の設置が完了している。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者 (C)一般社団法人 長崎国際観光コンベンション協会 (1/3)

日時:2025年 10月15日 15:00-

ヒアリング先:一般社団法人 長崎国際観光コンベンション協会 企画管理本部

- DMO長崎は高付加価値インバウンドをメインターゲットとし、量より質を重視した観光戦略を展開している。サステナブルツーリズムや外海・出津地区のキリスト教関連コンテンツなど、長崎独自の文化・歴史的背景を活かした高単価ツアーの造成に力を入れており、観光消費単価の向上を目指している。
- 「Nagasaki Crew」という独自の英語ガイド育成制度を通じて、インバウンド対応力を強化している。4年間で100名のガイド育成を計画している。
- インフラツーリズムに対しては「観光資源が豊富な長崎では優先度が低い」との認識を示しており、DMO長崎としてはインフラツーリズムを一コンテンツとして告知する程度の関与にとどまるとしている。なお、教会建築や夜景など既存観光資源との組み合わせによる展開可能性はあるとのこと。

1. 長崎県の観光の実態

(1)観光客の属性・行動パターン

①観光統計手法

- 今年度から長崎市の観光統計をDMO長崎で受託することになった。今年度からは統計手法を刷新し、令和6年度の統計については、先日プレスリリースを発表した。
- 長崎市では令和5年度から宿泊税を導入したことから、宿泊実数のデータが取得できるようになった。また、人流データサービスである「おでかけウォッチャー」を活用するようになったため、日本人観光客数については、一定程度正確に補足できるようになった。

②全体傾向

- コロナ禍以降は、回復基調にはあるが、コロナ前の水準まで戻りきれていない。質の良い観光客が多く訪れている印象もあり、戻りが遅く事が必ずしも悪くはないと考えている。
- インバウンドについては、消費単価が高い。DMO長崎としては、量よりも質を確保しようと考えている。
- クルーズ船の数は、全体的に増加傾向にある。

③意向

- 来訪者には一か所できるとどまるのではなく、広く色々と足を運んで宿泊日数を伸ばしていただくように働きかけをしていきたい。

2. 特に推進している施策やテーマ、フォーカスしたい観光資源

- 高付加価値インバウンドをターゲット主などとしており、ニーズも十分にあるため、高付加価値インバウンドの商品造成に力を入れている。DMO長崎では、組織が売りたいものを造成する傾向にある。
- 観光消費単価を上げることを目的としているため、インフラツーリズムもマニア向けの高単価なツアーとして選択肢の一つにはなり得るが、メインターゲットにはなり得ない。

(1)サステナブルツーリズム「知識が景色を変えていく」

- 長崎市にしかない文化や歴史といった背景を知りながら人々と交流し、地域社会に参加するスタイルの旅を推進している。
- 「知識が景色を変えていく」というサイトでは、隠れキリシタンの歴史を紹介する「外海・出津地区」のプランや「市内中心部」のプランを掲載し、欧米豪向けに紹介している。

- このプランに関するモニターツアーも実施した。「知識が景色を変えていく」というサイト自体は、昨年度の補助金事業を活用して製作した。

(2)海外キリスト教団体へのアプローチ 「外海・出津地区」

- 「外海・出津地区」は、キリスト教が断罪されていた時代に隠れキリシタンが潜伏した土地である。中心地から離れたやせた土地で、信仰を持った方たちが身を寄せ合って生活されていた貴重な場所である。世界遺産ではあるが、中心地から離れているため、まだまだマニアックな観光地である。数自体は少ないが海を渡らなくとも質の高い教会を見ることができることが強みであると考えている。
- 五島列島の教会群を見学した後、「外海・出津地区」まで足を延ばして来訪する外国人客が増加傾向にあり、このような五島列島の教会を見学している層に対して、「外海・出津地区」まで足を延ばして観光いただけるように両者をつなげたプランを考えている。
- 韓国の教会団体が「外海・出津地区」も訪れた事例もある。また、インドのキリスト教団体も教会を訪れることがあり、午後6時ごろ五島列島から戻り、団体かつハラル等に対応できる食事処で食事をとられたと聞いている。海外のキリスト教団体に対する一定の需要は存在している。

(3)日本の遺産やお菓子などの食文化

- 「長崎スタジアムシティ」等も完成し、新しい客層やターゲットに対してアプローチができており集客状況も悪くはないが、既存の観光地や日本の遺産についてもプッシュしていきたいと考えている。
- 長崎には個店がまだまだたくさん残っており、長崎の魅力を構成しているが、事業承継の課題もある。和菓子から発展した老舗のお菓子屋さんも沢山あり、長崎の魅力の一つであると考えている。
- 長崎は、出島を経由して砂糖がいち早く輸入された都市であり、江戸時代には砂糖がふんだんに使われていた。長崎から離れるほど砂糖が手に入りにくくなり味が薄くなるため、砂糖を出し惜しみして作った料理や菓子の甘みが足りないと感じた際には、長崎の地理的な遠さにかけて、「長崎の遠か」という表現をしていたとされる。
- 文化財を活用した補助事業が文化庁によって実施されている。予算の上限はなく、唯一の条件が「文化財や国宝」を活用することとなっている。長崎市には、国指定の文化財が数多くあるため、文化財などを活用したコンテンツも今後検討していきたい。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者 (C)一般社団法人 長崎国際観光コンベンション協会 (2/3)

3. DMO長崎の取組

(1)ガイド

- 現在、長崎県には様々なガイド団体があり、それを束ねているのがDMO長崎である。
- DMO長崎が運営している「travel nagasaki」ウェブサイトにおいてまちあるき情報を掲載し、DMO経由でガイド付きのまちあるきツアーの予約を承ることもある。
- 様々なガイドやまち歩き団体が実施するまち歩きツアーを紹介している「長崎さるく」には様々なガイドが登録されている。DMO長崎では登録ガイドを育てたり維持している。
- 土木やインフラに関するマニアックな方の集まりがあると、土木ガイドなどが結成される可能性もあるかもしれない。

①「Nagasaki Crew」

- 長崎DMOでは、長崎を訪れる外国人来訪者向けに長崎の深い魅力を伝え、お客様の素敵な旅を演出する「Nagasaki Crew」という長崎独自の英語ガイドを育成している。
- 「Nagasaki Crew」の研修の一環として、インフラツーリズムに関する知識を入れることも不可能ではないが、インバウンド客がインフラに関心を持つことは少ないと考えられる。また、長崎を訪れるインバウンド客は、日本への訪問客が少ないため、マニアックな所には訪問されないと思われる。

【経緯】

- 長崎市はクルーズ船の寄港地であり、多くのクルーズ客は、長崎に到着する前に、バスツアーの予約等を完了させ、着岸後はすぐにバスに向かっていくという傾向が強かった。
- しかし、コロナ禍明けには、欧米系のクルーズ船も増加しており、バスツアーというよりも個人で散策する方が多くなってきた。この傾向に伴い、クルーズ客のタクシーやガイドの需要が増えたことから、「Nagasaki Crew」の取組が昨年開始された。
- さるくガイドでは、年配の方が沢山ガイドとして登録されているが、英語をしゃべることができないため、「Nagasaki Crew」の制度開始前までは、県外から通訳案内士を手配していた。しかしながら、通訳案内士に依頼をすると地元にお金が落ちないため、「Nagasaki Crew」として新たにガイド育成に着手した。

【計画と実績】

- 「Nagasaki Crew」では、4年間でガイドを100名育てる計画を立てている。
- 昨年度「Nagasaki Crew」として輩出したガイドは24名であり、毎年25名程度(4年で100名)排出することを目標としている。ガイドの年代は、若い女性が多い。
- 「Nagasaki Crew」の告知は、DMO長崎のサイトやチラシを活用して実施した。第1期では48名の応募があり、受講生の選考を実施した。
- タクシー事業者と協力して、外海地区の隠れキリシタンの歴史をご案内できるようにガイド育成の取組を実施している。

【目指すところ】

- 受講料も一般人からは2万円(税込)、学生からは1万円(税込)徴収している。
- 「Nagasaki Crew」制度では、卒業後に自身が有償でガイドできるよう、独り立ちすることを目指している。実際に、高単価な有償ガイドを実施している卒業生もいる。

(2)広報

- インフラツーリズムに関する商品やチラシが製造できた際には、DMO長崎において掲載、告知することは可能である。
- 特に、DMO長崎のSNS(Instagram)は、登録者数が多く、様々な情報を掲載して告知することができる。一個店の営業でなければ、掲載料も無料である。
- 現在は、江戸時代にオランダ貿易船に乗って長崎にやってきた、インドネシアなどにルーツを持つ、しっぽの曲がった「尾曲がり猫」が有名で、「尾曲がり猫」に関連するキャンペーンを告知している。

(3)他地域との連携

- 観光は、特定の地域のみで完結せず、色々な地域を巡るため、長崎市内のみならず他の地域のDMOと情報交換や連携を行っている。
- 他の地域と連携して、ターゲット層やテーマに合わせた「一筆書きの旅」という形で海外に売り出すということを実施しているが、他地域のツアー商品を開発することはない。
- 例えば、シュガーロードについては、一般社団法人海峡都市関門DMO(関門DMO)がメインで補助金を獲得し、コンテンツ造成を実施しており、DMO長崎も座組に入っている。
- なお、販売においては九州観光機構を通じてJNTOが担っている。

4. インフラツーリズム推進の可能性

- インフラツーリズムのイメージは、率直なところ、観光資源がない地域が何とか必死で観光資源を探した結果として生み出したものとして見える。長崎県は、他の観光地からしてみれば贅沢と思われるほど観光資源にあふれているので、長崎内ではインフラ資源まで目が行き届いていないという状況にあると考える。
- シュガーロードについては、観光庁の補助金を取得したり、「Discover Japan(2025年8月号)」という雑誌に特集記事が掲載された。
- 断片的にインフラが観光資源として取り上げられることはあるが、インフラツーリズムとしてまとまって力を入れているという段階にはない。
- 商品造成やコンテンツを造成するにあたって、観光資源となる素材は多いに越したことはなく、間口を広げて三菱関係の施設や軍遺構なども取り上げることは有意義であると考えられる。また、インフラツーリズムでは、歴史などを深堀ることにより、街の見方が一気にガラリと変わると考えられるため、大変魅力的ではあるが、DMO長崎が実施できることとしては、インフラツーリズムもコンテンツとして、告知する程度にとどまる。

5. 組み合わせる可能性がありそうな資源

(1)教会建築

- 長崎の教会は様々な建て方がされている。外国人神父の指導のもと、日本の建築技術を活かしながら、見た目を西洋の教会のように設計したとされている。建築に詳しい方が長崎の教会建築を見ることはとても楽しいのではないかと考える。
- 建築とインフラツーリズムは親和性があるためニーズが近く、南山手や東山手に洋館も残っているため、実現可能性も高いと考える。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者 (C)一般社団法人 長崎国際観光コンベンション協会 (3/3)

- 旧長崎英国領事館をはじめ、市内の様々な古い建築を巡るという点においては、コンテンツ化の可能性はある。(※旧長崎英国領事館は地下免振を施し大規模リニューアル中、2025年の12月に再オープン予定)
- マニアな施設だけを見て観光を終わるということは少なく、周辺の軍艦島や歴史的建築物もついでに見学すると考えられるため、インフラツーリズムのツアーに付随した組合せコンテンツやパッケージとして、建築物を組み込むことは相性が良いと思う。
- 近代化遺産については、そのほとんどが三菱の資産であるため、自由に活用ができず外から眺めることしかできない状況である。

(2)夜景

- 日本三大夜景でかつ世界三大夜景の長崎市の夜景は魅力的であり、インフラツーリズムと親和性がある。傾斜がきつい土地である特徴的な夜景が好評である。鍋冠山や稲佐山、女神大橋からの夜景はイチ押しである。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者 (D)長崎県交通局 長崎支店(1/2)

日時:2025年 11月27日 15:00-

ヒアリング先:長崎県交通局(長崎県営バス) 江頭 貸切事業部長 近藤 アシスタントマネージャー

- 長崎県交通局は、バス会社としてバスを保持し続ける持続可能性を担保しながらツアー造成を行う組織。「収益」に捕らわれない「効果」という評価指標を用いて、バスを運行することを優先させることで赤字でもツアー化できている。バスを保有していない旅行会社がバスを手配して単発のプログラムを実施したら、採算が合わない。
- 「現場集合」のツアーの場合の遅刻や当日キャンセルへの対応・ルール明確化や、複数社がコンテンツを造成する際のガイド料などの基準の策定が必要。
- 現状の顧客はほぼ県内。バスガイド付きのツアーを実施することで、県内の方に長崎県の魅力についても伝えていく役割を担っている自負がある。

1. ツアーの概要

(1)インフラツアーを実施する意義・役割

- 個人では入れない、体験できない場所を開放する「希少価値」の提供により、満足度が高い観光体験をつくれる。
- 地元住民が「知らなかった長崎のインフラ」を学ぶ機会を創出し、地域理解・愛着を高める。
- バス事業の閑散期に車両・人員を活用し、事業の稼働を維持する。(収益より「効果」を重視)
- 県庁・振興局・ガイド団体等と横連携を強化し、地域資源の新しい使い方を実証できる。
- 日帰り近距離・低価格帯の商品として、従来のバス旅行より参加ハードルを下げられる。

(2)特性・見どころ

①女神大橋登頂ツアー

- 認定ガイド(長崎の風)同行が必須となっている為、個人では登頂不可な場所に入れる。
- 橋塔内部を階段で上がり、頂部で長崎港・市街・海の眺望を得る「到達体験」。
- ワイヤアンカーなど橋梁の機能部材を間近で見学出来、豆知識的な土木解説がある。
- 20~50代の比較的若い層の参加が中心、高所体験のスリルが訴求できる。
- 季節・天候・ガイドの体力制約で設定可能時期が限定。(年約6か月、夏・厳冬・夜間不可)

②萱瀬ダムツアー

- 県庁振興局河川課の職員による概要説明+内部見学。(階段の上り下りを伴う)
- ダム内部の狭所・構造空間など、マニア好みの撮影ポイント多数。
- 参加条件:小学校5年生以上、動きやすい服装推奨。
- 県外からの「ダムカード・ダムマニア」など熱心なファン層の来訪事例あるが、レアケース。
- 高齢層の参加が相対的に多く、学習・収集(ダムカード)目的の需要とも相性が良い。

③長崎空港花文字山ツアー

- 花文字山に登って滑走路の離着陸を眺望できるプレミア感がウリになる。
- 花文字山滞在中は、飛行機鑑賞がメインとなる。
- 1~1.5時間の短時間設定で参加しやすく、乗り物・航空ファンに訴求可能。
- 天候・視程に大きく左右されるため、当日の満足度は気象条件に依存する。
- 他資源との連携で魅力度を上げたい(新幹線、湾内クルーズ等の「陸・海・空」組合せ)。

- 空港施設との鍵管理・当日のアクセス(警備員不在時の鍵受け渡し)など運用調整が必要。

(3)管理体制

- PR・告知の効果測定が難しく、需要予測が不安定。(チラシ・インスタ・イベント出展等でのPRを行うが、何の効果も良く集まったのかの理由が読みにくい)
- 予約導線の整備課題となっており、ネット限定だと高齢層を取りこぼしやクレームが発生したことがあり、現在はVISIT長崎のサイトでの販売とコールセンター等の複線化で募集。
- 価格の均衡が取れていないことと、いくつかの募集元があることで、(ガイド直販の超低価格商品との併存)旅行会社の商品設計が難化している。
- ガイド人員の高齢化・不足、体力制約による枠設定に限界がある。(1日1回・季節限定等)

2. これまでのインフラツアーの実施状況

(1)女神大橋ツアー

- 2022年開始以来:15回実施・累計約160名。
- 直近年度:1回・20名。(参加者全員が長崎県内在住)
- 価格変遷:初期は食事付きで9,000~9,800円(GoToキャンペーン等の適用で実額は減)、2025年度の直近ツアーは、価格課題もあり、登頂プラス送迎のみで3,900円で設定した。
- JTBガイアレックと連携した商品として2026年3月に登頂企画を2回設定予定。

(2)萱瀬ダム

- 実施:2回、合計40名。(うち39名が長崎県内、1名が福岡県)
- 所要:約2時間。(屋内説明後に内部見学)
- 参加条件:小学校5年生以上かつ動きやすい服装。
- 県庁振興局河川課による専門説明あり。

(3)長崎空港 花文字山ツアー

- 実施:直近11月:に実施し、いずれも満席。
- 所要:1~1.5時間。(頂上での離着陸見学が中心)
- 鍵の管理(警備体制により県庁で鍵授受など)が大変。
- 天候に左右されやすく、設定時間と航空便の動きで満足度が変動する。

資料1.一次選定施設の現地調査 (2)ヒアリング調査

③観光関連団体・事業者 (D)長崎県交通局 長崎支店(2/2)

3. 運営体制について

(1)告知・集客について

- 県内ターミナル等へのチラシ設置、デジタルサイネージ掲出、インスタ投稿(観光連盟との共同投稿含む)、アンテナショップ・イベント配布などを展開。
- 県外訴求は限定的で、現状は県内露出が中心になりやすい。
- 県外に対しての告知の手法が思いつかない。

(2)予約受付について

- 予約はVISITながさき(観光販売システムズ)に一本化(ウェブサイト/電話)。
- ウェブサイトだけでは高齢者から「公共性の高い会社が不公平だ。」というクレーム等が発生した事も過去の何度もあり、コールセンター等の電話受付も併設している。

(3)事前準備について

- 参加者情報共有、バス手配、ガイド手配(女神:長崎の風、ダム:県央振興局河川課)、鍵・許認可・安全計画の調整等が必要。
- 競合・ガイド料・車両稼働を勘案し、県としての価格設計基準の検討が必要と考える。

(4)当日運営について

- 集合・送迎、現地での安全管理、解説・見学導線の運用、気象状況に応じた判断が必要。

(5)終了後について

- 実績集計、アンケート・評価確認、関係機関へのフィードバック、次回改善(所要時間・価格・告知手段の見直し)を行う。

4. 今後インフラツーリズムを実施していくにあたっての課題

(1)人材・ガイド体制

- ガイドの継続確保や後継育成が懸念事項としてある。特に女神大橋の認定ガイド体制の持続可能性に不安がある。現在認定を受けているガイドは3名のみ。

(2)価格・収益・相場

- ガイド料・価格帯の標準化が必要。複数事業者が関与する際の「基準」の設定が欲しい。
- 収益性の向上が課題。恐らく、バス等を持つ会社でなければツアー化をしての収益化は難しいと思料。近距離・低価格でも成立する運用モデル、閑散期稼働の平準化等の検討が必要。

(3)集客・マーケティング・チャネル

- 県外・インバウンドへの認知拡大等を、どう考えていくのかの検討が必要。(県外露出の不足、言語対応・販路開拓)
- クリエイティブなPR強化。(「ド絶叫」などキャッチコピー・動画活用、体験価値の明文化)
- PRチャネルを整理し、効果的なPR手法を整理したい。(例:メディア露出、長崎県観光連盟との共同投稿の継続検証)

(4)予約・決済・顧客対応

- ウェブサイトを通じた予約・購買非利用層が購入できる手法や、電話決済対応など、予約・決済の多様化への対応をどうするかが課題。

(5)データ・需要予測・分析

- 告知手段ごとの効果計測や、予約開始から完売までのパターン分析、需要予測等を高度化していき、参加者の満足度のデータ分析や商品の品質管理まで行いたい。

(6)アクセス・集合・交通

- 週末のバス路線便減少、到着遅延時の対応や、当日キャンセル規程の整備が不十分で、現地集合型のプランの運用にはまだ課題を残している。

(7)許認可・鍵・運用ルール

- 鍵・許認可のワンストップ化などを行えると良い。(空港・警備・県庁などの手続簡素化)
- 夜間・特定イベント(花火・クルーズ寄港)との連動可否の緩和等を行うことで幅が広がるのではないかと。(現行ルール女神大橋登頂、「17時まで」等の見直し)

(8)安全・リスク・適性

- 悪天候時の中止判断や代替案の事前提示など、顧客満足度を高めるためのルールを整備する必要がある。また、高所恐怖症への注意喚起や参加条件の明確化など、安全面のルールも不明確なため、早急に決定する必要がある。

(9)スケジュール・季節・所要時間

- ガイドを行っている長崎の風は、修学旅行シーズンにガイド業務が優先されるため、現在実施出来るシーズンが限定的となっていることが課題。修学旅行の受け入れが少ない、夏期・冬期については熱中症や寒さ対策、ガイドの体力に配慮しつつ枠増していきたい。
- 参加者の体力によって所要時間のばらつきがあり、その対策と時間配分が必要。

(10)運営・輸送体制

- バス保有前提の催行依存になっており、交通を別途手配する他社催行では採算が合わない。現地集合/解散プログラムの運用設計ができると、可能性が広がる。

(11)商品開発・ラインナップ・体験設計のアイデア

- 商品ラインナップの磨き上げにより、インフラマニア以外への訴求が可能になると考えられる。(例:「陸・海・空」連携、新幹線連動、湾内クルーズとのセット)
- 橋カード・ダムカード・登頂証などの証明・記念品の開発・提供を通じた満足度向上策は一定の効果があると考えられる。
- 若年層・中高年層・マニア層それぞれで期待する体験や所要時間が変わる。顧客層別の商品設計(導線・体験内容・訴求メッセージ)が必要。
- 花文字山ツアーにおける、航空機の便数・機材規模に応じて満足度も変化すると想定される。便数にあわせて滞在時間を調整するなどの工夫が必要かもしれない。
- 女神大橋ツアーにおいて、クルーズ寄港日に合わせた設定をして満足度を向上させることができるというが、入出港時間と体験時間を予め設計することは難しい。