

「北部九州経済圏」の
メガリージョン形成による経済発展

～広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を目指して～

2022年5月

長崎経済同友会

北部九州経済圏検討委員会

■ 目 次 ■

はじめに

提言要旨	1
I. 北部九州経済圏を取り巻く環境変化	4
1. 北部九州経済圏が直面する課題	4
(1) 人口減少	4
(2) 価値観の変化とコロナ禍による‘働く場所’という概念の変化	4
2. 長崎県経済における環境変化	5
(1) 産業構造の変化 ～造船業界の再編～	5
(2) 西九州新幹線の開通と IR 誘致 ～100年に一度のビッグチャンス～	5
II. 施策の提言	7
1. 提言にあたって ～3つの‘e’と‘m’～	7
2. エンターテインメント	7
(1) IR 誘致の実現	7
(2) スポーツによる地域活性化と観光振興	8
(3) 世界遺産・日本遺産の活用	8
(4) 情報発信	9
3. エコロジーとエネルギー	10
(1) 再生可能エネルギーのなかで注目される海洋エネルギー	10
(2) 海洋エネルギーについて高いポテンシャルを有する長崎	10
(3) 海洋エネルギー関連産業の先進地へ	12
(4) 再生可能エネルギー供給と利用の先進地域へ	13
(5) 海の浄化	13
(6) 電気自動車の普及	14
(7) 電気自動車の普及促進	14
4. モビリティ	15
(1) 新幹線	15
(2) 空港間連携	16
(3) 港湾連携	17
(4) 二次交通アクセスと MaaS	17
(5) モビリティの連携	19
5. メディカル	19
6. メガリージョン	20
(1) メガリージョンとしての連携	20
(2) スーパーメガリージョンへの接続	20

(3) 東アジアのゲートウェイとしてのメガリージョン	20
7. まとめ ～広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を目指して～	21

資料

1. 活動記録	22
2. 北部九州経済圏検討委員会名簿	23

参考資料（別冊）

はじめに

いま我が国では人口減少が問題となっている。長崎県・佐賀県・福岡県の北部九州経済圏でも同様であり、なかでも長崎県は減少率が大きく、将来に向けて深刻な問題となっている。

そのような環境のなか、コロナ禍をきっかけとしてテレワークなどの仕事場を選ばない働き方が広がってきている。この変化は、コロナ禍が沈静化したとしても、IT 技術の進展や価値観の多様化などを背景に、停止・後退することなくより進展し普及していくものと考えられる。

この変化を、人口の社会減対策を考えるうえで前向きにとらえていきたい。なぜなら、北部九州経済圏が広域生活圏でありかつ広域就労圏であれば、それを受容できるからである。そのためには圏域が連携して交通網や生活環境を整備していく必要がある。

幸い、長崎県には西九州新幹線の開通と IR の誘致という「100 年に一度の大きなチャンス」が訪れようとしている。この大変革を、単に長崎県だけでなく佐賀県・福岡県を含めた北部九州経済圏というリージョンのチャンスとして捉え、圏内の交通網の整備や地域の魅力創出、観光ルートづくりなどに取り組むことが望まれる。

また、長崎県経済においては、基幹産業である造船業界の再編や事業転換により、新しい産業の創出・育成が求められている。この点については、脱炭素社会という世界的な目標のもと、海洋立県長崎として海洋エネルギー産業に注目したい。

本委員会では、北部九州経済圏を「新しく (NEW) 輝く (BRIGHT) 地域 (REGION)、=NBR」と表現することとし、2020 年 3 月に『『北部九州経済圏 (NBR)』構想下での経済発展』と題して、長崎県を含む北部九州がひとつの経済圏として発展するよう提言したところである。

今般、そこからさらにポイントを絞って、3つの‘e’と‘m’の視点から「北部九州経済圏のメガリージョン形成による経済発展」として提言するものである。

本提言の趣旨について長崎はじめ佐賀、福岡の行政機関や経済団体の理解を得て、共同しながら北部九州経済圏というメガリージョン形成の将来像に向け議論を深めたい。

最後に、本提言書をまとめるにあたり貴重なご意見をいただきました皆さまに、この場をお借りしてお礼申し上げます。

長崎経済同友会

北部九州経済圏検討委員会

委員長 村木 昭一郎

提言要旨

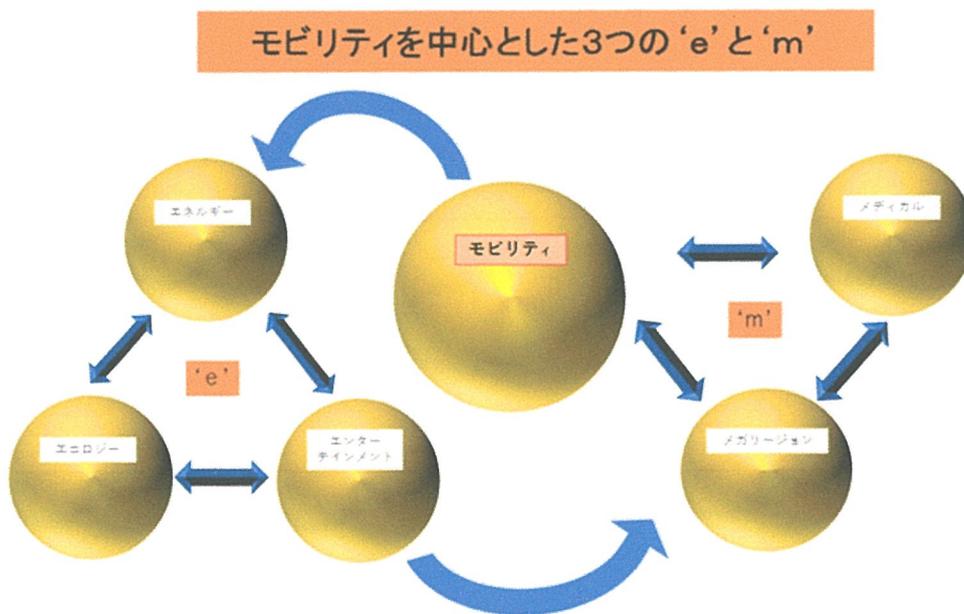
～広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を目指して～

北部九州経済圏がひとつのメガリージョンを形成するための提言にあたり、そのキーワードとしたのが3つの‘e’と‘m’である。‘e’はエンターテインメント、エコロジー、エネルギー、‘m’はモビリティ、メディカル、メガリージョンである。そのなかでも中心となるのはモビリティである。2022年9月23日に予定されている西九州新幹線の開通を大きなきっかけに、県境を越えて人とモノが移動し交流することによって、‘e’と‘m’が互いに関係し合いながら結びついていくことが可能になる。

そのことによって、福岡市のもつ大都市機能と佐賀・長崎の自然や食の魅力が融合して広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏が形成されていく。

既に佐賀県の一部は福岡市が就労圏、そして生活圏ともなっている。それと同じように、これまで地理的条件と交通利便性の問題から近隣県への広域就労が限定的であった長崎県にとっても、その圏域が拡大することになる。一方、佐賀県と福岡県にとっては商圈、生活圏が長崎県に拡大することになる。そのように長崎県・佐賀県・福岡県がひとつにつながることで、圏外から見ても魅力的な経済圏となる。

現在各県、各都市においては移住や企業立地をサポートする部署や補助制度が設けられその誘致が盛んであるが、それらも単独活動だけでなく圏内で連携することが必要となる。それ以外にも、これまで各県単位に活動していたことを圏内が連携して一緒に活動することにより効率的にかつ効果的に進めることができるはずである。北部九州経済圏が連携することにより広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を形成し経済発展することを目指したい。



各キーワードに関する提言

■エンターテインメント

【提言】 I R と世界遺産・日本遺産、スポーツなどエンターテインメント資源の活用

- 長崎県のみならず周辺各県の行政・経済界と連携し IR 誘致の実現
- IR に対する理解を深めるための早く広い広報活動の強化
- 世界遺産・日本遺産やスポーツを活かした地域活性化と観光振興およびその情報発信

■エコロジーとエネルギー

【提言】 海洋エネルギー関連産業の先進地域へ

- 海洋エネルギー関連産業のアンカー企業の創出・誘致、共同受注体制の形成、サプライチェーンの構築、専門的人材の育成
- 新たな促進区域候補の整備
- 再生可能エネルギーの供給と利用する実験都市の形成

■モビリティ

【提言】 新幹線開通、IR 誘致を好機と捉えて高速道路網、空港、港湾との連携を強める

- 新鳥栖～武雄温泉間のフル規格整備の実現
- 新幹線関係市町と連携した魅力づくりと情報発信
- 高規格道路・地域高規格道路の整備の迅速化
- 4 空港の連携（4 空港として 24 時間化、ターゲット別役割分担）、各空港の機能強化（長崎空港の 24 時間化実現など）
- コロナ後のインバウンド増加に備えた感染症対策を含めた受け入れ態勢の構築
- 長崎港の 2 バース化の早期実現

■メディカル

【提言】感染症やがんなど最先端医療拠点の活用

- 感染症やがんに関する研究機関・製薬・医療機器など関連産業の創出・誘致
- 医師・研究者など人材の育成に対する支援
- 先進医療を担う大学医学部・病院と経済界の連携

■メガリージョン

【提言】

- 中央経済圏に対峙できる独自のメガリージョン（北部九州経済圏）の形成
- 東アジアとの交流のゲートウェイとなるメガリージョンの形成

I. 北部九州経済圏を取り巻く環境変化

1. 北部九州経済圏が直面する課題

(1) 人口の減少

北部九州経済圏におけるこの5年間（2016年～2021年）の人口の推移をみると、長崎県は68千人減少、佐賀県は24千人減少しており、福岡県は2千人増加しているものの、3県合計では90千人減少している。九州全体にも言えることであるが、とくに長崎県、佐賀県においては、福岡県（とくに福岡市を中心とする都市圏）が圏外への人口流出を食い止めるダムの役割を果たしている。

将来人口推計をみても、圏内の人口は2015年から2045年の30年間で111万人（現在の佐賀県の人口を上回る）、15.2%減少すると予想されており、増加基調であった福岡県でさえ減少に転じる見込みである。なかでも長崎県は長崎市をはじめ人口減少が顕著であり、県全体では39万人、28.7%の減少、生産年齢人口の減少割合は39.9%に上る。

人口減少は日本各地でみられる課題であり、長崎・佐賀・福岡という県単位でこの課題を解決することは困難な状況になっている。北部九州経済圏をひとつのリージョンと考えた場合、人口減少を最小限に抑えるには、長崎・佐賀の社会減を抑える一方で、人口の社会移動が圏内（とくに拠点大都市たる福岡市）にとどまるような取り組みが必要である。

◇参考資料（別冊）：P 1. 経済概要、 P 2 -①②. 人口

(2) 価値観の変化とコロナ禍による‘働く場所’という概念の変化

いま、社会においてもものごとの価値観が変化してきている。ITの進展やワークライフバランスなどの考え方によって変わりつつあった日本人の働き方は、IoT、ロボット、AI、ビッグデータ等の技術を活用した Society5.0 の世界の到来や、より持続性と多様性を求める考え方が広がるなかで価値観自体が転換してきており、コロナ禍によって人との接触回避が求められることで、それが加速されている感がある。

たとえば、在宅勤務・テレワーク・リモートワークの浸透、新幹線通勤、地方移住、2拠点居住、ワーケーションなどである。これらの変化は、コロナ禍が沈静化したとしても停止・後退することなく、より進展し普及していくものと考えられる。

人口の社会減を止めるにはワーケーションエリアが必要である。どこに住んでいるか、どこで仕事をするかを問題としない社会が到来しつつある。働く場所は必ずしも人口の集中する大都市部でなくて良いことから地方分散が進む。このことを、人口の社会減対策を考えるうえで、前向きに捉えていきたい。なぜなら、北部九州経済圏が広域生活圏であり

かつ広域就労圏であれば、それを受容できるからである。

ただしそこには、交通、情報通信、拠点都市等一定の社会基盤が整備されていること、自然に恵まれていること、子育てがしやすいなど生活面での優位性を有していること、エンターテインメント性が豊かな都市や地域とのアクセスも容易であることなどの魅力が必要である。

2. 長崎県経済における環境変化

(1) 産業構造の変化 ～造船業界の再編～

この数年、長崎県の主力産業である造船業界において大きな変革が起こっている。中国や韓国との価格競争により厳しい環境が続いていた我が国の造船業界においては、ここ数年の間に業界再編、企業や事業の譲渡などが進んでいた。

長崎県内でも、三菱重工業が事業部門再編を経て造船部門を2018年に三菱造船へ事業継承、2021年3月には三菱重工長崎造船所の香焼工場（長崎市）の新造船エリアが大島造船所（長崎県西海市）に譲渡されることとなり2022年度までに引き渡し完了する予定である。また、2021年2月には、佐世保重工業（佐世保市）が2022年1月をもって新造船事業を中止することを発表し、子会社を含む全従業員の3割近くに上る250人の希望退職者を募った。

造船業界は裾野の広い業界である。長く長崎の経済を支えてきた造船業界の変革は、多くの企業とそこに働く人々にも大きな変革を迫っている。この問題に対し、行政と経済界が協力して新たに主力となる産業を早急に創出・育成するとともに雇用を守らなければならない。

(2) 西九州新幹線の開通とIR誘致 ～100年に一度のビッグチャンス～

①西九州新幹線の開通

長崎はいま、100年に一度のビッグチャンスに遭遇しているといわれている（※）。そのひとつが2022年9月に予定されている西九州新幹線「長崎～武雄温泉間」の開通である。既に長崎駅をはじめとする関係駅周辺では再開発・整備が目に見える形で進んでいるところであり、地元経済界や県民の気運も高まってきている。

九州を横に走る西九州新幹線は、九州を縦に走る鹿児島新幹線や山陽・東海道新幹線と直接的に連結し、今後延伸される北海道・北陸新幹線や将来のリニア中央新幹線開通（2027年品川～名古屋開業予定）も含めた国土新幹線網に組み込まれる。さらには、北部九州各地の空港・港湾・高速道路等の高速交通網体系にも連結することで地域間の時間的距離感を縮め、人流・物流両方ともに活発化することが期待される。

<長崎駅周辺再開発など>

2021年11月1日 MICE施設「出島メッセ長崎」開業
2022年9月23日 西九州新幹線「長崎～武雄温泉」開業
2024年 「長崎スタジアムシティ」開業予定

※長崎県は、長崎県総合計画「チェンジ&チャレンジ 2025」などの中で「100年に一度の変化（ながさきレボリューション4.0）」と呼んでいる。

②IR誘致

ビッグチャンスの二つ目は、佐世保市にあるテーマパーク HTB（ハウステンボス）への IR（統合型リゾート）の誘致である。

誘致計画にかかる進捗を整理すると、まず、2021年8月6日付で九州・長崎特定複合観光施設設置運営事業予定者（以下、優先交渉権者）として、カジノ・オーストリア・インターナショナル・ジャパンを選定し、8月末に設置運営事業予定者として正式に決定した。

長崎県と設置運営事業予定者とが共同して作成した区域整備計画（案）が、2022年4月15日に佐世保市議会、同月20日に長崎県議会で可決されたことを受けて、同月26日に長崎県より国に申請した（27日に国交省が受理）。

今後、国の認可やカジノの免許などすべての条件がクリアされ事業が承認されれば、2020年代後半に開業となる計画である。

なお、IRとして全国で最大3ヶ所が選定されることになっており、申請期限である同年4月28日までに申請したのは、長崎県と大阪府・市の2ヶ所である。

II. 施策の提言

1. 提言にあたって ～3つの‘e’と‘m’～

北部九州経済圏が中央経済圏に対峙できる独自のメガリージョンを形成するために何が必要かを考えるにあたり、3つの‘e’と‘m’をキーワードとした。すなわち、‘e’はエンターテインメント、エコロジー、エネルギー、‘m’はモビリティ、メディカル、メガリージョンである。これらは互いに関係し合う存在であり、eを目的とすればmが手段になるし、mを目的とすればeが手段になる。

◇参考資料（別冊）：P 3. 3つのeとm

2. エンターテインメント

【提言】 IRと世界遺産・日本遺産、スポーツなどエンターテインメント資源の活用

- 長崎県のみならず周辺各県の行政・経済界と連携しIR誘致の実現
- IRに対する理解を深めるための早く広い広報活動の強化
- 世界遺産・日本遺産やスポーツを活かした地域活性化と観光振興およびその情報発信

(1) IR誘致の実現

長崎県とIR事業者が2022年4月に示した区域整備計画ではMICE施設、宿泊施設、エンターテインメント施設等の整備で事業規模（初期投資）約4,300億円（設備投資額は約3,500億円）、年間延来訪者数約840万人、施設内雇用者数約1万人、九州への雇用誘発効果約3万人、九州への年間経済波及効果約3,300億円、年間の県納付金・入場料納入金約391億円が見込まれている。

IR誘致については、長崎県のみならず九州全体としての期待も大きい。2021年4月、関係する官民でつくる九州IR推進協議会（略称：KIRC＝カーク）が発足し、IR関係産業のビジネスマッチングや広域周遊観光について取り組むこととされている。このような機関との協力を強固にして誘致を実現しなければならない。

いま我が国に誘致しようとしているIRには、最新のテクノロジーを駆使した設備やサービスが提供されると同時に、環境負荷低減が求められている。その点、HTBではこれまでに施設内で水の浄化と再利用、変なホテル、セグウェイなど、時代を先取りした環境配慮

型街づくりと持続可能社会実践への取り組みの歴史があり、先進的な取り組みを受け入れる土壌がある。

また、IR により海外からのリゾート客を期待するところであるが、海外と日本では余暇に対する考え方やリゾートにおける過ごし方が違うことを理解することが必要である。たとえば日本では短い日程で何か見よう、何か体験しようと求めがちであるが、海外では長い休暇を取得して特段の観光スポットもないところでのんびり過ごす人が多い。

大いに期待されている IR であるが、カジノについては、ギャンブル依存や治安悪化などマイナスのイメージを持たれがちである。したがって、これらに対して講じようとしている防止策などを早く広く情報発信することによってその懸念を和らげる必要がある。

◇参考資料（別冊）：P 4. IR

（2）スポーツによる地域活性化と観光振興

北部九州経済圏はスポーツが盛んな土地柄である。圏内には野球、サッカー、バスケットボール、ラグビー、ハンドボール、バレーボール、フットサルなどの種目で多くのプロスポーツチームが活動しており、観客の試合観戦、交通移動、物品購買およびそれらに付随する情報・メディア・広告産業の活性化が経済に与える影響は大きい。プロスポーツチームが拠点とするスタジアムなどの施設へのスポーツイベント・大会や合宿の誘致やスポーツツーリズムも地域の活性化につながる。また、IR のリゾート客にとっては大村湾周辺に複数のゴルフ場があることも魅力であろう。

長崎県においては、JR 長崎駅周辺の再開発事業「長崎スタジアムシティプロジェクト」においてスタジアムやアリーナ、ホテル、オフィスや商業施設が整備される。交通利便性の高いまちなかにスポーツ、商業施設が複合的に立地することから賑わいあるエリアになることが期待されている。

<長崎スタジアムシティプロジェクト整備計画>

- スタジアムの客席：2 万席、アリーナ：5 千席
- ホテルの客室数：270 室
- 2022 年に着工、2024 年中の完成予定
- J リーグ「V.ファーレン長崎」、B リーグ「長崎ヴェルカ」の本拠地となる。

◇参考資料（別冊）：P 5. スポーツチーム、 P 6. スポーツ施設

（3）世界遺産・日本遺産の活用

北部九州経済圏には世界遺産や日本遺産が数多く存在する。これらは、日本人のみならず外国人にとっても観光地として関心が高いものと考えられる。これらを所管する行政と

民間が連携して観光振興につなげていきたい。

日本遺産については、世界遺産に比べると地味で露出度も低いですが、ストーリー性がある魅力あるコンテンツである。認定を受ける競争率が高いなかこれだけの数が北部九州に集まっていることの希少性を認識し活かしていきたい。

また、世界遺産・日本遺産のほかにも、多くの歴史的・文化的観光資源や食文化があり、これらも含めた周遊コースや、遺産どうしを結ぶ観光コースなど、多様な観光振興が可能である。

◆北部九州経済圏の世界遺産・日本遺産

名称	地域
■世界遺産	
長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産	長崎県など
明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業	長崎県・佐賀県・福岡県など
「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群	福岡県
■日本遺産	
国境の島 壱岐・対馬・五島 ～古代からの架け橋～	長崎県
日本磁器のふるさと 肥前 ～百花繚乱のやきもの散歩～	長崎県・佐賀県
鎮守府 横須賀・呉・佐世保・舞鶴 ～日本近代化の躍動を体感できるまち～	長崎県など
砂糖文化を広めた長崎街道 ～シュガーロード～	長崎県・佐賀県・福岡県
古代日本の「西の都」 ～東アジアとの交流拠点～	福岡県
関門“ノスタルジック”海峡 ～時の停車場、近代化の記憶～	福岡県など

出所：文部科学省 HP より作成

(4) 情報発信

西九州新幹線の開通により、各観光地が点から線あるいは面でつながるようになる。新幹線の沿線だけでなく、そこから連結する地域、長崎県でいえば雲仙、平戸、松浦など、佐賀県でいえば唐津、伊万里、鹿島などにもつながっていく。それに合わせて、観光施策や観光関連業者の宣伝・広告などもこれまで以上に広域的にかつ連携をもって行う必要が高まる。そこでは、従来からのマスメディアだけでなく SNS など様々な媒体、コンテンツを使うことで幅広い情報発信を進める。

また、IR 誘致に関しては、誘客のための情報発信だけでなく、周辺地域と共栄できる存在となるよう行政や事業者から情報公開を継続することが望まれる。

3. エコロジーとエネルギー

【提言】海洋エネルギー関連産業の先進地域へ

- 海洋エネルギー関連産業のアンカー企業の創出・誘致、共同受注体制の形成、サプライチェーンの構築、専門的人材の育成
- 新たな促進区域候補の整備
- 再生可能エネルギーの供給と利用する実験都市の形成

※アンカー企業とは、企画提案から設計・製造、据付・施工までの分野単位または全体を受注し、地域に配分できる企業を指す。

(1) 再生可能エネルギーのなかで注目される海洋エネルギー

①2050年温室効果ガス排出実質ゼロに向けて

国は、温室効果ガスの排出を2050年までに実質ゼロにするという目標を掲げている。さらに、2030年度の温室効果ガスの削減目標について、2013年度比26%削減という当初方針から同46%削減へと大幅に引き上げられた。これにより、都道府県など自治体に求められる再生エネルギーの導入や企業における温室効果ガスの排出削減が前倒しされることになった。

②注目される洋上風力発電

洋上風力発電は、現状、発電コストにおいては太陽光や陸上風力、火力、原発よりも高い（経済産業試算）とされているが、海に囲まれているということや、自然環境への影響が他の電源に比べて軽微であること、電源の分散という観点からも今後重要になってくるものと考えられる。洋上風力発電には海に浮かべる浮体式と海底に設置する着床式があり、日本では遠浅の海が少ないなどの理由から浮体式が注目されている。

③潮流発電

潮流発電は自然のエネルギーである潮流を利用するためCO₂排出がなく海底に機器を設置するため景観への影響も少ないことから注目されている。発電量の予測がたてやすく安定的なエネルギー供給が可能である。

潮流発電については、国内には海洋工場の設備や技術、ノウハウが少ないうえ、発電機の部品をつくるメーカーも限られている。国内、なかでも北部九州経済圏内で内製化できればコスト低減により将来的には東アジアへの輸出も期待される。早急な関連産業の育成、ノウハウの蓄積等が必要である。

(2) 海洋エネルギーについて高いポテンシャルを有する長崎

①洋上風力発電

北部九州経済圏は玄界灘から東シナ海に接し、海洋再生可能エネルギーのポテンシャルが高い。そのなかでも長崎県は、地理的環境から洋上風力発電の適地として有力とされている。多くの離島と海洋を持ち造船業や水産業を主要産業としてきた海洋立県である長崎が、海洋エネルギーの分野で重要な役割を担うことになる。

長崎県では現在、国により実証フィールドとして 3 ヶ所の海域が選定され、洋上風力発電事業への参画に向けて、中核企業育成や共同受注体制の構築が進んでいる。

洋上風力では、再エネ海域利用法に基づき、五島市沖が 2019 年 12 月に国内で初めて促進区域の指定を受け、今後当該海域に本格的な洋上風力発電ファームが設置される予定である。今後、海洋エネルギー関連産業のサプライチェーン構築により新たな雇用の創出や地域経済の活性化が大いに期待できる。

<洋上風力発電に関する動き>

- ・ 2010～2015 年度の環境省の実証事業として五島市沖で浮体式洋上風力発電を実施。
- ・ 2016 年 3 月、国内初の浮体式洋上風力発電所として実用化し運転を開始。現在も 1800 世帯分の電力を供給。
- ・ 2019 年 12 月、経済産業省と国土交通省が、洋上風車の設置に適していて開発を先行的に進める有望な区域として長崎県五島市沖を選定。発電事業者が最長 30 年間海域を占有し洋上風車を運営可能に。
- ・ 2020 年 7 月、長崎県西海市沖も有力な候補地に指定。
- ・ 2021 年 6 月、長崎県五島市沖で、戸田建設（東京都）を代表とする 6 社でつくるコンソーシアム「(仮) ごとう市沖洋上風力発電合同会社」が発電事業者として選定。

②潮流発電

我が国の海域に適し普及可能性が高くかつ環境への影響も小さい潮流発電の開発及び実証を、五島市奈留瀬戸において行っている（長崎県総合計画より）。

- ・ 2016 年度、長崎県五島列島の奈留瀬戸において、環境省「潮流発電技術実用化推進事業」として九州電力のグループ会社である九電みらいエナジー株式会社と共同事業社の長崎海洋産業クラスター形成推進協議会が大型の潮流発電機を用いた実証実験に取り組んでいる。
- ・ 2019 年から、実用化プロジェクトが進行。
- ・ 2021 年 1 月、国内初の実証実験を開始し、同 5 月には当該発電機が経済産業省が実施する電気事業法に基づく使用前検査に合格した（大型の潮流発電機としては国内初）ことにより、商用化に向けて進んでいる（五島市 H P）。出力は 500 キロワットで、実験開始から 3 ヶ月で一般家庭 360 戸の月間使用電力量に相当

する約8万キロワット時を発電した。

◇参考資料（別冊）：P 7. エネルギー施設、 P 8①②. 再生可能エネルギー

（3）海洋エネルギー関連産業の先進地へ

※2020年5月長崎経済同友会 海洋産業振興委員会の「『海洋産業振興』に関する提言書」をもとに記載

①中核となる企業の創出・誘致

ここでは洋上風力発電を中心に話を進めたい。洋上風力発電事業には、初期投資として、事前調査、風車、基礎構造物、ケーブル、受変電設備等多くの機器、鉄鋼構造物のほか、支援船、水中大型・中型ドローンなどがあり、設置後のメンテナンスまで含めると波及効果が大きく雇用の拡大も期待される。洋上風力を圏内に集積することは地域経済の発展に寄与することでありぜひ推進したい。

ついては、洋上風力発電全般に渡るノウハウを持ち事業を一括受注できるような中核となるアンカー企業、あるいは各工程の中核となる企業を創出（あるいは誘致）することが必要である。

②地元企業への参入機会の明示と人材育成面の支援

洋上風力発電の部品は2万～3万点といわれている。圏内にある鉄鋼・造船などの産業基盤を活用することで地域企業の参入を図り、造船技術を海洋エネルギー産業に生かすためのノウハウの習得と共有する仕組みを作り、地元企業を中心としたサプライチェーンを構築する。

なかには、自社がどのような業務で海洋エネルギー産業に参入できるのかわからず思案中の企業も少なからず存在するものとみられる。また、参入するか否かを慎重に判断するための情報を欲している企業もあるであろう。したがって、この産業に関する情報発信や周知も必要である。

海洋エネルギー関連産業のネットワーク形成については、長崎海洋産業クラスター形成推進協議会の活動を支援していくことが求められる。また、長崎大学内に設置された人材育成機関「長崎海洋アカデミー（正式名称：長崎海洋開発人材育成・フィールドセンター）」への派遣企業に対する経済的支援についても検討が必要である。

③造船用ドックを活用した基地港湾の整備（基地港湾指定）

三菱重工業から大島造船所に譲渡されることになった香焼工場は、風力発電構造物製作に適した場所であると考えられることから、その有効活用について関係者に働きかけたい。ただし、北部九州には、国土交通省から洋上風力発電の基地となる港湾（基地港湾）に指定され整備が進んでいる響灘港湾があることから、当該港湾との役割分担やメ

メンテナンス用の港湾としての検討も必要である。

④新たな「促進区域候補」の整備

長崎県を海洋エネルギー関連産業の拠点とするためには、長期的な事業継続が不可欠となるため、五島市沖、西海市沖に次ぐ候補地を整備する。

◆長崎県総合計画「チェンジ&チャレンジ 2025」における指標

指標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
海洋エネルギー関連産業における売上高	1 億円（H30 年）	101 億円（R7 年）
海洋エネルギー関連産業における雇用者数	3 人（H30 年）	905 人（R7 年）
温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）	1,099.5 万トン （H25 年度）	856.3 万トン （R7 年度）

（４）再生可能エネルギー供給と利用の先進地域へ

再生可能エネルギーの供給と利用という観点では、長崎県五島市で先進的な取り組みが行われている。五島列島では早くから太陽光、風力、潮流などの再生可能エネルギーによる発電が進み、五島市では必要な電力の半分以上を市内の再生可能エネルギーで発電している。また、福江商工会議所などでは、事業で使う電気を 5 年以内にすべて市内の再生可能エネルギーでまかなう事業者を認定する「五島版 RE100」が 2021 年 9 月に始まった。

排出ガス実質ゼロの観点から、部品や原材料をつくる際に再生可能エネルギーを利用する納品先選定を要請されることも出てきている。考え方によっては、事業で使う電力すべてを再生可能エネルギーで賄うことが差別化になる。食品加工会社が原材料はすべて地元産、という差別化をすることがあるが、これからは電気も五島産というアピールの仕方もできることになる。大手電力会社に比べて価格面で劣後するとしても地元産電力という一種のブランドになる。

福岡県北九州市においては、響灘地区において洋上風力発電関連事業が行われている。北九州市は早くから環境保全に力を入れており、国から 2018 年に全国で初めての「SDGs 未来都市」、「自治体 SDGs モデル事業」にも選定されている。

（５）海の浄化

北部九州経済圏は、外洋と有明海に面しているという共通点をもつ。閉鎖性の高い内湾の水質改善のためには、アサリやカキ等の貝類の水質浄化機能を利用する。実際に大村湾ではアサリが付いて育ちやすいようにガラスを使った人口砂を撒いている。ゴミ抑制の点からは近年問題になっているプラスチックごみを削減する必要がある。プラスチックの使用抑制と分別処理の啓発を進めるべきである。

海岸漂流物の回収については、行政や地域ボランティア、観光関係者などによって清掃

活動が行われているところであるが、最近の動向としては、観光と社会活動をセットにしたボランタリズムや、漂流物を使ったアート作品をつくったり、エネルギーに転換したりという、清掃プラスαの活動がみられるようになった。効率的・効果的な活動になるよう組織だった取り組みが必要である。

福岡県では 2020 年に設置した「ふくおかプラスチック資源循環ネットワーク」（業界団体、消費者団体、行政等で構成）において、「ふくおかプラスチック資源循環憲章」を策定し、プラスチックごみ削減に取り組んでおり、佐賀県、長崎県でも「海岸漂着物対策推進地域計画」等を策定し取り組んでいる。

長崎県では、海洋エネルギー産業推進が環境とくに水産資源に悪影響を与えないよう、2016 年、長崎大学内に「海洋未来イノベーション機構」が設立され、海洋エネルギー開発と環境保全型の水産業の発展を共生させる研究（「海洋技術クラスター構想」）を行っており成果に期待したい。

（6）需要側における脱炭素化・省エネ

CO2 排出量を削減するには、電力の利用者である家庭・業務・産業・運輸の各部門の担う役割も大きい。九電グループは「カーボンニュートラルビジョン 2050」の中で、エネルギー需給両面の取り組みとして「電源の低・脱炭素化」（供給側）と「電化の推進」（需要側）の 2 つを柱として設定し、また、九州の再エネポテンシャルを最大限に活用するための送配電ネットワークの広域的な運用及び再エネ大量導入と電力品質維持を両立させるための需給運用・系統安定化技術の高度化に取り組むこととしている。

このうち「電化の推進」の具体的な取り組みとして、家庭部門のオール電化や業務部門の空調・給湯・厨房設備の電化を進めること、産業部門ではヒートポンプ等、熱源転換機器の技術研究を行うとともに、顧客と一緒に現地調査・検討を行い、エネルギーの利用効率向上に向けた省エネ提案を推進すること、さらに、運輸部門では電気自動車（EV）の普及促進に向け、EVシェアリングサービスや充電インフラの拡大などの事業やサービスを提供することなどを掲げている。

これらの取り組みには、電力の利用者である家庭や企業も当事者であるという認識が必要である。活動事例として、福岡市内の地場大手企業や大学 16 団体で構成された「エコ・ウェイブ・ふくおか会議」では、再生可能エネルギーの活用や通勤時のマイカー利用自粛などを宣言しその行動の広がりを目指している。また、長崎大学では CO2 を有用物質に変換する研究が進められている。

（7）電気自動車の普及促進

政府の「グリーン成長戦略」では 2035 年にガソリン車の新車販売をなくすこととされており、EU やアメリカでも、ガソリン車の生産停止や輸入停止などの方針が打ち出されて

いる。

九州でも EV の普及促進に向けた取り組みが見られる。九電グループでは、電気バスを地域で多目的に活用するサービスの事業化検討に当たり、熊本県南阿蘇村と連携し、モニターツアーを実施した（2021年10月16日から12月12日まで）。また、電気バスの導入拡大および実証実験の計画が発表されたほか、タクシー業界にも本格的に車両を EV に入れ替えることを表明する企業が現れてきた。

長崎県においても、これまで、五島列島において産官学が連携して「長崎 EV&ITS プロジェクト（電気自動車と高度道路情報システムを組み合わせた未来型ドライブ観光システム）」の実証実験を行った。これは、五島列島にレンタカーとして140台の電気自動車（EV）を導入し、その EV に通信機能を備えたカーナビ（ITS 機器）を搭載して実施したサービスである。現在でも、五島列島には電気自動車のレンタカーが多く充電設備も整っている。そのような先進事例を持つ長崎県だからこそ行政、民間問わず EV の導入を促進するような啓発・広報活動を進めたい。

4. モビリティ

【提言】新幹線開通、IR 誘致を好機と捉えて高速道路網、空港、港湾との連携を強める

- 新鳥栖～武雄温泉間のフル規格整備の実現
- 新幹線関係市町と連携した魅力づくりと情報発信
- 高規格道路・地域高規格道路の整備の迅速化
- 4空港の連携（4空港として24時間化、ターゲット別役割分担）、各空港の機能強化（長崎空港の24時間化実現など）
- コロナ後のインバウンド増加に備えた感染症対策を含めた受け入れ態勢の構築
- 長崎港の2バース化の早期実現

（1）新幹線

2022年9月には現在建設中の長崎～武雄温泉間（フル規格）が開業する。新幹線開通により長崎～武雄温泉間は28分となり、JR在来線（1時間24分）に比べて56分、車（1時間）に比べて32分の短縮となる。

※当初計画では、フル規格で全線が開通した場合に長崎～博多間は現在の1時間48分から約51分に短縮され、長崎～広島が2時間で結ばれると試算されているが、新鳥栖～武雄温泉間の整備方式について協議中であり未着工。

将来のリニア中央新幹線開通（2027年品川～名古屋開業予定）も含めた国土新幹線網に組み込まれることで、東京～大阪という人口7,000万人、総生産330兆円の巨大都市圏

(スーパーメガリージョン)につながる。人流・物流が活発になるとともに、新幹線通勤の範囲が広がることでワーケーションなどの働き方が可能になる場所も広がっていく。

長崎駅周辺では、2021年11月にMICE施設「出島メッセ長崎」が開業、ヒルトン長崎もオープンした。また、新駅ビルには米マリオット系ホテルが入る予定であり、駅の北側にはジャパネットホールディングスによりサッカー場を核として商業施設やオフィスが入る「長崎スタジアムシティ」の開発が進んでいる。

長崎県、佐賀県、(一社)長崎県観光連盟、(一社)佐賀県観光連盟による佐賀・長崎観光振興推進協議会では、開通に向けて地域の魅力をさらに磨き上げていこうと観光情報誌を制作し、関西圏、首都圏、九州北部の書店や雑貨店等に配布している。民間でも、旅行商品の開発や観光キャンペーンなどが計画されている。

たとえば、長崎県・佐賀県・JR九州は佐賀と長崎の魅力を発見しようという大型観光キャンペーン「佐賀・長崎デスティネーションキャンペーン」(2022年10月～2022年12月)を行う。また、長崎県・島原鉄道・JR九州では、長崎駅～諫早駅・島原半島エリアを対象としたフリーきっぷ「ぐるっと島原半島フリーきっぷ」の実証販売を2021年10月から2022年2月まで行った。

日本遺産・世界遺産の情報発信、誘客施策をこのキャンペーンに合わせると効果的である。

修学旅行についても、もともと福岡～長崎はポテンシャルの高い地域であり、新幹線開通によりいっそうの誘客が見込まれる。

(2) 空港間連携 ～域内4空港の連携と役割分担～

西九州新幹線の経済効果を最大に生かすには、同時に空港・港湾の機能強化、高速道路・高規格道路の拡充等の交通インフラ整備が肝要である。

空港については、長崎、佐賀国際、福岡、北九州の域内4空港の機能強化が必要である。既に福岡では混雑解消のため滑走路を増設中であり、北九州でも滑走路延伸計画がある。

長崎空港は24時間化が検討されているが実現に至っていない。国において早朝深夜帯における管制業務のリモート化が2022年3月から運用が開始されており、路線誘致、貨物誘致や深夜早朝の交通アクセス、空港の受入体制の構築、関係機関との連携を進めたい。

各空港の機能を高める一方で、各空港の特徴を生かして次のように役割分担することも考えていきたい。

- ・発地別の役割分担…特に海外からの玄関口として主に欧州客をターゲットにする空港、主にアジア客をターゲットにする空港という役割分担。アジアのハブ空港との連携。
- ・時間別の役割分担…4空港が連携することで24時間化(4空港のどこかが開いている状態)する役割分担。

また、4空港は福岡から100km圏内に入っており、これだけ空港が密集している地域

は国内に見当たらないことから、航空業界にあるマルチエアポート（同一地域にある空港への発着運賃を同一にする）の考え方にも着目したい。これまでは、各空港間の連結、とくに長崎空港、佐賀国際空港と他空港の連結が不便なためそのような考えは広まりにくかったが、西九州新幹線の開通など交通利便性の向上が見込まれることから、マルチエアポートの可能性も検討する価値がある。

このような複数県にまたがることについては、行政も民間も各県単独ではなく連携して国や企業に働きかける必要がある。

◇参考資料（別冊）：P 9. 空港

（3）港湾連携

北部九州経済圏の各港湾には取り扱う内容によって特色がある。たとえば、博多港はコンテナ、伊万里港は木材等、門司港は貨物とともにフェリー・モーダルシフト・人流、長崎・佐世保・博多はクルーズ船と離島航路が主な役割となっている。個々の港湾に立地する事業者にとっては他の港湾の貨物をシフトしたいところではあるが、北部九州経済圏として棲み分けを総合的に考えていきたい。

各港湾においては機能強化も求められる。たとえば、北九州港は海洋再生可能エネルギーの基地港湾として期待されており、伊万里港はコンテナヤードの機能強化が進められている。また、長崎港については、松が枝国際観光船埠頭の2バース化が予定されており、16万総トン級の大型クルーズ船を2隻同時に受け入れることが可能になる（2020年代半ば以降）。コロナ禍収束後には再びクルーズ船などによるインバウンド客の増加が期待される。それに備えて今のうちから感染症対策を含めた受け入れ態勢づくりと環境整備が必要である。

長崎県総合計画「チェンジ&チャレンジ2025」における指標

指標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
長崎空港での運行可能な時間	15時間（R1年度）	24時間（R6年度）
国内外クルーズ客船入港数	272隻（R1年）	440隻（R7年）

◇参考資料（別冊）：P 10. 港湾、 P 11. クルーズ船

（4）二次交通アクセスと MaaS

①飛行機、船と高速交通網との連結の早期実現

空港・港湾・駅から目的地までのアクセスや、空港間、港湾間のアクセス、いわゆる二

次交通アクセスの整備も急がれる。

たとえば、佐賀国際空港と長崎空港の連絡は現状不便（インターネット検索による一例：バスで約 4 時間、JR とバスで約 3 時間 40 分）であるが、新幹線や国道 208 号線有明海沿岸道路の整備により利便性の向上が期待される。

長崎県内についても、長崎空港から各地への二次交通アクセスの改善のために高速道路の 4 車線化や西九州道路の順次開通・4 車線化、地域高規格道路の整備などが進んでいるが、新幹線開通や IR 誘致という人流増加に備え早急な整備が望まれる。また、道路網の整備は離島航路の活性化のためにも必要である。

交通網の整備は単に利便性のためだけでなく、災害に備えた交通手段のリダンダンシー（多重性）という観点でも必要である。

- ・西九州道路については、現在未開通である佐々IC⇄松浦ICが開通すれば、佐世保⇄松浦が 20 分（現在、一般道利用で 30 分）に短縮される。さらに佐賀・福岡県内の区間が開通すれば、佐世保⇄福岡が約 1 時間半（現在 3 時間から 4 時間半）に短縮される（2020 年代半ば以降が計画されている）。平戸・松浦⇄唐津・伊万里⇄福岡がつながると互いの買い物や観光の利便性が高まる。
- ・東彼杵道路は、HTB と高速東そのぎ IC を結ぶバイパスとして地域高規格道路の候補となっており、早期事業化が待たれる。
- ・島原道路は南島原市と諫早 IC を結ぶ地域高規格道路である。部分的に供用中であるが、着工中、計画段階の区間もあることから早期開通が求められる。
- ・長崎空港と HTB を結ぶ船便の充実も求められる。現在は陸路で約 50 分。

◇参考資料（別冊）：P 12. 道路

長崎県総合計画「チェンジ&チャレンジ 2025」における指標

指標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
高規格幹線道路・地域高規格道路の供用率	58.0%（R2 年度）	64.2%（R7 年度）
国県道の供用延長（累計）	0km（R2 年度）	37.6km（R7 年度）

②MaaS（Mobirity as a Service：乗り物のサービス化）

いま我が国では、複数の交通手段を IT で効率的に運用する MaaS の実証実験が各地で行われている。北部九州経済圏においても、トヨタの「my route」という MaaS アプリが福岡市、北九州市、佐賀県で運用されているほか、長崎県においても公共交通の利便性向上を目指した「長崎市観光マイクロ MaaS」（(株)ゼンリンによる STLOCAL=ストローカ

ル)の実証実験が実施されている。

MaaSにより圏内をシームレスに移動できるようになれば、圏内の一体感を醸成するとともに観光客にとっても効率的な観光周遊ができることになる。

(5) モビリティの連携

これまで見てきたように、北部九州経済圏には空港が密集し、役割を持った港湾が存在する。そしてそれらを結ぶ高速道路も通っている。マルチで密接につながったロケーションであり大きな長所といえるだろう。そこに新幹線が開通すれば、観光をはじめとする人の交流、物流はさらに活性化することが期待される。

5. メディカル

【提言】感染症やがんなど最先端医療拠点の活用

- 感染症やがんに関する研究機関・製薬・医療機器など関連産業の創出・誘致
- 医師・研究者など人材の育成に対する支援
- 先進医療を担う大学医学部・病院と経済界の連携

圏内の大学および附属病院はその技術水準と規模から地域医療の中核的存在であるとともに、感染症やがんなどの専門的な研究機関・医療施設を有して高度な先進医療を担っている。その意味から北部九州経済圏は医療先進地域といえる。

佐賀県には医学系大学・学部・病院やがん治療の専門病院、大手製薬会社があり、福岡県には医学系大学・学部と大規模な付属病院が複数存在し九州の医療を牽引している。

長崎県は、感染症専門医数（10万人あたり）が全国1位であることや、長崎大学医学部に研究組織があるなど、感染症対策を行う基盤がある。最近では、長崎大学が建設を進めていた、バイオセーフティレベルが高い病原体を研究する施設「バイオセーフティレベル4（BSL4）」が2021年7月30日に竣工した。研究目的のBSL4としては国内初である。

圏内の大学（病院・研究機関）と経済界が連携を強め、産業特区（国家戦略）の認定を受け、新産業を創造（最先端医療研究、最先端医療企業の創出・誘致・集積）する地域となることを展望したい。

◇参考資料（別冊）：P 13－①②③. メディカル

6. メガリージョン

【提言】

- 中央経済圏に対峙できる独自のメガリージョン（北部九州経済圏）の形成
- 東アジアとの交流のゲートウェイとなるメガリージョンの形成

（1）メガリージョンとしての連携

長崎・佐賀・福岡は地理的にも歴史的にも縁が深い。現在でも、九州経済の中核である福岡、地域特性のある文化と産業を持つ佐賀・長崎と各々の特色を持ちながらも、ひとつの経済圏としてつながっている。

その関係性はこれからもっと密接になっていく。まずは、西九州新幹線の開通と交通網の連携により時間的距離感が近くなる。その交通網を利用して広域生活圏、広域就労圏が形成される。また、世界遺産や日本遺産、スポーツなどエンターテインメントに触れる機会が創出されていくことで、地元の遺産に対する誇りや地域のチームを応援する一体感が醸成されていく。さらにその先に大きな経済効果が期待されるIRが誘致されることにより人流・物流が促進されその結びつきは一層強まるものと考えられる。

そして、それと並行して中長期的には洋上風力などの海洋再生可能エネルギー関連産業の拠点となることで我が国における脱炭素化社会の先進地となることが期待される。

このように県境にこだわらずひとつのメガリージョンとして発展していくことを目指したい。ただし、そのためには、長崎・佐賀・福岡だけでなく、九州全体との関わり合い、とくに九州の縦軸である熊本・鹿児島との交流も必要である。九州新幹線により福岡・佐賀・熊本・鹿児島との結びつきは強く、長崎の場合も、有明海や島原・天草・長島連絡道路の観点から熊本・鹿児島との関わりを大切にしたい。

（2）スーパーメガリージョン（巨大都市圏）への接続

西九州新幹線の全線開通により、北部九州経済圏は、将来的にはリニア中央新幹線開通（2027年品川～名古屋開業予定。長崎～東京4時間半。）も含めた国土新幹線網に組み込まれることになる。このことは、東京圏・名古屋圏・大阪圏という人口約7,000万人、総生産約330兆円のスーパーメガリージョンに接続されるということである。スーパーメガリージョンに対峙していくことができるだけのメガリージョンを形成したい。

（3）東アジアのゲートウェイとしてのメガリージョン

北部九州経済圏はアジア、なかでも東アジアと地理的に近い。福岡から東京まで約1,000kmだが、韓国の釜山まで約200km、ソウルまで約500kmという近さである。福岡を中心に円を描くと、ほぼ1,000km内に東京、上海が含まれ、1,500km内には札幌、北京、

台北が、さらにほぼ2,000km内には香港、マニラが含まれる。

これまでも福岡や長崎は東アジアからのインバウンドが多く、コロナ禍前にはクルーズ船寄港が増加傾向にあり、博多港や北九州港は対東アジアの貨物取扱量が大きい。しかしこれまで以上に、北部九州経済圏がその優位性を活かして東アジアとの人流・物流のゲートウェイとなる役割を担うためには、圏内全体が連携して空港や港湾の機能充実、利便性向上を図る必要がある。

◇参考資料（別冊）：P 14. アジアとの距離

7. まとめ ～広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を目指して～

ここまで、北部九州経済圏がひとつのメガリージョンを形成するための提言を3つの‘e’と‘m’をキーワードに考えてきた。そのなかで中心となるもの、基礎となるものはやはりモビリティである。西九州新幹線の開通を大きなきっかけに県境を越えて人とモノが移動し交流することにより、観光・エンターテインメントやエコロジー、エネルギー、メディカル、メガリージョンと結びつくことが可能となっていく。

これらが結びつくことによって、福岡市のもつ大都市機能と佐賀・長崎の自然や食の魅力が融合して広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏が形成されていく。

そのためには、DX（デジタルトランスフォーメーション）、GX（グリーントランスフォーメーション）が必要である。その点、全国各都市が交通分野、観光分野、防災分野などの課題解決のためスマートシティに取り組んでいるが、なかでも福岡市公式LINEの取り組みは有効なものとして各地に広がりを見せており期待される。

既に佐賀県の一部は福岡市が就労圏、そして生活圏ともなっている。それと同じように、これまで長崎県にとっては、地理的条件と交通利便性の問題から近隣県への広域就労が限定的であったが、その圏域が拡大することになる。一方、佐賀県と福岡県にとっては商圈、生活圏の拡大につながるようになる。そのように長崎県・佐賀県・福岡県がひとつにつながることで、圏外から見ても魅力的な経済圏となる。

現在各県、各都市においては移住や企業立地をサポートする部署や補助制度が設けられその誘致が盛んであるが、それらも単独活動だけでなく圏内で連携することが必要となる。それ以外にも、これまで各県単位で活動していたことを圏内が連携して一緒に活動することでより効率的にかつ効果的に進めることができるはずである。北部九州経済圏が連携して広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を形成し経済発展することを目指したい。

以 上

資料1. 委員会の主な活動経過（2020年4月～2022年5月）

2020年	8月24日	副代表幹事、委員長と打合せ
	9月2日	2020年度第1回正副委員長会議開催 会場 ホテルニュー長崎 議題 2020年度、21年度の委員会活動について
	9月23日	委員長と打合せ
	10月13日	2020年度第1回委員会開催 会場 ANA クラウンプラザホテル長崎グラバーヒル 議題 2020年度、21年度の委員会活動について
	12月3日	委員長と打合せ
	3月4日	委員長と打合せ
2021年	4月19日	委員長と打合せ
	4月21日	2021年度第1回委員会開催 会場 十八親和銀行本店 議題 ①講演 「九州・長崎IRへの期待」 長崎県企画部 政策監 吉田 慎一 氏 ②委員会活動予定について
	6月21日	委員長と打合せ
	9月8日	委員長と打合せ
	10月20日	2021年度第2回委員会開催 会場 平安閣サンプリエール 議題 ①提言書（初稿）の説明 ②意見交換
	12月10日	委員長と打合せ
2022年	2月21日	委員長と打合せ
	2月24日	委員長と打合せ
	4月26日	副代表幹事、委員長と打合せ
	5月18日	2022年度第1回委員会開催 会場 平安閣サンプリエール 議題 ①提言書（最終稿）の説明 ②意見交換

資料2. 北部九州経済圏検討委員会名簿

氏名	企業名	役職名	備考	
平松 喜一朗	松藤グループ(株)エムエスケイ)	顧問	副代表幹事	
村木 昭一郎	野母商船(株)	代表取締役社長	委員長	
内野 弘樹	(株)日本旅行 長崎支店	支店長	副委員長	
田中 涉	九州旅客鉄道(株)	執行役員長崎支社長	副委員長	
幸重 孝典	長崎空港ビルディング(株)	代表取締役社長	副委員長	
井寄 春生	イサハヤ電子(株)	代表取締役会長兼社長	委員	
大友 崇	富士通Japan(株) 長崎支店	支店長	委員	
神谷 哲広	みずほ証券(株) 長崎支店	支店長	委員	
川西 弘二	長崎ジーエス(株)	代表取締役社長	委員	
小林 征春	(株)日本ベネックス	取締役相談役	委員	
佐藤 豊	東洋装設(株)	代表取締役社長	委員	
澤山 俊雄	澤山機設(株)	代表取締役社長	委員	
下田 政彦	九州電力(株) 長崎支店	執行役員長崎支店長	委員	
田中 桂之助	長崎県信用保証協会	会長	委員	
田淵 浩一	住友商事九州(株)	執行役員長崎支店長	委員	
鳥巢 維文	鳥巢会計事務所	所長	委員	
中部 憲一郎	長崎倉庫(株)	代表取締役社長	委員	
中村 重敏	中村倉庫(株)	代表取締役会長	委員	
西 亮	滲透工業(株)	代表取締役社長	委員	
野上 龍彦	(株)丸野	代表取締役	委員	
平家 達史	長崎自動車(株)	常勤顧問	委員	
本田 徳光	(株)チューケン日本医薬中央研究所	代表取締役社長	委員	
前田 茂	(株)前田園	代表取締役社長	委員	
牧 文春	後藤運輸(株)	代表取締役社長	委員	
松尾 豊明	(株)アルス	取締役会長	委員	
美根 晴幸	九州商船(株)	代表取締役社長	委員	
宮前 周司	(株)テレビ長崎	代表取締役社長	委員	
山下 達矢	全日本空輸(株) 長崎支店	支店長	委員	
山村 宗	オリエンタルエアブリッジ(株)	代表取締役専務	委員	
宍倉 学	長崎大学経済学部	教授	アドバイザー	
東 晋	長崎放送(株)	代表取締役社長	副代表幹事	オブザーバー
山田 晃	山電(株)	代表取締役	企画総務委員長	オブザーバー

「北部九州経済圏」の
メガリージョン形成による経済発展

< 参考資料（別冊） >

2022年5月

長崎経済同友会

北部九州経済圏検討委員会

目次

□経済概要	
・北部九州経済圏の経済概要	1
□人口	
・北部九州経済圏の人口推移	2-①
・北部九州経済圏の県間人口移動（2020年）	2-①
・北部九州経済圏の将来人口推計<前回調査報告書より>	2-①
【参考】北部九州経済圏の将来人口推計	2-②
□3つのeとm	
・3つの'e'と'm'のイメージ	3
□IR	
・IR開業までのスケジュール	4
・長崎IRの経済効果	4
□スポーツチーム	
・北部九州経済圏に本拠地を置く主なスポーツチーム	5
□スポーツ施設	
・北部九州経済圏にある主なスタジアム	6
□エネルギー施設	
・北部九州経済圏に立地する主要エネルギー施設	7
□再生可能エネルギー	
・北部九州経済圏に立地する主な再生可能エネルギー施設	8-①
・北部九州経済圏における洋上風力発電の取り組み	8-①
・九州経済圏における再生可能エネルギーに関する最近の新聞記事等	8-②
□空港	
・北部九州経済圏の主要空港	9
□港湾	
・北部九州経済圏に立地する主要港湾の外貿コンテナ取扱個数	10
・北部九州経済圏に立地する主要港湾と貨物量	10
□クルーズ船	
・北部九州経済圏の主な港におけるクルーズ船寄港回数	11
□道路	
・長崎県内の高速道路・地域高規格道路の整備	12
□メディカル	
・北部九州経済圏の主な大学医学部・病院など（1/2）	13-①
・北部九州経済圏の主な大学医学部・病院など（2/2）	13-②
・北部九州経済圏の医療・福祉	13-③
□アジアとの距離	
・北部九州経済圏とアジアとの距離	14

□経済概要

●北部九州経済圏の経済概要

県・圏	面積	人口	就業者数	事業所数	県内総生産 (実質)
	2020.7.1	2020.1.1	2015.10.1	2020.3.31	2017年度
	km ²	千人	千人	千ヶ所	10億円
長崎県	4,131	1,351	644	68	4,399
佐賀県	2,441	824	410	40	2,859
福岡県	4,987	5,130	2,254	260	18,990
3県の計	11,559	7,305	3,308	368	26,248
全国	377,977	127,138	58,919	6,399	545,471
3県/全国 (%)	3.1	5.7	5.6	5.8	4.8
<参考>					
東京圏	13,566	35,591	16,345	1,440	179,070
(対全国比)	(3.6)	(28.6)	(27.7)	(25.8)	(33.6)
名古屋圏	10,948	9,060	4,541	402	45,391
(対全国比)	(2.9)	(7.3)	(7.7)	(7.2)	(8.5)
大阪圏	14,918	16,514	7,414	764	68,532
(対全国比)	(3.9)	(13.3)	(12.6)	(13.7)	(12.9)

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行九州支店・南九州支店。

「2021年版関西ハンドブック」日本政策投資銀行関西支店。

注 東京圏：埼玉・千葉・東京・神奈川

名古屋圏：愛知・三重

大阪圏：京都・大阪・兵庫

事業所数：上表は2020.3.31基準、下表<参考>は2016.6.1基準。

県内総生産：上表は2017年度、下表<参考>は2016年度。

□人口

●北部九州経済圏の人口推移

千人、%

県・圏	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2021/2016
長崎県	1,404	1,393	1,379	1,365	1,351	1,336	▲ 68
佐賀県	842	838	833	829	824	818	▲ 24
福岡県	5,122	5,126	5,131	5,131	5,130	5,124	2
3県の計	7,368	7,357	7,343	7,325	7,305	7,278	▲ 90
全国	128,066	127,907	127,707	127,444	127,138	126,654	▲ 1,412
3県/全国 (%)	5.8	5.8	5.7	5.7	5.7	5.7	-

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行より作成。2021年の数字は「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（令和3年1月1日）」（総務省）より作成。

●北部九州経済圏の県間人口移動（2020年）

人、%

移動前の住所地	移動後の住所地				
	長崎県	佐賀県	福岡県	福岡/転出計 (%)	転出計
長崎県	-	1,824	8,721	32.5	26,853
佐賀県	1,453	-	7,256	44.2	16,404
福岡県	5,729	6,061	-	-	89,390
計	7,182	7,885	15,977	36.9	-

出所：「図説九州経済2022」九州経済調査協会より作成。

注：転出計は3県以外への転出も含む。「福岡/転出計 (%)」列の「計」は（長崎県・佐賀県から福岡県に転出）/（長崎県・佐賀県の転出計）。

●北部九州経済圏の将来人口推計<前回調査報告書より>

万人、%

県・圏	総人口（万人）				生産年齢人口			
	2015年	2045年	増減	同%	2015年	2045年	増減	同%
長崎県	137	98	▲39	▲28.7	79	47	▲32	▲39.9
佐賀県	83	66	▲17	▲20.3	48	33	▲15	▲30.9
福岡県	510	455	▲55	▲10.7	310	241	▲69	▲22.2
3県の計	730	620	▲111	▲15.2	437	321	▲116	▲26.4
全国	12,709	10,642	▲2,067	▲16.3	7,728	5,584	▲2,144	▲27.7

出所：地域経済分析システム（RESAS）。端数処理のため、各欄を足したものは必ずしも計に一致しない。

【参考】北部九州経済圏の将来人口推計

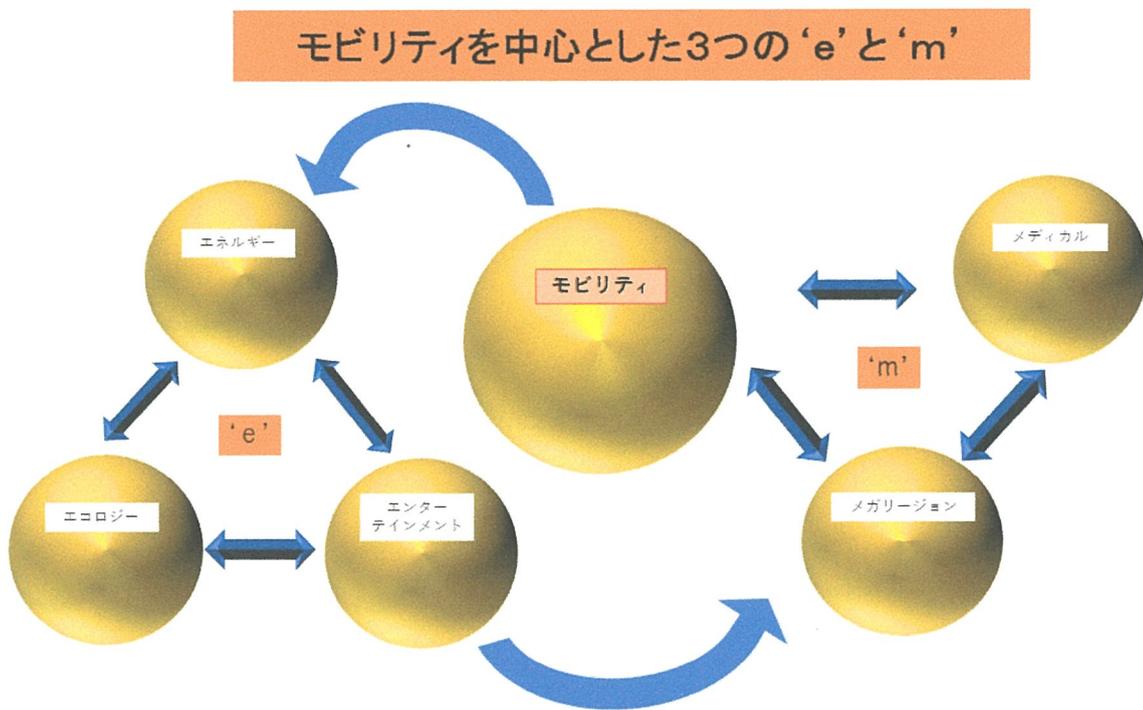
千人、%

県・圏	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2040/2020 (増減)	2040/2020比 (%)
長崎県	1,321	1,258	1,192	1,124	1,054	▲ 267	▲ 20.2
佐賀県	810	785	757	728	697	▲ 113	▲ 14.0
福岡県	5,098	5,043	4,955	4,842	4,705	▲ 393	▲ 7.7
3県の計	7,229	7,086	6,904	6,694	6,456	▲ 773	▲ 10.7
全国	125,325	122,544	119,125	115,216	110,919	▲ 14,406	▲ 11.5
3県/全国 (%)	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8	-	-

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行より作成。

□ 3つのeとm

● 3つの'e'と'm'のイメージ



□ I R

●IR開業までのスケジュール

時期	事項	長崎（実績・計画）
2021年夏頃～秋頃	IR事業者の選定	2021年8月10日、事業者として、カジノオーストリアインターナショナルを選定。8月末に正式決定。
2022年春頃	区域認定申請（国の受付期間 2021年10月から2022年4月）	2022年4月26日、国交省に申請。同月27日、国交省が受理。
2022年秋頃～冬頃	区域認定	・・・
・・・	国土交通省の認可	・・・
・・・	カジノ免許申請～免許付与	・・・
・・・	完成検査	・・・
2020年代後半	開業	・・・

出所：長崎県資料、HPより作成。

●長崎IRの経済効果

項目	数値等
年間延来訪者数	840万人／年
経済波及効果（建設）	5,428億円
経済波及効果（運営）	3,328億円／年
雇用誘発効果（建設）	31,889人
雇用誘発効果（運営）	29,285人
施設内雇用者数	9,693人
県納付金・入場料納入金	約391億円／年

出所：長崎県・カジノオーストリアインターナショナルジャパン資料「九州・長崎IR区域整備計画（案）」（2022年4月）から作成。

□スポーツチーム

●北部九州経済圏に本拠地を置く主なスポーツチーム

2022年2月現在

競技種類	本拠地	チーム名	加盟リーグ
サッカー	福岡市	アビスパ福岡	Jリーグ・ディビジョン1
サッカー	鳥栖市	サガン鳥栖	Jリーグ・ディビジョン1
サッカー	北九州市	ギラヴァンツ北九州	Jリーグ・ディビジョン3
サッカー	諫早市	V・ファーレン長崎	Jリーグ・ディビジョン2
野球	福岡市	福岡ソフトバンクホークス	プロ野球
バスケット	福岡市	ライジングゼファーフクオカ	B2リーグ
バスケット	佐賀市	佐賀バルナーズ	B2リーグ
バスケット	長崎市	長崎ヴェルカ	B3リーグ
バスケット	福岡市	九州電力アーティサonz	実業団
バレーボール	鳥栖市	久光スプリングス	女子Vリーグ・ディビジョン1
ラグビー	宗像市	宗像サニックスブルース	ジャパンラグビーリーグ
ラグビー	福岡市	九州電力キューデンヴォルテクス	ジャパンラグビーリーグ
フットサル	北九州市	ボルクバレット北九州	Fリーグ・ディビジョン1
卓球	福岡市	九州アスティーダ	Tリーグ女子
ハンドボール	大野城市	ゴールデンウルヴス福岡	ハンドボールリーグ
ハンドボール	神崎市	トヨタ紡績九州レッド・トルネード	ハンドボールリーグ
アメフト	福岡市	イコールワン福岡SUNS	X1リーグ
ソフトボール	佐賀市	ダイワアクト	日本リーグ（男子）
ソフトボール	大村市	Neo長崎	日本リーグ（男子）

出所：各社HP、新聞記事から作成

（※）宗像サニックスブルースは廃部を検討（2022年2月18日付、HP）、2022年5月末での活動休止を発表（2022年3月30日付、HP）

□スポーツ施設

●北部九州経済圏にある主なスタジアム（スポーツチームの本拠地を抽出）

2022年2月現在

所在地	名称	主な競技／収容人数など
福岡市	福岡 P a y P a y ドーム	野球。福岡ソフトバンクホークスの本拠地。プロ野球開催時約4万人、コンサート開催時52,500人。
北九州市	ミクニワールドスタジアム北九州	サッカー、ラグビーなど球技。収容人員15,300人。Jリーグのギラヴァンツ北九州の本拠地。
筑後市	タマホームスタジアム筑後	福岡ソフトバンクホークス2軍・3軍の本拠地。
福岡市	ベスト電器スタジアム（東平尾公園博多の森球技場）	サッカー、ラグビー、アメリカンフットボールなど。収容人員21,562人。Jリーグのアビスパ福岡や、ラグビーリーグの九州電力キューデンヴォルテクスなどの本拠地。ラグビーワールドカップ2019の会場として使用。
福岡市	照葉（てりは）積水ハウスアリーナ（福岡市総合体育館）	バスケットボールB2リーグのライジングゼファークオカの本拠地。メインアリーナの収容人員5,042人。
鳥栖市	駅前不動産スタジアム（鳥栖スタジアム）	サッカーなど。Jリーグのサガン鳥栖の本拠地。収容人員25,000人。
佐賀市	S A G A アリーナ（2022年10月完成予定）	2024年の国体に向けて建設。収容人員8,400人。完成後は久光スプリングス、佐賀バルーンズが本拠地とする計画。
長崎市	長崎スタジアムシティ（2024年完成予定）	サッカー。スタジアム（約2万席）、アリーナ（約5千席）、ホテル（約270室）、オフィス（約2万㎡）、商業施設（約2万㎡）。JリーグのV.ファーレン長崎、B3リーグの長崎ヴェルカの本拠地になることが想定される。

出所：各施設およびチームのHP、新聞記事より作成。

□エネルギー施設

●北部九州経済圏に立地する主要エネルギー施設

種類	施設名	概要	県	事業主体
原子力	玄海原子力発電所	118万Kw×2基	佐賀県	九州電力
水力	天山水力発電所	60万Kw	佐賀県	九州電力
火力	松浦火力発電所（石炭）	70万kw、100万kw	長崎県	九州電力
	苅田火力発電所（石炭）	36万kw	福岡県	九州電力
	豊前火力発電所（重原油）	50万kw	福岡県	九州電力
	新小倉LNG火力発電所	60万kw×3基	福岡県	九州電力
	松浦火力発電所（石炭）	100万kw×2基	長崎県	電源開発
	松島火力発電所（石炭）	50万kw×2基	長崎県	電源開発
石油備蓄	上五島国家石油備蓄基地	440万kl	長崎県	上五島石油備蓄
	白島国家石油備蓄基地	560万kl	福岡県	白島石油備蓄
LPG	福島基地	16.1万t	長崎県	九州液化瓦斯福島基地
	唐津ガスターミナル	7.9万t	佐賀県	ENEOSグローバルガスターミナル
LNG	戸畑LNG基地	6万kl×8基	福岡県	北九州エル・エヌ・ジー
	ひびきLNG基地	18万kl×2基	福岡県	ひびきエル・エヌ・ジー
	長崎LNG基地	3.5万kl×1基	長崎県	西部ガス

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行より作成。

□再生可能エネルギー

●北部九州経済圏に立地する主な再生可能エネルギー施設

種類	施設名	県
風力	五島玉之浦風力発電所	長崎県
	新上五島ホールズウインドシステム	長崎県
	長崎鹿町ウインドファーム	長崎県
	鷲尾岳風力発電所	長崎県
	的山大島風力発電所	長崎県
	肥前風力発電所	佐賀県
	肥前南風力発電所	佐賀県
	響灘風力発電所	福岡県
メガソーラー	長崎田手原メガソーラー発電所	長崎県
	SOL de 大村箕島	長崎県
	大村メガソーラー発電所	長崎県
	佐賀相知太陽光発電所	佐賀県
	吉野ケ里メガソーラー発電所	佐賀県
	エネ・シードひびき太陽光発電所	福岡県
	高田屋ひびき発電所	福岡県
	若松太陽光発電事業	福岡県
	DREAM Solar 福岡宮若Ⅰ～Ⅲ	福岡県
	嘉麻第一太陽光発電所	福岡県

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行より作成。

●北部九州経済圏における洋上風力発電の取り組み

種類	事業	内容
浮体式風車	経産省 長崎県五島市沖 洋上風力発電事業	2019年12月、国より促進区域に指定。 2021年6月、戸田建設（東京）を代表とする6社でつくるコンソーシアムが発電事業者として決定。 2024年1月、運転開始予定（認可など諸手続き後）
着床式風車	経産省 長崎県西海市沖 洋上風力発電事業	2020年7月、洋上風力発電の促進区域の指定に向けた「有望な区域」に選定。
着床式風車	北九州市若松区響灘沖 洋上風力発電事業	最大220MW（計画）。2025年度完成予定。 2017年、九電みらいエナジー（福岡県）を代表とする5社で構成するコンソーシアムが事業者として決定。

出所：新聞各紙、インターネット公表記事から作成。

●九州経済圏における再生可能エネルギーに関する最近の新聞記事等

取り組み内容	出所
九州大学が、風車ウェイクと呼ばれる風速減衰効果などについて、民間企業と共同研究を行うことを発表。	2021年4月20日付日刊工業新聞
三菱重工グループは、デンマークの企業と国内向けに陸上・洋上風力発電設備を販売する合併会社を立ち上げた。	2021年4月19日付日本海事新聞
九州電力と西部ガスは、西部ガスが北九州市響灘地区で進めるLNG（液化天然ガス）を燃料とした発電所の開発について、共同で事業化を検討すると発表した。CO2排出量が少ない最新鋭の発電方式を採用し、将来的にはカーボンフリー燃料（アンモニア・水素）の活用も検討している。本発電所の開発により、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、九州地域の発電設備の低・脱炭素化を進めることが可能になる。	2021年4月20日付両社ニュースリリース
九州電力は、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを発表した。	2021年4月28日付同社ニュースリリース
九州電力の子会社で再生エネルギー発電事業などを手掛ける九電みらいエナジー（福岡）は、ラオスにおけるバイオマス発電所の燃料となる木質ペレット生産事業等に出資参画することを発表した。	2021年5月21日付同社プレスリリース
経済産業省などが再生エネルギーで発電した電気を首都圏や関西の消費地に送る環境を整えるため国内最大の海底ケーブルを敷設するよう検討しており、九州と中国を結ぶルート、九州と四国を結ぶルートが検討されている。	2021年3月、7月経産省（資源エネルギー庁）資料
長崎大学と京セラは2021年7月、海洋汚染や海上温水上昇などの海洋データを収集するブイに潮流発電システムを搭載して必要な電力を安定的に賄うスマートブイを共同開発した。	2021年7月15日付長崎新聞
経済産業省が中長期のエネルギー政策を示す新しい基本計画の原案を公表。2030年度の電源構成を、再生エネ36～38%（2019年度実績18%）、原子力20～22%（6%）、石炭火力19%（32%）、水素・アンモニア1%とする。再生エネを主力電源として最優先の原則のもとで最大限の導入に取り組むと明記。再生エネの内訳は太陽光15%、風力6%、地熱1%、水力10%、バイオマス5%。	2021年7月29日付日経新聞
九州電力は、マンション等集合住宅の居住者に対して、駐車場の各区画に個人専用のEV充電設備を整備する新サービスを、2022年度から首都圏および福岡市で開始すると発表した。	2021年10月29日付同社プレスリリース
九電グループは、電源の低・脱炭素化と電化の推進の具体的目標を含む「アクションプラン」を策定し、「カーボンマイナス」を2050年よりできるだけ早く実現すると発表した。	2021年11月30日付同社プレスリリース
九州電力と西部ガスは、共同事業化を検討してきた北九州市響灘地区におけるLNGを燃料とした発電所について、開発することを決定した。2022年度初めを目途に実施主体となる合同会社を設立する。	2021年12月23日付両社プレスリリース （上記4月20日付けの続報）

出所：新聞各紙、インターネット公表記事から作成。

□空港

●北部九州経済圏の主要空港

千人

空港名	2016年度		2017年度		2018年度		2019年度	
	国際線	国内線	国際線	国内線	国際線	国内線	国際線	国内線
福岡空港	5,180	17,139	6,333	17,646	6,919	17,927	5,469	17,567
北九州空港	98	1,313	283	1,371	350	1,443	225	1,376
佐賀国際空港	101	560	156	587	211	589	149	582
長崎空港	36	2,961	54	3,105	69	3,201	67	3,092

空港名	滑走路	特徴、定期国際航路（2021年7月時点）
福岡空港	2,800m	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地に立地。交通利便性高い。商業施設充実。 ・滑走路増設計画あり。 ・国際航路：韓国、中国、台湾など多数。
佐賀国際空港	2,000m	<ul style="list-style-type: none"> ・北部九州の中心地に立地。拡張可能。24時間対応可能。 ・佐賀－福岡空港間（バス・JR・地下鉄2h超）。 ・ソウル、上海、台北、西安
長崎空港	3,000m	<ul style="list-style-type: none"> ・海上空港。ユニバーサルツーリズムセンター開設。拡張可能。 ・長崎－福岡空港間（バス・JR・地下鉄3h） →新幹線開通で短縮 ・上海、香港
北九州空港	2,500m	<ul style="list-style-type: none"> ・九州唯一の24時間空港。海上空港。滑走路延伸（3,000mへ）計画あり。福岡を補完する役割もあり。 ・自動車関連貨物。 ・北九州－福岡空港間（JRエアポートバス2h弱） ・ソウル、釜山、大連、台北

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行、
「図説九州経済2022」九州経済調査協会、各社HPより作成。

□港湾

●北部九州経済圏に立地する主要港湾の外貿コンテナ取扱個数

TEU、空コンテナ含む

港湾名	2020年（速報値）			航路数	便数 月当	主な航路
	輸出	輸入	計			
北九州	213,046	200,115	413,161	38	180	韓国、中国、東南アジア、台湾
博多	406,913	425,220	832,133	37	194	韓国、中国、東南アジア、北米西岸、台湾
三池	9,810	9,401	19,211	1	8	韓国
伊万里	31,430	31,138	62,568	5	24	韓国、中国、華南・韓国
長崎	2,704	2,669	5,373	2	12	韓国

出所：貨物数は「日本コンテナ航路一覧」日本海事新聞より

航路数・航路は「図説九州経済2020」九州経済調査協会より。2019年8月現在。

●北部九州経済圏に立地する主要港湾と貨物量

万t

港湾名	取扱貨物量 (2018年)
北九州	10,176
博多	3,686
苅田	3,637
三池	227
唐津	273
伊万里	147
長崎	295
佐世保	185
福江	165
巖原	143
郷ノ浦	75

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行。

□クルーズ船

●北部九州経済圏の主な港におけるクルーズ船寄港回数（外国船社+日本船社）

回数

港名	県名	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
長崎	長崎県	131	197	267	220	183	10
佐世保	長崎県	36	64	84	108	79	4
その他長崎県	長崎県	13	12	14	9	10	0
長崎県の計	長崎県	180	273	365	337	272	14
佐賀県の計	佐賀県	1	3	3	8	11	0
博多	福岡県	259	328	326	279	229	14
北九州	福岡県	3	9	33	27	20	1
福岡県の計	福岡県	262	337	359	306	249	15
3県の計		443	613	727	651	532	29
全国		1,454	2,017	2,764	2,930	2,866	－
3県の計／全国（％）		30.5	30.4	26.3	22.2	18.6	－

出所：九州クルーズ振興協議会（九州運輸局）資料より作成。2020年は速報値。

□道路

●長崎県内の高速道路・地域高規格道路の整備

道路名	区間	整備内容
高速道路 長崎自動車道	長崎IC⇔長崎芒塚IC (3.0km)	2車線を4車線化。2022年3月17日に工事完了し供用開始。長崎市と大分市を結ぶ九州横断自動車道のすべての区間が4車線化された。
西九州自動車道	佐々IC⇔佐世保大塔IC (16.9km)	現行2車線を4車線化。 工事着手中。
西九州自動車道	佐々IC⇔松浦IC (19.1km)	2016年11月20日着工。
西九州自動車道	佐世保大塔IC⇔武雄南IC	現行2車線を4車線化すべき区間として指定。
西九州自動車道	伊万里⇔松浦 (17.2km)	一部供用中。 2020年代半ば以降開通予定。
東彼杵道路	HTB⇔高速東そのぎIC	地域高規格道路の候補。計画段階評価実施。
島原道路	南島原市⇔高速諫早IC	地域高規格道路。一部供用中。 着工中・計画段階の区画あり。

出所：長崎県、九州地方整備局のHPから作成

□メディカル

●北部九州経済圏の主な大学医学部・病院など（1／2）

大学／医療機関	研究機関、研究分野など	特徴など
長崎大学医学部／ 附属病院（長崎市）	概要	○熱帯医学研究所で感染症を研究。被爆に関する研究。 ○病床数874床。
	感染症研究	○熱帯医学研究所は国内唯一の熱帯医学研究（感染症を主とした疾病）を目的とする文科省所管の研究教育機関。 ○エボラウイルスなど危険な病原体を研究する世界最高水準の性が確保された施設「バイオセーフティレベル（BSL）4」を整備。研究目的では国内初。九大・東大など主要8大学も共同使用する。2021年7月に建物竣工。2022年度以降に本格稼働予定。 ○シオノギ製薬と共同でシオノギグローバル感染症連携部門（4分野）を開設。
	被爆医療	○原爆後障害医療研究所 ○2011年の東京電力福島第1原発事故を受け、2015年に九州で唯一「高度被ばく医療支援センター」と「原子力災害医療・総合支援センター」に指定。2021年には、その専用施設として大学病院内に「被ばく医療総合研修センター」を開所。
	附置研究所	○熱帯医学研究所、原爆後障害医療研究所、先進予防医学研究センターなど
国立病院機構長崎医療センター（大村市）	概要	○救急医療、がん診療など。病床643床。救急年間約13,000名、うちヘリコプター搬送約800名。
佐賀大学医学部／ 附属病院（佐賀市）	概要	○1993年開設した看護学科は九州で最も歴史がある。法医学、循環器内科分野に特色。バイオ3Dプリンターによるヒト細胞由来の人工血管作成。
	附置研究所	先端医学研究推進支援センター、地域医療科学教育研究センター、再生医学研究センターなど
九州国際重粒子線がん治療センター（サガハイマツト）（鳥栖市）	重粒子線治療	○九州・山口にわたる広域医療連携。九州で初の重粒子線がん治療施設（岡山以西では唯一）。重粒子線治療施設で初の民間主体運営。通院治療を基本とするため無床。
九州大学医学部／ 附属病院（福岡市）	概要	○九州最大規模の病院。
	大学病院	○病床数：1,275床 別府地区を除く（2020年3月31日） ○職員数：3,275人（2020年4月1日現在 別府地区を含む） ○外来患者数：773,857人、入院患者数：414,261人（2019年度別府地区を除く） ○手術件数：11,868件
	附置研究所	生体防御医学研究所、胸部疾患研究施設、心臓血管研究施設、総合コホートセンター、脳神経病研究施設、ヒト疾患モデル研究センター、プレジジョン・メディスン研究センター、医療系統合教育研究センターなど

●北部九州経済圏の主な大学医学部・病院など（2 / 2）

大学／医療機関	研究機関、研究分野など	特徴など
福岡大学医学部／附属病院（福岡市）	概要	○福岡大学病院の病床数915床、同・西新病院117床、同・筑紫病院310床。
	附置研究所	○加齢脳科学研究所、再生医学研究所、次世代がん治療研究所、心臓・血管研究所、身体活動研究所、膝島研究所、先端分子医学研究所、てんかん分子病態研究所など
久留米大学（久留米市）	概要	○久留米大学ビジネス研究所の医療経営分室が設置されており、文系学部の知識と連携し地域における病院経営、病院管理の専門家の育成を目指している。 ○病床数は1,018床。
	高度救命救急センター	○ドクターヘリを有す。
	癌治療研究センター	○癌を全学的最重要課題としてとらえて同センターを中心に先端のがん治療法や診断法の開発に取り組んでいる。
	高次脳疾患研究所	○地域に密着しながら高次脳疾患の予防、早期発見、重症化阻止、軽快化の促進、寛解治療に取り組んでいる。
	附置研究所	○高次脳疾患研究所、循環器病研究所、先端癌治療研究センター、皮膚細胞生物学研究所
産業医科大学／附属病院（北九州市）	概要	○産業医、産業保健専門職を養成する唯一の医科大学。 ○カリキュラムの中で「産業医学・産業保健」や「働く人々の健康」が強調されている。 ○産業医科大学病院の病床数678床、同・若松病院は150床。
	産業生態科学研究所	○産業医学を専門的に研究・教育。産業医学に関する卒業研修や国際協力（WHO＝世界保健機関指定協力機関）等の事業も行っている。
	ストレス関連疾病予防センター	○過労死等防止対策など働きやすくストレスの少ない職場環境の形成に資するための産業医などの人材育成を図る。
国立病院機構九州がんセンター（福岡市）	概要	米国ニューズウィーク誌「世界の病院」のがん部門において、世界のトップ200病院に2021、2022の2年連続で選出された。病床数411床。
国立病院機構九州医療センター（福岡市）	概要	政策医療を専門分野とする高度総合医療、高度救急医療、高度先進医療など。病床数702床。

出所：各大学等のHPより作成。2022年1月時点。

□メディカル

●北部九州経済圏の医療・福祉

項目	医師数	病床数 (病院)	病床数 (人口10万人 あたり)	医療費 (人口10万人 あたり)	老人福祉施設
基準日	2018.12.31	2019.10.1	2019.10.1	2019年度	2019.10.1
単位	人	台	台	億円	ヶ所
長崎県	4,300	25,976	1,958	406	91
佐賀県	2,383	14,561	1,787	392	58
福岡県	16,310	83,874	1,643	396	205
3県の計	22,993	124,411	—	—	354
全国	327,210	1,529,215	1,212	343	5,262
3県/全国 (%)	7.0	8.1	—	—	6.7

出所：「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行より作成。

□アジアとの距離

●北部九州経済圏とアジアとの距離

福岡を基準にした場合のおおよその距離内にある都市

約1,000km内	東京、ソウル、上海、大連
約2,000km内	札幌、北京、台北、香港、マニラ

出所：福岡県・福岡市のHPなどインターネット検索による。

北部九州経済圏のポテンシャル

- 人流・物流に於いて、高い利便性と受け入れ
キャパを持つ東アジアに近接した高次都市圏 -



北九州港
②20回
③41万TEU
④10,176万トン

北九州空港
①160万人
苅田港
④3,637万トン

博多港
②229回
③83万TEU
④3,686万トン

福岡空港
①2,304万人
※2024年度滑走路増設

唐津港
②11回
④273万トン

伊万里港
③6万TEU
④147万トン

西九州自動車道路
福重JCT~武雄JCT
延長約150km

有明海沿岸道路
大牟田市~鹿島市
延長約55km

九州佐賀国際空港
①73万人

佐世保港
②79回
④185万トン

九州新幹線西九州ルート
(長崎-武雄温泉)
2022年秋開業

長崎空港
①316万人

島原道路
南島原市~諫早市
延長約50km

長崎港
②183回
③5千TEU
④295万トン

- ①2019年度 空港乗降客数
- ②2019年 クルーズ船寄港回数
- ③2020年 外貨コンテナ取扱量
- ④2018年 取扱貨物量

●北部九州経済圏とアジアとの距離
福岡を基準にした場合のおおよその距離内にある都市

1,000km内	東京、ソウル、ピョンヤン、上海
2,000km内	札幌、北京、台北、香港、マニラ

●北部九州経済圏の経済概要

	面積	人口	就業者数	事業所数	県内総生産 (実質)
	2020.7.1 km ²	2020.1.1 千人	2015.10.1 千人	2020.3.31 千ヶ所	2017年度 10億円
長崎県	4,131	1,351	644	68	4,399
佐賀県	2,441	824	410	40	2,859
福岡県	4,987	5,130	2,254	260	18,990
3県の計	11,559	7,305	3,308	368	26,248
全国	377,977	127,138	58,919	6,399	545,471
3県/全国(%)	3.1	5.7	5.6	5.8	4.8
<参考>					
東京圏	13,566	35,591	16,345	1,440	179,070
(対全国比)	(3.6)	(28.6)	(27.7)	(25.8)	(33.6)
名古屋圏	10,948	9,060	4,541	402	45,391
(対全国比)	(2.9)	(7.3)	(7.7)	(7.2)	(8.5)
大阪圏	14,918	16,514	7,414	764	68,532
(対全国比)	(3.9)	(13.3)	(12.6)	(13.7)	(12.9)

出所:「2021年版九州ハンドブック」「2021年版関東・甲信ハンドブック」
「2021年版関西ハンドブック」日本政策投資銀行。
注 東京圏:埼玉・千葉・東京・神奈川
名古屋圏:愛知・三重
大阪圏:京都・大阪・兵庫
事業所数:上表は2020.3.31基準、下表は2016.6.1基準。
県内総生産:上表は2017年度、下表は2016年度。

●北部九州経済圏の主要空港

千人

空港名	2016年度		2017年度		2018年度		2019年度	
	国際線	国内線	国際線	国内線	国際線	国内線	国際線	国内線
福岡空港	5,180	17,139	6,333	17,646	6,919	17,927	5,469	17,567
北九州空港	98	1,313	283	1,371	350	1,443	225	1,376
佐賀空港	101	560	156	587	211	589	149	582
長崎空港	36	2,961	54	3,105	69	3,201	67	3,092

空港名	滑走路	特徴、定期国際航路(2019年夏期)
福岡空港	2,800m	・市街地に立地。交通便利性高い。商業施設充実。 ・滑走路増設計画あり。 ・国際航路:韓国、中国、台湾など多数。
佐賀空港	2,000m	・北部九州の中心地に立地。拡張可能。24時間対応可能。 ・佐賀-福岡空港間(バス・JR・地下鉄2h超)。 ・ソウル、上海、台北
長崎空港	3,000m	・海上空港。ユニバーサルツーリズムセンター開設。拡張可能。 ・長崎-福岡空港間(バス・JR・地下鉄3h)→新幹線開通で短縮 ・(ソウル)、上海、香港
北九州空港	2,500m	・九州唯一の24時間空港。海上空港。滑走路延伸(3,000mへ)計画あり。福岡を補完する役割もあり。 ・自動車関連貨物。 ・北九州-福岡空港間(JRエアポートバス2h弱) ・ソウル、釜山、大連

出所:「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行、
「図説九州経済2022」九州経済調査協会、各社HPより作成。

●北部九州経済圏の主な港におけるクルーズ船寄港回数(外国船社+日本船社)

回数

港名		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
長崎	長崎県	131	197	267	220	183
佐世保	長崎県	36	64	84	108	79
その他長崎県	長崎県	13	12	14	9	10
	長崎県の計	180	273	365	337	272
	佐賀県の計	1	3	3	8	11
博多	福岡県	259	328	326	279	229
北九州	福岡県	3	9	33	27	20
	福岡県の計	262	337	359	306	249
	3県の計	443	613	727	651	532
全国		1,454	2,017	2,764	2,930	2,866
3県の計/全国(%)		30.5	30.4	26.3	22.2	18.6

出所:九州クルーズ振興協議会(九州運輸局)資料より作成

北部九州経済圏の主要港湾

●北部九州経済圏に立地する主要港湾の外貿コンテナ取扱個数

TEU、空コンテナ含む

	2020年(速報値)			航路数	便数 月当	主な航路
	輸出	輸入	計			
北九州	213,046	200,115	413,161	38	180	韓国、中国、東南アジア、台湾
博多	406,913	425,220	832,133	37	194	韓国、中国、東南アジア、北米西岸、台湾
三池	9,810	9,401	19,211	1		韓国
伊万里	31,430	31,138	62,568	5	24	韓国、中国、華南・韓国
長崎	2,704	2,669	5,373	2	12	韓国

出所:貨物数は「日本コンテナ航路一覧」日本海事新聞より
航路数・航路は「図説九州経済2020」九州経済調査協会より。2019年8月現在。

●北部九州経済圏に立地する主要港湾と貨物量

万t 2018年

港湾名	取扱貨物量
北九州	10,176
博多	3,686
苅田	3,637
三池	227
唐津	273
伊万里	147
長崎	295
佐世保	185
福江	165
厳原	143
郷ノ浦	75

出所:「2021年版九州ハンドブック」日本政策投資銀行

●長崎県内の高速道路・高規格道路の整備

道路名	区間	整備内容
高速道路 長崎自動車道	長崎IC⇔長崎芒塚IC (3.0km)	現行2車線を4車線化。 対面通行解消済み。2021年度中に完了見込み。
西九州自動車道 (佐世保道路)	佐々IC⇔佐世保大塔IC (16.9km)	現行2車線を4車線化。 工事着手中。
西九州道路 (松浦佐々道路)	佐々IC⇔松浦IC (19.1km)	2016年11月20日着工。
西九州道路	佐世保大塔IC⇔武雄南IC	現行2車線を4車線化すべき区間として指定。着手未済。
西九州道路 (佐賀・福岡県内)	佐賀・福岡県内区間	未開通。2020年代半ば以降開通予定。
東彼杵道路	HTB⇔高速東そのぎIC	地域高規格道路の候補。事業化未済。
島原道路	南島原市⇔高速諫早IC	地域高規格道路。一部供用中。 着工中・計画段階の区画あり。

出所:長崎県、九州地方整備局のHPから作成