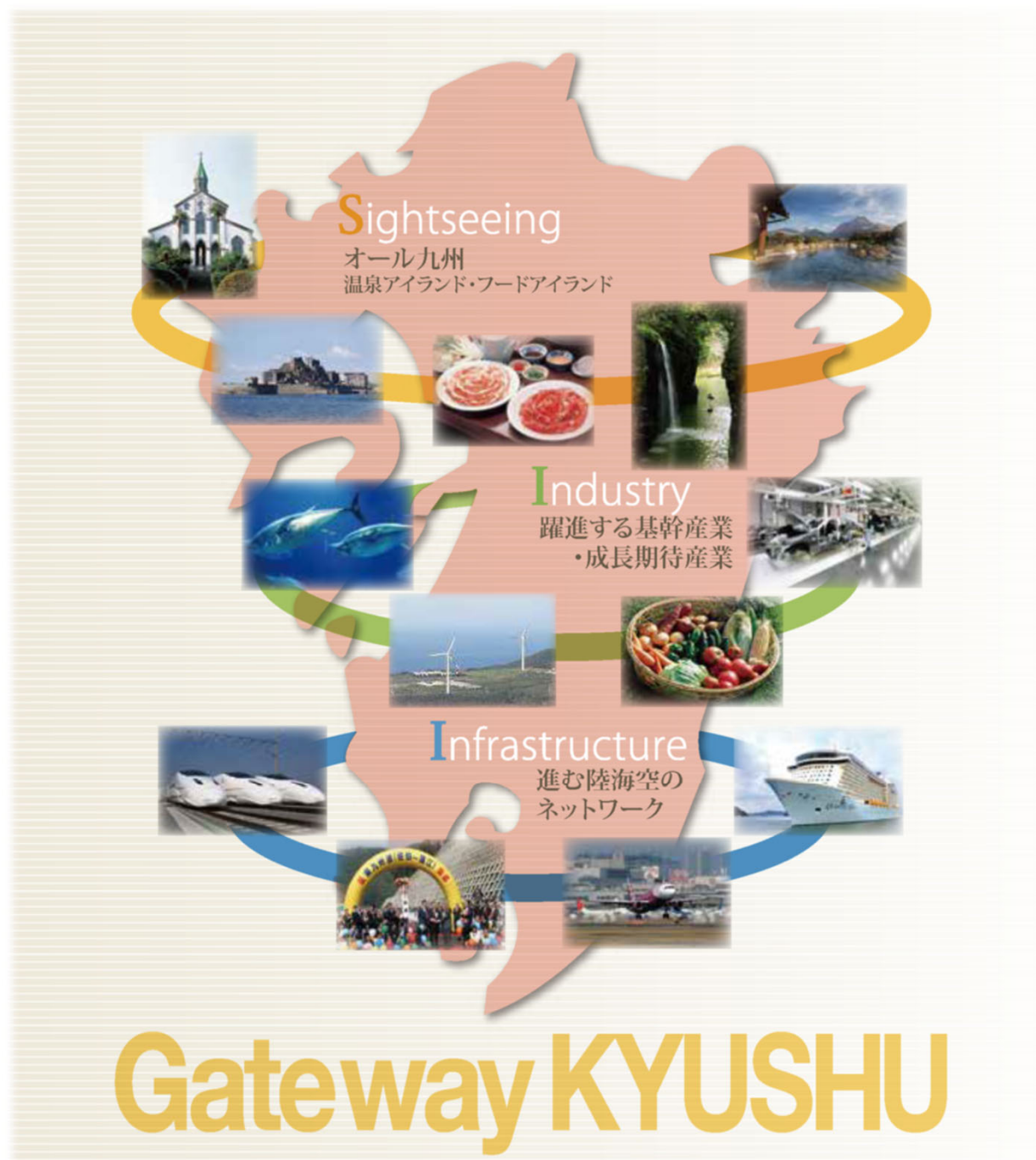


九州圏広域地方計画の 中間評価について 【2016～2020】



令和4年2月
九州圏広域地方計画協議会

目 次

(1)目的	1
(2)実施体制	2
(3)九州圏を取り巻く状況について	3
(4)各戦略目標の達成状況について	35
(5)各将来像の達成状況について	74
(6)各戦略目標の達成に向けた計画後半期間における課題及び課題解決に向けた取組の 方向性について	76
(7)各将来像の達成に向けた計画後半期間における課題及び課題解決に向けた取組の 方向性について	81
(8)外部評価	86
(9)総括	88

(1)目的

ア)九州圏広域地方計画とは

国土を取り巻く時代の潮流及び課題として、急激な人口減少を伴う少子化や異次元の高齢化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、ICT(情報通信技術)の劇的な進化等が挙げられる。

このような時代の潮流と課題に適切に対応していくため、長期的かつ総合的な観点から九州圏の今後の発展の基本方向を展望し、九州圏における圏域の形成に関して、重点的に取り組むべき基本的な対応方針等を明らかにする九州圏広域地方計画を策定した。

九州圏広域地方計画は、「国土形成計画(全国計画)」を受け、九州圏(福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)の自立的発展に向け、21世紀前半期を展望しつつ、概ね10年間の地域のグランドデザインをとりまとめた計画であり、2016(平成28)年3月29日に大臣決定された。

九州圏の特性及び課題

- 地理的に成長するアジアの玄関口
- 成長期待産業の集積、全国有数の農林水産地域
- 風水害・土砂災害・火山災害や南海トラフ地震などの災害のリスク

基本方針

- アジアのゲートウェイとして、アジアの成長を引き込み、高速交通ネットワークを賢く使い、中国、四国を始めとする他圏域との対流を促進
- 新技術等による戦略的な産業基盤強化、オール九州農林水産物の輸出拡大
- 地域の発展基盤として、巨大災害対策や環境調和を推進

イ) 中間評価の目的

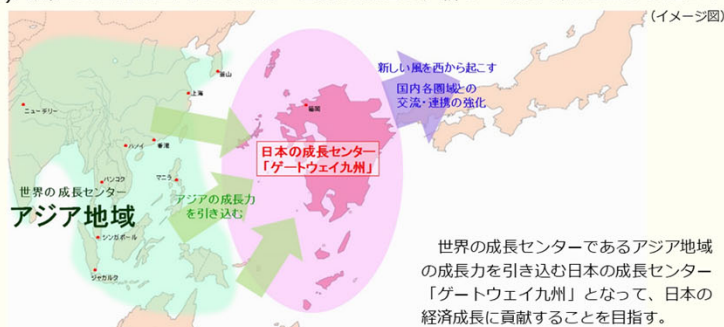
九州圏広域地方計画の計画期間は平成28年～令和7年で、平成28年3月の策定から令和3年3月で5年経過するのに当たり、計画に定める3つの将来像と5つの戦略目標について、その達成状況を評価するとともに、計画後半期間(令和3～7年度)に向けた課題等を整理する。

○九州圏広域地方計画の全体構成(平成28年3月29日策定)

● 九州圏の将来像

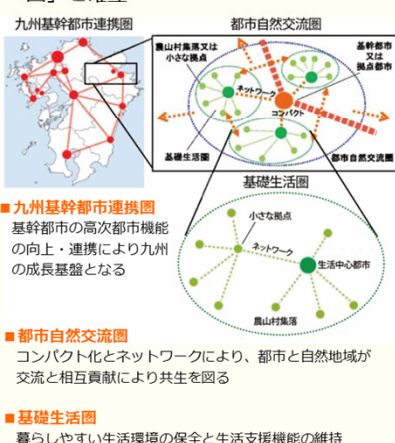
第1節 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」

- (1)日本の成長センター「ゲートウェイ九州」の形成
- (2)九州圏と国内各圏域との交流・連携を促進し、新しい成長の風を西から起こす



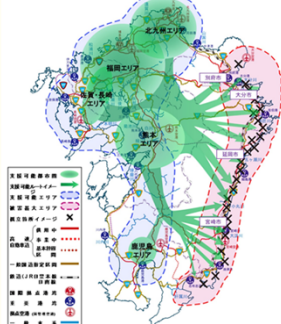
第2節 三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」

- (1)三層の重層的な圏域構造を形成し、圏域内の連携の強化により「元気な九州圏」を確立



第3節 巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

- (1)頻発する風水害、土砂災害、火山災害や巨大災害への対応力の確立
- (2)美しく豊かな自然環境の保全と適切な活用、健全な水循環の維持または回復及び環境負荷低減等の取組の推進と持続可能なエネルギーの確保と利用拡大



● 将来像の実現に向けた戦略(7°ロゼット)

第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

- (1)アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト ①
- (2)国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト ②

第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進

- (1)九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト ③
- (2)九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト ④

第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化

- (1)九州圏を支える基幹産業の発展と活性化プロジェクト ⑤
- (2)高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト ⑥

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

- (1)九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト ⑦
- (2)都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上プロジェクト ⑧
- (3)離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成プロジェクト ⑨
- (4)九州圏の活力を担う人材の地産地活プロジェクト ⑩

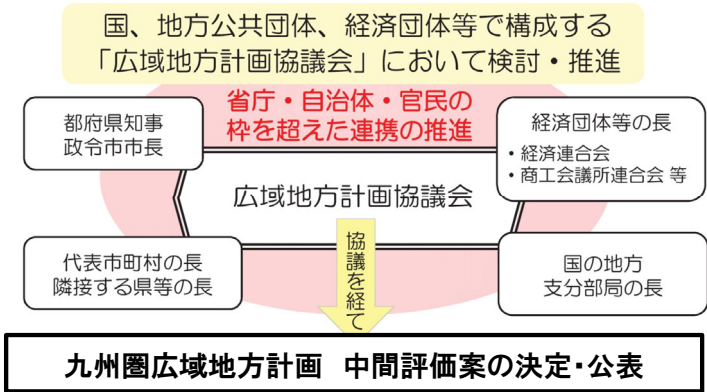
第5節 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全

- (1)巨大災害等への対応力の強化プロジェクト ⑪
- (2)環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト ⑫

(2)実施体制

ア) 実施体制

九州圏広域地方計画協議会で実施する。 ○九州圏広域地方計画協議会の構成



●経済界		●地方公共団体	
一般社団法人九州経済連合会		福岡県	
九州商工会議所連合会		佐賀県	
		長崎県	
		熊本県	
		大分県	
		宮崎県	
		鹿児島県	
		山口県	
		沖縄県	
		北九州市	
		福岡市	
		熊本市	
		九州市長会	
		九州地区町村会長会	
●地方支分部局			
内閣府	警察庁	九州管区警察局	
総務省		九州総合通信局	
財務省		九州財務局	
厚生労働省		九州厚生局	
農林水産省		九州農政局	
	林野庁	九州森林管理局	
経済産業省		九州経済産業局	
国土交通省		九州地方整備局	
		九州運輸局	
		大阪航空局	
	海上保安庁	第七管区海上保安本部	
		第十管区海上保安本部	
環境省		九州地方環境事務所	

○計画の推進体制

戦略目標ごとに国の代表機関と推進機関が中心となって、進捗状況を把握し、定量的または定性的な検証を行い、推進にあたっての課題とその対応を検討する。

第4章 九州圏の将来像の実現に向けた5つの戦略	国の代表機関		推進機関		
第1節 アジアゲートウェイ機能の強化 (1)アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト (2)国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト	九州地方整備局	九州運輸局	鹿児島県	福岡市	九州経済連合会
第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進 (1)九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト (2)九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト	九州運輸局	九州地方整備局	佐賀県	長崎県	熊本市
第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化 (1)九州圏を支える基幹産業の発展と活性化プロジェクト (2)高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト	九州経済産業局	九州農政局 九州地方整備局	九州森林管理局	福岡県	大分県
第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化 (1)九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト (2)都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上プロジェクト (3)離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成プロジェクト (4)九州圏の活力を担う人材の地産地活プロジェクト	九州地方整備局	九州農政局	九州総合通信局	宮崎県	北九州市
第5節 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全 (1)巨大災害等への対応力の強化プロジェクト (2)環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト	九州地方整備局	九州経済産業局	九州地方環境事務所	熊本県	九州経済連合会

イ) 手続き・スケジュール

時期	実施内容
令和3年9～10月	中間評価(案)の作成
	九州圏広域地方計画協議会実務者会議の開催
令和3年11月	有識者への意見聴取
令和4年1月	九州圏広域地方計画協議会幹事会の開催
令和4年2月	九州圏広域地方計画中間評価の公表

(3)九州圏を取り巻く状況について

ア) 社会経済情勢の変化の把握

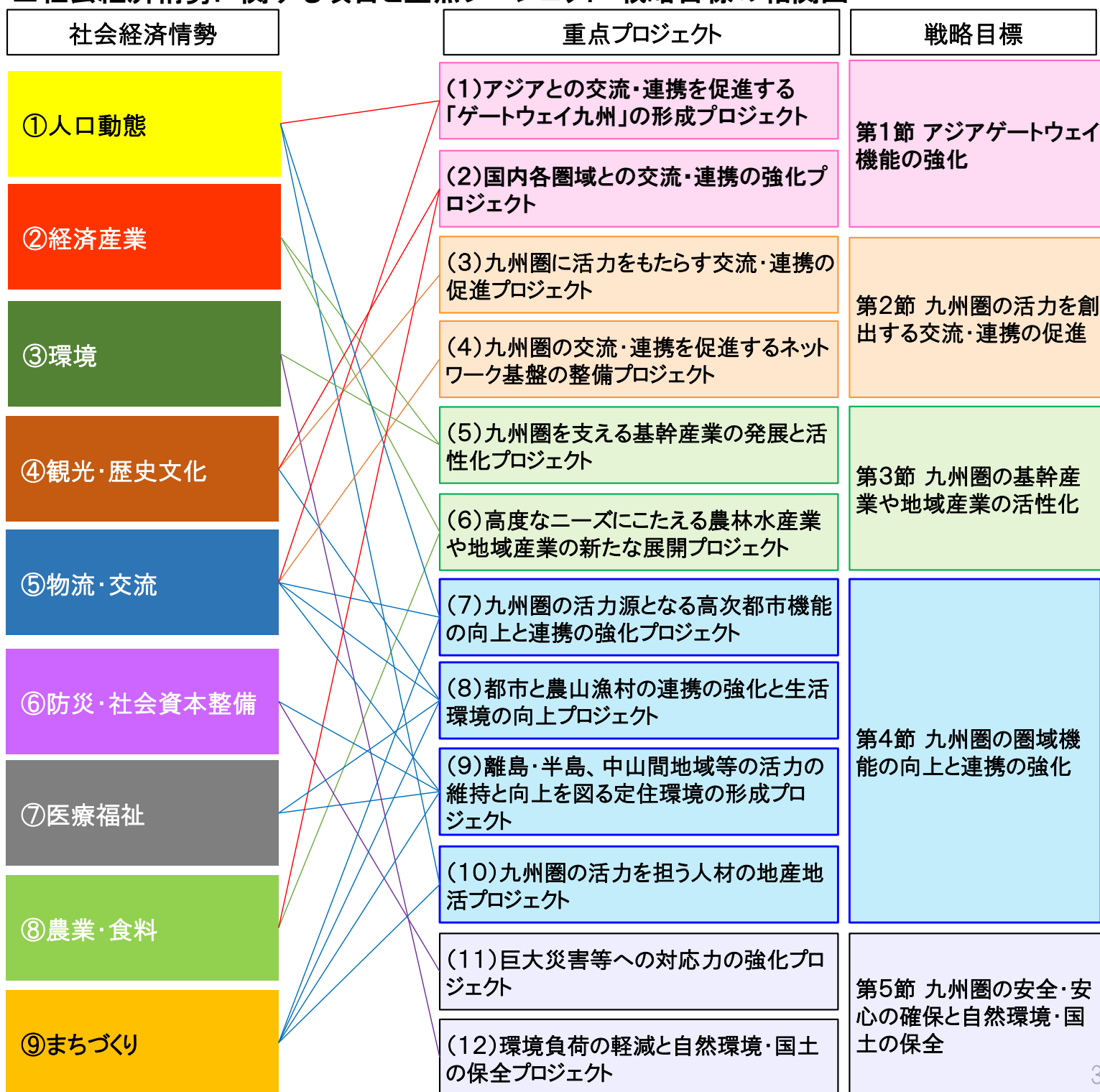
九州圏は、日本列島の西南部に位置し、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県の7県からなる、四方を海に囲まれ一定のまとまりをもった圏域であり、東アジアに最も近い圏域に位置付けられる。

九州圏は、人口約1,280万人(2019年10月1日現在)、域内総生産約47兆円(2017年度)であり、全国比でみると人口の約10%、総生産の約8%を占める圏域である。

2016年3月に現計画が策定されて以降、社会経済情勢は大きく変化している。特に、地球温暖化に起因する異常気象やそれに伴う自然災害の激甚化・頻発化、人口減少や少子高齢化による地域社会の変化、デジタル革命の本格化に加え、2020年初めからは新型コロナウイルス感染症拡大により、社会経済活動のあり方や、人々の行動・意識・価値観にも多大な影響を及ぼしている。

これらの社会経済情勢を踏まえ、九州圏の人口・経済・交流など多方面から圏域構造の分析を行うことで、九州圏を取り巻く現状を整理する。なお、社会経済情勢と重点プロジェクト・戦略目標の相関は、以下に示すとおりである。

■社会経済情勢に関する項目と重点プロジェクト・戦略目標の相関図



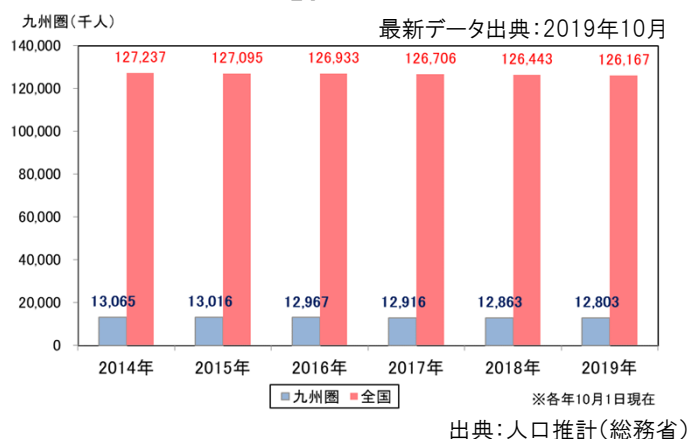
①人口動態

日本の総人口は、2008年の約1億2,810万人をピークに減少局面に入っており、九州圏の人口も同様に減少傾向にある。2014～2019年の6年間に、約26万人減少している。人口減少のペースも、九州圏では概ね-0.4%で推移しており、全国平均よりも減少のペースが速い。

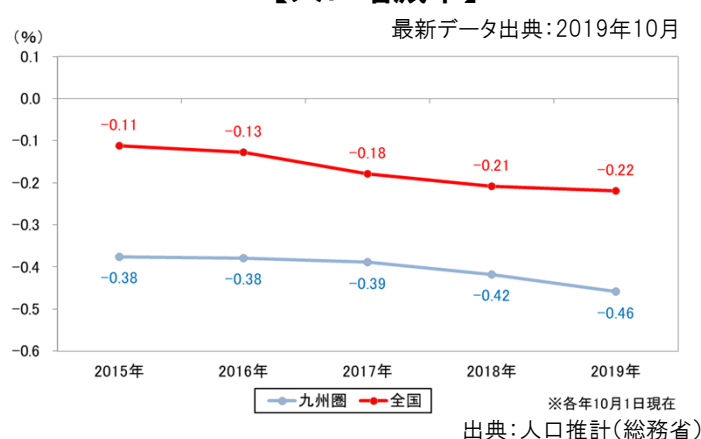
県別の人口増減率をみると、福岡県以外は一貫して減少傾向にあり、特に長崎県は2020年時点の減少率が1%を超えている。福岡県は九州7県の中で唯一増加傾向にあったが、2020年時点では減少に転じている。

県別の人口社会増減率は、福岡県は増加傾向にあり、2015年(0.10%)に比べて2020年は0.24%と0.14ポイント増加し、福岡県(主に福岡都市圏)へ人口が流入する傾向が継続している。また、熊本県は、熊本地震の発生した2016～2017年にかけて一旦減少率が大きくなったが、2018年以降は九州で2番目の社会増減率に回復している。

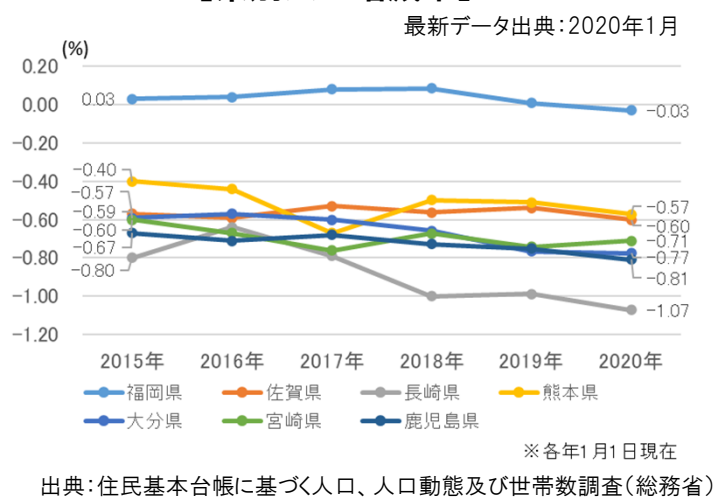
【総人口】



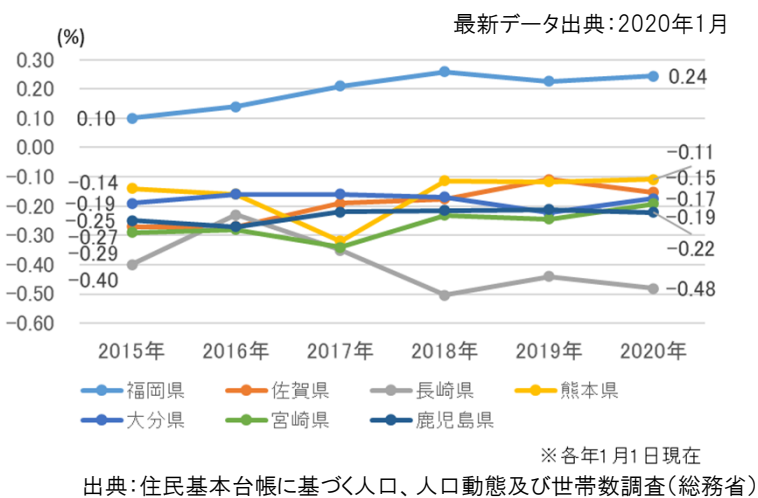
【人口増減率】



【県別人口増減率】

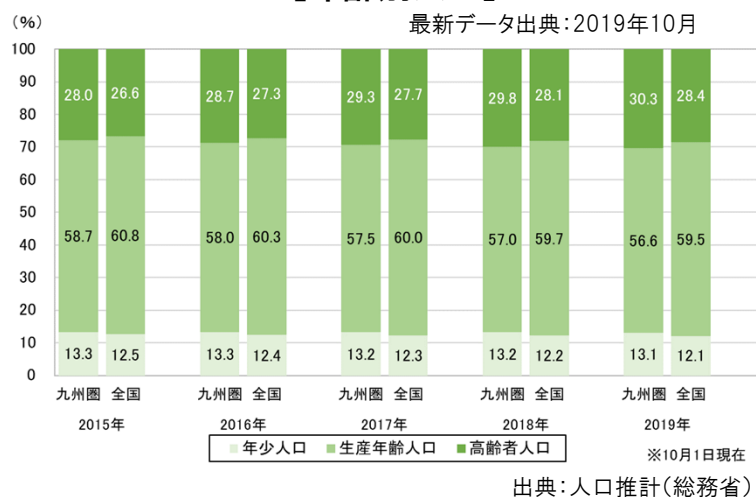


【県別人口社会増減率】

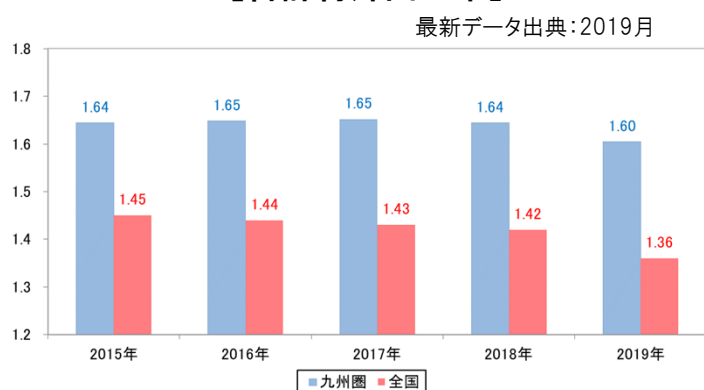


九州圏の高齢者人口と年少人口の割合は、全国平均をやや上回っているが、その分、生産年齢人口の割合の低下傾向が大きくなっている。また、九州圏の合計特殊出生率は、全国平均に比べ0.2ポイント以上高く、1.6程度で推移している。

【年齢別人口】



【合計特殊出生率】



九州圏の外国人入国者数は、2018年までは増加していたが、2019年は減少している。2014～2019年では、九州圏、全国ともに大きく増加し、2倍以上の伸びとなっている。しかし、九州圏の2019年の入国者数は、前年の2018年に比べて大きく減少している。

九州圏における国別入国者数では、2017～2018年にかけて、韓国からの入国者数が急速に増加したが、2019年は前年に比べて約70万人(約29%)減少しており、この減少幅が他国の増加数を大幅に上回り、九州圏の総入国者数の減少(約51万人)にも影響していると考えられる。台湾、中国、中国(香港)からの入国者数は年々増加している。

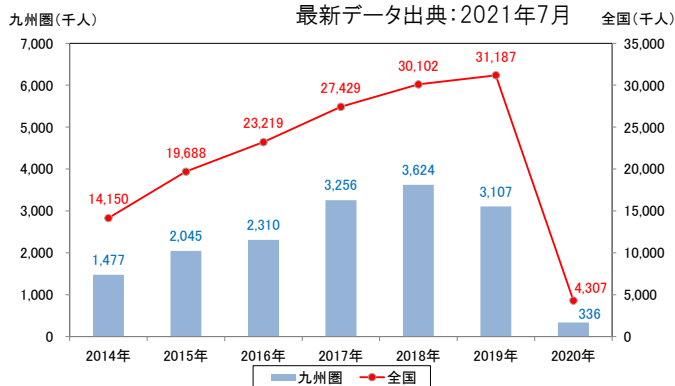
九州圏への外国人入国者の割合は、韓国からが半数以上、特に2017～2018年は、約67%が韓国、約25%が台湾、中国および中国(香港)からの入国者数で占められている。そのため、九州圏の外国人入国者数は、特に韓国、台湾、中国および中国(香港)に依存しているといえる。2019年は、韓国の割合が約55%と前年比で10ポイント以上低下している。

また、主にクルーズ船乗客を含む「船舶観光上陸許可を受けた外国人」の数は、2017年まで増加し、2018年以降は減少傾向となっている。国別割合では、ほとんどの年で中国人が95%以上と大多数を占めているが、2019年は約92%に低下している。

2020年は新型コロナウイルス感染症拡大防止策のための入国規制により、外国人入国者数及び船舶観光上陸許可を受けた外国人数は、大幅に減少している。

【外国人入国者数】

最新データ出典：2021年7月

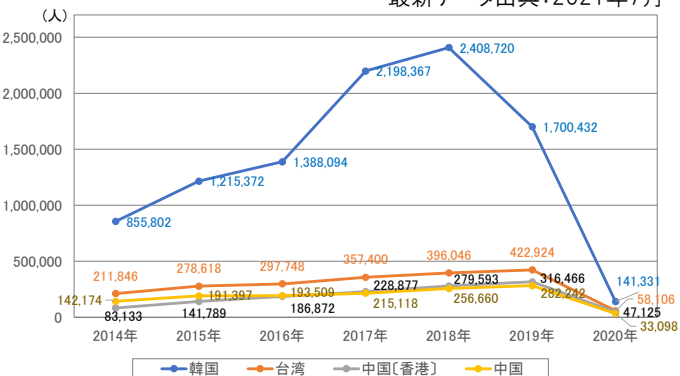


※特例上陸許可(船舶観光上陸許可等)を受けた外国人は含まれない。

出典：出入国管理統計(法務省)

【外国人入国者の国別推移(九州圏)】

最新データ出典：2021年7月

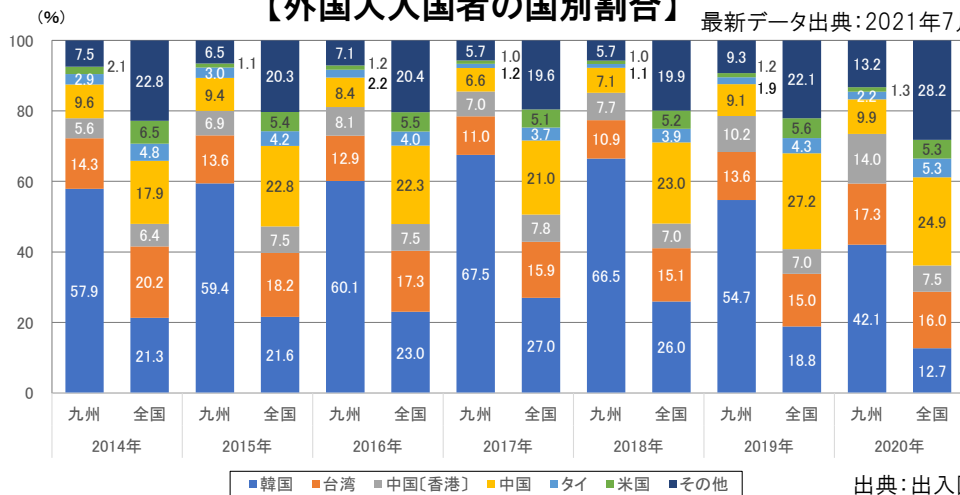


※特例上陸許可(船舶観光上陸許可等)を受けた外国人は含まれない。

出典：出入国管理統計(法務省)

【外国人入国者の国別割合】

最新データ出典：2021年7月

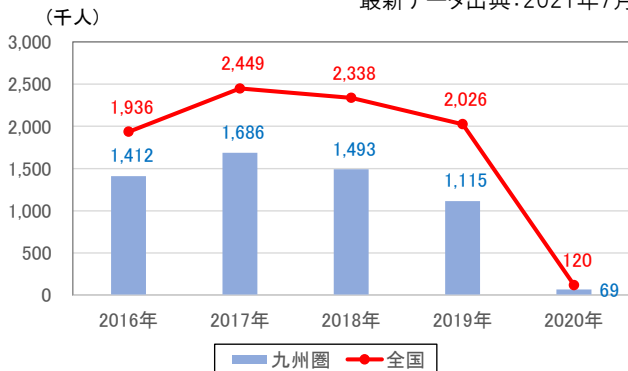


※特例上陸許可(船舶観光上陸許可等)を受けた外国人は含まれない。

出典：出入国管理統計(法務省)

【船舶観光上陸許可を受けた外国人数】

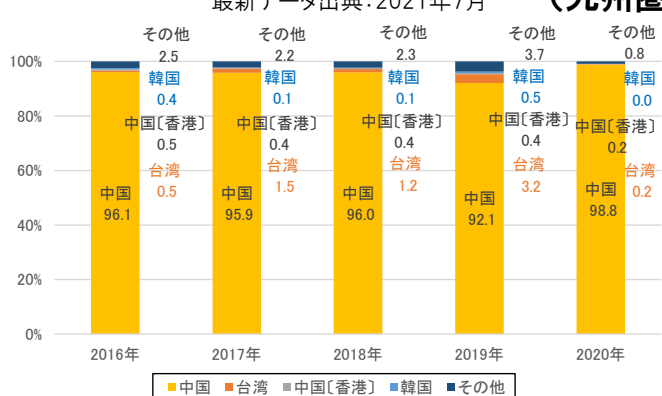
最新データ出典：2021年7月



出典：出入国管理統計(法務省)

【船舶観光上陸許可を受けた外国人の国別割合(九州圏)】

最新データ出典：2021年7月



出典：出入国管理統計(法務省)

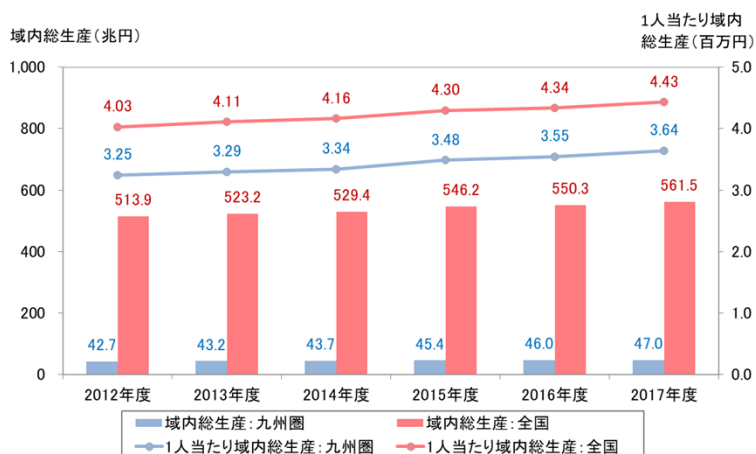
②経済産業

九州圏の域内総生産は、国内総生産の概ね8%を占めており、緩やかな増加傾向にある。一方、九州圏の1人当たり域内総生産は、全国に比べ約80万円少なく、2017年度時点で約364万円である。

九州圏の製造品出荷額等は、全国値とほぼ同様の増減傾向にあり、全国の約7～8%程度のシェアで推移している。品目別内訳では、自動車等の輸送用機械器具が21.5%と最も多く、次いで食料品(13.3%)、電子部品・デバイス・電子回路(7.2%)の順になっている。

【域内総生産(名目)】

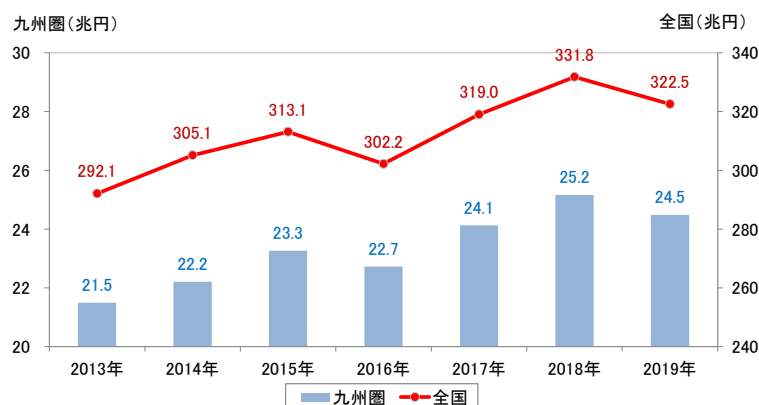
最新データ出典:2020年10月



出典:県民経済計算(内閣府)、人口推計(総務省)

【製造品出荷額等】

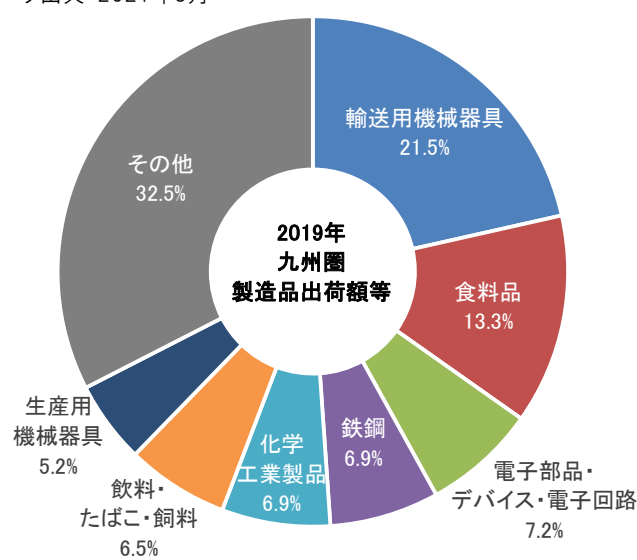
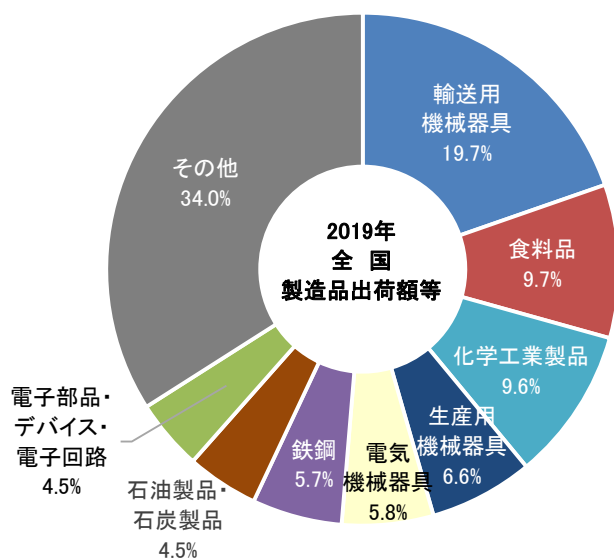
最新データ出典:2021年8月



出典:工業統計調査(経済産業省)

【製造品出荷額等の品目別内訳】

最新データ出典:2021年8月



出典:工業統計調査(経済産業省)

九州圏の主要産業は、自動車産業、電子部品等精密機械産業などであり、カーアイランド、シリコンアイランドと呼ばれるほど、国内でも一大生産拠点として存在感を示している。また、食料品製造業も盛んであり、九州のフードアイランドと呼ばれる側面を担っている。

自動車生産台数は、2015～2018年度にかけて着実に増加し、九州圏の国内シェアは、概ね17%前後で安定している。

食料品の製造品出荷額等は、2012年以降、ほぼ一貫して増加傾向で推移している。国内シェアは、約11%を占めている。

電子部品・デバイス・電子回路の製造品出荷額等は、2014年以降は概ね1.5兆円前後で推移、2018年は1.66兆円まで増加。国内シェアは、約12%で推移している。

【自動車生産台数及びシェア】

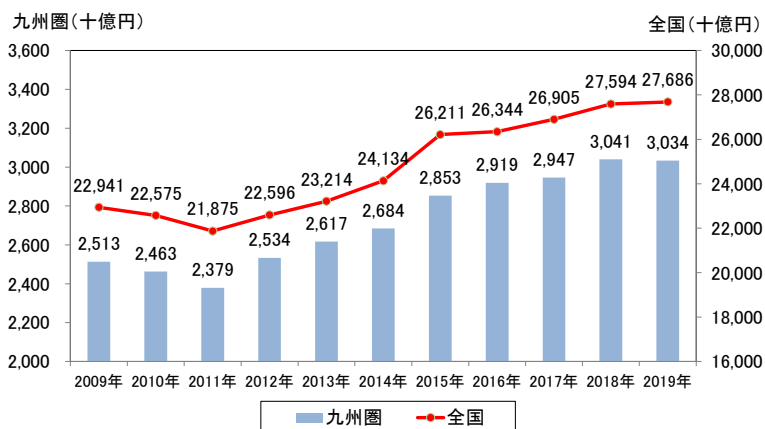
最新データ出典：2021年6月



出典：北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト

【製造品出荷額等(食料品)】

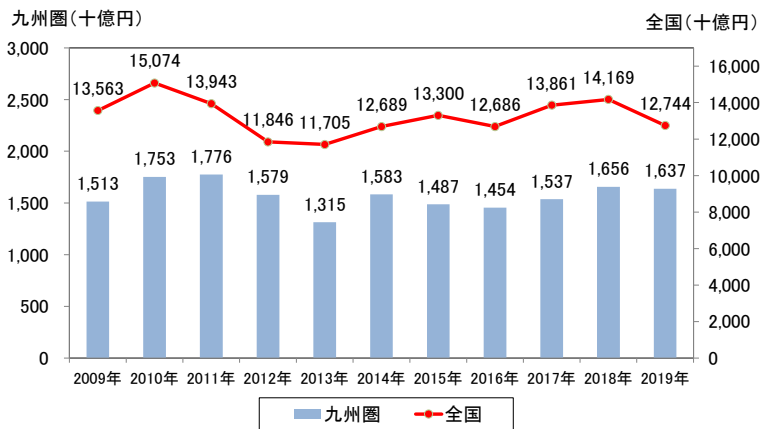
最新データ出典：2021年8月



出典：工業統計調査(経済産業省)

【製造品出荷額等(電子部品・デバイス・電子回路)】

最新データ出典：2021年8月

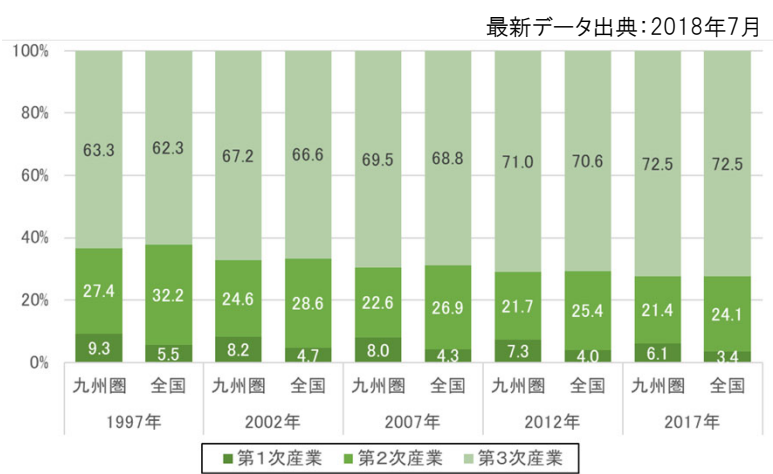


出典：工業統計調査、経済センサス(経済産業省)

産業構造別人口は、全国平均に比べると第1次産業の就業割合はやや高いが、1997年の約9.3%から、20年後の2017年には約6.1%まで低下している。第2次産業の就業割合は全国平均に比べ3ポイントほど低く、第3次産業の就業割合は、全国平均とほぼ同じで、1997年と2017年を比べると、約9ポイント増加し、第3次産業の比重が増大している。

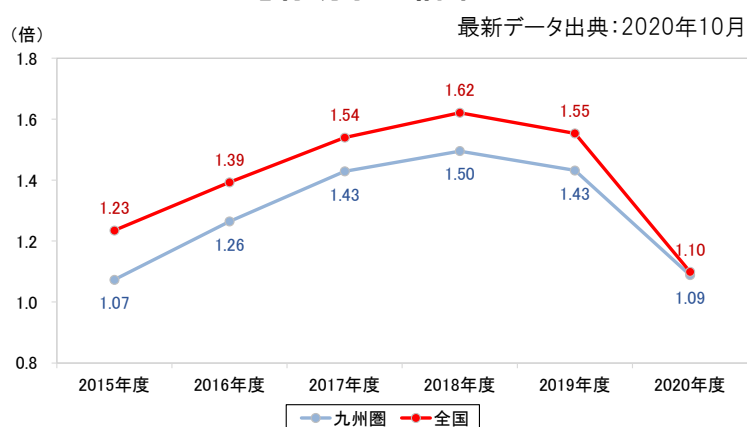
また、九州圏の有効求人倍率は、全国値より0.1ポイント程度低く、求人倍率が高いとはいえない。2020年度は、九州・全国ともに1.1倍程度にまで低下している。

【産業構造別人口】



出典：就業構造基本調査(総務省)

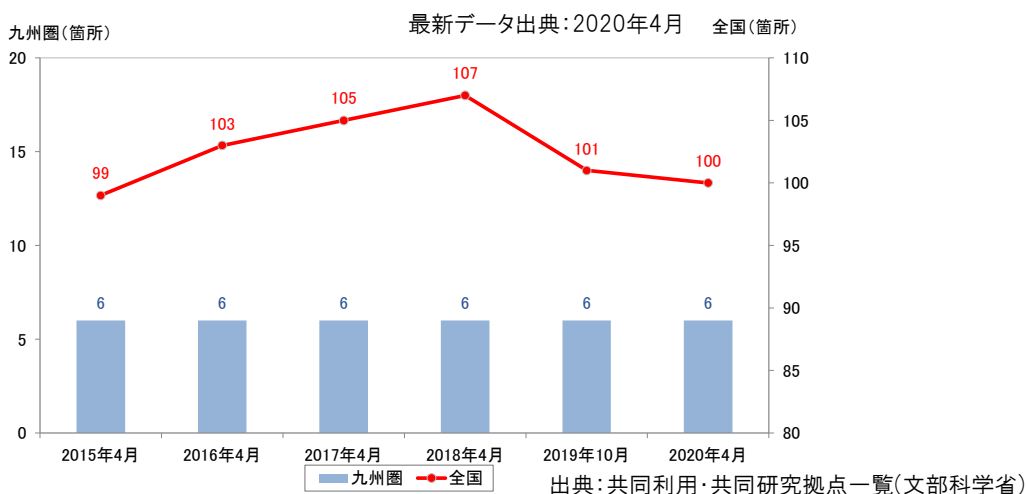
【有効求人倍率】



出典：一般職業紹介状況(厚生労働省)

九州圏における共同利用・共同研究拠点※は6拠点で、この5年間は増減していない。全国の拠点数(100拠点)に対する九州圏の割合は6%と低い。

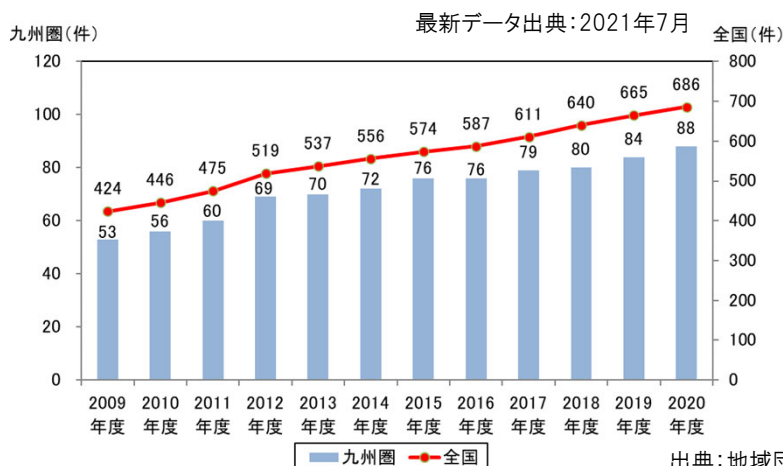
【共同利用・共同研究拠点数】



※共同利用・共同研究拠点：個々の大学の枠を越えて大型の研究設備や大量の資料・データ等を全国の研究者が共同で利用したり、共同研究を行うことのできる拠点。

九州圏における地域団体商標数は、毎年着実に増加し、2020年度には88件に達している。九州の独自性を打ち出したブランドが増加し、九州の特産品の魅力向上に向けた動きが着実に進んでいる。

【地域団体商標数】



③環境

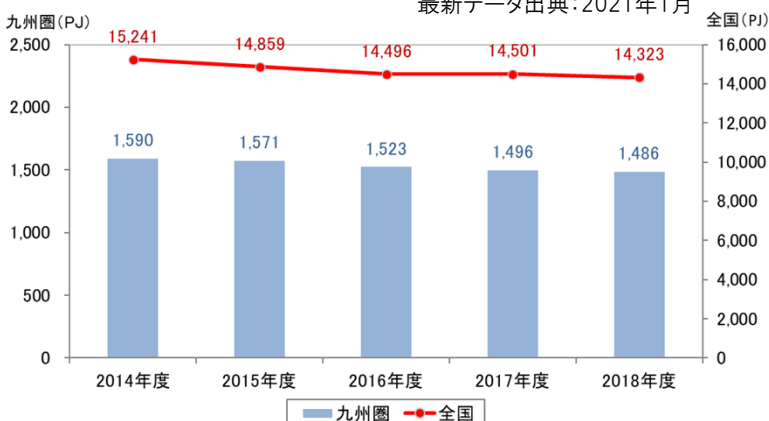
九州圏のエネルギー消費量は、全国に対する人口構成比と同様に、約1割強を占めている。消費量は減少傾向で推移し、2014～2018年度の間約100PJ減少している。なお、人口千人当たりエネルギー消費量に換算すると、全国平均に比べ2TJほど多いが、こちらも年々減少傾向にある。

太陽光や風力など新エネルギーによる発電の導入は、九州圏では全国平均に比べ約1.5ポイント高く、全国よりやや進展傾向にある。

温室効果ガス排出量は、2011年の東日本大震災以降、化石燃料消費量等の増加により増加傾向となり、2014年度から一旦減少に転じたが、2015年度以降はほぼ横ばいとなっている。

【エネルギー消費量】

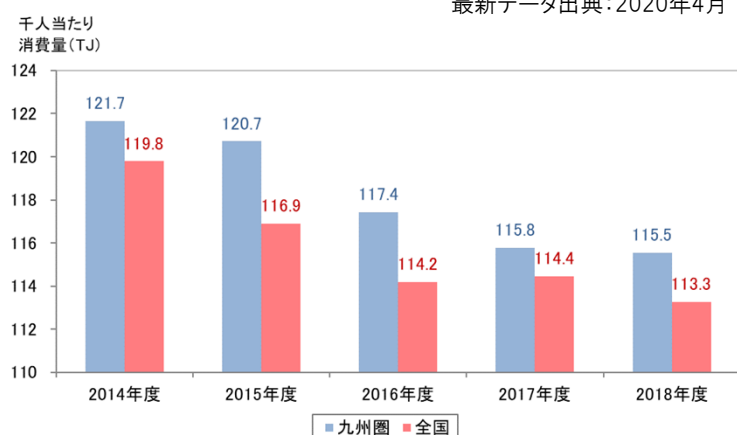
最新データ出典：2021年1月



出典：都道府県別エネルギー消費統計（資源エネルギー庁）

【エネルギー消費量（人口千人当たり）】

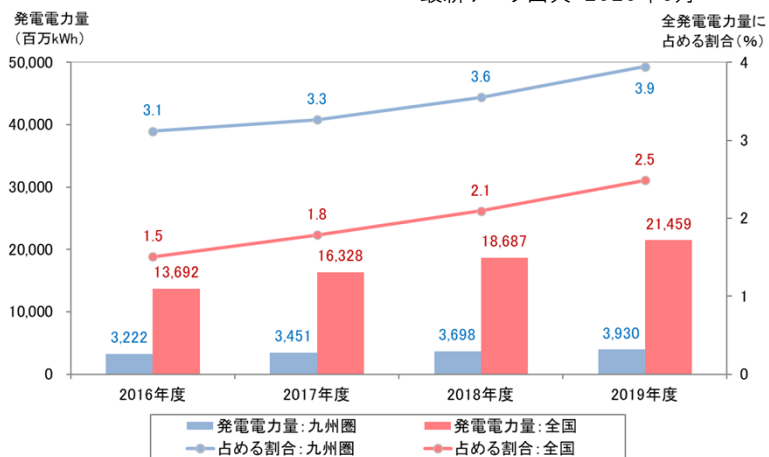
最新データ出典：2020年4月



出典：都道府県別エネルギー消費統計（資源エネルギー庁）、人口推計（総務省）

【新エネルギー発電量】

最新データ出典：2020年6月



出典：電力調査統計（資源エネルギー庁）

【温室効果ガス排出量】

最新データ出典：2021年3月



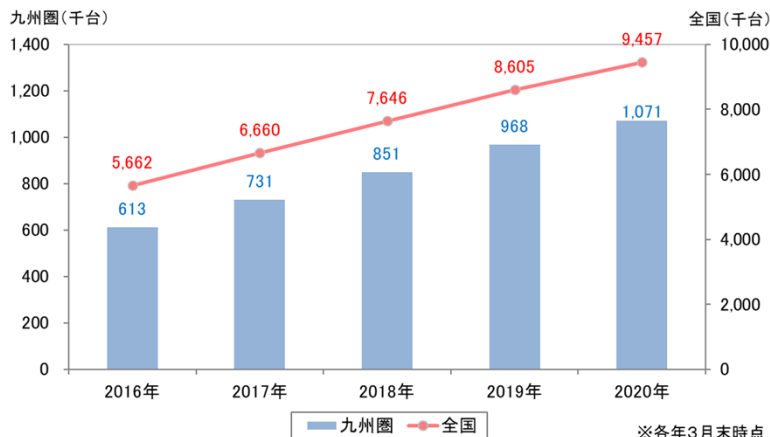
出典：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度による温室効果ガス排出量の集計結果（環境省、経済産業省）

地球温暖化対策として、低公害車・低燃費車の導入が進められているが、九州圏におけるこれらの保有車両数は、2016～2020年の5年間で約1.7倍になり、導入が着実に進んでいる。

リサイクル社会の推進という面から、ごみ総排出量及びリサイクル率の動向をみると、九州圏の一人一日当たりごみ総排出量は、ほぼ横ばいである。一方、九州圏のごみのリサイクル率は、全国平均と比べて0.5ポイント程度低い水準で推移している。

【低公害車・低燃費車保有車両数】

最新データ出典：2020年10月

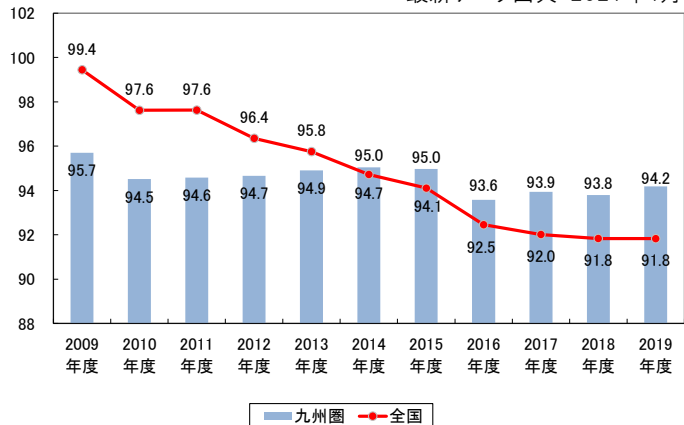


出典：自検協統計 自動車保有車両数((一財)自動車検査登録情報協会)

【一人一日当たりごみ総排出量】

(10g/人日)

最新データ出典：2021年4月

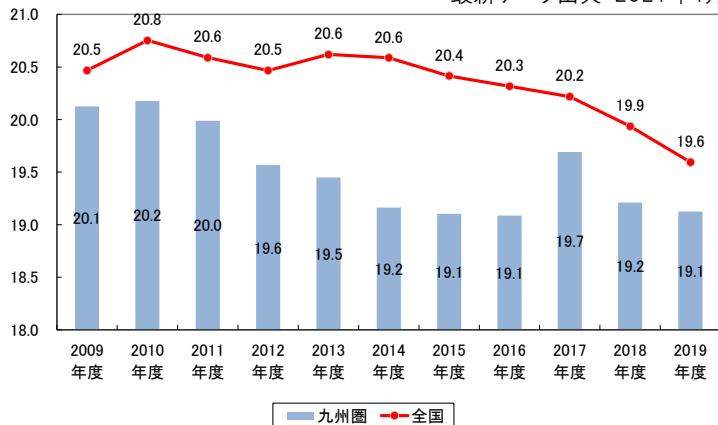


出典：一般廃棄物処理実態調査(環境省)

【ごみのリサイクル率】

(%)

最新データ出典：2021年4月

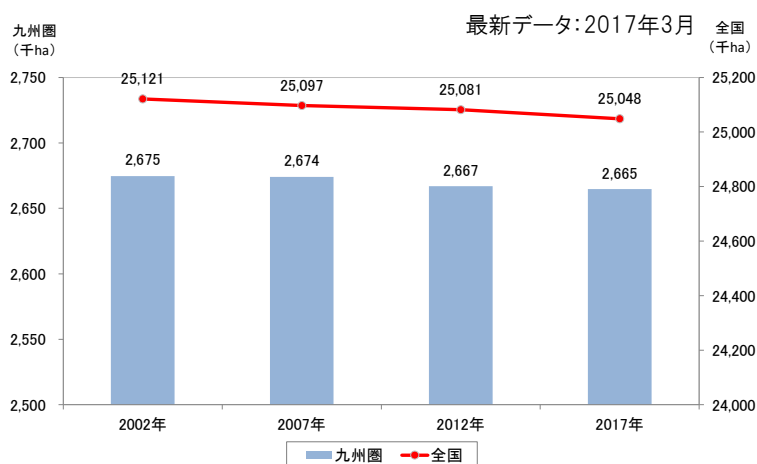


出典：一般廃棄物処理実態調査(環境省)

森林面積は、2002～2017年の15年間で九州圏・全国ともに、緩やかな減少傾向にある。

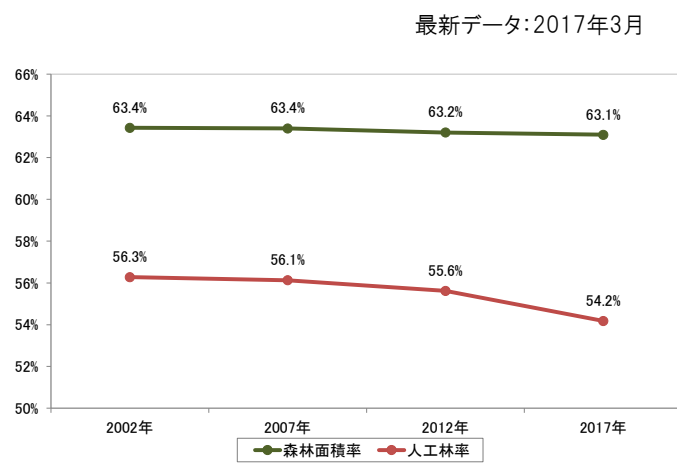
九州圏の森林率(国土に占める森林面積の割合)は63%台で概ね横ばいに推移し、人工林率(森林面積に占める人工林の割合)は、2002年の56.3%から、2017年には54.2%と、低下傾向にある。

【森林面積】



出典:都道府県別森林率・人工林率(林野庁)

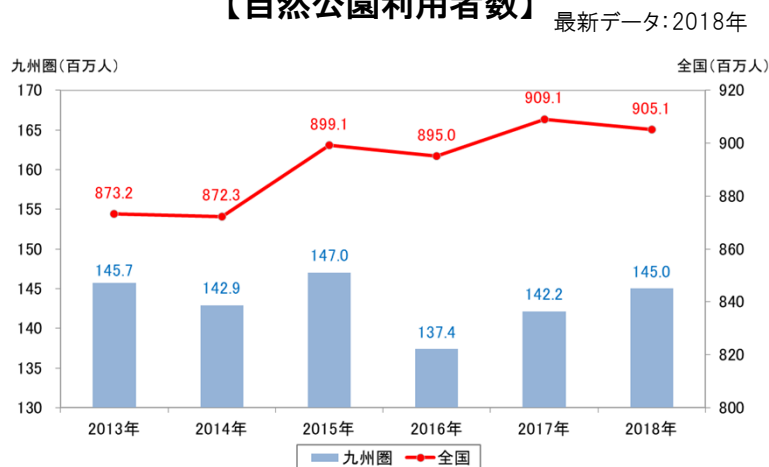
【九州圏の森林率・人工林率】



出典:都道府県別森林率・人工林率(林野庁)

自然公園利用者数は、全国では徐々に増加している一方、九州圏ではほぼ横ばいで推移している。

【自然公園利用者数】



出典:自然保護各種データ(環境省)

④観光・歴史文化

九州圏では、計画策定後に世界文化遺産として「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」、「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」の2件が登録された。さらに2021年7月には「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」の世界自然遺産登録が決定し、九州圏固有の歴史・文化の認知度が対外的に向上している。

コロナ禍以前の2019年までを見ると、インバウンドの増大傾向に伴い、外国人延べ宿泊客数は、着実に増加している。2020年はコロナ禍の影響を受け、著しく減少した。

一方、インバウンドの受入れに対応すべく、ホテル・旅館客室数は、2017年度末以降は増加傾向にある。

観光ボランティアの動向について、九州圏では組織数は減少傾向にあり、ガイド数は2017年度まで増加傾向にあったが、2019年度に減少している。

【九州圏で登録された世界文化遺産・世界自然遺産】

長崎と天草地方の潜伏キリシタン
関連遺産



旧野首教会
(長崎県五島市)



崎津集落
(熊本県天草市)

出典)長崎県HP

「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群



多くの奉獻品が出土した
沖ノ島(原則渡島禁止)



奉獻品「金製指輪」

出典)宗像市HP

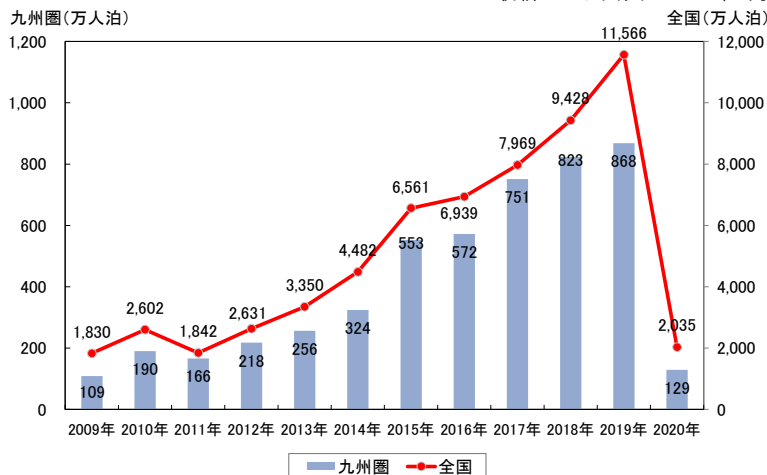
世界自然遺産「奄美大島、徳之島、
沖縄島北部及び西表島」



出典)環境省HP

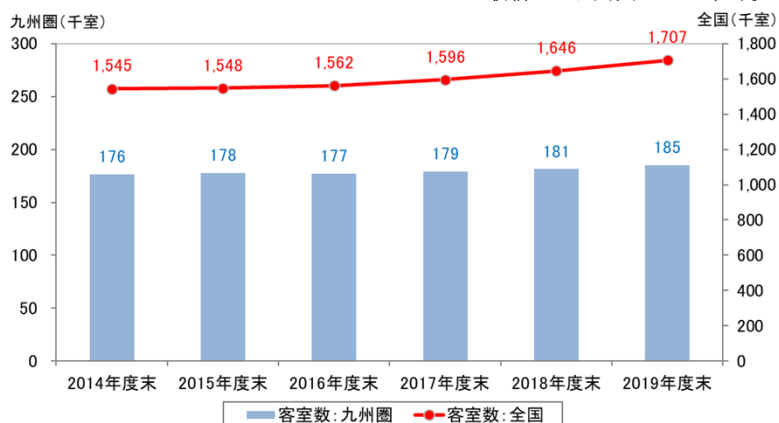
【外国人延べ宿泊者数】

最新データ出典:2021年6月



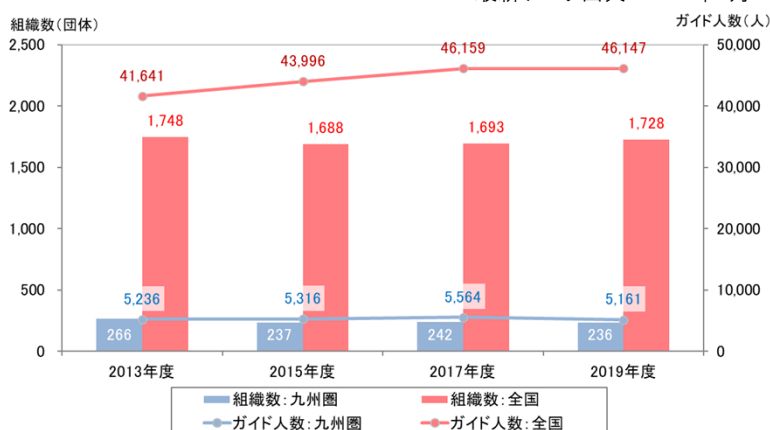
【ホテル・旅館 客室数】

最新データ出典:2021年3月



【観光ボランティア組織数及びガイド人数】

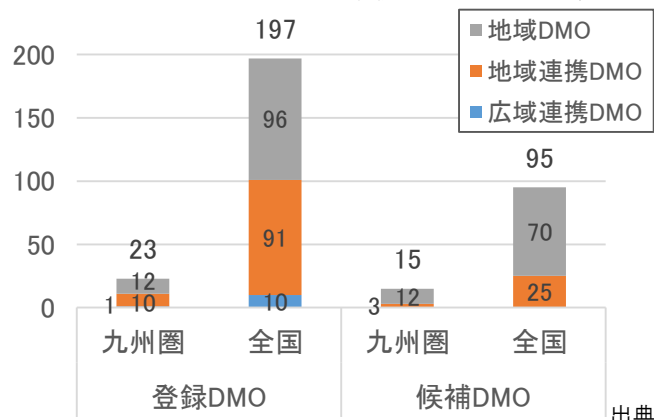
最新データ出典:2020年4月



地域の観光の舵取り役を担う観光地域づくり法人(DMO)は、九州圏の各地でも設立の動きがあり、登録DMO及び候補DMO（今後登録DMOへ移行予定のDMO）の数は、全国の1割強を占めている。

【観光地域づくり法人(DMO)数】

最新データ出典：2021年8月



※登録DMO：観光庁のDMO登録制度の要件を満たしたDMO

※候補DMO：今後、登録DMOの要件に該当する予定のDMO

※広域連携DMO：地方ブロックレベルの区域を一体とした観光地域として、マーケティングやマネジメント等を行うことにより観光地域づくりを行う組織

※地域連携DMO：複数の地方公共団体に跨る区域を一体とした観光地域として、マーケティングやマネジメント等を行うことにより観光地域づくりを行う組織

※地域DMO：原則として、基礎自治体である単独市町村の区域を一体とした観光地域として、マーケティングやマネジメント等を行うことにより観光地域づくりを行う組織

●観光地域づくり法人(DMO)とは

観光地域づくり法人 (DMO)

地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりを行う舵取り役となる法人

DMO : Destination Management/Marketing Organization

地域の関係者を巻き込んだ体制の構築



ターゲット等
の戦略策定
観光コン
텐츠の
造成
受入環境
の整備

地方誘客・旅行消費拡大

出典：観光庁HP

【ラグビーワールドカップ2019での取組】

- ・ラグビーワールドカップ2019(以下、「RWC2019」という)において、九州では福岡・熊本・大分が試合会場となり、15都市が公認チームキャンプ地となった。
- ・同時期に、九州地域戦略会議(九州地方知事会及び九州経済4団体で構成)では、「祭りアイランド九州」を開催し、RWC2019の観戦で訪れた国内外の観光客に、九州・山口各地の祭りをPR。その集結イベントを2019年9月28・29日に熊本市で開催し、2日間で22万人が来場した。



北九州市は、ウェールズ代表のキャンプ地となった(写真は、事前キャンプ決定時)。 出典)北九州市



ステージで九州・山口各地の祭りを披露



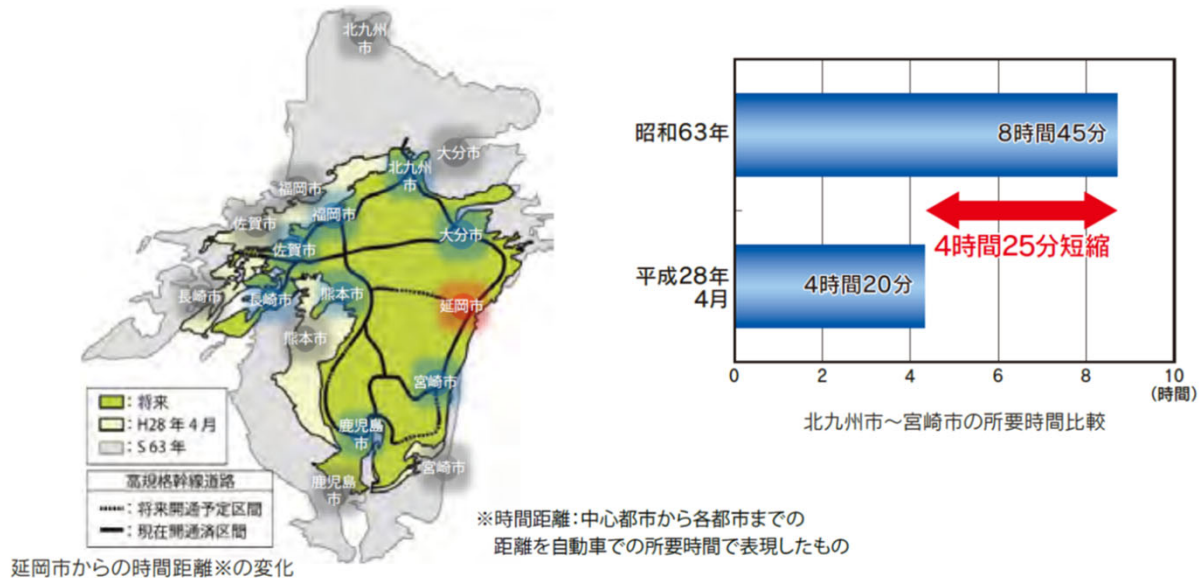
ステージに隣接してRWC2019のファンブースが開設

熊本市で開催された「祭りアイランド九州」集結イベントの様子

⑤物流・交流

2016年4月、東九州自動車道 椎田南IC～豊前ICが開通し、北九州市から宮崎市までの高速道路が南北に1本で繋がった。これにより、宮崎県など東九州の都市における時間距離が大幅に短縮した。

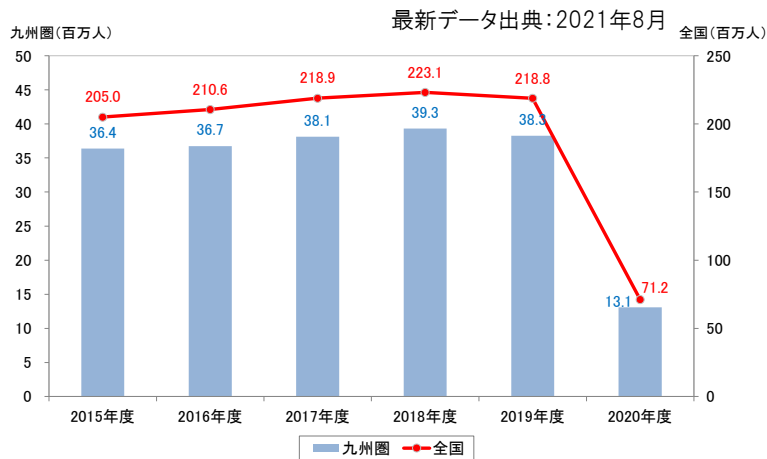
【東九州自動車道 北九州市～宮崎市間直結に伴う効果】



出典：国土交通省九州地方整備局 事業概要2021

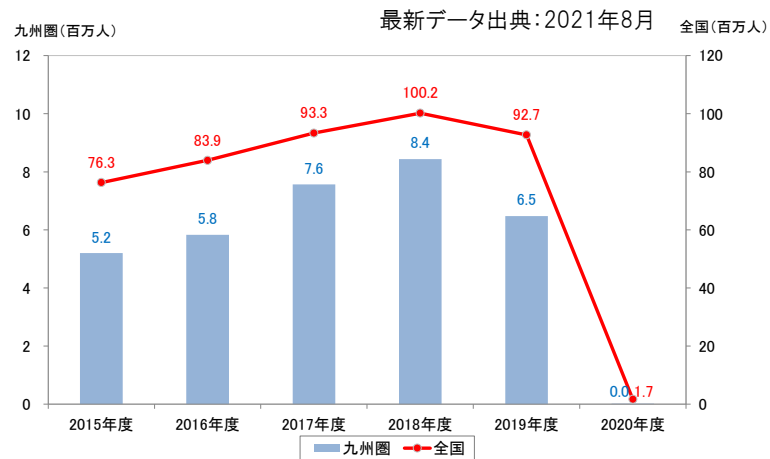
航空乗降客数は、国内及び国際、九州圏及び全国、ともに年々増加していたが、2019年度は、年度末にコロナ禍の影響が表れ始め、減少に転じている。特に、国際線に関しては、コロナ禍による渡航制限等の影響を大きく受け、2020年度は極端に減少している。

【国内航空乗降客数】



出典：空港管理状況調査(国土交通省)

【国際航空乗降客数】



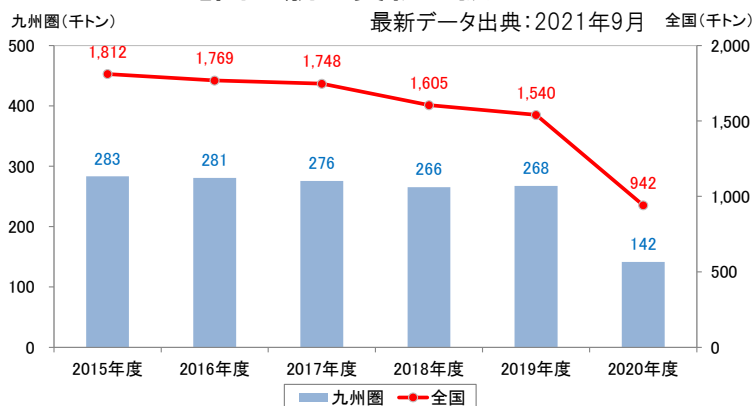
出典：空港管理状況調査(国土交通省)

全国の国内航空貨物取扱量は一貫して減少傾向であり、九州圏においては、2020年度に大きく減少している。

九州圏の国際航空貨物取扱量は、全国の1%程度と極めて少ない。また、2018年度までは取扱量が増加傾向であったが、2019年度以降は減少に転じている。

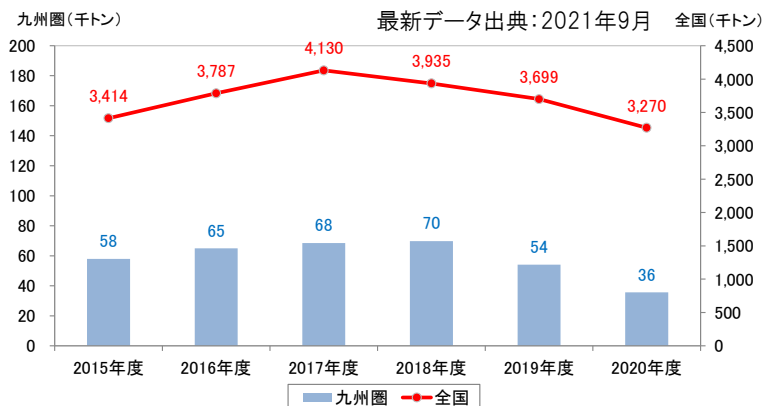
九州圏の外貿コンテナ取扱量は、全国値が頭打ちになる一方、一貫して増加傾向にある。そのため、国際海上貨物輸送の拠点としての九州圏の地位が次第に向上していると考えられる。

【国内航空貨物取扱量】



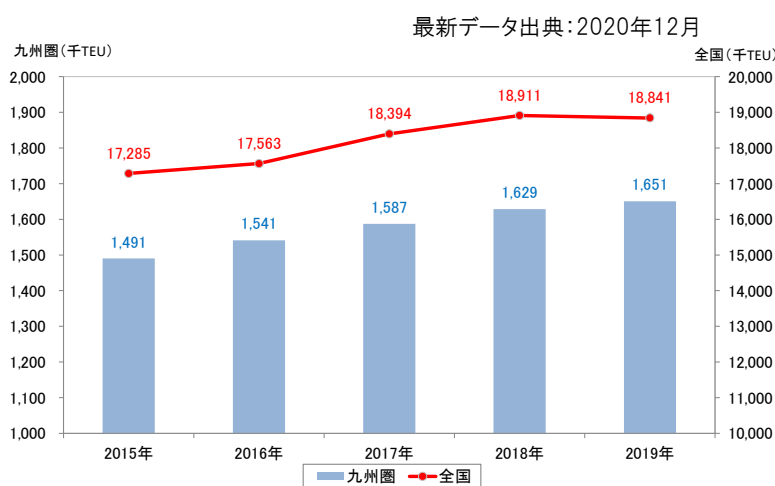
出典:空港管理状況調書(国土交通省)

【国際航空貨物取扱量】



出典:空港管理状況調書(国土交通省)

【外貿コンテナ取扱量】

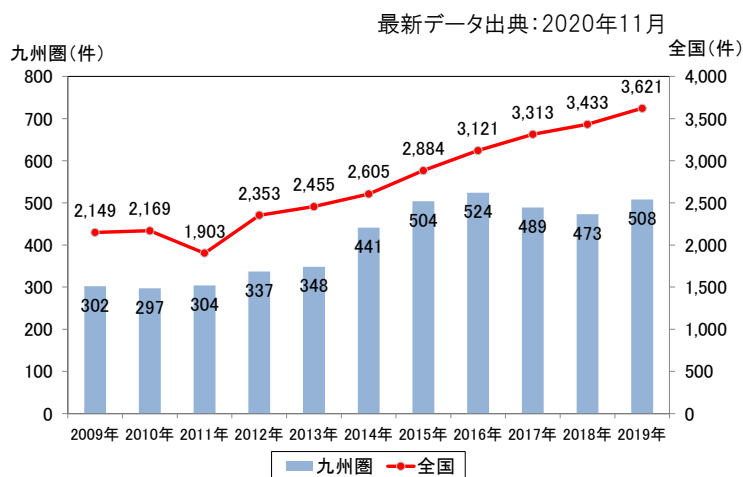


出典:港湾統計(国土交通省)

九州圏の国際会議開催件数は、2016年以降一旦停滞したが、2019年には増加している。

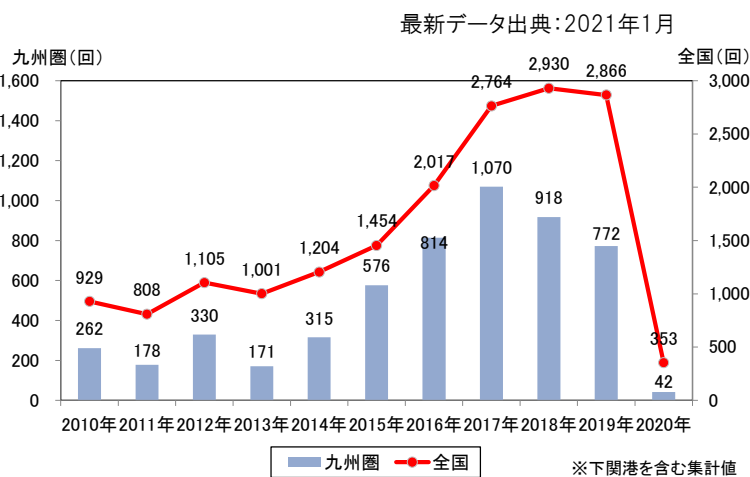
また、インバウンドの増大に伴い、クルーズ船の寄港が年々増加した。九州圏へのクルーズ船寄港数は、2017年に1,000回を超え、全国の約40%のシェアを占めていた。2018年以降は減少に転じ、2020年は新型コロナウイルス感染拡大防止策のためのクルーズ船入港規制により、大幅に減少している。

【国際会議開催件数】



出典:国際会議統計(日本政府観光局)

【クルーズ船寄港数】



出典:港湾管理者からの聞き取りに基づく調査(国土交通省)

※下関港を含む集計値

【MaaSの九州内での動き】

トヨタ自動車と西日本鉄道は、スマートフォン向けMaaSアプリ「my route」の実証実験を2018年11月から福岡市で開始。2019年11月からはJR九州が新たに参画し、サービス提供エリアを福岡市及び北九州市に拡大した上で、本格実施。アプリ上で購入可能なフリー乗車券の増加や、福岡市美術館など文化施設のデジタル入場券発売(社会実験)など、サービス内容は徐々に拡充している。

「my route」のサービスエリアは、2020年5月に熊本県水俣市、2020年11月に宮崎県宮崎市・日南市(2021年3月まで実証実験)へと拡大。



ルート検索画面

出典)西日本鉄道HP

■「my route」のサービス内容(福岡・北九州地区)

- ①マルチモーダルルート検索
 - ・ルート検索(トヨタとナビタイムジャパンの共同開発)
 - ・駐車場検索(akippa) ・サイクルシェア検索(メルチャリ)
 - ・レンタカー、カーシェアリング(トヨタ)
- ②予約・決済
 - ・タクシー(Japan Taxi、第一交通産業)
 - ・トヨタ決済アプリ「TOYOTA Wallet」
 - ・高速バス(京王電鉄バス「ハイウェイバズドットコム」)
 - ・新幹線(JR九州インターネット列車予約)
- ③店舗・イベント情報の検索
 - ・子どもとお出かけ情報サイト「いこーよ」
 - ・レジャー・遊び・体験の予約サイト「アソビュー！」
 - ・情報アプリ・サイト「NEARLY」「ナッセ福岡」
 - ・福岡市「よかなび」 ・北九州市「ぐるリッチ！北Q州」
- ④デジタルフリー乗車券
 - ・西鉄バス 福岡市内フリー乗車券、北九州エリアフリー乗車券
 - ・西鉄電車 1日フリー乗車券(福岡(天神)～太宰府間)
 - ・訪日外国人専用1日フリー乗車券「FUKUOKA TOURIST CITY PASS」

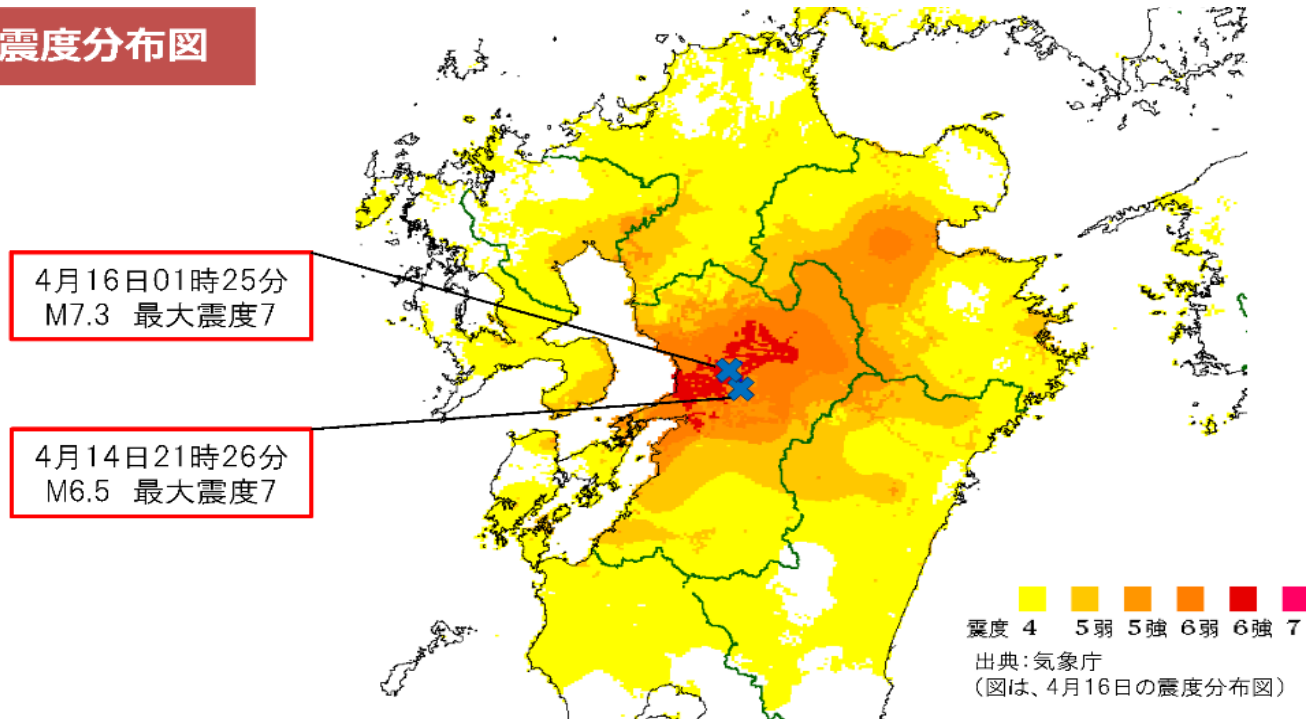
⑥防災・社会資本整備

九州圏では計画策定後、2016年に熊本地震、2017年に九州北部豪雨、2020年に令和2年7月豪雨をはじめとする大規模自然災害に見舞われ、ほかにも毎年の梅雨前線や台風にもなう豪雨災害などで、多くの被害を出している。

平成28年熊本地震

2016年4月14日と16日、震度7の激しい揺れが2回連続で発生し、熊本県を中心に各地で甚大な被害が発生した。

震度分布図



○被災状況

人的被害: 死者273名 重傷者1,203名 軽傷者1,606名

建物被害(住宅被害): 全壊8,667棟、半壊34,719棟、一部損壊 163,500棟

土砂災害発生状況 190件 河川管理施設等被害 全48河川 322箇所

農林水産関係被害額 1,772.5億円

農作物等 586.2億円、農地・農業用施設関係 713.2億円、

林野関係 439.7億円、水産関係 33.4億円

出典)内閣府「平成28年(2016年)熊本県熊本地方を震源とする地震に係る被害状況等について」(2019年4月12日現在)



【災害の影響】

熊本地震は、現地における直接的な被害に加え、サプライチェーンの寸断などの供給制約から輸送機械を中心に他地域の生産にも影響を及ぼした。また、国内外の観光客から宿泊のキャンセルが相次ぐなど、観光業にも多大な影響を与えた。その後、政府による九州観光復興キャンペーン「九州ふっこう割」等の効果で一時回復がみられたものの、2016年度は完全回復までに至らず、2017年度に入り、ようやく国際定期便が再開された。

また、熊本市内から阿蘇地域への主要なアクセスルートは、俵山トンネルルートや長陽大橋ルートから徐々に開通し、2020年度末までに国道57号北側復旧道路・現道部の開通、JR豊肥本線の全線運転再開、阿蘇大橋の復旧がなされ、熊本地震により被災した交通網は約5年をかけて一通り復旧した。



TEC-FORCEによる被災地の施設調査

出典)国土交通省



北九州市による給水車派遣

出典)国土交通省



俵山トンネルルートの開通

出典)国土交通省



JR豊肥本線出発式

出典)JR九州

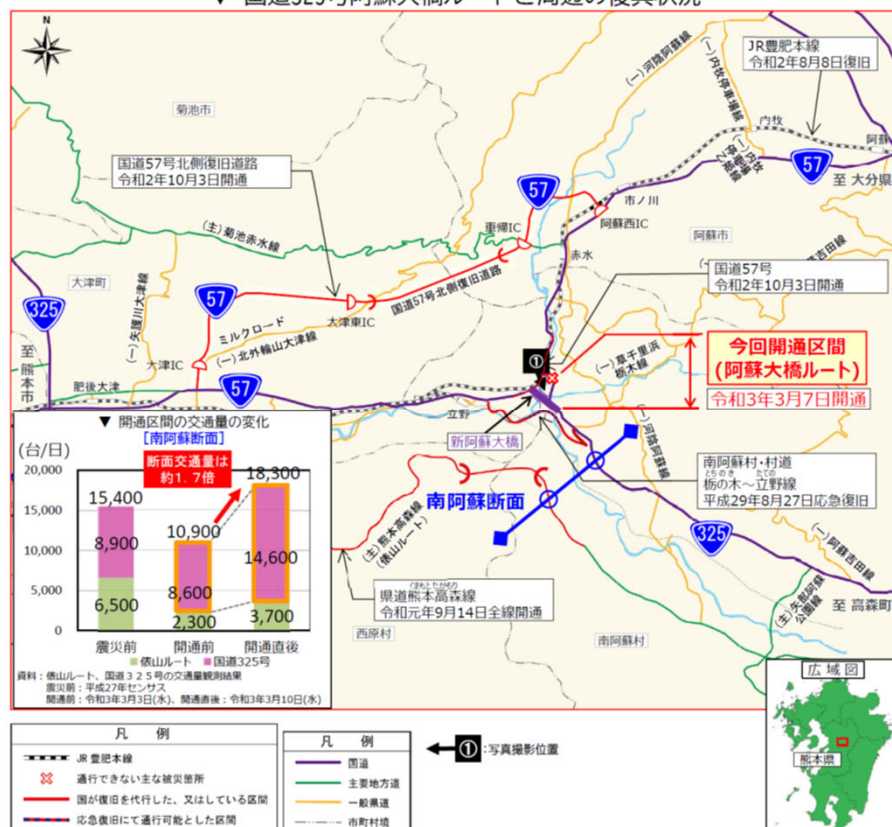


国道325号阿蘇大橋ルート開通式

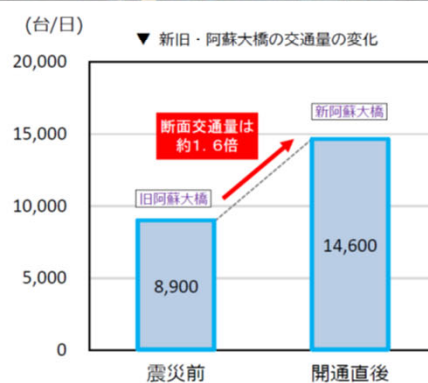
出典)国土交通省

【国道325号阿蘇大橋ルートと周辺の復興状況】

▼ 国道325号阿蘇大橋ルートと周辺の復興状況



＜阿蘇大橋ルート開通直後の状況＞



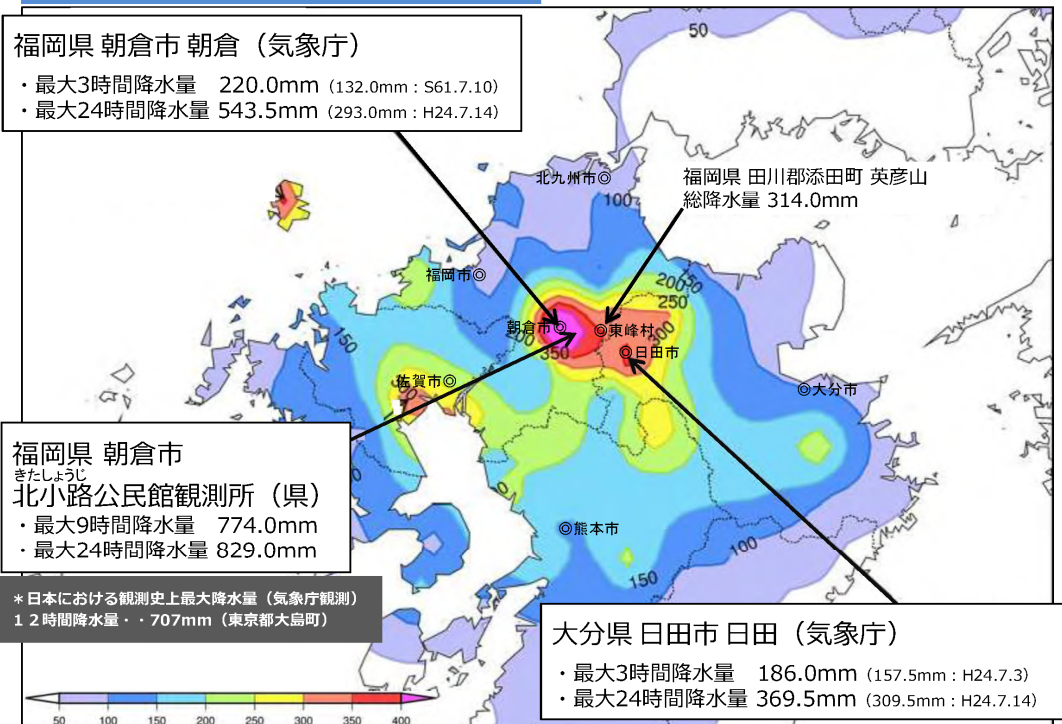
資料：阿蘇大橋の交通量観測結果
震災前：平成27年センサス（国道325号、
開通直後、令和3年3月10日（水））

出典)国十交通省

平成29年7月九州北部豪雨

2017年7月5日、昼頃から夜にかけて九州北部で局地的に非常に激しい雨が降り、福岡県・大分県に九州地方では初めての大雨特別警報が発表された。最大24時間降水量が福岡県朝倉市で829.0mm、大分県日田市で369.5mmの記録的な豪雨となり、各地で甚大な被害が発生した。

平成29年7月5日～6日の降水量分布図



出典)国土交通省九州地方整備局「平成29年7月九州北部豪雨から4年 復興への歩み」

○被災状況

人的被害：死者・行方不明者42名 重傷者8名 軽傷者20名
 住宅被害：全壊325棟 半壊1,108棟 床上浸水188棟 床下浸水1,607棟
 土砂災害発生状況 325件 河川管理施設等被害 全67河川 132箇所
 農林水産関係被害額 1,122.4億円（※国全体の被害額）
 〔農作物等 96.3億円、農地・農業用施設関係 565.0億円、
 林野関係 455.8億円、水産関係 5.2億円〕

出典)内閣府「6月30日からの梅雨前線に伴う大雨及び平成29年台風第3号による被害状況等について」
 (2018年1月17日現在)



出典)国土交通省九州地方整備局「平成29年7月九州北部豪雨から4年 復興への歩み」

【災害の影響】

日田市で鉄道橋が流出したJR久大本線では、通勤通学に影響を及ぼした。また、「ななつ星in九州」や「ゆふいんの森」もルート変更となるなど、当該地域の経済に大きな影響を与えた。

JR日田彦山線は被害が大きく、JR九州と地元自治体等で協議を重ねた結果、添田～夜明間の鉄道での復旧を断念し、BRT(バス高速輸送システム)方式での復旧を行うこととした。

福岡県朝倉地域を中心に窯業、観光業、林業などの主力産業の事業者が被災。影響が懸念されたが、現在は再開しつつある。



瓦礫・土砂の除去作業支援

出典)熊本市HP



給水車による支援

出典)福岡市HP

【災害ボランティア・NPO等の活動】

被災地となった福岡県朝倉市、添田町、東峰村、大分県日田市には、各市町村社会福祉協議会により災害ボランティアセンターが設置され、災害ボランティアセンターを通じて延べ約6万4千人(朝倉市約4万5千人、添田町約1千人、東峰村約8千人、日田市約9千人)がボランティア活動に参加した。

ボランティア・NPO等は、家屋や駐車場からの泥出しや土砂・流木撤去、避難所運営、在宅避難者への支援、仮設住宅での生活再建支援、農家への復旧支援など多岐にわたる被災者支援活動を実施した。また、行政やNPO等が参加する会議が立ち上げられ、同会議において物資等のニーズや各避難所の状況把握など、ボランティア・NPO等と行政が円滑な被災者支援を行うための情報共有や活動内容調整が行われた。



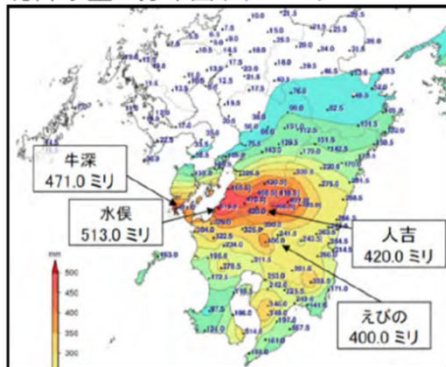
福岡県朝倉市でのボランティア活動の様子

出典)平成30年度 防災白書

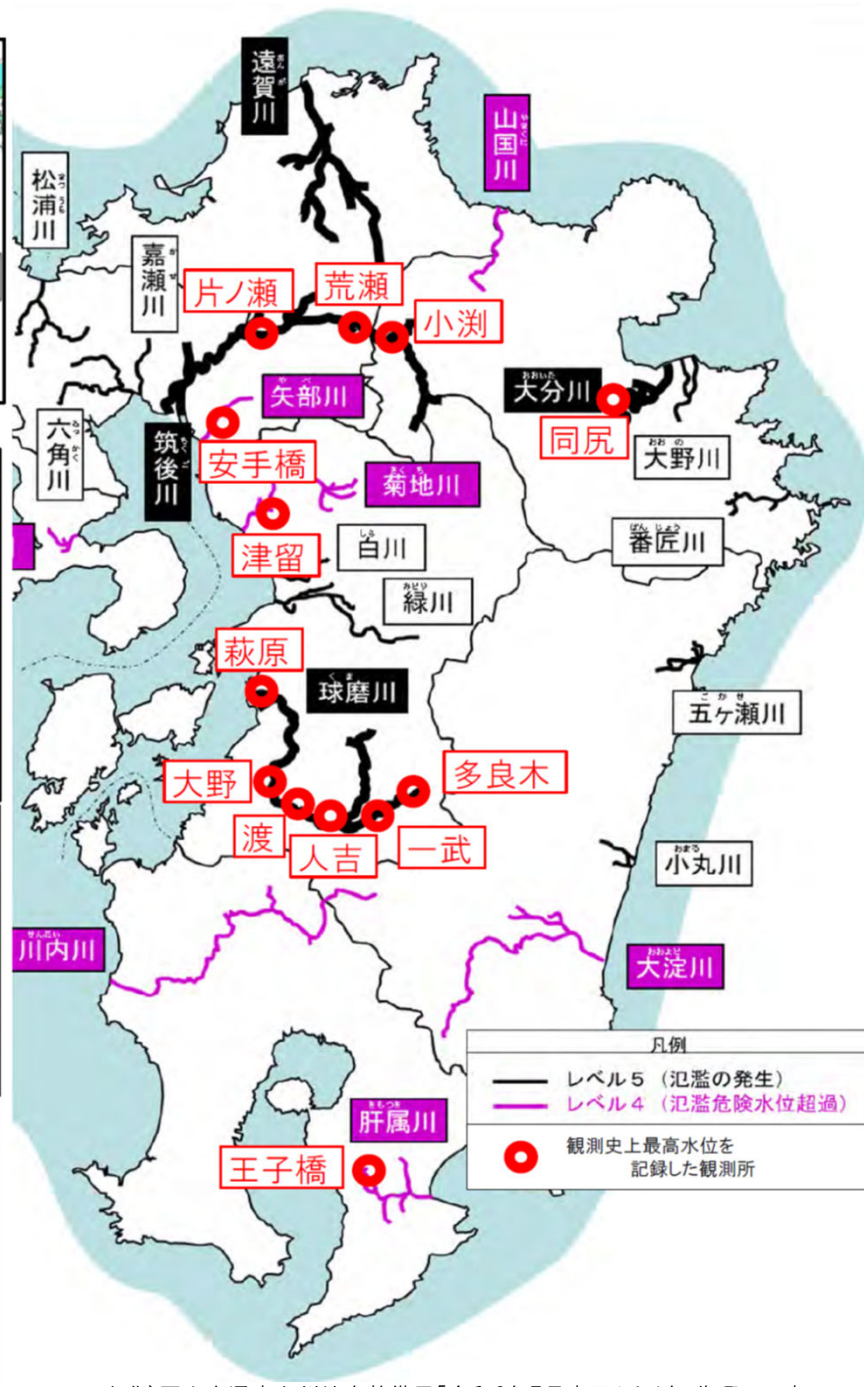
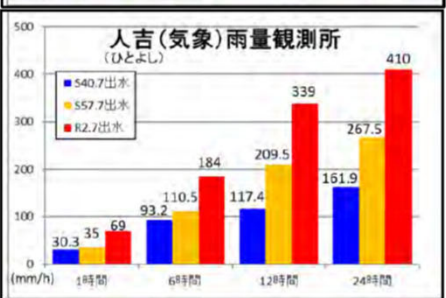
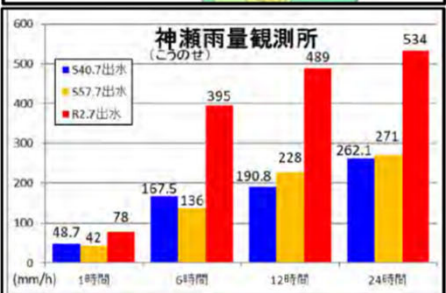
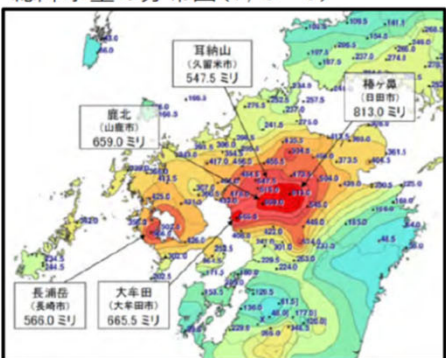
令和2年7月豪雨

梅雨前線が九州付近に停滞し、2020年7月3～4日は熊本県と鹿児島県で、6～8日には九州北部の広い範囲で記録的大雨となり、九州10水系において氾濫危険水位を超える洪水が発生し、13観測所で観測史上最高水位を記録。球磨川流域では複数の雨量観測所において、観測史上最多雨量を観測した。

総降水量の分布図(7/3～4)



総降水量の分布図(7/6～8)



出典)国土交通省九州地方整備局「令和2年7月豪雨から1年 復興への歩み」

○被災状況

人的被害: 死者84名 行方不明者2名 重傷者23名 軽傷者54名
 建物被害(住宅被害)全壊1,621棟、半壊4,504棟、一部破損3,503棟、
 床上浸水1,681棟、床下浸水5,290棟
 土砂災害発生状況 465件 河川管理施設等被害 全120河川 163箇所
 農林水産関係被害額 2,199.7億円(※国全体の被害額)
 [農作物等 186.3億円、農地・農業用施設関係 1,030.4億円、
 林野関係 964.0億円、水産関係 19.0億円]

出典: 内閣府「令和2年7月豪雨による被害状況等について」(2021年1月7日)

【災害の影響】



熊本県人吉市中心部における浸水被害



球磨川堤防決壊の様子



大分県日田地方で国道210号など道路寸断

出典)国土交通省九州地方整備局「令和2年7月豪雨から1年 復興への歩み」



球磨川で道路橋10橋が流失

○災害復旧の対応



全国からTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)が集結



熊本の球磨川沿いの橋梁10橋を含む国道219号や県道等の約100kmについて、国の権限代行による災害復旧事業に着手、2020年9月に八代復興出張所を設置(2021年4月、新たに八代復興事務所を設置)

出典)国土交通省九州地方整備局「令和2年7月豪雨から1年 復興への歩み」

○交通機能の確保

- 九州自動車道では、土砂崩れなどにより大規模な通行止めが発生したが、**4車線区間であったことから、被害のない車線を活用し、早期に交通開放**するなど、緊急車両や救援物資等の輸送機能を速やかに確保。
- 八代～水俣間では、急峻な山地を通過する国道3号が大規模斜面崩落により通行止めとなったが、**南九州西回り自動車道とダブルネットワークが形成**されていたことから、高速道路を活用することで**交通機能を確保**。

【4車線区間の早期交通開放】



九州自動車道 肥後トンネル内(上り)



片側2車線4車線の区間であるため、冠水の無い車線を活用して、**約11時間で緊急車両の通行確保、約18時間で上下線の交通確保**

九州自動車道(横川IC～清辺鹿児島空港IC)



延長約30m、約400m3流出
 4車線の区間であるため、**約8時間で下り線の交通確保、約19時間で上下線の交通確保**

国道3号 佐敷トンネル起点坑口付近



並行する南九州西回り自動車道(E3A)により**10時間半で八代から水俣間の交通確保**
 ※国道3号は7月4日～7月18日まで通行止め(14日間)

【ダブルネットワークによる交通機能確保】



出典)国土交通省 第13回道路技術小委員会(2020.9.4) 配布資料

災害を受けての対応と、事前の備えに向けた動き

【熊本地震を教訓にした防災センター整備】

熊本地震で被災した熊本県菊陽町において、防災機能の向上を目的に、災害時の指揮命令、応援部隊の活動及び支援物資の受入や配布のための拠点となる防災センターを整備。(2021年10月完成)



菊陽町防災センター(町役場敷地内)

■1階 【防災備蓄倉庫】



【防災研修室
(指定緊急避難場所)】



■2階 【応援活動拠点室】



【災害対策本部室】

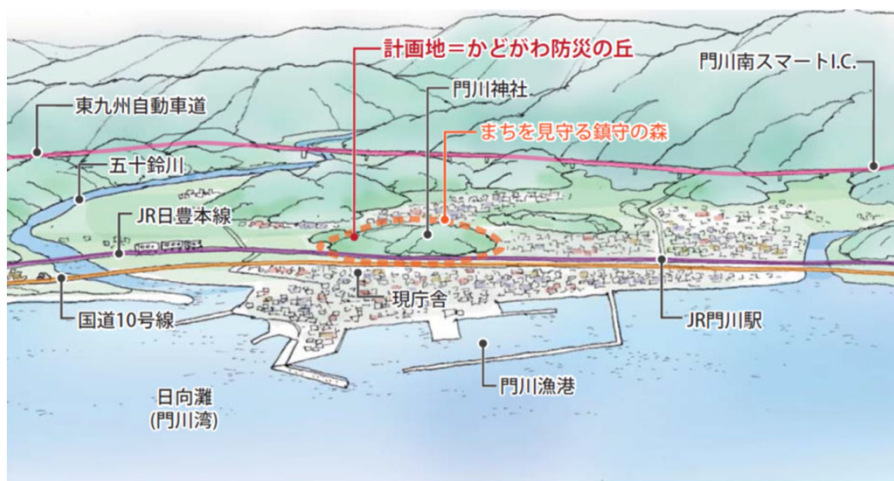


出典)菊陽町

【南海トラフ地震に備えた行政庁舎移転や避難施設整備】

主に東九州エリアでは、南海トラフ地震に備え、行政庁舎の高台への移転や、津波避難タワー、津波避難高台などの避難施設を整備。

■宮崎県門川町：新庁舎を市街地にほど近い高台「かどがわ防災の丘」に移転整備(2021年5月開庁)



まちと日向灘を一望できる鎮守の森と「かどがわ防災の丘」のイメージ



新庁舎イメージパース

出典)「門川町新庁舎建設に係る設計業務 基本設計説明書(概要版)」

■大分県佐伯市：海岸及び番匠川にほど近く、緊急避難場所となる高台のない市街地に、津波避難タワーを整備



池船津波避難タワー



出典)佐伯市HP

■宮崎県宮崎市：宮崎県が、宮崎港の臨海部に津波避難高台を盛土状に整備

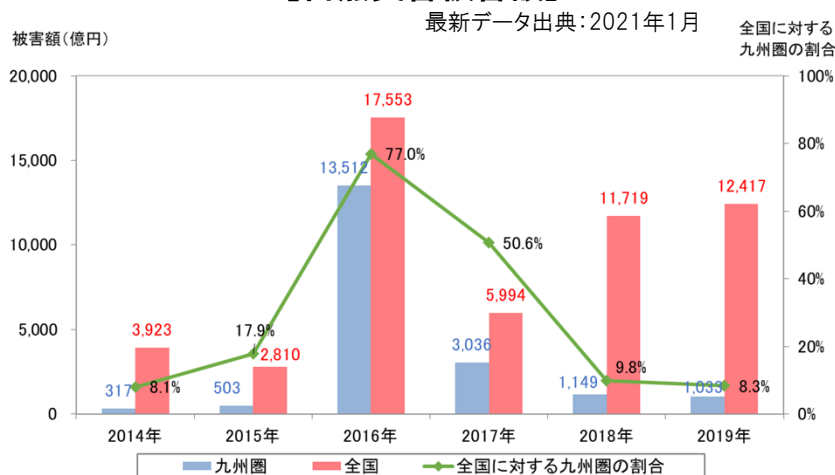


津波避難高台「命の丘」(一ツ葉地区)

出典)宮崎県中部港湾事務所「令和2年度 業務概要」

九州圏では、2016年に熊本地震、2017年に九州北部豪雨に見舞われたことから、これらの年の自然災害被害額は、全国の半分以上を占めている。

【自然災害被害額】

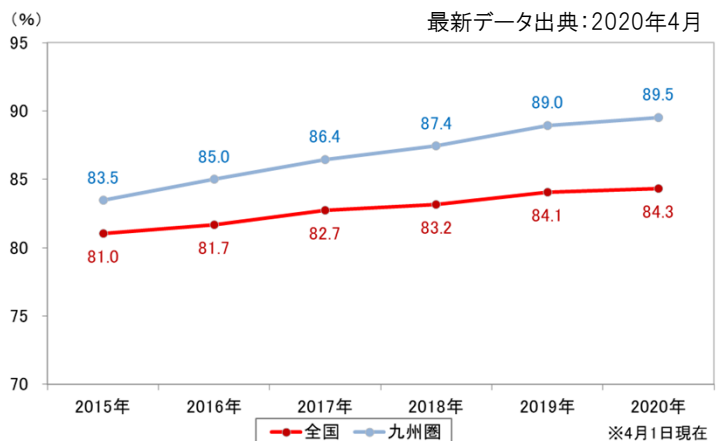


出典: 消防白書(総務省消防庁)

地域の防災活動の状況を示す自主防災組織活動カバー率は、九州圏では全国平均に比べて4～5ポイント高く、住民による共助の取組が進展している。一方、地域の消防・水防活動の担い手である消防団員数は、減少の一途をたどっている。

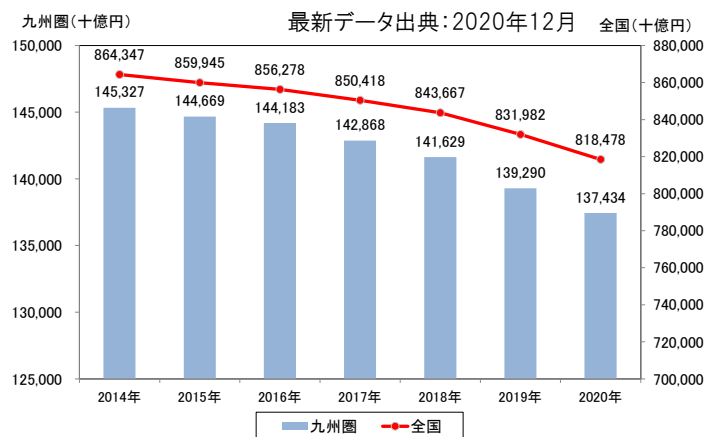
災害拠点病院数は、2016～2021年の間に、全国では47箇所、九州圏では6箇所増加している。

【自主防災組織活動カバー率】



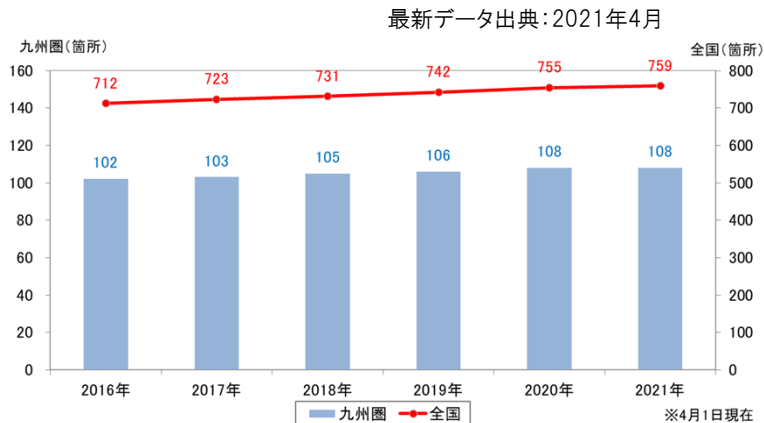
出典: 消防白書(総務省消防庁)

【消防団員数】



出典: 消防団の組織概要等に関する調査(総務省消防庁)

【災害拠点病院数】



出典: 厚生労働省

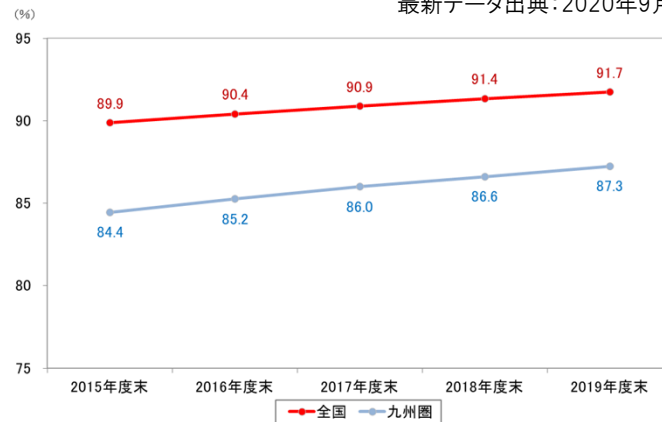
都市インフラ整備の観点から、汚水処理普及率と都市公園面積について把握した。

汚水処理普及率は、全国平均に比べると、九州圏は4～5ポイントほど低い80%台で推移しているが、2015～2019年度末の4年間で3ポイントほど上昇している。

都市公園面積は、全国では微増傾向である一方、九州圏ではほとんど増加していない。また、1人当たりの都市公園面積では、九州圏は全国平均を約1.3～1.6ポイント上回っている。

【汚水処理普及率】

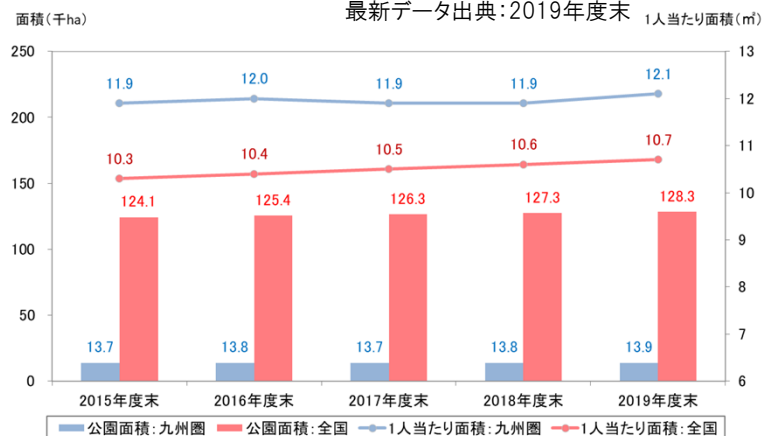
最新データ出典：2020年9月



出典：都道府県別汚水処理人口普及状況(国土交通省)

【都市公園面積】

最新データ出典：2019年度末



出典：都市公園データベース(国土交通省)

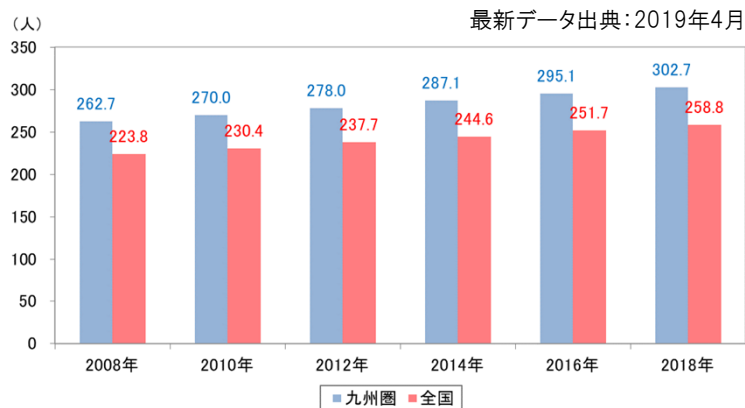
⑦医療福祉

九州圏の人口10万人当たりの医師数は、全国平均より約40人多く、増加傾向にある。

先端医療技術の導入状況について、九州圏における医療用画像管理システム(PACS)の導入病院数は、圏域で比較すると首都圏に次いで2番目に多い。また、導入病院数も、2008～2017年の間に倍以上に増加している。

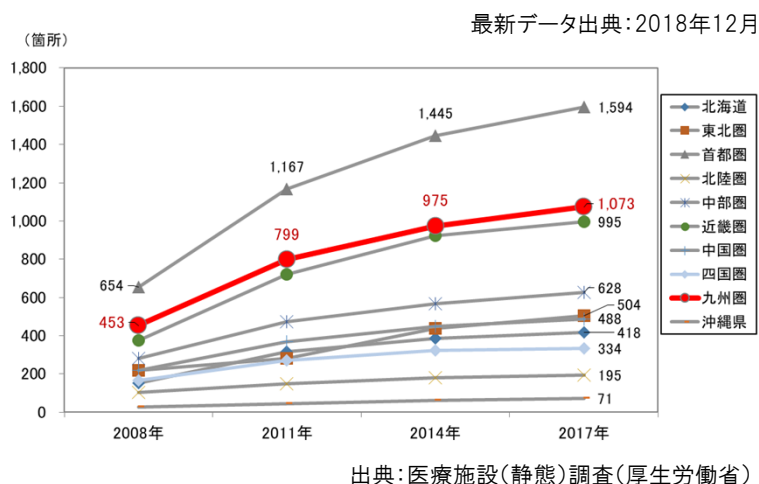
ドクターヘリの出動回数は、九州圏は首都圏に次いで2番目に多い。

【人口10万人当たり医師数】

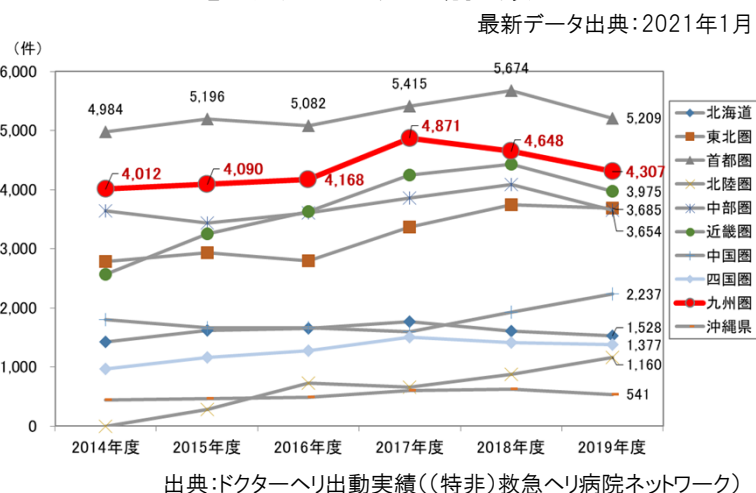


出典：医師・歯科医師・薬剤師統計(厚生労働省)

【医療用画像管理システム(PACS)導入病院数】



【ドクターヘリ出動回数】



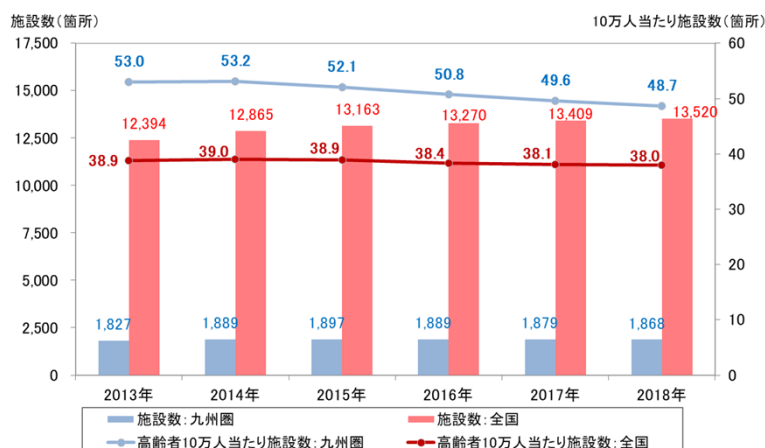
※医療用画像管理システム(PACS)

＝医療画像撮影装置(OR・CT・MRIなど)で撮影した画像データを、ネットワークを介して受信し、保管・閲覧・管理するシステム。旧来の画像フィルムによる保管に代わり、医療情報を電子データとして一元管理することで、コスト削減や業務の効率化を図ることができる。

介護施設数は、九州圏では2015年をピークに減少傾向にあり、全国の施設数が増加傾向にあるのは対照的である。また、高齢者10万人当たり施設数は、九州圏は全国平均に比べ10箇所以上多いものの、2014年以降、減少傾向にある。

【介護施設数】

最新データ出典:2020年4月

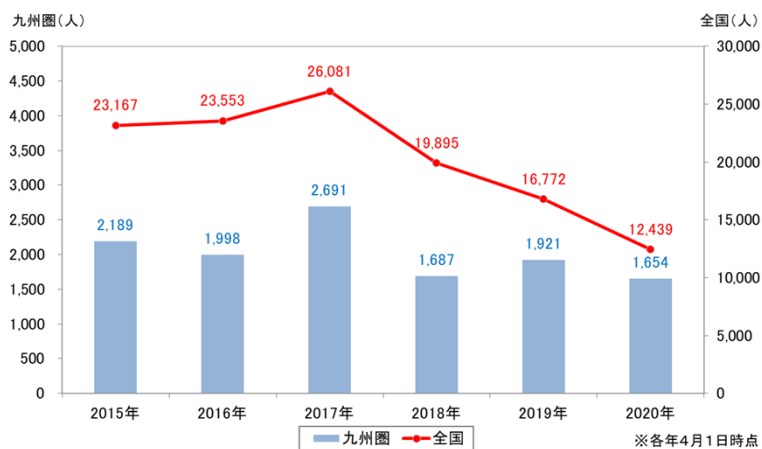


出典:介護サービス施設・事業所調査(厚生労働省)

待機児童の解消の動きについて、全国的には、待機児童数が2015～2020年の間に約半分に減少しているが、九州圏においてはほぼ横ばいで推移している。

【待機児童数】

最新データ出典:2020年9月



出典:保育所等関連状況取りまとめ(厚生労働省)

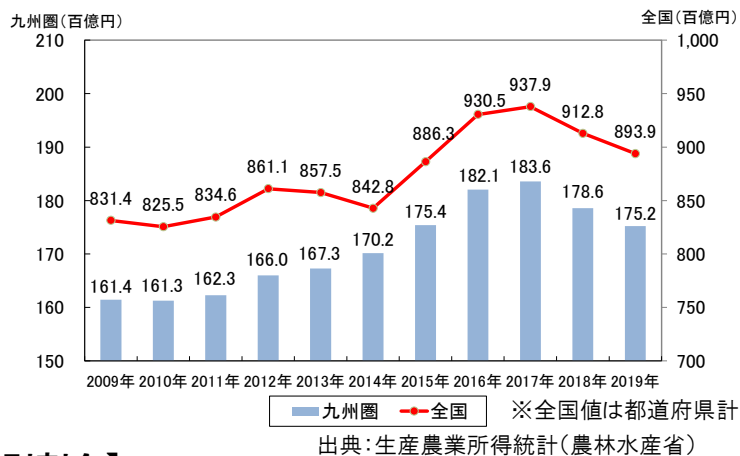
⑧農業・食料

九州圏の農業産出額は、概ね増加傾向で推移していたが、2018～2019年は全国値とともに減少に転じている。2019年の農業産出額は約1.75兆円で、全国の約2割を占めている。

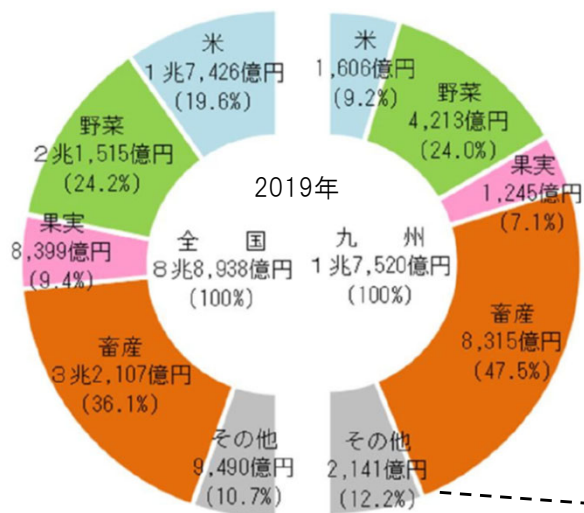
2019年の部門別割合では、米の割合が約9%と少なく、代わりに畜産の占める割合が半分近くであり、非常に高いのが特徴である。畜産部門の産出額の畜種別割合では、肉用牛が最も多く、次いで鶏、豚、乳用牛の順である。

【農業産出額】

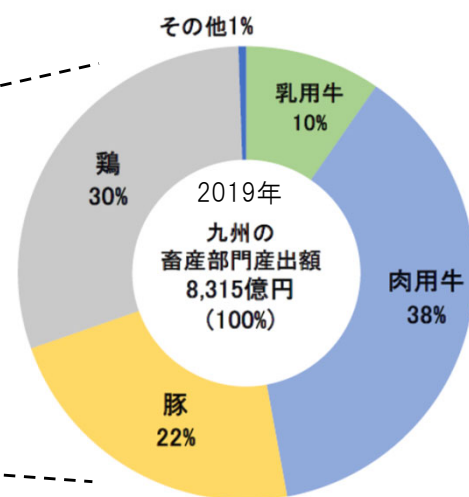
最新データ出典：2021年3月



【農業産出額部門別割合】



【畜産部門産出額の畜種別割合】



出典：見たい！知りたい！九州農業2021(農林水産省九州農政局)

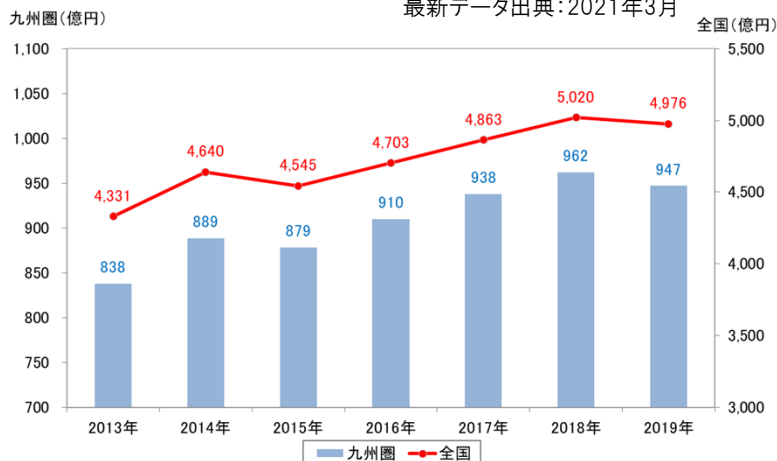
出典：見たい！知りたい！九州農業2021(農林水産省九州農政局)

九州圏の林業産出額は若干の上下はあるものの増加傾向にある。

全国の漁業産出額が、2015年をピークに減少に転じたのに対し、九州圏は概ね増加傾向で推移している。

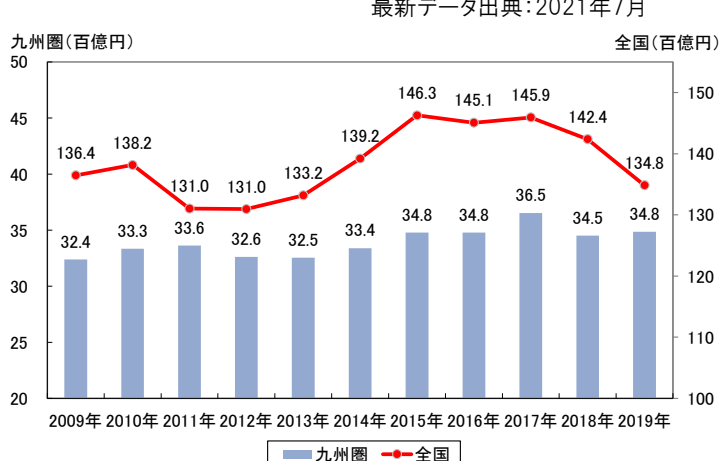
【林業産出額】

最新データ出典：2021年3月



【漁業産出額(海面漁業・養殖業)】

最新データ出典：2021年7月



出典：林業産出額(農林水産省)

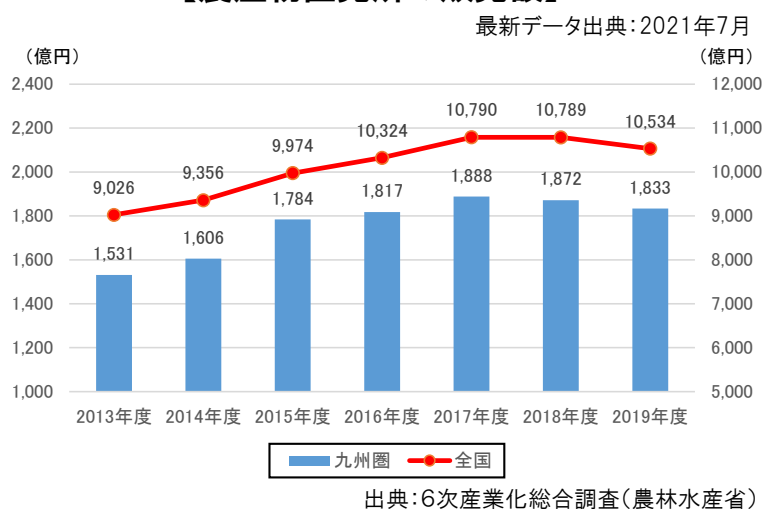
出典：漁業産出額(農林水産省)

農産物直売所の販売額は、概ね増加傾向で推移していたが、2017年度をピークに、農業産出額と同様に、減少に転じている。

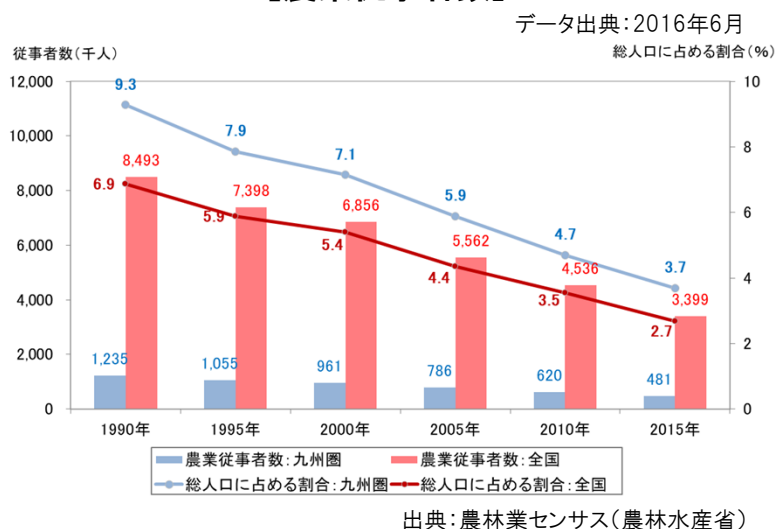
農業従事者数は、九州圏・全国ともに1990～2015年の間に約6割減少した。総人口に占める割合の低下が顕著に見られ、2015年には総人口の3.7%にまで低下している。

耕地利用率は、九州圏は全国平均に比べ10ポイント以上高く、100%を超えている。要因として、九州圏では温暖な気候により、二毛作が可能な耕地が多いことが考えられる。

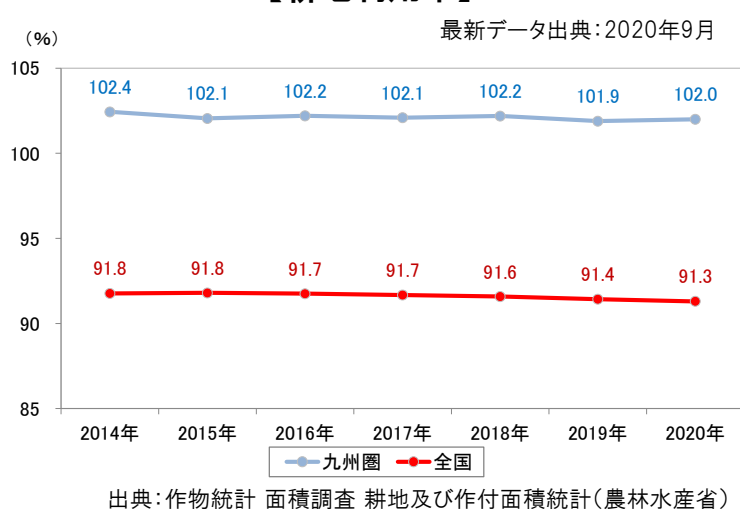
【農産物直売所の販売額】



【農業従事者数】



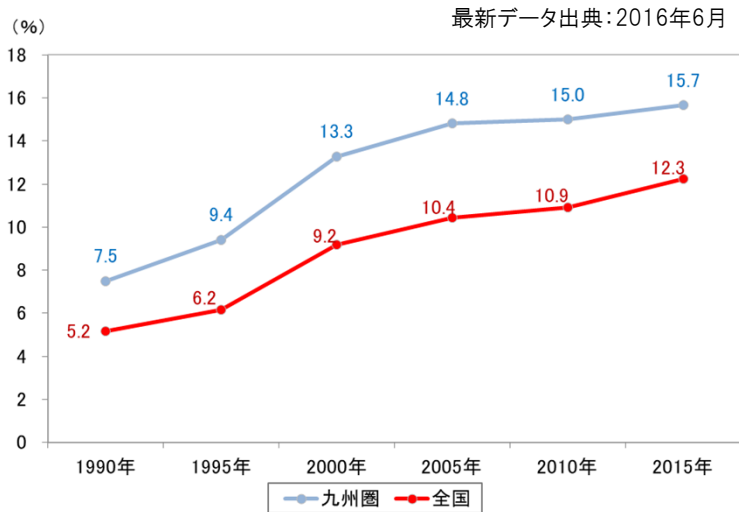
【耕地利用率】



耕作放棄地面積の経営耕地面積に占める割合は、九州圏は、全国平均に比べ約4ポイント高く、2015年時点で15.7%に達している。ただし、2005年以降は、耕作放棄地の増加ペースは緩やかになっている。

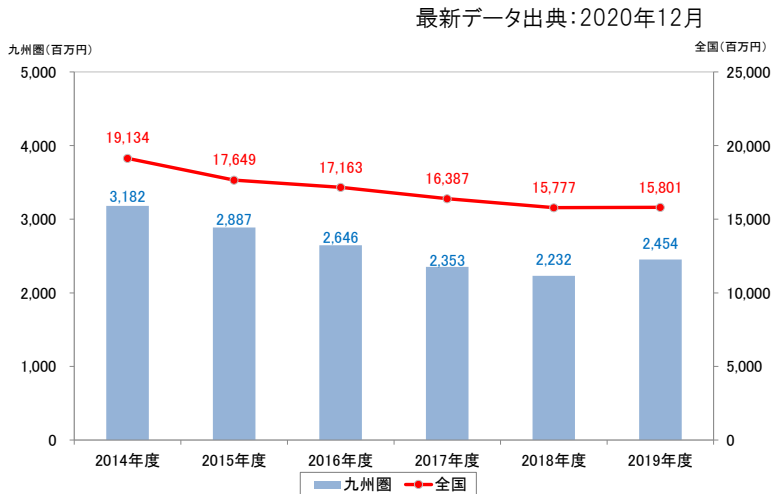
イノシシやシカなど鳥獣類による農作物被害金額は、2014～2018年度にかけて10億円程度減少したが、2019年度は再び増加に転じており、鳥獣害は依然として深刻な状況である。

【耕作放棄地面積の経営耕地面積に占める割合】



出典：農林業センサス(農林水産省)

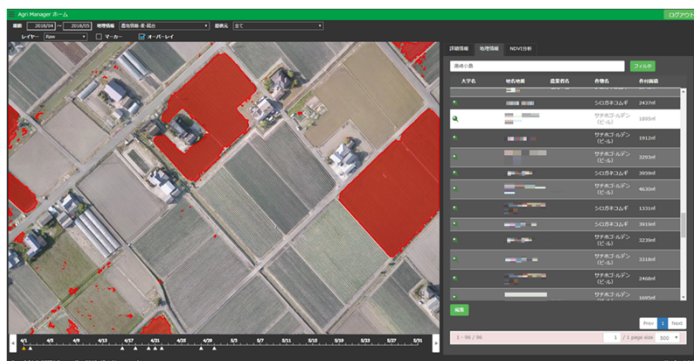
【鳥獣類による農産物被害金額】



出典：全国の野生鳥獣類による農作物被害状況について(農林水産省)

【スマート農業の取組】

農林水産業の新たな展開として、ドローンとAIによる分析を用いた農地作付確認、AIを用いたサバの養殖、有明海ノリ漁場のスマート化等、新たな技術を導入した「スマート農業」の取組による生産性向上等が進められている。



ドローンによる空撮画像から作付状況をAIで判別(長崎県五島市など)

出典)(株)オプティム



給餌時間のコントロールなど、サバの養殖にAIを導入

出典)唐津市



有明海ノリ漁場のスマート化(自動観測機器により10分間隔で水温や潮位等の漁場環境情報や気象情報等をスマートフォンで取得)

出典)福岡県

⑨まちづくり

九州は、都市人口(DID(人口集中地区)内居住人口)の割合が50%台で推移しており、全国平均と比べて10ポイント以上低い。

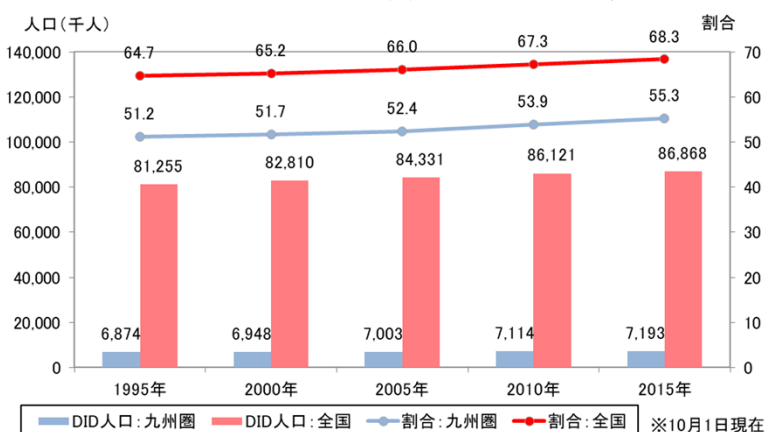
都市部でない地域の維持・存続のためには、都市部以外の生活拠点を「小さな拠点」として形成・維持していくことが重要である。九州圏における「小さな拠点」形成数は、2016年の281拠点から、2020年には503拠点と増加傾向にある。

九州圏の空き家数は、1993～2018年の間に2倍以上に増加している。また、空き家率は、2003年までは全国平均を下回っていたが、2008年以降は逆転し、2018年には全国平均を1ポイント以上上回っている。

まちづくりの担い手である、まちづくりNPOの数は、2017年度末までは増加してきたが、それ以降はほぼ横ばいとなっている。また、過疎地域の担い手人材である地域おこし協力隊員数は、九州圏・全国ともに毎年大幅な増加を示してきたが、2018～2019年度にかけては、ほぼ横ばいで推移している。

【都市人口(DID内居住人口)】

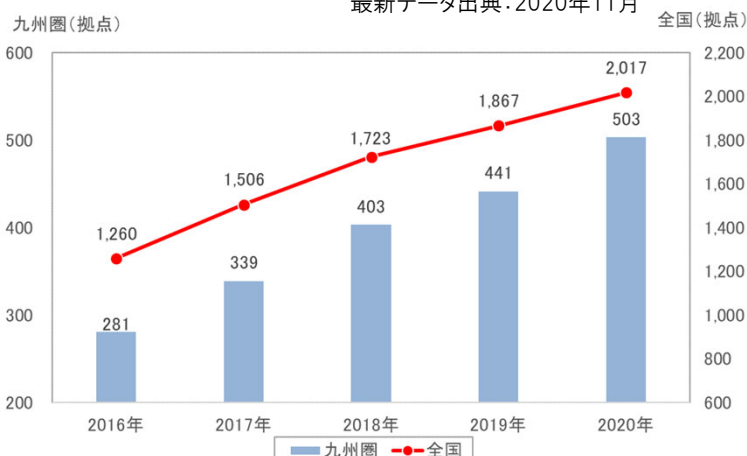
最新データ出典：2016年10月



出典：国勢調査(総務省)

【小さな拠点形成数】

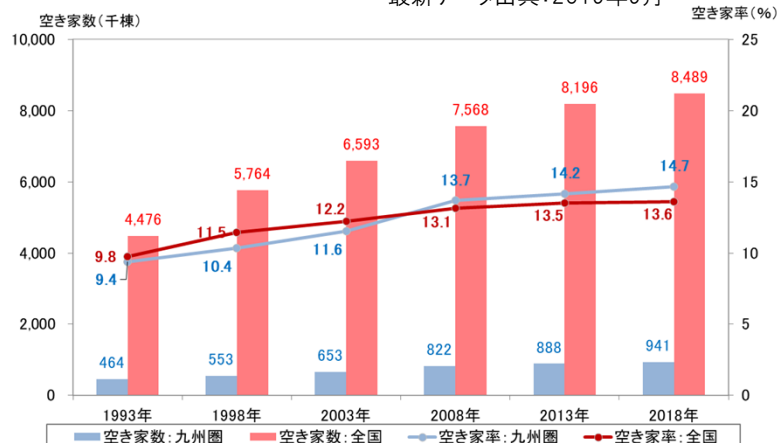
最新データ出典：2020年11月



出典：小さな拠点の形成に関する実態調査(内閣府地方創生推進事務局)

【空き家数及び空き家率】

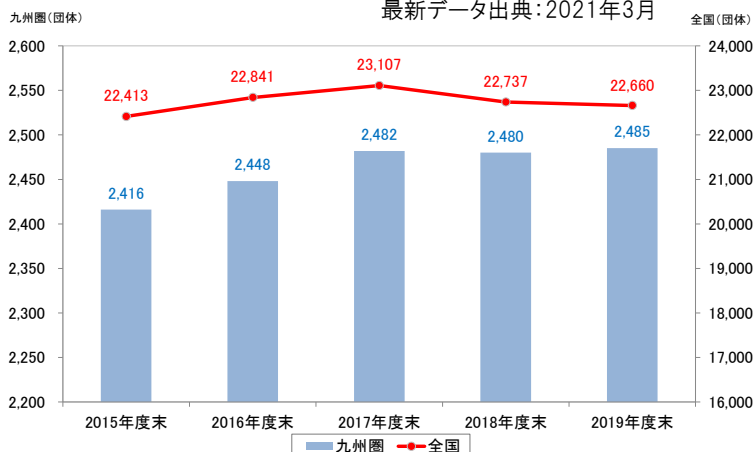
最新データ出典：2019年9月



出典：住宅・土地統計調査(総務省)

【まちづくりNPO数】

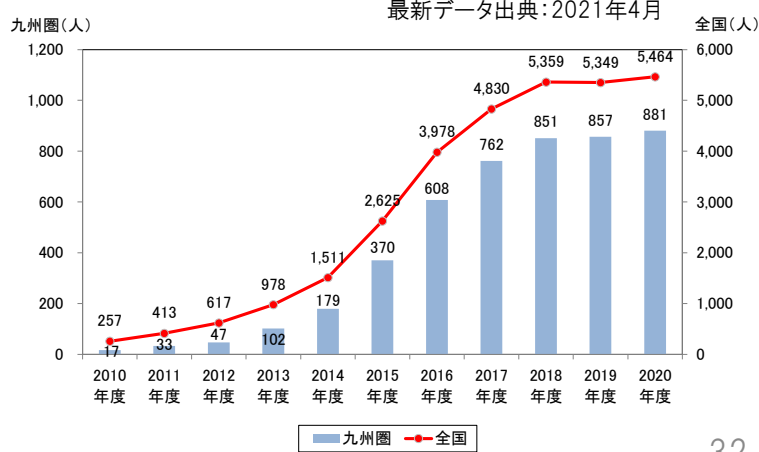
最新データ出典：2021年3月



出典：内閣府NPOホームページ

【地域おこし協力隊員数】

最新データ出典：2021年4月



出典：地域おこし協力隊員設置状況(総務省)

イ) まとめ

以上の社会経済情勢の変化についてまとめると、以下のとおりである。

①人口動態

- ・全国的な少子高齢化、人口減少の潮流の中、九州圏の人口も例にもれず減少傾向にあり、全国平均より減少ペースがやや速い。そのような中、九州圏の県別でみると、福岡県の人口社会増減率のみが増加傾向を示しており、福岡県（主に福岡都市圏）へ人口が流入する傾向が継続している。
- ・年齢別では、全国に比べて年少人口の割合や合計特殊出生率がやや高い。
- ・九州圏の外国人入国者数は、2018年までは順調に増加してきたが、2019年には減少し、さらに2020年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響により著しく減少している。
- ・外国人入国者数の半分以上は韓国からで、また、クルーズ船乗客を含む「船舶観光上陸許可を受けた外国人」は、ほとんどが中国人で占められている。このことから、九州圏の訪日外国人の国籍は、そのほとんどをアジア圏に依存している。

②経済産業

- ・域内総生産（名目）は、全国の概ね8%。緩やかに増加傾向であるが、1人あたり域内総生産は全国に比べて少ない。
- ・製造品出荷額等は、全国の7~8%程度のシェアである。また、自動車生産台数のシェアは約17%、電子部品・デバイス・電子回路の製造品出荷額等のシェアは約12%、食料品の製造品出荷額等のシェアは約11%と高い割合を示し、カーアイランド、シリコンアイランド、フードアイランドと呼ばれる一大生産拠点としての存在感を示している。
- ・産業構造別の就業割合は、第1次産業は全国に比べて高いが年々低下傾向で、代わりに第3次産業の割合が増加傾向。
- ・九州圏は、共同利用・共同研究拠点数が6拠点と少ない。
- ・地域団体商標数は毎年増加し、九州の特産品の魅力向上に向けた動きが進んでいる。

③環境

- ・九州圏のエネルギー消費量は、全国の1割強と、概ね人口の割合と同程度。消費量は年々減少傾向。また、新エネルギーによる発電の導入は、全国よりやや進展傾向にある。
- ・低公害車・低燃費車の保有車両数は、計画策定後に大きく増加。温室効果ガス排出量は、2015年度以降はほぼ横ばいである。
- ・一人一日当たりごみ総排出量はほぼ横ばいで、ごみのリサイクル率は全国平均よりやや低い。
- ・森林面積は、なだらかな減少傾向にあり、また、人工林の占める面積の割合は低下傾向にある。
- ・自然公園利用者数は、全国では徐々に増加している一方、九州圏ではほぼ横ばいで推移している。

④観光・歴史文化

- ・世界文化遺産・世界自然遺産を活用した観光振興の取組が進められている。
- ・ラグビーワールドカップ2019の開催にあわせた事前キャンプの誘致や、海外からの選手をはじめ来訪者に向けた祭りなど九州のPRなどを実施した。
- ・各地域に根差した観光地域づくり法人(DMO)の活動により、地域独自の資源を活かした観光を通じた交流・連携に取り組んでいる。
- ・インバウンドの増大傾向に伴い、外国人延べ宿泊者数は増加し、受け皿としてのホテル・旅館客室数も増加したが、2020年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、外国人延べ宿泊者数は著しく減少している。

⑤物流・交流

- ・国際物流に関連する国際航空貨物取扱量(空運)は、全国の1%程度と非常に少ない。一方、外資コンテナ取扱量(海運)は増加傾向にある。
- ・インバウンドの増大により、クルーズ船の寄港が増加していたが、2020年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大幅に減少している。
- ・九州におけるMaaSの一例として、スマートフォン向けMaaSアプリ「my route」の普及が、福岡・北九州から水俣や宮崎・日南へと徐々に進展している。

⑥防災・社会資本整備

- ・計画策定後、多くの激甚災害が発生し、特に平成28年熊本地震、平成29年7月九州北部豪雨、令和2年7月豪雨は、死者・行方不明者数の多さに加え、幹線道路など交通ネットワークの寸断が長期化するなど、甚大な被害が発生した。
- ・熊本地震で甚大な被害を受けた交通ネットワークは、約5年間で全面的に復旧・復興。
- ・熊本地震の教訓を踏まえた自治体の防災センターの整備や、南海トラフ地震に備えた行政庁舎の移転や避難施設の整備が進展している。
- ・住民による共助の取組を示す自主防災組織活動カバー率は、全国に比べるとやや高い。一方、消防団員数は、減少の一途をたどっている。
- ・都市インフラとしての汚水処理普及率は、全国に比べるとやや低いが増加傾向。都市公園面積の整備状況は、ほぼ横ばいで推移している。

⑦医療福祉

- ・人口10万人当たりの医師数は、全国平均よりやや多く、増加傾向。また、医療用画像管理システム(PACS)の導入病院数は大きく増加している。
- ・介護施設数は減少傾向にある。
- ・待機児童数は、全国では大きく減少する一方、九州圏はほぼ横ばいで推移している。

⑧農業・食料

- ・農業産出額は、概ね増加傾向で推移していたが、2018～2019年は減少に転じている。また、農業の特徴として、産出額では米の割合が低く、畜産の割合が高い。
- ・林業産出額、漁業産出額は、概ね増加傾向にある。
- ・農産物直売所の販売額は、増加傾向で推移していたが、近年は減少に転じている。
- ・農業従事者数は25年前に比べて半分以下に減少しているのに対し、耕作放棄地は年々増加傾向にある。
- ・ドローンやAIなど最新技術を活用したスマート農業の取組による生産性向上等が進められている。

⑨まちづくり

- ・九州圏の都市人口の割合は全国に比べ低い。一方、都市部以外の地域の維持・存続に重要な「小さな拠点」は、大きく増加傾向。
- ・空き家数及び空き家率は、年々増加している。
- ・まちづくりNPO数の増加はほぼ横ばい。一方、過疎地域の担い手である地域おこし協力隊員数は増加していたが、近年は横ばいで推移している。

(4)各戦略目標の達成状況について

5つの戦略目標に紐づく12の重点プロジェクトに関連して、代表的な取組等の実施状況を確認した。
また、一般に公開されている統計データをもとに設定したモニタリング指標について、計画策定前からの推移に基づき、戦略目標の達成状況を評価した。
それらの結果について、以下に示す。

ア) 取組の実施状況の把握

計画策定後、毎年確認してきた取組事例の中で、代表的なものは、以下のとおりである。

■取組の実施状況を示す代表的事例一覧

戦略	重点プロジェクト	取組事例
第1節 アジアゲートウェイ機能の強化	①アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト	官民連携等によるクルーズ船の受入環境の整備 「阿蘇くまもと空港」運営の民間委託開始 「福岡空港」滑走路、ターミナル等基盤を整備 運営の民間委託開始 北九州空港における「九州・西中国の物流拠点化」に向けた取組 「国際金融機能誘致 TEAM FUKUOKA」の設立
	②国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト	「九州一のRORO船基地(関東圏)」としての充実 RORO船「博多港／敦賀港」新規航路開設 インバウンド対応でJR九州とANAが連携 大分観光の魅力を動画で配信
第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進	③九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト	長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産 「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群 「釣り文化振興モデル港」の指定 九州・山口サイクルツーリズムの推進 九州歴史まちづくりの推進 熊本城、通潤橋など被災文化財の復旧・復興の取組
	④九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト	東九州自動車道 北九州市から宮崎市が直結 有明海沿岸道路 福岡県区間が全線開通 高規格道路の整備促進 熊本地震からの復旧・復興 鉄道・幹線道路が全面復旧
第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化	⑤九州圏を支える基幹産業の発展と活性化プロジェクト	竹の成分から抽出した日本初のスキンケア商品開発 体験型観光プログラム「おうちdeゆるり旅」 新型ドローン、ロボット等の電気機器開発拠点整備 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾指定
	⑥高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト	九州の農水産品 アジアなどへの輸出拡大を推進 「九州の食輸出協議会」の設立 健康志向のニーズに対応した冷凍野菜の開発 鹿児島ウイスキー32年ぶりに復活 日本初、ドローンとAIを用いた作付確認の実証事業 サバの養殖にAIを導入し労力削減
第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化	⑦九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト	鉄道駅をまちの新たな拠点に 熊本市桜町地区再開発 復興のシンボルに 九州におけるMaaSアプリの本格運用 熊本のバス5社が共同経営へ 公道での自動運転バスの走行実験を実施
	⑧都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上プロジェクト	連携中枢都市圏 九州各地で連携協約を締結 ドローンによる空輸の実証実験、各地で実施 町家の再生・活用から広がるまちづくりの展開 廃校となった小学校跡地を地域交流拠点施設に 熊本地震からの「住まいの復興拠点施設」完成 熊本地震被災者の憩いの場「みんなの家」再活用
	⑨離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成プロジェクト	1つに繋がった甑島 九十九島エリアの新たな交流の拠点 俵ヶ浦半島を開発 離島部で遠隔医療の実証事業 鉄道や路線バスでの貨客混載による輸送力の強化
	⑩九州圏の活力を担う人材の地産地活プロジェクト	佐賀大学「芸術地域デザイン学部」創設 九州大学「共創学部」新設 「みやざき林業大学校」開講 UIターン希望者の移住促進 多様な取組を展開 嬉野温泉の旅館がオフィス誘致
第5節 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全	⑪巨大災害等への対応力の強化プロジェクト	南海トラフ地震に備え防災拠点整備 鶴田ダム再開発事業 完成 熊本地震の記憶を後世に伝える学び舎 頻発する多様な災害への備え 組織間で連携 道の駅を防災拠点として機能強化
	⑫環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト	「ふくおか木質バイオマス発電所」営業運転を開始 森林資源を活用したバイオマス発電 「ダブル連結トラック」導入 中心市街地を小型電気自動車で楽しく回遊 日中大気汚染・省エネ対策共同事業

第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

(1) アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト

計画策定以後、大型クルーズ船用岸壁やターミナル等、クルーズ船の受入環境の整備が九州各地の港で促進された。また、空港では福岡空港、熊本空港で運営の民間委託によるインバウンド受入体制や競争力の強化が図られていった。

一方、北九州空港のように物流拠点化に向けて整備を進めるなど、空港による特色、差別化が図られるようになった。

空港・港湾整備というハード面だけでなく、福岡での国際金融機能誘致の動き、海外での九州プロモーション拠点の設置など、経済交流・連携というソフト面でのゲートウェイ機能強化も進展している。

クルーズ船の受入環境整備推進

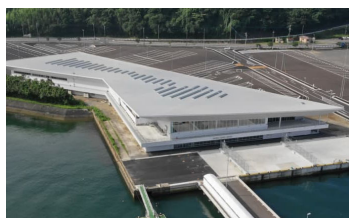
官民連携等によるクルーズ船の受入環境の整備

- ・国際旅客船拠点形成港湾に指定された八代港、佐世保港、鹿児島港、下関港では、クルーズセンター等を整備し、官民連携による受け入れ環境整備を推進。
- ・博多港中央ふ頭では、大型クルーズ船用岸壁の供用を開始し、世界最大級のクルーズ船の着岸が可能となった。また、クルーズ船の組み合わせなど、条件によっては2隻同時着岸も可能となった。



くまもんポート八代(2020年)

出典)熊本県



佐世保クルーズセンター

(2020年)

出典)佐世保市



かごしまクルーズターミナル

(2018年)

出典)鹿児島県



博多港中央ふ頭西側岸壁

(2018年)

出典)福岡市

空港のゲートウェイ機能強化

「阿蘇くまもと空港」 運営の民間委託開始

- ・三井不動産や熊本県等が出資する「熊本国際空港株式会社」による運営が開始。



国内線・国際線共用の滞在型ゲートラウンジ
(建設予定)

出典)熊本県

「福岡空港」 滑走路・ターミナル等基盤を整備、 運営の民間委託開始

- ・平行誘導路やターミナルを整備する他、滑走路を増設中。
- ・福岡エアポートHDグループや福岡県等が出資する「福岡国際空港株式会社」による運営が開始。



二重化した平行誘導路

出典)福岡県

北九州空港における「九州・西中国の物流拠点化」に向けた取組

- ・北九州空港では、国際貨物定期便の就航など、物流拠点化に向けた動きが加速。
- ・2020年度から滑走路延長整備に向けて、「北九州空港施設計画検討協議会」を設置、PIや環境影響評価が本格的に始動。



超大型輸送機による荷役の様子

出典)北九州市

国際金融機能誘致

「国際金融機能誘致 TEAM FUKUOKA」の設立

- ・政府の「国際金融センター構想」に伴い、2020年、産学官一体となって国際金融機能を誘致するための推進組織「TEAM FUKUOKA」を設立。2021年、最初の誘致企業として、アジア有数の資産運用会社である「MCPホールディングス・リミテッド(香港)」が拠点の設立を決定。



出典)福岡県

「国際金融機能誘致 TEAM FUKUOKA」設立総会

第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

(2) 国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト

九州圏～首都圏、九州圏～日本海側をつなぐRORO船など、他圏域とを結ぶ新たな物流ルートが拓かれてきている。

ラグビーワールドカップ2019開催期間中に鉄道と航空が連携した訪日外国人向け周遊きっぷが販売されるなど、観光アイランド九州の取組は順調に進展している。

RORO船航路の充実

「九州一のRORO船基地(関東圏)」としての充実

- ・大分港に東京港～博多港便が週3便寄港。2018年3月から大分港～清水港便が週6便化。
- ・大分港が九州と関東・東海地区の幹線経路となり、モーダルシフトが推進。



RORO船

出典)川崎近海汽船(株)

【RORO船】「ロールオン・ロールオフ船」の略。トレーラーやトラックがそのまま船内外へ自走できる貨物船

RORO船「博多港／敦賀港」航路開設

- ・2019年4月、博多港と敦賀港を結ぶ RORO 船の定期航路が開設。九州と本州を結ぶ日本海側の定期航路が就航するのは2006年以来13年ぶり。



出典)近海郵船(株)

博多港を中心とした RORO 船ネットワーク



交通事業者間の連携による観光客周遊の促進

インバウンド対応でJR九州とANAが連携

- ・JR九州とANAは、2019年6月より、国内外の観光需要取り込みによる九州の地域活性化実現に向けて連携を開始。
- ・ANAの観光情報多言語配信サイトでJR九州の観光列車「D&S列車」の紹介等を実施。
- ・2019年9～10月のラグビーワールドカップ2019期間中、東京発の航空券とセットになった福岡・熊本・大分エリア限定の訪日外国人向け鉄道周遊きっぷを発売。



ANAのサイトでJR九州の観光列車を紹介
出典)ANA「Japan Travel Planner」HP

SNSを活用した魅力発信

大分観光の魅力を動画で配信

- ・大分県が、YouTube上での観光専用チャンネルをはじめ、Weibo、WeChatに公式アカウント開設。
- ・アフターコロナの訪日外国人需要回復を見据え、県内の魅力を動画で紹介し、旅行意欲を盛り上げる狙い。



観光専用チャンネル「沸騰大分」トップページ 出典)大分県

(3) 九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト

世界文化遺産が2年続けて登録されるなど、九州固有の歴史・文化の認知度が向上。これらを契機とした交流の活性化に期待。

釣りや自転車などの趣味に着目した観光資源の開発、九州歴史まちづくりカードの作成による歴史まちづくりの認知度向上など、新たな交流層の獲得にも期待。

熊本城や通潤橋など熊本地震で被災した文化財の復旧・復興の取組が進展、地域の観光資源の復活による交流の活性化に期待。

世界遺産への登録を契機とした交流の活性化

長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産

- ・2018年7月に「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界文化遺産に登録。ガイドツアーや周遊バス、漁師によるクルージングガイドなどの取組を実施。



地元ガイドによるツアーの実施
出典)(一社)長崎県観光連盟

「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群

- ・2017年7月、「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」が世界文化遺産に登録。
- ・地元事業者が「交流人口拡大」等を目的とした各種事業を推進。



(原則渡島禁止)
多くの奉獻品が出土した
沖ノ島

出典)宗像市HP

釣り・自転車など趣味に着目した観光資源の開発

「釣り文化振興モデル港」の指定

- ・2019年4月以降、国土交通省港湾局は全国で16か所の「釣り文化振興モデル港」を指定。九州・山口では、下関港・北九州港・芦屋港・別府港・青方港の5港が指定。
- ・「モデル港」には、協議会等の効率的な運営に関する技術的な支援、安全対策やマナー教育への支援等を予定。

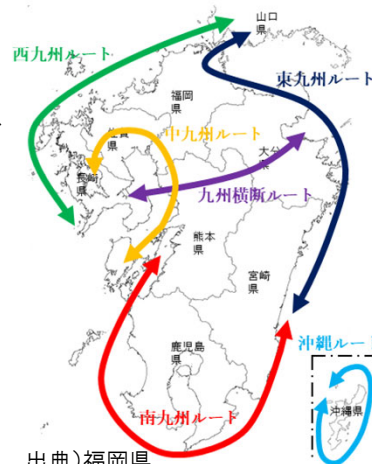


モデル港指定記念「別府ポートフェスタ2019」釣り大会・教室チラシ

出典)国土交通省

九州・山口サイクルツーリズムの推進

- ・九州・山口が国内外のサイクリスト、観光客にとって「走ってよし」、「訪れてよし」の魅力的なサイクリングエリアを整備。
- ・2023年に国際サイクルレース「ツール・ド・九州2023」が開催予定。



出典)福岡県

九州歴史まちづくり

九州歴史まちづくりの推進

- ・2020年1月、九州内の歴史的風致維持向上計画の「認定都市」11都市の首長等が一堂に会し、「第2回九州歴史まちづくりサミット」が開催。認定都市が地域固有の歴史的風致の次世代継承、誇り高いまちづくりの推進を共同宣言。
- ・認定都市の魅力PRのために「九州歴史まちづくりカード」を各都市で作成、同サミットで初披露。
- ・同サミット後、長崎市・熊本市・杵築市も歴史的風致維持向上計画の認定を受け、歴史まちづくりの機運が更に高まる。



九州歴史まちづくりサミット 共同宣言
出典)国土交通省



九州歴史まちづくりカード
(長崎市・熊本市・杵築市)

歴史文化遺産の災害からの復興

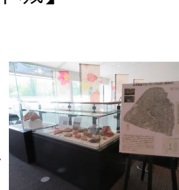
熊本城、通潤橋など被災文化財の復旧・復興の取組

- ・熊本地震で被災した熊本城の復旧には、全国から多くの寄附金が寄せられ、順調に工事が進み、2021年3月に天守閣復旧が完了。復旧工事に伴う城内の発掘調査にて、江戸時代の天守閣の瓦の破片などが出土。熊本城ミュージアムわくわく座で出土品の一部を展示。
- ・熊本県山都町の国指定重要文化財「通潤橋」は、2016年の熊本地震及び2018年の豪雨災害で被災したが、保存修理工事が完了し、2020年7月から放水を再開。

【熊本城】



復旧工事の様子
(2018年10月)



「わくわく座」で展示
されている出土品

出典)熊本市

【通潤橋】



放水再開の
ポスター



復旧工事の様子
を町HPで紹介

出典)山都町

(4) 九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト

交通ネットワーク整備では、東九州自動車道の北九州～宮崎間の開通に続き、九州横断ネットワーク（九州中央自動車道、中九州横断道路）の一部開通、事業化など、計画の前半期間で大きく前進。その他の高規格道路の整備も各地で進展。

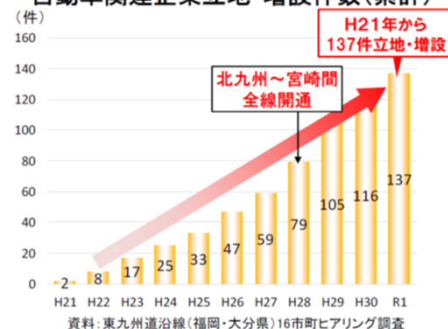
熊本地震からの復旧・復興は、JR豊肥本線の全線開通、国道57号北側復旧道路・現道部の開通、新たな阿蘇大橋の開通など、約5年を費やし完成。

地域を支える高規格道路の整備

東九州自動車道 北九州市から宮崎市が直結

- ・2016年4月、椎田南IC～豊前ICが開通し、東九州自動車道が北九州市から宮崎市まで全線開通。沿線市町では企業の立地・増設件数が増加するなど、一定の効果がみられる。

東九州道沿線市町(福岡・大分県)の自動車関連企業立地・増設件数(累計)



出典)国土交通省

有明海沿岸道路 福岡県区間が全線開通

- ・2021年3月、大川東IC～大野島IC間が開通し、有明海沿岸道路の福岡県区間が全線開通。三池港から九州佐賀国際空港の所要時間短縮に伴う利便性向上により、空港の更なる利用者増に期待。



出典)国土交通省

九州圏域内循環を活性化するネットワークの整備促進

高規格道路の整備促進

- ・2020年度の九州地方整備局の新規事業箇所として、九州横断自動車道延岡線の一部を構成する国道218号蘇陽五ヶ瀬道路(7.9km)と、中九州横断道路の一部を構成する国道57号大津熊本道路(合志～熊本)(9.1km)が決定。
- ・九州横断自動車道延岡線及び中九州横断道路は、九州を横断するネットワークを形成する道路として機能。地域の活性化、九州全体の産業・観光振興や国際競争力の向上、南海トラフ地震など激甚災害への備えとして九州の東西軸の強化等に期待。

●計画策定後に事業化された高規格道路・区間

年度	事業名	延長(km)
2016	東九州自動車道 国道220号 日南・志布志道路	6.9
2018	九州横断自動車道延岡線 国道218号 五ヶ瀬高千穂道路	9.2
2019	中九州横断道路 国道57号 竹田阿蘇道路	22.5
	東九州自動車道 国道220号 油津・夏井道路	20.5
2020	中九州横断道路 国道57号 大津熊本道路(合志～熊本)	9.1
	九州横断自動車道延岡線 国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路(蘇陽～五ヶ瀬東)	7.9

熊本地震からの復旧・復興

熊本地震からの復旧・復興 鉄道・幹線道路が全面復旧

- ・2019年9月に最後の大切畑大橋の復旧工事が完了し、俵山トンネルルート全線開通。
- ・阿蘇大橋地区の斜面崩落によって通行不能となった国道57号は、現道ルートに加え、北側復旧ルート(二重峠トンネルルート)の2ルートが2020年10月3日に開通。新しく架け替えた国道325号・阿蘇大橋は2021年3月7日開通。
- ・JR豊肥本線(熊本～大分)が2020年8月8日、4年4カ月ぶりに全線開通。



JR豊肥本線出発式
出典)JR九州



国道325号阿蘇大橋ルート開通式
出典)国土交通省



国道325号阿蘇大橋ルートと周辺の復興状況

出典)国土交通省



第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化

(6) 高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト

九州の農水産品の中国などへの輸出拡大に向けた取組を促進。

地域資源を活用した新商品の開発の促進や、ドローンやAIなどを導入した農水産業の作業効率化に向けた取組などが進展している。

九州の農水産品の輸出拡大

九州の農水産品 アジアなどへの輸出拡大を推進

- 九州の農水産品を扱う商社「九州農水産物直販(株)」は、香港でスーパーマーケットなどを展開する流通大手デリー・ファームと契約(2015年11月)し、九州産農水産品の輸出を開始。これまで香港やシンガポール、台湾へ野菜や果物を輸出しており、更なる市場開拓を目指す。
- 鹿児島県は輸出拡大に向けた出展支援などに取り組んでおり、和牛、黒豚、養殖ブリを中心に輸出額が増加。特に、東町漁協(鹿児島県長島町)のブランド「鰯王」は世界約30か国への輸出実績。



中国山東省向け輸出される鹿児島県産養殖ブリ「鰯王」

出典)九州経済連合会

「九州の食輸出協議会」の設立

- 九州経済連合会は九州経済産業局と共同で、九州の食品の輸出拡大を図るため、2020年1月に地域商社5社で構成される「九州の食輸出協議会」を設立。
- 生産者からの輸出相談対応やパートナーとなる地域商社等への紹介、専門家による生産者と地域商社、地域商社と海外バイヤー等とのマッチング、海外向け商品開発・改良の指導・助言を行う。



中国山東省日本九州食品農水産物オンライン商談会
出典)九州経済連合会

地域資源を活用した新商品の開発

健康志向のニーズに対応した冷凍野菜の開発

- 株式会社ジェイエイフーズみやざき(西都市)は、2018年10月、県産ほうれんそうを100%使用し、冷凍野菜では全国初となる機能性表示食品の販売を開始。
- 宮崎県では、健康へ関心が高い消費者層を取り込み、販路を拡大することで地域産業の持続的発展を目指す。



出典)宮崎県

鹿児島ウイスキー32年ぶりに復活

- 本坊酒造株式会社は、2016年より本格的なウイスキー蒸溜所である「マルス津貫蒸溜所」を竣工し、32年ぶりに鹿児島での蒸溜を復活。2020年4月27日、創業の地である「津貫」の名を冠するシングルモルトウイスキー「シングルモルト津貫 THE FIRST」を約1万本限定発売。



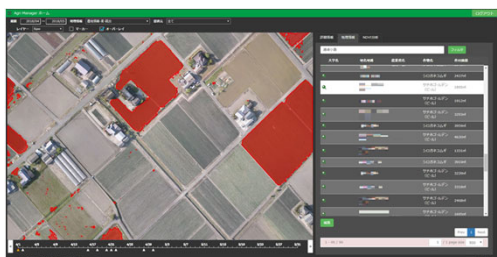
4月に発売された「シングルモルト津貫 THE FIRST」

出典)本坊酒造(株)

最先端技術を活用した農水産業の推進

日本初、ドローンとAIを用いた作付確認の実証事業

- 長崎県五島市は2019年7月から、ドローンとAIによる分析を用いた農地作付確認の実証事業を開始。AIを用いた農地作付確認業務の実施は日本初。内閣府地方創生推進交付金による「五島市ドローンi-Landプロジェクト」の一環。2021年度以降の実用化を予定。



AIを用いた作付確認イメージ



固定翼ドローン

出典)(株)オプティム

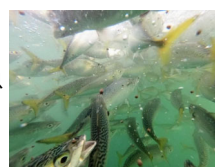
サバの養殖にAIを導入し労力削減

- 佐賀県唐津市のブランド魚「唐津Qサバ」の養殖に人工知能(AI)を導入する試みが、2020年10月より玄海町と伊万里市の業者のいけすで開始。唐津市と、養殖データの提供会社「ウミロン」(東京)による共同研究で、2022年度まで続け、データの蓄積・分析を推進。
- 遠隔操作により、労力削減。効率的なデータ収集にも期待。



スマートフォンで自動給餌機をコントロールする様子

唐津市のブランド魚「唐津Qサバ」



出典)唐津市

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

(7) 九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト

コンパクトシティ形成に向け、鉄道駅周辺整備や、再開発と合わせバスターミナルを含む複合施設を整備するなど、中心市街地の拠点性向上に寄与する市街地開発が進展している。

交通の面では、自動運転バスの実証実験や、スマートフォン向けMaaSアプリの本格運用など、最新のICT・AI等技術を駆使した取組のほか、地域公共交通の維持に向けたバス会社の共同経営など、新たな動きも始まっている。

交通結節点の整備

鉄道駅をまちの新たな拠点に

- ・JR九州は、2020年度中に熊本駅と宮崎駅の駅ビルの整備を実施。
- ・諫早市は、西九州新幹線の2022年度開業に先行し、諫早駅周辺整備事業を実施中。



アミュプラザくまもと
(2021年4月オープン)



アミュプラザみやざき
(2020年11月オープン)

出典)JR九州



諫早駅再開発ビル I 棟「iisa(イーサ)」

出典)諫早市

熊本市桜町地区再開発 復興のシンボルに

- ・九州産業交通HDは旧熊本交通センター跡地に、バスターミナルやホールを併設した複合ビルを新設。公共施設と連携した施設整備により、コンパクトシティの形成に寄与するとともに、オープンスペースを活用した賑わい空間を創出。
- ・2016年の熊本地震からの復興のシンボルとして整備。



SAKURAMACHI Kumamoto

出典)九州産交ランドマーク(株)

事業者間連携の推進

九州におけるMaaSアプリの本格運用

- ・トヨタ自動車と西日本鉄道は、2018年11月から福岡市で実証実験を行ってきたスマートフォン向けMaaSアプリ「my route」の本格運用を2019年11月から開始。また、九州旅客鉄道(JR九州)が新たに参画。
- ・2020年には、サービスエリアを熊本県水俣市、宮崎県宮崎市・日南市にも拡大。



ルート検索画面

出典)西日本鉄道HP

熊本のバス5社が共同経営へ

- ・熊本県熊本市に本社を置く乗合バス事業者5社から申請された共同経営計画を受け、国土交通省が独禁法特例法に基づく全国初の認可。

2020/1/27 県内バス事業者5社
「共同経営」合意
2020/4/1 共同経営準備室 設置
2021/3/19 バス共同経営計画
国交省認可
2021/3/25 共同経営推進室 改組
2021/4/1 バス共同経営開始



共同経営の認可

出典)熊本市

自動運転の実証実験

公道での自動運転バスの走行実験を実施

- ・北九州市では、民間事業者が関係機関と連携し、2018年4月、九州初の公道での技術実験を実施。若松区の学術研究都市の道路約3.1kmにて、小型バスが磁気マーカを車載センサーで読み取りながら最高40km/hで走行。
- ・西日本鉄道(株)は、経済産業省・国土交通省からの受託事業として、2020年10月22日から11月29日まで中型自動運転バスによる実証実験を実施。北九州空港からJR杵網駅までの約10.5kmの区間で計308便を運行。



2018年技術実験の走行風景。
運転手は操作せず、ハンドルに手を添えるのみで運行

出典)北九州産業学術推進機構HP



2020年の実証実験に用いられた
中型自動運転バスの概要

出典)(独)産業技術総合研究所

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

(8) 都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上プロジェクト

九州圏内で、北九州・長崎・鹿児島のように連携中枢都市圏同士による協約締結が進展。

熊本地震からの復興に際して、「住まいの復興拠点施設」整備や、仮設集会所のコミュニティ施設への転用などの取組が進展。

離島・半島や中山間地域における地域住民生活のサポートという面で、ドローンによる空輸の実証実験が実施。また、町家の再生・活用や廃校の活用など、既存ストックを活かした地域活性化の取組が進展。

連携中枢都市圏の形成

連携中枢都市圏 九州各地で連携協約を締結

- ・2016年度に、北九州都市圏域連携中枢都市圏、長崎広域連携中枢都市圏、かごしま連携中枢都市圏の3圏域が連携協約を結び、都市圏ビジョンを公表。



北九州都市圏域連携中枢都市圏

出典)北九州市HP

地域住民生活のサポート

ドローンによる空輸の実証実験、各地で実施

- ・小型無人機ドローンを使った配送について、各地で実用化に向けた実証実験が盛んである。福岡市西区能古島、佐賀県多久市、大分県で買い物支援、農産物出荷、離島振興などを実施。



能古島の実証実験の様子

出典)福岡市



多久市の実証実験の様子。

重さ2.7kgまで運べるドローンを使用

出典)多久市

地域住民生活のサポート

町家の再生・活用から広がるまちづくりの展開

- ・福島地区で空き家の再生や伝統工法の継承、担い手育成などで活動する4つの団体をつなぐネットワークの組織として「八女町家ねっと」が発足。福島地区の歴史的町なみを活かしたまちづくりで連携を強化。



江戸時代から続く
八女福島白壁の町並み

出典)八女町家ねっとHP



地元小学生による土塀塗り体験

廃校となった小学校跡地を地域交流拠点施設に

- ・佐賀市富士町の古湯温泉街に、2020年4月1日、小学校跡地を活用した地域交流拠点施設「SAGA FURUYU CAMP」がオープン。また、近くの山村広場グラウンドを人工芝生化し、スポーツ合宿や企業研修の誘致をメインとする。サテライトオフィスも整備し、企業誘致も推進。



小学校跡地を地域交流拠点施設として活用

出典)SAGA FURUYU CAMP



宿泊客以外が立ち寄れる
カフェも施設内に整備

熊本地震からの復興に関する住居・交流拠点整備

熊本地震からの「住まいの復興拠点施設」完成

- ・熊本県甲佐町は、甲佐地区において熊本地震からの創造的復興のモデルとして「甲佐町住まいの復興拠点施設」を整備。
- ・熊本県で進めるくまもとアートポリスのプロジェクトとして、災害公営住宅(30戸)、子育て支援住宅(20戸)、都市防災公園(約2,400㎡)を一体的に整備。



子育て支援住宅「ヴェルデ甲佐」



災害公営住宅群と集会所

出典)熊本県

熊本地震被災者の憩いの場「みんなの家」再活用

- ・熊本県は、熊本地震からの復興に際し、応急仮設住宅団地内に整備した集会施設「みんなの家」を、新たなコミュニティ形成の場や地域づくりの拠点として利活用するプロジェクトに着手。既存の「みんなの家」を移転および合築し、新たなコミュニティ施設として転用。



「菊陽町光の森仮設団地」を合築した
「菊陽南小学校放課後児童クラブ」

出典)熊本県

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

(9) 離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成プロジェクト

架橋による甬島三島の一体化や、佐世保市俵ヶ浦半島の開発推進など、離島・半島の生活基盤向上が進展している。

島しょ部の病院では、ICTを活用した遠隔医療の導入など、地理的制約を克服するための医療環境の強化が進展している。

過疎地における人流・物流の効率化として、バスや鉄道による貨客混載の取組が進められている。

離島・半島の生活基盤の維持・向上

1つに繋がった甬島

- ・中甬島と下甬島を繋ぐ甬大橋(蘭牟田瀬戸架橋工区)が2020年8月29日に完成。上甬島と中甬島が架橋により繋がったのは1993年。それから27年を経て、甬大橋の開通により、下甬島までの甬島三島が陸路で1つに繋がった。



甬大橋全景

出典)薩摩川内市

九十九島エリアの新たな交流の拠点 俵ヶ浦半島を開発

- ・佐世保市は、俵ヶ浦半島の開発を進めている。半島住民主体の地域づくりを支援する『俵ヶ浦半島地域振興』と、半島や九十九島等の魅力を発信する『九十九島観光公園』の整備、2つの事業で構成。



佐世保港から九十九島までを
望む観光公園を整備

出典)佐世保市

ICTを活用した遠隔医療

離島部で遠隔医療の実証事業

- ・国の「スマートアイランド実証調査事業」の一環として、アバター(分身)ロボットのモニターを通じて二次離島の患者を診察し、ドローンで薬を輸送する遠隔医療の実証実験が、長崎県五島市の嵯峨ノ島と福江島の診療所を結んで開始。



嵯峨ノ島と福江島を結んで
行われた遠隔診療の実証実験

出典)五島市

貨客混載事業による物流の効率化

鉄道や路線バスでの貨客混載による輸送力の強化

- ・佐川急便(株)と松浦鉄道(株)は、2019年11月、九州初の旅客鉄道を活用した貨客混載輸送を開始。
- ・宮崎県内の3路線で貨客混載バスを運行する宮崎交通(株)は、2018年、350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする貨物自動車運送業の許可を、路線バス事業者として全国で初めて取得し、運行を開始。



松浦鉄道車両への
佐川急便の貨物積み込み

出典)国土交通省



宮崎交通の路線バスに、ヤマト運輸と
日本郵便の貨物を混載

出典)宮崎交通(株)

(10) 九州圏の活力を担う人材の地産地活プロジェクト

大学における新しい学部を設置や、林業大学校の開講など、九州圏で活躍する人材を育成するための素地をつくる取組が進展している。

移住・定住を促進する受け皿としての住宅整備や、都市部におけるUターン支援拠点の開設など、次世代を担う人材を受入れるための取組が進展している。

コロナ禍の影響下において、テレワークやワーケーション推進の一環として、旅館の一部客室をサテライトオフィス化する取組も出てきている。

高等教育機関による人材育成

佐賀大学

「芸術地域デザイン学部」創設

- ・佐賀大学は、2016年4月、地域の課題に向き合い、芸術によって地方創生を果たす人材を養成する、新学部「芸術地域デザイン学部」を創設。



文化・アート活動のマネジメント知識を習得するカリキュラムを履修

出典)佐賀大学

九州大学「共創学部」新設

- ・約50年ぶりに新学部「共創学部」を創設。運用能力向上に重点を置いた英語教育を行い、海外留学を義務づけるほか、環境問題など、一つの学問分野では解決が困難な課題に取り組むカリキュラムが特徴。



共創学部PR資料

出典)九州大学

「みやざき林業大学校」開講

- ・宮崎県美郷町に林業大学校が開講。全国有数の林業県である宮崎の将来を担う人材を育成。基礎から実践的な知識・技術の習得や、林業就業に必要な資格を取得し、即戦力となる人材の活躍を待望。



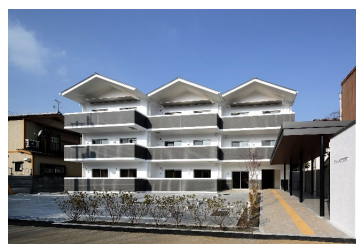
主伐実習の様子

出典)みやざき林業大学校

U/Tターンの推進

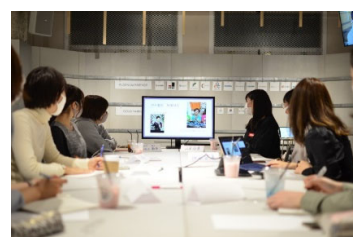
U/Tターン希望者の移住促進 多様な取組を展開

- ・大分県豊後高田市は、約170項目の支援メニューを掲載した「定住ガイドブック」を作成。
- ・大分県竹田市では、U/Tターン希望者の移住促進を図るため、2016年度からPFI手法に基づく「竹田市定住促進住宅整備事業」を実施。
- ・大分県は、多くの若者が集う福岡市中央区大名に、大分県内への就職を支援するカフェ&コミュニティスペース「dot.(ドット)」を2020年6月に開設。



竣工した竹田市の住宅

出典)竹田市



大分県のU/Tターン支援拠点「dot.」

出典)大分県

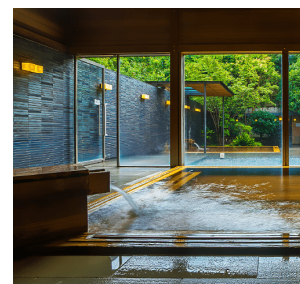
多様な活動主体を基軸とした地域づくり

嬉野温泉の旅館がオフィス誘致

- ・佐賀県嬉野市の嬉野温泉旅館経営者が、客室をオフィスに改装し、企業のサテライトオフィスを誘致する取組を進めている。2020年4月には、「和多屋別荘」の1室に東京のプロモーション会社が入居し、同旅館とともに更なる企業誘致を推進。
- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響で、働き方が様変わりする中、快適な環境で仕事ができるオフィスへの誘致や経営者層のワーケーションを推進。



和室を改修し、がらりと様変わりしたオフィス



入居企業の社員は温泉入り放題

出典)和多屋別荘

(11) 巨大災害等への対応力の強化プロジェクト

南海トラフ地震への備えとして、行政・医療両面での防災拠点の整備が進展。また、九州内の各河川において頻発する水害に対応するため、ダムの整備・再開発などのハード整備が進展。

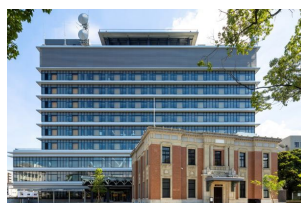
一方、熊本地震の災害の記憶を伝承するための遺構保存の取組が進展。

風水害や地震など大規模災害が頻発する状況下で、多様な団体間での組織間連携や、道の駅を防災拠点として機能強化する動きも進展。

南海トラフ地震への備え

南海トラフ地震に備え防災拠点整備

- ・南海トラフ地震を含む大規模災害時の拠点として、宮崎県が整備していた新防災庁舎が完成し、2020年8月11日から運用開始。
- ・また、宮崎市では、東九州自動車道宮崎西インターチェンジ(IC)近くに整備を進めていた「生目の杜医療防災拠点」が2020年8月1日に運用を開始。



宮崎県防災庁舎



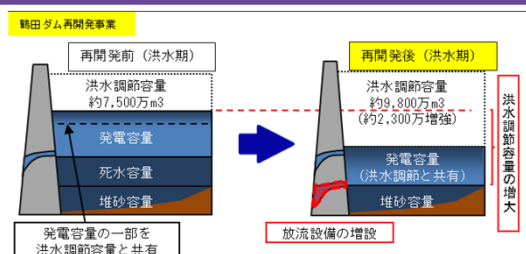
生目の杜医療防災拠点

出典)宮崎県

防災・減災対策の強力な推進

鶴田ダム再開発事業 完成

- ・一級河川川内川では、2006年7月出水により浸水戸数2,347戸など甚大な被害が発生。これを受けて川内川流域の洪水被害を軽減するため、河川激甚災害対策特別緊急事業(激特事業)による河川改修とあわせて、2007年度に、既設鶴田ダムの治水機能の強化を図るための鶴田ダム再開発事業に着手、2018年度に完成。
- ・2021年7月の出水は、2006年7月出水に匹敵する降雨であったが、鶴田ダム下流に位置する宮之城水位観測所地点の水位は、2006年7月出水時の最高水位と比べて約4.3m低く、治水対策の効果発現により被害を軽減。



鶴田ダム再開発事業の概要

出典)国土交通省



再開発前の鶴田ダム



再開発後の鶴田ダム

出典)国土交通省

災害の伝承

熊本地震の記憶を後世に伝える学び舎

- ・熊本県は、関係市町村と連携し、2016年4月に発生した熊本地震の経験や教訓を後世に伝え、防災対応の強化を図ることなどを目的に、旧東海大学阿蘇キャンパスなどの震災遺構の保存など、「熊本地震災災ミュージアム」の取組を推進。
- ・中核拠点の1つとなる旧東海大学阿蘇キャンパスでは、被災校舎と地面に表出した断層を震災遺構として保存し、2020年8月に公開開始。



旧東海大阿蘇校舎1号館
出典)「熊本地震災災ミュージアム 記憶の廻廊」HP



地表地震断層

出典)熊本県

地域における防災力の向上

頻発する多様な災害への備え 組織間で連携

- ・熊本地震や九州北部豪雨等、近年発生する災害を踏まえ、発災時の迅速な対応が可能のように、多様な団体での組織間連携が次々と締結。

【災害に備えた主な組織間連携】

2018年5月	九州地方整備局と福岡管区気象台で防災連絡会を設置。各々の特徴(情報収集力、機動力、専門力)を活かして、災害地の支援、現場調査の迅速化等を図る。
2018年6月	九州電力と西日本高速道路(NEXCO西日本)が、災害からの迅速な復旧活動の相互連携に係る協定を締結。NEXCOは緊急車両通行や活動スペースを提供し、九州電力は移動中に発見した道路被害情報等を提供。
2018年9月	九州地方整備局及びフェリー会社4社で、全国初の「海道見守り隊」制度を発足。航路等において不法な水域占用や船舶航行に係る障害物に関する情報提供を実施。

道の駅を防災拠点として機能強化

- ・九州各地の道の駅において、災害時の避難場所や活動拠点基地として活用できるよう、防災機能強化に向けた整備を進めている。



道の駅鹿北(熊本県)の非常用電源



道の駅たのうら(熊本県)の貯水槽



道の駅させぼくす99(長崎県)の防災倉庫

出典)国土交通省

(12) 環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト

風力発電やバイオマス発電など、再生可能エネルギーの普及に向けた取組が各地で進展している。
交通面からは、ダブル連結トラックの導入によるCO2排出量削減の取組や、グリーンスローモビリティなど新たな交通手段の導入が進められている。

また、大気汚染改善に向けた日本・中国共同の都市間連携事業などの取組が進展。

木質バイオマス発電に関する取組

「ふくおか木質バイオマス発電所」営業運転を開始

- 福岡県筑前町に、国産材を専焼する木質バイオマス発電所「ふくおか木質バイオマス発電所」が2020年5月より運転開始。間伐材などの未利用木材を有効活用するもの



ふくおか木質バイオマス発電所
(2020/5/20運転開始)

出典)九電みらいエナジー

森林資源を活用したバイオマス発電

- 宮崎県西米良村に本社を構える「株式会社ハマテック」では、2017年7月から、フィンランド製発電機「Volter」を西都市内の事業所に導入。発電のほか、エネルギー資源となる木材の間伐、育苗を行うことで、森林資源の保全に寄与。



使用する
木材チップ

小型木材
バイオマス発電「Volter」

出典)宮崎県

輸送効率向上による環境負荷軽減

「ダブル連結トラック」導入

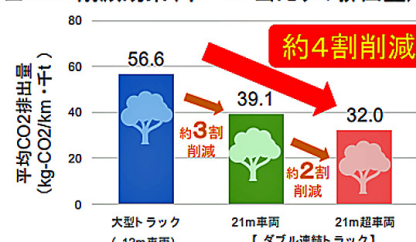
- 熊本交通運輸(株)は、通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を4台導入。2019年5月6日、首都圏に向けて輸送を開始。
- 実験上では、21m超ダブル連結トラックでは、ドライバー数を約5割、CO2排出量を約4割削減できることを確認。



全長21mのダブル連結トラック

出典)熊本交通運輸HP

CO2削減効果(千t・km当たりの排出量)



出典: 福山通運(株)業務記録表 (H29.10月~H30.7月)
ヤマト運輸(株)業務記録表 (H29.11月~H30.7月)
日本梱包輸送倉庫(株)業務記録表 (H30.2月~H30.7月)
西濃運輸(株)業務記録表 (H30.4月~H30.7月)

出典)国土交通省

環境にやさしい新たなモビリティの導入

中心市街地を小型電気自動車で楽しく回遊

- 宮崎市は、2019年11~12月、中心市街地と宮崎駅のあいだを周遊するグリーンスローモビリティ(略称:グリスロ)の実証運行を実施。低速で環境に優しく、乗って楽しい交通手段として導入。
- 2020年11月、宮崎駅西口の複合ビル「アミュプラザみやざき」の開業に合わせ、本格運行を開始。



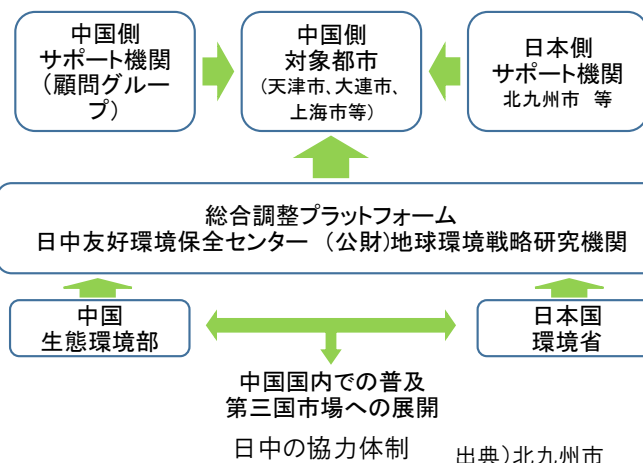
市街地を走行するグリスロ

出典)宮崎市広報facebook

九州の環境に影響を与える外的要因への対応

日中大気汚染・省エネ対策共同事業

- 北九州市は、これまで培った公害克服の経験や技術を活用し、広域性の観点から大陸からの移流による汚染物質削減のため、2014~2018年度まで中国の諸都市と都市間連携事業を実施。



出典)北九州市

イ) 指標による分析

戦略目標の評価は、各戦略目標ごとの重点プロジェクトの進展状況を踏まえ行うこととする。

また、重点プロジェクトの評価については、各プロジェクトごとに設定しているモニタリング指標に基づき進展状況の評価を行う。

■モニタリング指標の評価にあたってのデータの取り扱い

モニタリング指標の特性により、評価にあたってのデータの取り扱いについて、以下の3パターンとする。

(1)モニタリング指標の評価にあたっては、計画策定前5ヶ年(2011～2015年(年度))、計画策定後5ヶ年(2016～2020年(年度))の各期間の平均値データを比較することにより行う。

ただし、策定前または策定後のデータが5ヶ年分ない指標に関しては、以下のとおり扱う。

○策定前:データの取得開始可能な年(年度)から策定直前までの期間を対象として扱う。

○策定後:策定直後から最新の公表年(年度)までの期間を対象として扱う。

(2)指標の特性上、毎年累積する指標については、計画策定前5ヶ年、計画策定後5ヶ年の各期間の最新データを比較することにより行う。

(3)モニタリング指標が計画策定後に定められたものについては、計画策定後5ヶ年の当初と最新データを比較することにより行う。

※2020年のデータが、新型コロナウイルス感染症の影響により、用いることが明らかにふさわしくない場合は、中間評価の評価年の対象外として取り扱う。

■モニタリング指標の評価基準

増加傾向の場合	進展していると見られる
緩やかな増加傾向または横ばいの場合	概ね進展していると見られる
減少傾向の場合	進展が思わしくない

■重点プロジェクトの評価基準

12の重点プロジェクトの進捗状況の評価は、各プロジェクトに付随するモニタリング指標の進捗状況の評価結果に基づき、実施する。

指標の全てが「進展していると見られる」	プロジェクトは進展していると見られる
指標の半数以上が「進展していると見られる」 または「概ね進展していると見られる」	プロジェクトは概ね進展していると見られる
指標の半数未満が「進展していると見られる」 または「概ね進展していると見られる」 (半数以上が「進展が思わしくない」)	プロジェクトは進展が思わしくない

■戦略目標の評価基準

5つの戦略目標の進捗状況の評価は、各戦略目標に付随するプロジェクトの進捗状況の評価結果に基づき、実施する。

プロジェクトの全てが「進展していると見られる」	戦略目標は進展していると見られる
プロジェクトの半数以上が「進展していると見られる」 または「概ね進展していると見られる」	戦略目標は概ね進展していると見られる
プロジェクトの半数未満が「進展していると見られる」 または「概ね進展していると見られる」 (半数以上が「進展が思わしくない」)	戦略目標は進展が思わしくない

■モニタリング指標・重点プロジェクト・戦略目標の評価結果一覧

モニタリング指標			重点プロジェクト		戦略	
		評価		評価		評価
1	国際会議開催件数	↑	①アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト	進展していると見られる	第1節 アジアゲートウェイ機能の強化	進展していると見られる
2	外国人留学生数	↑				
3-1	空港・港湾の出入国者数	↑				
3-2	貿易収支	↑				
4-1	農業産出額	↑	②国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト	進展していると見られる		
4-2	海面漁業・養殖業産出額	↑				
5	延べ宿泊者数	↑				
6	外国人延べ宿泊者数	↑				
7	クルーズ船寄港数	↑				
8	自然・歴史文化及び行祭事・イベントによる観光入込客数	-	③九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト	概ね進展していると見られる	第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進	概ね進展していると見られる
9	九州圏内の旅客流動量	→				
10	高規格幹線道路等の開通延長(整備中の道路)	↑	④九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト	進展していると見られる		
11	自動車生産台数及びシェア	→	⑤九州圏を支える基幹産業の発展と活性化プロジェクト	概ね進展していると見られる	第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化	概ね進展していると見られる
12	製造品出荷額等(電子部品・デバイス・電子回路)	→				
13	地域団体商標数	↑	⑥高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト	進展していると見られる		
14	六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数	↑				
15	立地適正化計画の策定について具体的な取組を行っている都市	↑	⑦九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト	進展していると見られる	第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化	概ね進展していると見られる
16	スマートIC開通箇所数	↑				
17	防災拠点等におけるWi-Fi環境整備箇所数	↑				
18	農山漁村振興交付金(農泊推進対策)実施地域数	↑	⑧都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上プロジェクト	進展していると見られる		
19	地域公共交通計画の取組団体数	↑				
20	定住自立圏による医療・福祉・教育取組市町村数	↑				
21	多面的機能支払制度による取組面積	↑				
22	小さな拠点形成数	↑	⑨離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成プロジェクト	進展していると見られる		
23	離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数	↑				
24	地域資源活用事業計画認定数	↑				
25	年齢層別転出・転入超過数	↓	⑩九州圏の活力を担う人材の地産地活プロジェクト	概ね進展していると見られる		
26	地域おこし協力隊員数	↑				
27	シルバー人材センターに登録している高齢者の就業者数	→				
28-1	地域強靱化計画(国土強靱化地域計画)の策定数	↑	⑪巨大災害等への対応力の強化プロジェクト	概ね進展していると見られる	第5節 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全	概ね進展していると見られる
28-2	耐震強化岸壁の整備数	↑				
29	洪水ハザードマップの公表数	→				
30	固定買取制度による再生可能エネルギー導入量	↑	⑫環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト	概ね進展していると見られる		
31-1	水素ステーション数	↑				
31-2	燃料電池自動車(FCV)保有台数	↑				
32	温室効果ガス排出量	→				
33-1	一人一日当たりごみ総排出量	→				
33-2	ごみのリサイクル率	↓				

※各モニタリング指標の評価結果と、評価に用いた具体的な数値等は、次ページ以降に示す。

第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

外国人留学生数や空港・港湾の出入国者数は、概ね増加傾向。外国人延べ宿泊者数も増加傾向にあったが、2019年は伸びが鈍化している。

貿易収支は、九州圏では黒字で推移しており、農業産出額も2018年、2019年を除くと一貫して増加している。

(1) アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト

アジアとの経済交流・連携の一層の促進

1. 国際会議開催件数

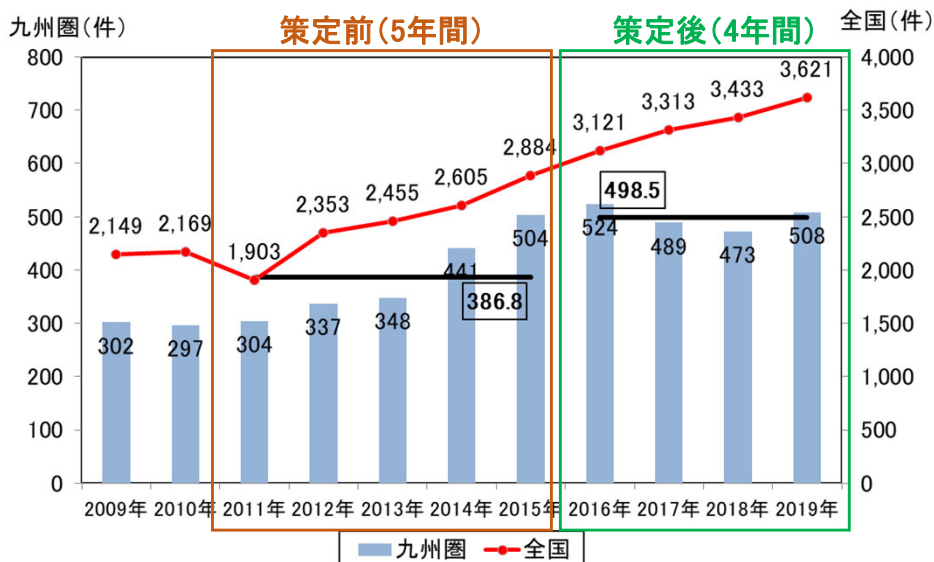
出典：国際会議統計（日本政府観光局）

最新データ出典：2020年11月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・国際会議の開催件数は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は498.5件であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の386.8件を上回っている。
・計画策定後、開催件数が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※九州圏は県別の合計を記載している。複数県にまたがる国際会議の場合は、どちらの県でもカウントされていることから、重複で集計の場合あり。

グローバル人材の育成等と国際協力の促進

2. 外国人留学生数

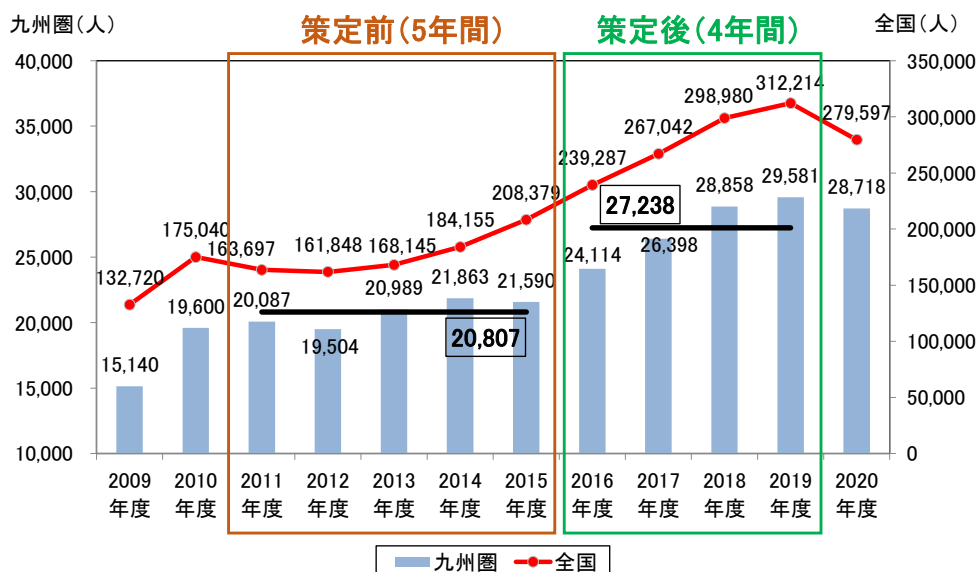
出典：外国人留学生在籍状況調査（独立行政法人日本学生支援機構）

最新データ出典：2021年7月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・外国人留学生数は、計画策定後4年間(2016～2019年度)の平均は27,238人であり、計画策定前5年間(2011～2015年度)平均の20,807人を上回っている。
・計画策定後、外国人留学生数が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による渡航制限等の影響を大きく受けていることが考えられるため、評価年の対象外とする。

(1) アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト

総合的なゲートウェイ機能の強化

3-1. 空港・港湾の出入国者数

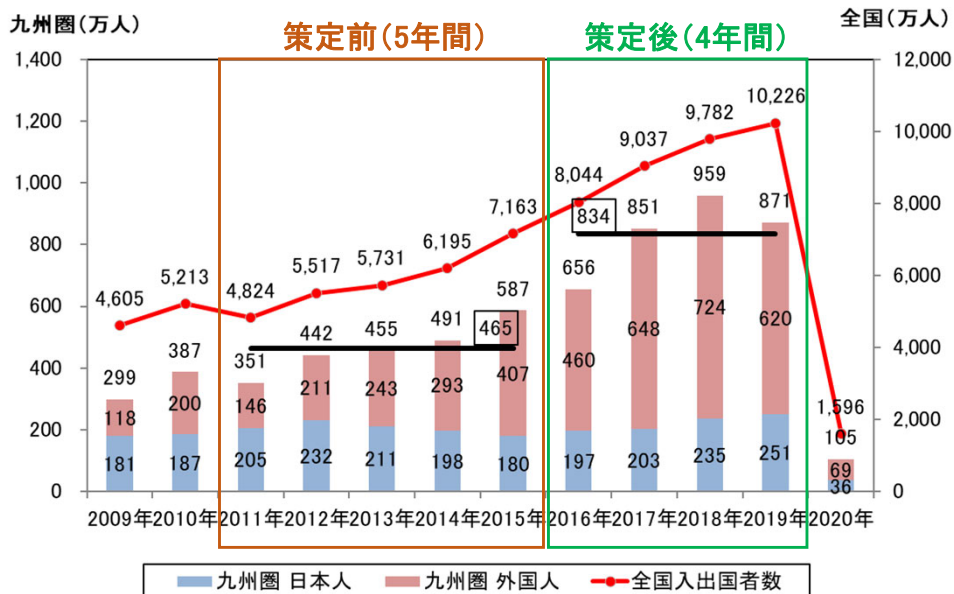
出典：出入国管理統計（法務省）

最新データ出典：2021年7月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・空港・港湾の出入国者数は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は834万人であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の465万人を上回っている。
・計画策定後、出入国者数が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による渡航制限等の影響を大きく受けていることが考えられるため、評価年の対象外とする。

3-2. 貿易収支

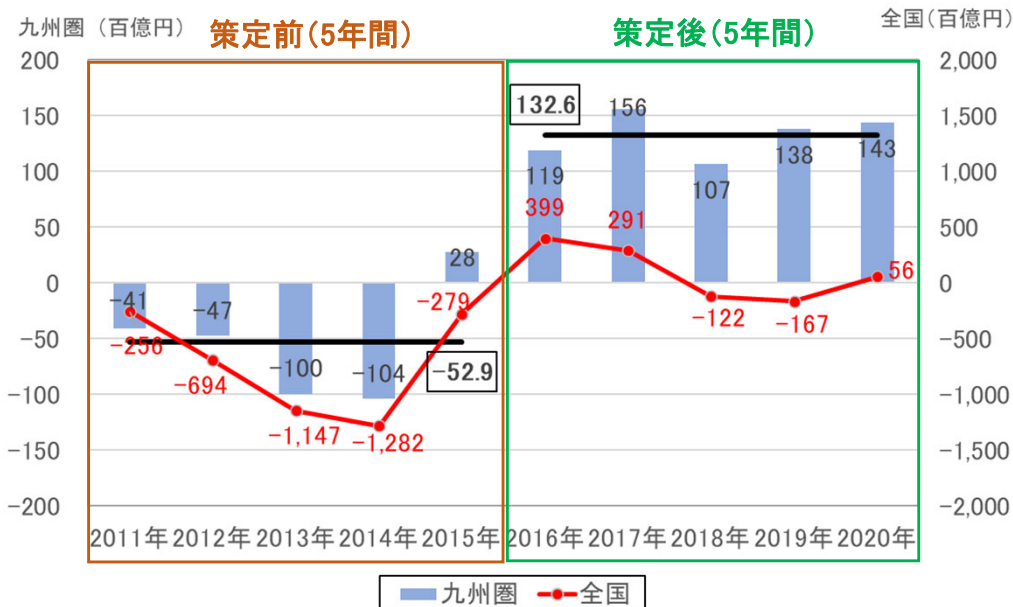
出典：貿易統計（財務省）

最新データ出典：2021年3月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・貿易収支は、計画策定後5年間(2016～2020年)の平均は約133億円の黒字であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の約53億円の赤字から改善されている。
・計画策定後、貿易収支が黒字で安定傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※貿易収支は、モニタリング指標で示す輸出額と輸入額の差をとったもの。

(2) 国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト

フードアイランド九州の形成

4-1. 農業産出額

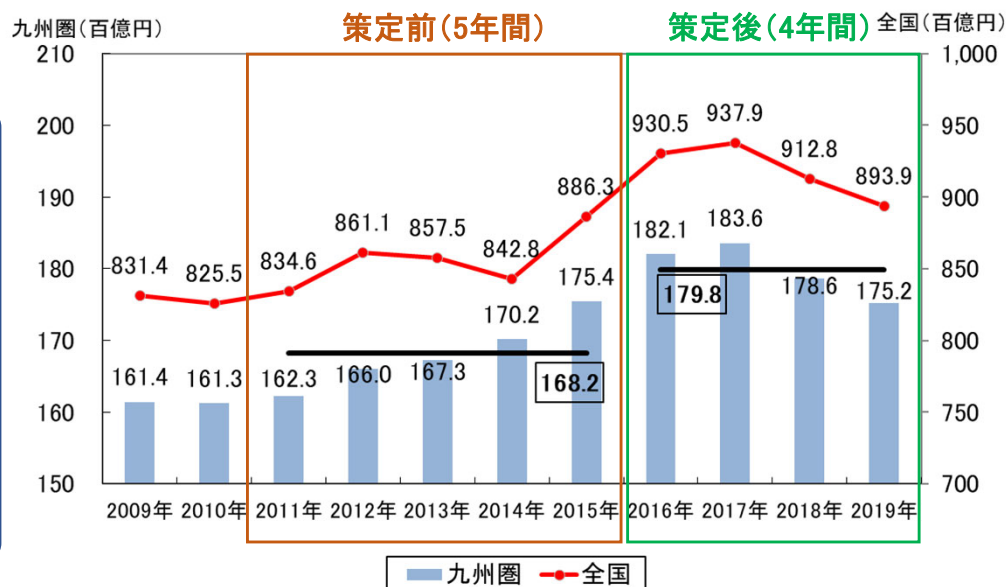
出典：生産農業所得統計（農林水産省）

最新データ出典：2021年3月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・農業産出額は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は179.8百億円であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の168.2百億円を上回っている。
・計画策定後、農業産出額が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



4-2. 海面漁業・養殖業産出額

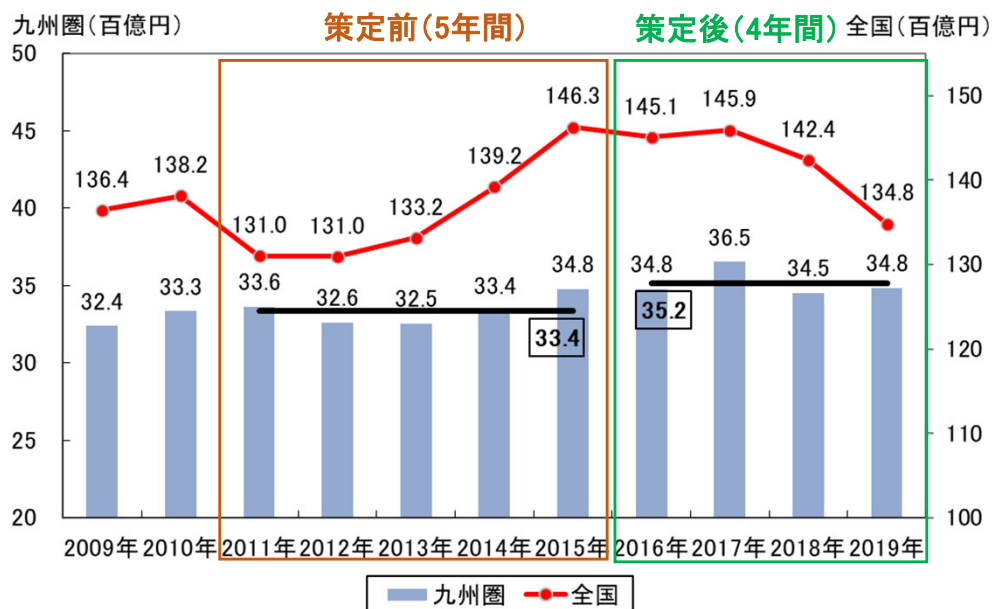
出典：漁業産出額（農林水産省）

最新データ出典：2021年3月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・海面漁業・養殖業産出額は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は35.2百億円であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の33.4億円を上回っている。
・計画策定後、海面漁業・養殖業産出額が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※ 捕鯨業を除く

(2) 国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト

観光アイランド九州の形成

5. 延べ宿泊者数

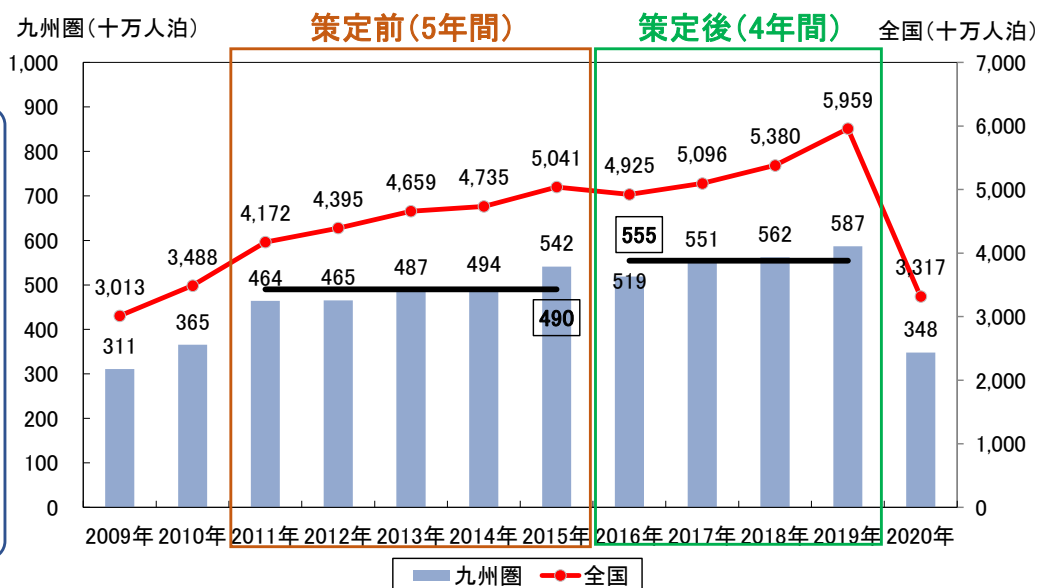
出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

最新データ出典：2021年6月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・延べ宿泊者数は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は約5,550万人泊であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の約4,900万人泊を上回っている。
・計画策定後、延べ宿泊者数が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による外出制限等の影響を大きく受けていることが考えられるため、評価年の対象外とする。

広域観光周遊ルートの形成による外国人旅行者の更なる受入

6. 外国人延べ宿泊者数

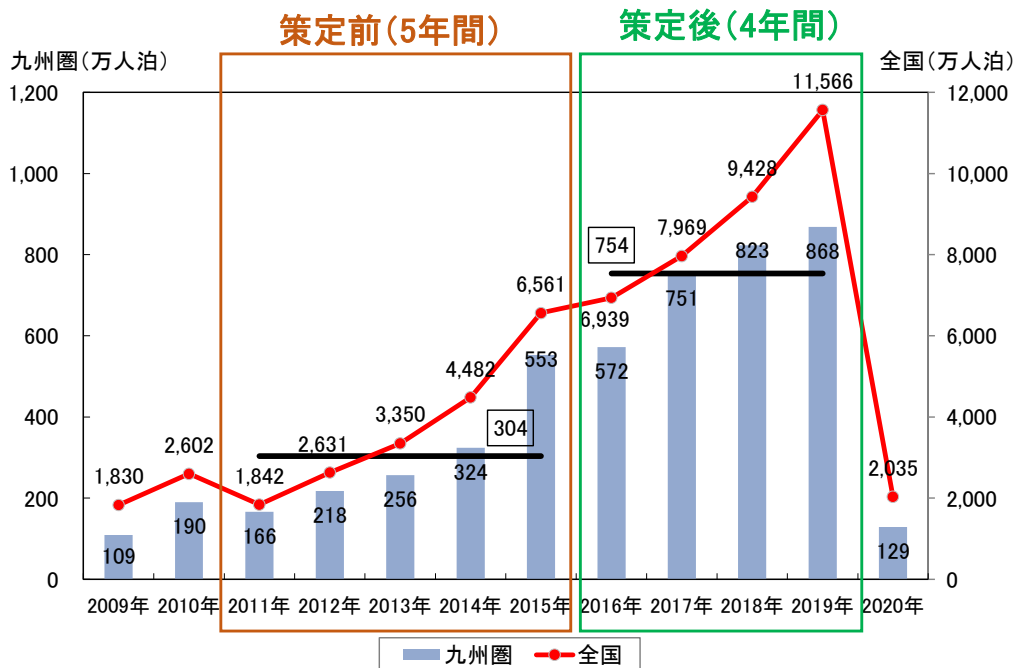
出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

最新データ出典：2021年6月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・外国人延べ宿泊者数は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は754万人泊であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の304万人泊を上回っている。
・計画策定後、外国人延べ宿泊者数が増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による渡航制限等の影響を大きく受けていることが考えられるため、評価年の対象外とする。

(2) 国内各圏域との交流・連携の強化プロジェクト

外航クルーズ船誘致促進や受け入れ体制の整備

7. クルーズ船寄港数

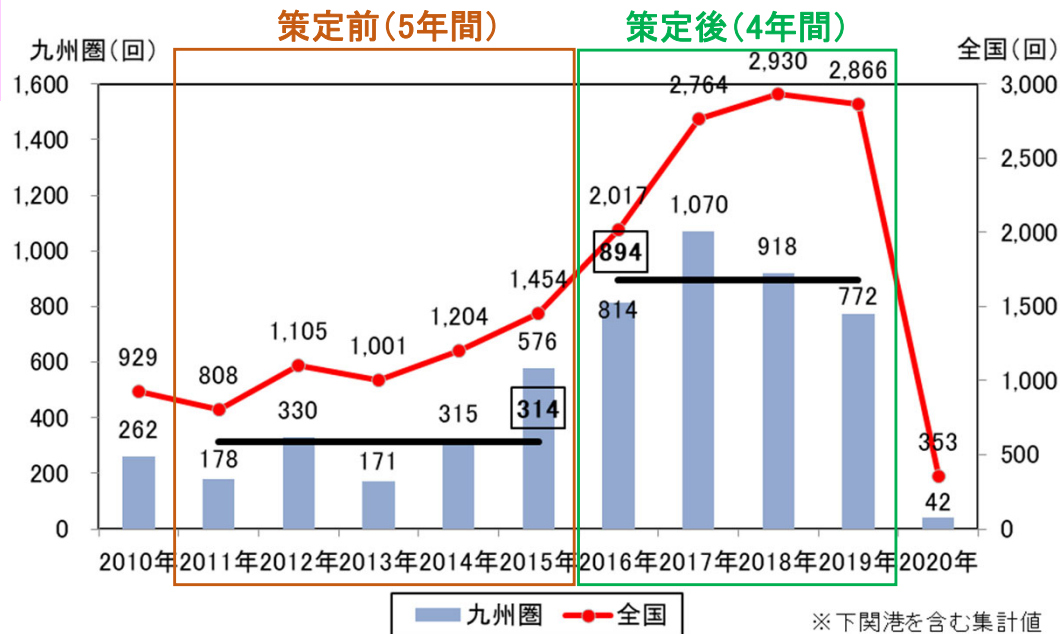
出典：港湾管理者からの聞き取りに基づく調査（国土交通省）

最新データ出典：2021年1月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・クルーズ船寄港数は、計画策定後4年間(2016～2019年)の平均は894回であり、計画策定前5年間(2011～2015年)平均の314回を上回っている。
・計画策定後、クルーズ船寄港数が増加傾向にあるため、進捗状況として「進展していると見られる」と評価できる。



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による渡航制限等の影響を大きく受けていることが考えられるため、評価年の対象外とする。

第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進

九州圏内の旅客流動量は概ね微増傾向にあり、一方で高規格幹線道路の整備も、計画策定前に比べると伸びは鈍化しているが、着実に進展している。

(3) 九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト

九州固有の自然環境、歴史、文化、風土や水、景観等を活用した交流、連携の促進

8. 自然・歴史文化及び行祭事・イベントによる観光入込客数

出典：共通基準による観光入込客統計（観光庁）

最新データ出典：2021年8月

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
福岡県	-	44.2	41.1	44.5	49.3	45.9	48.8	集計中
佐賀県	11.8	11.7	12.3	12.4	12.7	14.2	14.0	6.3
長崎県	13.8	20.3	14.3	12.6	15.2	15.8	15.5	集計中
熊本県	17.0	16.9	18.0	13.9	15.7	16.7	18.2	集計中
大分県	19.2	19.9	18.9	16.1	15.9	17.4	17.4	16.5
宮崎県	13.6	13.4	13.9	11.6	13.5	13.6	集計中	集計中
鹿児島県	14.8	14.9	14.1	12.8	-	14.5	13.6	集計中

※各県で未公表の年次があることから、上記値は参考値扱いとする。

交通ネットワーク等の形成による交流・連携の促進

9. 九州圏内の旅客流動量

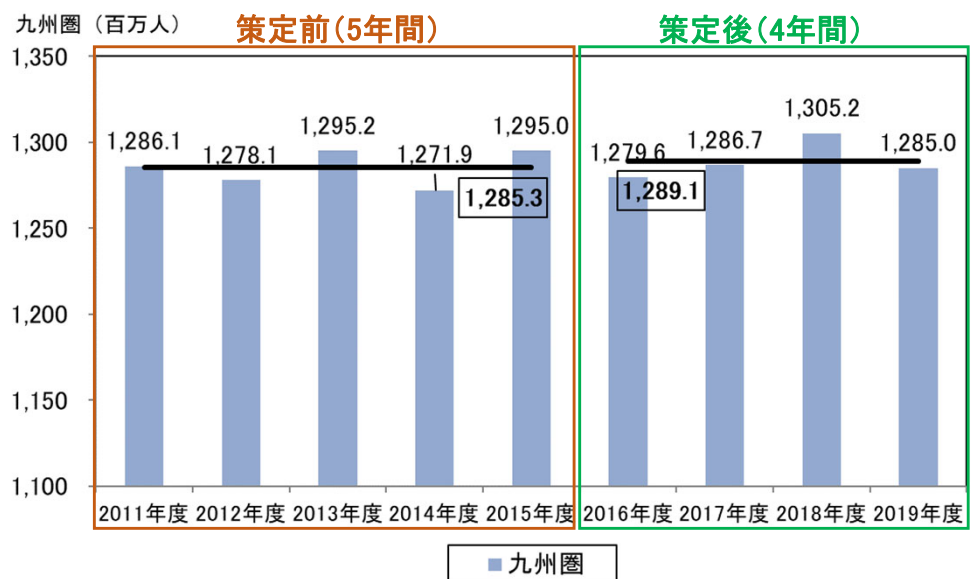
出典：貨物・旅客地域流動調査（国土交通省）

最新データ出典：2021年5月

進捗状況：
→ 概ね進展していると見られる

・九州圏内の旅客流動量は、計画策定後4年間（2016～2019年度）の平均は1289.1百万人であり、計画策定前5年間（2011～2015年）平均の1285.3百万人を上回っている。

・計画策定後、九州圏内の旅客流動量は、わずかながら増加傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



(4) 九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト

九州圏域内循環を活性化するネットワークの整備推進

10. 高規格幹線道路等の開通延長（整備中の道路）

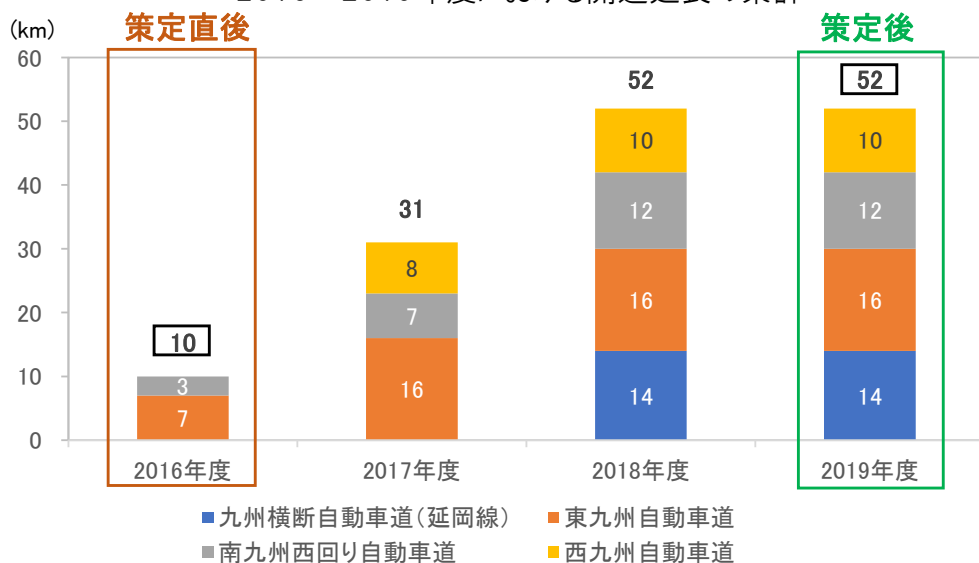
出典：九州地方整備局事業概要等（九州地方整備局）

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・2016年4月に東九州自動車道が、北九州市から宮崎市まで繋がり、九州の循環型ネットワークを形成。
・計画策定後、高規格幹線道路等は着実に開通しているため、「進展していると見られる」と評価できる。

2016～2019年度における開通延長の累計



※現在整備中の道路のみを示している(九州縦貫自動車道鹿児島線等、全線開通した路線除く)

第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化

自動車の生産台数は、計画策定後順調に伸び、2018年度に過去最高を記録。電子部品等の製造品出荷額等も一貫して増加しており、九州の基幹である両産業は順調に進展している。

地域団体商標数は順調に増加し、六次産業化・地産地消法に基づく事業計画も、認定数が順調に増加している。

(5) 九州圏を支える基幹産業の発展と活性化プロジェクト

自動車関連産業の競争力強化

11. 自動車生産台数及びシェア

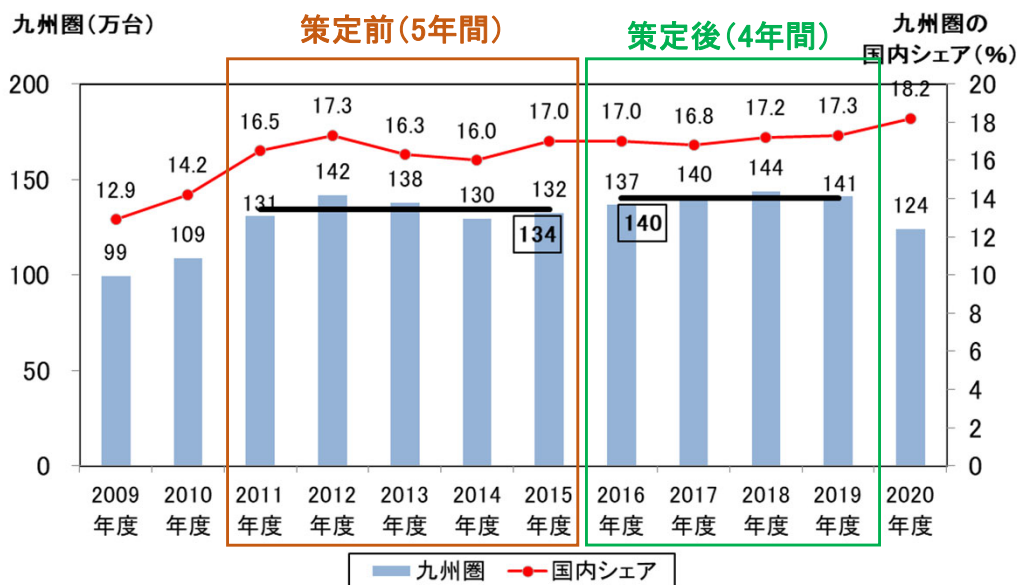
出典：北部九州自動車産業アジア先進推進プロジェクト
(北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議)

最新データ出典：2021年6月

進捗状況：

→ 概ね進展していると見られる

・自動車生産台数は、計画策定後4年間(2016～2019年度)の平均は140万台であり、計画策定前5年間(2011～2015年度)平均の134万台を上回っている。
・計画策定後、自動車生産台数及びシェアは、やや増加傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による部品供給不足等の影響を大きく受けていると考えられるため、評価年の対象外とする。

半導体関連産業の新分野進出

12. 製造品出荷額等(電子部品・デバイス・電子回路)

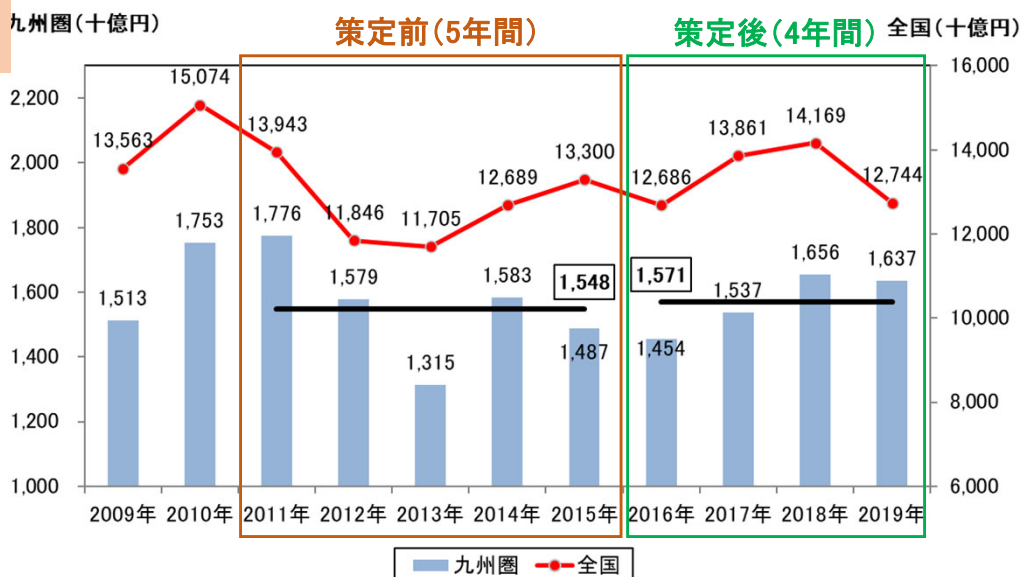
出典：工業統計、経済センサス(経済産業省)

最新データ出典：2021年8月

進捗状況：

→ 概ね進展していると見られる

・製造品出荷額等(電子部品・デバイス・電子回路)は、計画策定後4年間(2016～2019年度)の平均は1兆5,710億円であり、計画策定前5年間(2011～2015年度)平均の1兆5,480億円を上回っている。
・製造品出荷額等(電子部品・デバイス・電子回路)は、やや増加傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化

(6) 高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト

農林水産業や地域産業における九州ブランドの育成

13. 地域団体商標数

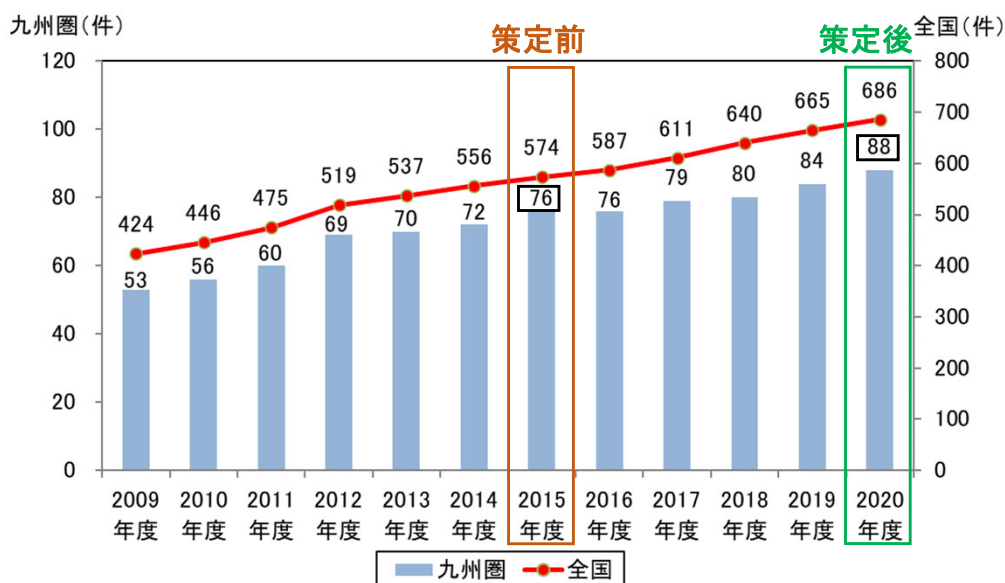
出典：地域団体商標登録案件一覧（特許庁）

最新データ出典：2021年7月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・地域団体商標数の累積値は、計画策定後(2020年度)は88件であり、計画策定前(2015年度)の76件に比べ着実に増加している。
・計画策定後、地域団体商標数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

農林水産業や地域産業の新たな展開

14. 六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数

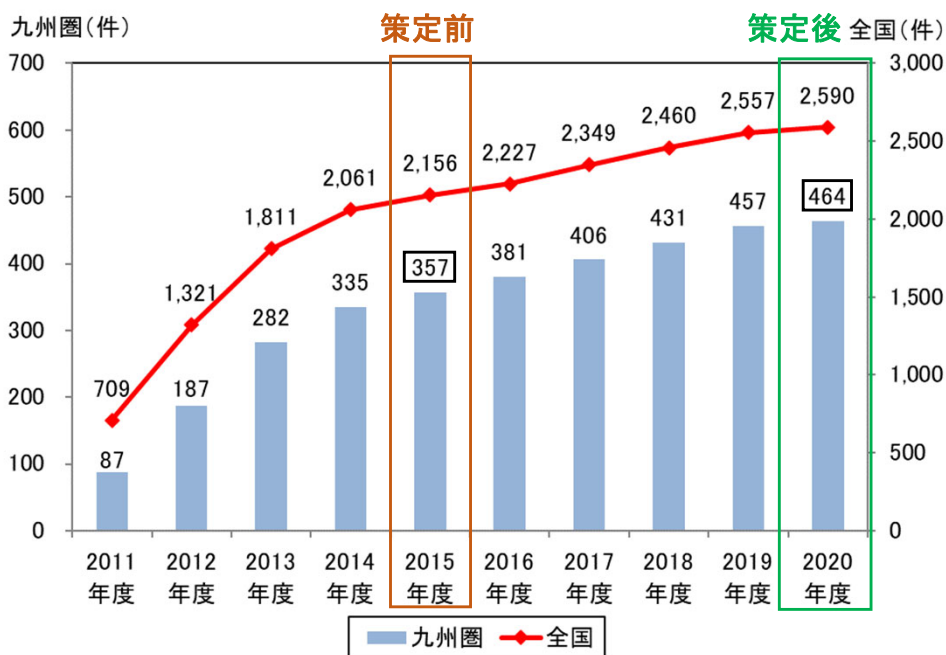
出典：六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定の概要（農林水産省）

最新データ出典：2021年1月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数の累積値は、計画策定後(2020年度)は464件であり、計画策定前(2015年度)の357件に比べ着実に増加している。
・計画策定後、六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

立地適正化計画策定の取組は、全国に比べて進展。スマートICの整備も、計画策定後に大きく進展。

都市と農山漁村の連携としての農泊推進対策の実施地域数は、九州圏では大きく増加。地域公共交通計画策定の取組は、全国平均と同じペースで着実に増加している。また、離島・半島・中山間地域等の振興として、小さな拠点の形成数が年々増加し、地域おこし協力隊員数も全国平均に比べ増加している。

(7) 九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト

人や物の交流・連携の原動力となるコンパクトシティの形成

15. 立地適正化計画の策定について具体的な取組を行っている都市

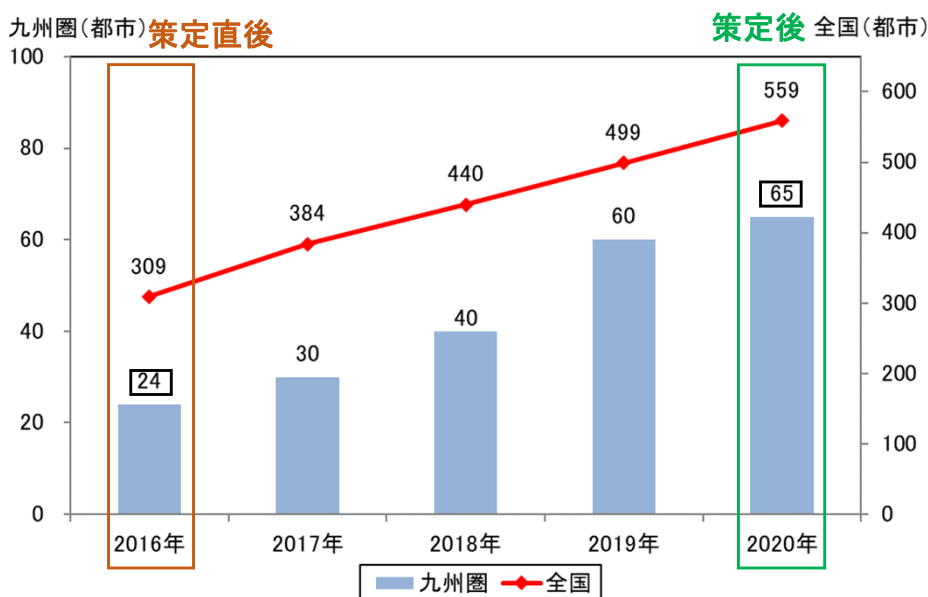
出典：立地適正化計画作成の取組状況（国土交通省）

最新データ出典：2021年4月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・立地適正化計画の策定について具体的な取組を行っている都市の累積値は、計画策定後（2020年）は65件であり、計画策定直後（2016年）の24件に比べ着実に増加している。
・計画策定後、立地適正化計画の策定について具体的な取組を行っている都市は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※計画策定後に設定した指標のため、初年度と最新年度とを比較

基幹都市間の高速ネットワーク等の形成による連携強化

16. スマートIC開通箇所数

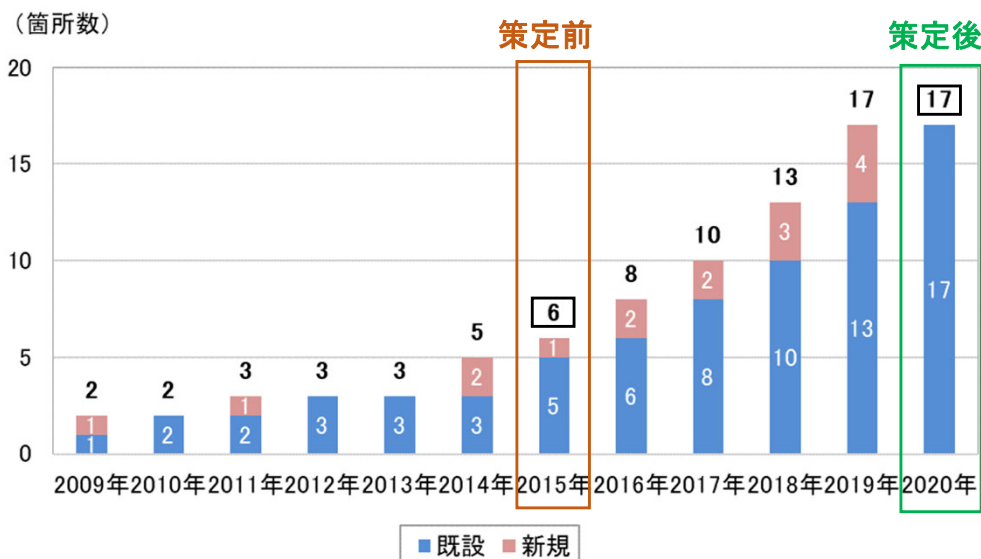
出典：九州地方整備局

最新データ出典：2020年12月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・スマートIC開通箇所数の累積値は、計画策定後（2020年）は17箇所であり、計画策定前（2015年）の6箇所に比べ着実に増加している。
・計画策定後、スマートIC開通箇所数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

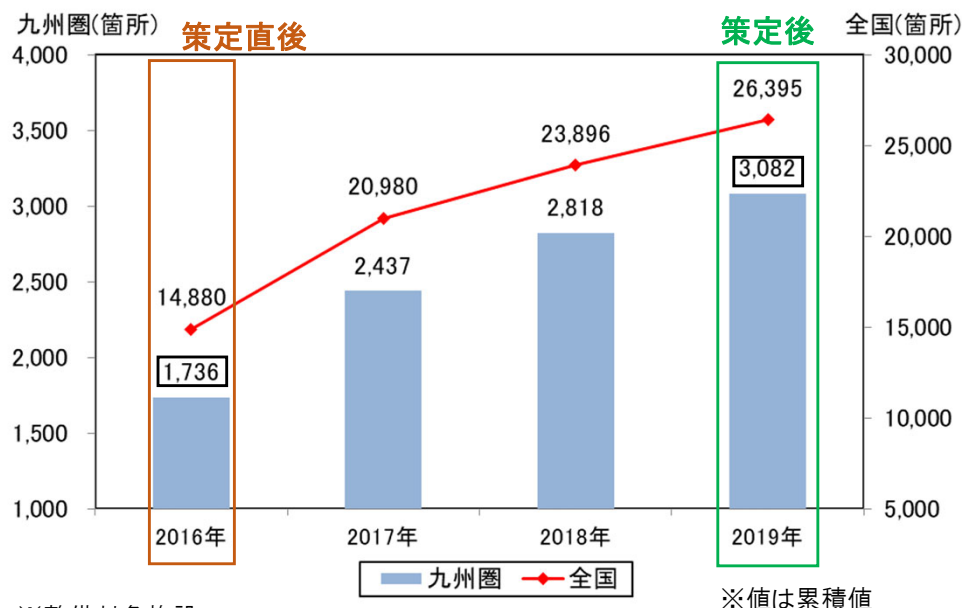
ICTの利活用環境の総合的な整備

17. 防災拠点等におけるWi-Fi環境整備箇所数 出典：防災等に資するWi-Fi環境の整備計画（総務省）

最新データ出典：2020年2月

進捗状況：
↑ 進展していると見られる

・防災拠点等におけるWi-Fi環境整備箇所数の累積値は、計画策定後（2019年）は3,082箇所であり、計画策定直後（2016年）の1,736箇所に比べ着実に増加している。
・計画策定後、防災拠点等におけるWi-Fi環境整備箇所数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※整備対象施設：

- ①防災拠点（避難所・避難場所に指定された学校、市民センター、公民館等、官公署）
- ②被災場所として想定され、災害対応の強化が望まれる公的な拠点（博物館、文化財、自然・都市公園、案内所）

※計画策定後に設定した指標のため、初年度と最新年度とを比較

（8）都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上プロジェクト

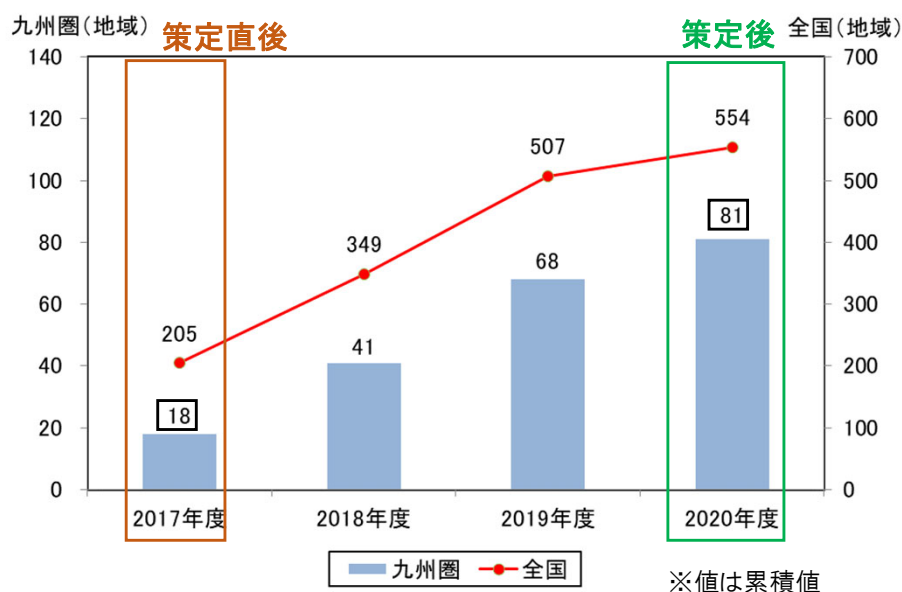
水・緑・食・安全等の互惠関係を実現する都市自然交流圏

18. 農山漁村振興交付金（農泊推進対策）実施地域数 出典：農林水産省

最新データ出典：2020年12月

進捗状況：
↑ 進展していると見られる

・農山漁村振興交付金（農泊推進対策）実施地域数の累積値は、計画策定後（2020年度）は81地域であり、計画策定直後（2017年度）の18地域に比べ着実に増加している。
・計画策定後、農山漁村振興交付金（農泊推進対策）実施地域数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※計画策定後に設定した指標のため、初年度と最新年度とを比較

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

都市自然交流圏を支える交流基盤の整備

19. 地域公共交通計画の取組団体数

出典：国土交通省

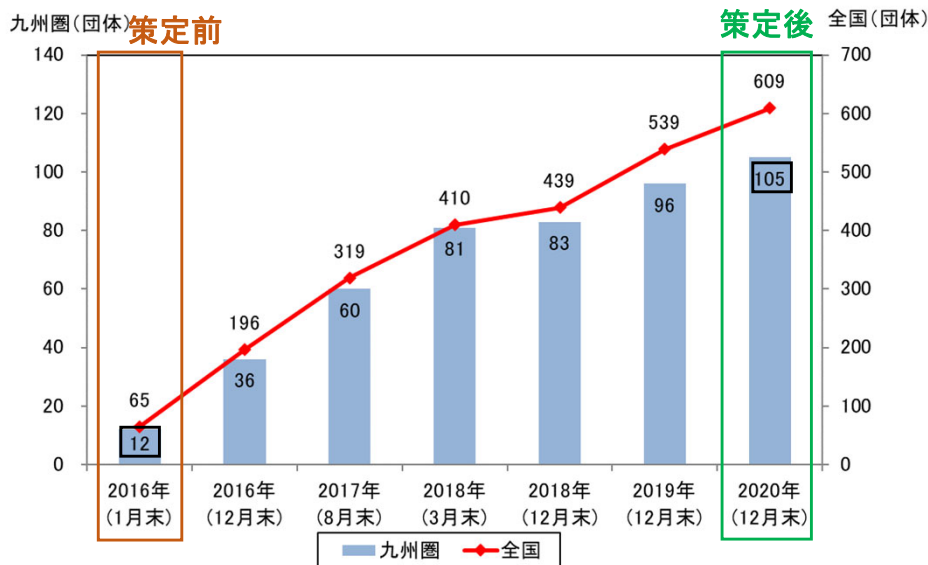
最新データ出典：2020年12月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・地域公共交通計画の取組団体数の累積値は、計画策定後(2020年12月末)は105団体であり、計画策定前(2016年1月末)の12団体に比べ着実に増加している。

・計画策定後、地域公共交通計画の取組団体数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較
 ※2019年の地域公共交通活性化・再生法改正前の旧制度における地域公共交通網形成計画の策定数を含む。

基礎生活圏における基本的な医療・福祉、教育等の生活支援機能サービスの確保・充実

20. 定住自立圏による医療・福祉・教育取組市町村数

出典：定住自立圏構想（総務省）

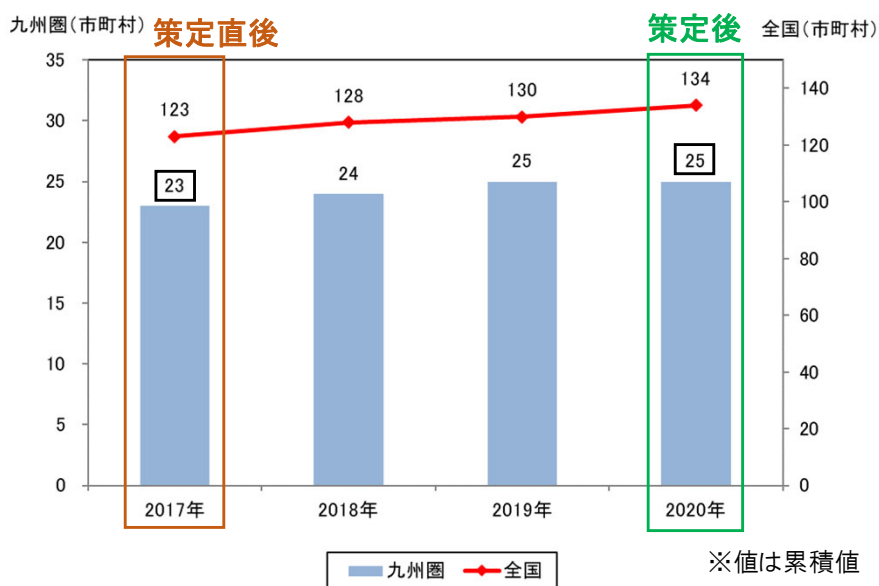
最新データ出典：2020年10月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・定住自立圏による医療・福祉・教育取組市町村数の累積値は、計画策定後(2020年)は25地域であり、計画策定直後(2017年)の23地域に比べては増加している。

・計画策定後、定住自立圏による医療・福祉・教育取組市町村数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値

※計画策定後に設定した指標のため、初年度と最新年度とを比較

○2017年：同年4月4日現在の値
 ○2019年：同年7月24日現在の値

○2018年：同年5月16日現在の値
 ○2020年：同年10月12日現在の値

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

集落等地域資源の維持・管理

21. 多面的機能支払制度による取組面積

出典：多面的機能支払交付金取組実績（九州農政局）

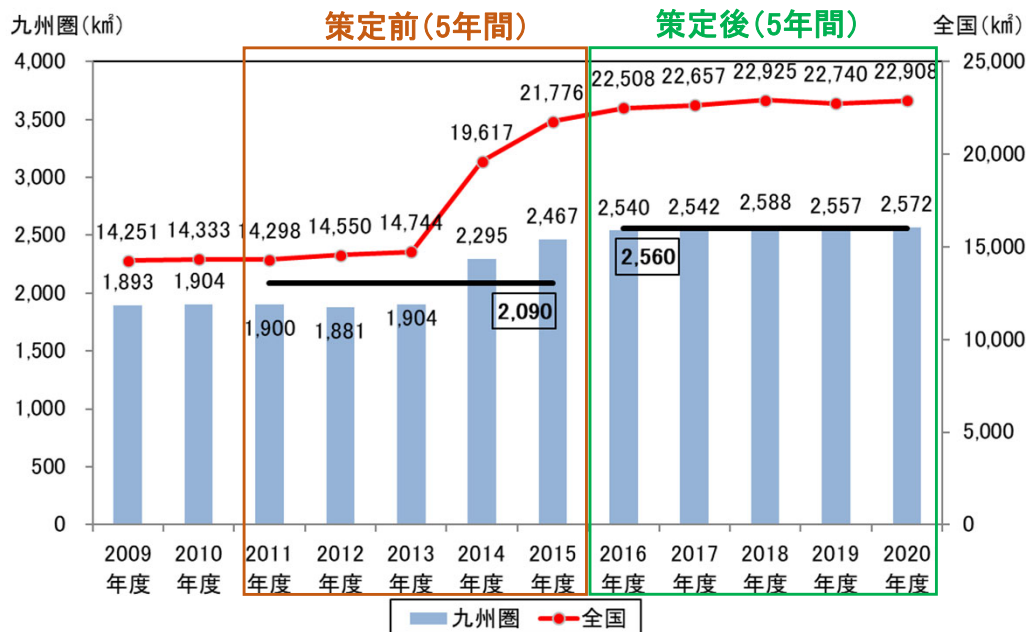
最新データ出典：2021年8月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・多面的機能支払制度による取組面積は、計画策定後5年間(2016～2020年度)の平均は2,560km²であり、計画策定前5年間(2011～2015年度)平均の2,090km²を上回っている。

・計画策定後、多面的機能支払制度による取組面積は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



【多面的機能支払交付金】

農地法面の草刈り、水路の泥上げ等の基礎的保全活動や、農道、ため池の軽微な補修等の取組に対する交付金制度

(9) 離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成プロジェクト

地理的制約を克服する生活基盤の維持・向上

22. 小さな拠点形成数

出典：小さな拠点の形成に関する実態調査（内閣府地方創生推進事務局）

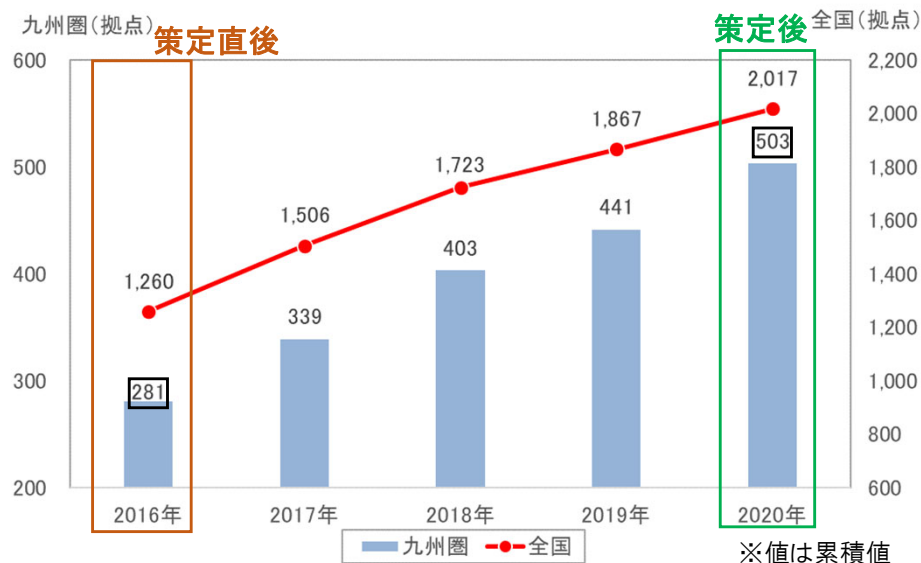
最新データ出典：2020年11月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・小さな拠点形成数の累積値は、計画策定後(2020年)は503拠点であり、計画策定直後(2017年)の281拠点に比べて、着実に増加している。

・計画策定後、小さな拠点形成数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



○内閣府地方創生推進事務局のアンケート調査に基づく。

※計画策定後に設定した指標のため、初年度と最新年度とを比較

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

都市自然交流圏を支える交流基盤の整備

23. 離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数

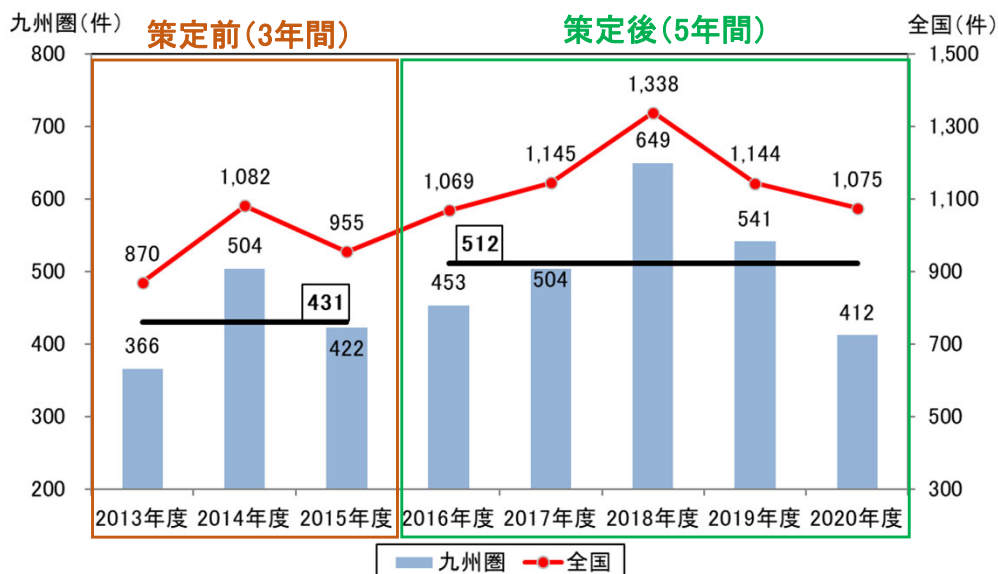
出典：離島振興対策実施地域の活性化に資する事業等の公表（国土交通省）

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数は、計画策定後5年間（2016～2020年度）の平均は512件であり、計画策定前3年間（2013～2015年度）平均の431件を上回っている。

・計画策定後、離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



○離島振興法第7条の4の規定に基づき、「離島活性化交付金等事業計画に記載された事業等」「その他の離島振興対策実施地域の活性化に資する事業等」を実施した件数

※「離島活性化交付金等事業計画」は2013年の改正離島振興法の施行により創設されたものである。そのため、策定前の対象期間は、同計画が創設された2013年度から2015年度までの3年間としている。

地域資源を活かした地域活性化の促進

24. 地域資源活用事業計画認定数

出典：地域資源活用チャンネル（独立行政法人中小企業基盤整備機構）

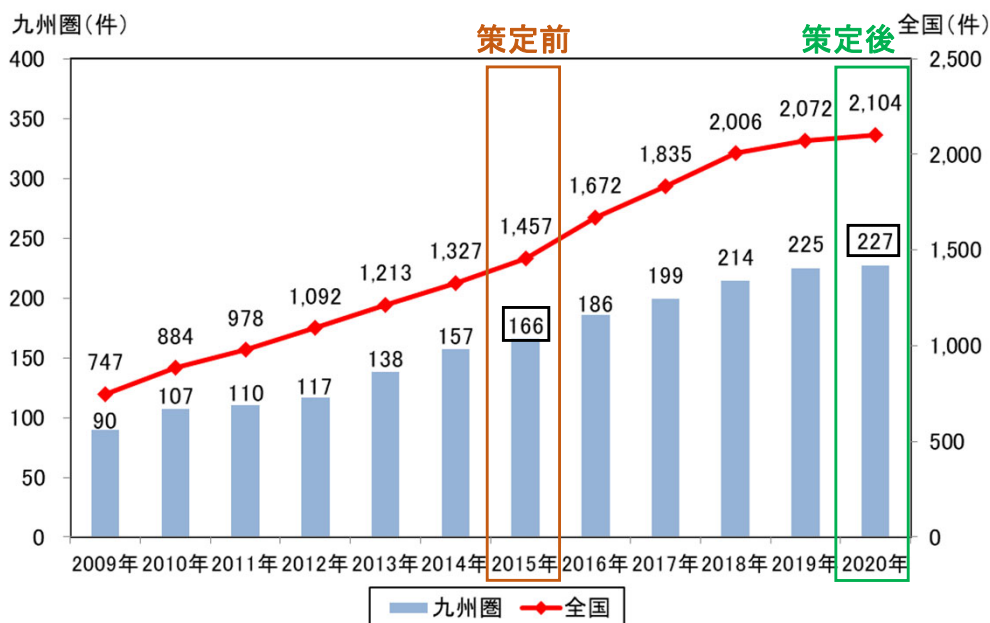
最新データ出典：2020年12月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・地域資源活用事業計画認定数の累積値は、計画策定後（2020年）は227件であり、計画策定前（2015年）の166件に比べ着実に増加している。

・計画策定後、地域資源活用事業計画認定数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

(10) 九州圏の活力を担う人材の地産地活プロジェクト

UIJターン者への住宅・雇用環境の整備促進

25. 年齢層別転出・転入超過数

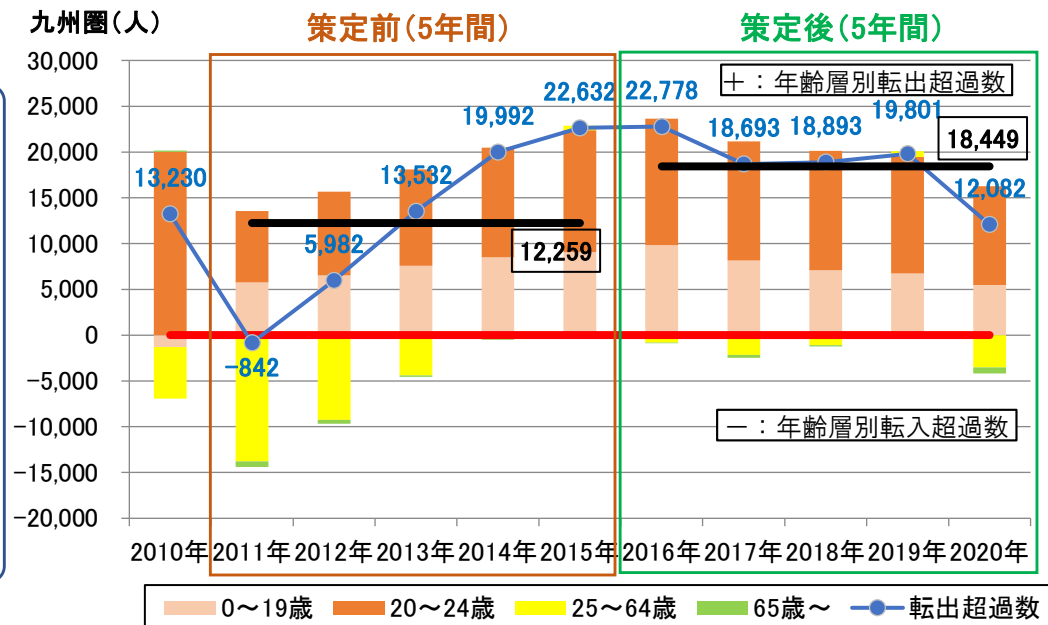
出典：住民基本台帳人口移動報告（総務省）

最新データ出典：2021年1月

進捗状況：

↓ 進展が思わしくない

・転出超過数は、計画策定後5年間（2016～2020年度）の平均は18,449人であり、計画策定前5年間（2011～2015年度）平均の12,259人を上回っている。
・計画策定後、転出超過数が増加傾向にあり、人口の社会減少が加速しているため、「進展が思わしくない」と評価できる。



女性・高齢者・障害者の活躍や地域おこし協力隊等の外部人材の活用

26. 地域おこし協力隊員数

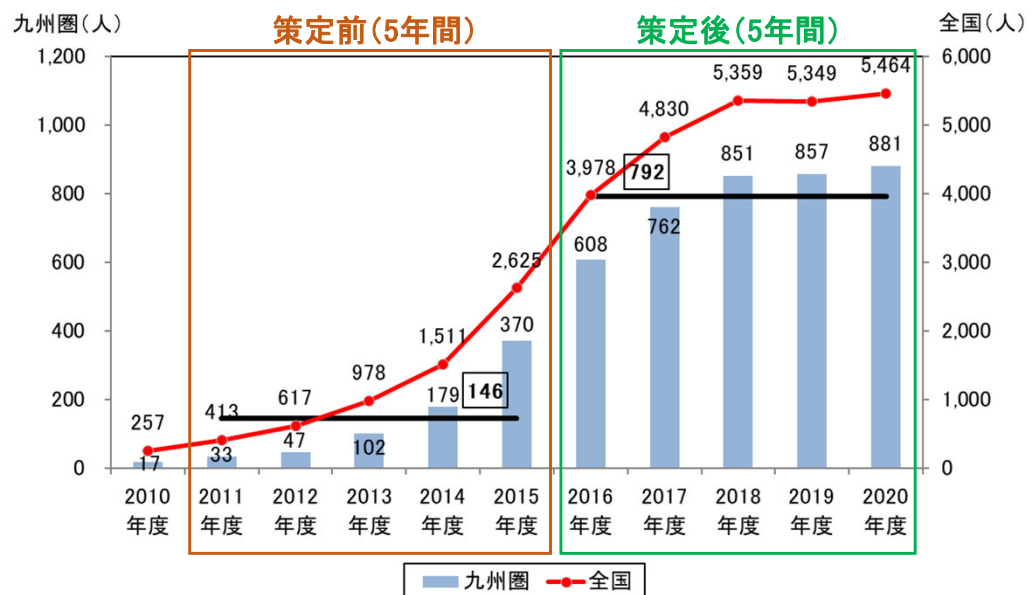
出典：地域おこし協力隊設置状況（総務省）

最新データ出典：2021年4月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・地域おこし協力隊員数は、計画策定後5年間（2016～2020年度）の平均は792人件であり、計画策定前5年間（2011～2015年度）平均の146人を上回っている。
・計画策定後、地域おこし協力隊員数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



高齢者が活躍できる「70歳現役社会」づくりの促進

27. シルバー人材センターに登録している高齢者の就業者数

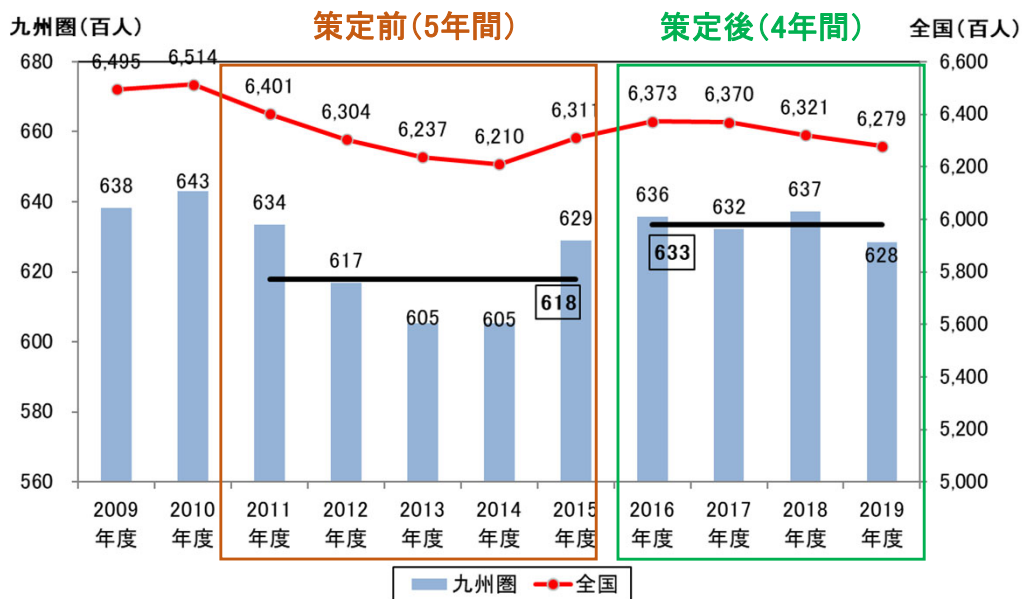
出典：公益社団法人全国シルバー人材センター事業協会

進捗状況：

→ 概ね進展していると見られる

・シルバー人材センターに登録している高齢者の就業者数は、計画策定後4年間(2016～2019年度)の平均は633万人であり、計画策定前5年間(2011～2015年度)平均の618万人を上回っている。

・計画策定後、シルバー人材センターに登録している高齢者の就業者数はわずかながら増加傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



第5節 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全

地域強靱化計画の策定自治体は、2020年に大幅に増加。耐震強化岸壁やハザードマップの整備も緩やかに進展している。

環境負荷の軽減という観点からは、固定買取制度における再生可能エネルギー導入量や、燃料電池自動車(FCV)保有台数は順調に増加しており、全国値に比べると伸びは小さいが、概ね進展している。また、温室効果ガス排出量や1人1日当たりごみ総排出量は減少傾向にある。

(11) 巨大災害等への対応力の強化プロジェクト

防災・減災対策の強力な推進

28-1. 地域強靱化計画(国土強靱化地域計画)の策定数

出典：内閣官房

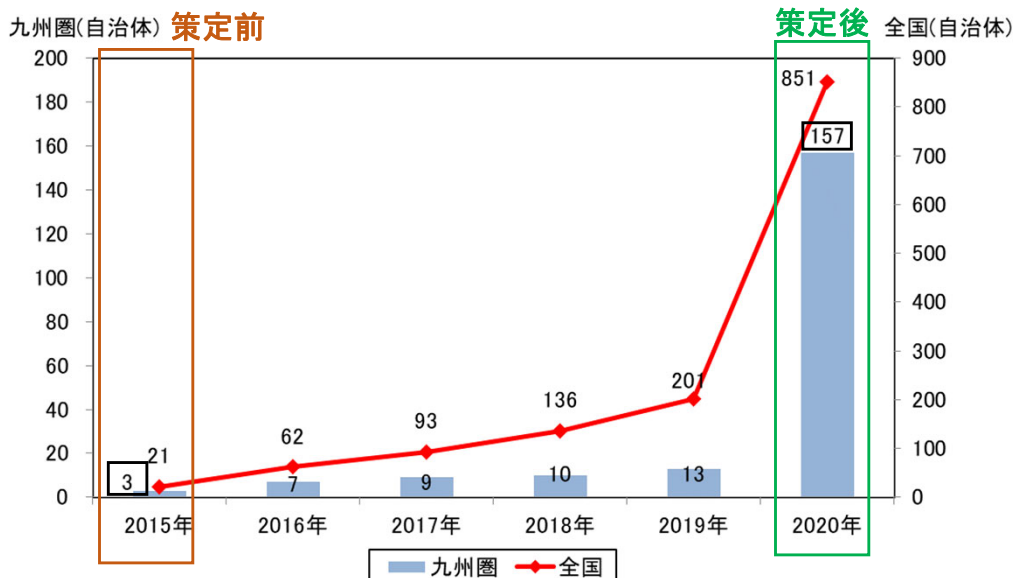
最新データ出典：2021年7月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・地域強靱化計画(国土強靱化地域計画)の策定数の累積値は、計画策定後(2020年)は157自治体であり、計画策定前(2015年)の3自治体に比べ着実に増加している。

・計画策定後、地域強靱化計画(国土強靱化地域計画)の策定数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

28-2. 耐震強化岸壁の整備数

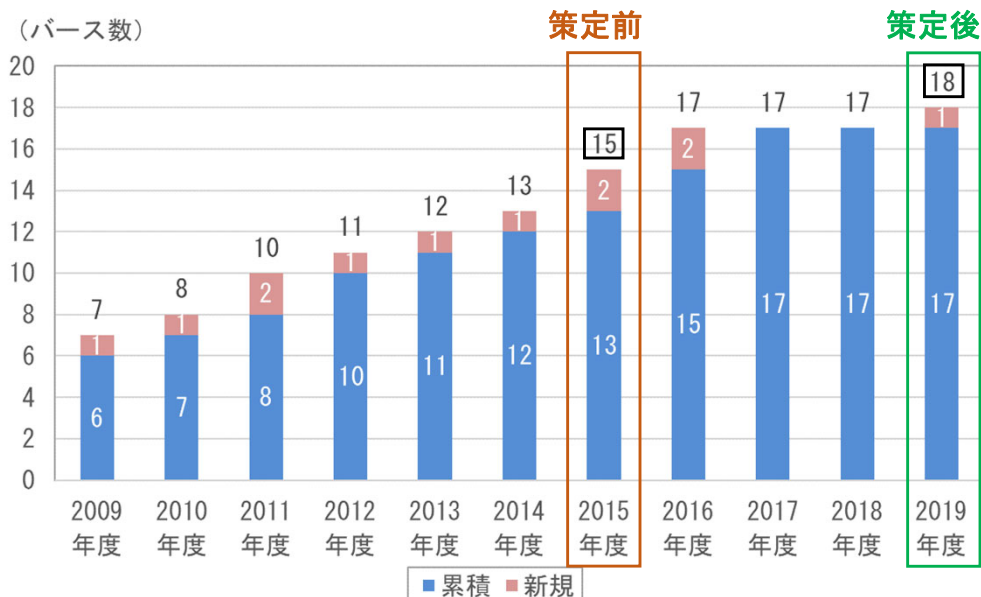
出典：九州地方整備局

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・耐震強化岸壁の整備数の累積値は、計画策定後(2019年度)は18バースであり、計画策定前(2015年度)の15バースに比べ着実に増加している。

・計画策定後、耐震強化岸壁の整備数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



○緊急物資輸送のための岸壁で、重要港湾以上の港を対象に集計。

※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

第5節 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全

減災の視点も重視したソフト対策の強化

29. 洪水ハザードマップの公表数

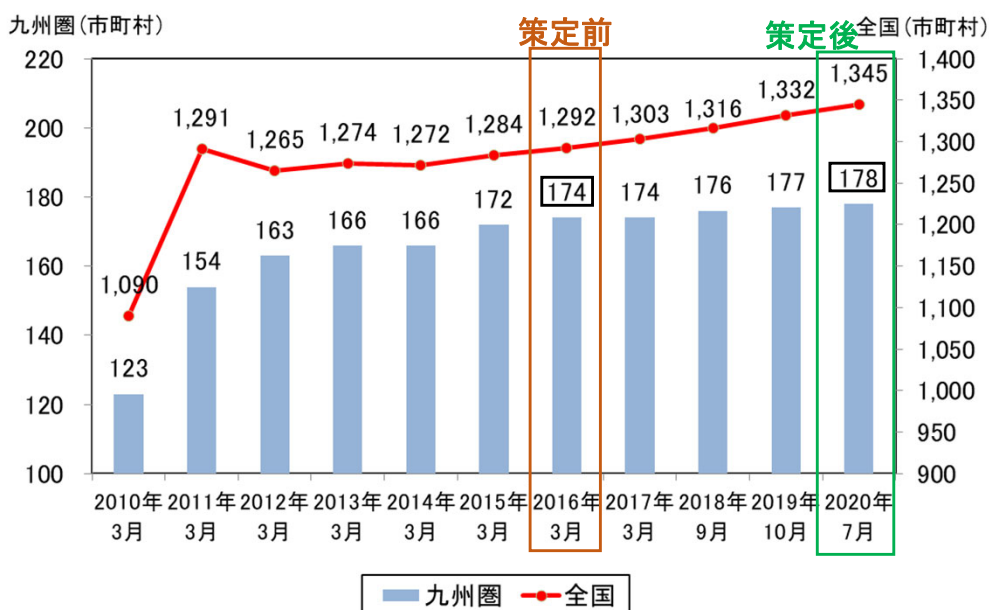
出典：水防のしおり（国土交通省）

最新データ出典：2020年7月

進捗状況：

→ 概ね進展していると見られる

- ・洪水ハザードマップの公表数の累積値は、計画策定後（2020年）は178自治体であり、計画策定前（2015年）の174自治体に比べては、増加している。
- ・計画策定後、洪水ハザードマップの公表数の累積値は、わずかながら増加傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

（12）環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト

地域資源を活かした再生可能エネルギーの導入

30. 固定買取制度における再生可能エネルギー導入量

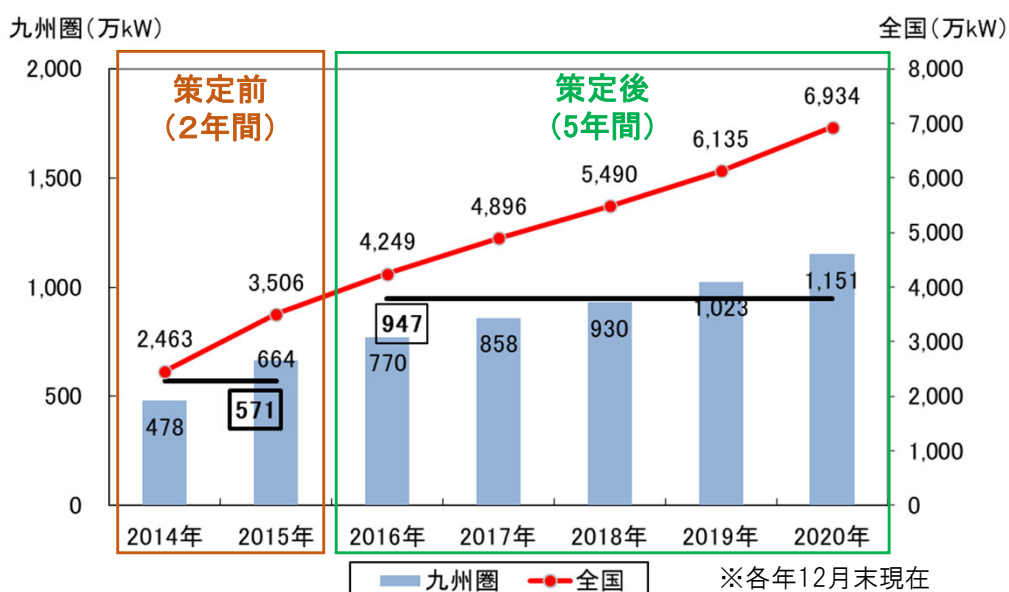
出典：固定価格買取制度情報公表用HP（資源エネルギー庁）

最新データ出典：2021年7月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

- ・固定買取制度における再生可能エネルギー導入量は、計画策定後5年間（2016～2020年）平均は947万kWであり、計画策定前2年間（2014～2015年）平均の571万に比べては、増加している。
- ・計画策定後、固定買取制度における再生可能エネルギー導入量は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※各年12月末現在

エネルギーを効率的に利用する社会の実現

31-1. 水素ステーション数

出典：水素ステーション一覧（燃料電池実用化推進協議会（FCCJ））

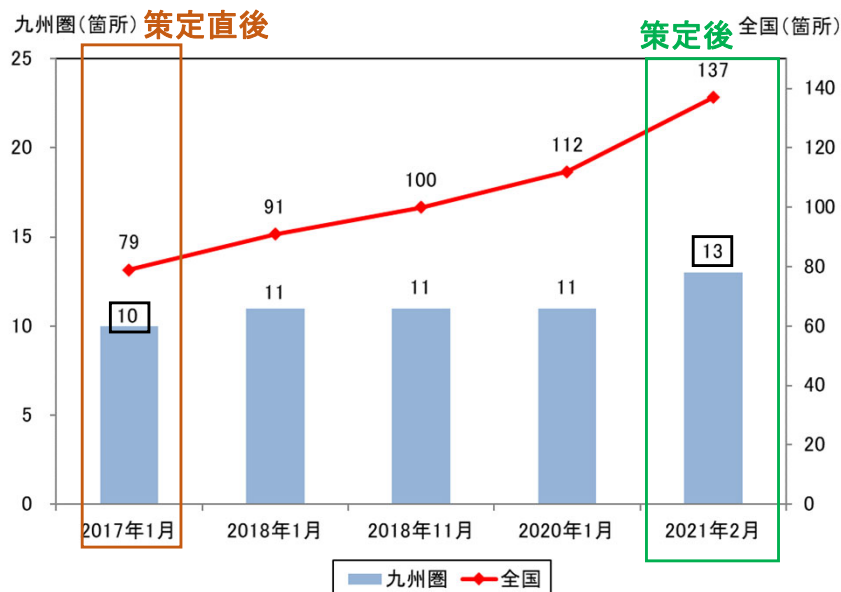
最新データ出典：2021年6月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・水素ステーション数の累積値は、計画策定後（2021年2月）は13箇所であり、計画策定直後（2017年1月）の10箇所に比べて、着実に増加している。

・計画策定後、水素ステーション数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



※値は累積値のため、策定前の最終年度と、策定後の最新年度を比較

31-2. 燃料電池自動車（FCV）保有台数

出典：わが国の自動車保有動向（一般社団法人自動車検査登録情報協会）

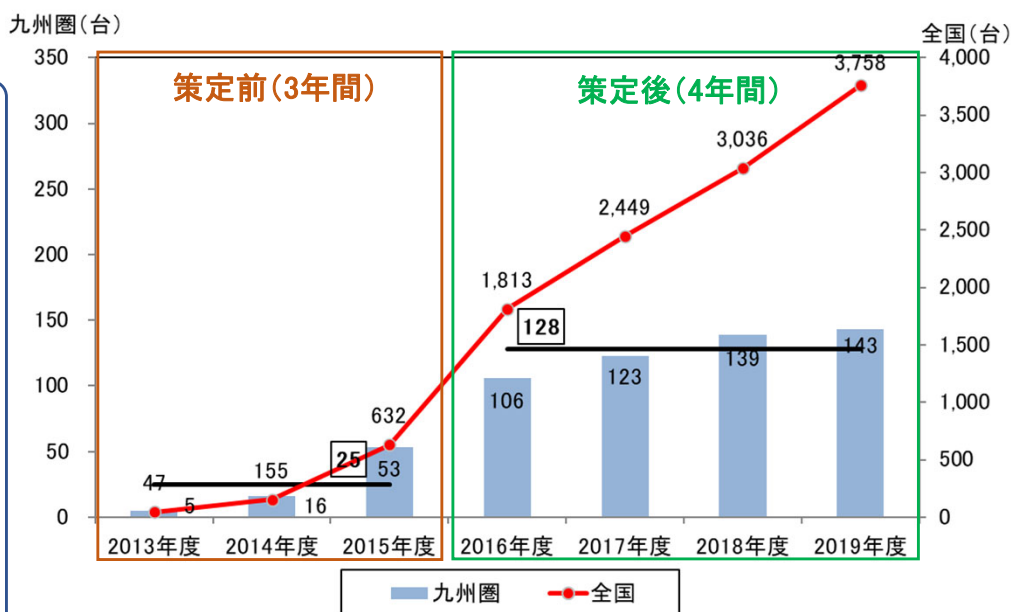
最新データ出典：2021年3月

進捗状況：

↑ 進展していると見られる

・燃料電池自動車（FCV）保有台数は、計画策定後4年間（2016～2019年度）平均128台であり、計画策定前（2013～2015年度）の25台に比べて着実に増加している。

・計画策定後、燃料電池自動車（FCV）保有台数は増加傾向にあるため、「進展していると見られる」と評価できる。



九州の環境に影響を与える外的要因への対応

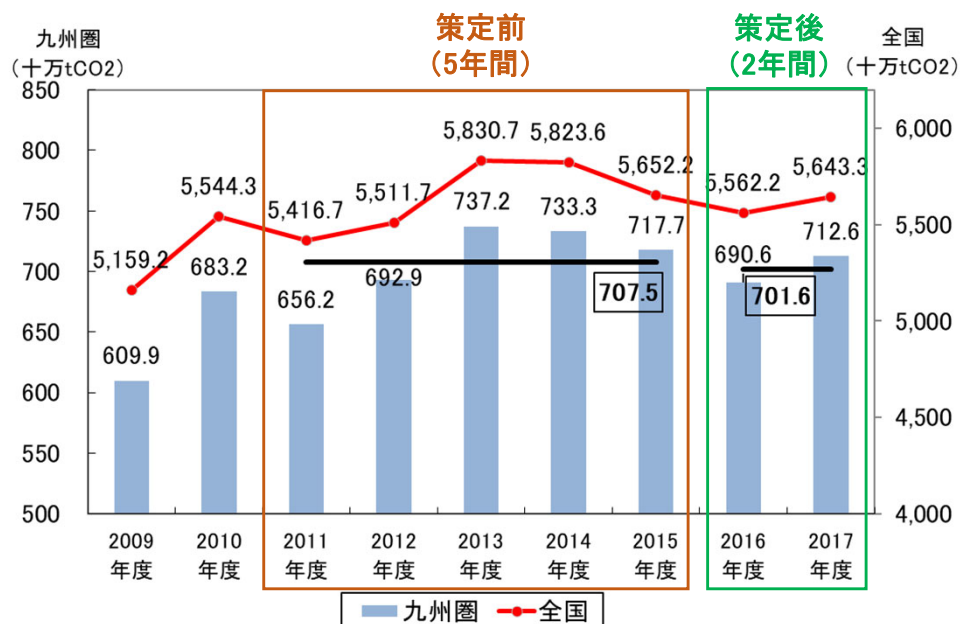
32. 温室効果ガス排出量

出典：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度による温室効果ガス排出量の集計結果（環境省、経済産業省）

最新データ出典：2021年3月

進捗状況：
→ 概ね進展していると見られる

・温室効果ガス排出量は、計画策定後2年間（2016～2017年度）の平均は7016万tCO₂であり、計画策定前5年間（2011～2015年度）平均の7075万tCO₂よりも削減されている。
・計画策定後、温室効果ガス排出量は、わずかながら改善傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



我が国を先導する環境負荷の少ない環境先進圏の形成

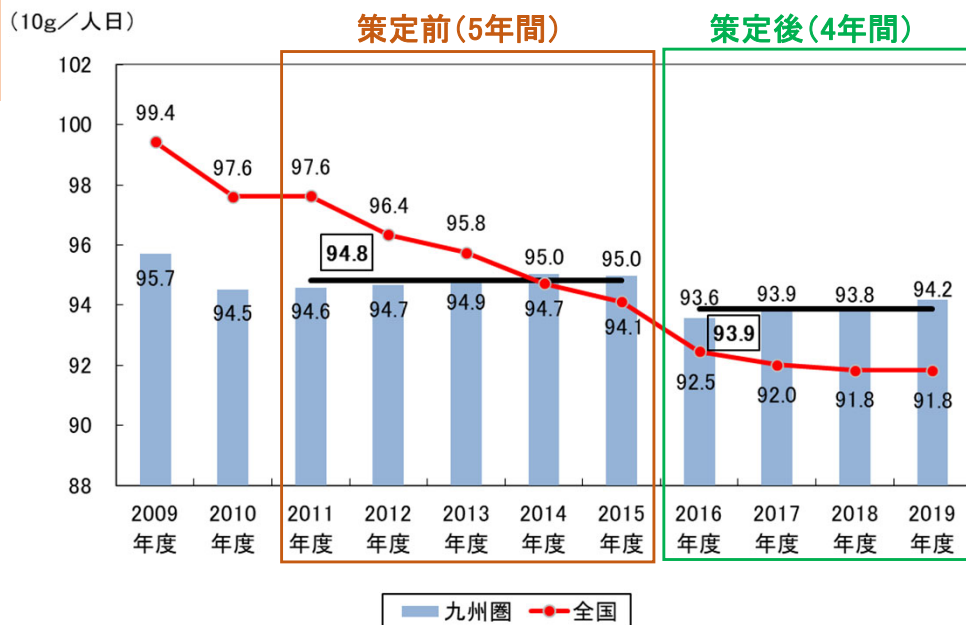
33-1. 一人一日当たりごみ総排出量

出典：一般廃棄物処理実態調査（環境省）

最新データ出典：2021年4月

進捗状況：
→ 概ね進展していると見られる

・一人一日当たりごみ総排出量は、計画策定後4年間（2016～2019年度）の平均は93.9(10g/人日)であり、計画策定前5年間（2011～2015年度）平均の94.8(10g/人日)よりも削減されている。
・計画策定後、一人一日当たりごみ総排出量は、わずかながら改善傾向にあるため、「概ね進展していると見られる」と評価できる。



我が国を先導する環境負荷の少ない環境先進圏の形成

33-2. ごみのリサイクル率

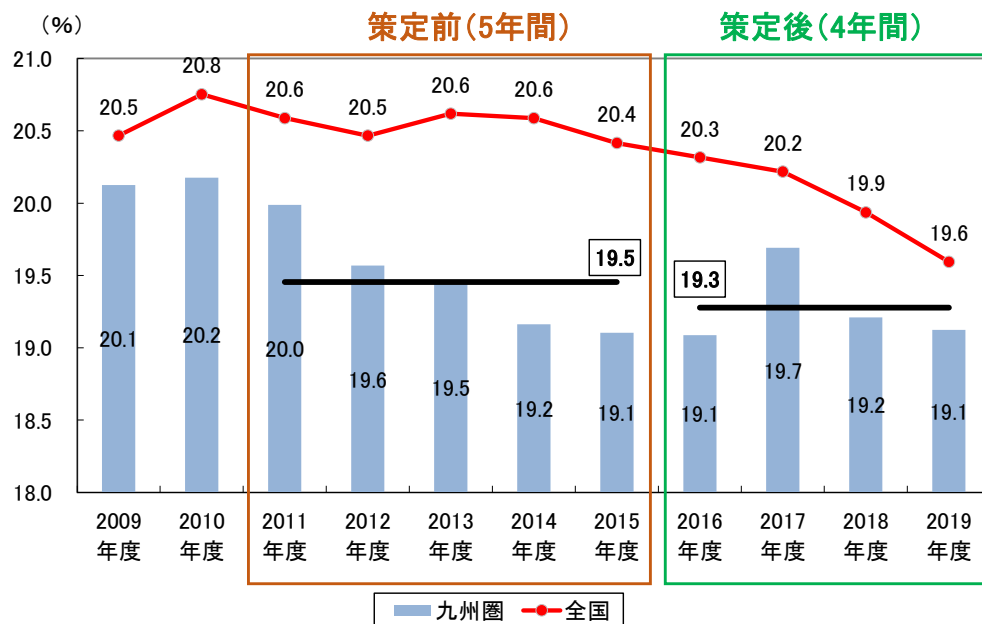
出典：一般廃棄物処理実態調査（環境省）

最新データ出典：2021年4月

進捗状況：

↓ 進展が思わしくない

・ごみのリサイクル率は、計画策定後4年間(2016～2019年度)の平均は19.3%であり、計画策定前5年間(2011～2015年度)平均の19.5%を若干下回っている。
・計画策定後、ごみのリサイクル率は低下しているため、「進展が思わしくない」と評価できる。



第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

進展していると見られる

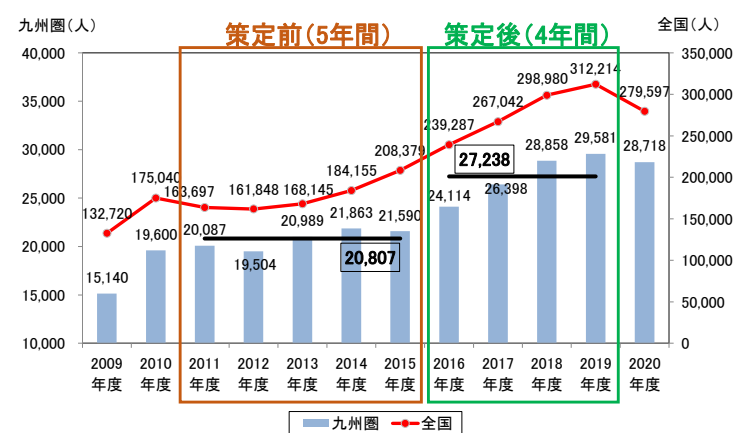
- 福岡空港の運営の民間委託、国際線ターミナル等の整備、佐世保港や八代港におけるクルーズ船ターミナル整備、北九州空港の物流拠点化に向けた取組など、インフラ面から総合的なゲートウェイ機能の強化を図った。出入国者数も増加するなど国際交流も進展。
- 国際会議開催件数が増加傾向にある他、また国際金融機能誘致の取組を実施しており、アジアとの経済交流・連携が進展。
- 外国人留学生が増加するなど、人材育成や国際協力が進展。
- 博多港や大分港におけるRORO船航路の充実など、他圏域との物流ルートを強化し、日本列島の各地域との連携が進展。
- 動画やSNSを駆使した観光情報発信などの取組の実施から、広域観光ルートの形成に寄与する他、受け入れ環境の整備も進展。
- 九州を訪れる宿泊者数が増加傾向にあり、また、農業産出額、海面漁業・養殖業産出額も増加傾向にあるなど、観光アイランド・フードアイランド九州は順調に進展。
⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、全てが「進展していると見られる」との評価であり、「アジアゲートウェイ機能の強化」は進展していると見られる。

○代表取組事例：

クルーズターミナルの整備が各地で進展



○代表指標例：外国人留学生数



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による渡航制限等の影響を大きく受けていると考えられるため、評価年の対象外とする。

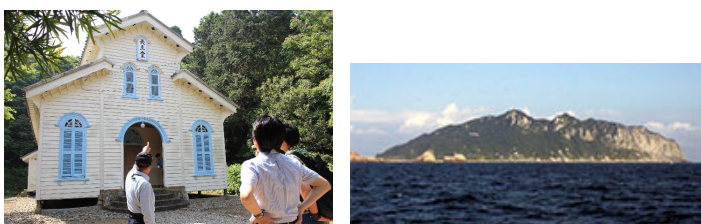
第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進

概ね進展していると見られる

- 九州圏内の旅客流動量はほぼ横ばいであるものの、世界文化遺産の登録を契機とした交流の活性化への取組、釣りや自転車などの趣味に着目した観光資源の開発など、新たな交流層の獲得に向けた取組が進展。
- 歴史文化遺産の災害からの復興や九州歴史まちづくりカードの作成による歴史まちづくりの認知度向上など、九州独自の歴史を活かした取組が進展。
- 高規格道路等は、東九州自動車道の北九州～宮崎間の開通、中九州横断道路の一部区間事業化など、着実に進展。
- 熊本地震で甚大な被害を受けた交通ネットワークは、約5年間で全面的に復旧・復興。
⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、半数以上が「進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の活力を創出する交流・連携の促進」は概ね進展していると見られる。

○代表取組事例：

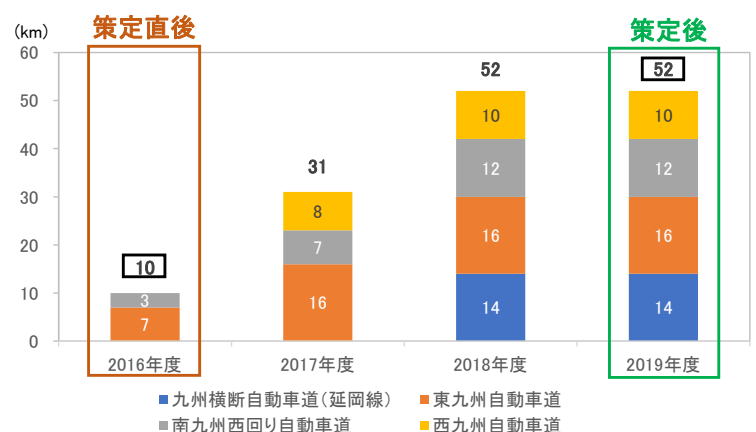
世界文化遺産を活用し、地元飲食店と協働した割引チケットや地元ガイドによるツアーなど観光交流の取組を実施



長崎と天草地方の
潜伏キリシタン関連遺産

『神宿る島』宗像・沖ノ島と
関連遺産群

○代表指標例：高規格幹線道路等の開通延長（整備中の道路）



※現在整備中の道路のみを示している(九州縦貫自動車道鹿児島線等、全線開通した路線除く)

第3節 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化

概ね進展していると見られる

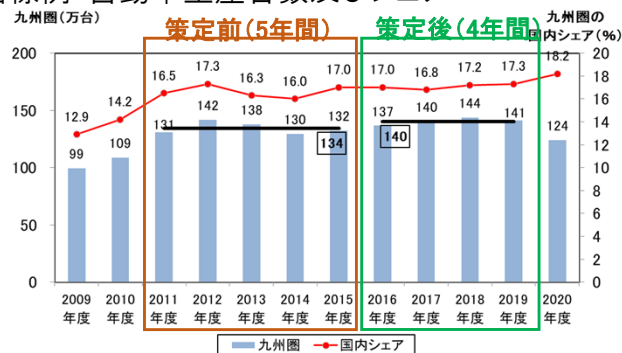
- 自動車の生産台数は、増加傾向にあり、2018年度に過去最高を記録。電子部品等の製造品出荷額等も増加傾向にあり、九州の基幹である両産業は進展。
 - 大分でのイノベーションラボの開設などの次世代産業の取組が進展。
 - 竹の成分からのスキンケア商品開発など、既存の地域資源を活かした新産業の取組が各地で展開。
 - 地域団体商標数や、六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数は着実に増加。
 - 九州の農水産品の輸出拡大や、地域資源を活用した新商品の開発など、九州産ブランドの新興が進展。
 - 中国への販路拡大や「九州の食輸出協議会」の設立など、オール九州農林水産物の輸出拡大に向けた取組が進展。
 - 農林水産業分野では、スマート農業の取組など、ICTを活用した生産・流通システムの高度化が進展。
- ⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、半数以上が「進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の基幹産業や地域産業の活性化」は概ね進展していると見られる。

○代表取組事例：

九州の農水産品 アジアなどへの輸出拡大を推進



○代表指標例：自動車生産台数及びシェア



※2020年は新型コロナウイルス感染症拡大による部品供給不足等の影響を大きく受けていると考えられるため、評価年の対象外とする。

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

概ね進展していると見られる

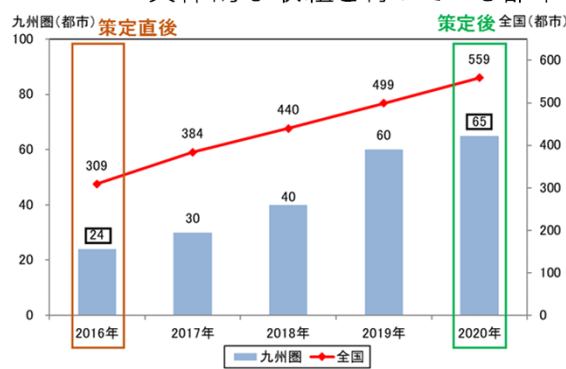
- 立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定件数はいずれも増加傾向であり、「コンパクト＋ネットワーク」の都市構造形成は進展。あわせて、駅周辺整備による鉄道駅の拠点化や、バスターミナルを核とした市街地再開発など、交通結節点を都市核として充実させる動きが進展。
 - バス会社の共同経営や、自動運転バスの実証実験など、バスの経営面・技術面ともに新たな動きが進展。
 - スマートICの開通箇所数及び防災拠点等におけるWi-Fi環境整備箇所数も着実に増加。
 - 農泊推進に向けた農山漁村振興交付金の実施地域数が増加しており、都市と農山漁村の連携が進展。
 - 廃校となった学校施設の有効活用、町家の再生・活用など、既存ストックを活かした地域活性化の取組が進展。
 - 熊本地震からの復興で、拠点機能を有する災害公営住宅や、仮設住宅を集会施設として再活用などの取組が進展。
 - 小さな拠点数や離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数は着実に増加し、離島・半島、中山間地等の活力の維持と向上は進展。
 - 中山間地においては、路線バスへ宅配物を混載させる貨客混載事業の実施が進展。
 - 島しょ部へのICTを活用した遠隔医療の導入などの医療環境を強化する取組が進展。
 - 年齢別転出・転入超過数は進展していないが、高度人材育成にむけた大学学部の新設や、大分県のUIターンへの推進に向けた取組、コロナ禍を踏まえた旅館へのオフィス誘致など、移住・定住促進を含む人材の地産地活に向けた取組が進展。
- ⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、半数以上が「進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の圏域機能の向上と連携の強化」は概ね進展していると見られる。

○代表取組事例：

離島の医療格差解消に向け、ICTを活用した遠隔診療・処方の実証実験が実施



○代表指標例：立地適正化計画の策定について
具体的な取組を行っている都市

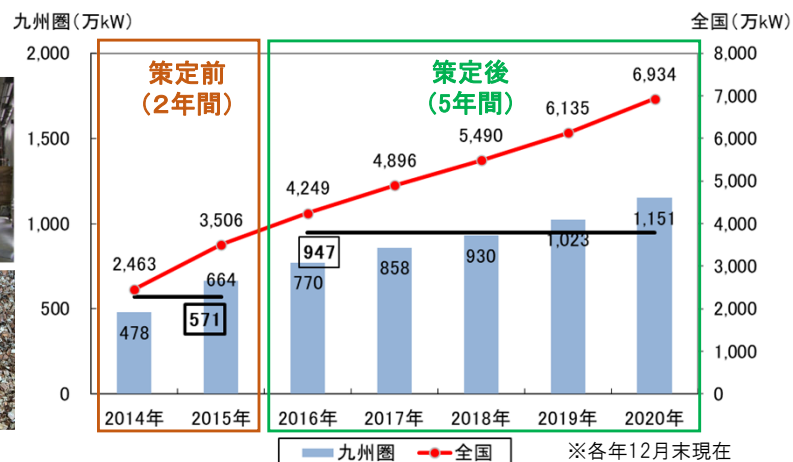


- 国土強靱化地域計画の策定自治体は増加、耐震強化岸壁の整備も着実に増加しており、また、ほぼすべての都市で洪水ハザードマップが公表されるなど、防災・減災対策は確実に進展。
 - 南海トラフ地震への備えとして、防災拠点整備や、道の駅の防災拠点機能強化、災害時に備えた多様な組織間連携など、個別具体的な取組が進展。
 - 固定買取制度による再生可能エネルギー導入量は増加傾向であるとともに、燃料電池自動車(FCV)や水素ステーション数も着実に増加していることから、環境負荷軽減に向けた取組は進展。また、ダブル連結トラックの本格導入や燃料電池自動車(FCV)の普及、グリーンスローモビリティの導入など、交通面で環境負荷低減の取組も進展。
 - 温室効果ガス排出量や一人一日当たりごみ総排出量はほぼ横ばいであるとともに、ごみのリサイクル率は改善されていないなど課題も残る。
- ⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、全てが「概ね進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全」は概ね進展していると見られる。

○代表取組事例：

バイオマス発電をはじめ、再生可能エネルギー導入に関する取組の推進

○代表指標例：固定買取制度における再生可能エネルギー導入量



(5)各将来像の達成状況について

①日本の成長センター「ゲートウェイ九州」

- 福岡空港の運営の民間委託、国際線ターミナル等の整備、佐世保港や八代港におけるクルーズ船ターミナル整備、北九州空港の物流拠点化に向けた取組など、インフラ面から総合的なゲートウェイ機能の強化を図った。出入国者数も増加するなど国際交流も進展。動画やSNSを駆使した観光情報発信などの取組の実施から、広域観光ルートの形成に寄与する他、受け入れ環境の整備も進展。観光アイランド・フードアイランド九州は順調に進展。
- 国際会議開催件数や外国人留学生が増加傾向にある他、また国際金融機能誘致の取組を実施しており、アジアとの経済交流・連携が進展。外国人留学生が増加するなど、人材育成や国際協力が進展。
- 博多港や大分港におけるRORO船航路の充実など、他圏域との物流ルートを強化し、日本列島の各地域との連携が進展。
- 九州圏内の旅客流動量はほぼ横ばいであるものの、世界文化遺産の登録を契機とした交流の活性化への取組、釣りや自転車などの趣味に着目した観光資源の開発など、新たな交流層の獲得に向けた取組が進展。歴史文化遺産の災害からの復興や九州歴史まちづくりカードの作成による歴史まちづくりの認知度向上など、九州独自の歴史を活かした取組が進展。

 将来像「ゲートウェイ九州」は、概ね進展していると考える。

②三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」

- 高規格道路等は、東九州自動車道の北九州～宮崎間の開通、中九州横断道路の一部区間事業化など、着実に進展するとともに、熊本地震で甚大な被害を受けた交通ネットワークは、約5年間で全面的に復旧・復興。
- 自動車の生産台数は、増加傾向にあり、2018年度に過去最高を記録。電子部品等の製造品出荷額等も増加傾向にあり、九州の基幹である両産業は進展。地域商品開発や研究会拠点の開設など、新産業への取組が各地で展開。
- 年齢別転出・転入超過数は進展していないが、高度人材育成にむけた大学学部の新設や、大分県のUIターンへの推進に向けた取組、コロナ禍を踏まえた旅館へのオフィス誘致など、移住・定住促進を含む人材の地産地活に向けた取組が進展。
- 地域団体商標数や、六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数は着実に増加する他、スマート農業などICTを活用した生産・流通システムの高度化が進展。九州の農水産品の輸出拡大など、オール九州農林水産物の輸出拡大に向けた取組が進展。
- 立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定件数はいずれも増加傾向であり、「コンパクト＋ネットワーク」の都市構造形成は進展。あわせて、駅周辺整備による鉄道駅の拠点化や、バスターミナルを核とした市街地再開発など、交通結節点を都市核として充実させる動きが進展。
- バス会社の共同経営や、自動運転バスの実証実験など、バスの経営面・技術面ともに新たな動きが進展。
- 小さな拠点数や離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数は着実に増加、路線バスへ宅配物を混載させる貨客混載事業の実施や島しょ部へのICTを活用した遠隔医療の導入など、定住環境の形成に向けた取組が進展。

 将来像「元気な九州圏」は、概ね進展していると考える。

③巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

- 国土強靱化地域計画の策定自治体は増加、耐震強化岸壁の整備も着実に増加しており、また、ほぼすべての都市で洪水ハザードマップが公表されるなど、防災・減災対策は確実に進展。南海トラフ地震への備えとして、防災拠点整備や、道の駅の防災拠点機能強化、災害時に備えた多様な組織間連携など、個別具体的な取組が進展。
- 固定買取制度による再生可能エネルギー導入量は増加傾向であるとともに、燃料電池自動車(FCV)や水素ステーション数も着実に増加していることから、環境負荷軽減に向けた取組は進展。また、ダブル連結トラックの本格導入や燃料電池自動車(FCV)の普及、グリーンスローモビリティの導入など、交通面で環境負荷低減の取組も進展。一方で、温室効果ガス排出量や一人一日当たりごみ総排出量はほぼ横ばいであるとともに、ごみのリサイクル率は改善されていないなど課題も残る。

 将来像「美しく強い九州」は、概ね進展していると考える。

(6)各戦略目標の達成に向けた計画後半期間における課題及び課題解決に向けた取組の方向性について

第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

●達成状況評価

- 福岡空港の運営の民間委託、国際線ターミナル等の整備、佐世保港や八代港におけるクルーズ船ターミナル整備、北九州空港の物流拠点化に向けた取組など、インフラ面から総合的なゲートウェイ機能の強化を図った。出入国者数も増加するなど国際交流も進展。
- 国際会議開催件数が増加傾向にある他、また国際金融機能誘致の取組を実施しており、アジアとの経済交流・連携が進展。
- 外国人留学生が増加するなど、人材育成や国際協力が進展。
- 博多港や大分港におけるRORO船航路の充実など、他圏域との物流ルートを強化し、日本列島の各地域との連携が進展。
- 動画やSNSを駆使した観光情報発信などの取組の実施から、広域観光ルートの形成に寄与する他、受け入れ環境の整備も進展。
- 九州を訪れる宿泊者数が増加傾向にあり、また、農業産出額、海面漁業・養殖業産出額も増加傾向にあるなど、観光アイランド・フードアイランド九州は順調に進展。
⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、全てが「進展していると見られる」との評価であり、「アジアゲートウェイ機能の強化」は進展していると見られる。

●計画後半期間における課題



- クルーズ船寄港数も増えるなど、外国人入国者数は増加傾向であり、特にアジアからの入国が多いことが九州圏の特色であったが、今般の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、インバウンドはもとより国内の交流・連携もままならない状況にある。落ち込んだインバウンド需要をいかに回復するかが大きな課題である。
- 福岡での国際金融機能誘致に向けた取組が行われているが、九州圏の他地域には広がっていない。
- 九州圏は、国際航空貨物取扱量の国内シェアが低い。物流ネットワークを引き続き強化するとともに、クルーズ船誘致に向けたインフラ整備や空港運営の民間委託による運営の効率化が求められる。
- 九州圏の農水産業の特色や強みを活かしながら、更なるフードアイランド九州の取組が求められる。

●課題解決に向けた取組の方向性



- 着実に推進してきたインフラ基盤を活用するとともに、九州内での広域的な情報発信や連携、航空路線の復便に対する働きかけや新規路線の誘致を強化し、観光アイランド九州として、国内やアジア圏からの観光客の再誘致に加え、欧米諸国からの観光客を誘致する取組を促進する。クルーズ船社への九州圏のPRを再開するとともに、多種多様なクルーズ客を想定した観光周遊コンテンツの開発を促進する。九州圏におけるインバウンド需要回復に向けて官民で連携しPRIにあたる。
- 九州が国の金融センターの一翼を担うため、国際金融機能の誘致に向けた一層の取組を推進するとともに、海外を拠点とした九州のPR・販売促進等により、アジアとの経済や文化の交流・連携の強化にあたる。
- 陸、海、空の多様な輸送モードによるシームレスな物流ネットワークを形成するとともに、旅客船ターミナル整備や空港運営の民間委託などの人流ネットワークの形成から、総合的なゲートウェイ機能の強化を図る。
- 引き続き、多様な特産品の地域ブランドの確立を行い、フードアイランド九州の形成から「味力」を世界に向けた発信を促進する。

●達成状況評価

- 九州圏内の旅客流動量はほぼ横ばいであるものの、世界文化遺産の登録を契機とした交流の活性化への取組、釣りや自転車などの趣味に着目した観光資源の開発など、新たな交流層の獲得に向けた取組が進展。
- 歴史文化遺産の災害からの復興や九州歴史まちづくりカードの作成による歴史まちづくりの認知度向上など、九州独自の歴史を活かした取組が進展。
- 高規格道路等は、東九州自動車道の北九州～宮崎間の開通、中九州横断道路の一部区間事業化など、着実に進展。
- 熊本地震で甚大な被害を受けた交通ネットワークは、約5年間で全面的に復旧・復興。
⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、半数以上が「進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の活力を創出する交流・連携の促進」は概ね進展していると見られる。



●計画後半期間における課題

- 世界遺産や日本遺産、九州の歴史文化等を活かした更なる取組が必要である。
- 長崎市や熊本市など14の都市における歴史的風致維持向上計画の認定をはじめとする歴史・文化を活かした取組など、各地において取組が進展しているが、九州圏の自治体により認知度を高めつつ取組を強化することが必要である。
- 世界的な競争力を有する魅力ある観光地域づくりのため、観光地域づくり法人(DMO)の体制を強化、優良なコンテンツの造成を促進するなど九州圏内の交流促進が必要である。
- 交流・連携を支える交通基盤の整備は着実に実施されているが、未整備の高規格道路の整備によるミッシングリンクが存在する。



●課題解決に向けた取組の方向性

- 世界遺産や日本遺産の活用とともに自然・歴史・文化等において密接的な関係にある観光地を一体とした区域(観光圏)において、区域内の関係者が連携し、地域の幅広い観光資源を活用して、観光客が滞在・周遊できる魅力ある観光地域づくりを促進する。
- 引き続き、九州圏の自治体による歴史的風致維持向上計画の認定取得を促進するとともに、認定都市間の交流や連携により、相乗的な魅力向上を図る。
- 観光地域づくり法人(DMO)が中心となって、観光事業者をはじめ、交通事業、漁業、農業、地場産業などの多様な関係者を巻き込み、地域に眠る観光資源の磨き上げ等を促進することで九州圏内の交流促進を図る。
- 九州横断道の整備推進など、九州圏の強靱な交通ネットワークの形成や九州圏域内循環を活性化するネットワークの整備推進に向け、未整備の高規格道路の整備を引き続き推進し、交通ネットワーク等の形成による交流・連携を促進する。

●達成状況評価

- 自動車の生産台数は、増加傾向にあり、2018年度に過去最高を記録。電子部品等の製造品出荷額等も増加傾向にあり、九州の基幹である両産業は進展。
 - 大分でのイノベーションラボの開設などの次世代産業の取組が進展。
 - 竹の成分からのスキンケア商品開発など、既存の地域資源を活かした新産業の取組が各地で展開。
 - 地域団体商標数や、六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数は着実に増加。
 - 九州の農水産品の輸出拡大や、地域資源を活用した新商品の開発など、九州産ブランドの新興が進展。
 - 中国への販路拡大や「九州の食輸出協議会」の設立など、オール九州農林水産物の輸出拡大に向けた取組が進展。
 - 農林水産業分野では、スマート農業の取組など、ICTを活用した生産・流通システムの高度化が進展。
- ⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、半数以上が「進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の基幹産業や地域産業の活性化」は概ね進展していると見られる。



●計画後半期間における課題

- 九州圏の基幹産業の1つである自動車産業のシェアの維持・拡大を図る必要がある。
- 九州圏は、全国の圏域と比較し、研究拠点数が少ない。
- 九州産の原材料を用いた商品開発、九州で生み出した標準規格など、九州産ブランドの産出及び国内外に向けた普及・拡大を図る必要がある。
- 農業従事者数が減少するとともに、耕作放棄地の割合などが増加している。先端技術を用いた作業の効率化・自動化等を推進し、生産性の高い農業を展開していく必要がある。



●課題解決に向けた取組の方向性

- 九州圏の基幹産業の1つである自動車産業のシェアの維持・拡大のためにもEVや燃料電池自動車（FCV）など次世代自動車の開発・生産拠点としての位置づけを確立し推進する。
- エネルギー・環境分野、医療・ヘルスケア・コスメ分野、バイオ関連産業等の競争力や振興を活性化させるため、九州圏における新産業の育成・競争力強化を考慮し、研究開発拠点の集積・形成を図る。
- 九州ブランドの農水産品及び加工品を国内外にPRするための取組を引き続き促進する。
- 農地集積・集約化による耕作放棄地の解消や、AI導入による生産管理、新たな品種の開発、農商工連携や農林水産業の六次産業化など、農林水産業や地域産業の新たな展開を引き続き促進する。

●達成状況評価

- 立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定件数はいずれも増加傾向であり、「コンパクト＋ネットワーク」の都市構造形成は進展。あわせて、駅周辺整備による鉄道駅の拠点化や、バスターミナルを核とした市街地再開発など、交通結節点を都市核として充実させる動きが進展。
- バス会社の共同経営や、自動運転バスの実証実験など、バスの経営面・技術面ともに新たな動きが進展。
- スマートICの開通箇所数及び防災拠点等におけるWi-Fi環境整備箇所数も着実に増加。
- 農泊推進に向けた農山漁村振興交付金の実施地域数が増加しており、都市と農山漁村の連携が進展。
- 廃校となった学校施設の有効活用、町家の再生・活用など、既存ストックを活かした地域活性化の取組が進展。
- 熊本地震からの復興で、拠点機能を有する災害公営住宅や、仮設住宅を集会施設として再活用などの取組が進展。
- 小さな拠点数や離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数は着実に増加し、離島・半島、中山間地等の活力の維持と向上は進展。
- 中山間地においては、路線バスへ宅配物を混載させる貨客混載事業の実施が進展。
- 島しょ部へのICTを活用した遠隔医療の導入などの医療環境を強化する取組が進展。
- 年齢別転出・転入超過数は進展していないが、高度人材育成にむけた大学学部の新設や、大分県のUターンへの推進に向けた取組、コロナ禍を踏まえた旅館へのオフィス誘致など、移住・定住促進を含む人材の地産地活に向けた取組が進展。
⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、半数以上が「進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の圏域機能の向上と連携の強化」は概ね進展していると見られる。

●計画後半期間における課題



- 我が国全体で、少子高齢化が進展しており、九州圏の特に地方部においては人口減少や過疎化が深刻である。またそれに伴い、空き家や低未利用地が増加している。
- 多様な暮らしを実現するため、ICTの利活用環境の整備を促進し拡大することが重要である。
- 地域公共交通計画の策定地域は着実に増加しているものの、その担い手の公共交通事業者は経営的に厳しい環境にある。
- 中山間地域や離島など、地理的制約のある地域に対して、医療や福祉など一定の生活サービスを確保できる仕組みの構築が必要である。
- 年齢別転出・転入超過数が改善されておらず、若年人口の受け皿となるような、魅力的な大学等のカリキュラムや就職支援システム等の充実が必要である。

●課題解決に向けた取組の方向性



- コンパクトシティの形成に向け、立地適正化計画の策定や交通結節点等の整備について、未使用の公共用地や空き家等、廃校となった学校の有効活用など既存ストックの活用も組み合わせながら推進を図る。
- 九州各地における地域特性を踏まえ、遠隔医療、教育、テレワーク環境等ICTの総合的な利活用環境の整備を引き続き促進する。
- 経営的に厳しい公共交通の支援に向け、共同経営の導入や、MaaSの導入（広域的な取組となる九州版MaaSの検討を含む）、AIオンデマンド交通、自動運転などの新技術、スクールバスなど特定目的で使用する車両等も動員するなどの取組を推進する。
- 離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図るため、引き続き、小さな拠点の形成や離島振興対策実施地域の活性化に資する事業を推進するとともに、最先端の手法や技術を活用しながら、人的資源が少ない中でも、一定の生活サービスを確保できる仕組みを推進する。
- 九州圏の活力を担う人材を育成するとともに、九州圏の全体として年齢別転出・転入超過数の改善に取り組むためにも、「人材の地産地活」を今後も推進し、その受け皿となる地域の教育機関等の充実・機能強化を継続して実施する。

●達成状況評価

- 国土強靱化地域計画の策定自治体は増加、耐震強化岸壁の整備も着実に増加しており、また、ほぼすべての都市で洪水ハザードマップが公表されるなど、防災・減災対策は確実に進展。
- 南海トラフ地震への備えとして、防災拠点整備や、道の駅の防災拠点機能強化、災害時に備えた多様な組織間連携など、個別具体的な取組が進展。
- 固定買取制度による再生可能エネルギー導入量は増加傾向であるとともに、燃料電池自動車(FCV)や水素ステーション数も着実に増加していることから、環境負荷軽減に向けた取組は進展。また、ダブル連結トラックの本格導入や燃料電池自動車(FCV)の普及、グリーンスローモビリティの導入など、交通面で環境負荷低減の取組も進展。
- 温室効果ガス排出量や一人一日当たりごみ総排出量はほぼ横ばいであるとともに、ごみのリサイクル率は改善されていないなど課題も残る。
⇒ 本戦略目標に関連する重点プロジェクトは、全てが「概ね進展していると見られる」との評価であり、「九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全」は概ね進展していると見られる。



●計画後半期間における課題

- 防災・減災対策は着実に進展する中で、南海トラフ地震の他、近年、激甚化している豪雨や台風に起因する大規模な河川はん濫、土砂災害が頻発している現状の中、インフラの老朽化が進み、河川の流域で連携して治水対策に当たるための環境が整備されていない。
- 総力戦で挑む防災・減災プロジェクトでは、防災・減災対策を図るとともに、災害リスクを強く意識した都市計画・まちづくりが求められる。
- 豪雨や台風による大規模な河川はん濫や土砂災害が頻発しており、河川の流域で連携して治水対策にあたる必要がある。
- 災害が年々激甚化する中、住民の自助・共助による迅速な避難行動の意識が高いとは言えず、更なる意識啓発が必要である。
- 再生可能エネルギー、燃料電池自動車(FCV)の導入支援、EV等の環境負荷の低い交通手段の導入などが求められており、産業分野からの環境負荷低減のための取組の継続・拡大が進められているが、温室効果ガス排出量はそれほど低減されていない。
- ごみのリサイクル率を向上させる取組が必要である。



●課題解決に向けた取組の方向性

- 大規模災害発生による被害想定を考慮し、施設の耐震強化や堤防のかさ上げなどのハード面から、ハザードマップ作成、防災訓練などのソフト面まで、災害の事前対策を引き続き実施する。
- 津波、水害、土砂災害などのハザードエリアにおいては開発抑制、移転促進などの施策で、安全な市街地の形成を引き続き推進する。
- 流域全体で、国、県、市町村、地元企業や住民などのあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」を推進する。
- 自助・共助による迅速な避難行動の意識啓発に向け、自主防災組織の支援、防災訓練の継続実施など、住民との協働による地域防災力の向上を促進する。
- 2050年のカーボンニュートラルの実現に向け、再生可能エネルギーによる発電の普及・促進や、EVや燃料電池自動車(FCV)など次世代自動車の普及促進等により、温室効果ガス排出量の大幅削減を図る。
- ごみのリサイクル率は、他圏域を含めた好事例を収集・分析し、リサイクル率向上に向けた取組を推進する。

(7)各将来像の達成に向けた計画後半期間における課題及び課題解決に向けた取組の方向性について

①日本の成長センター「ゲートウェイ九州」

●達成状況評価

- 福岡空港の運営の民間委託、国際線ターミナル等の整備、佐世保港や八代港におけるクルーズ船ターミナル整備、北九州空港の物流拠点化に向けた取組など、インフラ面から総合的なゲートウェイ機能の強化を図った。出入国者数も増加するなど国際交流も進展。動画やSNSを駆使した観光情報発信などの取組の実施から、広域観光ルートの形成に寄与する他、受け入れ環境の整備も進展。観光アイランド・フードアイランド九州は順調に進展。
- 国際会議開催件数や外国人留学生が増加傾向にある他、また国際金融機能誘致の取組を実施しており、アジアとの経済交流・連携が進展。外国人留学生が増加するなど、人材育成や国際協力が進展。
- 博多港や大分港におけるRORO船航路の充実など、他圏域との物流ルートを強化し、日本列島の各地域との連携が進展。
- 九州圏内の旅客流動量はほぼ横ばいであるものの、世界文化遺産の登録を契機とした交流の活性化への取組、釣りや自転車などの趣味に着目した観光資源の開発など、新たな交流層の獲得に向けた取組が進展。歴史文化遺産の災害からの復興や九州歴史まちづくりカードの作成による歴史まちづくりの認知度向上など、九州独自の歴史を活かした取組が進展。

●計画後半期間における課題

- ・ クルーズ船寄港数も増えるなど、外国人入国者数は増加傾向であり、特にアジアからの入国が多いことが九州圏の特色であったが、今般の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、インバウンドはもとより国内の交流・連携もままならない状況にある。落ち込んだインバウンド需要をいかに回復するかが大きな課題である。
- ・ 福岡での国際金融機能誘致に向けた取組が行われているが、九州圏の他地域には広がっていない。
- ・ 九州圏は、国際航空貨物取扱量の国内シェアが低い。物流ネットワークを引き続き強化するとともに、クルーズ船誘致に向けたインフラ整備や空港運営の民間委託による運営の効率化が求められる。
- ・ 世界遺産や日本遺産、九州の歴史文化等を活かした更なる取組や、長崎市や熊本市など14の都市における歴史的風致維持向上計画の認定をはじめとする歴史・文化を活かした取組など、各地において取組が進展しているが、九州圏の自治体により認知度を高めつつ取組を強化することが必要である。
- ・ 世界的な競争力を有する魅力ある観光地域づくりのため、観光地域づくり法人(DMO)の体制を強化、優良なコンテンツの造成を促進するなど九州圏内の交流促進が必要である。

●課題解決に向けた取組の方向性

- 着実に推進してきたインフラ基盤を活用するとともに、九州内での広域的な情報発信や連携、航空路線の復便に対する働きかけや新規路線の誘致を強化し、観光アイランド九州として、国内やアジア圏からの観光客の再誘致に加え、欧米諸国からの観光客を誘致する取組を促進する。引き続き、多様な特産品の地域ブランドの確立を行い、フードアイランド九州の形成から「味力」を世界に向けた発信を促進する。クルーズ船社への九州圏のPRを再開するとともに、多種多様なクルーズ客を想定した観光周遊コンテンツの開発を促進する。九州圏におけるインバウンド需要回復に向けて官民で連携しPRにあたる。
- 九州が国の金融センターの一翼を担うため、国際金融機能の誘致に向けた一層の取組を推進するとともに、海外を拠点とした九州のPR・販売促進等により、アジアとの経済や文化の交流・連携の強化にあたる。
- 陸、海、空の多様な輸送モードによるシームレスな物流ネットワークを形成するとともに、旅客船ターミナル整備や空港運営の民間委託などの人流ネットワークの形成から、総合的なゲートウェイ機能の強化を図る。
- 世界遺産や日本遺産の活用、歴史的風致維持向上計画の認定取得を促進するとともに、認定都市間の交流や連携を図りながら、自然・歴史・文化等において密接的な関係にある観光地を一体とした区域（観光圏）において、区域内の関係者が連携し、地域の幅広い観光資源を活用して、観光客が滞在・周遊できる魅力ある観光地域づくりを促進する。
- 観光地域づくり法人(DMO)が中心となって、観光事業者をはじめ、交通事業、漁業、農業、地場産業などの多様な関係者を巻き込み、地域に眠る観光資源の磨き上げ等を促進することで九州圏内の交流促進を図る。

②三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」

●達成状況評価

- 高規格道路等は、東九州自動車道の北九州～宮崎間の開通、中九州横断道路の一部区間事業化など、着実に進展するとともに、熊本地震で甚大な被害を受けた交通ネットワークは、約5年間で全面的に復旧・復興。
- 自動車の生産台数は、増加傾向にあり、2018年度に過去最高を記録。電子部品等の製造品出荷額等も増加傾向にあり、九州の基幹である両産業は進展。地域商品開発や研究会拠点の開設など、新産業への取組が各地で展開。
- 年齢別転出・転入超過数は進展していないが、高度人材育成にむけた大学学部の新設や、大分県のUIJターンの推進に向けた取組、コロナ禍を踏まえた旅館へのオフィス誘致など、移住・定住促進を含む人材の地産地活に向けた取組が進展。
- 地域団体商標数や、六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定数は着実に増加する他、スマート農業などICTを活用した生産・流通システムの高度化が進展。九州の農水産品の輸出拡大など、オール九州農林水産物の輸出拡大に向けた取組が進展。
- 立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定件数はいずれも増加傾向であり、「コンパクト＋ネットワーク」の都市構造形成は進展。あわせて、駅周辺整備による鉄道駅の拠点化や、バスターミナルを核とした市街地再開発など、交通結節点を都市核として充実させる動きが進展。
- バス会社の共同経営や、自動運転バスの実証実験など、バスの経営面・技術面ともに新たな動きが進展。
- 小さな拠点数や離島振興対策実施地域の活性化に資する事業数は着実に増加、路線バスへ宅配物を混載させる貨客混載事業の実施や島しょ部へのICTを活用した遠隔医療の導入など、定住環境の形成に向けた取組が進展。



●計画後半期間における課題

- ・ 交流・連携を支える交通基盤の整備は着実に実施されているが、未整備の高規格道路の整備によるミッシングリンクが存在する。
- ・ 九州圏の基幹産業の1つである自動車産業のシェアの維持・拡大を図る必要がある。
- ・ 九州圏は、全国の圏域と比較し、研究拠点数が少ない。
- ・ 年齢別転出・転入超過数が改善されておらず、若年人口の受け皿となるような、魅力的な大学等の魅力的な大学等のカリキュラムや就職支援システム等の充実が必要である。
- ・ 九州産の原材料を用いた商品開発、九州で生み出した標準規格など、九州産ブランドの産出及び国内外に向けた普及・拡大を図る必要がある。
- ・ 農業従事者数が減少するとともに、耕作放棄地の割合などが増加している。先端技術を用いた作業の効率化・自動化等を推進し、生産性の高い農業を展開していく必要がある。
- ・ 我が国全体で、少子高齢化が進展しており、九州圏の特に地方部においては人口減少や過疎化が深刻である。またそれに伴い、空き家や低未利用地が増加している。
- ・ 地域公共交通計画の策定地域は着実に増加しているものの、その担い手の公共交通事業者は経営的に厳しい環境にある。
- ・ 中山間地域や離島など、地理的制約のある地域に対して、医療や福祉など一定の生活サービスを確保できる仕組みの構築が必要である。



●課題解決に向けた取組の方向性

- 九州横断道の整備推進など、九州圏の強靱な交通ネットワークの形成や九州圏域内循環を活性化
するネットワークの整備推進に向け、未整備の高規格道路の整備を引き続き推進し、交通ネットワ
ーク等の形成による交流・連携を促進する。
- 九州圏の基幹産業の1つである自動車産業のシェアの維持・拡大のためにもEVや燃料電池自動車
(FCV) など次世代自動車の開発・生産拠点としての位置づけを確立し推進する。
- エネルギー・環境分野、医療・ヘルスケア・コスメ分野、バイオ関連産業等の競争力や振興を活性化
させるため、九州圏における新産業の育成・競争力強化を考慮し、研究開発拠点の集積・形成を図
る。
- 九州圏の活力を担う人材を育成するとともに、九州圏の全体として年齢別転出・転入超過数の改善
に取り組むためにも、「人材の地産地活」を今後も推進し、その受け皿となる地域の教育機関等の充
実・機能強化を継続して実施する。
- 九州ブランドの農水産品及び加工品を国内外にPRするための取組を引き続き促進する。
- 農地集積・集約化による耕作放棄地の解消や、AI導入による生産管理、新たな品種の開発、農商
工連携や農林水産業の六次産業化など、農林水産業や地域産業の新たな展開を引き続き促進す
る。
- コンパクトシティの形成に向け、立地適正化計画の策定や交通結節点等の整備について、未使用の
公共用地や空き家等、廃校となった学校の有効活用など既存ストックの活用も組み合わせながら、
経営的に厳しい公共交通の支援に向け、ICTを活用した取組を推進する。
- 離島・半島、中山間地域等の活力の維持と向上を図るため、引き続き、小さな拠点の形成や離島振
興対策実施地域の活性化に資する事業を推進するとともに、最先端の手法や技術を活用しながら、
人的資源が少ない中でも、一定の生活サービスを確保できる仕組みを推進する。

●達成状況評価

- 国土強靱化地域計画の策定自治体は増加、耐震強化岸壁の整備も着実に増加しており、また、ほぼすべての都市で洪水ハザードマップが公表されるなど、防災・減災対策は確実に進展。南海トラフ地震への備えとして、防災拠点整備や、道の駅の防災拠点機能強化、災害時に備えた多様な組織間連携など、個別具体的な取組が進展。
- 固定買取制度による再生可能エネルギー導入量は増加傾向であるとともに、燃料電池自動車(FCV)や水素ステーション数も着実に増加していることから、環境負荷軽減に向けた取組は進展。また、ダブル連結トラックの本格導入や燃料電池自動車(FCV)の普及、グリーンスローモビリティの導入など、交通面で環境負荷低減の取組も進展。一方で、温室効果ガス排出量や一人一日当たりごみ総排出量はほぼ横ばいであるとともに、ごみのリサイクル率は改善されていないなど課題も残る。

●計画後半期間における課題



- 防災・減災対策は着実に進展する中で、南海トラフ地震の他、近年、激甚化している豪雨や台風に起因する大規模な河川はん濫、土砂災害が頻発している現状の中、インフラの老朽化が進み、河川の流域で連携して治水対策に当たるための環境が整備されていない。
- 総力戦で挑む防災・減災プロジェクトでは、防災・減災対策を図るとともに、災害リスクを強く意識した都市計画・まちづくりが求められる。
- 豪雨や台風による大規模な河川はん濫や土砂災害が頻発しており、河川の流域で連携して治水対策にあたる必要がある。
- 災害が年々激甚化する中、住民の自助・共助による迅速な避難行動の意識が高いとは言えず、更なる意識啓発が必要である。
- 再生可能エネルギー、燃料電池自動車(FCV)の導入支援、EV等の環境負荷の低い交通手段の導入などが求められており、産業分野からの環境負荷低減のための取組の継続・拡大が進められているが、温室効果ガス排出量はそれほど低減されておらず、また、ごみのリサイクル率も改善されていない。

●課題解決に向けた取組の方向性



- 大規模災害発生による被害想定を考慮し、施設の耐震強化や堤防のかさ上げなどのハード面から、ハザードマップ作成、防災訓練などのソフト面まで、災害の事前対策を引き続き実施する。
- 津波、水害、土砂災害などのハザードエリアにおいては開発抑制、移転促進などの施策で、安全な市街地の形成を引き続き推進する。
- 流域全体で、国、県、市町村、地元企業や住民などのあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」を推進する。
- 自助・共助による迅速な避難行動の意識啓発に向け、自主防災組織の支援、防災訓練の継続実施など、住民との協働による地域防災力の向上を促進する。
- 2050年のカーボンニュートラルの実現に向け、再生可能エネルギーによる発電の普及・促進や、EVや燃料電池自動車(FCV)など次世代自動車の普及促進等により、温室効果ガス排出量の大幅削減を図るとともに、リサイクル率向上に向けた取組を推進する。

(8)外部評価

中間評価に関して、戦略目標及び将来像の達成状況や、それを踏まえた計画後半期間における課題及び課題解決に向けた取組の方向性について、現計画策定時の有識者へのヒアリングを行った。

以下に、ヒアリング結果を整理した内容を示す。

1)アジアゲートウェイ機能の強化 に関連するご意見

- 「ゲートウェイ九州」は、人流だけでなく、「情報」の発信窓口としても捉えていく必要がある。単に入国など人の往来がどれだけあったかだけでなく、情報の伝達度、発信度も重要である。
- ゲートウェイとして、国際航路を持つ空港や港湾での感染症への水際対応（施設整備・人材育成）など、必要な危機管理対策を整備することが重要である。
- アジアのゲートウェイの更なる機能強化に向けて、隣国の観光産業等との連携の視点も必要である。
- 外国人入国者の動向においては、観光・留学以外にも技能実習生の増加も含まれていることにも着目することが必要である。
- 物流面では、法改正によるトラック運転手の時間外労働の上限規制を機に、フェリー航路の新規開設、新幹線や自家用有償車両を活用した貨客混載など、モーダルシフトに関する新しい動きを、今後の方向性として考えていく必要がある。
- 観光については、九州圏の中だけで完結するのではなく、他圏域間の連携等、広域的な視点も必要である。

2)九州圏の活力を創出する交流・連携の促進 に関連するご意見

- 観光面では、見る・食べるだけでなく、語り部育成などによる「聞かせる」仕掛けなどにより、年間を通じて人に来てもらう取組が必要である。
- 滑走路を3,000m化する北九州空港を有効活用することにより、福岡市及び九州圏が更に活性化されると思われることから、北九州空港へのアクセス向上策などを図る必要がある。
- 九州圏としての相乗効果を上げるため、広域地方計画を推進する体制を更に強化する必要がある。

3)九州圏の基幹産業や地域産業の活性化 に関連するご意見

- 九州圏は、大企業の工場が多く立地しているため、これらに加え、研究開発機能の誘致を促進し、九州の活力を高めていくことが必要である。
- 関東圏や関西圏など、他圏域から企業を誘致する際に、九州圏の地場企業が連携できる取組が必要である。
- カーボンニュートラルは、企業のKPIに設定されている可能性がある。そのため、九州圏が再生可能エネルギーの普及など環境配慮への取組に先進的であることは、企業の誘致に向けて有利に働くと考えられる。
- 林業においては、一部で過剰な伐採が起きていることから、持続可能な林業のあり方を考える必要がある。さらに、多様な樹種構成となるような環境配慮型の林業について考えていく必要がある。
- 九州では農業産出額に占める畜産の割合が高いが、飼料は現在海外からの輸入に依存している状況なので、飼料の自給率を上げていくことも必要である。

4)九州圏の圏域機能の向上と連携の強化 に関連するご意見

- 定住人口だけでなく、観光客等も含めた流動的な交流人口に対応するインフラ整備や防災対策についても考慮していく必要がある。
- 東京一極集中は是正されつつあり、九州圏に本社機能に移転する動きや、リモートワーク等の推進による九州圏への定住促進の動きが出てくると考えられることから、誘致活動の支援などにより一層取り組んでいく必要がある。
- 人口構造は、少産少死型から少産多死型に転換しつつあり、今後の人口減少下において、空き地・空き家・放棄農地・権利を伴う土地など資産の管理をどのようにしていくか、考える必要がある。
- 九州新幹線鹿児島ルート整備により、九州全域に好影響がもたらされたことから、西九州新幹線についても、開業後の整備効果を評価していく必要がある。
- クラウドサービスの発達等で通信量が増大しているが、データセンターが東京など遠方にあることから、通信の混雑が発生しやすい状況にある。九州圏においても通信をスムーズに行えるよう、情報通信インフラの整備を進めていく必要がある。
- 移動手段の確保は、交通事業者による取組が中心となっているが、移動困難地域が広がってきていることから、住民に身近な生活交通の確保という視点からも取り組んでいく必要がある。
- MaaSの取組は、現在は一部の都市圏に限られていることから、今後、対象地域や実施主体を広げていくのが望ましい。
- 移住・定住を促進する条件として、情報通信インフラ、教育、医療が整備されている必要がある。
- 九州圏は特に、国境離島を抱えている地域であるので、陸地だけでなく海面での管理、または拠点となる離島や無人島も含め、考えていく必要がある。
- 高校、大学卒業者の流出抑制のためには、大学の充実や、特に理工系の受け皿となるような産業の育成と、企業の誘致が必要である。
- 九州圏での人材の定着のためには、全国水準の収入が得られるようになることも重要である。

5)九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全 に関連するご意見

- 九州圏は、新型コロナウイルス感染症だけでなく、熊本地震や大規模水害などを経験した。大きな災害が与えた影響、災害を踏まえて学んだ備えなど、災害で学んで賢くなっていることを、回復力や強靱さ(レジリエンス)として議論していく必要がある。
- 地球温暖化などの影響で、既存の防災の考え方や設計基準で整備されたインフラでは対応できない甚大な災害が多発している。環境からの負荷の増大にどう対応するか、実際に起きたことを踏まえ、将来に向けて取り組むべき課題として危機的に捉える方がよい。
- 九州圏で畜産業が大きな割合を占めていることは強みであるが、脱炭素という観点では、家畜がメタンガスの排出源になっているため、その抑制に向けて、将来の農林業のあり方を考える必要がある。
- 食料の輸入時、加工時、廃棄時の3段階でCO2を排出する食品ロスを削減することは、地球温暖化の抑制、SDGs達成の観点からも重要である。

6)その他のご意見

- モニタリング指標は、九州圏の状況を捉える1つの側面にすぎないということを認識することが必要である。
- モニタリング指標は、ある程度成果が見込まれるものを中心に掲げられているので、今後、検討した方がよい。
- 新型コロナウイルス感染症により、多様な分野に影響が及んでいるため、その視点をもって、計画の後半期間に取り組む必要がある。
- 新型コロナウイルス感染症を機に、九州圏の価値を高めるための取組を推進していく必要がある。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響について

2020年からの新型コロナウイルス感染症の拡大により、九州圏広域地方計画の進捗に大きな影響を及ぼすこととなった。

経済活動への打撃は大きく、主に飲食業や観光業、運輸交通業(航空・鉄道・バスなど)などにおいて大幅な需要減、収入減を強いられた。特に、コロナ前まで順調に増大してきたインバウンド需要は、入国制限等の施策により大きく落ち込み、先行きが見えない状況である。

また、コロナ禍の下で発生した大規模災害の際には、応援・受援に苦慮する事態が発生した。

一方、新しい働き方として、人の移動が縮小するとともに、テレワークやWEB会議が急速に普及する契機となった。また、企業の地方への移転とそれに伴う地方への移住・定住などのニーズの高まりが生じることとなった。

本計画の後半期間にあたり、昨今のコロナ禍で大きく変化した社会経済情勢を前提とした上で、取組を進めていく必要がある。

2016年3月に本計画が策定されて、前半の5年間が経過したが、その間、3つの将来像と5つの戦略目標を達成するため、様々な取組を行ってきた。それらを整理し、以下のとおり計画前半期間の中間評価を総括する。

計画前半期間の3つの将来像と5つの戦略目標の達成に向けた取組は、全般的に概ね進展していると評価できる。

中間評価では、同時に課題も見えてきておりその解決に向けて以下のとおり取り組む必要がある。

- (1) コロナ禍で落ち込んだインバウンド需要に対して、観光誘致による需要回復を図るとともに、国際貨物を含む物流ネットワークの強化、地域資源の活用及び関係者との連携による魅力ある観光地域づくりなどにより「ゲートウェイ九州」の取組を強化し推進する。
- (2) 年齢別転出・転入超過に対して、教育の充実および既存の地場産業及び新産業の育成・競争力強化により人財の地産地活を行い、離島・半島・中山間地域等の地理的制約に対しては医療・福祉について最先端の手法や技術を活用しながら生活サービスを確保し、交通ネットワーク形成による交流・連携を強化などにより「元気な九州圏」づくりを推進する。
- (3) 激甚化する災害に対して、流域全体のあらゆる関係者との協働による流域治水、住民との協働による地域防災力向上を促進するとともに、改善できていない温室効果ガス排出量に対しては再生可能エネルギーによる発電や次世代自動車の普及・促進などにより「美しく強い九州」づくりを推進する。

計画後半期間に向けては、本中間評価で整理した取組の方向性や有識者の意見を考慮し、取り組むこととする。また、3つの将来像と5つの戦略目標が相互に関連し、効果を発揮することから、総括的に取組を強化していくことが重要である。

なお、達成状況の評価に用いているモニタリング指標については、実際に生じている状況を、より分かりやすく評価できる方法を検討する必要がある。

現行の九州圏広域地方計画の策定後、次に示すように当初想定していなかった社会情勢の大きな変化があった。今後、計画を推進するにあたってはこのような変化も捉えつつ、あわせて考えていく必要がある。

- 2020年には新型コロナウイルス感染症拡大により全ての活動の面で大きく陰を落とし、パンデミック対策の重要性が社会的にも認知されていることから、ゲートウェイ機能強化など全ての戦略でも取り組む必要がある。
- 環境対策においては2050年のカーボンニュートラルに向けて社会全体が舵を切っており、環境対策だけではなく持続可能な社会を形成していくためにも、産業分野においても、引き続き取組を推進していく必要がある。

一方、全国的な動きとして、2021年7月に国土審議会計画部会が設置され、新たな国土形成計画策定に向けた検討が開始された。

九州圏広域地方計画については、現行計画の残りの期間でプロジェクトを推進しつつも、社会情勢が大きく変化し現行計画では捉えきれないこともあることから、本中間評価の結果も踏まえて新たな計画策定に向けても準備する必要があると考えている。

九州圏広域地方計画（中間評価）外部評価者一覧

令和3年11月現在

尾家 祐二	九州工業大学 学長
小川 全夫	特定非営利法人 アジアン・エイジング・ビジネスセンター 理事長、 麻生教育サービス株式会社 顧問、九州大学・山口大学名誉教授
甲斐 諭	学校法人中村学園顧問(前学長)、中村学園大学名誉教授、 九州大学名誉教授
佐藤 宣子	九州大学大学院 農学研究院 教授
高橋 誠	九州産業大学 地域共創学部 観光学科 教授
田村 圭子	新潟大学 危機管理室 教授
塚原 健一	九州大学大学院 工学研究院 附属アジア防災研究センター センター長
西村 幸夫	國學院大学 教授
八田 達夫	公益財団法人 アジア成長研究所 理事長、 大阪大学・政策研究大学院大学名誉教授
吉武 哲信	九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 教授

（敬称略、五十音順）

注）外部評価は、計画策定時の学識者懇談会の上記委員が実施。