

九州圏広域地方計画

計画原案

アジアの成長センター『アイランド九州』

2026年（令和8年）5月

国土交通省

（九州圏広域地方計画協議会資料）

本資料は、九州圏広域地方計画協議会及び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、2026年（令和8年）5月時点での検討状況を整理したものである。

九州圏広域地方計画 計画原案 目次

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.....	7
第6章 通商・貿易.....	11
第7章 流通.....	11
第8章 観光・交流.....	12
第9章 災害と環境保全.....	12
第2部 九州圏の将来像.....	14
第3部 将来像実現へ向けた目標.....	15
第1章 【目標1】成長エンジン「アイランド九州」.....	15
第1節 九州圏内及び国内外との交流・連携を強化.....	15
第2節 基幹産業と新たな産業の発展による成長.....	16
第2章 【目標2】自立型広域連携「アイランド九州」.....	18
第1節 重層的な生活・経済圏域の形成.....	18
第2節 誰もが心豊かに住まう地域づくり.....	19
第3章 【目標3】強く美しい「アイランド九州」.....	20
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.....	20
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.....	20
第4部 九州圏における主要な施策（プロジェクト・施策）.....	23
第1章 【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.....	23
第1節 アジア等諸地域との交流・連携の促進.....	23
第2節 国内各圏域とのシームレスな連結強化による交流・連携の促進.....	24
第3節 九州圏に活力をもたらす国内外との交流・連携の促進.....	25
第2章 【PJ2】ひとつにまとめ活力を創出する交流・連携プロジェクト.....	26
第1節 循環型連携の強化によるシームレスな九州圏の構築.....	26
第3章 【PJ3】強みや特色をいかした持続可能な産業振興プロジェクト.....	27
第1節 持続可能な産業の形成に向けた基盤整備.....	28
第2節 新生シリコンアイランド九州の実現.....	29
第3節 カーアイランド九州の発展.....	30
第4節 フードアイランド九州の更なる発展.....	31
第5節 観光アイランド九州の形成.....	34
第6節 地域の特色豊かな産業の更なる発展と新たな産業の創出.....	37

第4章 【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	41
第1節 中枢中核都市等を核とした自立型広域連携	41
第2節 多世代交流の拠点となる都市コミュニティの再生	43
第3節 地域を支える多様な人材が活躍できる環境づくり	45
第5章 【PJ5】 離島・半島・中山間地域・都市をつなぐ地域生活圏形成プロジェクト	48
第1節 交通ネットワークとデジタルの融合による地域生活圏の形成推進	49
第2節 小さな拠点を核とした集落生活圏の構築による地域生活圏の形成	51
第3節 地域生活圏を支える地域づくり・人づくり	54
第6章 【PJ6】 経験をいかした防災と豊かな環境の保全・創出プロジェクト.....	57
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・強靱化.....	57
第2節 人口減少下の国土の利用・管理	61
第3節 グリーン国土の創造	62
第7章 【PJ7】 国内他圏域との連携プロジェクト	65
第1節 国内他圏域との交流・連携、広域的な機能の分散と連結強化	65
第5部 計画の推進等	68
第1章 他圏域との連携.....	68
第2章 計画の推進管理等	68
第1節 多様な主体の参画・協働.....	68
第2節 他計画・施策との連携	68
第3節 計画の進捗管理	69

はじめに

(1) 計画の意義

九州圏は、第1次(1959年)から5次(1998年)にわたって策定された「九州地方開発促進計画」、第1次(2009年)及び第2次(2016年)として策定された「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、日本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）

本計画の対象区域は、国土形成計画法及び同法施行令に基づく、九州圏（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県を一体とした区域）である。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、2050年、更にその先の長期を見据えつつ、今後おおむね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2024年現在の人口は約1,248万人²であり、圏域内総生産は2022年度時点で約49.3兆円³である。全国比で見ると、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、2022年時点で276万円⁴であり、全国水準の82.6%と低い。九州圏で最も所得の高い福岡県でも、281万円⁴であり、全国水準の84.1%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2024年10月1日現在、1億2,380万2千人⁵で、14年連続減少している。

九州圏の人口は2024年10月1日現在、約1,248万人で、全国と同じく減少傾向を示しており、2050年にはさらに235万人（全体の18.8%）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%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⁸。

（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1.22、佐賀県1.41、長崎県1.39、熊本県1.39、大分県1.37、宮崎県1.43、鹿児島県1.38）とも全国（1.15）⁹より高い。

² 総務省「人口推計」。2024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」。2022年度時点の九州圏の総生産。

⁴ 内閣府「県民経済計算」。

⁵ 総務省「人口推計」。2024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1,248万人（2024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 2020年は総務省統計局「国勢調査」（年齢不詳を按分した人口）、2050年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」による試算。

⁹ 厚生労働省「令和6（2024）年人口動態統計（確定数）」。

(生産年齢人口)

九州圏の2050年の生産年齢人口は513万人で2024年から26.6%減少すると推計¹⁰されており、18.8%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、2015年から2024年の伸びは全国では2.5倍に対して、九州圏では3.1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ったが、2024年にはコロナ禍直前の値を上回り過去最大となっている。

(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41%¹³、圏域内総生産の約42%¹⁴が集中し、東京圏¹⁵、大阪圏¹⁶、名古屋圏¹⁷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¹⁸、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700万人(2024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4.85万人(2015年)と約15.24万人(2024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526万人と九州圏の人口1,278万人を比較。

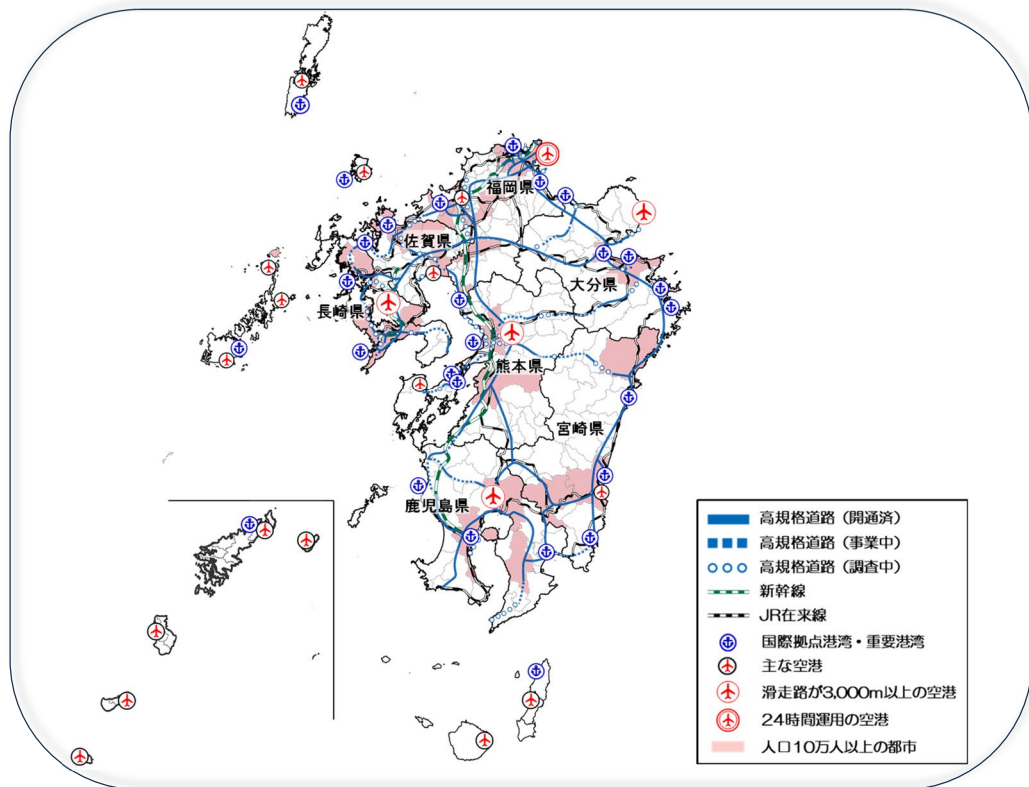
¹⁴ 福岡県「令和4年度県内経済・市町村民経済計算報告書」・佐賀県「令和4年度市町村民経済計算の概要」・九州各県「県民経済計算」。北九州・福岡大都市圏(下関市除く)の総生産約20.2兆円と九州圏の総生産約48.0兆円を比較。

¹⁵ 首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯を含む市区町村の区域。主に埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県等。

¹⁶ 近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域を含む市町村の区域。主に京都府、大阪府、兵庫県、奈良県等。

¹⁷ 中部圏開発整備法による都市整備区域を含む市町村の区域。主に岐阜県、愛知県、三重県等。

¹⁸ 国土交通省「海岸統計(令和6年度版)」。



(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¹⁹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つな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、高規格道路ネットワークの未整備区間及び暫定2車線区間が存在し、その早期解消が求められている。また、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ほとんどを占める海上輸送²⁰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²¹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、橋梁やトンネル、河川管理施設（ダム含む）、港湾のほか、上下水道等の地下管路等の社会インフラ施設の老朽化は今後急速に進むため、その対策も課題である。

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

¹⁹ 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。

²⁰ 国土交通省「令和5年空港管理状況調査」・「令和5年港湾統計（年報）」。

²¹ 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。

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。

これら空港や港湾等の拠点と的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。

エネルギーインフラにおいては、火力や原子力発電に加え、九州圏の地域特性をいかした太陽光や地熱発電、系統用蓄電池²²の整備などの再生可能エネルギー利用に取り組んでいる。また、九州内を循環する高圧送電網が整備され、災害時等の安定的な電力供給が実現している。半導体を始めとした様々な産業の更なる発展や、データセンター²³の誘致などデジタル化の進展に伴い、今後電力需要が高まることを見込まれている。そのため、安全性を大前提に、安定的で安価、かつクリーンなエネルギー供給が求められている。

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いる。一方で、九州圏は、九州 MaaS²⁴の取組等、多様な公共交通関係者間の連携・協働が進んでおり、これらをいかしながら、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。

²² 電力系統（発電所から家庭や企業に電気を送るシステムのこと）に直接接続される大規模な蓄電池のことで、再生可能エネルギーの導入拡大に伴い、その出力変動を調整し、電力の安定供給を支える役割が期待されている。

²³ サーバーやネットワーク機器を設置・運用するための施設を指す。

²⁴ 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。

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～

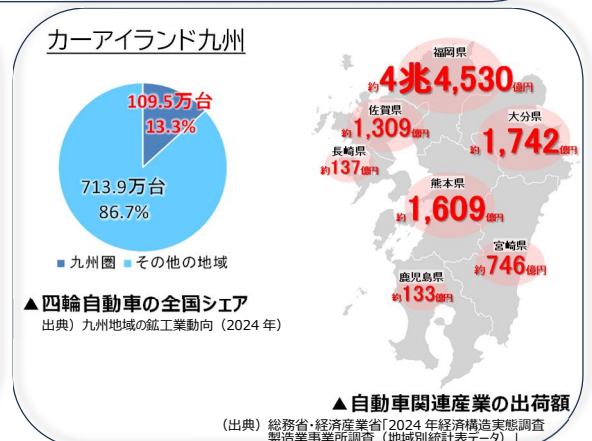
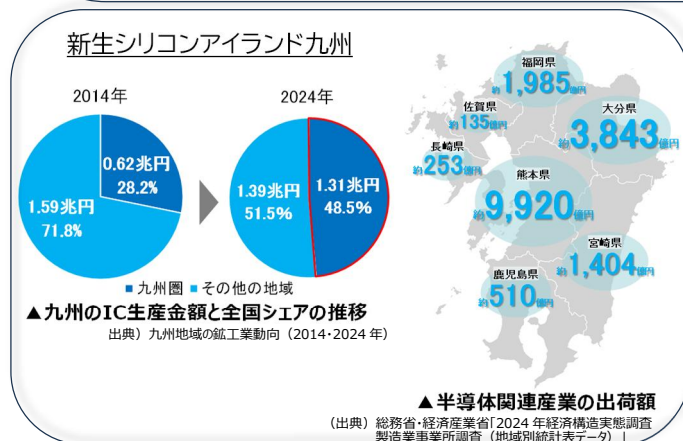
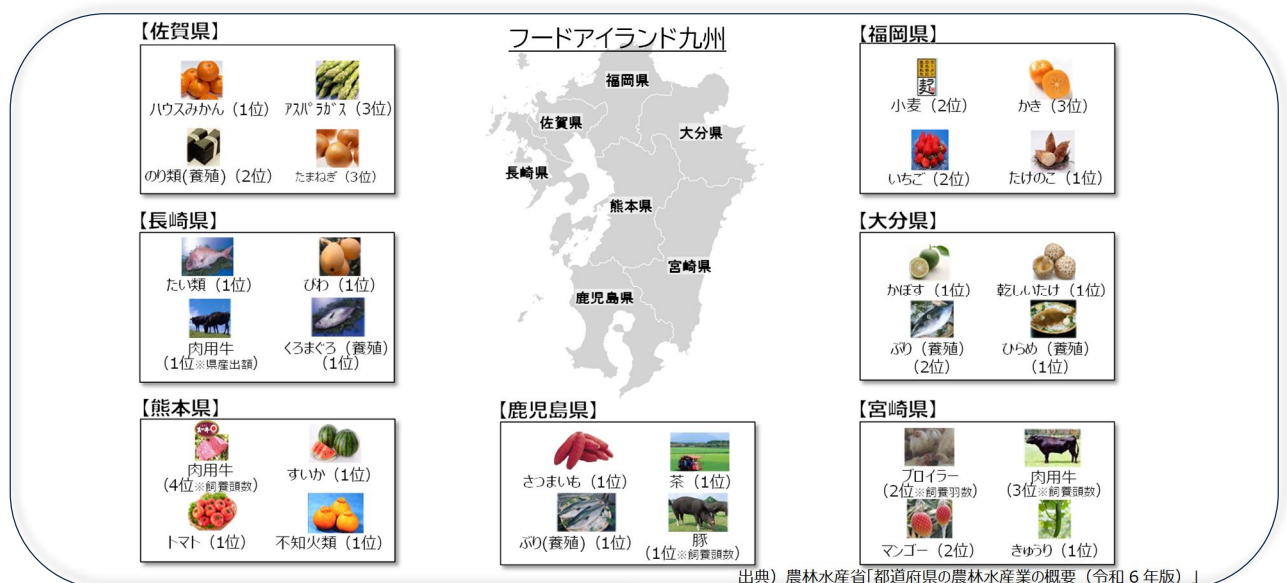
(産業構造)

九州圏の産業構造は、2022年度における圏域内総生産構成比²⁵で1次産業が2.2%、2次産業が24.2%、3次産業が72.8%であり、全国（1次産業：0.9%、2次産業：26.3%、3次産業：72.0%）と比較して1次産業、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い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20.1%（2023年）、海面漁業・養殖業産出額で全国の25.3%（2023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、新生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3次産業割合が全国の政令指定都市のなかで1位であり集積が進んでいる。



²⁵ 内閣府「県民経済計算」。

(農林畜水産業)

農業産出額は1.92兆円(全国の20.1%)²⁶、漁業産出額は0.39兆円(全国の25.3%)²⁷、林業産出額は0.10兆円(全国の20.6%、いずれも2023年)²⁸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高く、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産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25.0%(2023年)²⁹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圏域別では九州圏が最も多く、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48.5%(2024年)³⁰を占め、世界に向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を開始しており、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(110万台/2024年)³¹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、電動化など、産業構造を大きく変える可能性のある変化(CASE)等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³²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。

(造船業)

九州圏では、造船企業の主要造船所が多く立地し、2024年の竣工数は国内シェアの32.5%を占めており、造船業を始めとした海事産業が集積した我が国有数の地域である。一方、建

²⁶ 農林水産省「生産農業所得統計」。九州圏約1.92兆円と全国約9.55兆円を比較。

²⁷ 農林水産省「漁業産出額」。九州圏約0.39兆円と全国1.52兆円を比較。

²⁸ 農林水産省「林業産出額」。

²⁹ 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、2023年は九州圏の素材生産量516万m³と全国の素材生産量2,065万m³の比較。

³⁰ 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1.313兆円と全国のIC生産額2.705兆円の比較。

³¹ 九州経済産業局「九州地域の鉱工業動向」。

³² 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。

造能力や価格競争において近隣諸国が優位性を示しており、国際競争の激化が進んでいるほか、技術者の高齢化が進み、技術継承が課題となっている。

(ロボット・医療・バイオ産業)

九州圏のロボット産業は国内シェア 9.6%³³を占め、関連する半導体関連産業等も集積しており、国内外のロボット産業を先導する役割を担うことが期待される。

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³⁴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。

(航空・宇宙産業)

航空産業では、今後のグローバルでの航空旅客需要は 20 年間で約 2 倍までに達する見込みであるほか、航空貨物需要も増加する見込みであり、需要増加を背景に航空機製造事業等の関連産業は大きな成長が見込まれる。また、宇宙産業では、ロケットの打ち上げ施設（種子島宇宙センター、内之浦宇宙空間観測所、大分空港水平離着陸宇宙港（スペースポート））や、九州大学・九州工業大学を中心とした研究開発拠点を多く有するなど、これからの我が国の宇宙産業をけん引し得るポテンシャルを有している。

(先端技術・ビッグデータ・情報・コンテンツ産業)

2017 年に九州・山口地域第 4 次産業革命「Kyushu4.0」宣言を行い、先端技術やビッグデータ活用プロジェクトが進行中であるほか、AI³⁵、自動運転の社会実装を見据えた実証事業が展開されている一方で、先進的取組の地域全体への波及や実証から社会実装への移行、継続的な人材育成、プロジェクト間の連携強化が課題である。

情報産業では、2022 年に「九州広域データ連携プラットフォーム検討会」を設立し、官民連携してデジタルによる持続可能な地域社会創造の先進的なモデルの構築を目指している。また、コンテンツ産業では、産学官の連携により、ゲーム・アニメ・音楽・デザインなどのクリエイティブ関連産業において、異業種間の交流・連携を通じた新しいビジネスの創出が促進されている。

(雇用・就労環境)

労働力人口は約 670 万人（2024 年）³⁶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、全国的な傾向と同じく回復傾向にあるものの、コロナ禍前の値には至っていない。また、完全失業率はコロナ禍においても 3%未満³⁶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。

³³ 総務省・経済産業省「令和 3 年経済センサス-活動調査」の全国の製造品出荷額等と九州圏の製造品出荷額等の比較。

³⁴ 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。

³⁵ AI とは人工知能(Artificial Intelligence)の略称。学習する機械。

³⁶ 総務省「令和 6 年労働力調査」。

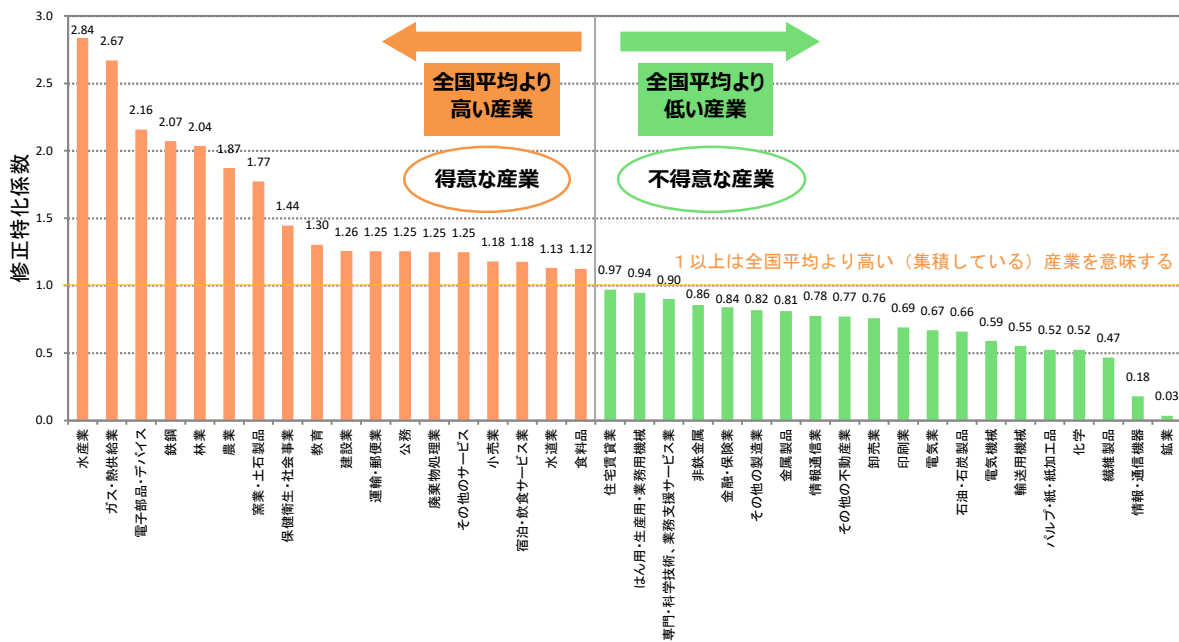
また、基幹産業だけではなく、スタートアップ企業³⁷も近年増加傾向にあり、特に、21 大都市（政令指定都市及び東京都特別区部）のうち開業率日本一を誇る福岡市を中心にスタートアップ支援制度等を活用した起業が増加している。

このように、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。

（産業等の強みの客観的な把握）

九州圏の産業等の強みを客観的に把握するため、環境省、（株）価値総合研究所「地域経済循環分析（2022年 Ver. 9.1）」を用いて確認を行った。

産業別修正特化係数（生産額ベース）³⁸は、下図のとおりであり、全国と比較して得意としている産業は、水産業、ガス・熱供給業、電子部品・デバイス、鉄鋼、林業等である。



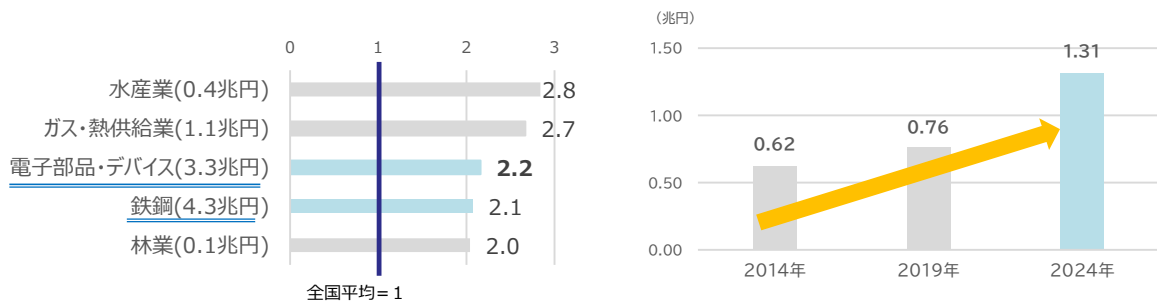
▲産業別修正特化係数(生産額ベース)

出典) 環境省、（株）価値総合研究所「地域経済循環分析（2022年 Ver.9.1）」より作成

³⁷ 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。

³⁸ 環境省、（株）価値総合研究所「地域経済循環分析（2022年版 Ver.9.1）」より作成。産業別修正特化係数（生産額ベース）とは、圏域内の産業別生産額構成比を全国平均と比較し、貿易を考慮した係数であり、同係数が1を超える産業は全国平均よりも強みのある産業（集積している産業）である。

同係数³⁸の上位5位は下図のとおりであり、九州圏のIC(集積回路)の生産額については、過去10年、増加傾向で推移しており、圏域内で半導体産業関連の投資が進んでいる。



▲産業別修正特化係数上位5位および生産額³⁸

出典) 環境省、(株) 価値総合研究所「地域経済循環分析(2022年 Ver.9.1)」より作成
 ※生産額と産業別修正特化係数の両面からここでは「電子部品・デバイス」産業を強み産業と評価

▲九州圏域の集積回路生産額推移

出典) 九州経済産業局「鉱工業動向等 IC生産実績」を基に作成

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)³⁹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年には黒字となった。輸出のうち2.4兆円(26.3%)³⁹が博多港や苅田港等からの自動車、1.5兆円(16.2%)³⁹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、姉妹都市提携地方公共団体数、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・政令指定都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、2020年に産官学の推進組織「TEAM FUKUOKA」を設立し、香港の資産運用会社や台湾の銀行を始め、5年で35社(2025年6月時点)を誘致するなど、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⁴⁰が進む～

国内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(2023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取扱貨物量は減少したが、その後回復傾向にあり、2021年には北九州港～横須賀港の新

³⁹ 門司税関「貿易統計」。

⁴⁰ トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換することを指す。

規航路も開設されている。また、RORO 船⁴¹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、様々な生産品を他圏域へ出荷する九州圏においては、長距離輸送をトラックが担っており、また、全産業の中でも自動車運転の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、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）もあり、人材不足が深刻化している。そのため、担い手確保に向けて、より迅速かつ効率的な対応が必要となる。

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、2024年の外国人延べ宿泊者数は、2019年比139.7%⁴²とコロナ禍前より増加した。しかし、圏域内各県の回復率をみると、2019年比173.3%⁴²から63.8%⁴²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年の7.5%⁴²から7.4%⁴²へ減少する一方、三大都市圏では62.7%⁴²から69.1%⁴²へ増加している。

また、九州圏内における旅行消費額でも、日本人の旅行消費額は全国比10.6%（2.7／25.2兆円）（2024年）⁴³で、北海道から沖縄までを10地域に区分すると4位であるところ、訪日外国人の旅行消費額は、1位・2位の地域に消費が集中していることから、全国比6.8%（0.5／7.7兆円）（2024年）⁴⁴と比率が低いにもかかわらず、10地域中3位となっており、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78%（全国約50%）（2024年）⁴²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23%⁴⁵となっており、東京（62%）、北海道（42%）と比較して低い。地域別にみると、アジア全体では31%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（2024年度）。

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。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年7月）、令和2年7月豪雨（2020年7月）、令和

⁴¹ 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)のために、船尾や船側ゲートを有する船舶。

⁴² 観光庁「宿泊旅行統計調査」。

⁴³ 観光庁「旅行・観光消費動向調査」。

⁴⁴ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」及び「インバウンド消費動向調査」。

⁴⁵ 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」。

4年台風第14号(2022年9月)等の災害が発生した。また、平成28年熊本地震(2016年4月)でも甚大な被害が発生した。さらに九州圏は、全国111活火山のうち17の活火山を有している。近年では、新燃岳の52年ぶりの爆発的噴火(2011年1月)や口永良部島の34年ぶりの爆発的噴火(2015年5月)等の火山活動も活発化している。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5.9万人、建物被害数(全壊焼失棟数及び半壊棟数)最大34.4万棟と想定⁴⁶されている。

九州圏では離島・半島・中山間地域等が多く、甚大な自然災害が発生した場合、復旧・復興に際して大きなリスクを伴うため、その低減への取組が求められる。

その他、九州圏はアジアの玄関口に位置し、アジアとの地理的・経済的な結びつきが強いことから、新興感染症等が流行するリスクに備えた、広域的な新興感染症等への対策が求められる。

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、地域の資源としていかしていく必要がある。また、生物多様性¹を保全する上で重要な里地里山は59箇所(2022年時点)⁴⁷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。海域については、汚濁物質が溜まりやすく環境改善を必要とする閉鎖性海域が全国88か所のうち、28か所について九州圏に存在しているほか、海岸線の延長は全国の約3割を占めるため、国内外からの多くの海洋ゴミが海岸に漂着し、問題となっている。

再生可能エネルギー発電の電力量は、太陽光発電を中心に、福岡県や長崎県の風力発電、大分県の地熱発電等、地域特性をいかした発電が行われているが、九州圏の出力制御は4～5億kWh/年で概ね推移しており、他圏域と比べて多い。また、1人1日当たりのごみ総排出量⁴⁸は2023年では890g/人日であり、他圏域と比べて多く、ゴミのリサイクル率⁴⁸は2014年以降19.3%前後で推移している。温室効果ガス算定排出量⁴⁹は2012年以降7千万t-CO₂前後を推移していたが、近年は6千万t-CO₂前後を推移している。

⁴⁶ 中央防災会議 防災対策実行会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ「南海トラフ巨大地震 最大クラス地震における被害想定について【定量的な被害量(都府県別の被害)】」

⁴⁷ 環境省「生物多様性保全上重要な里地里山」。

⁴⁸ 環境省「一般廃棄物処理実態調査結果」。

⁴⁹ 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、近年の暮らし方・働き方の変化やDX⁵⁰・GX⁵¹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、離島・半島・中山間地域も含め九州圏が一体となって成長し、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⁵²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、事前防災対策の一環となる高質で強靱な国土基盤の形成及び発災時の迅速かつ的確な対応に向けた体制の確保が特に重要であり、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いかす圏域を目指す。

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。

⁵⁰ 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。

⁵¹ 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。

⁵² 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、圏域内の連携やつながり、圏域としての完結性の高さ、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⁵³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⁵⁴、日本海国土軸⁵⁴、太平洋新国土軸⁵⁴構想も踏まえ、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⁵⁵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いかし、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⁵⁶の整備やダブルネットワーク⁵⁷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、ネットワークをつなぐだけでなく、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⁵⁸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。

⁵³ 「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。

⁵⁴ 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。

⁵⁵ 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。

⁵⁶ 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。

⁵⁷ 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。

⁵⁸ 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⁵⁹を形成し、時代の流れ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、様々なリスクも含めた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⁵³の担い手であるスタートアップ企業³⁷の創業、DX⁵⁰・GX⁵¹の導入、ESG投融資⁶⁰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、国際的なニーズの変化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⁶¹の育成、登用を推進する。

九州圏では、半導体産業及び自動車が生産基幹産業であることから、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、産業の成長をけん引する教育・研究・開発機関の集積により研究クラスター⁶²を形成する。

また、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。

農林畜水産業では、スマート農業⁶³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の魅力を活用した観光資源の高付加価値化や、九州 MaaS²⁴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、観光資源をいかしたアドベンチャーツーリズム⁶⁴、サイクルツーリズム⁶⁵などのスポーツツーリズム、インフラツーリズム⁶⁶、多様な地域文化

⁵⁹ 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。

⁶⁰ 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。

⁶¹ 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。

⁶² 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。

⁶³ 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。

⁶⁴ 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。

⁶⁵ 自転車を活用した観光地域づくりのこと。

⁶⁶ ダム、橋、トンネルなどの社会基盤となっているインフラ施設を活用した観光地域づくりのこと。

をい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、欧米豪からの誘客を促進し、インバウンド⁶⁷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⁶⁸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、景観等の固有性をいかし、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促進する。

⁶⁷ 訪日外国人旅行のこと。

⁶⁸ 「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。

第2章 【目標2】自立型広域連携「アイランド九州」

離島・半島・中山間地域等を含め、重層的な生活・経済圏域を基盤として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⁵²の形成や都市の利便性と地方の快適性が共生した「住みたい」「働きたい」「育てたい」と思うことが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。

そのため、地域間連携に必要な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⁶⁹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で歩いて行ける近隣エリアにおいて、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

⁶⁹ 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。

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、九州圏の個性をいかした二地域居住やワーケーション⁷⁰等の環境整備により、九州圏への交流人口や関係人口⁶⁸を創出する。このため、高速通信ネットワークをいかし、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。

⁷⁰ Work(仕事)と Vacation(休暇)を組み合わせた造語。

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⁷¹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⁵⁸維持など、更なるレジリエンス⁷²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、道路防災、港湾防災、火山防災等における被害の未然防止や、危機管理能力の向上や警戒避難体制の強化等、ハード・ソフト両面の対策を組み合わせ、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（BCP⁷³）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ほか、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、DX⁵⁰、GX⁵¹、冗長性⁷⁴確保、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⁷⁵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。

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

九州圏における「グリーン国土の創造⁷⁶」として、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⁷⁷を構築し、良好な状態での保全やネイチャーポジティブ⁷⁸の取組を

⁷¹ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

⁷² 「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。

⁷³ 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。

⁷⁴ 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、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設を多重化することや、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

⁷⁵ 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。

⁷⁶ 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組を指す。

⁷⁷ 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。

⁷⁸ 用語に関する厳密な定義は定まっていないが、「自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させる」という基本認識は一致しており、「G7 2030年自然協約」や、昆明・モントリオール生物多様性枠組においてその考え方が掲げられている。

推進する。

水資源の保全と適正な利用を図るため、既往施設等の更なる活用や運用の工夫によ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⁷⁹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、カーボンニュートラル⁷¹実現に向けて、九州圏の特性をいかし、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、産業・民生・運輸部門の各部門における徹底した省エネルギー、ESG 投融資⁶⁰の推進、エネルギーの地産地消を推進する。

⁷⁹ 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。



COLUMN

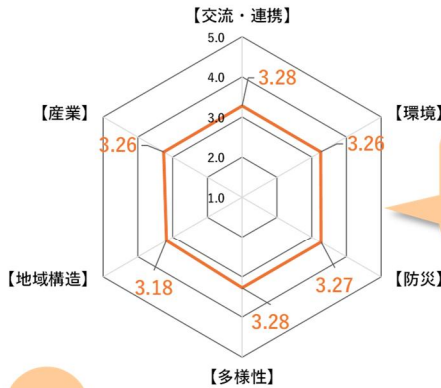
九州圏在住の若者に向けた九州の印象調査 令和7年度実施

九州圏在住の若者の意見

九州圏広域地方計画で示した施策の担い手である若者 約3,800人（17歳～30歳までを対象）に対し、九州圏の印象や暮らしやすさなど、若者にも選ばれる九州圏となるための要素を尋ねました。

若者から見た九州の理想と現状

広域地方計画で目標とする理想の姿に対する現状の印象
「理想に非常に近い」～「理想から非常に遠い」の5段階評価



一定の評価が得られているものの、突出して理想に近い項目はない。

目標1：成長エンジン「アイランド九州」の理想の姿

- 【交流・連携】：国内外の地域と活発に交流・連携し、経済や暮らしが成長している。
- 【産業】：主要な産業の国際競争力が高まり、経済や暮らしが成長している。

目標2：自立型広域連携「アイランド九州」の理想の姿

- 【地域構造】：離島や半島、中山間地域を含めた各地域が連携し、「都市の利便性」と「地域の快適性」が共生した、魅力的な生活環境を持つ地域になっている。
- 【多様性】：若者、女性、高齢者、外国人等、多様な人々が居場所を持ち、希望をもって暮らし、働き、活躍できる社会となっている。

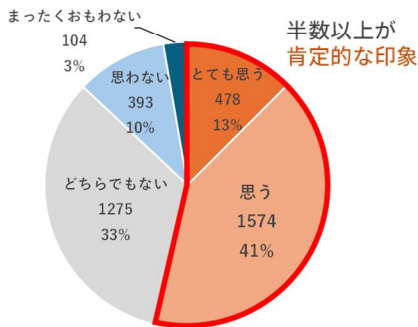
目標3：強く美しい「アイランド九州」の理想の姿

- 【防災】：災害に対して備えが万全である。
- 【環境】：自然環境が保全され、脱炭素の取り組みが積極的に進んでいる

若者にとっての九州 「働きやすい?」「楽しい?」「魅力ある?」

Q.九州は、若者にとって楽しく働き、楽しく暮らせる、魅力ある地域ですか?

「とても思う」～「どちらでもない」～「まったく思わない」の5段階評価



半数以上が肯定的な印象

社会人



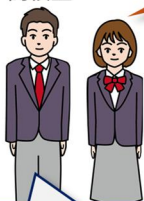
現状を評価する意見

- ✓都市がコンパクトで生活しやすい
- ✓都市と自然のバランスが良い
- ✓都市部の働き口が増え、若者が活躍できる環境の整備が進んでいる
- ✓家賃や生活費が安い
- ✓移住してくる若者が多い

改善を求める意見

- ✓地方部では、公共交通が不足していて、自家用車が必須になっている
- ✓地方部では賃金が安く、職が少ないと感じる
- ✓古い価値観が残っている地域がある

高校生



現状を評価する意見

- ✓自然豊かで、食べ物おいしい
- ✓お祭りや地域のイベントが多い
- ✓都市部では、国内外の多様な人々と交流できる
- ✓半導体工場が誘致され、活気づいていると感じる

改善を求める意見

- ✓地方部では公共交通機関や娯楽施設が整っていない
- ✓都市部に人が流出している
- ✓都市部と地方部の発展の格差を感じる人が多い
- ✓都市部以外では進学先・就職先の選択肢が少ない

大学生等



現状を評価する意見

- ✓九州の人たちは地元愛が強い
- ✓自然豊かで商業施設も多い
- ✓アジア諸国と距離が近く、都市部は職業の幅が広い
- ✓都市部は若者が多く、活気がある
- ✓若者が挑戦する環境が整っている

改善を求める意見

- ✓開発が遅れていて、交通の便が悪い地域がある
- ✓福岡以外は若者の流出が止まらない
- ✓出産・子育て支援をもっと充実させてほしい
- ✓地方部では、娯楽施設や商業施設が不足している



まとめ：若者の視点からの九州圏

- 九州の理想と現状について、計画で目指している理想の姿に対し一定の評価は得られていますが、より理想的な姿に向け、本計画に基づき取組を進めていく必要があります。
- 自由意見では、都市部の現状を評価する意見や、半導体関連産業による地域経済の発展を感じるという意見が多く、回答した半数以上が「若者にとって楽しく働き、楽しく暮らせる、魅力ある地域」と評価しています。

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 【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いかして、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けん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1節 アジア等諸地域との交流・連携の促進

1. 国際競争力の強化

アジアの「成長センター」となるべく、生産力（圏域内生産額）を向上させる必要がある。そのためには、九州圏の産業の強みや特徴をいかすとともに、新たな可能性を追求して更なる発展を目指し、国内だけでなく、海外との関係を強化することが重要である。

海外との交流・連携を促進し、九州圏の産業を更に発展させるために、産業を下支えする各種インフラ整備や、諸外国との物流、人流が円滑・効率的となる環境整備を推進する。具体的には、圏域内における国際拠点港湾や重要港湾、国管理空港の機能拡充といった海路と空路の玄関口の整備を推進する。また、産業の活性化や新規創出等の好循環を生み、国際化を進めるために、高度人材や海外投資等受け入れの環境整備や外資系金融機関の誘致など国際金融機能の強化を推進する。

2. 総合的なゲートウェイ機能の強化

九州圏は、我が国で最もアジア諸地域に近接し、地理的に日本にとってアジアのゲートウェイとしての機能を有している。

海外とより一層の交流・連携を促進するためには、九州圏各地の海と空の玄関口の機能強化を図るとともに、ヒト・モノを円滑・効率的に運ぶネットワークの構築が重要である。そのため、広域的な物流ネットワークの形成において重要な役割を果たす関門航路や圏域内の博多港の国際海上コンテナターミナル整備、苅田港、八代港、志布志港、川内港等の国際物流ターミナル整備、さらに北九州空港の滑走路延長など、海と空の両面からゲートウェイ機能の強化を図る。

海外との連携拡大のため、陸海空の総合的ネットワークを構築することで、九州圏の経済を活性化するとともに、外国人の受け入れ体制や環境整備により、ビジネス往来による経済の活性化や観光産業の拡大を図る。海路による訪問客誘致に向けて、プロモーション、受入体制の整備等を戦略的・一体的に展開し、国際クルーズ船誘致を図るとともに、長崎港、別府港における旅客船ターミナル整備等のハード事業を推進する。

3. アジア等諸地域との経済交流・連携の一層の促進

国際的な経済交流・連携、国際協力等をより一層促進し、交流拠点となるべく環境整備に

取り組むことが重要である。国際交流の拠点となるために、世界から選ばれる地域を目指し、外国人の入出国の円滑化や受入環境整備、国際会議等を誘致・開催できる環境整備、国際的な物流システムの整備を推進する。また、アジア等諸地域とのMOU⁸⁰を活用した経済交流に関する取組等を推進するとともに、環黄海経済・技術交流会議⁸¹の枠組みを通じた経済交流、アジア地域等のビジネス情報・経済情勢に関するセミナー開催、アジア地域で開催される展示会や商談会への参加を推進する。併せて、海外展開支援施策説明会の開催や、企業向け海外展開支援メニューをとりまとめた資料の公表等を推進する。

4. グローバル人材の育成・登用

成長著しいアジア諸地域との経済連携を深め、国際競争力を強化するためには、グローバルに活躍できる人材を育成・登用することが重要である。このため、高度外国人材の採用・定着に向けた関連事業を活用し、グローバル人材⁶¹活用を促進するとともに、共生社会の実現に向けた取組等、留学生の受け入れや企業の受け入れ体制の構築や、多言語案内などの環境整備を推進する。

第2節 国内各圏域とのシームレスな連結強化による交流・連携の促進

1. シームレスな総合交通体系の整備

四方を海に囲まれた九州圏において、国内各圏域との交流・連携を促進するためには、西日本国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸構想⁸²も踏まえ、日本中央回廊⁵⁵も活用しながら多様性・冗長性⁷⁴を備えた交通体系を強化するとともに、陸海空それぞれの交通モードが有機的かつ効率的に連携が可能となるシームレスな幹線交通体系の構築を推進する。そのため、長崎、熊本、鹿児島⁷⁴の3県にまたがる九州西岸地域における多様なネットワークの形成による交流・連携機能の強化を図る。さらに、シームレスな交通体系を有効に活用し、物流の円滑化・効率化に向けた取組を推進する。また、バスタプロジェクト⁸³等、交通モード間の連携強化による人流の円滑化に向けた取組を推進する。

2. 陸海空のネットワークの高質化

日本列島の端に位置する九州圏では、国内各圏域との交流は長距離となることから、人流や物流の速達化、効率化、円滑化に取り組むことが重要である。また、国内各圏域との交流・連携を図るためには、道路、鉄道、港湾、空港等それぞれが役割に応じて環境整備や施設整

⁸⁰ Memorandum of Understanding の略で「了解覚書」と呼ばれる。

⁸¹ 日本、中国、韓国など黄海周辺国の政府、自治体、経済界が、経済・技術分野の交流と協力を促進するために開催する国際会議。

⁸² 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。

⁸³ 鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクト。MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を推進する。

備等の高質化を図ることが重要であり、強靱な物流ネットワークの構築や物流拠点、貨物鉄道駅、港湾、空港周辺のネットワークの充実等、物流支援の取組を推進する。具体的には、輸送船舶大型化への対応、物流の効率化と輸送コストの削減、大規模地震対策としての耐震強化、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点確保等のための博多港や北九州港、唐津港、大分港、細島港の複合一貫輸送ターミナル、鹿児島港中央港区の臨港道路等、圏域各地の港湾整備を推進する。また、佐賀唐津道路、中津日田道路、北薩横断道路等の高規格道路の整備を推進する。さらに、貨物自動車のドライバー不足にも対応した輸送システムの高質化やモーターコネクタ⁸⁴に対応した環境整備や施設整備の取組を推進するとともに、特殊車両通行許可の迅速化を図るため、道路情報便覧の登録を促進する。

第3節 九州圏に活力をもたらす国内外との交流・連携の促進

1. 自然環境や歴史、文化、風土、水、景観等を活用した交流・連携の促進

九州圏固有の自然環境やこれまで培った歴史、文化、風土等を次世代に引き継げるように維持・保存するとともに、これらを活用し地域活性化を促進する。具体的には、世界遺産の明治日本の産業革命遺産や「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群、日本遺産の「日本磁器のふるさと 肥前～百花繚乱のやきもの散歩～」と「国境の島 壱岐・対馬・五島～古代からの架け橋～」など、地域活性化のためのポテンシャルを有する歴史観光資源の保存と積極的活用を図っていく。

また、河川・水辺も含めた地域の自然資源や空間の活用、国内外との文化・芸術・スポーツ等による交流やイベント開催、新たな文化の創造による連携・交流により、九州圏を活性化するとともに、交流拠点等の整備・充実を図る。具体的な取組として、自然環境面では、周辺の景観、歴史、文化等の地域の魅力に配慮した河川整備等のインフラを新たな観光資源とした地域の活性化など必要な取組を推進する。また、圏域内には、ジオパークが9カ所位置し、地域の地質資源を保護しながら「ジオツーリズム」として地球遺産を活用した観光を進めており、そのうち霧島ジオパーク及び桜島・錦江湾ジオパークは、圏域内3カ所目のユネスコ世界ジオパークの認定を目指し、地質資源をいかしたさらなる地域振興を図る。さらに、南九州3県による「南九州広域観光ルート連絡協議会」や九州横断3県による「九州横断長崎・熊本・大分広域観光振興協議会」を通じた広域的な観光戦略を推進する。

文化面では、「九州・沖縄文化力推進会議」による各県の文化イベントの情報発信と相互に誘因を図るための連携事業等、圏域の文化活動の活発化を推進する。また、佐賀県では、有田焼を始めとする佐賀の陶磁器文化を核とし、世界に向けて新たな価値を生む文化創造拠点の創出を目指す「ARITAプロジェクト」を推進する。加えて、福岡市では、九州大学箱崎キャンパス跡地のまちづくりや、国家戦略特区⁸⁵による航空法高さ制限の緩和を利用し、都心部のまちづくりにおいて水辺やみどり、文化・芸術、歴史などが持つ魅力をさらに高め、多くの市民や企業から選ばれるまちづくりを推進するとともに、大濠公園と舞鶴公園の一体的な

⁸⁴ 道路と多様な交通手段との連携。

⁸⁵ 地域の規制緩和や制度改革を通じて、民間活力を最大限に引き出し、国際競争力の強化や地域活性化を目指す特別区域である。

活用により、公園そのものを広大なミュージアム空間とし、歴史、芸術文化、観光の発信拠点とするセントラルパーク構想を推進する。さらに、Park-PFI⁸⁶制度の活用により、海の中道海浜公園では、収益の一部を園路や便益施設の整備・管理に充当し、官民連携による滞在型レクリエーション拠点「パーク・ツーリズムエリア」を、吉野ヶ里歴史公園では、日本初の泊まって体感できる歴史公園を目指し、キャンプフィールド等を運営する。

第2章 【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⁵²、さらには小さな拠点を核とした集落生活圏まで、県境を越えて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。

第1節 循環型連携の強化によるシームレスな九州圏の構築

1. 中核中核都市内の交通機能充実と拠点連結型圏域の構築

産業等競争力強化に向け、中核中核都市における交通の円滑化を図ることが重要である。また、生活・経済の基盤を強化し、九州圏の活力を向上させるためには、高次都市機能を有する中核中核都市の集積効果を地方の中心都市を核とした地域生活圏⁵²、さらには、小さな拠点を核とした集落生活圏まで波及させ、都市の利便性と地方の快適性が共存し連携できる圏域構築を目指すことが重要である。このため、中核中核都市と各地域生活圏等とを結ぶ交通ネットワークを強化する有明海沿岸道路、中九州横断道路等の高規格道路の整備を推進する。

また、拠点や結節点等の整備・強化やネットワークの形成のための長崎南北幹線道路、熊本西環状道路、鹿児島東西幹線道路等の整備、新たな技術を活用した移動円滑化の推進、デジタルを活用した連携のための基盤整備により、シームレスな中核中核都市内の交通機能充実と拠点連結型圏域⁸⁷の構築を推進する。さらに、結節点である鉄道駅の多様な利用者の移動円滑化に向けて、エレベーター・スロープ設置による段差の解消、バリアフリートイレ、視覚障がい者誘導用ブロック等を整備するバリアフリー化を促進する。

2. 高規格道路ネットワーク、幹線鉄道ネットワークの充実・強化

九州圏内で国際交流や経済効果を波及させるには、これらの機能を担う中核中核都市間の連携が特に重要となる。そのため、西九州自動車道、南九州西回り自動車道等の高規格道路の整備を推進するとともに、高規格道路をつなぐ道路ネットワークの充実・強化にも併せて取り組む。

また、スマート IC⁸⁸の整備などの高規格道路の利便性向上を図るとともに、電力ハイウェ

⁸⁶ 都市公園に民間の優良な投資を誘導し、公園管理者の財政負担を軽減しつつ、都市公園の質の向上、公園利用者の利便の向上を図るため、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設の設置又は管理と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度。

⁸⁷ 拠点となる中核中核都市に様々な機能を集約し、交通ネットワークやデジタルインフラによって各都市間が連結された圏域。

⁸⁸ 高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定している。

イなど多様な価値を支える多機能道路空間を目指す。さらに、時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメント⁸⁹により効率的な渋滞対策を実施する。

幹線鉄道ネットワークについては、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）について、必要な検討等を実施するとともに、関係する地方公共団体等との調整を進める。また、基本計画路線として東九州新幹線などが位置付けられている。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など更なる取組を進める。

これらの取組により、圏域の骨格を支えるシームレスな陸上交通ネットワークの充実・強化を図る。

3. 広域圏内の生活圏とのネットワーク強化

中枢中核都市の機能の維持・強化に併せて、広域圏内の生活圏とのネットワークを強化し、一体的な広域圏の自立的な経済循環システム⁶⁹を構築する。さらに、東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線等の高規格道路を地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして整備し、新たな暮らしや経済の圏域形成を目指し、循環可能な九州圏を構築する。

九州圏は、県境を越えて連携力があり、さらにこの強みを伸ばすため、広域的な産学官民一体の体制構築を行い、九州圏の自立的運営やエリア内コミュニティの連携を促進する。

第3章 【PJ3】強みや特色をいかした持続可能な産業振興プロジェクト

九州圏の経済をけん引する持続可能な基幹産業をさらに強化するために、DX⁵⁰・GX⁵¹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³⁴、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⁹⁰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けん引し、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。

このほか、地域の特色をいかした、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、産官学が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³⁷や先端技術等の新たな産業の発展を促進する。

⁸⁹ 道路が本来持つべき機能を最大限に発揮させるための管理手法のことを言う。

⁹⁰ 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組、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組。

第1節 持続可能な産業の形成に向けた基盤整備

1. サプライチェーンの強靱化

九州圏の基幹産業である製造業においては、部品ひとつひとつが必要不可欠であり、サプライチェーン⁵⁸の強靱化は、製品を市場へ安定的に供給し続ける上で極めて重要である。農林畜水産業においても、出荷の遅れは商品価値の低減につながることから、サプライチェーンの強靱化は極めて重要である。

また、九州圏では従来から自然災害による甚大な被害に見舞われており、製造ラインや輸送ラインの寸断による供給停止リスクが大きいと、多重性・代替性を高め、災害対応力の強化を図る。具体的には、離島における生活物資の供給と生産物の出荷を担う港湾においては、西之表港の複合一貫輸送ターミナルの整備、厳原港の防波堤改良を推進する。さらに、企業等の技術優位性を保つための技術流出防止に向けたアウトリーチ⁹¹等、企業への輸出管理及び投資管理制度に係る普及啓発を図る。

2. 産業立地に向けたインフラ整備

新たな産業立地を進めるために、産業用地の整備、既存産業用地の有効活用、人材確保、工業用水など各種インフラ等の受入環境の整備が重要である。そのため、産業立地のボトルネックとなる産業用地不足・インフラの制約への対応として、産業用地を求める企業と未利用地とのマッチング、産業用地整備計画を持つ地方公共団体への伴走支援、工業用水道の老朽化・強靱化対応の支援を行う。また、地域経済牽引事業計画⁹²の承認を受けた事業者やその効果を最大化しようとする地方公共団体による地域の特性をいかした取組を支援する。また、熊本県における半導体関連産業の集積に向けた特定公共下水道の下水処理場新設を推進する。加えて、半導体サプライチェーンの強化に向けて、地域の大学等と連携した半導体人材の育成や共同研究の強化による国内初の三次元積層実装⁹³の量産化や半導体サプライチェーン参入促進、県内関連企業の技術力・商品力強化を推進する。さらに、電源や石油貯蔵施設の立地地域を支援する。

このような多岐にわたる受入環境の整備を進め、企業から選ばれる地域となることにより、新たな産業立地を推進する。また、東九州沿岸部においては南海トラフ巨大地震など巨大災害リスクを最小限にするための土地利用を図る。

3. エネルギー分野の振興

国民生活や経済活動を支えていくためには、安全性を大前提に、経済効率性と環境適合性も踏まえたエネルギーの安定供給が必要不可欠である。また、デジタル化の急激な進展により、今後更なるエネルギー需要の拡大が見込まれる。しかし、我が国は化石燃料の大部分を海外に依存しているため、国際情勢の変化等によるエネルギー供給の不安定さを抱えており、ロシアによるウクライナ侵略は、エネルギーの海外依存リスクを顕在化させた。

⁹¹ 具体的な手口や有効な対策について情報提供を行う活動。

⁹² 地域未来投資促進法および国の基本方針に基づいて市町村及び都道府県が策定した基本計画に沿って、各事業者が策定する計画のこと。地域の中核企業等が新事業や連携を通じて地域経済を牽引するための計画であり、行政が認定し支援する制度。

⁹³ 半導体等の電子部品を三次元的に積み重ねて実装する技術であり、性能向上や省スペース化を実現する。

こうした中で、化石燃料の備蓄や供給体制を強化するとともに、火力発電所の次世代化・高効率化、九州圏の地域特性をいかした再生可能エネルギー発電に取り組んでいるが、出力制御による余剰電力の有効活用といった課題も生じている。

再生可能エネルギーの導入拡大や有効活用、分散型・地産地消型エネルギーシステムの構築、送電インフラの整備などにより、安定的なエネルギー供給や、クリーンエネルギーの供給を推進していくことで、工場や産業の新たな誘致や集積を目指す。具体的な取組として、福岡県においては、県内への風力発電産業の集積と参入を促進する。

4. GX 成長投資の促進

世界的な課題であるカーボンニュートラル⁷¹に向けて、グリーントランスフォーメーション(GX⁵¹)の推進が重要となっており、GXを加速させることで、エネルギーの安定供給と脱炭素分野で新たな需要・市場を創出し、日本経済の産業競争力強化・経済成長につなげていく。九州圏においても、GXに向け、中堅・中小企業等の課題に応じた支援や関係団体の活動支援等を通じた環境・エネルギー産業の活性化、サーキュラーエコノミー⁹⁴の先進的取組を促進する。また、様々なインフラの脱炭素化を推進するとともに、データセンターの集積や脱炭素電源を活用した産業団地の整備等を進める。これらの取組により脱炭素化に取り組む企業を増やすことで、国内外からの投資を呼び込み、国際競争力の強化へつなげる。

5. データセンターの整備

デジタル化の進展によりデータセンター²³の重要性が高まっている。現在、データセンターは東京圏¹⁵・大阪圏¹⁶へ集中しているものの、災害時等に対する情報通信ネットワーク強靱化の観点から、全国への分散立地が進められている。

九州圏においては、東京圏から遠方にあるバックアップ機能としてのメリットや、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いかし、通信網と併せてデータセンター整備を推進する。具体的には、北九州市における災害リスクに強い基盤と充実したインフラなどのポテンシャルをいかした、首都圏に集中するデータセンター等のバックアップ機能の集積や、鹿児島県における国内最大級のデータセンター群の整備など、データセンターの誘致に向けた取組を推進する。

第2節 新生シリコンアイランド九州の実現

1. 世界の中核を担う生産拠点への発展

半導体はデジタル社会を支える戦略物資であり、製造装置を始め関連産業の裾野が広く九州圏の主要産業のひとつである。半導体関連のサプライチェーン⁵⁸を強化するとともに、九州圏に集積した多様な企業・大学・研究機関と国や地方公共団体が、国内はもとより海外とも連携することで、産業用先端半導体の世界的な製造拠点の中核を担う「新生シリコンアイランド九州」の実現を目指す。具体的には、九州の産学官金が相互に連携し、半導体関連産

⁹⁴ 資源を効率的に循環利用し、廃棄物の発生を最小限に抑える経済モデルである。持続可能な社会の実現を目指す。

業の振興と半導体ビジネスエコシステムを擁するイノベーション・マルチハブ⁹⁵の実現を推進する。さらに、半導体産業の中心地のひとつである熊本県では、新たな産学官連携拠点の整備や半導体関連企業や半導体ユーザー企業の集積、半導体人材育成に特化した大学・研究機関の誘致等を図ることで「くまもとサイエンスパーク」の実現を推進するとともに、熊本港の国内物流ターミナルにおける耐震強化岸壁の整備を推進し、物流面の強化を図る。

2. 人材の確保・育成、サプライチェーンの強靱化

九州圏では、半導体人材の育成・確保や、サプライチェーンの強靱化を図ることを目的に、国や地方公共団体、産業界、教育界等で構成する「九州半導体人材育成等コンソーシアム⁹⁶」が組成されている。コンソーシアムの活動を通じて、半導体の価値を理解し、半導体を学ぶ楽しさに共感し、半導体産業で働くことに「誇り」と「生き甲斐」を実感する九州の実現を目指す。具体的には、半導体人材の育成・確保、企業間取引とサプライチェーンの強靱化、海外との産業交流促進を図る。また、九州各県でそれぞれコンソーシアムを組織しており、例えば、佐賀県では、県内の産学官が一体となって連携する「さが半導体フォーラム」を設置し、魅力発信、人材育成・確保、取引拡大、会員交流の4つの機能を柱とした取組を行い、大分県では、「大分県 LSI クラスタ形成推進会議」を設置し、研究開発や人材育成、販路開拓・情報共有、会員交流の4つの機能を柱とした取組を行う。鹿児島県では、半導体関連産業の振興を図るため、産学官金で構成する「かごしま半導体関連産業共創協議会」を設置し、人材確保・育成、産業交流、取引拡大等の取組を推進する。

第3節 カーアイランド九州の発展

1. 世界に選ばれる生産拠点の形成

九州圏における自動車産業は、半導体産業と同様、九州圏の経済を支える主要産業のひとつである。そのため、「九州自動車・二輪車産業振興会議」を中心に、九州各県連携による自動車関連産業の振興施策を強化する。一方、自動車産業は、コネクティッド、自動化、シェアリング・サービス、電動化など、産業構造を大きく変える可能性のある変化（CASE）に直面し、特に電動化は、カーボンニュートラル⁷¹の実現に向けて重要な課題であり、EV⁹⁷/FCV⁹⁸の普及の基礎となる充電・水素インフラの拡大等の対応が求められている。持続的な発展を図る上では、こうした環境変化への対応を早急に図っていくことが重要であり、CASE 対応への支援体制を強化していく必要がある。そのため、圏域内のサプライヤーに対する電動化に伴う具体的イメージや理解の醸成と電動車部品製造等への業態転換の支援、「道の駅」等におけるEV充電器の設置を推進し、引き続き「カーアイランド九州」としてアジア等諸地域の次世代自動車産業をけん引していく。

⁹⁵ 複数拠点が連携し、研究・事業化・人材育成などをネットワーク型で推進するイノベーション拠点の概念。

⁹⁶ 半導体人材の育成・確保やサプライチェーンの強靱化等、半導体産業基盤の強化を図ることを目的としたコンソーシアム。

⁹⁷ Electric Vehicle の略。電気自動車。

⁹⁸ Fuel Cell Vehicle の略。燃料電池自動車。

2. CASEに対応したサプライヤーの集積

CASEに対応するためには、CASEに対応可能なサプライヤーの集積が重要である。そのため地域サプライヤーの開発力を強化するとともに、新規参入も促し、高い技術力・開発力を有するサプライヤーの集積を図る。具体的には、九州各県の産学官が一体となり、CASEなどの高機能部品のニーズに対応するため、地元サプライヤーの提案力・開発力の強化、新規参入や企業の誘致により高い技術力・開発力を有するサプライヤーの集積を推進する。

第4節 フードアイランド九州の更なる発展

1. 生産性向上に向けた取組

農業就業者等の高齢化や担い手不足が加速する中で、生産性向上を図るためには、ロボット、AI³⁵、IoTなどの先端技術を活用したスマート農林畜水産業を推進することが重要である。九州圏では、実装に向けた取組や圏域内の連携を強化し、スマート農林畜水産業技術の現場実装を推進する。具体的な取組として、農業においては、スマート農業技術を活用するための環境整備や各種支援事業の優遇措置等により栽培方式の転換やスマート農業技術等の開発を促進し、農業の生産性の向上を図る。また、林業においては、航空レーザ計測・解析情報やICTなどのデジタル技術を活用したスマート林業を普及・定着させることにより、森林管理や木材生産の効率化・省力化を推進する。

2. 農林畜水産物・食品の輸出拡大

九州圏では、北部地域において青果物や水産物、南部地域では畜産物や水産物、木材の輸出がアジア諸地域を中心に盛んに行われている。近年では、日本産農林畜水産物・食品の魅力が海外に広まっており、国内需要に応じた生産に加え、輸出の拡大を図っていくことは、国内の農林畜水産業の持続性を確保し、生産基盤を維持していくために重要である。

九州圏においては、安全・安心な農林畜水産物・食品の輸出拡大や食品産業のグローバル展開を促進する。具体的には、「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」に基づき、生産基盤の強化や食料の安定供給体制の強化を図るため、大規模輸出産地を形成するモデル的な取組、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）を活用した伴走支援の実施、輸出人材の育成・確保、品目等の課題に応じた取組等を支援するとともに、食品産業の輸出向け HACCP⁹⁹等対応施設整備のために、輸出先国の規制や条件等に対応するための食品製造事業者等による加工施設等の新設及び改修、機器整備を推進する。さらに、九州からの食輸出拡大推進として、圏域内地域商社や支援機関と連携し、各国・地域への商談等機会を通じ食品製造業者の輸出力向上を図るとともに、九州産酒類の海外展開支援、輸出促進を図る取組を推進する。また、九州一体となった官民協働の輸出プロモーションによる「九州の食」ブランド確立と、生産者や食品事業者に対する輸出関連の支援体制の強化を推進する。鹿児島県においては、畜産業に必要な不可欠な配合飼料の原料である穀物の輸入において重要である国際バルク戦略港湾の志布志港について、大型穀物船による一括大量輸入の進展に対応するため、既存施設の老朽化対策と港湾施設整備を推進する。

⁹⁹ 食品等の製造工程で、危害要因を分析し、重要管理点を継続的に監視・記録する衛生管理手法。

3. 新たな価値の創造による需要開拓

九州圏産品の高付加価値化や新しい市場開拓による収益向上により、1次産業全体の活性化を図ることが重要である。九州圏は、「六次産業化・地産地消法」に基づき総合化事業計画の認定を受けた件数が国内の17.8%¹⁰⁰と最も多く、農畜水産物の6次産業化⁹⁰の取組が盛んである。今後も諸外国への輸出は継続しつつ、新たな商品開発や販路拡大を進めることが重要である。しかし、人口減少・高齢化による人材不足や、6次産業化を推進するためのノウハウ共有等の体制が不足しており、取組が進まない状況も存在している。

そのため、現在普及している6次産業化商品の継続的な普及を行うことはもとより、1次産業・2次産業・3次産業の事業従事者が連携を促進し、バリューチェーン¹⁰¹（価値連鎖）を構築するとともに、知的財産の保護・活用による更なる高付加価値化・高収益化を図る。具体的には、宮崎県において、異業種連携による食資源の高付加価値化に向けた取組を推進する。

4. 農林畜水産業の更なる発展

農林畜水産業の更なる発展のためには、機械化やロボット化、AI³⁵、ICT¹⁰²などの先端技術活用による省力化や生産性の向上に取組、安全性と質を兼ね備えた高付加価値化によって輸出拡大を図り、稼ぐ農林畜水産業を実現することで、事業収入を高め、後継者や従事者を確保することが重要である。

そのため、飼料作物生産へ堆肥を提供するなど農業と畜産の連携した取組や、養殖や室内栽培など自然環境に極力影響されない生産体制の確立を推進する。具体的には、鹿児島県において、水産研究・教育機構と共同・連携し、人工生産ウナギやブリ・カンパチの人工種苗生産技術の高度化を推進する。

また、生物多様性¹保全や地球温暖化防止等の観点から、有機農業や条件不利地域の農業についても推進する。併せて、生産物の直売や収穫体験などを通じて、関係人口⁶⁸の拡大を図り、地域活性化を目指す。

さらに、森林・林業・木材産業の発展のため、国産木材の需要拡大・利用促進に向けた取組や国産木材の安定的かつ効率的な供給に向けた取組等を推進する。具体的には、木造率が低い非住宅建築物等の木造化・木質化の取組を推進する。また、宮崎県において、県産材需要の拡大を図るための木材の魅力をPRする拠点施設の整備を推進する。

5. 食料安全保障と持続可能な農林畜水産業の形成

世界情勢の不安定化などによる資材価格の高騰や、気候変動による生産減少など食料の安定供給に影響を及ぼす様々なリスクが顕在化しつつある。また、担い手不足や高齢化が加速しており、生産資材の安定的な確保と労働力の確保が求められている。

¹⁰⁰ 農林水産省「六次産業化・地産地消法に基づく事業計画の認定」。九州圏(471件)と全国(2,648件)の比較。

¹⁰¹ 企業の様々な活動が最終的な付加価値にどのように貢献しているのか、その量的・質的な関係を示す考え方。

¹⁰² Information and Communication Technology の略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。

我が国の食料自給率は低く、海外からの輸入に過度に頼っている状況であり、社会情勢や自然現象の変化によって安定的な供給がなされない可能性を抱えている。

一方、九州圏は、温暖な気候、豊富な降水量や日照により、国内での農林畜水産業の生産割合は高く、海外展開も加速している。

九州圏では、食料安定供給のため、農地の大区画化、集積・集約化、水田の畑地化・汎用化、荒廃農地の再生利用、自給飼料の生産などによる生産基盤の維持・強化を図るとともに、担い手の育成・確保、多様な人材の活用により労働力不足を解消し、持続可能な農林畜水産業の形成を図り、安全・安心な食料の持続的安定供給を実現するための取組を推進する。具体的な取組として、農業においては、農業農村整備事業によるインフラ整備に加え、農業への人材の呼び込みと定着を図るための就農準備段階や経営開始時の経営確立の支援や、農地中間管理機構（農地バンク）による貸借及び農作業受委託を活用した農地集約化等、就農者の確保に向けた環境の整備と各種サポート体制の充実を図るとともに、既存の農業経営の改善のために、法人化や円滑な継承等に必要な助言を実施する。併せて、地産地消の拡大に向けた食育の推進、農福連携¹⁰³による障がい者の就労支援を推進する。林業では、木材の安定供給体制に向けた国有林材等の需要・販路の確保・拡大や、地域における中核的な素材生産・素材流通・製材・高次加工の担い手の育成等の各種取組等を推進する。併せて、宮崎県での再造林推進に向けた取組や、鹿児島県における「かごしま林業大学校」を中心に、即戦力となる人材の育成に向けた取組や林業就業者の定着化、雇用拡大等の取組を推進する。漁業では、鹿児島県において、水産業の再生を図るための「浜の活力再生プラン」に位置づけられた共同利用施設の整備などを推進する。加えて、適正な食品表示の普及啓発活動や食品表示監視協議会による不適正な食品表示に関する監視強化も推進する。

6. 防疫体制の連携強化

九州圏においては、畜産業が主要な産業の1つであり、家畜伝染病の発生は、経営や生産等に加え、畜産物の安定供給にも大きな影響を与えかねないことから、家畜伝染病予防法に基づき、家畜所有者・国及び地方公共団体・関連事業者それぞれが責務を果たすよう努め、発生予防措置及びまん延防止措置を実施し、家畜防疫体制を強化する。具体的には、圏域全体において、豚熱、アフリカ豚熱¹⁰⁴、高病原性鳥インフルエンザ、口蹄疫等の家畜の伝染性疾病等の発生予防・まん延防止対策を徹底するとともに、地域の家畜衛生を支える産業動物獣医師の確保・育成を強化する。

さらに、農作物の安定生産に影響のある病害虫の発生予防・まん延防止、国産農畜産物の安全性の向上、食料安全保障の確立、農林水産業及び食品関連産業等の健全な発展に資する農畜産物の安全・安心を確保する対策を強化する。

¹⁰³ 障害者等が農業分野で活躍することを通じ、自信や生きがいを持って社会参画を実現していく取組。

¹⁰⁴ 豚熱は豚やイノシシが感染するウイルス性疾病であり、家畜伝染病予防法の対象である。アフリカ豚熱は豚熱とは異なるウイルスによる伝染病で、いずれも人には感染しない。

第5節 観光アイランド九州の形成

1. 持続可能な観光地域づくり

観光振興が地域社会・経済に好循環を生むためには、地域住民に配慮し、自然、歴史・文化、地場産業等の地域の観光資源の保全と観光を両立するとともに、旅行者にとっても快適な「住んでよし、訪れてよし、働いてよし」の持続可能な観光地域づくりを進めることが重要である。

温泉・火山・離島を有し、長期滞在旅行に適した九州圏においては、地域への経済効果の高い滞在型旅行の拠点である宿泊施設や観光施設の改修により観光産業の収益力を向上させていく必要がある。そのため、大分県の地域振興と観光振興を一体的に進めるおんせん県おいたツーリズム戦略、平成28年熊本地震により甚大な被害を受けた熊本城の復旧過程を特別公開し、文化財・観光資源として活用する取組、長崎港や別府港の旅客船ターミナル整備、MICE¹⁰⁵や港湾の充実を図るとともに海辺をいかしたまちづくりに取り組む福岡市のウォーターフロント再整備を推進する。また、国立公園の保護と利用の好循環により、優れた自然を守り地域活性化を図る国立公園満喫プロジェクトや、九州自然歩道の活性化のために国・地方公共団体と利用者である各種団体・個人が連携して実施する各種取組といった、地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化を推進する。

さらに、観光産業の生産性向上と観光地経営の高度化を図るため、観光DX⁵⁰やデジタルとリアルイベント等を効果的に融合させた情報発信や誘客対策を推進する。加えて、環境面に配慮した持続可能な観光地域づくりとして、観光資源として景勝地である海岸を維持するため、海洋ごみ対策として、地方公共団体や企業、NPO等が連携して海洋ごみの回収・発生抑制対策等を実施するモデル事業を推進する。併せて、観光産業を働く場としても持続可能なものとするため、観光産業の収益力、生産性向上等を通じた労働環境の向上及び観光人材の育成を進め、人材の確保・定着を図る。取組の一つとして、エコツーリズム¹⁰⁶に取り組む地域に対し、ガイドの育成や活動への支援、アドバイザーの派遣等により活動の推進を図る。

そのほか、日本版持続可能な観光ガイドラインの活用、さらには国際認証取得を推進することで、持続可能な観光地域づくりを推進する。

¹⁰⁵ 企業等の会議 (Meeting)、報奨・研修旅行 (Incentive)、国際会議 (Convention)、展示会・イベント (Exhibition/Event) の総称であり、観光振興や地域経済活性化に寄与する。

¹⁰⁶ 地域ぐるみで自然環境や歴史文化など、地域固有の魅力を観光客に伝えることにより、その価値や大切さが理解され、保全につながっていくことを目指していく仕組み。



SEMILAR

持続可能な観光地域づくり

～若者世代の新しい視点で地域の魅力を発見・発信～

地域づくり政策セミナー

第10回「自立できる地域づくり～地域の魅力を発見・発信そしてつなぐ～」

主催：一般社団法人 九州地域づくり協会

国土形成計画（全国計画）の趣旨を受け、九州地域の活力を醸成する取組について、各方面の有識者等の知見と次代を担う学生の期待感について熱心な議論が行われました。（実施日：令和6年2月21日(水)）

■ 基調講演

■ 国土形成計画について

九州地方整備局 企画部
九州圏広域地方計画推進室 総括副室長

佐伯 康夫

■ これからの地域づくりに必要なコト

九州工業大学 工学研究院 教授

吉武 哲信 氏

■ 事例紹介

■ 地域のファンづくり～聖地巡礼を広める～

九州産業大学 地域共創学部 教授

大方 優子 氏

■ 『土木遺産な旅のススメ』に託した思い

STORY DESIGN(株) 代表取締役

高山 美佳 氏

■ インフラを多面的に地域づくりにつなげる～高速道路のウチとソト～

西日本高速道路(株) 九州支社
地域共創担当部長

濱野 昌志 氏

■ 地域の魅力発見は駅から～JRウォーキングから広がる魅力発見～

九州旅客鉄道(株) 営業部 営業課
(観光・D&S) 副課長

実藤 裕久 氏

■ パネルディスカッション

■ コーディネーター



岡野 秀之 氏
公益財団法人
九州経済調査協会
常務理事兼
事業開発部長

「まちあるきマップ作成プロジェクト」を紹介

取り組みやすい「まち歩き」を外部の若者の視点によって導入することで、地域を盛り上げ、新しい魅力の発見に

商店街での取組を紹介

交通手段が少ないと、周遊がしづらい。商店街での自転車による「じっくりまわる」観光を提案。



九州産業大学
地域共創学部 2年
しめ野 未来 氏

九州産業大学
地域共創学部 2年
松元 汰樹 氏



今後の地域力の醸成に必要なこと

- 若者世代が地元や観光地に関心を持ち、地方へ出向く仕組みをつくることは重要です。
- 地域に関心や愛着を持ってもらう必要があります。
そのためには、多様な方々とコミュニケーションをとることが重要です。
- 推し活など「好き」を接点としたコンテンツツーリズムによる、内外の人と人につながる拠点づくりの推進が求められます。
- インフラや国土の物語をつくり、広めていくことで、地域の魅力に気付いてもらうことも必要です。

2. 誘客と観光消費額の拡大を重視したインバウンドの推進

九州圏にはこれまでも多くの訪日外国人旅行者が訪れているが、地理的に我が国の中でアジア大陸に最も近く、また、航空機に加えて船舶で往来できることもあって、東アジアからの旅行者が多く、一方、欧米豪からの旅行者については、認知度が低いこともあり比較的少ない。今後、観光の恩恵を圏域内でより多く、より広く行きわたらせるためには、滞在期間が短い傾向のある東アジアからの旅行者に長く滞在してもらうとともに、欧米豪からの旅行者に選ばれるための取組が求められている。

九州圏では、世界遺産を始めテーマやストーリー性を備えた歴史や文化、温泉・火山・離島といった豊かな自然やアニメの聖地等の魅力的な観光資源が豊富にあることをいかし、県

境を越えた魅力ある広域観光ルートづくりや、九州圏ならではの高付加価値な観光コンテンツ¹⁰⁷の創出、戦略的なプロモーション¹⁰⁸の実施、また、九州 MaaS²⁴の活用やアクセス強化により、誘客・リピーターの拡大及び観光消費額の増加を図る。特に、欧米豪に選ばれるため、アドベンチャーツーリズム⁶⁴やサイクルツーリズム⁶⁵などのスポーツツーリズム、インフラツーリズム⁶⁶、さらにはデジタルノマドワーカー¹⁰⁹誘致に向けた施策を重点的に推進する。具体的には、圏域の良好な自然環境と文化を活用した観光の推進、「ツール・ド・九州」の推進、サイクルツーリズムの振興に向けたサイクルスタンド整備、ナショナルサイクルルートの指定を推進する。さらに、高所得者層やリピーターをターゲットに、各国・地域ごとのニーズに応じた情報発信や誘客対策を行うプロモーションを推進する。

また、九州圏は主要な寄港地にクルーズ岸壁やクルーズターミナルが整備され、訪日クルーズ船の寄港が多い。このことから、寄港時の圏域内経済効果を最大化させるため、本物や特別感を感じられる体験型ツアーといった上質な寄港地観光を造成するとともに、クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携による国際クルーズ拠点の形成、多様化する訪日クルーズの需要に応じた港湾における受入環境整備やポートセールスなどの効率的で効果的なクルーズ振興の取組を推進する。具体的には、九州圏のクルーズ関係者等で構成される九州クルーズ振興協議会での戦略的・一体的な取組に加え、各地域の総合的誘致事業（招聘・セールス・PR活動）等を推進する。

一方、訪日外国人旅行者の集中によるオーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けて、多言語案内表記などの受入環境の整備・増強や、需要の適切な管理、需要の分散・平準化、マナー違反行為の防止・抑制、地域との連携や観光地周辺のデータ分析によるハード・ソフト両面での渋滞対策などの取組を推進する。また、交通結節点や「道の駅」を始めとする休憩施設等における各種情報発信などの拠点機能の強化も推進するとともに、交通空白地域における日本版ライドシェア¹¹⁰の導入等により観光二次交通の確保を推進する。加えて、今後、広域連携 DMO が主体となって策定する「広域連携観光戦略」に基づき、周遊観光の促進や観光コンテンツの造成、受入環境整備、情報発信・プロモーションの強化等の具体的な取組を推進する。

3. 旅行需要の喚起・開拓による国内交流の拡大

コロナ禍によってテレワーク¹¹¹の急速な普及や働き方の多様化が進み、また、国内旅行においても体験型観光やアニメの聖地巡礼のようにニーズも多様化・複雑化している。

そのため、九州圏における今後の国内旅行市場においては、引き続き九州圏ならではの食や温泉、自然、歴史、文化、アニメ等の観光資源をいかした、新たなレガシー形成などコンテンツの充実や魅力の向上、広域連携による周遊・滞在長期化を促進するとともに、ワーケー

¹⁰⁷ 地域資源を活用して旅行者に提供する滞在・体験のプログラムやツアーのこと。

¹⁰⁸ 商品（製品・サービス）、あるいは企業自体を売り込むために行うコミュニケーション活動。

¹⁰⁹ IT 機器を使用し、特定の場所を拠点とせず、移動しながら働く人のこと。

¹¹⁰ 自家用車を活用し、地域の交通課題解決や移動手段の確保を目的とした有償運送制度。タクシー事業者が運行管理を担い、一般ドライバーが自家用車を使って有償で乗客を運ぶ仕組み。

¹¹¹ Tele（離れて）と Work（仕事）を組み合わせた造語で、情報通信技術を活用した時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方を指す。

ション⁷⁰、ブレッジャー¹¹²などの新たな交流市場の開拓により、国内交流の拡大を推進する。具体的には、新たな周遊ルートの確立と宿泊客の増加に向け、九州を横断する長崎県・熊本県・大分県が連携した、広域観光商品の開発や情報共有、九州観光機構などの関係団体との商談会やプロモーションの共同実施、大分県と宮崎県による観光行政に関する研究協議及び観光宣伝、観光客誘致、熊本県・宮崎県・鹿児島県が連携した広域観光周遊施策の実施などの共同事業を推進する。

また、九州圏においては、各県にバリアフリーツアーセンター等があり、相互に連携している強みをいかし、ユニバーサルツーリズムについても推進する。具体的には、旅行商品の造成や「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の普及促進等を行い、需要の平準化や新たな交流市場拡大を進め、高齢者等が安心して旅行ができる環境の整備を推進する。

第6節 地域の特徴豊かな産業の更なる発展と新たな産業の創出

1. 造船業の競争力強化

九州圏は、造船企業の主要造船所が多く立地し、造船業を始めとした海事産業が集積した我が国有数の地域である。造船業は、四方を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に使用する船舶を安定的に供給するとともに、地域の雇用創出や経済発展の中核的な役割を果たしており重要な産業である。

一方で、我が国の造船業は、価格競争力の低下等によって世界的な受注シェアが低下しており、さらには鋼材価格の高騰等による採算性にも課題が生じている。

また、受注シェアの低下による事業規模の縮小や技術者の減少により、技術の継承が難しく、新技術や新設計への対応力も低下している状況である。

そのため、バーチャルエンジニアリング¹¹³の実現等も見据えながら、効率的な生産体制構築を推進するとともに、造船・舶用工業等の海事産業における足元の人材確保、将来を見据えた小・中・高の学生を対象とした見学会などの海事産業次世代人材育成事業及び長崎県や大分県における地域の造船事業者等が連携した新人技能研修による造船技術の継承等を推進する。

2. ロボット産業の発展

人口減少や少子高齢化が加速する中、様々な産業分野において人手不足が顕在化してきており、製造業分野のみならず、生活分野や医療・福祉分野においてもロボットへの代替ニーズが高まっていることから、ロボット産業は極めて重要な産業である。

九州圏はロボット産業に関連する半導体関連産業等も集積しており、国内外のロボット産業を先導する役割を担うことが期待される。

一方で、生活分野や医療・福祉分野等に柔軟に対応しうるロボットの開発は発展途上であり、経済性や信頼性・安全性等の課題がある。

¹¹² Business(ビジネス)と Leisure(レジャー)を組み合わせた造語。

¹¹³ 企画・設計段階から製造までの開発プロセスをデジタル化し、バーチャル環境下で行う手法を指す。

そのため、民生用(非製造用)ロボット¹¹⁴の開発や、地域企業へのロボット導入などを行い、ロボット産業の規模を拡大し更なる発展を目指す。具体的には、北九州市において「ロボット・DX推進センター」が実施しているロボットの操作体験・人材育成等の取組や、地域企業と高度教育機関及び金融機関等との連携を促すことで、地域の中小企業のロボット導入支援を促進する。

3. バイオ関連産業の育成

持続可能な社会の形成に向けて、バイオ³⁴産業は次世代の経済社会をけん引する産業の柱として、健康・医療分野、環境・エネルギー分野、素材・材料分野、食料分野等において重要な役割を担っていくことが期待されており、国際競争力向上に向けた取組が求められている。

九州圏には、一般的な健康食品産業から先進的な医薬研究施設まで、幅広くバイオ関連の企業・大学・研究機関が集積している。こうした集積をいかし、国内外の支援機関と連携した取組を推進するとともに、地域特性に応じた特色あるバイオ関連産業の振興を図る。さらに、バイオテクノロジー¹¹⁵を核とした新産業・バイオスタートアップの創出拠点の形成やバイオ関連産業の技術人材育成、他産業との情報交換の場を創出していく。具体的には、福岡県南部において、古くからオールドバイオ(酒・醤油などの発酵・醸造技術)の拠点であることと医療系大学を始めとする医療・研究機関の集積があることの強みをいかし、久留米地域を中心に、バイオ関連企業、研究機関、金融機関、行政などが集積・連携するバイオエコシステムの形成を推進する。また、次世代創薬、再生医療、バイオものづくり、機能性表示食品の4分野を中心に、研究開発の促進やベンチャー企業の育成を推進する。

4. 医療・ヘルスケア・コスメ分野の振興

九州圏の医療・ヘルスケア¹¹⁶関連産業では、特に大分県から宮崎県にかけての九州東部において、血液や血管に関する医療機器産業が集積している。この特性をいかして、医療関連機器産業等の拠点づくりを目指す大分県と宮崎県による「東九州メディカルバレー構想」や、ヘルスケア分野の介護・福祉領域に特化したスタートアップ企業が有する技術やサービスの社会実装を促進するための「九州ヘルスケアスタートアップラボ」が推進され、製造業や大学などを中心に医療機器産業の集積が進められてきた。このような取組により地域が創る、豊かで活力ある社会を実現するヘルスケア産業先進地域を目指し、「地域・産業の健康化」、「健康の産業化」を推進する。

コスメ関連産業では、コスメ原料に活用できる自然環境が広がる北部九州において、産学官連携によるビジネス環境の整備やグローバル市場展開の推進、人材育成の体制整備等の取組が図られており、地域の特色をいかした自然由来原料の供給地となるとともに、コスメ関連産業の集積及び雇用の創出を目指す。

¹¹⁴ 公共の場や家庭で動作するロボット。

¹¹⁵ 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。

¹¹⁶ 自らの『生きる力』を引き上げ、病気や心身の不調からの『自由』を実現するために、各産業が横断的にその実現に向け支援し、新しい価値を創造すること、またはそのための諸活動。

5. 航空・宇宙産業の振興

九州圏における航空・宇宙産業は、半導体や自動車に続く次世代をけん引する産業として今後の成長が期待される産業である。

航空産業では需要の増加を背景に航空機製造事業等の関連産業は大きな成長が見込まれる。九州圏域外・海外需要の獲得に向け、サプライヤーによる地方公共団体等と連携した直接取引の推進や地域の中核企業を中心とした共同体構築によって、サプライチェーン⁵⁸の構築・強化を図る。具体的には、航空・宇宙産業の振興に向けて地域の中核企業の生産性向上や競争力強化、販路拡大の推進と企業・関係機関と連携しながら新規企業の参入を促進する。

宇宙産業では、ロケットの打ち上げ施設や大学を中心とした研究開発拠点多く立地しており、これからの我が国の宇宙産業をけん引し得るポテンシャルを有している。また、「宇宙ビジネス創出推進自治体」である福岡県・大分県・佐賀県・鹿児島県では、宇宙産業振興への取組が活性化している。今後はさらに緊密な産学官連携体制の確立や宇宙開発に関する認知・機運の拡大、参入環境・支援体制の改善などを通じて宇宙産業のエコシステム⁵⁹形成に取り組む。具体的には、佐賀県では、航空宇宙産業への進出を目指す県内企業を増やしていく取組を推進する。鹿児島県では、ロケット打ち上げ施設をいかした航空宇宙産業の立地を促進する。

6. 再生可能エネルギー産業の発展

九州圏においては、地域特性をいかし、太陽光発電を中心に風力発電、水力発電、地熱発電等の再生可能エネルギー発電に取り組んでいる。

しかし、他圏域と比べて、再生可能エネルギーの出力制御が多く、余剰電力の有効活用といった新たな課題が生まれている。また、景観への影響や森林伐採、土砂災害誘発などの課題も指摘されている。

そのため、蓄電やセクターカップリング¹¹⁷による有効活用や、企業誘致・産業振興などによる再生可能エネルギーの新たな需要創出を推進する。また、環境アセスメント¹¹⁸や条例に基づき、環境に配慮しながら、カーボンニュートラル⁷¹社会の実現に向けて再生可能エネルギーの導入拡大を推進する。さらに、再生可能エネルギー産業の発展を図るため、再生可能エネルギーの低コスト化や高効率化、洋上風力関連産業のサプライチェーン構築、低炭素水素の生産・供給・利活用やこれらに資する研究開発及び専門人材の育成等を推進する。具体的には、2030年度を目標に、地熱・温泉熱、海洋、水素エネルギー関連産業の拠点化を目指すアクションプランを推進する。また、クリーンエネルギーの産業化・社会実装を推進する。さらに、大分県において、地域の活力創出に結びつく再エネの導入促進や大分県版水素サプライチェーン構築を促進する。

¹¹⁷ 電力・熱・交通・産業といった複数の分野の事業を組み合わせることで、個々の事業だけでは得られない脱炭素化、防災性向上、地域経済貢献、また、事業収支改善などの効果を得る取組のこと。

¹¹⁸ 事業を実施するにあたって環境にどのような影響を及ぼすかについて自ら調査、予測、評価を行い、その結果を公表して国民、地方公共団体から意見を聴き、環境保全の観点から総合的かつ計画的により望ましい事業計画を作り上げていこうとする制度。

7. 情報・コンテンツ産業の発展

情報産業においては、新たな情報連携基盤の整備・普及を通じて、多くの情報をもとにしたイノベーション⁵³を生み出すことで、経済の発展や雇用の創出など社会を成長させることを目指す。

コンテンツ産業においては、世界的に評価が高い我が国のアニメや家庭用ゲームのほか、スマートフォン向けゲームなどについても更なる世界シェア拡大を目指す。

そのため、九州圏における情報サービス産業及びコンテンツ産業に関して、産業拠点の形成を図りつつ、人材の発掘・育成や、ビジネス機会の創出を推進する。具体的には、福岡県における県民の利便性向上と自治体や企業、大学等におけるビジネス・サービスの創出を目的に、分野や組織を横断したデータの活用を可能とする「福岡県官民データ連携基盤」の拡充を図るとともに、福岡ゲーム産業振興機構を中心に官民一体となり、世界的ゲーム都市を目指すために実施する人材育成事業、市場開拓事業、広報事業を推進する。

8. ベンチャー・スタートアップ推進とイノベーションの創出

九州圏がアジアの中心としてリードしていくためには、科学技術における革新的な技術シーズ¹¹⁹を活用して持続的にイノベーション⁵³を生み出していくことが重要であり、福岡市が2012年にスタートアップ都市宣言を行って以降、福岡市を中心にスタートアップ環境が活性化されるような取組が積極的に行われている。しかし、依然としてスタートアップ企業³⁷の数や、地方経済におけるスタートアップの位置付けは十分とは言えない。

そのため、次世代の九州をけん引するスタートアップに対する人材・ネットワーク等の支援体制の構築、オープンイノベーション¹²⁰や出口戦略の多様化にもつながる地場企業との連携等を通じ、九州発のスタートアップ・エコシステム¹²¹の強化を目指す。併せて、大学発スタートアップ・エコシステムを創出する。具体的には、次世代の九州をけん引するスタートアップを「J-Startup KYUSHU」として選定した上での支援体制強化や、世界に飛ばたくスタートアップ企業の輩出を目指し、全国トップクラスのベンチャーキャピタル¹²²とのマッチング機会の創出等を推進する。

また、企業の事業承継・引継ぎにおいても、各県への「事業承継・引継ぎ支援センター」の設置による事業承継計画の作成等の支援や「事業承継・M&A 補助金」による必要な資金提供等により、円滑な事業承継・M&A を推進する。

さらに、アジアとの近接性をいかした海外との連携を図りながら、行政・大学・企業等の多様なヒト・モノ・アイデアのマッチングの場となり、イノベーションを持続的に生み出すことのできる「知的対流拠点」の形成や中小企業等のイノベーション創出を推進する。具体的には、中小企業が大学・公設試験機関等の研究機関等と連携して行うデザイン開発、精密

¹¹⁹ 企業や大学における新技術について、将来大きく実を結ぶ可能性を秘めた種(たね)に例えたもの。

¹²⁰ 企業内部と外部のアイデアを有機的に結合させ、価値を創造することであり、組織の外部で生み出された知識を社内の経営資源と戦略的に組み合わせることと、社内で活用されていない経営資源を社外で活用することにより、イノベーションを創出することの両方を指す。

¹²¹ スタートアップをサポートする多様な人材や組織が、一定程度揃い相互に関連しながら活動することで、その中からスタートアップが次々と立ち上がり大きく成長する場所が出現するという状況が継続的に生じる仕組み。

¹²² 新規事業や成長企業に対して、資金や経営支援を提供する投資会社・組織である。

加工、立体造形等の12技術分野の向上につながる研究開発、試作品開発等に係る取組の支援や、専門的支援の強化による戦略的な知財活用を通じた地域イノベーションの促進に取り組む。また、熊本県においては、空港周辺地域を拠点とした「知の集積」によるライフサイエンス¹²³分野の新産業創出を推進する。

9. 先端技術・ビッグデータの利用促進

ICT¹⁰²の進展により、膨大なデータ（ビッグデータ）が蓄積・流通しており、より良い社会を築くためビッグデータの利活用促進が重要である。九州圏では、各県及び経済界が連携した九州地域戦略会議が2017年に「Kyushu4.0」宣言を行い、先端技術やビッグデータを活用したプロジェクト創出に動き出し、九州圏各地の工場や農場、商業施設、建設現場等で多くのプロジェクトが実施中であり、近年はより高度な先端技術の実証も行われている。

そのため、関連データ・技術のオープン化等を推進するとともに、地方公共団体や大学、企業、市民等の多様なステークホルダーが共創できる環境を整え、多様な主体による社会実装を推進する。先端技術の具体的活用として、大分県において、新たな産業分野として成長が期待される産業用ドローンの研究開発、利用用途の拡大、実証試験を推進し、ドローン関連産業の振興を図る。

第4章 【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

県庁所在地を始めとする中枢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うに、九州圏の強みである広域連携力をいかして、各県が自立しつつも一体となって地域活性化に取組、自立的な経済循環システム⁶⁹を構築する。

第1節 中枢中核都市等を核とした自立型広域連携

1. 高次の都市機能、サービス産業の集積

中枢中核都市を広域圏の核とするため、高次の都市機能の向上、経済循環を促すサービス産業の集積拠点とすることが必要である。そのため、経済の好循環や新幹線開通などを契機として魅力ある都市拠点の形成を目指し、官民が連携して市街地の整備に取り組む。具体的には、九州大学学術研究都市づくりや土地区画整理事業、都市内交通の円滑化を図るための都市計画道路等の整備を推進する。

2. 人口のダム機能となる魅力の向上

九州圏では、大都市圏への人口流出が続いているが、九州圏各県からは福岡県への転入が最も多くみられることから、九州圏から東京等への人口流出を抑制する役割（いわゆるダム機能）の大部分を福岡県が果たしている。

¹²³ 生命現象や生物の仕組みを科学的に解明し、医療・健康・バイオ産業などに応用する学問・技術分野である。

特に福岡市では、継続して人口が増加しており、福岡市での取組を九州圏各県の中核中核都市に波及させることが重要である。人口のダム機能を果たすため、中核中核都市においても、都市機能の発展、雇用の創出、生活環境等の整備により魅力を向上させる。具体的には、福岡市が「WITH THE KYUSHU」の理念の基に、九州の拠点都市として九州各地の自治体と連携し九州の発展につなげることを目的とした各種取組を推進する。さらに、中核中核都市において、「連携中核都市圏構想」に基づき、圏域の中心都市として近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により経済成長のけん引、高次都市機能の集積・強化及び生活関連機能サービスの向上を行い、一定の圏域人口を有した活力ある社会経済を維持するための拠点形成を図る。

3. 国際競争基盤の整備

アジアの玄関口として、経済をけん引する優良な民間都市開発プロジェクトの推進、福岡空港へのアクセス強化を目的とした福岡高速3号線（空港線）延伸事業など国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備の推進を通じ、中核中核都市の国際競争力の強化を図る。

そのため、コンベンション¹²⁴機能の強化や国際研究拠点の整備、スマートウェルネスオフィス¹²⁵やシェアオフィス¹²⁶の創設、まちなかや公共交通機関における多言語化、Wi-Fi¹²⁷整備、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応や、外国語対応のビジネス環境や生活環境の整備により、海外からの高度人材や企業の誘致を推進する。

4. デジタルのネットワークの強化

中核中核都市に集約された経済・生活機能が効率的かつ最大限に発揮できるよう、光ファイバ整備、次世代モバイル通信の5G¹²⁸整備を着実に進め、情報におけるネットワークを強化する。

これらの情報ネットワークの強化に併せ、九州圏では九州地域戦略会議において、「九州スマートリージョン構想¹²⁹」を踏まえ、九州圏でのデータ連携基盤の整備を図ることで、九州圏のどこに住んでいても同じサービスを楽しむことができるシステムの構築を推進する。また、国や地方公共団体が構築している防災・減災システム等の情報を共有し、災害対応能力の向上に資するシステムを構築する。

防災・減災、医療・介護現場、教育現場、行政サービス等の複合化する地域課題に対し、デ

¹²⁴ 大規模な会議や集会、展示会・博覧会などのこと。2カ国以上の人が集まる国際会議の意味で使用されることが多い。

¹²⁵ 労働者が健康で幸せに働くことのできるオフィスのこと。

¹²⁶ 複数の事業者が共同で利用するオフィスのこと。

¹²⁷ パソコンやテレビ、スマホ、タブレット、ゲーム機などのネットワーク接続に対応した機器を、無線(ワイヤレス)でLAN(Local Area Network)に接続する技術。無線LANのなかでも統一した規格を使用している技術や製品を指す。

¹²⁸ 高速・大容量の通信を実現する第5世代移動通信システム。5Gは、従来の無線通信システムである4Gに比べ、高周波数帯を利用した超広帯域伝送などによる「高速・大容量」の通信が実現できることに加え、「低遅延」「多数接続」といった特長がある。

¹²⁹ 「広域連携×官民共創」のサービスモデルを実装していこうという考えのもと、九州全体がひとつにつながり、より安心・安全・便利な社会にしながら成長を目指していくという九州経済連合会が提唱する構想。

デジタルインフラ¹³⁰、データ連携基盤、デジタルライフライン¹³¹、5G¹²⁸実装、パーソナルデータ活用等により「広域連携×官民共創」のサービスモデルを実装するという考えのもと、九州全体がひとつにつながり、より安全・安心な社会として成長を目指す。具体的には、九州・山口9県災害時応援協定を踏まえ研究・整理が進められている、国が定めるEEI（災害対応基本共有情報）をベースとした九州版EEIや情報共有ツール等の構築と運用、新総合防災情報システム（SOBO-WEB）の利用等を推進する。

第2節 多世代交流の拠点となる都市コミュニティの再生

1. 人中心のコンパクトな多世代交流まちづくり

人口減少下の都市機能の維持と巨大災害リスクを踏まえ、日常生活を営む身近で歩いて行ける近隣エリアにおいて、地域の生活サービス機能を集約し、生活拠点を形成するとともに、コンパクトで安全な都市を形成するため、北九州市の旦過土地地区画整理事業や、熊本県荒尾市の荒尾駅周辺地区都市再生整備計画事業といった各地で魅力あるまちづくりを推進する。また、九州圏における立地適正化計画の策定を促進し、居住や都市機能の誘導を進める。さらに、拠点間や周辺地域を結ぶ総合的な都市交通システムの構築により日常生活の利便性を向上させ、コンパクト・プラス・ネットワーク¹³²を推進する。そのため、立地適正化計画と地域公共交通計画等を連携させ、都市構造再編集中支援事業や地域公共交通計画に基づく特定事業として実施する地域公共交通ネットワークの再構築の支援等により、人中心のコンパクトな多世代交流まちづくりを実現する。

2. 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり

地域の拠点となるエリア内にゆとりとにぎわい、多様な人材の交流、イノベーション⁵³等を創出するため、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかを目指して、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、河川・水辺空間、民間空地等）をウォークアブル¹³³な人中心の空間へ転換・先導し、九州圏の「ウォークアブル推進都市」を増加させ、街路等の広場化、民地のオープンスペース化¹³⁴、安全で快適に歩ける空間確保のための道路空間再配分などの取組を拡充する。

また、九州の自然豊かな環境をいかし、水と緑の空間確保、佐賀県における全国都市緑化フェア開催や宮崎県における国民スポーツ大会開催に向けた公園整備、熊本市中心市街地等におけるグリーンインフラ⁷⁹の実装を通じたまちづくりGX¹³⁵を推進するとともに、景観計画

¹³⁰ データを収集・伝達・処理する役割を担う5G、通信網、データセンター(DC)等を指す。

¹³¹ 人口減少及び災害激甚化等の社会課題に直面する中で、旅客運送、貨物運送、インフラ維持その他国民生活又は経済活動に必要なサービスの提供を継続することを目的として、中山間地域から都市部まで広く社会で自動運転車、無人航空機、人工知能その他のデジタル技術を用いた製品又はサービスを活用するために必要な基盤であって、電子計算機、電気通信設備、情報通信機器、電気工作物、旅客の乗降のための施設若しくは貨物の積卸しのための施設その他のハードインフラ、プログラム、電磁的記録、情報処理システム若しくは情報処理サービスその他のソフトインフラ、又は法令、運用指針若しくは技術仕様その他のルールのいずれか又は組み合わせにより構成されるもの。

¹³² 地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携した、コンパクトなまちづくり。

¹³³ 歩きやすいという意味で、「居心地がよく歩きたくなる」状態や空間を指す。

¹³⁴ 歩行者用通路や植栽などを整備し、多くの人が利用できる空間とすること。

¹³⁵ 地球的・国家的規模の課題である気候変動への対応や生物多様性の確保、Well-beingの向上といった社会的要請に対応するため、都市における緑地の質・量両面での確保、再生可能エネルギーの導入やエネルギーの効率的利用等を進める取組。

や条例の策定による景観まちづくり、歴史まちづくりなど、九州独自の地域資源をいかした魅力あるまちづくりを推進する。さらに、地域や自治体等と連携し、川内川水系などのように「かわまちづくり¹³⁶」等による河川空間とまち空間が融合した魅力的な河川空間の整備・活用等を行い、河川空間をいかした地域の賑わい創出を推進する。

併せて、幹線道路等の交通安全対策やユニバーサルデザイン¹³⁷への対応、安全で快適な通行空間の確保や良好な景観の形成を推進する無電柱化、自転車等の利用環境の整備を推進するとともに、「ほこみち制度¹³⁸」を活用した宮崎県宮崎市の高千穂通り道路空間再編事業、佐賀県佐賀市の佐賀駅下古賀線（さが維新テラス）のまちなかウォークアブル推進事業等による地域の賑わい創出など、道路空間への多様なニーズに応える取組を推進する。

3. 中心市街地の活性化と地方都市の再生

中心市街地の活性化と地方都市の再生を図り、にぎわいを生み出す空間をつくるため、中心市街地または商店街を中心としたエリアに対し、地域のビジョン策定や事業推進体制の構築、持続可能な事業の推進について、専門家派遣による伴走支援を行う。また、大分県における末広町一丁目地区第一種市街地再開発事業により駅前と中心市街地の連携強化により歩行者ネットワークを充実する等、中心市街地における商業施設や交流施設の整備等を推進するとともに、商店街等の活性化を図る観点から、空き地、空き店舗等の発生抑制、活用拡大等を推進する。

半導体産業を始めとした製造業等の九州圏への立地を推進することと併せ、中心市街地の活性化等魅力あるまちづくりにより、圏域内での消費、経済循環を促進する。

4. ライフスタイルの変化に合わせたまちづくり

若者を中心に価値観や暮らし方、働き方の多様化に伴い、地域に求められる生活サービスの質や内容が多様化しており、特にコロナ禍を契機としたテレワーク¹³⁹の普及により働く場所の自由度が高まっていることから、コワーキングスペースやサテライトオフィス等の整備など、二地域居住等のライフスタイルの変化に合わせたまちづくりを推進する。

また、都市機能の多様なライフスタイルを支える人中心のまちづくりの実現に向け、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るための拠点の整備を推進する。

さらに、多様な暮らし方を支える人中心のまちづくりを実現するため、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（Project PLATEAU¹³⁹）、デジタル技術を用いた都市空間再編等、分野の垣根を超えたデータ連携に取組、まちづくりDXを推進する。具体的な取組として、九州大学箱崎キャンパス跡地においては、まちづくりの様々な課題を解決しながら持続的に発展していくため、先端技術の導入などによる、快適で質の高いライフスタイルと都市空間を創出し、未来に誇れるまちづくりを推進する。

¹³⁶ 河川空間とまち空間が融合し、賑わいあるまちづくりによる地域活性化に資する良好な空間形成を目指す取組。

¹³⁷ 年齢、性別、文化、身体状況など、人々が持つ個性や違いに関わらず、誰もが利用しやすく、暮らしやすい社会となるよう、まちや建物、もの、しくみ、サービスなどをデザインすること。

¹³⁸ 「ほこみち」は歩行者利便増進道路の愛称であり、道路を「通行」以外の目的で柔軟に利用できるようにする制度。

¹³⁹ 国土交通省が主導する、日本全国の3D都市モデルの整備・オープンデータ化プロジェクト。

5. 生き生きと暮らせるコミュニティの再構築、多世代交流の推進

高齢者を始めとする住宅確保要配慮者の居住の安定確保や社会的孤立を防止するため、地域の居住支援協議会や居住支援法人の活動を充実させるなど、住宅セーフティネット機能の強化を図る。

また、高齢化の進行により地域コミュニティの衰退が懸念される住宅団地については、民間事業者等と連携した団地再生と併せて生活支援や地域交流の拠点整備を推進する。

さらに、今後空き家数の急増が見込まれることから、空き地・空き家の活用の拡大や発生抑制、適切な管理に向けた取組を総合的に強化し、コミュニティの衰退を抑制する。

加えて、地域のコミュニティの形成を推進するため、憩いの場となるオープンスペースの整備、既存の公共施設、空き家の活用、河川・水辺空間の活用や「道の駅」の地域センター化推進等により、多世代交流の場にコミュニティ創造拠点の整備を推進するとともに、エリアマネジメントやエリアイノベーションにより、居住者のニーズを踏まえたにぎわい創出による地域活動の活性化を図る。具体的には、海の中道海浜公園の整備及び管理運営を行い、多様なレクリエーションを多様な層に提供する。また、住民と来訪者双方の交流の場や、快適で心地よい駅前空間の創出を目指した肥前鹿島駅周辺の整備や、長崎駅周辺の土地区画整理事業によるオープンスペースの整備を行い、にぎわい創出を行う。

6. 地域の活動を支える生活道路等のインフラ維持・整備

子どもや高齢者など、あらゆる人の居住環境の整備のため、街路、上下水道、公園等を着実に整備した上で、誰もが安心して利用、移動ができるよう、ゾーン30プラス¹⁴⁰や通学路等の点検、交通安全対策、自転車通行空間の整備など、安全で人にやさしい道づくりや、公共交通機関、公共施設、住宅など地域空間のユニバーサルデザイン¹³⁷化を推進する。

また、狭あいな道路が多く老朽化した建築物が密集する防災上危険な密集市街地の解消、道路、公園等のオープンスペースの確保や建築物の不燃化、耐震化を推進することにより、安全な市街地を形成するとともに、熊本地震等の災害対応の経験も踏まえ、生活物資等の中継基地となる防災ステーションなどの防災拠点、避難者を収容する広域避難地、帰宅困難者受け入れ施設の整備、消防、救護、復旧・復興活動の拠点となる防災公園等の整備を推進する。

第3節 地域を支える多様な人材が活躍できる環境づくり

1. 共助共生の社会を実現する幸せコミュニティの形成

人口減少や少子高齢化が加速する地域社会において安心して子どもを産み育てるため社会全体で支える環境づくりが重要となっている。

また、グローバル化社会において、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、希望を持って地域で暮らし、働き、活動することで、

¹⁴⁰ 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30キロ毎時の区域規制と、狭さくやスラローム等の物理的デバイスの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を指す。

多様な人々が幸せを感じながら活躍できる持続可能な環境づくりが重要となっている。

そのため多様な価値観を認め、各人の強みをいかし共助共生しながらともに成長できる社会を実現するダイバーシティ¹⁴¹・インクルージョンコミュニティ¹⁴²を形成する。

また、九州圏において、強みである農林畜水産業の活性化、半導体産業への投資、最先端医療産業やロボット産業等の活性化など、九州から日本を動かすリーディング産業¹⁴³の育成・誘致により、雇用拡大や所得水準向上を図るとともに、スマートシティ¹⁴⁴などの新たな技術をいかし、誰もが自分の求める暮らし方、働き方ができる地域を実現することにより暮らしやすさの向上につなげる。

まちづくりにおいては、こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、こどもの意見を反映したこどものための遊び場や交流施設の整備、「道の駅」における子育て応援施設の整備などによる「こどもまんなかまちづくり」を推進し、子育てがしやすい周辺環境の整備を行うとともに、交通機関、道路、建築物等の連続的なユニバーサルデザイン¹³⁷空間の形成により、さらに快適に移動しやすく、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを目指す。

併せて、スマートウェルネスシティ¹⁴⁵の観点から、スマートウェルネス住宅の整備、移動支援、ICT¹⁰²技術による医療・福祉・介護の包括ネットワークづくりや、地域包括ケアシステム¹⁴⁶を形成することで、質の高い医療・福祉・介護体制の構築、横断的なコーディネーターの設置による健康寿命延伸など、高齢者が元気で快適に暮らせる地域を目指す。具体的には、健康維持・増進に資する森林総合利用施設におけるバリアフリー化や森林セラピーについて推進する。

2. 多様な人々の活躍の実現

今後、九州圏がさらに発展するためには、多様な人材の活躍のため、若者、女性、障がい者、専門人材、外国人材等への就業機会の拡大、人材育成を図ることが重要である。

そのため、労働力人口の不足から製造業・非製造業ともに存在の重要性が高まっている外国人材の定着に向けて、外国人材と地域住民との交流等の取組を推進するとともに、農福連携¹⁰³による障がい者の就労支援についても推進する。

九州圏は若者の転出超過が深刻で、特に若い女性が進学を機に九州圏外へ転出していることから、教育分野の充実を図る必要がある。また、若者の就業希望の多いIT企業等の誘致や、

¹⁴¹ 「多様性」を意味する言葉。性別、年齢、人種や国籍、障がいの有無、性的指向、宗教・信条、価値観などの多様性だけでなく、キャリアや経験、働き方など様々な違いを持った人々が組織や集団において共存している状態を示す。

¹⁴² 異なる価値観や個性を包摂し、新たな価値創造につなげ、一人ひとりが活躍でき、居場所を見つけられるコミュニティ。

¹⁴³ 成長が著しく、また、雇用や他産業の生産活動への幅広い波及効果を持ち、それによって日本経済を牽引する力を有する産業。

¹⁴⁴ グローバルな諸課題やローカルな諸課題の解決、また、新たな価値の創出を目指して、ICT等の新技術や官民各種のデータを有効に活用したマネジメントが行われ、社会、経済、環境の側面から、人々により良いサービスや生活の質を提供する都市または地域。

¹⁴⁵ 身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安全で豊かな生活を送れる状態(健康：ウェルネス)をまちづくりの中核に位置付け、住民が健康で元気に幸せに暮らせる新しいまちづくりを指す。

¹⁴⁶ 重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される構造。

魅力ある企業情報の発信、企業のDX⁵⁰化による生産性の向上等により、若者に九州で働くことを選択してもらえる取組を九州一体となって行う必要がある。

九州圏に集積する最先端医療産業やロボット産業の他、再生可能エネルギー、情報セキュリティ等、高度技術人材の育成やDX人材育成のため、産学共同の研究施設の設置や教育分野での連携体制の構築、大学での新しい学科の創設等、環境整備を強力に進める。併せて、住居の紹介や生活面のサポートの充実も図り、UIJターンの若者の就労を推進する。



SEMILAR

地域力をいかしたローカルプレイヤーの活躍
多様な人々が幸せを感じながら活躍できる社会を目指して

地域づくり政策セミナー

第12回「ローカルプレイヤーによる地域づくり～多様な人々が幸せを感じながら活躍できる社会～」

主催：一般社団法人九州地域づくり協会

多様な人々が地域社会に居場所を持ち、培った歴史、文化等を次世代に引き継ぎ、幸せを感じながら活躍できる社会を目指す「ローカルプレイヤー」と「地域力」について議論が行われました。

(実施日：令和8年1月13日(火))

■ 基調講演

- | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|--------|
| ■ 小さな物語が地域を動かす
～ローカルで始める価値づくり～ | (一社)九州のムラ | 養父 信夫氏 |
| ■ 新たな九州圏広域地方計画について | 九州地方整備局
九州圏広域地方計画推進室 総括副室長 | 伊藤 浩和 |
| ■ これからの「国土のありかた」における
ローカルな実践が持つ意味 | 九州工業大学 工学研究院 教授 | 吉武 哲信氏 |

■ 事例紹介・パネルディスカッション

原口氏コーディネートのもと、それぞれの地域で活性化につながる事業活動に懸命に取り組む大熊氏、和田氏、石川氏の3名により、ローカルプレイヤーを増やすために必要なこと、周囲を巻き込む工夫など、熱い思いが伝わる活発な議論が交わされました。

コーディネーター



(株) YOUI CEO
原口 唯氏

**小さな町の
生き残り戦略**
営利事業(稼ぐ)と人材育成等の非営利事業(育てる)を一体運営、「チャレンジする人の存在」とその挑戦を肯定する環境が必要。

守るから繋ぐへ
地域の伝統食文化継承のため、労働環境の再設計、技術・工程の標準化、販売路線に転換。経営理念は「老若男女と稼ぐ」

**ばあちゃんたち高齢者の
可能性を日本中に示す!**
高齢者が働くことは、生きがいや健康寿命の重要な要素になり、地域にプラスとなる。



(株) まちの灯台 阿久根
代表取締役
石川 秀和氏



(株) なかの家
取締役
和田 梢氏



うきはの宝 (株)
代表取締役
大熊 充氏

パネリスト



ローカルプレイヤーによる地域づくりに必要なこと

- 地域の誰を良くしたいのか対象者に集中し、まずは行動することが重要です。
- 失敗を許容する社会が必要です。
- 楽しみながら課題に向き合ってくれる若い人を見つけ、「根回し(キャリアのある太い根を切り、若い根が育つ場所を作ること)」することが重要です。

3. 女性活躍の推進

九州圏では、男性より女性の他圏域への人口流出が多く、九州圏域内では多くの女性が福岡県に流入している。この傾向に歯止めをかけるためにはジェンダー主流化¹⁴⁷の観点を踏まえ、意思決定の場への女性の参画を推進し、働き方の選択肢を増やすことが重要であることから、時短勤務、テレワーク¹¹¹等の柔軟な働き方、男性の育児休業取得や男女の共家事・共育の推進等、仕事と子育ての両立がしやすい環境を確保する。具体的には、社会全体で子育てを行い、女性や若者から選ばれる地域づくり（男性の育休取得推進、固定的な性別役割分担意識やアンコンシャスバイアス¹⁴⁸の解消、フェムテック¹⁴⁹の活用による女性の健康課題への理解促進、ウェルビーイング経営¹⁵⁰の浸透）を推進する。

また、UIJ ターンで移住する子育て世代への住宅取得支援や、九州圏に転入居した女性への再就職支援イベント等の活用、九州で活躍する女性のロールモデル¹⁵¹の発信、企業経営者等を対象としたフォーラムの開催、ジェンダー平等への積極的な取組により女性が活躍している企業の表彰など、九州における女性の雇用の確保、キャリア形成を推進する。

さらに、職場に限らず地域活動においても女性活躍の場を確保し、自らの個性と能力を自由に発揮できる魅力ある地域づくりを推進する。

4. 外国人材の定着

九州圏では、全国よりも外国人労働者数が増加傾向であり、外国人材の定着のためには、住環境や教育環境等、安心して働き生活していくための受入環境整備が重要である。

外国人材の定着に向け、社会保険、子育て、医療機関等に関する相談窓口や、在留資格取得手続を始めとした外国人材の受け入れから定着までの企業への伴走支援などを推進する。具体的には、福岡県と国等の外国人材に係る専門機関が一体となった施設を中心に、在住外国人からの生活等に関する相談に多言語でのワンストップ対応に取り組む。

第5章 【PJ5】 離島・半島・中山間地域・都市をつな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⁵²の形成を推進する。また、関係人口⁶⁸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⁵²の形成を目指す。

¹⁴⁷ 政策や制度の企画・立案・実施・評価の全ての段階で、男女共同参画の視点を取り入れること。

¹⁴⁸ 無意識の偏見や思い込みのことであり、意思決定や行動に影響を及ぼす。

¹⁴⁹ Female（女性）と Technology（技術）からできた造語であり、月経、妊娠・出産、更年期などの女性特有の健康課題について、先進的な技術を用いて対応する製品・サービスのこと。

¹⁵⁰ 従業員の心身の健康や幸福、やりがいを追求し、それを組織全体の生産性向上や持続的な成長につなげる経営手法。

¹⁵¹ 目指したいと思う模範となる存在であり、そのスキルや具体的な行動を学んだり模倣したりする対象となる人材を指す。

第1節 交通ネットワークとデジタルの融合による地域生活圏の形成推進

1. 共創による交通活性化と新たなモビリティ社会の実現

地域の社会経済活動に不可欠な基盤である地域公共交通は、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減少により、多くの事業者が厳しい経営環境にある状況に加え、運転者・整備士等の担い手不足も課題となっており、路線の廃止や減便が進み、各地で「交通空白」が生じている。

一方で、高齢化に伴う運転免許証返納の進展や免許を持たない若年層の増加により、マイカーを使用せずとも地域住民が行きたい場所へ自由に移動できる環境の整備の必要性や脱炭素化社会の実現に向けた社会的要請の高まりといった公共交通に対する社会的ニーズは増大している。

高齢者を始めとする地域住民や観光客の移動手段を確保し、地域内の経済循環を活性化させるため、公共交通を地域住民で支える意識の醸成や公共交通利用に向けた行動変容を促す取組や、官民、交通事業者間、交通・他分野間の「連携・協働（共創）」、自動運転や日本版 MaaS²⁴等の導入による「地域交通 DX」、車両の電動化等の「地域交通 GX」を通じて、地域に則した利便性・生産性・持続可能性の高い公共交通ネットワークへの再構築（リ・デザイン）を推進する。具体的には、各地で生じている「交通空白」の解消に向けた官民、交通事業者間、交通・他分野間の「連携・協働（共創）」した取組の推進のため、地域公共交通の司令塔機能を担う市町村、交通事業者、観光協会等他分野事業者やこれを支える県の持続可能な体制の構築、地域公共交通計画のアップデート・着実なフォローアップ、公共ライドシェア¹⁵²・日本版ライドシェア¹¹⁰等の導入に対する支援を行うとともに、持続可能な地域交通を確保する観点からローカル鉄道の再構築等に対する支援を行う。また、「地域交通 DX」の取組促進に向け、自動運転実装に係る初期投資、九州 MaaS のサービス拡大・利便性向上等の九州における MaaS の取組等に対する支援を行うほか、担い手不足解消に向け、地域における人材確保・育成の取組に対しても支援を行う。

¹⁵² 地域住民の移動手段確保や交通課題解決を目的として、公共交通の補完として自家用車等を活用した有償運送を行う制度。



DISCUSSION

経済界との意見交換

官民共創による地域公共交通の再構築（リ・デザイン）



共創による交通活性化に向けて必要なこと

- 交通事業者、自治体、交通以外の民間企業が連携し、地域の実情に即した交通の再構築（リ・デザイン）を進める必要があります。
- 交通を社会インフラとして捉え、デジタル技術等の活用によるデータに基づく分析を行い、政策連携や業務効率化、サービスの高度化を図ることが重要です。

■ 九州MaaSの取組について（九州経済連合会との意見交換より）

九州における共創の動き

九州の公共交通は、コロナ禍や人口減少、運転士不足など複合的な課題に直面しています。2019年には西日本鉄道とJR九州が連携協定を締結するなど九州各地で共創の機運が高まりました。交通モードをまたいだ交通事業者間の共創と、地域のコンテンツとの共創を推進する手段として、九州が一体となった取組を推進すべく、2022年に「九州MaaS」の検討が始動しました。

個社での対応には
限界がある



九経連

九州MaaSの構造と広がり

九州MaaS協議会には111会員（2025年8月1日現在）が参加し、6つのWGで全国事例の研究や地域実証、サービスの開発などを進行中。観光施設やイベントと連携したチケットの設定・発売なども推進しています。熊本～島原間を結ぶバス・航路連携チケットなど、交通事業者や県境を越えた100種類以上のデジタルチケットが展開され、地域の回遊性向上に寄与しています。

交通は派生需要。
移動目的を作ることが重要



九経連

モビリティデータの利活用

MaaSアプリの導入は目的ではなく手段。アプリで取得したモビリティデータは、データ利活用WGで利活用手法の確立に取り組んでいます。自治体におけるデータ利活用の可能性も考慮し、官民共同で費用を負担しながら取り組んでいます。

自治体の各種計画
策定などにも
データの利活用が
可能です



九経連

ノウハウの共有と横展開

協議会を通じて、かつて競合関係にあった交通事業者が連携した取組に関するノウハウを共有。オンデマンド交通や自動運転などの事例を他地域に展開する動きも加速しています。WGでは分野横断的な議論が行われ、事務局（九州経済連合会・西日本鉄道・JR九州）が連携を支えています。

これまでは「競争」
だったが、今はそう
も言っていない



九経連

広域での官民共創と事業者連携による取組

九州MaaSの本質は、交通を事業としての観点だけではなく、地域を支える社会インフラの一つとして捉え、地域交通の利便性と持続可能性の向上に向け、九州広域での官民共創と事業者連携により取り組むことにあります。交通空白地の解消や高齢者の移動支援、地域経済の活性化に向けて新たなモビリティとの連携も進めていくこととしています。

交通事業者は
電気や水道と同様に
地域の生活を支える
基盤



九経連

2. デジタル活用による地域活性化

地域生活圏⁵²の形成にあたり、生活サービス提供の効率化、生活者の利便性の向上に向け、デジタルの徹底活用が重要である。

デジタル基盤の整備と併せ、九州圏全体でのビックデータの活用によるデータ分析やデータ連携プロジェクトを推進する。具体的には、「九州 DX 推進コンソーシアム」を通じて、福岡県を始めとする九州における社会経済活動全般の DX⁵⁰を産学官金によって推進するとともに、長崎県では、分野間連携・地域間のデータ流通を可能とし、地域課題の解決、新サービスの創出による生産性の向上、地域活性化を図ることを目的としたデータ連携基盤を整備する。

教育や農林畜水産業など各分野においてデジタル化を推進し、効果的な地域活性化へつなげる。医療分野では、長崎県五島市における、ドローンによる医薬品配送や遠隔医療、モバイルクリニックなどのデジタル技術を活用した取組を推進する。

第2節 小さな拠点を核とした集落生活圏の構築による地域生活圏の形成

1. 地域コミュニティの維持・定住に向けた集落生活圏の形成

我が国で未曾有の人口減少、少子高齢化が急速に進み、特に中山間地域や離島・半島では物流の「ラストワンマイル問題¹⁵³」が顕在化し、社会課題となりつつある。そのため、生活支援機能を楽しむ持続可能で安心できるゆとりある生活環境の形成が必要である。このような地域においては、生活サービス機能等を集約した「小さな拠点」を核として、河川上空の活用等も含めたドローン配送や移動販売車等でその周辺集落を結ぶことで、ラストワンマイル問題を解消する取組を推進し、暮らしやすい集落生活圏の形成を図る。

また、長崎県の離島においては、地域経営を主体として20分以内に生活サービスを提供することを目的とした地域生活圏形成の調査に着手する。

さらに、地域資源とデジタル技術を活用した中山間地域の活性化として、「デジ活」中山間地域¹⁵⁴の取組を普及させ、地域コミュニティの維持、定住に向けた生活環境整備や地域における雇用の確保を図る。

加えて、副業・兼業、テレワーク¹¹¹など多様な働き方の広がりを好機と捉え、宿泊施設等による空き家の有効活用や移住、二地域居住等の環境整備など創意工夫を凝らして中山間地域の課題解決に取り組む。具体的には、MaaS²⁴等を活用したスマートモビリティチャレンジ事業等の持続可能な地域経済形成への取組を推進する。長崎県においては、ICTや遠隔授業を活用し、条件不利地域における教育環境の改善を図り、地域や学校規模にとらわれない多様な豊かな学びを提供し、子育て世代の定住を促進する。

¹⁵³ 最寄り駅・バス停や配達店から個人宅や最終目的地への区間等の、最後の区間(ラストワンマイル)が抱える問題のこと。鉄道・路線バス等の基幹交通までの公共交通の確保・維持、宅配便荷物の再配達の常態化、ドライバー不足等の問題を指す。

¹⁵⁴ 中山間地域等の条件不利地域において、基幹産業である農林水産業の仕事づくりを軸として、地域資源やデジタル技術を活用し、地域内外の多様な人材を巻き込みながら社会課題解決に向けて取組を積み重ねることで活性化を図る地域を「デジ活」中山間地域として登録し、関係府省が連携しつつ、その取組を後押ししている。



WORKSHOP

地域生活圏の形成に向けて

～主体・事業・地域の連携による新たな地域社会の形成～

九州地域生活圏意見交換会

令和6年11月～令和7年6月 全5回開催

地域生活圏形成に向けた課題の整理や情報交換を目的として意見交換会を設置しました。九州各県から1自治体ずつ参加し、各自治体の地域生活圏に係る取組事例紹介や、自治体が抱える課題を抽出・整理し、地域の実情を踏まえ、対応策など実務者視点で意見交換を行いました。

「地域生活圏」とは

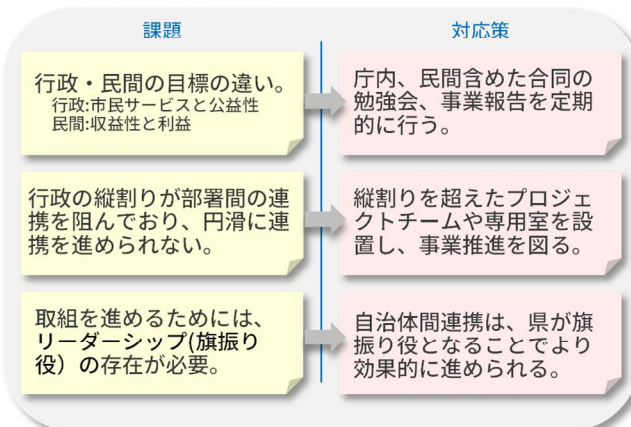
地域における多種多様なコミュニティがその機能を十分に発揮し、**連携・協働しながら新しい地域社会を形成する原単位** (国土審議会推進部会 地域生活圏専門委員会より)

【目指す姿】地域生活圏の形成
デジタルの徹底活用と「共」の視点からの地域経営で
□ 生活サービスの利便性の最適化と複合化
□ 地域内経済循環の仕組みを構築
⇒サービスが持続的に提供される地域生活圏を形成

<地域経営のポイント>=地域生活圏の3要素

- ① 官民パートナーシップによる「主体の連携」
- ② 分野の垣根を越えた「事業の連携」
- ③ 行政区域にとらわれない「地域の連携」

自治体意見 (一部抜粋)



第3回意見交換会(杵築市開催)の様子



取組事例・課題

【地域の連携】
学会設立による団地再生モデルの全国展開

福岡県宗像市
都市再生学会を設立し、都市部企業との連携を通して団地再生モデルの全国展開に取り組んでいます。

【地域の連携】
SDGsスタディツアーによる関係人口の拡大

長崎県 対馬市
対馬が有する社会課題視察型ツアーへの参加を連携企業等に呼びかけ、関係人口の拡大を図っています。

【主体の連携】
杵築ブランド事業による市内事業者との連携

大分県 杵築市
市内事業者の高品質な商品を杵築ブランドとして認定し、販売やふるさと納税返礼品として発信しています。

地域生活圏の形成に向けて必要なこと
全5回意見交換会より

- 地域課題の解決に向けては、欠かすことができない「人」の存在と、その「人」の人材発掘と人材育成が今後の大きな課題であり、リーダーシップ(旗振り役)と地域の協力は不可欠。
- 官民・事業・地域の連携を構築するため、コミュニケーションと共通目標(目的)が重要。

【事業の連携】
自動運転実証と新たな観光体験創出

佐賀県嬉野市
自動運転の導入とデジタルサービスの連携によって、単なる交通手段の枠を超えた観光体験の創出に取り組んでいます。

【主体の連携】
デジタル地域通貨による地域経済の活性化

熊本県 天草市
スマホとマイナンバーカードで使用可能な地域通貨の導入により、域内経済循環の向上、地域経済の活性化を図っています。

【事業の連携】
地域住民の互助による輸送事業

宮崎県 西都市
住民のボランティアによって、希望者自宅から拠点施設やバス停、市街地までの予約制送迎を運行しています。

【主体の連携】
ドローンを活用した輸送事業

鹿児島県 奄美群島広域事務組合
ドローンを活用した、災害時の救援物資の輸送、定期的な処方薬の輸送、小中学校への定期的な食糧配達等により、地域課題の解決を図っています。

2. 離島・半島の地域資源をいかした自立的発展

九州圏は、離島・半島が多く分布し、海岸線の延長は全国の約3割を占め、リアス海岸等の複雑に入り込んだ地形が多く、地理的な制約が大きい。これらの地域では、独自の地域資源を豊富に有している反面、人口減少・高齢化が著しく、離島や半島地域の自立的発展に向けた、生活環境整備や利便性の確保等が重要である。

離島や半島地域における一定の生活サービスの維持や安心・安全な暮らしを守るため、災害復旧・復興のスピード感を重視し、島原道路、西彼杵道路、熊本天草幹線道路、大隅縦貫道等の都市部との道路ネットワークの構築や災害時の代替手段を備えた交通アクセスの確保を図るとともに、西之表港の複合一貫輸送ターミナルの整備、名瀬港の岸壁耐震改良といった離島港湾の整備、補助航路における離島航路の維持・確保のための運営費補助や、建造船舶に係る減価償却費用の補助、長崎県や熊本県、鹿児島県における離島航空路の維持や拡充等のための補助のほか、離島住民等に向けた公共交通の運賃低減、観光促進や住民の移動手段確保のため地域交通 DX・GX の活用(MaaS²⁴の活用等)、貨客混載¹⁵⁵による輸送の効率化を図る。

また、九州圏は領海及び排他的経済水域等の保全等に関する活動の拠点として重要な機能を有している有人国境離島地域も多く分布しており、その保全に関する施策を実施することが重要である。特に特定有人国境離島地域¹⁵⁶については、このまま人口減少等が進めば、その重要な国家的役割を果たすことが困難となるおそれがあることから、離島航路の安定的な運航を図るための港湾整備、交通アクセスの改善、農林畜水産業の再生に向けた輸送コスト低廉化、地域商社設立による農水産品等のブランド化や担い手育成、民間事業者等の創業・事業拡大の支援を中心とした産業振興、島ならではの食や体験など着地型観光の充実、旅行商品等の企画、販売促進を通じた観光振興等に対して、支援を行う取組を推進し、持続的に生活できる環境を構築する。また、奄美群島においては、奄美群島振興開発特別措置法に基づき、当該地域と自然的、経済的、社会的及び文化的に密接な関連がある沖縄との多様な分野における連携を考慮しつつ、奄美群島の特性に応じた振興開発に取り組む。具体的には、人の往来等に要する費用の低廉化などによる条件不利性の緩和や、奄美群島成長戦略ビジョンに基づく各種取組を推進する。

加えて、不足する医療人材や教育人材の確保に努めるとともに、新たな技術の活用によるスマートアイランド¹⁵⁷の取組等により、ドクターヘリ¹⁵⁸の運行やドローンによる医療品等の配送、ローカル 5G¹²⁸を活用した遠隔医療、離島と本土間とで学校間交流を行う遠隔教育等を推進することにより、離島に住むことが条件不利に感じられないよう、デジタルを活用した取組を推進する。併せて、取組の基盤となる情報ネットワークの整備を推進する。

その上で、独自の地域資源を活用し、新しい地域産業を育成することで、観光活性化や定住促進を図る。具体的には、鹿児島県の半島先端部地域において、観光・交流促進、定住促進

¹⁵⁵ 貨物と旅客の輸送・運行の事業を一緒に行う形態。貨物輸送と旅客輸送の事業許可と地域関係者による協議が調ったことが条件となる。

¹⁵⁶ 九州圏では、対馬、壱岐島、五島列島、甕島列島、種子島、屋久島、三島、吐噶喇列島が該当する。

¹⁵⁷ 離島地域において、官・民や学などが連携して新しい技術や知見を導入することで様々な課題の解決につなげ、離島の暮らしが改善し、産業が活性化を図る取組。

¹⁵⁸ 医師等が搭乗して救急現場に急行し、現場で治療を開始するとともに、早期に医療機関へ搬送する専用のヘリコプター。

などの地域の主体的な取組を支援する。

3. 美しく暮らしやすい農山漁村の形成

九州圏における農山漁村は、人口減少・高齢化が著しく、農林畜水産業従事者も人口減少・高齢化しており、国土保全や地域資源管理、伝統文化の継承等の面において影響が大きい。

美しく暮らしやすい農山漁村の形成に向け、所得の向上と雇用機会の確保を図るため、各地域で地域資源を発掘・評価・有効活用した様々な取組が進められている。また、人口減少・高齢化が進行する中山間地域では、複数の集落の機能を補完して、農用地保全活動や農業を核とした経済活動と併せて、生活支援等地域コミュニティの維持に資する取組を行う農村型地域運営組織（農村 RMO）の活動も見られる。そのため、農林水産業に関わる地域のコミュニティの維持と農山漁村の活性化及び自立化や、関係人口の創出・拡大に向けた地域の取組を総合的に支援する。また、複数の市町村単位等で中山間地農業の振興を図る地域別農業振興計画の策定、計画に基づく活動の推進及び各種支援等を実施する。

また、日本型直接支払により地域の共同活動や中山間地域等における農業生産活動、自然環境の保全に資する農業生産活動を推進するとともに、鳥獣被害防止による農用地の保全や地域資源の確保、生活支援などにより地域活性化に取組、美しく暮らしやすい農山漁村の形成を図る。さらに、6次産業化⁹⁰を進めることで、新たな生業の創出と雇用の確保を推進する。

第3節 地域生活圏を支える地域づくり・人づくり

1. 二地域居住等の促進による関係人口の拡大・深化

人口減少や少子高齢化が加速し、地域づくりの担い手が不足する九州圏において、二地域居住等を始めとした関係人口⁶⁸の拡大・深化は、地域コミュニティの維持のためにも重要であり、人々の暮らし方、働き方の多様化に合わせた取組が有効である。

九州圏は、自然が豊かであり、独自の食文化や歴史などの魅力があることや首都圏と比較してオフィス、住居賃料が安いという利点もあることから、テレワーク¹¹¹を活用した転職なき移住や地域資源をいかしたワーケーション⁷⁰等、場所に縛られない新たな暮らし方・働き方の実現で移住者や二地域居住等、関係人口の拡大を促進する。なお、これらの取組の促進に当たっては、受け入れる地域側と二地域居住者の生活や雇用等のニーズのマッチングや、相互の交流を深める取組を推進する。具体的には、長崎県等における東京圏からの起業・創業や就業、テレワーク移住等への支援、鹿児島県における地域と関わりを持ちたい都市住民等のためのプラットフォームの構築・運用を推進する。



COLUMN

二地域居住を推進・実施する自治体と個人に向けた調査 令和6年度実施

二地域居住に対する現場の声

「全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム」に加入している九州圏内の99の地方自治体へのアンケート調査と、個人対象の二地域居住実践者インタビュー調査を実施し、二地域居住に対する意見を尋ねました。

個人（インタビューより）

○地域おこし協力隊の活動をきっかけに二地域居住をはじめた方



- ✓社会人クラブ等の参加しやすいコミュニティがあると地域に溶け込みやすい
- ✓離島では移動手段が限られるため、移動費が高くなりがち
- ✓住民票が無い場合、滞在先では行政手続き等が出来ない

○実家の管理をきっかけに二地域居住をはじめた方



- ✓ゆくゆくは移住も考えている
- ✓滞在先の祭り等の行事への参加でコミュニティに参加している
- ✓友人の農業を手伝っている
- ✓仕事自体はあるが給料がネック
- ✓ふたつの住宅の管理は大変

地方自治体（アンケートより）



- ✓離島への公共交通運賃負担を軽減する事業の対象に、二地域居住者を含めることを検討している
- ✓移住者相談会等の既存の施策を二地域居住施策へ応用していきたい
- ✓ニーズや効果が不明確で、施策に取り組むことが難しい
- ✓滞在者は住民票が無い場合、行政サービスの提供が難しい
- ✓空き家整備や滞在環境の整備が追い付いていない



二地域居住推進に必要なこと

- 実践する側と受け入れる側の、住まいや職業のニーズのマッチングを行うことで、選択肢が広がります。
- 離島半島や中山間地域と、都市部との間の移動を円滑にすることが、二地域居住の選択肢を広げることにつながります。

2. 地域を支える人材や資金の確保

地域の担い手不足は重要な課題であり、持続的な地域の発展に向けて、民間の力を活用し、安定的な人材の育成・確保を図ることが重要である。

そのため、地域の課題解決のために活動する地域の人々や団体を活性化することで地域を支える人材の育成を推進する。具体的には、熊本県において、有明海沿岸に位置する地方公共団体の住民が連携して立ち上げた広域ネットワークによって地域資源の有効活用と担い手の確保に取り組む。鹿児島県においては、企業が販路拡大や新規事業の創出に必要な「プロフェッショナル人材」の確保を推進する。長崎県においては、離島留学を推進する。

併せて、地域経済をけん引し、地方における良質な雇用の受け皿となることが期待される中堅企業等の成長を促進するために、持続的な賃上げや良質な雇用創出に資する投資や事業の拡大への支援を推進する。加えて、地域中小企業等の人材確保・活用に向け、人材戦略構築等に関するセミナーやジョブマッチング等への支援、地域の支援体制整備に関するワークショップ、UIJターンと県内就職に向けた情報発信、若年者へのきめ細かな就職支援を推進する。

また、三大都市圏等の企業から地方公共団体に派遣され、地域の魅力や価値の向上につながる業務に従事する「地域活性化起業人」や、地域に移住して地域おこしの支援や農林畜水産業への従事、住民の生活支援等の地域協力活動を行う地域おこし協力隊のより一層の活用

により地域を活性化させる。

さらに、地域の担い手不足解消のため、組合が労働者を雇用し、需要に応じて各事業者へ派遣する「特定地域づくり事業協同組合¹⁵⁹」や、持続可能で活力ある地域社会の実現に取り組むため、労働者3名で簡易に法人化できる「労働者協同組合」などの仕組みにより、持続可能な地域づくりを担う主体を創出する。

加えて、社会的な課題解決のための公益活動事業に休眠預金等活用制度を活用した助成事業・出資事業により、費用面の課題を解消しソーシャルビジネスによる新規起業の誘発、多様な主体間の連携・協働を図る。

3. 官民共創の推進

地域づくりに新たな視点を取り込むため、民間の力の最大限の活用は重要であり、道守、九州風景街道、道路協力団体、河川協力団体の活動のように、民間企業や地域住民が主体となって、地域が自らの課題に対して当事者意識をもち、地域づくりに取り組むことで、自由度が高く持続可能な地域づくりが可能になる。行政はこれらの取組と連携・協働し、官民共創による地域社会を構築していく。

九州圏内の地方公共団体が、地域課題解決や人材育成等に取り組む組織の設立をサポートし、官民パートナーシップの新しく自由な形として、地域資源を活用しながら、地域で持続可能な生活サービスを提供する民間事業主体の創出につなげる。

また、地域の課題解決に向けて、長崎県西海市における地域商社が中心となったシティプロモーションやデジタル人材育成の取組など課題解決の担い手となるソーシャルビジネスとしての企業や地域団体の創出を図るとともに、ソーシャルビジネスを支援する地域の関係者を中心としたエコシステム⁵⁹を構築し、持続可能な地域社会の実現を目指す。

¹⁵⁹ 「地域人口の急減に対処するための特定地域づくり事業の推進に関する法律」の規定に基づく認定を受けた事業協同組合。地域人口の急減に対処して地域づくり人材を確保するため特定地域づくり事業を行う。



SEMILAR

地域の魅力を活かし、地域に根ざした若者の取組 「住んでよし」「働いてよし」「育ててよし」の九州を目指して

地域づくり政策セミナー

第11回「豊かなマチ・ムラづくり

～「住んでよし」「働いてよし」「育ててよし」が実感できる九州を目指して～

主催：一般社団法人九州地域づくり協会

地域に根ざし、地域の課題に対して主体となって取り組む「若い人」にスポットを当て、地域の魅力や課題、地域力を醸成する取組について議論が行われました。（実施日：令和6年12月6日(金)）

■ 基調講演

- ツーリズム産業による村づくり支援 (一社)九州のムラ 養父 信夫氏
- 国土形成計画について 九州地方整備局 九州圏広域地方計画推進室 総括副室長 猪狩 名人
- これからの地域づくりに必要なコト 九州工業大学 工学研究院 教授 吉武 哲信氏

■ 事例紹介・パネルディスカッション

原口氏コーディネートののもと、地元で地域活性化となる事業活動に懸命に取り組む土屋氏、田島氏、山下氏の3名により、現在の課題、行政のあり方、教育の問題など、熱い思いが伝わる活発な議論が交わされました。

コーディネーター



(株) YOUJI CEO
原口 唯氏

好きな街で
仕事をつくる
五木村への思いや
地元で生活する
上での覚悟

サステナビリティ社会における
森と企業の新たな関係性を
行政や民間での縦割り問題の是正を提起

暮らしやすくなるシマをつくる
物事の捉え方・課題定義のあり方、
チャレンジ的な取組の必要性、
課題解決に必要な期間設定等を提起



(株) 日添 取締役
土屋 望生氏



田島山業 (株) 取締役
田島 大輔氏



東シナ海の小さな島ブランド (株)
代表取締役
山下 賢太氏

パネリスト



次世代に向けた幸福度の高い地域づくりを行うために

- 若者が持つ「自分で考え、自ら動き、人を巻き込むすごさ」を活かすことが大切です。
- 物づくり（公共事業）に係わる利用者の話を聞く「顔の見える関係」や「若い人との機会づくり」が重要です。

第6章 【PJ6】 経験をい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、併せて、発災時の迅速かつ的確な対応に向けた体制の確保を行い、国土基盤の高質化・強靱化を推進する。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、生態系や生物多様性¹の保全、ネイチャーポジティブ⁷⁸の取組、カーボンニュートラル⁷¹の推進、グリーンインフラ⁷⁹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⁷⁶を推進する。

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・強靱化

1. 防災・減災、国土強靱化の推進

自然災害の被害を軽減するために、流域治水・水利用・流域環境の一体的な取組を進めるための流域総合水管理や、ハード対策・ソフト対策において自然環境が有する多様な機能を

活用するグリーンインフラを推進することにより、安全・安心な九州圏の形成を図る。具体的には、河川においては、筑後川等の河川改修による治水対策の推進、遠賀川等における堤防、護岸、樋管¹⁶⁰、排水機場などの河川管理施設的良好な維持及び老朽化対策を実施するとともに、治水上支障となっている固定堰の改築やダム等の洪水調節機能を持つ施設の整備や改良を推進する。また、豪雨からの復旧・復興のための「球磨川水系緊急治水対策プロジェクト」や「筑後川水系巨瀬川流域緊急治水対策プロジェクト」を着実に推進する。併せて、水災害に強いまちづくりを目指す「六角川流域水害対策計画」など、流域治水を推進する。さらに、ダム貯水池の堆砂の進行、ダム下流河道の河床低下、河床の粗粒化による環境への影響、海岸侵食等の土砂管理上の課題に対し、流域の源頭部から海岸までの関係者が連携し、災害の防止、生態系・景観等の環境保全、適正な利活用など、総合的な土砂管理を推進する。加えて、土石流、地すべり、がけ崩れ、土砂・洪水氾濫等による被害を防止するため、砂防関係施設の整備・管理、土砂災害警戒区域等の指定を推進する。既存盛土等の分布や大規模盛土造成地の安全性の調査、災害情報の共有システム整備についても推進する。農業用水路においても長寿命化や防災減災対策を支援する。森林においては、基幹林道の整備を含む森林整備事業、荒廃地の復旧整備や保安林の整備等の治山事業を推進する。

道路においては、南海トラフ巨大地震など大規模災害が発生した場合においても、救急救命活動や緊急・幹線物資輸送、災害復旧活動等が速やかに行われるよう、橋梁の耐震性向上や道路斜面・盛土等の防災対策を推進する。

海岸においては、地震津波や台風による高潮の被害から背後地を防護するため、大分港海岸や指宿港海岸等の整備を進め、港湾においては、国際拠点港湾、重要港湾を中心に岸壁の耐震改良を推進する。また、漁港の地震・津波対策についても推進する。

また、発災時に即応するために TEC-FORCE¹⁶¹の体制整備、災害に対する情報通信ネットワークの強靱化、中枢管理機能等のバックアップ、災害時における DX の取組（ドローンを用いた 3次元データ、災害査定のデジタル化）等を推進する。発災時において防災関係の行政・公共機関が的確な体制を整え、各機関が適切に連携できるように、必要に応じた防災業務計画書の改訂や、九州防災連絡会、九州減災コンソーシアム、九州防災エキスパート会における関係機関との連携確立を平時から着実に推進する。加えて、各県が実施する総合防災訓練に燃料供給訓練を組み入れて実施するよう関係機関との調整を図る。さらに、民間事業者の被害軽減に向けて、事業継続計画（BCP）策定等による中小・小規模事業者の防災・減災への取組を推進する。

気象分野では、シンプルでわかりやすい防災気象情報の再構築に伴い、防災気象情報全体の体系整理や個々の情報の抜本的な見直し、受け手側の立場に立った情報への改善を推進するとともに、線状降水帯や高潮の予測精度向上に向けた取組を推進する。豪雨災害への対応については、熊本県における宅地のかさ上げや復興事業としての土地区画整理事業を推進する。

¹⁶⁰ 河川や用水路などの堤防に設けられる管状の施設であり、水の流れの調整や、堤防内外の水位を管理するために使用される。

¹⁶¹ Technical Emergency Control FORCE の略。大規模な自然災害時に、被害状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧等に取組、被災地方公共団体等を支援する。

2. 多重性・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築

災害時における人・物資の円滑な連携や複雑化するサプライチェーン⁵⁸寸断による経済の停滞抑制、二次被害等の発生防止等の観点から、多重性・代替性を持ったネットワークの整備を目指すことが重要である。しかし、復旧活動を支える高規格道路の未整備区間や暫定2車線区間などの課題、ダブルネットワーク⁵⁷となる道路の整備、港湾が災害時の輸送拠点となるために必要な耐震強化岸壁の整備等の課題がある。

そのため、交通・物流ネットワークの強靱化に向けたハード整備を積極的に推進するとともに、災害時の通行可能道路情報の迅速な提供を推進する。また、発災時に圏外からの物資受け入れ拠点となる港湾の岸壁耐震改良を推進する。離島の港湾においては、名瀬港の岸壁耐震改良を推進する。

3. 地域インフラ群再生戦略マネジメントによる国土基盤の高質化

九州圏においても高度経済成長期に整備されたインフラ施設が多く、修繕などの措置が求められている施設が多数みられることや、それらを維持・管理できる財政・人材が不足している中、インフラが持つ機能を持続的かつ最大限発揮できるよう地域インフラ群再生戦略マネジメント¹⁶²による国土基盤の高質化を目指す。

そのため、予防保全型インフラメンテナンス¹⁶³への転換に向け、道路施設、砂防施設、河川管理施設、ダム、導水路、公園施設、港湾施設、海岸施設等の老朽化対策を加速する。さらに、道路メンテナンス会議では官民が連携したメンテナンス体制の確保により、ライフサイクルコストの低減や持続可能なメンテナンスサイクルを構築する。加えて、インフラメンテナンス国民会議・市区町村長会議や九州フォーラムによる産学官民の連携、メンテナンスの理念の普及を推進する。

4. 災害に対する広域連携体制及び支援の強化

南海トラフ巨大地震など大規模災害において、地方公共団体相互の物資・情報等の圏域を超えた連携を図り、早急な災害対応や支援を行うことが重要である。

そのため、「九州を支える広域防災拠点構想」に基づき、熊本県において九州圏の広域防災拠点としての機能の強化・充実を図るとともに、災害による被害と負担の軽減に資する先端技術の活用及びDXによる九州圏全体における災害対応の高度化を強化する等、引き続き広域防災拠点の整備を始めとしたハード・ソフト対策を充実させる。また、南海トラフ地震広域連携訓練、災害時のラストマイル輸送¹⁶⁴における人員不足等が懸念される地方公共団体と物流事業者(トラック、倉庫)等との連携訓練等を通じて地方公共団体相互で顔の見える関係の構築を推進する。加えて、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)¹⁶¹、災害時の支援物資輸送体

¹⁶² 各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントとすること。

¹⁶³ 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、くり返し行うこと。

¹⁶⁴ 災害時における広域物資輸送拠点から先の避難所までの支援物資の輸送のこと。

制構築、九州道路啓開¹⁶⁵計画の策定等の国の支援についても強化する。

5. 地域防災力の強化

大規模災害時においては、公助の限界が指摘されており、自助、共助による地域防災力の強化が重要である。しかし、地域防災力の要である消防団や水防団、自主防災組織などでは、担い手不足が全国的な課題となっている。

また、地域防災計画¹⁶⁶や防災ガイドブック¹⁶⁷等、防災に対する計画は進んでいるものの、その認知や活用方法について十分に行き届いていない状況である。

そのため、立地適正化計画（防災指針）の取組や3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（Project PLATEAU¹³⁹）による災害リスクの可視化、防災道の駅や防災拠点自動車駐車場等の「道の駅」の防災機能強化、企業とも連携した防災力の維持・強化や住民参加による総合防災訓練の実施、熊本県における田んぼダムの普及・拡大など、地域防災力の更なる向上を促進する。

6. 都市防災機能の強化

巨大地震等の災害リスクを踏まえ、都市の防災機能の向上が求められる。

災害発生時に行政や都市機能の維持・復旧に資する企業等が事業を継続・早期復旧を可能とするための事業継続計画（BCP⁷³）の策定を促進する。加えて、都市防災総合推進事業や都市再生整備計画事業等を活用し、市街地再開発等や避難地・避難路・ライフラインの整備等の総合的な防災対策を推進するとともに、住民ワークショップ等を通じたハザードマップ¹⁶⁸の作成など、ソフト施策も交えながら、都市の防災力を強化する。具体的には、令和2年7月豪雨により被災した熊本県内市町村における避難地・避難路等の整備、大分県における南海トラフ地震による被害軽減に向けた市民等の防災意識の醸成のための住民検討会やハザードマップ作成、宮崎県における南海トラフ巨大地震による大規模な地震や津波の発生時の津波避難困難地域解消のための、現地訓練での実情を踏まえた津波避難施設及び津波避難路の整備を推進する。さらに、熊本県では、DX技術を用いて、リアルタイムでの映像による被害情報の共有や視覚障がい者等がハザードマップを活用できる「耳で聴くハザードマップ」のサービス、大規模災害時における被災県の情報収集のために新総合防災情報システム（SOBO-WEB）と県システムの連携等を推進する。

7. 災害に対する脆弱性への対応

自然災害が激甚化・頻発化していることから、あらかじめ土砂災害や浸水などのリスクが高いと想定されるエリアにおいて、立地適正化計画に基づいたエリア外への居住誘導促進、津

¹⁶⁵ 災害時に、通行不能となった道路の障害物を除去し、緊急車両や救援物資の通行を可能にするための作業。

¹⁶⁶ 地域コミュニティにおける共助による防災活動の推進の観点から、市町村内の一定の地区の居住者及び事業者（地区居住者等）が行う自発的な防災活動に関する計画。

¹⁶⁷ 地方公共団体が作成する、各種災害に対する日ごろからの防災対策や災害が起きた時に取るべき行動等が掲載されているパンフレット。

¹⁶⁸ 自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図。

波避難計画に基づく安全な避難計画など、平時から災害リスクを踏まえたまちづくりを目指す。具体的な取組として、宮崎県、鹿児島県では、両県に跨る霧島山地域において、砂防施設の新規設置や既設施設の堆積土砂等を取り除く除石、火山監視機器の整備、噴火時のリアルタイムでのハザードマップ作成、情報配信システムの整備等の住民の安全確保及び火山噴火時等の減災対策を迅速かつ的確に実施するためのハード・ソフト対策を推進する。また、孤立が想定される地区での関係機関が連携した訓練や受援計画に基づく訓練を行う。加えて、被災に備え適切な備蓄を行うとともに、災害発生時や復旧段階における円滑な対応を行うため、食料や物流、各種ライフライン事業者など様々な企業と協力関係を築く。

8. 平常時からの復興事前準備の促進

自然災害の被災後に、早期かつ的確な復興まちづくりを実施できるよう、平常時からの事前準備を推進する。具体的には、地域の特性や災害リスクを踏まえた復興方針の共有などによる事前復興まちづくり計画の策定を始め、大分県佐伯市における大規模災害を想定した「佐伯市事前復興計画」の策定支援など平常時から復興事前準備を促進する。併せて、地籍整備等の推進により、早期の復興に支障を来さないよう準備を行う。

9. 渇水対策

気候変動の影響は渇水被害の発生リスクを高めており、既設施設の連携運用、危機時の迅速・円滑な備えの強化等、流域総合水管理の考えによる安定的な水資源の確保のため、渇水リスク情報を共有し、渇水に備えるとともに関係者が連携して渇水対応タイムライン（時系列の行動計画）を作成するよう努める。

10. 感染症対策

新興感染症等が発生すると住民の生活や地域の産業・経済に大きな被害が想定されることから、その影響を最小限に抑えるため、官民連携による広域的な感染症対策に取り組む。

第2節 人口減少下の国土の利用・管理

1. 持続可能な国土と地域の形成

人口減少・高齢化等が加速し、荒廃農地や手入れがされない森林、所有者不明土地や空き家が発生するなどの課題が顕在化している。このような背景から、国土管理に係る課題が深刻化しつつある中山間地域などを中心に、全ての土地についてこれまで同様に労力や費用を投下し管理することは困難な状況となっている。そのため、地域の目指すべき将来像を見据えた上で、優先的に維持したい土地を明確化し、粗放的な管理や最小限の管理の導入など、管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」を通じて、住民の発意と合意形成を基礎とする地域管理構想などの取組を推進する。

2. 国土利用・管理 DX の実装推進

激甚化・頻発化する自然災害や環境問題への対応、産業・経済の活性化等を行う上で国土の

状況把握・見える化など適切な国土利用・管理の効率化・高度化を図る上で重要であり、人口や高齢化率、森林関連情報、災害リスク、土地利用状況など、分野横断的な地域の情報を一元的に把握し、対策を検討していくことが重要である。

そのため、各地方公共団体の所有データを積極的に公開（オープンデータ化）することによる利活用の促進や、データ利活用者のニーズを反映したデータ連携の仕組みの整備、DX 技術を活用した河川・ダム管理の効率化・高度化など、デジタル技術活用の拡大に向けた環境整備を推進する。

第3節 グリーン国土の創造

1. 健全な生態系の保全・再生

九州圏の貴重な水資源、閉鎖性海域や豊かな自然生態系等の自然環境を健全に保全・維持することは重要である。また、近年の社会情勢においては、生物多様性¹の損失を止め、反転させるネイチャーポジティブ⁷⁸の考え方に基づいた30by30¹⁶⁹目標の実現や自然環境の質を向上させていくために、森・里・まち・川・海の連携等による広域的な生態系ネットワーク⁷⁷の形成が求められていることから、豊かな自然を次世代に継承するための取組を積極的に推進する。具体的には、沿岸域等で行われる様々な地域課題の同時解決を図り、かつ持続可能なものとするための里海づくり、ツシマヤマネコやハナシノブ等の国内希少野生動植物種の保護や増殖、圏域内各地での特定外来生物の防除、白髪岳、稲尾岳、屋久島等の原生の状態を維持している地域を後世に伝えるための各種開発行為の規制、ユネスコエコパークに認定された宮崎県綾地域の照葉樹林帯等の貴重な天然林の保全を行う。

また、肥前鹿島干潟や出水・高尾野等の国際的な見地から鳥獣の保護のために重要な地域、鹿児島県や熊本県における国内希少野生動植物種の生息地等保護区、屋久島や奄美大島、徳之島、祖母山、傾山を始めとする森林生態系保護地域を含む保護林の保護・管理、野生動植物の生息・生育地を結ぶ移動経路を確保するため、保護林と保護林の間を結ぶ「緑の回廊」の設定を行う。加えて、閉鎖性海域である鹿児島湾の水環境の保全、国立公園における防鹿柵の整備や外来生物個体数の調整などを推進する。

さらに、圏域の豊かな自然を保全しながらも活用していくために、「くじゅう坊ガツルタデ原湿原」などのラムサール条約登録湿地における自然環境の適切な保全と賢明な利用、出水ツルの越冬地における給餌調整・鳥インフルエンザ対策・食害対策、日本型直接支払による環境負荷低減等に効果の高い農業生産活動の支援、環境と調和のとれた食料システムの確立に向けた取組を推進する。また、森林の有する生物多様性保全等の多面的機能が適切に発揮されるよう、造林地の保育や間伐、路網整備等の適切な森林の整備及び保全を推進する。加えて、鹿児島県においては、プランクトンの増殖を図るマウンド礁¹⁷⁰の整備を推進していく。併せて、河川においては、遠賀川などのように、自然再生事業等により過去に損なわれ

¹⁶⁹ 2030年までに生物多様性の損失を止め、反転させるネイチャーポジティブの実現に向け、2030年までに陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全しようとする目標のこと。我が国の実績としては、2023年1月時点で、陸域で20.5%、海域で13.3%。陸域については、国土面積に対する自然公園、自然環境保全地域、保護林等の重複を除いた面積の割合。海域については、我が国の管轄圏内の水域に対する海洋保護区の重複を除いた面積の割合。

¹⁷⁰ 魚類を集めたり増やしたりするため、海底に石材やコンクリートブロックを山積み設置したもの。

た良好な自然を回復させるための整備を行い、各流域の特性に応じた多様な生物の生育・生息・繁殖環境の保全・創出を推進する。道路においてもネイチャーポジティブなどの取組を推進する。

2. カーボンニュートラルの実現

2025年2月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」、「第7次エネルギー基本計画」及び「GX2040 ビジョン」を踏まえ、九州圏においても、2030年度の温室効果ガス46%削減、2035年度60%削減、2040年度73%削減、さらには2050年カーボンニュートラル¹⁷¹の実現に向けた地域づくりを目指す。

九州圏は、全国有数の再生可能エネルギーのポテンシャルを有しており、現在も太陽光発電を始めとした再生可能エネルギーの導入が進んでいる。しかし、余剰電力による出力制御が発生しており、再生可能エネルギーの賢い利活用方法が求められている。

そのため、他圏域への送電網の強化や、セクターカップリング¹¹⁷の推進に加えて、再生可能エネルギーの適正な導入を促進する。

併せて、既存エネルギーである火力発電所の次世代化・効率化の推進、温室効果ガス（GHG）の排出削減に向けたJ-クレジット制度¹⁷¹の活用促進及び関係機関とのネットワーク会議開催等のカーボン・オフセット¹⁷²環境の整備、九州・沖縄地域脱炭素推進会議による地域脱炭素の案件形成、森林の適切な経営管理や木材利用、資源の効率的な利活用などを通じて地域の脱炭素化を推進する。

また、道路やダム、港湾、空港などのインフラ分野やまちづくり分野においてもカーボンニュートラル⁷¹に向けた取組が進められている。道路分野では次世代自動車の普及環境の整備や、高規格道路への機能分化、各種データに基づくパフォーマンス改善、ダム分野では治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダム¹⁷³の取組として、既往施設等の更なる活用や運用の工夫、港湾分野においては洋上風力発電¹⁷⁴の導入促進や九州圏内各港湾の港湾脱炭素化推進に係る取組の強化、有明海・八代海の再生に向けた取組の強化、さらに空港分野においても九州圏内国管理空港ごとの脱炭素化推進に係る取組の計画策定、まちづくり分野においてはコンパクト・プラス・ネットワーク¹³²などを推進する。

3. 物質循環の確保と循環型社会の形成

大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会経済活動により、大量で多種多様な廃棄物が生み出され、ごみ処理費の増加、不法投棄等の不適正処理による環境への影響、国内外からの海岸漂着物や海洋プラスチックによる環境汚染、さらには地球温暖化やオゾン層の破壊等の地球規模での環境問題を引き起こしている。このため、従来の経済社会の在り方やライフスタ

¹⁷¹ 省エネ設備の導入や再エネの利用によるCO₂等の排出削減量や、適切な森林管理によるCO₂等の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度。

¹⁷² 日常生活や経済活動において避けることができないCO₂等の温室効果ガスの排出について、まずできるだけ排出量が減るよう削減努力を行い、どうしても排出される温室効果ガスについて、排出量に見合った温室効果ガスの削減活動に投資すること等により、排出される温室効果ガスを埋め合わせるという考え方。

¹⁷³ 治水機能の強化、水力発電の増強のため、気象予測も活用し、ダムの容量等の共用化など、ダムをさらに活用する取組。

¹⁷⁴ 海洋上の風車で風力発電を行うこと。

イルを見直し、生産から流通、消費、廃棄等の社会経済活動の全段階を通じて、廃棄物の排出抑制や適正な循環的利用（再使用、再生利用等）により資源の消費が抑制されるとともに、適正な処分を推進することで、環境負担の少ない「循環型社会」の実現を図ることが重要である。

そのため、排出を抑制（リデュース）、再使用（リユース）、再生利用（リサイクル）、熱回収の順に、できる限り適正な循環的利用を行うことや、各地域が持つ自然や資源を最大限に有効活用し、自立型かつ分散型の社会形成を目指すため、「地域循環共生圏¹⁷⁵」を創造・連携する取組を推進する。具体的な取組として、各県における国民が支える森林づくり運動を推進する。また、佐賀県では「世界海洋プラスチックプランニングセンター」を整備し、海洋プラスチック問題について一人一人の行動変容を促し、併せて国内外に情報発信を推進する。さらに、長崎県における環境を考慮した学校施設（エコスクール）の整備や、北九州港の工事から発生する浚渫土砂や市内から発生する産業廃棄物・一般廃棄物を受け入れるための埋立護岸整備を推進する。

4. 大気環境の保全、土壌汚染対策の推進

大気環境保全の対策としては、火力発電所のばい煙対策や自動車排ガス対策などが進んでいるが、さらに保全対策を推進する。

また、公害を克服してきた経験をもとに、圏域外からの汚染についても、環境協力事業を通じた国際協力により、飛来するPM2.5等の対策を推進する。具体的には、北九州市におけるアジアカーボンニュートラルセンターによる環境に関する諸課題への対策など、アジア諸都市の多様なニーズに応える技術移転を推進する。

併せて、健康被害防止の観点から、土壌汚染対策法に基づき適切な土壌管理を行うため、建設発生土などに含まれる自然由来の有害物質についても、適切に運搬・処理し、流出しないよう体制強化を図る。

5. 美しい景観、魅力のある空間の保全、創出と活用

九州圏の豊かな自然による景観・空間を保全しながら次世代に継承しつつ、持続可能な活用を行うことで、地域活性化を図ることが重要である。特に景観については、近年、世界遺産に関して、景観阻害要因へのユネスコの対応が厳格になってきており、阿蘇などの登録を目指す地域への配慮を図ることが重要であるが、無秩序なインフラ・施設整備等における景観阻害が問題となっている。そのため、国立公園や国定公園等自然公園の優れた風景地の保護や適切な利用推進のための整備、野生動植物の生息・生育地を結ぶ移動経路を確保するための「緑の回廊」の設定等の国土管理や景観に配慮した環境整備による景観の保全を推進する。加えて、阿蘇草原再生に向けた取組、九州5県（福岡県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県）と九州森林管理局によるシカの広域一斉捕獲等の住民、企業、行政等が連携して地域

¹⁷⁵ 地域資源を活用して環境・経済・社会を良くしていく事業（ローカルSDGs事業）を生み出し続けることで地域課題を解決し続け、自立した地域をつくとともに、地域の個性をいかして地域同士が支え合うネットワークを形成する「自立・分散型社会」を示す考え方。

が有する資源を保全するとともに、地域の資源や知恵をいかした地域活性化を促進する。さらに、良好な景観の形成に資するため、景観学習や景観実務者を対象とするセミナーの開催、景観形成活動に取り組む団体への補助、屋外広告物の規制やパネル展の開催等を通じた意識啓発を推進する。併せて、道路においては無電柱化、河川や水辺においても周辺環境や景観及び河川利用等に配慮した河川・水辺空間の創出などの取組を推進する。

第7章 【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、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。

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、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、国内他圏域との連携を促進する。

第1節 国内他圏域との交流・連携、広域的な機能の分散と連結強化

1. 回廊による連携

経済連携、災害時の冗長性⁷⁴確保、物流効率化等の観点から、幹線交通体系の構築・高質化を図る。「日本中央回廊⁵⁵」の西の拠点である近畿圏と中国圏、四国圏を介した「西日本回廊¹⁷⁶」を形成し、国内他圏域との連携を促進する。そのため、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、地域活力の創出、冗長性の確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に、長期的視点から取り組む。

2. 物流効率化に向けた連携

日本列島の端に位置する九州圏では、他圏域との物流において長距離輸送となることから、シームレスな総合交通体系による物流の効率化の実現に向け、道路ネットワークの強化に加えて、「新モーダルシフト」¹⁷⁷の受け皿となる内航フェリー・RORO船⁴¹、鉄道貨物・新幹線、航空機などによる複合一貫輸送サービスの機能強化など、国内他圏域と連携した取組を推進する。具体的には、必要に応じて他圏域と連携のもと、物流効率化法に基づく「総合効率化計画」の策定や「認定総合効率化計画」に基づいた運行、大型コンテナのラウンドユース¹⁷⁸やシャーシ・コンテナによる混載輸送等の荷主・物流事業者等の連携による先進的な取組を促進する。また、新モーダルシフトの推進に向けて、地域の産業振興等とも連携しながら大型コンテナ・シャーシ等の導入や物流拠点の整備等も促進する。

¹⁷⁶ 近畿圏、中国圏、四国圏と九州圏を結ぶ、日本海側、瀬戸内側、太平洋側それぞれの交通ネットワークを指す。

¹⁷⁷ 従来のトラック輸送から環境負荷の小さい鉄道や内航海運へ転換することを指すモーダルシフトに加えて、鉄道・新幹線、船舶、航空機、ダブル連結トラックなど陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などにも対応するための新たなモーダルシフト。

¹⁷⁸ 輸入で利用したコンテナを港に戻さず、そのまま輸出貨物を積んで再利用することで、空のコンテナを港に戻す「空車回送」を削減し、物流の効率化、ドライバーの労働環境改善等を目指す取組。

さらに、中小物流事業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化に向けたシステムの構築、自動化機器の導入等や、「物流情報標準ガイドライン」に準拠した共同輸配送、帰り荷確保等の物流効率化のためのデータ連携の取組を促進する。

3. 観光分野の連携

広域的な周遊観光のコンテンツ創出や戦略的なプロモーション¹⁰⁸の実施等により、インバウンド⁶⁷や国内観光客の誘致や滞在長期化等を促進し、観光関連産業の更なる活性化を図る。そのため瀬戸内海や関門海峡、豊予海峡を介した広域的なサイクルツーリズム⁶⁵やクルーズ船ツアーの形成、世界遺産や日本遺産等の自然・文化資源を活用した観光連携、2025年の大阪・関西万博を契機とした西日本・九州の観光ルートをプロモーションする取組である「西のゴールデンルート」における、2週間程の周遊ルートや3～4日程度の周遊ルートの作成・インバウンド客への周知など、国内他圏域と連携した取組を推進する。

4. 広域防災連携

阪神・淡路大震災（1995年）や西日本豪雨（2018年）等の災害により、新幹線や鉄道、高速道路や幹線道路、港湾施設等の被害により物流や人流が滞り、その影響が広域に渡ることは周知の事実であり、これらを踏まえて、広域的な交通ネットワーク等の冗長性⁷⁴・代替性の確保や災害に備えた事前準備が不可欠である。また、南海トラフ巨大地震を見据えた連携やバックアップ体制の構築に向けて、災害応援派遣体制や防災ネットワークの構築、瀬戸内海における緊急確保航路¹⁷⁹の確保など、国内他圏域と連携した取組を推進する。具体的には、九州・山口9県被災地支援対策本部が締結する、被災自治体ごとに支援担当県を割り振ることを基本とする「九州・山口9県災害時応援協定」、「関西広域連合と九州地方知事会との災害時の相互応援に関する協定」等の協定に基づき、広域的な災害対応を推進する。

5. 環境分野の連携

2050年カーボンニュートラル⁷¹の実現に向けて、瀬戸内海沿岸の産業集積をいかした新たなエネルギーサプライチェーン⁵⁸の形成を図るため、カーボンニュートラルポート¹⁸⁰やグリーンコンビナート¹⁸¹を拠点としたグリーンエネルギー¹⁸²供給体制を構築し脱炭素化に取り組む。また、美しく豊かな自然環境を次世代に引継ぎ、持続可能なグリーン社会の実現を図るため、閉鎖性海域である瀬戸内海における国立公園を含む環境の保全・再生など、国内他圏域と連携した取組を推進する。

¹⁷⁹ 非常災害が発生した場合において、港湾区域、開発保全航路及び河川区域以外の水域における船舶の交通を緊急に確保するため必要があるものとして政令でその区域を定めた航路。

¹⁸⁰ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る港湾。

¹⁸¹ コンビナートにおいて、水素やアンモニアなどの次世代エネルギーの導入、二酸化炭素の回収・利用・貯留や脱炭素技術の実証・導入を通じ、また、企業間連携や地域との連携を強化することで、コンビナートの脱炭素化と持続可能な成長を目指す取組。

¹⁸² 従来の化石燃料や原子力の発電によるものではなく、太陽光、風力、地熱、水力、海洋、バイオマスなどから作られるエネルギー。

また、再生可能エネルギーについて、他圏域と比べ出力制御が多いことから、中国九州間連系設備に係る広域系統整備計画に基づく送配電網の整備など、有効活用のため電力広域運営による他圏域との電力融通を推進しカーボンニュートラルに取り組む。

6. 生活圏の連携

関門海峡という共通の財産を持つ北九州市と下関市は、古くから密接な関係を持ち、鉄道・航路・道路の多様な交通手段で結ばれ、一体的な生活圏・文化圏・経済圏を形成している。

より一層の連携のため、災害・事故等発生時の代替性を確保し、観光振興・市民交流など「関門新連携」を推進する。

第5部 計画の推進等

第1章 他圏域との連携

2023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⁵⁵」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⁶⁷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」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いかし、ビジネスや観光等の交流を促進する。

また、地域資源をいかし、「日本中央回廊」と連携したビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大につなげることにより、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、「九州地域戦略会議広域リージョン連携宣言」¹⁸³の取組を始めとし、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い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、社会資本整備重点計画¹⁸⁴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、交通政策基本計画、国土強靱化基本計画¹⁸⁵、国土強靱化実施中期計画、地方創生に関する総合戦略、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画及び地域産業成長プラン、防災基本計画、南海トラフ地震防災対策推進基本計画、国土利

¹⁸³ 「広域リージョン連携」は、産業政策や観光振興など地域の成長につながる施策が面的かつ効果的に展開されるよう、地方公共団体と経済団体や企業、大学、研究機関等の多様な主体が連携し、都道府県域を超えた広域の単位で行われる取組。九州地域では、2025年10月20日に九州地域戦略会議の構成員によって広域リージョン連携宣言が実施された。

¹⁸⁴ 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。

¹⁸⁵ 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。

用に関する諸計画、半島地域、離島及び奄美群島の振興に関する方針等と連携し一体的に推進する。

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、プロジェクトごとに担当を定め、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。