

九州圏広域地方計画

中間とりまとめ（素案）

アジアの成長センター『アイランド九州』

令和6年12月

九州圏広域地方計画協議会

本資料は、九州圏広域地方計画協議会や、九州圏広域地方計画有識者会議における議論等を踏まえ、令和6年12月時点での検討状況を整理したものであり、今後、広域連携プロジェクトに関する記述内容の追記・更新や時点修正など、必要な追加・変更を行うものである。

はじめに.....	1
第1部 九州圏の現状と課題.....	3
第1章 位置・圏域規模.....	3
第2章 人口動向.....	3
第3章 圏域構造.....	4
第4章 公共交通.....	6
第5章 産業・雇用・労働環境.....	6
第6章 通商・貿易.....	8
第7章 流通.....	9
第8章 観光・交流.....	9
第9章 災害と環境保全.....	10
第2部 九州圏の将来像.....	11
第3部 将来像実現へ向けた目標.....	12
第1章 【目標1】成長エンジン「アイランド九州」.....	12
第1節 九州圏内及び国内外との交流・連携を強化.....	12
第2節 基幹産業と新たな産業の発展による成長.....	13
第2章 【目標2】自立型広域連携「アイランド九州」.....	14
第1節 重層的な生活・経済圏域の形成.....	14
第2節 誰もが心豊かに住まう地域づくり.....	15
第3章 【目標3】強く美しい「アイランド九州」.....	16
第1節 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.....	16
第2節 美しく豊かな自然環境の保全と持続可能なエネルギーの利用拡大.....	17
第4部 九州圏における主要な施策（プロジェクト・施策）.....	18
第1章 広域連携プロジェクト（PJ）.....	18
第1節 【PJ1】アジア、そして世界と日本の交流・連携・成長拠点プロジェクト.....	18
第2節 【PJ2】ひとつにまとまり活力を創出する交流・連携プロジェクト.....	18
第3節 【PJ3】強みや特色を活かした持続可能な産業振興プロジェクト.....	18
第4節 【PJ4】中枢中核都市を核とした魅力あるまちづくり推進プロジェクト.....	18
第5節 【PJ5】離島・半島・中山間地域・都市を繋ぐ地域生活圏形成プロジェクト.....	19
第6節 【PJ6】経験を活かした防災と豊かな環境の保全・創出プロジェクト.....	19
第7節 【PJ7】国内他圏域との連携プロジェクト.....	19
第5部 計画の推進等.....	20
第1章 他圏域との連携.....	20
第2章 計画の推進管理等.....	20
第1節 多様な主体の参画・協働.....	20
第2節 他計画・施策との連携.....	20
第3節 計画の進捗管理.....	21

はじめに

（１）計画の意義

九州圏は、第１次（昭和 34 年）から 5 次（平成 10 年）にわたって策定された「九州地方開発促進計画」、第 1 次（平成 21 年）及び第 2 次（平成 28 年）に策定された「九州圏広域地方計画」に基づき、時代の要請にこたえるため、望ましい国土の構築に向けて、国土の質的な豊かさを重視しながら施策を展開してきた。その結果、我が国経済の発展に寄与するとともに、九州圏における産業や人口・諸機能の集積、生活水準、生産性の向上等において一定の成果を上げてきた。

近年の九州圏においては、近接するアジアの高い経済成長により、自動車や半導体等電子部品、農林畜水産物の輸出が増加している。

さらに、社会資本整備に伴うストック効果によって、物流・人流が活性化し企業立地や観光等の交流・連携が進展しつつある。

他方、国土を取り巻く時代の潮流及び課題として、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、生物多様性¹の損失など、我が国が直面するリスクは、今後、その切迫感や深刻度がより増していくものと想定される。特に地方においては若い世代が東京など大都市へ転出することで、人口減少に拍車がかかり、産業の担い手不足が深刻化している。さらに、中山間地域等では、低・未利用地、農地の荒廃が進み、水源涵養の維持が困難になるなど、国土保全上の課題も顕在化している。このため、人口減少に対応しつつ、九州圏の豊富な農地、森林・海洋資源等を適切に管理し、次世代へ継承していくことが求められている。

また、2020 年初頭からの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進展は、暮らし方・働き方に変化をもたらした。

さらに、ロシアによるウクライナ侵略などの緊迫化する国際情勢を背景に、エネルギーや食料を始めとして海外依存リスクが高まった。

こうした国土をめぐる状況が大きく変化している中、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を展望し、圏域の形成・発展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、新たな「九州圏広域地方計画」を策定するものである。

（２）計画の性質

広域地方計画は、「国土形成計画（全国計画）」を受け、各圏域がそれぞれの現状と課題を整理し、長期的な展望で目指すべき将来像と目標、その実現のための広域連携プロジェクトをとりまとめた総合的な長期計画である。

九州圏の発展は、国、地方公共団体に加えて、民間事業者、地域住民、NPO・ボランティア団体等の多様な主体の取組によって達成されるものであり、本計画は、国及び地方公共団体における事業実施の基本的な方針となるとともに、民間事業者、地域住民等が主体となった地域づくりにあたっての目標となることが期待される。

¹ 地球に住む数百万種から 3,000 万種の生きものが、多様な形で直接的・間接的に関わり合っていること。

（３）対象区域（圏域）

本計画の対象区域（圏域）は国土形成計画法に基づく国土形成計画法施行令で定められた九州圏（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）とする。

（４）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1部 九州圏の現状と課題

第1章 位置・圏域規模

～アジアのゲートウェイ～

九州圏は、日本列島の南西部に位置し、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県からなる四方を海に囲まれた一定のまとまりを持つ圏域である。

地理的に我が国の中でアジア大陸に最も近い圏域であり、アジアの玄関口（ゲートウェイ）に位置付けられる。

圏域の2023年現在の人口は約1,256万人²であり、圏域内総生産は2021年度時点で約47.1兆円³である。全国比でみると、人口の約10.1%、総生産の約8.3%と、全国の約1割前後であることから、我が国の「1割経済」と言われている。九州圏の経済規模を諸外国と比較するとオーストリア一国に匹敵し、アジアの国では中国、インド、韓国、インドネシア、タイに次ぐ規模となっている。

九州圏7県の一人当たり県民所得は、2021年時点で268万円⁴であり、全国水準の80.5%と低い。九州圏で最も所得の高い福岡県でも、273万円⁴であり、全国水準の82.1%と低い。

第2章 人口動向

～未曾有の人口減少、加速する少子高齢化～

（総人口）

我が国の総人口は2023年10月1日現在、1億2,435万2千人⁵で、13年連続減少している。

九州圏の人口は2023年10月1日現在、約1,256万人で、全国と同じく減少傾向を示しており、2050年にはさらに243万人（全体の19.3%）が減少⁶する見込みである。特に多くの離島・半島・中山間地域では50%以上減少⁷すると推計されている。

（高齢化率）

2020年では全国28.6%に対し九州圏は30.5%⁸と上回っており、高齢化が進んでいる。今後とも高齢化が進み、2050年では全国37.1%に対し九州圏は38.2%になる見込みである。

（合計特殊出生率）

九州圏の合計特殊出生率は徐々に減少傾向にあるものの、全県（福岡県1.26、佐賀県1.46、長崎県1.49、熊本県1.47、大分県1.39、宮崎県1.49、鹿児島県1.48）とも全国（1.20）⁹より高い。

² 総務省「人口推計」。2023年10月1日現在の九州圏の総人口。

³ 内閣府「県民経済計算」。2021年度時点の九州圏の総生産。

⁴ 経済社会総合研究所「県民経済計算」。

⁵ 総務省「人口推計」。2023年10月1日現在の総人口。

⁶ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」・総務省統計局「人口推計の結果の概要」。
総人口について、約1,256万人(2023年)と1,013万人(2050年)の比較。

⁷ 国土交通省「メッシュ別将来人口推計」。

⁸ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」による試算。

⁹ 厚生労働省「令和5年(2023)人口動態統計」。

（生産年齢人口）

九州圏の 2050 年の生産年齢人口は 513 万人で 2023 年から 27.1%減少すると推計¹⁰されており、19.3%減少すると推計されている人口減少率を上回っている。年齢別の転出・転入数を見ると、25～64 歳までの生産年齢人口が転入超過傾向を示しているものの、24 歳以下の高校生や大学生等の若い世代で転出超過傾向が顕著であり、全体としては転出超過となっている。若い世代では進学や就職に伴い他圏域へ転出しているものと考えられる。

（外国人留学生・労働者）

外国人労働者数が増加傾向であり、2014 年から 2023 年の伸びは全国では 2.6 倍に対して、九州圏では 3.2 倍¹¹となっている。外国人留学生数については、全国・九州圏ともにコロナ禍により減少傾向であるが、全留学生に占める九州圏の割合は 1 割前後を推移している。

（人口のダム機能）

福岡市は継続して人口が増加している。増加率は政令指定都市の中でも高く、2023 年は最も高い増加率¹²となっている。

九州圏内各県の人口移動状況を見ると、九州圏域外への移動よりも福岡県への移動人口が多く、福岡県が九州圏域外への人口流出を食い止めるダム機能を有している。また各県庁所在地においても、県外への人口流出を防ぐ一定程度のダム機能を発揮している。

第 3 章 圏域構造

～バランス良く分布する都市と離島・半島・中山間地域等～

（都市等の分布）

九州圏においては、160 万人規模の人口を有する福岡市と、90 万人規模の人口を有する北九州市を中心に連携した都市圏が形成されており、九州圏全体の人口の約 42%¹³、圏域内総生産の約 42%¹⁴が集中し、東京圏、大阪圏、名古屋圏の三大都市圏に次ぐ大都市圏が形成されている。

また、政令指定都市や県庁所在地等を中心に、圏域各地に人口 10 万人以上の都市がバランスよく分布した圏域構造を有している。

さらに、離島・半島・中山間地域等の占める割合が高く、海岸線の延長は、全国比で約 3 割を占め、離島やリアス式海岸等の複雑に入り込んだ地形が多い。

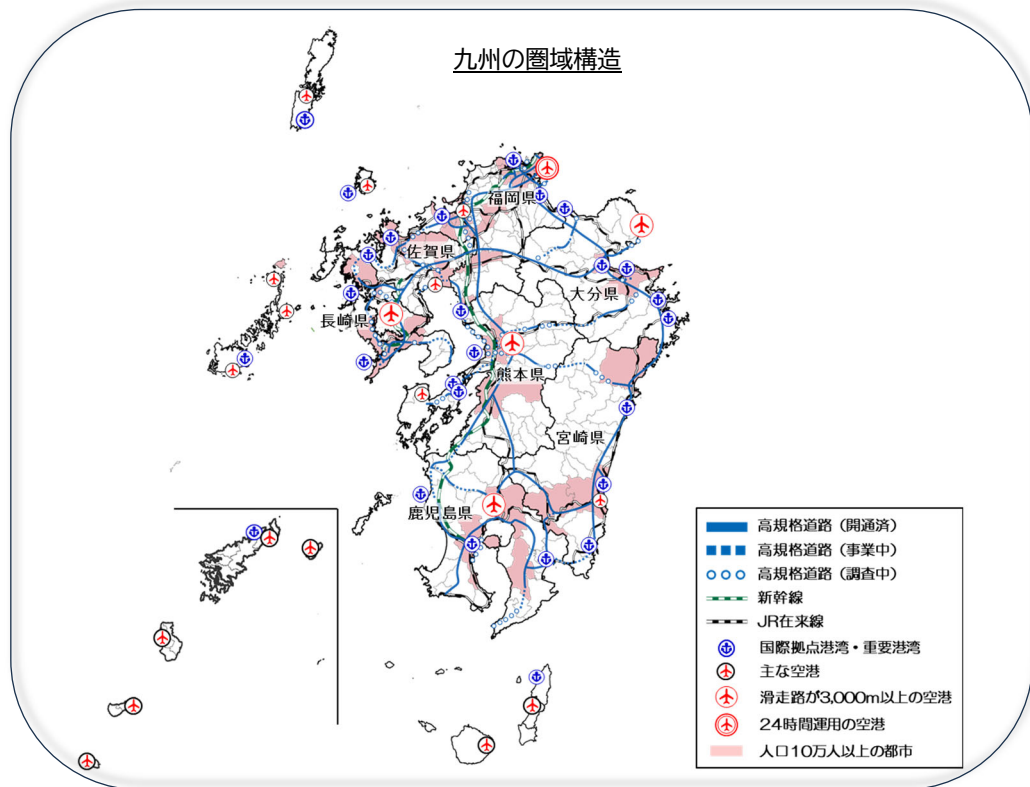
¹⁰ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)」・総務省統計局「人口推計の結果の概要」。
生産年齢人口について、約 705 万人(2023 年)と 513 万人(2050 年)を比較。

¹¹ 厚生労働省「外国人雇用状況の届出状況」。約 3.97 万人(2014 年)と約 12.8 万人(2023 年)の比較。

¹² 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」。

¹³ 総務省「令和 2 年国勢調査」。北九州・福岡大都市圏(下関市除く)の人口約 530 万人と九州圏の人口 1,278 万人を比較。

¹⁴ 福岡県「令和 3(2021)年度 県内経済・市町村経済計算報告書」・内閣府「県民経済計算」。北九州・福岡大都市圏(下関市除く)の総生産約 20.2 兆円と九州圏の総生産約 48.0 兆円を比較。



(社会資本)

高速交通ネットワークについては、1995 年度のクロスハイウェイ¹⁵の形成や、2011 年の九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業、さらには 2016 年に北九州市から宮崎市間が東九州自動車道で繋がるなど着実に整備が進み、近年では 2022 年に西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が開業し、高速交通ネットワークによる都市間連携軸の形成が大きく進んでいる。その一方、幹線鉄道ネットワークの未整備区間や、高速道路ネットワークの未整備区間、暫定 2 車線区間、依然として残る都市部を中心とした交通渋滞など、地域によって都市間移動のサービスレベルにばらつきが生じている。

国際物流取扱貨物量の 99.5%を占める海上輸送¹⁶については、北九州港と博多港の 2 つの国際拠点港湾と 25 の重要港湾等において、国際海上コンテナターミナルや国際物流ターミナル等の港湾整備が進んでいる。旅客については、国際クルーズ拠点の形成等が進んでいる。一方、船舶のリプレイス¹⁷に伴う大型化や先進情報技術を活用した物流の高度化・効率化への対応が必要となっている。

また、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%に達する見込みであり、インフラの老朽化対策も課題である。

空港においては、旅客数が全国第 3 位の福岡空港を始め、3,000m の滑走路を有する長崎・熊本・大分・鹿児島空港、24 時間利用可能な北九州空港など、全ての県に空港が設置され国際便が就航している。また、多くの離島にも空港が設置され、海上航路と合わせて島民の生活を支えている。

¹⁵ 九州縦貫自動車道（福岡から宮崎、鹿児島間）と九州横断自動車道（長崎から大分間）の高速道路。

¹⁶ 国土交通省「令和 4 年空港管理状況調書」・「令和 4 年 港湾統計(年報)」。

¹⁷ 新たに船舶を建造して輸送供給力を純増させるのではなく古い船舶を処分してその代わりとなる新しい船舶を建造すること。

これら空港や港湾等の拠点との高速交通ネットワークの整備により、自動車産業や半導体関連産業、ロボット産業等の立地や拠点化による生産性の向上が図られ、地方都市への産業誘致も進むことで、圏域全体の均衡ある発展を下支えしている。

第4章 公共交通

～岐路にたつ地域公共交通～

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にある。交通事業者の経営状況は悪化するとともに、不採算路線の廃止や減便により利便性も悪化し、悪循環に陥っている。

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であり、さらに2024年4月1日から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）が適用されたことから、運転手の確保が急務となっている。

また、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しており、持続可能な形に公共交通ネットワークを再構築（リ・デザイン）することが急務となっている。

第5章 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～

（産業構造）

九州圏の産業構造は、2021年度における圏域内総生産構成比¹⁸で第1次産業が2.1%、第2次産業が24.2%、第3次産業が72.8%であり、全国（第1次産業：0.9%、第2次産業：27.0%、第3次産業：71.5%）と比較して第1次産業、第3次産業のシェアが高い。

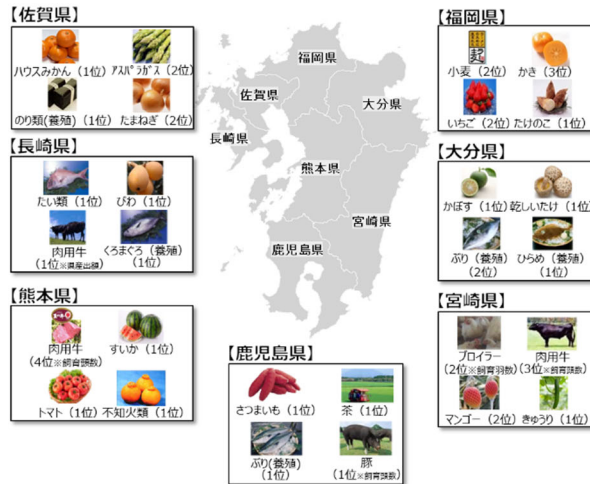
鹿児島県、宮崎県は畜産業の一大産地を形成し、長崎県では多くの島々や複雑な海底地形を活かした水産業が盛んである。九州圏は農業産出額で全国の20.2%（2022年）、海面漁業・養殖業産出額で全国の24.5%（2022年）を占めており、我が国の食料生産拠点としてフードアイランドを形成している。

製造業では、九州圏各地で半導体関連産業や自動車・二輪車関連産業が立地しており、シリコンアイランド、カーアイランドを形成している。

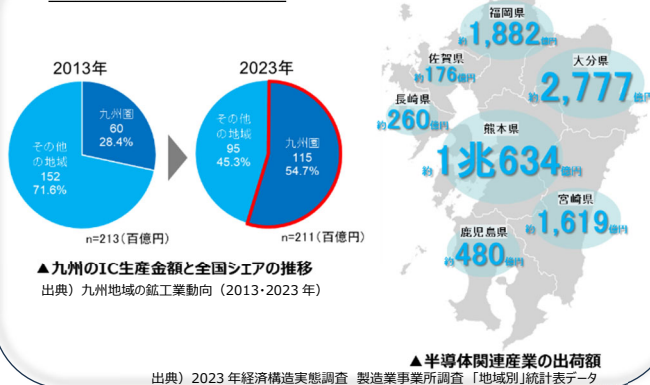
小売業やサービス業を中心とする第3次産業は、福岡県に集積しており、特に福岡市においては事業所数・従業者数の第三次産業割合が政令指定都市のなかで1位となるほど集積が進んでいる。

¹⁸ 内閣府「県民経済計算」。

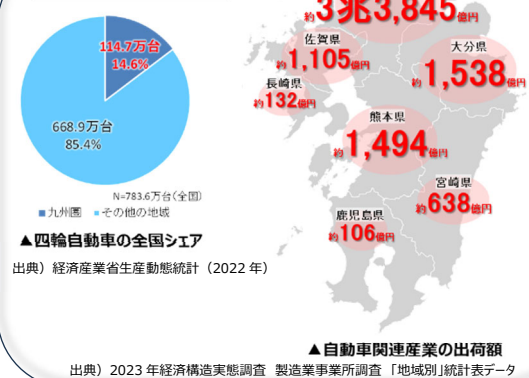
フードアイランド九州



シリコンアイランド九州



カーアイランド九州



(農林畜水産業)

農業産出額は1.82兆円(全国の20.2%)¹⁹、漁業産出額は0.35兆円(全国の24.5%)²⁰、林業産出額は0.11兆円(全国の20.9%、いずれも2022年)²¹であり、国内総生産の約1割を九州圏が占めるとされる中でも全国シェアが大きく、東京、大阪等の大消費地へ農畜水産物を多く出荷し、ブランド化された生產品等は海外への輸出も多い。

国内の木材生産自給率が高まる中、九州圏の素材生産量シェアは全国の23.1%(2015年)から24.4%(2022年)²²と増加傾向である。

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であり、農業等の高付加価値化が進んでいる。一方、耕作放棄地率が全国平均より高く、1次産業従業者数の減少や高齢化、後継者不足等が課題である。

(半導体関連産業)

半導体は、世界的な需要の高まりによって、車載向けを中心に高水準で生産が続いている。九州圏では、IC(集積回路)の生産額が我が国全体の54.7%(2023年)²³を占め、世界に向

¹⁹ 農林水産省「生産農業所得統計」。九州圏約1.82兆円と全国約9.01兆円を比較。

²⁰ 農林水産省「漁業産出額」。九州圏約0.35兆円と全国1.43兆円を比較。

²¹ 農林水産省「林業産出額」。

²² 農林水産省「木材統計調査」。2015年は九州圏の素材生産量463万m³と全国の素材生産量2,005万m³の比較、2022年は九州圏の素材生産量539万m³と全国の素材生産量2,208万m³の比較。

²³ 九州経済産業局「九州地域の鉱工業動向」。九州圏のIC生産額1.153兆円と全国のIC生産額2.108兆円の比較。

けたビジネスネットワークを形成している。

2024 年に熊本で世界的半導体メーカーが稼働予定であり、国内半導体関連企業も九州圏内に設備投資を実施し活性化する一方で、半導体製造技術者を含む製造技術者の有効求人倍率が増加傾向であり、製造技術者が不足する見込みであることから、製造技術者の確保・育成が急務となっている。

（自動車・二輪車関連産業）

四輪自動車生産台数（137 万台/2023 年）²⁴はコロナ禍で落ち込んだが、国内シェア率はほぼ横ばいの傾向にある。北部九州では 4 社の自動車組み立て工場が立地しており、熊本県では二輪車や汎用エンジンも生産している。

コネクティッド、自動化、シェアリング・サービス、電動化（CASE）などに対応し世界に選ばれる自動車生産拠点となるため、高機能部品を製造可能なサプライヤーの集積や、欧州電池規則²⁵などを踏まえ工場や輸送分野における脱炭素化の実現などが求められる。

（ロボット・医療・バイオ産業）

北部九州のロボット産業や、東九州を中心とした最先端医療産業のほか、バイオ産業など高度で付加価値の高い産業が集積し、産学で交流・連携が促進されている。

（雇用・就労環境）

労働力人口は約 6.5 百万人（2023 年）²⁶で三大都市圏に次いで多いが、若干減少傾向である。外国人労働者数は全国値以上に増加傾向である。

有効求人倍率はコロナ禍で一時落ち込んだが、近年回復傾向にある。また完全失業率はコロナ禍においても 3 %未満²⁶を維持していた。

基幹産業である農林畜水産業、半導体関連産業、自動車関連産業の生産額は堅調に推移しており、今後は特に半導体関連産業の成長が期待される。

また基幹産業だけでなく、スタートアップ企業²⁷も近年増加傾向にあり、特に、21 大都市（政令指定都市及び東京都特別区部）のうち開業率日本一を誇る福岡市を中心にスタートアップ支援制度等を活用した起業が増加している。

新たな雇用が創出され、職種や就労環境の選択肢が広がっている。

第 6 章 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、輸出 9.0 兆円、輸入 8.9 兆円、合計 17.9 兆円（全国の 8.5%、2023 年）²⁸で、九州圏では 2021 年までは黒字で推移し、2022 年に赤字に転じたが、2023 年には黒字となっ

²⁴ 九州経済産業局「九州地域の鉱工業動向」。

²⁵ 2023 年 8 月に発効された、欧州市場における電池に適用される規則。温室効果ガス排出量の表示義務化及び一定以上の排出量である場合の市場アクセス制限、一定以上のリサイクル材使用の義務化等を段階的に行う。

²⁶ 総務省「令和 5 年労働力調査」。

²⁷ 新しいビジネスモデルを考えて、新たな市場を開拓し、社会に新しい価値を提供したり、社会に貢献することによって短期間で飛躍的に成長する企業。

²⁸ 門司税関「貿易統計」。

た。輸出のうち 2.4 兆円（26.3%）²⁸ が博多港や苅田港等からの自動車、1.5 兆円（16.2%）²⁸ が半導体等電子部品となっている。また輸入のうち 3.6 兆円（40.9%）が鉱物性燃料（原油・石炭・液化ガス等）となっている。なお、博多港、北九州港等の外貿コンテナ取扱量は、コロナ禍等により減少したが、その後回復しつつある。

九州圏企業の海外進出数、姉妹都市提携自治体数、国際航空路線数等は、アジアの比率が全国と比べて高く、九州圏とアジアとの結びつきは依然として強い。

九州圏内の各県・政令市とも対日投資を促進するため補助金や税制優遇等を実施しており、アジアや欧米諸国からの企業進出もみられるが、海外企業の進出数は三大都市圏と比べ少ない。九州圏内の企業も諸外国へ進出しているが、全国に占める割合は少ない。

福岡では、海外からの金融機能の受入を目的に、産官学が一体となった国際金融機能誘致の取組を実施しており、4年間で33社（2024.11時点）を誘致する等の金融機能の充実を図っている。

第7章 流通

～環境問題や人材不足を背景にモーダルシフトが進む～

他圏域との貨物流動量は、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。また、九州圏内の貨物流動を見ると、福岡県を中心とした県間流動が多い（2022年度）。

長距離貨物の海上輸送において重要な手段となる内航フェリーは、コロナ禍によって一時的に貨物量は減少したが、その後回復傾向にあり、令和3年には北九州港～横須賀港の新規航路も開設されている。また、RORO船²⁹については、コロナ禍でも取扱貨物量は年々増加している。

このようなことから、複合一貫輸送ターミナル等の港湾整備が進んでいるが、2024年4月1日から自動車運搬業務の時間外労働の上限規制等（働き方改革関連法）が適用されたこともあり、様々な生産品を他圏域へ出荷する九州圏においては、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となる。また、全産業の中でも自動車運転職業の有効求人倍率は高い一方で、大型車免許保有者は減少傾向かつ高齢化が進んでおり、人材不足が深刻化している。

第8章 観光・交流

～インバウンドは回復するも需要が偏在～

九州圏において、外国人延べ宿泊者数は年々増加傾向にあったが、コロナ禍により、2020年以降は減少した。その後、2022年10月の水際対策緩和を境に増加に転じ、2023年5月の新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後において急増した結果、2023年の外国人延べ宿泊者数は、2019年比97.2%³⁰とほぼコロナ禍前の水準まで回復した。しかし、圏域内各県の回復率をみると、2019年比118.2%³⁰から35.7%³⁰まで回復度合いに大きな差があり、需要の偏在傾向がみられる。なお偏在傾向は日本全体でも見られ、九州圏の全国シェアが、2019

²⁹ ROLL-ON/ROLL-OFF 船の略。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式)ために、船尾や船側ゲートを有する船舶。

³⁰ 国土交通省「宿泊旅行統計調査」。

年の7.5%³⁰から7.2%³⁰へ減少する一方、三大都市圏では62.7%³⁰から71.5%³⁰へ増加している。

また、九州圏内での訪日外国人の旅行消費額は、全国（3.9兆円）の約7.8%（0.3兆円）（2023年4月～12月）³¹で、全国10地域中3位となっており、日本人の旅行消費額が、全国（21.9兆円）の10.4%（2.3兆円）（2023年）³²で10地域中4位であることと比べると、全国での順位が高いにもかかわらずシェアが低いことから、訪日外国人の旅行消費額の観点からも偏在傾向がみられる。

その他の現況として、国籍別外国人延べ宿泊者の割合は、東アジアからの来訪者が約76%（全国約48%）（2023年）³⁰と多くを占めている。また、九州の認知度について、訪日外国人全体で24%³³となっており、東京（60%）、北海道（43%）と比較して低い。地域別にみると、アジア全体では34%と比較的高いものの、直行便の少ない欧米豪からの認知度は6%と低い（2023年）。

第9章 災害と環境保全

～多様な災害リスクと豊かな自然環境～

九州圏では、従来から甚大な自然災害に見舞われてきたが、近年では豪雨災害が激甚化・頻発化し、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）等の災害が発生した。また平成28年（2016年）熊本地震（2016.4）でも甚大な被害が発生した。今後も風水害・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、対応が急務となっている。特に、南海トラフ巨大地震による地震・津波被害は、九州圏では大分県・宮崎県・鹿児島県を中心に、死者数最大3.3万人、建物被害数最大11.7万棟と想定³⁴されている。

九州圏は、全国111活火山のうち17の活火山を有している。噴火警戒レベル2以上の活火山は全国で7つのうち5つを有しており、そのうち桜島は噴火警戒レベル3に位置づけられている（2024.12.12時点）。近年では、新燃岳の52年ぶりの爆発的噴火（2011.1）や口永良部島（2015.5）等の火山活動も活発化している。

一方、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に点在しており、これらの自然を保全し、地域の資源として活かしていく必要がある。また、生物多様性保全上重要な里地里山は59箇所（2022年時点）³⁵選定されているが、各地域での人口減少が進んでいることから、里地里山の維持が困難な状況となっている。

再生可能エネルギー発電電力量は太陽光発電を中心に、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が行われているが、再生可能エネルギーの出力制御が4億kWh/年～5億kWh/年で概ね推移しており、他圏域と比べて多い状況である。温室効果ガス算定排出量³⁶は2012年以降7千万tCO₂前後を推移していたが、近年は6千万tCO₂前後を推移している。

³¹ 国土交通省「訪日外国人消費動向調査」。

³² 国土交通省「旅行・観光消費動向調査」。

³³ 株式会社日本政策投資銀行・公益財団法人日本交通公社「アジア・欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査」。

³⁴ 内閣府「南海トラフ巨大地震の被害想定について(建物被害・人的被害)」。

³⁵ 環境省「生物多様性保全上重要な里地里山」。

³⁶ 環境省「地球温暖化対策推進法に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」。

第2部 九州圏の将来像

アジアの成長センター『アイランド九州』

～個性・魅力を発揮しながら、ひとつにまとまり発展し、誇れる九州～

未曾有の人口減少、少子高齢化の加速、昨今の暮らし方・働き方の変化やDX³⁷・GX³⁸の推進、国際情勢の緊迫化、自然災害の激甚化・頻発化など社会情勢や自然環境が目まぐるしく変化する中、これらの潮流や九州圏の現状と課題を踏まえつつ、誰もが安心して幸せに生活できる活力ある未来に向けて歩んでいく必要がある。

アジア諸地域に最も近い地理的特徴を持つ九州圏は、古来より担ってきたゲートウェイ機能をこれまで以上に発揮し、海外との交流・連携によって国際競争力を高め、圏域内の経済や暮らしを成長させるとともに、その効果を国内他圏域へ拡大する重要な役割を果たす。

また成長が離島・半島・中山間地域まで行き渡り、幸福度の高い魅力的な生活環境を構築するため、デジタルとリアルが融合し都市の利便性と地方の快適性が共生した地域生活圏³⁹の形成を目指す。

その全ての前提として、自然災害の多い九州圏では、高質で強靱な国土基盤の形成が特に重要であり、これまで九州圏や他圏域で発生した自然災害を教訓にし、ハード・ソフト対策を充実させ、安全・安心な圏域を目指すとともに、豊かで美しい自然を活かす圏域を目指す。

その実現のためには、海に囲まれた地理的特性を踏まえて、住む人・関係する人すべてが「九州はひとつ」として連携し、個性・魅力を発揮しながら、力を合わせて様々な目標に向けて歩んでいくことが必要であり、それによって、アジアの成長をリードし、国内だけでなく世界に誇れる圏域になることを目指す。

³⁷ デジタルトランスフォーメーション(Digital Transformation)の略。デジタル技術を活用して生活やビジネスを変革やその実現に向けた活動のこと。

³⁸ グリーントランスフォーメーション(Green Transformation)の略。化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。

³⁹ デジタル活用等を図ることにより、より大きな人口集積での様々な機能のフルセット型の従来の生活圏の発想にこだわらず、より小さな集積でも質の高いサービスの維持・向上が可能となる生活圏(生活圏内人口 10 万人以上を目安)。

第3部 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、九州圏特有の自然と文化、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つを目標とする。

【目標1】成長エンジン「アイランド九州」～交流と変化を競争力へ～

【目標2】自立型広域連携「アイランド九州」～快適で幸福な暮らしへ～

【目標3】強く美しい「アイランド九州」～持続可能でしなやかな社会へ～

第1章 【目標1】成長エンジン「アイランド九州」

ゲートウェイ機能を強化し、多様な人々が集い賑わう国際交流拠点を形成することで、国際競争力の向上とイノベーション⁴⁰による新たな産業の創出を促し、圏域内の経済や暮らしを成長させるとともに、その効果を国内他圏域へ拡大する重要な役割を果たす。

第1節 九州圏内及び国内外との交流・連携を強化

九州圏内のみならず日本全体の経済が成長するためには、西日本国土軸⁴¹、日本海国土軸⁴¹、太平洋新国土軸⁴¹構想とも重ね、西瀬戸内海、関門海峡や豊予海峡を介した中国圏、四国圏、近畿圏、東シナ海を通じた沖縄県等、国内他圏域との交流・連携を強化する。さらに日本中央回廊⁴²等の効果を九州圏にも波及させるため新たな観光ルートの構築など連携を強化・深化する。

また地理的に我が国の中でアジア大陸に最も近い優位性を活かし、諸外国との交流・連携を強化・深化する。

そのために陸路と空港・港湾等の拠点・結節点の整備によって、移動の利便性向上を図るとともに、リングネットワーク⁴³の整備やダブルネットワーク⁴⁴によるリダンダンシー⁴⁵の確保などの多重性・代替性のある移動ルートの拡充を図り、災害時においても安定した経済活動ができる環境を整備する。さらに、ネットワークを繋ぐだけでなく、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を推進する。特に、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン⁴⁶全体の最適化、労働力不足対策と物流構造改革の推進、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築を目指す。

⁴⁰ 「技術革新」の意味で使用され、革新的な技術や発想によって新たな価値を生み出し、社会に大きな変化をもたらす取組。

⁴¹ 21世紀の国土のグランドデザイン(1998年3月閣議決定)では、「北東国土軸」は、中央高地から関東北部を経て、東北の太平洋側、北海道に至る地域及びその周辺地域、「日本海国土軸」は、九州北部から本州の日本海側、北海道の日本海側に至る地域及びその周辺地域、「太平洋新国土軸」は、沖縄から九州中南部、四国、紀伊半島を経て伊勢湾沿岸に至る地域及びその周辺地域、「西日本国土軸」は、太平洋ベルト地帯とその周辺地域、とされている。

⁴² 東京、名古屋、大阪の三大都市圏を結ぶ新東名・新名神高速道路、リニア中央新幹線、中部横断自動車道等を指す。

⁴³ 九州の南北・東西軸をつなぐ既存のネットワークを中心に新たに連携するリング状のネットワーク。

⁴⁴ 主要な区間において、あらかじめ代替機能となる道路を整備し、経路の選択制を増やし、冗長性など様々な効果をもたらすこと。

⁴⁵ 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

⁴⁶ 製品の原材料・部品の調達から販売に至るまでの一連の流れを指す用語。

第2節 基幹産業と新たな産業の発展による成長

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、アジアの経済を牽引しながら、地域経済社会の先進モデルを確立し、安定的な成長、雇用の拡大により、圏域内総生産の大幅な拡大を目指す。

また、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⁴⁷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。その際、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。

さらに、グローバルな視点を取り入れ、イノベーション⁴⁰の担い手であるスタートアップ企業の創業²⁷、DX³⁷・GX³⁸の導入、ESG 投融資⁴⁸を促進する。さらに、基幹産業や成長産業への投資を支えるインフラ整備により、民間投資の促進を図る。それらに伴い、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・受け入れ、国際競争の舞台で活躍するグローバル人材⁴⁹の育成、登用を推進する。

九州圏では、自動車及び半導体産業が基幹産業であることから、自動車産業では、電動化に対応した関連産業を強化し、「カーアイランド九州」の更なる発展を目指す。

また、半導体関連産業では、国内外企業の誘致や異業種からの新たな企業進出等により、「新生シリコンアイランド九州」の実現を目指す。併せて、産業の成長を牽引する教育・研究・開発機関の集積により研究クラスター⁵⁰を形成する。

農林畜水産業では、スマート農業⁵¹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、稼ぐ農林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。また、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。

観光産業では、九州圏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 MaaS⁵²の活用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。特に、欧米豪を始め、アジア諸地域以外からの認知度が低いことから、観光資源を活かしたアドベンチャーツーリズム⁵³、サイクルツーリズム⁵⁴、多様な地域文化を生かした滞在型の文化観光等の新たな魅力・価値の創出など、多様な旅行ニーズに応えるための受入環境を整備することで、欧米豪からの

⁴⁷ 多様な製品や企業が互いに連携することで大きな収益を得る構造。

⁴⁸ ESG とは Environment(環境)、Social(社会)、Governance(ガバナンス)の単語の頭文字をつなげたもの。定量的な財務情報に加え、非財務情報である ESG の要素を考慮する投資。

⁴⁹ 日本人としてのアイデンティティを持ちながら、広い視野に立って培われる教養と専門性、異なる言語、文化、価値を乗り越えて関係を構築するためのコミュニケーション能力と 協調性、新しい価値を創造する能力、次世代までも視野に入れた社会貢献の意識などを持った人材。

⁵⁰ 産・学・官の各主体間に網の目のようなネットワークを形成。 緊密な連携によって様々な新技術シーズや新事業等が創出され、外部から人材、企業立地、情報や投資を惹きつける集積。

⁵¹ ロボットや AI、IoT 等の先端技術や農業データを活用し、農業の生産性向上等を図る取組。

⁵² Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

⁵³ 自然、アクティビティ、文化体験の3要素のうち2つ以上で構成される旅行。

⁵⁴ 自転車を活用した観光地域づくりのこと。

誘客を促進し、インバウンド⁵⁵市場の多様化を図る。そのためハード・ソフトが一体となった受入環境の整備や、交流機能及び都市機能のより一層の充実・拡充を図る。



エネルギー産業では、他圏域への移出が可能なほど豊富な供給力や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ビジネス拡大を推進する。また、再生可能エネルギー導入ポテンシャルが高い離島・半島・中山間地域では、エネルギーの自給を目指す。

人口減少、少子高齢化が加速し、各産業において人材不足が喫緊の課題であることを踏まえ、女性活躍の推進、関係人口⁵⁶の拡大・深化、官民連携等により、地域や経済を支える人材を確保する。また、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、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推進する。

第2章 【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、デジタルとリアルとの融合による多様なネットワークで連結することで、地域生活圏³⁹の形成や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。

第1節 重層的な生活・経済圏域の形成

1. 持続可能な圏域構造

広域レベルの高次の都市機能から、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の形成を目指す。

⁵⁵ 訪日外国人旅行のこと。

⁵⁶ 「定住人口」でもなく、観光で訪れる単なる「交流人口」でもない、特定の地域に継続的に多様な形で関わる人。

そのため地域間連携のためのデータ連携基盤構築や官民連携によるデータ流通の推進など、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を図る。

2. 広域的な機能の分散と連結強化

政令指定都市や県庁所在地等を中心に人口 10 万人以上の都市がバランスよく分布している九州圏の特徴を最大限活用し、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。

特に、福岡市を始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、圏域で一体となった自立的な経済循環システム⁵⁷を構築する。

3. 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行う。

また、日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド⁵⁸）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する。併せて、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する。

(2) 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の形成を目指し、ビッグ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の提供の効率化・自動化等を進め、民の力を最大限活用しながら、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する。

また、高齢者を始めとする地域住民や観光客にとって必要不可欠な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。

第2節 誰もが心豊かに住まう地域づくり

人口減少、少子高齢化の中で、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 ターン者等の多様な人々から「選ばれる地域」を目指す。また、近年の暮らし方、働き方のニーズの多様化等を踏まえ、九州圏の個性を活かした二地域居住やワーケーション⁵⁹等の環境整備により、九州圏へ

⁵⁷ 地域が、地域の特徴や遊休資源を有効に活用し、地域間の交易を活発化させることで新たな需要(付加価値)を創出し、全ての地域において経済循環の流れを太くすること。

⁵⁸ 「近所」や「地域」を意味する。住まいから歩いていける距離の範囲。

⁵⁹ Work(仕事)と Vacation(休暇)を組み合わせた造語。

の交流人口や関係人口⁵⁶を創出する。このため、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を推進する。

また、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」空間の形成を図るとともに、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に取り組むことで、より快適な地域づくりを推進する。

さらに、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し、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章 【目標3】強く美しい「アイランド九州」

地震や豪雨、火山等による大規模自然災害等に対し、強靱な九州圏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⁶⁰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。

第1節 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

災害に強い国土基盤を整えるため、激甚化・頻発化する自然災害や南海トラフ巨大地震を始めとした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⁴⁶維持など、更なるレジリエンス⁶¹を強化する。

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、海岸保全、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とともに、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。そのため、事業継続計画（BCP⁶²）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推進する。また、非常時の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、災害復旧等の支援体制を強化する。その他にも、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推進する。

国土基盤は、地域の安全・安心、暮らしや経済を支える重要な役割があることから、機能・役割に応じた充実・強化を図る。また、変化する社会経済状況に対応するため、DX³⁷、GX³⁸、リダンダンシー⁴⁵、安全保障等の観点から、国土基盤の高質化を推進する。特に維持管理については、予防保全型メンテナンスサイクル⁶³へ本格転換することで、社会インフラ施設の機能を持続的に発揮する。

⁶⁰ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

⁶¹ 「回復力」や「弾性(しなやかさ)」を意味し、困難をしなやかに乗り越え回復する力。

⁶² 企業が自然災害等の緊急事態に遭遇した場合において、損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取り決めておく計画。

⁶³ 更新時期の平準化と総事業費の削減を図るために、インフラの損傷や劣化が進行する前に点検・診断・修繕などの措置や記録を、くり返し行うサイクルを指す。

第2節 美しく豊かな自然環境の保全と持続可能なエネルギーの利用拡大

九州における「グリーン国土の創造⁶⁴」の観点から、貴重な自然環境の保全・再生と景観形成のため、その周辺や重要地域を相互につなぐ森林や河川、海岸等を有機的に結びつけ、広域的な生態系ネットワーク⁶⁵を構築し、良好な状態での保全を推進する。

水資源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する。河川、閉鎖性海域等の公共用水域の水質保全を推進し、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・海域等について適正に保全・管理する。また、自然生態系の防災・減災機能の活用、グリーンインフラ⁶⁶の実装、木材の利用拡大等を推進し、森林資源の循環利用を確立する。

特に、人口減少が進む中山間地域や都市の縁辺部では、これまでと同様に国土を管理することが難しくなってくるため、地域の目指すべき将来像を踏まえた国土の利用・管理方法を検討する。

持続可能な循環型社会の形成を図るため、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）を推進する。また、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の推進、ESG 投融資⁴⁸の推進、カーボンニュートラル⁶⁰の実現を目指し、地域づくりや九州圏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を推進する。

⁶⁴ 多彩で恵み豊かな自然環境を将来世代に引き継ぐため、国土と社会経済活動の基盤となる自然資本の保全・拡大と持続可能な活用を図る観点及び取り組みを指す。

⁶⁵ 生物多様性が保たれた国土を実現するために、保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として、これらを有機的につなぐ取組。

⁶⁶ 社会資本整備、土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能(生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等)を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める取組。

第4部 九州圏における主要な施策（プロジェクト・施策）

第1章 広域連携プロジェクト（PJ）

第1節 【PJ1】アジア、そして世界と日本の交流・連携・成長拠点プロジェクト

九州圏は、アジア諸地域に近接した立地特性を活かして、海外との交流・連携を促進し、国際競争力を強化することで、九州圏がまず元気に成長し、アジアの「成長センター」となってアジアの経済を牽引する存在になることを目指す。また、アジアのゲートウェイとして、アジア諸地域との交流を円滑かつ効率的に行うとともに、交流を国内各圏域へ拡大するため、シームレスな陸海空のネットワークを整備する。

第2節 【PJ2】ひとつにまとまり活力を創出する交流・連携プロジェクト

九州圏の中核中核都市から地方の中心都市を核とした地域生活圏³⁹、小さな拠点を核とした集落生活圏まで、陸海空の交通ネットワークでシームレスに連結することで、圏域内での交流・連携を促進し、九州圏全体での活力を創出する。また、九州圏各地には固有の豊かな自然環境や文化を有していることから、これらを活用した観光やイベントでの交流・連携を促進する。

第3節 【PJ3】強みや特色を活かした持続可能な産業振興プロジェクト

九州圏の経済を牽引する持続可能な基幹産業をさらに強化するために、DX³⁷・GX³⁸の推進等、目まぐるしく変化する社会経済状況に対応した、各産業の基盤整備を推進する。また、これらの変化を基幹産業である自動車・半導体はもとより造船、バイオ⁶⁷、ロボット等の各産業にも波及させることで、経済安全保障と産業の生産拠点の形成・強化を図る。

また、農林畜水産業を取り巻く様々なリスクに対する食料安全保障の強化を図るとともに、生産性向上による輸出の拡大や、6次産業化⁶⁸に伴う新たな価値の創出により、稼げる農林畜水産業を実現することで発展を促進する。

さらに、九州圏の持続可能な発展と地域の自立を促すため、国内だけでなく、海外との交流を促進し、観光産業によって地域の消費拡大を牽引し、九州圏一体となった「観光アイランド九州」の発展を促進する。

この他、地域の特色を活かした、医療、航空宇宙、再生可能エネルギー、情報等の産業分野では、産官学と連携し研究開発を推進するとともに、スタートアップ企業²⁷や先端技術等の新たな産業の発展を促進する。

第4節 【PJ4】中核中核都市を核とした魅力あるまちづくり推進プロジェクト

県庁所在地を始めとする中核中核都市等の広域連携の拠点としての機能を強化し、都市コミュニティの再生により、広域レベルの高次の都市機能から、生活に身近な地域のコミュニティまで多世代が交流できる拠点の活性化を図る。

さらに、広域圏内の情報ネットワークを強化し、地域経済・コミュニティを維持できるよ

⁶⁷ バイオテクノロジーの略称で、生物の行う化学反応、あるいはその機能を工業的に利用・応用する技術。

⁶⁸ 農林漁業者が農畜産物・水産物の生産(1次産業)だけでなく、食品加工(2次産業)、流通・販売(3次産業)を総合的かつ一体的に取り組み、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組。

う、九州圏の強みである広域連携力を活かして、各県が自立しつつも一体となって地域活性化に取り組み、自立的な経済循環システム⁵⁷を構築する。

第5節 【PJ5】 離島・半島・中山間地域・都市を繋ぐ地域生活圏形成プロジェクト

デジタルの徹底活用、官民パートナーシップ形成により、地方の豊かさと都市の利便性の融合、デジタルとリアルが融合した地域生活圏³⁹の形成を推進する。また、関係人口⁵⁶の拡大・深化、地域を支える人材の育成・確保を行い、地域活性化につなげる。

なお、九州圏は政令指定都市や県庁所在地等を中心に、圏域各地に人口10万人以上の都市がバランスよく分布した圏域構造を有しているが、離島・半島・中山間地域も多く、人口密度が相当程度低い地域も多くあることから、地域の暮らしや経済活動の実態に即し、必要とされるエリアごとに、様々な主体による取組を重層的に展開していくことにより、着実に地域生活圏³⁹の形成を目指すこととする。

第6節 【PJ6】 経験を活かした防災と豊かな環境の保全・創出プロジェクト

災害の多い九州圏において、安全・安心な暮らしを確保するためには、インフラ整備等のハード面での対策とともに、地域での防災活動等のソフト面での対策を推進し、国土基盤の高質化・強靱化を進める。また、人口減少下におけるデジタルを活用した国土の適切な利用・管理を推進する。さらに、生態系の保全やカーボンニュートラル⁶⁰の推進、グリーンインフラ⁶⁶の実装等、九州圏の豊かな自然環境と共生するグリーン国土の創造⁶⁴を推進する。

第7節 【PJ7】 国内他圏域との連携プロジェクト

四方を海に囲まれ、日本列島の端に位置する九州圏においては、国内他圏域との交流・連携は九州圏の発展は元より、全国的にも広域的な機能の分散と連結強化等により「国土の均衡ある発展」を実現することにつながっていくとされている。

時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る質の高い交通やデジタルのネットワーク強化を通じ、国内とシームレスな連結強化による「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図ることにより、活発なヒト・モノの流動による経済の好循環を生み出すために、国内他圏域との連携を促進する。

第5部 計画の推進等

第1章 他圏域との連携

令和5年7月に閣議決定された「国土形成計画（全国計画）」における日本海側・太平洋側の二面（二軸）活用や「日本中央回廊⁴²」による広域的な連結強化を踏まえ、他圏域との交流・連携を強化するための交通ネットワークの強化、物流・人流などの輸送ネットワークの強化、新たなエネルギーの供給拠点化の推進、広域観光・インバウンド観光の促進、災害時における隣接圏域のバックアップ、また「日本中央回廊⁴²」の形成を契機とした大都市圏からの企業・人材の呼び込み機会の創出などに取り組む。加えて、全国各地との時間距離短縮の効果を活かし、ビジネスや観光等の交流を促進する。

また、地域資源を活かし、「日本中央回廊⁴²」と連携したビジネス・観光交流、商圈・販路の拡大につなげることで、国土全体にわたる地方の活性化や国際競争力の強化につなげる。

第2章 計画の推進管理等

第1節 多様な主体の参画・協働

1. 一体的な推進体制

本計画の推進に当たっては、協議会構成員を始めとした国、県、市町村、経済界等の多様な主体が、十分に連携・協働を図りつつ、計画が描く将来像の実現に向けた各種施策の展開・具体化を推進する。また、九州地方知事会や九州地域戦略会議等の既存の九州圏の統括的な組織との緊密な連携により、計画を推進する。

2. 多様な主体との連携

本計画を推進するため、行政のみならず、住民・NPO・企業等の多様な主体を地域づくりの担い手と位置付け、これらの主体が従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や、公と私との中間的な領域で協働するという考え方に立って、多様な民間主体の発意・活動を積極的に地域づくりに活かす取組を推進する。

第2節 他計画・施策との連携

本計画の実効性を高めるため、国土強靱化基本計画⁶⁹、国土利用計画（全国計画）⁷⁰、社会資本整備重点計画⁷¹及び同計画に基づく九州ブロックにおける社会資本整備重点計画等の国土利用や社会資本整備に関する中長期計画、デジタル田園都市国家構想⁷²総合戦略等と連携・整合して計画の推進を図るとともに、県や市町村の国土強靱化地域計画やデジタル田園都市国家構想総合戦略（地方版総合戦略）、総合計画等の各種長期計画と連携し一体的に推進する。

⁶⁹ 大規模自然災害のリスクを想定した国土の脆弱性評価を踏まえ、強靱な国づくりを推進するための基本的な指針となる計画。国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、国土強靱化に関する国の計画等の指針となるべきものとして策定されている。

⁷⁰ 自然的、社会的、経済的、文化的といった条件を十分に考慮しながら、総合的、長期的な観点に立って、公共の福祉の優先、自然環境の保全が図られた国土の有効利用を図ることを目的とした計画。

⁷¹ 社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画。

⁷² 「心ゆたかな暮らし」（Well-Being）と「持続可能な環境・社会・経済」（Sustainability）を実現していく構想。

第3節 計画の進捗管理

本計画の実施に当たっては、九州圏を取り巻く内外の情勢変化や動向に柔軟に対応しながら、計画の実行性を高めるとともに、着実な推進を図っていく必要がある。

このため、九州圏広域地方計画協議会において、将来像・目標の達成に向けた取組を推進するとともに、毎年度、各種施策の進捗状況を把握し、定性的または定量的な検証を行い、推進に当たっての課題とその対応の検討を行う。