

新たな九州圏広域地方計画

基本的な考え方

令和5年6月

九州圏広域地方計画協議会

第1章. 計画の意義等

(1) 計画の意義

- 未曾有の人口減少、少子高齢化の加速、巨大災害リスクの切迫、自然災害の激甚化・頻発化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたデジタル化の急進展、2050年カーボンニュートラルの実現など、社会情勢が大きく変化している。
- 九州圏広域地方計画は、これらの諸課題に適切に対応していくため、新たな国土形成計画（全国計画）を踏まえ、総合的かつ広域的な観点から、将来の九州圏の発展を展望し、重点的・戦略的に取り組むべき事項を示すものである。

(2) 対象区域

- 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県の区域を一体とした区域。

(3) 計画期間

- 本計画の計画期間は、2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間とする。

第2章. 九州圏の現状と課題

(1) 位置・圏域規模

- 我が国で最もアジア諸地域に近接し、アジアのゲートウェイ（玄関口）に位置する。
- 域内総生産は48.3兆円（全国の8.32%、2019年）で、オーストリア等の先進国1カ国分と同等の経済規模。

(2) 人口動向ー人口減少が進むー

- 総人口は1,264万人（全国の10.1%、2022年）。2045年には221万人減（17.2%減）、特に県庁所在地等の都市部以外は、ほぼ20%以上減になると推計。
- 合計特殊出生率は全国平均より高いが、進学や就職に伴い若い世代が他圏域に転出超過。
- 2045年の生産年齢人口は179万人減（25.1%減）と推計され、人口減少率を上回っており、労働力不足が課題。
- 外国人の留学生・労働者数は増加傾向。特に労働者数の伸び率は全国を上回る。

(3) 地域構造ーバランス良く分布する都市と離島・半島・中山間地域等ー

- 政令指定都市や県庁所在地等の、人口10万人程度を超える都市がバランスよく分布する圏域構造。

- 高速交通ネットワークによる都市間連携軸の形成に取組み、近年では、東九州自動車道（北九州市～宮崎県日南市間）や九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が開通する一方、未だ、高速交通ネットワークの未整備区間や暫定2車線区間が存在。
- 里地里山文化を育む中山間地域や海洋資源に恵まれた離島・半島等の生活環境を有しているが、これらの地域と都市を結ぶ公共交通や高速交通ネットワークの強化が必要。
- 光ファイバによる超高速ブロードバンド基盤の整備率は、他の広域圏と比べて低い。
- 地域の移動手段を支える大型2種免許保有者等の担い手が減少傾向。

(4) 産業・雇用・労働環境—半導体を中心に新たな時代を見据えた成長産業が集積—

- IC（集積回路）の生産額は我が国全体の44.6%（2022年）を占め、2024年に熊本で世界的半導体メーカーが稼働予定であるほか、国内半導体関連企業も九州内に設備投資を実施し、半導体産業が活性化する一方で、担い手不足が課題。
- 基幹産業や成長産業への投資を支えるインフラ整備が課題。
- 東九州を中心に最先端医療産業やロボット産業等が集積。その他、バイオ等の関連機関が集積し、高付加価値な産業群を形成。
- 自動車産業、半導体関連産業、農林畜水産業等の生産額は堅調に推移。
- 農業産出額は1.74兆円（全国の19.5%）、漁業産出額は0.31兆円（全国の25.8%）、林業産出額は840億円（全国の19.7%、いずれも2020年）であり、GDP（国内総生産）の約1割を九州が占めるとされる中でも全国シェアが大きい。
- 農林畜水産業においては、就業者の高齢化や後継者不足、激甚化・頻発化する自然災害や家畜疾病の発生等様々な課題に直面。
- 食料供給基地として、首都圏、近畿圏方面等の大消費地へ農畜水産物を多く出荷し、海外への輸出も多い。
- 首都圏に次いで起業率が高く、福岡市を中心に自治体のスタートアップ認定制度等を活用した企業が徐々に起業。

(5) 通商・貿易—堅調な貿易を背景にアジアとの連携強化—

- 貿易額は12.8兆円（全国の7%、2021年）で、2015年から継続して黒字となり、堅調（2021年全国での貿易収支は赤字）。
- 海外からの企業進出数、姉妹都市提携自治体数、国際航空路線数等は全国と比べてアジア比率が高く、アジアとの結びつきが強い。
- 全県で対日投資支援を実施しており、アジアのほか、欧米諸国からの企業進出もみられる。一方、三大都市（東京都、愛知県、大阪府）と比較して、九州から海外への進出企業は少ない。
- 国際金融機能誘致への取組を実施。
- 全国的に外貨コンテナ取扱貨物量が年々増加しているが、特に博多港、北九州港の増加が顕著。

(6) 流通—増加する貨物輸送における効率的な運用が課題—

- 他の広域圏との貨物流動量は、隣接する中国圏が最も多く、次いで近畿圏、首都圏で、コロナ禍前までは特に近畿圏が増加していた。
- フェリーによるトラック航送台数及び RORO 船による輸送量は年々増加傾向。
- 自動車運転業務の時間外労働の上限規制等（働き方改革関連法）の適用が 2024 年に迫る中、多くの生産品を他圏域へ出荷する九州においては、トラック輸送が担っている長距離輸送に対して、より迅速かつ効率的な対応が必要。

(7) 観光・交流—観光産業の更なる成長へ—

- 訪日外国人からの九州の認知度は 27%となっており、東京（58%）、北海道（44%）と比較して低く、特に欧米豪からの認知度は 6%とさらに低い（2022 年）。
- 国籍別外国人延べ宿泊者の割合は、東アジアが約 80%（全国約 59%）となっており、東アジアからの来訪者が多くを占める（2019 年）。
- 日本人による旅行消費は全国（23.1 兆円）の約 10%（2.5 兆円）であるのに対して、訪日外国人旅行の旅行消費は、全国（4.8 兆円）の約 0.6%（0.3 兆円）と低い傾向（2019 年）。

(8) 災害と環境保全—災害リスクと豊かな自然環境—

- 風水害・土砂災害・火山災害や南海トラフ巨大地震等の災害リスクが存在しており、近年激甚化・頻発化する自然災害への対応が急務。
- 激甚化・頻発化する自然災害
平成 28 年（2016 年）熊本地震（2016.4）、平成 29 年 7 月九州北部豪雨（2017.7）、令和 2 年 7 月豪雨（2020.7）、令和 4 年台風第 14 号（2022.9）
- 九州の活火山は 17 火山、うち、常時観測火山は 9 火山。
- 南海トラフ巨大地震による地震・津波被害は、九州地方では大分県・宮崎県・鹿児島県を中心に、死者数最大 3.3 万人、建物被害数 11.7 万棟と想定。
- 2041 年に建設後 50 年以上経過する社会インフラ施設の割合は、橋梁が 77%、トンネルが 55%、河川管理施設（ダム含む）が 79%、港湾施設が 63%に急増する見込み。
- 屋久島や奄美大島、徳之島の世界自然遺産のほか、自然公園、ジオパーク、温泉等、個性的で貴重な自然環境が豊富。
- 再生可能エネルギーの発電電力量は太陽光発電を中心に増加傾向。長崎県の風力発電、大分県の地熱発電等、地域特性を活かした発電方式への取組が行われているが出力変動が大きくなり、他の広域圏と比べて、再生可能エネルギーの出力制御が多い。
- 温室効果ガス算定排出量は、2010 年以降 7 千万 tCO₂ 前後を推移しており、近年はやや減少傾向。
- 生物多様性保全上重要な里地里山は 59 箇所（2022 年時点）選定されているが、当

該地域での人口減少が進んでいることから、集落の維持が困難。

(9) 公共交通—持続可能な地域公共交通の実現—

- 人口減少やマイカー利用の増加によって、公共交通の利用者が長期的に減少傾向。交通事業者の経営状況は悪化するとともに、乗合バス系統の廃止により利便性も悪化。
- 生産年齢人口の減少による乗務員等の担い手不足も課題。また、2024年以降は、自動車運転業務の時間外労働の上限規制が適用されることから、運転手の確保が急務。
- 免許返納を行う高齢者層や免許を持たない若年層の増加、脱炭素化社会の実現に向けた社会的要請の高まりによって、公共交通利用に対する社会的ニーズは増大。持続可能な形に公共交通ネットワークをリ・デザインすることが急務。

第3章. 九州圏の将来像

アジアの成長センター『アイランド九州』

新型コロナウイルス感染症拡大や、デジタル・トランスフォーメーションの推進など、社会情勢が目まぐるしく変化する中、これらの潮流を捉えた取組を実施する必要がある。

加えて、九州圏の現状と課題を踏まえ、アジア諸地域に最も近い地理的特徴を活かして、アジアの経済や産業、賑わいの中心となって成長をけん引し、国内だけでなく世界から憧れとされる地域となるため、「九州はひとつ」として自立的発展を目指すことを表して、将来像を「アジアの成長センター『アイランド九州』」とする。

第4章. 将来像実現へ向けた目標

シームレスな拠点連結型国土を構築し、将来像を実現するために、九州特有の自然と文化、九州気質の魅力がより輝く「九州はひとつ」であることを表す「アイランド九州」をキーワードとして次の3つを目指す目標とする。

- 【目標 1】. 成長エンジン「アイランド九州」
- 【目標 2】. 自立型広域連携「アイランド九州」
- 【目標 3】. 強く美しい「アイランド九州」

第1節. 【目標 1】成長エンジン「アイランド九州」

国際競争力を高め、アジアの経済をけん引する成長センターとなり、多様な人々が集い賑わう国際交流の拠点「成長エンジン『アイランド九州』」を目指す。また、既往産業の更なる発展に加え、新たなイノベーションを生み出す。

(1) 成長エンジン「アイランド九州」の実現

- 九州圏の成長エンジンとなる産業・ビジネス環境等の国際競争力を高め、アジアの経済をけん引しながら、地域経済社会の先進モデルを確立し、安定的な成長、雇用の拡大で、域内総生産の大幅な拡大を目指す。
- 国内外からの多様な人材・企業・団体が集まることにより、多様な産業を創出するエコシステムを形成し、時代の変化に柔軟に対応できる持続可能な産業への構造転換を目指す。
- 環境の変化を的確に捉えて、さらにその変化を競争力につなげることで、成長を促す。
- イノベーションの担い手であるスタートアップの創業、DX・GXの導入、ESG投融資を促進する。
- 基幹産業や成長産業への投資を支えるインフラ整備の推進により、民間投資の促進を図る。
- 国際的なニーズへの柔軟かつ機動的な対応や海外ビジネスへの進出・受入れ、国際競争の舞台で活躍するグローバル人材の育成、登用を促進。
- 自動車産業の成長と併せ、電動化に対応した関連産業も強化し、「カーアイランド九州」の更なる発展を目指す。
- 半導体関連産業に係る国内外企業の誘致等による半導体大国日本の再興をリードするとともに、半導体関連産業への積極的な進出等により、「シリコンアイランド九州」の更なる発展を目指す。
- 産業の成長をけん引する研究・開発・教育機関等の集積により研究クラスターを形成。
- スマート農業の活用等による生産性の向上と持続可能性の両立により、食料安全保障の強化を図るとともに、食品等のブランド化を行い、国内外へ向けた高付加価値化等の取組により、稼ぐ農畜水産業を実現することで、「フードアイランド九州」の更なる発展を目指す。
- 林業・木材産業の活性化に向け、国産材の需要拡大や安定的かつ持続可能な供給体制の構築等の取組により更なる発展を目指す。
- 九州特有の自然や文化など魅力を活用した観光資源の高付加価値化や、九州 MaaSの実現等による交通サービスの広域連携強化により、各地域への誘客及び観光消費の拡大を図り、「観光アイランド九州」の更なる発展を目指す。
- アドベンチャーツーリズム、サイクルツーリズム等の新たな魅力・価値の創出をはじめ多様な旅行ニーズに応えるための受入環境を整備し、アジアのみならず欧米豪からの誘客を推進しインバウンド市場の多様化を図る。
- 国際交流・物流の拠点となり、ゲートウェイ機能の強化のため、ハード・ソフトが一体となった来訪環境の整備や交流基盤及び都市機能の充実・拡充とともに、新たな国際都市機能の強化等を図る。
- 移出が可能な程に安定供給されている電力や豊富な再生可能エネルギーを背景とした、国内外からの企業誘致や再生可能エネルギー産業の推進。
- 女性活躍の推進、関係人口の拡大・深化、官民連携等により、地域や経済を支える。

- 豊かな歴史・風土、海域、離島、山脈、水系等多様な自然環境や水、温泉、景観等の固有性を活かし、交通ネットワーク等の整備により豊かで活力ある地域づくりや観光振興による地域活性化を促進。
- (2) 九州圏内及び国内他圏域との交流・連携を強化
- 国内連携を強化するため、西日本国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸構想とも重ね、西瀬戸内海、豊後水道や関門海峡を介した中国圏、四国圏及び中国・四国圏を通じた近畿圏並びに、東シナ海を通じた沖縄県との交流・連携の強化。
 - 交通ネットワーク・空港・港湾等の連携推進や拠点・結節点の整備によって、移動の利便性向上を図り、九州圏内及び他の広域圏との更なる交流・連携を強化。
 - ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保などの多重性のある移動ルートの拡充。
 - 自動運転等に関連する技術開発や各種インフラの整備により、物流や人流の効率化の推進。
 - 物流 DX や規格の標準化の推進によるサプライチェーン全体の最適化、労働環境改善や生産性向上による労働力の確保、感染症や災害・地球温暖化への対策の推進により、持続可能で国際競争力の高い物流ネットワークの実現を目指す。

第2節.【目標 2】自立型広域連携「アイランド九州」

重層的な生活・経済圏域を基盤とし、離島・半島・中山間地域等を含めデジタルとリアルによる多様なネットワークで連結することで、都市の利便性と地方の快適性が共生した「住んでよし」「働いてよし」「育ててよし」が実感できる魅力的な生活環境を形成し、幸福度の高い「自立型広域連携『アイランド九州』」を目指す。

(1) 重層的な生活・経済圏域を形成し、自立型広域連携「アイランド九州」を確立

(重層的な生活・経済圏域の形成)

- 広域レベルの高次の都市機能から、生活の中心となる都市、生活に身近な地域のコミュニティ機能まで、重層的な生活・経済圏域の形成を通じて、持続可能な形で機能や役割が発揮される圏域構造を目指す。
- 地域間連携に資するデータ連携基盤構築や官民連携によるデータ流通の促進など、デジタルを徹底的に活用して、場所や時間の制約を克服した圏域構造への転換。

(広域的な機能の分散と連結強化)

- 政令市や県庁所在都市等を中心に、圏域各地に人口 10 万人程度の都市がバランスよく分布している特徴を最大活用し、人口や諸機能を広域的に確保し、多様性に富む自立的な圏域形成を目指す。
- 福岡市をはじめとする中枢中核都市等は、サービス産業の集積拠点であり、三大都市圏への人口流出を抑制する役割（いわゆる人口のダム機能）を担うため、中枢中

核都市等の機能の維持・強化を図りつつ、圏域内の生活圏とのネットワークを強化し、圏域一体となった自立的な経済循環システムを構築。

(生活圏の再構築)

① 生活に身近な地域コミュニティの再生

- 地理的制約が厳しい地域において、必要な生活サービスの維持・確保や地域における仕事・収入の確保等の核となる「小さな拠点」の形成を図り、地域課題の解決に向けた取組を実践。
- 日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）において、生活拠点を形成するとともに、中心市街地とのネットワークを確保し、人間中心のコンパクトなまちづくりを推進。
- まちづくりや住まいづくりにより、新たなコミュニティの形成や多世代交流等を推進。

② 地方の中心都市を核として市町村界にとらわれず、官民共創の新たな発想により、デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 離島・半島・中山間地域を含め、市町村界にとらわれず、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される環境を目指す。
- ビックデータの活用を含むデジタル技術を活用した生活サービス提供の効率化・自動化等を進め、人口減少下でも生活支援機能を享受できる安心でゆとりある生活環境を形成。
- 高齢者をはじめとする地域住民や観光客の移動手段を確保するため、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働（共創）により、地域公共交通ネットワークを再構築（リ・デザイン）し、利便性・持続可能性・生産性の向上を目指す。
- 九州が一体となって住民や観光客の移動円滑化や異分野との連携を通じた移動需要創出等に取り組む「九州 MaaS」の推進。

(2) 誰もが心豊かに住まう地域づくり

- 生まれた地域への誇りと愛着を醸成し、住んで働ける場の確保による転出抑制を推進し、住む人の幸福度の向上・充実により UIJ ターン者等多様な人々から「選ばれる地域」を目指す。
- 近年の働き方や住まい方のニーズの多様化等を踏まえ、九州の個性を活かした二地域居住やワーケーション等の環境整備により、九州への交流人口や関係人口を創出。
- 高速通信ネットワークを活かし、場所に捉われない就業環境を整えることで、どこでも住みよいまちづくりの推進。
- 多様化する公共的空間へのニーズに対応するため、道路空間、河川空間、公園空間

の利活用等と併せて、官民一体となって「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成を図る。また安全で快適な移動や生活空間の質を向上させるための環境整備を推進。

- 離島地域におけるスマートアイランドの推進。
- 若者、女性、高齢者、障がい者、外国人など、多様な人々が地域社会の中で居場所を持ち、希望を持って暮らし、働き、活躍できる社会の実現を目指す。
- 多様な主体の参加と連携を拡大するとともに、様々な役割を担う人材の発掘・育成を図る。

第3節. 【目標 3】強く美しい「アイランド九州」

地震や豪雨等、あらゆる大規模災害等に対し強靱な九州を構築するとともに、美しい自然を保全し、環境負荷の少ないカーボンニュートラルの実現をリードする「強く美しい『アイランド九州』」を目指す。

(1) 地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化

- 激甚化・頻発化する自然災害や巨大災害リスクに対して、ハード・ソフト両面からの対策を継続し、安全安心な生活環境を形成するとともに、産業・生活両面のサプライチェーン維持など、更なるレジリエンスを強化。
- 災害に強い圏域づくりの実現に向け、防災・減災対策として、治山、治水、砂防、下水道整備などの流域治水や海岸保全、道路防災、港湾防災、火山防災等、被害を未然に防止するハード対策を図り、危機管理能力の向上や警戒避難体制の強化等のソフト対策を組み合わせ、継続的・安定的に防災・減災、国土強靱化の取組を進める。
- 事業継続計画の作成や災害廃棄物処理対策など、復旧・復興に係る事前の準備を促進。
- バックアップ機能や圏域を超えた広域的な救援・救護、被災地へのアクセス性、災害復旧等の支援体制の強化。
- 防災教育や人材育成、防災訓練の充実等により、災害に対する認識と知識の向上による地域防災力強化の取組を促進。
- 機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化。
- DX、GX、リダンダンシー、安全保障等の観点からの国土基盤の機能高質化。
- 戦略的マネジメントの徹底による社会資本のストック効果の最大化。
- 戦略的マネジメントにより、社会インフラ施設の機能を持続的に発揮させるため、予防保全型メンテナンスサイクルへ本格転換。

(2) 美しく豊かな自然環境の保全、持続可能なエネルギーの利用拡大

- 九州圏の貴重な自然環境の保全・再生と景観形成を目指し、その周辺や重要地域を相互につなぐ森林や河川、海岸等の生態系ネットワークを構築し良好な状態での

保全を推進。

- 水資源の効率的な利用や地下水の保全と適正な利用を図り、良好で持続可能な水循環を維持または回復。
- 自然生態系の防災・減災機能の活用、グリーンインフラの整備等によるグリーン国土の創造。
- 木材の利用拡大等の推進を図り、森林資源の循環利用を確立。
- 河川、閉鎖性海域等の公共用水域の水質保全を推進。
- 人口減少下における国土の利用・管理。
- 水源の涵養等の多面的な機能が期待される森林、農用地、健全な水循環、海洋・海域等の適正な保全・管理。
- 循環資源の性質に応じた適切な方法・規模で3R（リデュース・リユース・リサイクル）を推進。
- 地球温暖化防止に関する取組の推進。
- 産業・民生・運輸部門における徹底した省エネルギーを促進。
- ESG 投融資の促進。
- カーボンニュートラルの実現を目指し、地域づくりや九州の特性を活かした景観保全とバランスのとれた再生可能エネルギーの積極活用、エネルギーの地産地消の推進。