

---

# 九州ビジネスレビュー

2021年7月

---

**公益財団法人九州経済調査協会**

## 目次

I-1   HotTopics1 .....	1
2021 年度九州経済の見通し(改訂) .....	1
I-2   HotTopics2 .....	4
九州新幹線全線開業 10 年での旅客流動と交通体系の変化.....	4
はじめに .....	4
1. 九州新幹線がもたらした変化.....	4
2. 九州内外の旅客流動が増加.....	5
3. 他の交通機関の変化 .....	8
II   九州の景気動向 .....	13
1. 総論 .....	13
2. 素材 .....	14
3. 自動車・造船 .....	15
4. 機械・半導体 .....	16
5. 個人消費 .....	17
6. 観光・レジャー .....	18
7. 住宅投資 .....	19
8. 公共投資・設備投資 .....	20
9. 雇用 .....	21

## I-1 | HotTopics1

## 2021年度九州経済の見通し(改訂)

## 1). 域内総生産を 0.3pt 下方修正

当会は、九州（沖縄県含む）の2021年度実質域内総生産（GRP）成長率を前年度比+3.4%と予測する。2020年12月の当初見通しと比べ、0.3%ptの下方修正である。また、直近の全国の民間予測（シンクタンク8社平均：同+3.1%）を0.3%pt上回る水準である。

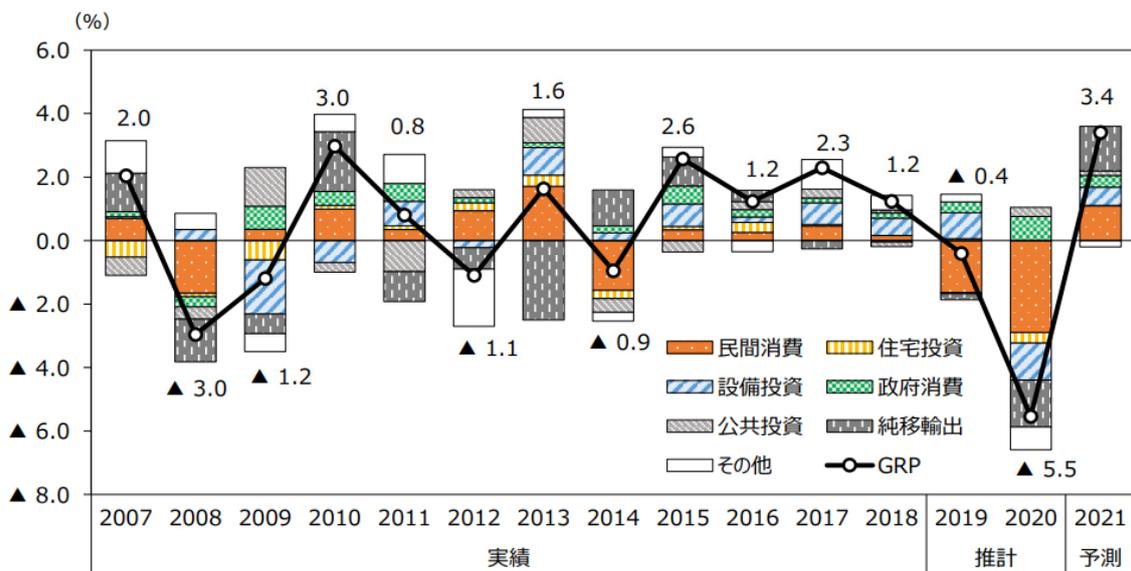
なお、21年度の実質GRPの実額は48.8兆円で、コロナ禍前で最も高かった18年度を2.7%（1.4兆円）下回る水準であると予測する。同年度水準への回復は、現時点では23年度を見込むが、ワクチン接種により集団免疫を早期に獲得できたならば、21年度成長率の上振れ、早期の経済回復も起こりうる。

表1 経済成長率の見通し（九州、前年度比）

	年度	2018 (実績)	2019 (推計)	2020 (推計)	2021 (予測)	
					(前回)	(今回)
九州	域内総生産	1.2	▲0.4	▲5.5	3.7	3.4
	民間消費	0.3	▲2.8	▲5.1	3.0	1.9
	民間住宅投資	▲1.4	1.8	▲10.1	▲0.7	0.5
	民間企業設備投資	3.9	5.7	▲7.6	2.3	3.8
	政府消費	0.6	1.3	3.0	1.2	1.3
	公共投資	▲2.2	▲0.7	4.7	3.3	2.1
	純移輸出* (寄与度)	0.1	▲0.2	▲1.5	1.2	1.4
鉱工業生産指数 (九州7県)	0.4	▲3.3	▲7.7	7.8	11.1	
全国	国内総生産	0.2	▲0.5	▲4.6	3.4	3.1
	民間消費	0.1	▲1.0	▲6.0	3.4	2.5
	民間住宅投資	▲4.9	2.5	▲7.1	0.6	0.4
	民間企業設備投資	1.0	▲0.6	▲6.9	2.1	3.1
	政府消費	1.1	2.0	3.2	1.4	1.6
	公共投資	0.8	1.5	4.3	2.0	1.0
	純輸出 (寄与度)	▲0.2	▲0.4	▲0.7	0.9	1.1
鉱工業生産指数	0.3	▲3.8	▲9.5	7.3	10.5	

注) 1. 九州は2011年基準、全国は2015年基準  
 2. 網掛け箇所は実績値、その他は九経調による推計・予測値  
 3. 2020・2021年度の国内総生産は民間シンクタンクの予測値平均（2020年7～9月期2次QE後改訂値）

図1 実質成長率の需要項目別寄与度（九州、前年度比）



資料) 各県「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」等より九経調作成

## 2). 総括

- 新型コロナウイルス第4波の感染拡大を受けて、民間消費を下方修正した。当初見通しでは、21年度中に緊急事態宣言の発令がないことを前提としていたが、実際には変異株の流入で年度当初から感染が再拡大し、九州でも福岡・沖縄県が緊急事態宣言の対象となった。その他の県も、まん延防止等重点措置、自治体独自の警戒措置によって、サービス関連を中心に消費の回復が遅れている。
- 一方で、足元の好調さ、世界経済の回復加速を踏まえて、純移輸出、民間企業設備投資等を上方修正したことから、GRP全体の下方修正は小幅となった。
- 本見通しの前提条件として、新型コロナウイルスの感染は21年度も周期的に拡大し、その都度経済活動の抑制が発生するものの、緊急事態宣言の発令は回避する、という状況が年度末まで継続することを想定する。

## 3). 民間消費

- 年度当初より新型コロナウイルスの感染拡大局面が続いたことで、外食・旅行等のサービス消費が再び大きく落ち込んでいる。GoToキャンペーン再開も見通せず、消費活動に当面ブレーキが掛かることから、見通しを大幅に下方修正。
- ワクチン接種により集団免疫を獲得できたならば、年度後半におけるサービス消費の急速な回復も見込める。一方、デルタ株など感染力の高くワクチンの効果が薄くなる変異株のまん延といった不確実性も大きく、感染対策との両立は当面続く。
- 家計の項目別消費状況は新型コロナ第3波・第4波により、巣籠もり関連の増加、外出関連の減少と第1波時に逆戻り。ただ、消費マインド自体は第1波時よりも落ち込まず。
- 20年度の名目雇用者報酬は前年度比▲0.1%で微減にとどまった。雇用・所得状況は21年度も厳しい状況が続く一方、支出減少によって貯蓄は今もなお高水準にあり、コロナ収束後の消費への転換に期待がかかる。

## 4). 民間企業設備投資

- 足下では製造業を中心に、新型コロナウイルス感染拡大による20年度の落ち込みの反動増がみられる。全般的な生産の回復基調に加え、特に半導体・エレクトロニクス関連で、世界的な需要増による設備投資の活発化が予想されることから、見通しを上方修正。
- 非製造業は、一部にアフターコロナを見据えたオフィスや宿泊施設、物流施設などの動きがあるものの、製造業に比較するとやや弱含みの推移となっており、全体では前年並みを見込む。

## 5). 公共投資

- 地方自治体を中心に公共工事の予算減がみられるものの、国土強靱化関連、災害復旧工事、インフラ工事等の増加により、全体としては堅調に推移。

## 6). 生産・純移輸出

- 国土強靱化関連に加え、災害復旧工事、インフラ工事等により、堅調に推移。

## 7). 純移輸出

- ワクチン接種が進む米国・中国などで経済が急回復し、各国GDPの上方修正が相次いだことを受けて、九州からの輸出見通しも上方修正。
- 世界的な半導体不足が、ここ数ヶ月で顕著に。半導体・同製造装置の生産拠点を多く抱える九州

には追い風となる。一方で、半導体不足の自動車・機械分野への波及が続けば、上昇幅縮小の可能性も。

- 引き続き、国内外でのコロナ感染動向、米中摩擦が懸念。足下では、世界的にワクチン不足が顕著となっており、東南アジア・欧州の一部国・地域で感染再拡大の傾向がみられる。

## I-2 | HotTopics2

# 九州新幹線全線開業 10 年での旅客流動と交通体系の変化

## はじめに

九州新幹線は、2021年3月12日で開業10周年を迎えた。九経調は、これまでも開業1周年、5周年といった節目の年には、九州新幹線開業のインパクトについてまとめてきたが、10年という長い年月が経ったことで、人の流れや交通体系の変化、さらには課題の様相も固まってきたといえる。九州新幹線は、九州南北間の時間距離を劇的に短縮させ、九州の一体感の醸成にも大きな影響を与えてきた。そこで本レポートでは、九州新幹線全線開業によって九州内外の旅客流動や広域交通の体系はどのように変化してきたかについて取りまとめる。

## 1. 九州新幹線がもたらした変化

### 九州南北間の時間距離を大幅に短縮

九州新幹線開業前は、博多～西鹿児島（現・鹿児島中央）の特急が最速でも3時間47分かかっていたものが、2004年3月13日の新八代～鹿児島中央の部分開業により2時間10分に、そして全線開業した現在では1時間16分にまで短縮され、九州南北間の時間距離が大幅に短縮した。九州新幹線は、山陽新幹線との相互の乗り入れにより、鹿児島中央～新大阪は3時間45分、熊本～新大阪は2時間59分となるなど、九州から山陽・関西へのアクセスが格段に向上した（表1）。

表1 九州新幹線全線開業前後における熊本／鹿児島中央から主要駅までの最速所要時間

		所要時間		短縮時間	乗り換え	
		開業前	開業後		開業前	開業後
新大阪	熊本	3時間57分	→ 2時間59分	▲58分	1回	→ なし
	鹿児島中央	5時間02分	→ 3時間45分	▲1時間17分	2回	→ なし
新神戸	熊本	3時間43分	→ 2時間46分	▲57分	1回	→ なし
	鹿児島中央	4時間48分	→ 3時間32分	▲1時間16分	2回	→ なし
岡山	熊本	3時間06分	→ 2時間14分	▲52分	1回	→ なし
	鹿児島中央	4時間11分	→ 2時間59分	▲1時間12分	2回	→ なし
広島	熊本	2時間29分	→ 1時間37分	▲52分	1回	→ なし
	鹿児島中央	3時間34分	→ 2時間23分	▲1時間11分	2回	→ なし
小倉	熊本	1時間39分	→ 51分	▲48分	1回	→ なし
	鹿児島中央	2時間38分	→ 1時間36分	▲1時間02分	2回	→ なし
博多	熊本	1時間13分	→ 33分	▲40分	なし	→ なし
	鹿児島中央	2時間12分	→ 1時間19分	▲53分	1回	→ なし
熊本	鹿児島中央	57分	→ 44分	▲13分	1回	→ なし

注) 開業直前直後の変化であり、現在の所要時間とは異なる  
資料) 時刻表より九経調作成

## 東京に直結しないハンデを利便性・快適性の向上で克服

運輸事業者にとって東京便は「ドル箱」の路線となるが、九州新幹線は、全国の新幹線で唯一東京駅に乗り入れない新幹線である。新大阪までの乗り入れに止まり、「ドル箱」需要を取り込むことができない。そのため、LocaltoLocal の需要を小まめに拾い上げることが求められた。

山陽・九州新幹線では、こうした他の新幹線と比較してシビアな事業環境を逆手に取り、編成を短くする（8両または6両）代わりに運行頻度を高め、乗車機会の拡充を図るといった利便性の向上が図られてきた。この状況を東北新幹線と比較すると、より鮮明にわかる。博多～熊本の輸送人員は、盛岡～八戸よりも少ないながら、博多

発の下り新幹線の本数は、盛岡発の 2.4 倍確保されている。熊本～鹿児島中央も、輸送人員は新青森～新函館北斗と同等ながら、熊本発の下り新幹線の本数は、新青森発の 2.8 倍確保されている<sup>1</sup>。その傾向は山陽新幹線でも同様であり、山陽・九州新幹線の運行頻度の高さが際立っている（図 1）。

また、車両についても、通常の新幹線の普通車は 3 + 2 列シートであるのに対し、山陽・九州新幹線の指定席は、他の新幹線のグリーン車並みの 2 + 2 列シート<sup>2</sup>という快適性が確保されている。

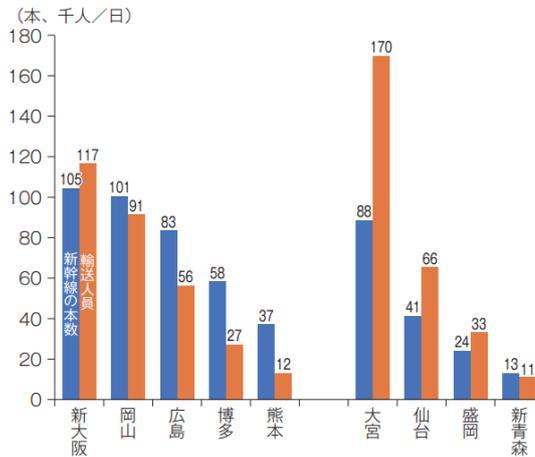
こうした利便性・快適性の向上が山陽・九州新幹線の競争力を高めている面もある。こうしたこともあり、九州と山陽・関西間の新幹線利用の旅行商品では、座席の広い「さくら」の人气が高く、通常利用であれば加算料金が必要な「のぞみ」が加算料金不要で、通常利用であれば加算料金不要な「さくら」で加算料金が必要になるといった逆転現象まで起こっている。

## 2. 九州内外の旅客流動が増加

### 全線開業で 2.72 倍増、その後も右肩上がり推移

九州新幹線の輸送人員は、開業前の 2010 年度は 440 万人だったものが、開業初年度の 11 年度には、開業前日の東日本大震災の影響を受けながらも、開業前の 2.72 倍となる 1,195 万人を記録した。

図 1 山陽・九州・東北新幹線主要駅の下り新幹線本数と輸送人員



注) 1. 東北新幹線の輸送人員は、大宮は大宮～宇都宮、仙台は仙台～一ノ関、盛岡は盛岡～八戸の数値  
2. 「はやぶさ・こまち」など連結列車は1本でカウント  
3. 2020年12月1日の定期列車をカウント  
資料) 東日本旅客鉄道(株)(JR東日本)、西日本旅客鉄道(株)(JR西日本)、九州旅客鉄道(株)(JR九州)、ジョルダン(株)ホームページより九経調作成

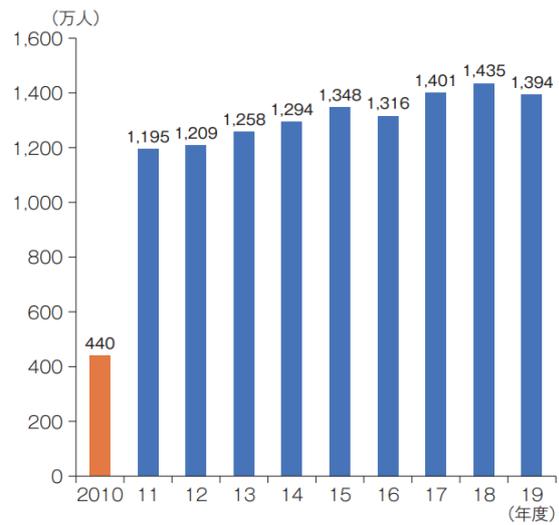
<sup>1</sup> 東北新幹線の場合は、東京～大宮間を上越・北陸新幹線と共用するため線路容量がすでに逼迫しており、増便がままならない分、編成を長く（最長 17 両）して対応している側面もある

<sup>2</sup> 九州内限定運行の 800 系は自由席も 2 + 2 列シートである

開業初年度は、車両の数に限りもあり、山陽・九州直通の新幹線は1日16往復（1時間に1本程度の運行頻度）に止まり、ピーク時は予約を取ることが難しかったり、修学旅行で九州新幹線が利用できないという問題もあった。2年目以降は編成も増備され、山陽・九州直通の新幹線は、21年現在で26往復<sup>3</sup>（1時間に1～2本の運行頻度）が運行され、乗車機会の拡充が図られている。

2年目以降の輸送人員は、熊本地震のあった16年度と新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた19年度を除いては右肩上がりで推移しており、開業以降利用者が増加を続けており、多くの人に利用されてきたことがわかる（図2）。

図2 博多～鹿児島中央の輸送人員の推移



資料) JR九州提供資料より九経調作成

## 九州～山陽・関西の旅客流動を増大

九州新幹線の全線開業、山陽新幹線への乗り入れ、そして利便性・快適性の向上は、九州と山陽や関西との間との旅客流動を増加させた。

国土交通省「旅客地域流動調査」によれば、熊本県、鹿児島県と山陽3県（岡山、広島、山口）と京阪神3府県（京都、大阪、兵庫）の間の旅客流動（全機関）は、開業前の2010年度と直近の18年

度の比較で、熊本～京阪神で1.33倍、鹿児島～京阪神で1.40倍、熊本～山陽で2.12倍、鹿児島～山陽で2.27倍に増えている（表2）。両県と東京都の間の旅客流動の伸び率が1.1～1.2倍程度であることを考えると、九州新幹線の開業、山陽新幹線への直通運転により九州と山陽・関西との間の交流に対する潜在的な需要が掘り起こされたといえる。

対関西では、新幹線と航空機との競争が激化し、移動の選択肢が広がったことも潜在的な需要の掘り起こしにプラスに作用した。大阪～熊本・鹿児島島の航空大手2社の特割の設定は、開業前は3日前までの予約・決済が必要だったものが、開業後は前日までの予約・決済で購入できるようになり、予約の自由度が高まった。さらに価格も新幹線と同等の水準まで値下げ（約3,000円の下げ幅）された。こ

表2 熊本県・鹿児島県と各都府県との間の輸送人員の変化  
(2010/18年度比)

(単位:倍)

	東京	京阪神3府県	山陽3県
熊本	1.13	1.33	2.12
鹿児島	1.19	1.40	2.27

注) JRと航空の合計  
資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」より九経調作成

<sup>3</sup> 新下関や小倉が起終点の九州直通は除く

うしたこともあり、航空機の旅客もそれほど減っておらず、南九州と大阪との間の旅客流動は、熊本～大阪ではJR（新幹線）が開業前の2.5倍程度の水準で伸びたのに対し、航空機は微減に止まり、JRのシェアは開業以降50%前後で推移している（図3）。鹿児島～大阪では、開業初年度にJR利用が大幅に伸び、JRのシェアは29.0%まで上昇したが、その後はやや落ち着き、JRのシェアは20%前後で推移している（図4）。

鹿児島～大阪での変動に関しては、観光客が開業初年度に新幹線に乗ることも目的で鹿児島まで訪れたと推察される。それは（株）九州経済研究所（鹿児島市）が鹿児島中央駅の乗降客へのアンケート調査において、開業初年度のみ観光目的の旅客の割合が高かったこととも符合する。

図3 熊本県～大阪府の輸送人員（全機関）とJRの

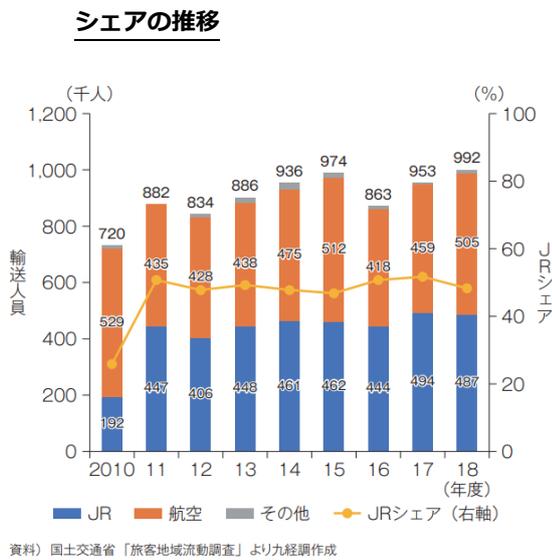
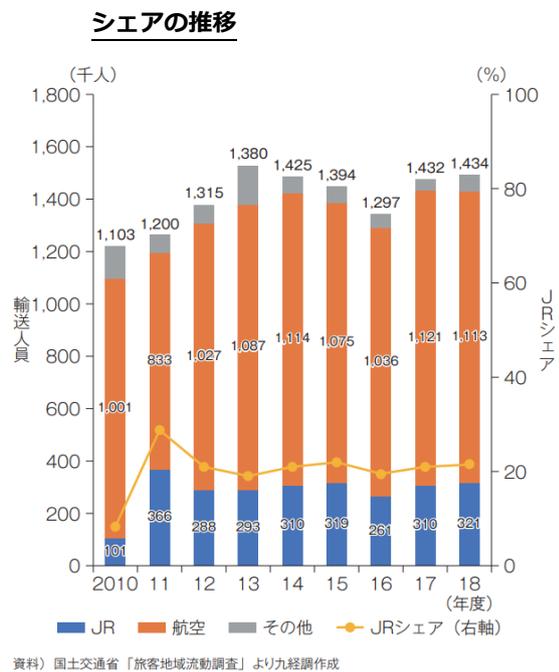


図4 鹿児島県～大阪府の輸送人員（全機関）とJRの



## コロナ禍で未曾有の危機に直面

これまで東日本大震災や熊本地震といった未曾有の災害を経ながらも、九州南北間、そして西日本をつなぐインフラとしての使命を果たしてきた九州新幹線であるが、全線開業10周年を迎える今、極めて厳しい状況に置かれている。

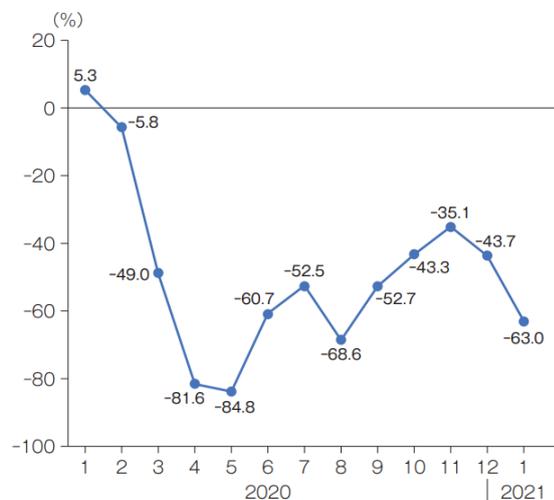
2020年の九州新幹線（博多～熊本）の月別利用状況（前年同月比）は、1月は前年比5.3%増であったが、2月には5.8%減、新型コロナウイルス感染拡大が本格化した3月以降は半減に近い状況が続き、なかでもGW、盆、年末年始といった繁忙期に感染拡大が深刻化したことと相まって激減している（図5）。

2021年2月時点でも福岡県のほか、三大都市圏においては緊急事態宣言の発出が続いている状況であり、感染拡大の終息はなかなか見通せない状況にある。この状況が長期化すれば、九州新幹線のインフラとしての使命も危機に瀕しかねず、経済活動にも悪影響を及ぼす。その脱却には、新型コロナウイ

ルス感染拡大が一日も早く終息することを願う以外にない。

図5 2020年以降の博多～熊本の月別新幹線利用状況

(前年同月比)の推移



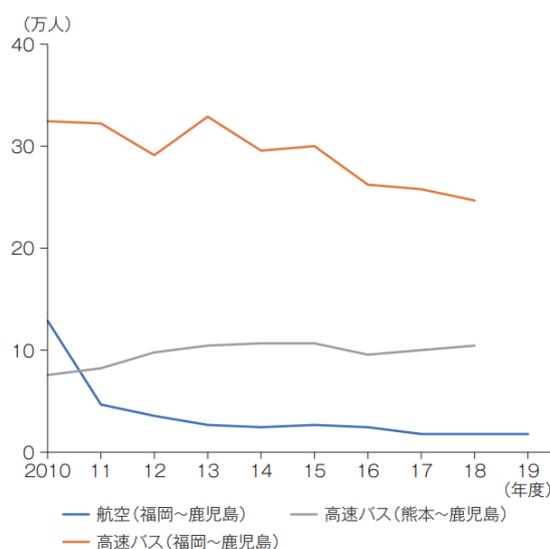
注) 2021年1月は、1日から24日までの速報値  
資料) JR九州IR情報ホームページ「運輸取扱収入および九州新幹線ご利用状況(対前年)」より九経調作成

### 3. 他の交通機関の変化

#### 新幹線の優位性が高まる福岡～鹿児島

福岡～鹿児島の航空旅客数は、九州新幹線部分開業前の2003年度には55.6万人であったが、部分開業後は漸減し、全線開業前年度である10年度には12.8万人にまで減少した(図6)。全線開業後はさらに減少が進み、11年度は4.8万人、19年度は1.9万人にまで減少している。在来線時代は4時間弱かかっていたことから航空機の競争力が高かったが、博多～鹿児島中央が1時間強で移動できる現状では、福岡～鹿児島の航空機は、鹿児島空港から種子島・屋久島や奄美群島各地の空港への乗り継ぎ利用が多いものと推察される。一方、高速バスの利用者は、全線開業前の10年度は32.5万人、開業初年度の11年度は32.3万人とほと

図6 福岡/熊本～鹿児島の航空、高速バスの輸送人員の推移



資料) 国土交通省「航空輸送統計調査」、九州運輸局「高速バスの輸送人員の推移」より

んど変化はなかったが、14年度以降は緩やかに減少が進んでおり、福岡～鹿児島の旅客流動においては、新幹線の優位性が高まっている。

### いずれの交通機関の利用も増加している福岡～宮崎

一方、九州新幹線開業の直接的な影響を受けなかった福岡／熊本～宮崎の旅客流動について見てみると、福岡～宮崎の航空旅客数は、開業前年の2010年度は34.6万人であったが、その後は増加傾向にあり、16年度以降は50万人を超えるまでになっている(図7)。福岡～宮崎の高速バスに関しても、10年度の37.3万人から増加傾向にあり、15年度以降は43万人前後で推移している。さらに、九州新幹線全線開業にあわせて新幹線接続ダイヤで運行を開始した新八代～宮崎の高速バス「B&Sみやざき」は、11年度は9.6万人、12年度は9.9万人であったが、その後は利用者が増加を続け、18年度には初年度の倍となる19.8万人にまで増えている。B&Sみやざきは、山陽・九州新幹線沿線地域から宮崎市や都城市、西諸地域や人吉・球磨地域への移動手段として定着している様子が見えてくる。熊本～宮崎の高速バスも新幹線開業後は、熊本地震が起こるまでは微増で推移していた。

### 福岡～熊本、熊本～鹿児島では高速バスとのすみ分けが進む

新幹線と高速バスが併走している区間における高速バス輸送人員の推移について見てみると、福岡～熊本は、開業前の2010年度は126.0万人だったのに対し、開業初年度の11年度は142.0万人と12.7%の増となった。その後も熊本地震のあった16年度に落ち込むものの、増加基調で推移している(図8)。また、熊本～鹿児島においても、10年度の7.5万人から熊本地震のあった16年度を除いては増加基調で推移し、直近の18年度には10.5万人に増えている(図6)。

開業前は、所要時間、運賃で大きな差のなかった在来線特急と高速バスであるが、開業後はスピードが売りの新幹線、安さが売りの高速バスとして、すみ分けが明確になり、共存が図られているといえる。

図7 福岡／熊本～宮崎の航空、高速バスの輸送人員

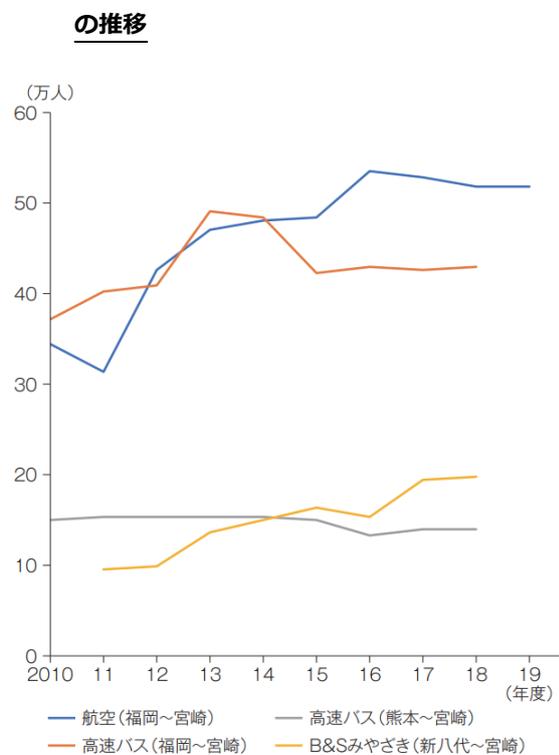
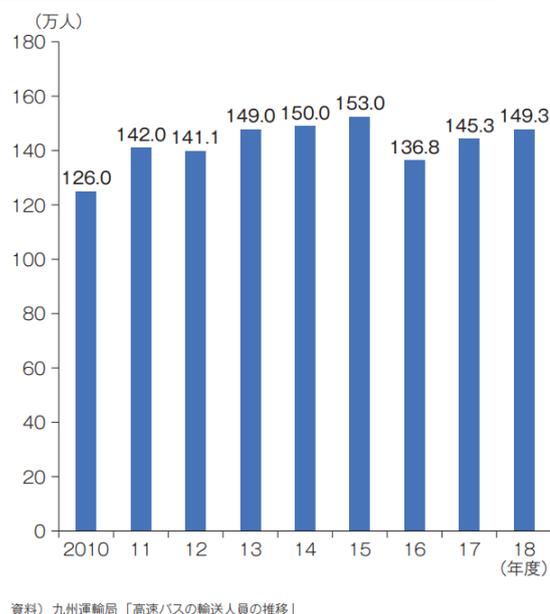


図8 福岡～熊本の高速バスの輸送人員の推移



## 地域鉄道共通の課題に直面する肥薩おれんじ鉄道

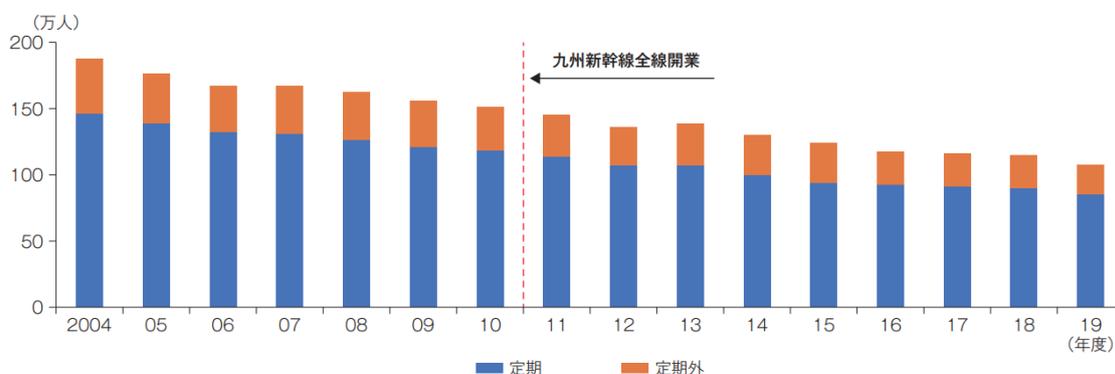
九州新幹線の並行在来線を引き継ぐ形で部分開業にあわせて誕生した肥薩おれんじ鉄道(株)(八代市)では、開業初年度(2004年度)は188.1万人あった輸送人員が、その後は減少が続き、19年度には107.5万人(▲42.8%)になっている(図9)。この減少スピードは、沿線人口の減少スピード(▲13.2%)よりも早く、それだけ沿線住民をはじめとした利用者が離れてしまっていることを示している。

肥薩おれんじ鉄道を取り巻く事業環境は、熊本地震や昨年度の豪雨被害などの自然災害に加え、並行する南九州西回り自動車道(同社の並行区間の多くは無料区間)の整備が着々と進み、厳しさを増している。また、ローカル鉄道の主たる利用者である高校生も、少子化に伴う生徒数の減少以上に、親が車で送迎をしたり、バイク通学が広がったり、学校が生徒募集のためにスクールバスを運行させるなどして、利用者離れが進んでしまっている。

同社は、レストラン列車の先駆けとなる「おれんじ食堂」の運行をはじめとした沿線外からの利用者獲得に向けた積極的な営業施策だけでなく、増便や列車の接続改善といった地道な取り組みを通じて需要の喚起を図ってきたものの、ベースとなる沿線住民の利用が下支えしないことには今後も厳し

い状況が続きかねない。こうした問題は、肥薩おれんじ鉄道に限らず、他の地域鉄道にも共通する課題といえ、新幹線開業の光と影として捉えるよりも、地域の交通体系のあり方の問題として検討・対処していくことが求められる。

図9 肥薩おれんじ鉄道の輸送人員の推移



資料) 肥薩おれんじ鉄道提供資料より九経調査作成

## 創意工夫で維持が図られる二次交通

九州新幹線が全線開業した2011年には開業効果を沿線外にも呼び込もうと、新幹線駅から各地へつながる二次交通の整備の重要性が叫ばれ、「開業対策」として40を超える路線が開設された。当初から開業初年度限定だったものもあるが、これらの路線が10年間にどう変わったかを当時の資料<sup>4</sup>をもとに見ると、多くが運行終了している。残っているのは、移動そのものが観光資源化している九州旅客鉄道(株)(福岡市博多区、JR九州)のD&S列車や鹿児島市交通局の「観光レトロ電車」のようなケースか、既存の路線バスが新幹線駅を経由するようになったものが多い。その他で好調だったり、維持されている路線には、それぞれに特徴的な取り組みが認められる。

ひとつは複数の交通機関を結んで新たなルートを開拓した路線がある。前述したB&Sみやぎきのほか、出水・天草ロマンシャトルや鹿屋～鹿児島中央駅直行バスがこれに該当する。出水・天草ロマンシャトルは、出水駅から長島町の蔵之元港を結ぶバスであるが、出水駅発着の新幹線と蔵之元港～牛深港(天草市)のフェリーに接続するダイヤを組み、出水駅から長島や天草を結ぶルートを開拓した。鹿屋～鹿児島中央駅直行バスは、鹿屋市内から垂水港を経由し、垂水港～鴨池港のフェリーにバスを乗せ、鹿児島中央駅や天文館などの鹿児島中心部に乗り入れるバスである。フェリー乗船時は、乗客は一度下車する必要があるが、一つの路線として訴求することで支持を集めた。両路線とも地元客の利用に支えられ、開設から増便が図られるなど好調を維持している。

もうひとつは、地元客と観光客の相乗り形式による車両の効率的な運用である。鹿児島市内の主要観光地を回る「まち巡りバス」は、ルートの効率性やパターンダイヤ、専用デザインの車両といったわかりやすさが観光客に支持されていることに加え、一般の路線バスと同様に市民が利用できる(運賃も路線バスとほぼ同額)ようになっており、観光客一辺倒の運行形態でないことが特徴といえる。

<sup>4</sup> 九州運輸局「幹線交通とのネットワークを意識した地域公共交通のあり方調査」報告書に当時整備された二次交通が整理されており、それをもとに現状を確認した

九州産交ツーリズム（株）（熊本市中央区）の「路線バスの旅（新幹線開業当時「日帰りバス旅）」は、熊本駅や桜町バスターミナル（当時は交通センター）といった交通結節点から県内各地の観光地までは既存の路線バスに乗って、観光地での食事やレジャーなどをセットにした旅行商品を提供している。既存の路線バス網を活用しているため、新たに車両や運転手を投入することなく、観光客を呼び込むことができる取り組みである。こうした取り組みは、ドライバー不足が深刻化しているバス業界にあって合理的な取り組みとして評価される。



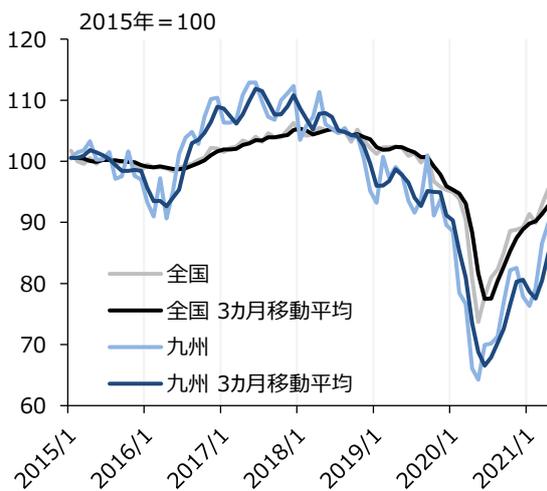
## II | 九州の景気動向

### 1. 総論

#### 感染再拡大による消費悪化はみられるも、製造業が牽引し回復基調

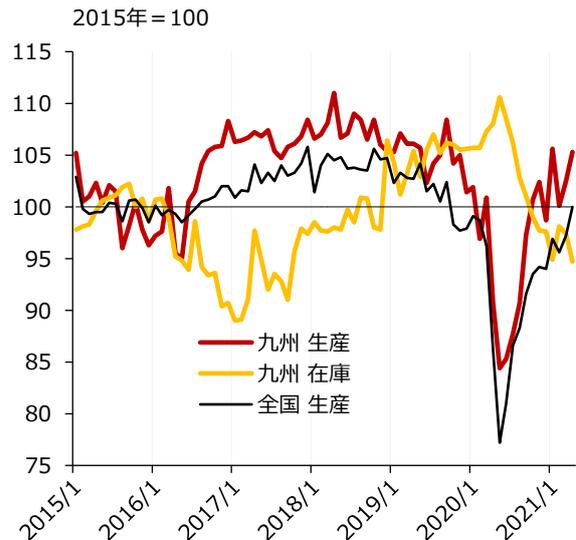
- 当社が作成している九州地域景気総合指数（景気動向指数の九州版）は、新型コロナウイルス感染拡大の第3波で2020年12月～2021年1月にかけて悪化したが、2月以降は再び改善傾向となっている。また足元で、6月にかけて第4波によって再び消費が悪化しているが、外需回復に牽引されて工業生産や輸出が堅調なほか、住宅投資や製造業設備投資が底打ちし改善に向かっており、全体として回復基調となっている。
- 前期に続き、鉱工業生産や輸出の回復が九州の景気回復を牽引している。九州の鉱工業生産指数（季節調整値）は、1～3月期に前期比+2.1%と3期連続で上昇した。2大主要業種である半導体と自動車が好調であり、関連産業を牽引している。特に世界的な半導体不足のなかで集積回路等の電子部品の生産が高水準なほか、中国・韓国向けの需要の高まりから半導体製造装置の生産が好調である。自動車関連もコロナ禍前を回復している。
- 九州経済圏（九州・沖縄・山口）からの1～3月期の輸出額は2兆918億円（前年比+9.2%）と2期連続で増加。前年がコロナ禍で落ち込んだ反動という側面もあるが、前々年度比でも▲1.4%とコロナ禍前水準をほぼ回復した（さらに、4月単月では前々年度比+11.2%と増加）。仕向け地別には、中国（同+26.7%）、韓国（同+27.3%）、台湾（同+12.6%）など東アジア向けのほか、ASEAN（同+9.0%）向けが特に増加。

九州地域景気総合指数（九州 CI）



注) 1. コンポジット・インデックス (CI) : 景気全体の動きをとらえる総合指標で、採用指標の対前月変化率を合成することにより、景気変動の大きさやテンポをとらえることができる。当会では、「九州地域景気総合指数（九州 CI）」として、一致指数（7つの指標から構成）および先行指数（7つの指標から構成）を作成している。 2. 2015年=100 に変換  
資料) 各種景気指標より九経調作成

鉱工業指数



注) 季節調整値  
資料) 経済産業省・九州経済産業局「鉱工業指数」

## 2. 素材

### 素材生産は持ち直し

4月末の薄板3品在庫、製造業を中心にした活動水準上昇の影響により3カ月ぶりに増加  
4～6月期の粗鋼需要見通し、前期実績見込比の▲1.8%の2,324万トンと微減

- 2021年1～3月期（以後、当期）における九州の粗鋼生産量は、前年比▲2.1%の3,483千トンと前年を下回った。日本製鉄㈱九州製鉄所八幡地区の粗鋼生産量は同+16.8%、同大分地区では同+5.0%となった。
- 経済産業省による4～6月期の全国粗鋼需要見通しは前期実績見込比▲1.8%の2,324万トン。
- 当期の鉄鋼輸出数量（全国）は前年比▲10.5%、輸出金額については同▲2.8%と前年を下回った。日本製鉄㈱九州製鉄所八幡地区の輸出量は同+12.0%となっており、アジア向け輸出は上位から、中国26.0%、フィリピン14.5%、タイ11.2%、韓国9.8%となっている。
- 4月末の薄板3品の在庫（全国）は、前月比+4.8%（17.0万トン増）の368.1万トンとなり、3カ月ぶりに増加。製造業を中心にした活動水準の上昇の中、生産と出荷のバランスがとれた状態が継続。しかし、依然として在庫は低水準で推移している。
- 当期の化学・石油石炭製品工業生産指数（九州7県、季調値）は前期比+3.6%と上昇した。
- 当期の化学製品・鉱物性燃料の輸出金額（九州経済圏）は前年比+14.6%と上昇している。
- 昭和電工㈱大分コンビナートの当期の総生産高は、生産量増加により前年比+1.0%と増加した。
- 旭化成㈱延岡支社の当期製品分野別総生産高は、繊維製品では、需要回復の影響でBL不織布が前年比+44.0%、エレクトロニクスでは、民生品・自動車向け共に需要増の影響でホール素子・ICが同+14.0%、医療関係では、社外向け販売量減の影響でマイクロウェブが同▲48.0%となっている。
- 当期の九州のセメント生産量は前年比▲6.3%と減少している。
- 太平洋セメント㈱大分工場の当期生産量は、前年比▲0.0%で増加一服。今後はフル生産を継続予定。
- 三菱マテリアル㈱九州工場の当期クリンカ生産量は前年比▲14.0%と減少。
- 麻生セメント㈱の当期生産量は、前年比▲6.1%と減少、九州での販売数量は同▲8.1%と減少した。新型コロナにより落ち込む民需の動向に大きく左右されるため、先の見通しが不透明。九州は前年比92%前後で推移する見込み。佐賀県での玄海原子力発電所工事が底上げする。

素材関連生産（九州7県、季節調整値）



注) 1. 素材生産指数は、鉄鋼・非鉄金属、化学・石油石炭製品、セメントの生産指数を加重平均により合成したもの  
2. セメント生産指数は当会が独自に試算したもの  
資料) 九州経済産業局「鉱工業指数」、同「九州主要経済指標」

### 3. 自動車・造船

#### 自動車生産は2期連続で増加し、自動車輸出は6期ぶりの増加

- 2021年1～3月期の自動車生産は前年比+8.2%と2期連続の増加
- 輸出額では、アメリカ・中国・EU向け全てで増加し、全体で同+11.7%と6期ぶりに増加

- 当期の九州における自動車生産台数は、前年比+8.2%の36.5万台と2期連続で増加した。九州内3工場の生産台数については、日産自動車九州(株)が同+10.4%と6期ぶりの増加、トヨタ自動車九州(株)が同+3.6%と2期連続で増加、ダイハツ九州(株)大分(中津)工場も同+12.1%と3期連続で増加した。
- 九州経済圏(九州・沖縄県・山口県)からの当期の自動車輸出額は、前年比+11.7%の5,480億円と6期ぶりに増加した。主要な輸出先別では、アメリカ向けが同+11.1%の増加、中国向けが同+16.4%の増加となり、EU向けも同+11.0%の増加であった。
- 二輪車については、本田技研工業(株)熊本製作所の当期の二輪車生産台数(半完成車・部品含む)が前年比+17.5%と4期ぶりに増加した。
- 九州の鋼船竣工は、2020年12月以降のデータが公表されておらず、前回報告のまま(今後、公表予定あり)。全国の輸出船契約実績は、2021年1～3月期で同+77.9%と3期ぶりに増加した。

#### 自動車・二輪車生産(台数・前年比)の推移

	乗用車				二輪車				鋼船竣工			
	九州7県		全国		九州7県		全国		九州7県		全国	
	(万台)	(%)	(万台)	(%)	(万台)	(%)	(万台)	(%)	(万G/T)	(%)	(万G/T)	(%)
2015年度	13,270	(2.5)	9,188	(▲4.2)	63,236	(▲2.0)	538	(▲6.6)	395	(▲7.1)	1,331	(0.4)
2016年度	13,658	(2.9)	9,360	(1.9)	66,583	(5.3)	583	(8.3)	381	(▲3.6)	1,250	(▲6.1)
2017年度	14,035	(2.8)	9,683	(3.4)	70,435	(5.8)	634	(8.9)	403	(6.0)	1,245	(▲0.4)
2018年度	14,429	(2.8)	9,750	(0.7)	73,223	(4.0)	627	(▲1.2)	455	(12.9)	1,427	(14.6)
2019年度	14,106	(▲2.2)	9,489	(▲2.7)	80,592	(10.1)	570	(▲9.1)	520	(14.2)	1,601	(12.2)
2020年度	12,442	(▲11.8)	7,969	(▲16.0)	70,365	(▲12.7)	426	(▲25.3)	-	-	-	-
2018年 1～3月期	3,675	(2.8)	2,535	(▲0.4)	18,387	(14.2)	176	(▲6.6)	118	(▲12.0)	450	(▲3.3)
4～6月期	3,380	(1.7)	2,326	(1.0)	19,517	(15.0)	160	(0.6)	134	(18.8)	372	(26.3)
7～9月期	3,451	(▲3.2)	2,306	(▲2.7)	19,256	(9.0)	140	(5.3)	101	(25.1)	309	(11.9)
10～12月期	3,795	(9.3)	2,563	(3.5)	17,942	(3.1)	175	(5.7)	100	(8.7)	290	(29.9)
2019年 1～3月期	3,804	(3.5)	2,555	(0.8)	16,509	(▲10.2)	150	(▲14.4)	120	(2.0)	455	(1.1)
4～6月期	3,490	(3.3)	2,417	(3.9)	18,686	(▲4.3)	124	(▲22.5)	137	(2.3)	370	(▲0.5)
7～9月期	3,547	(2.8)	2,403	(4.2)	19,016	(▲1.2)	138	(▲1.4)	127	(25.6)	430	(39.4)
10～12月期	3,700	(▲2.5)	2,308	(▲9.9)	20,714	(15.5)	154	(▲12.1)	115	(14.7)	354	(22.0)
2020年 1～3月期	3,369	(▲11.4)	2,360	(▲7.6)	22,174	(34.3)	153	(1.7)	141	(17.5)	446	(▲2.0)
4～6月期	1,833	(▲47.5)	1,260	(▲47.9)	16,571	(▲11.3)	87	(▲29.8)	127	(▲6.9)	401	(8.2)
7～9月期	3,100	(▲12.6)	2,075	(▲13.7)	8,563	(▲55.0)	88	(▲36.2)	74	(▲41.5)	188	(▲56.2)
10～12月期	3,862	(4.4)	2,372	(2.8)	19,168	(▲7.5)	77	(▲50.1)	-	-	-	-
2021年 1～3月期	3,647	(8.2)	2,262	(▲4.2)	26,063	(17.5)	173	(13.1)	-	-	-	-

注) 1.カッコ内は前年度比、前年同期比 2.乗用車は軽四輪車を含む

3.二輪車生産台数について、九州7県は完成車と半完成車の合計(KDセットを含む)、全国は完成車の合計

資料)九州経済産業局、(一社)日本自動車工業会、本田技研工業(株)熊本製作所調べ

## 4. 機械・半導体

### 電子部品デバイス、半導体製造装置、引き続きともに持ち直しの動き

- ✓ 生産指数は堅調に推移。旺盛な需要から引き続き持ち直しが続く見込み
- ✓ SOX 指数はさらなる高水準で推移。IC は堅調に推移。

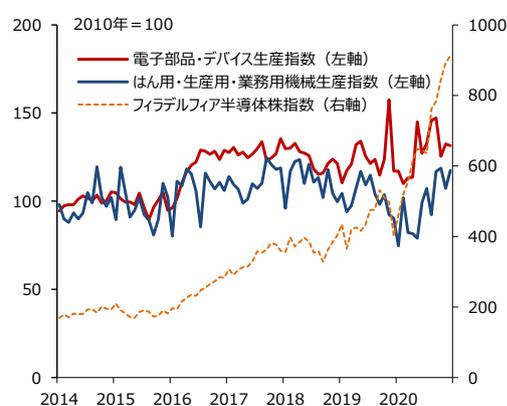
- 当期の電子部品・デバイスの鉱工業指数（九州7県、季節調整値）は、生産指数が135.0（前期比▲0.1%）、在庫指数が105.1（同▲15.0%）となった。引き続き車載向けやデータセンター向けの旺盛な需要が寄与した。
- IC生産実績は、数量が前年比▲17.4%の13.7億個、金額が同+6.1%の1,750億円となった。
- 当期の九州からの半導体等電子部品の輸出は前年比▲4.3%の1,889億円となり、4期連続で減少となった。香港向けの減少が続いているが、中国、韓国向けは増加の動きを見せた。
- 当期のはん用・生産用・業務用機械の生産指数は、前期比+14.8%の114.3となった。また、半導体等製造装置の輸出は、引き続き投資旺盛な中国、韓国向けに牽引され、前年比+28.5%の1,496億円となり、4期連続の増加となった。
- 九州の電子部品・デバイス、集積回路生産指数との連動性があるフィラデルフィア半導体株指数（SOX 指数）をみると、引き続き上昇傾向にある。電子部品・デバイス生産指数、集積回路生産指数についても、ともに高い水準で推移している。集積回路在庫指数は低下している。
- WSTS によると、2020年の世界半導体市場は前年比+6.8%であった。世界経済が新型コロナウイルスのパンデミックの影響で低迷した一方、半導体市場においては、在宅で過ごす時間が増えたことによりパソコンやタブレット端末などの需要が高まり、また5Gスマートフォンの比率も増加し、更にこれらの影響でインターネット上のデータ通信量が飛躍的に増大し、クラウドサービスなどのインフラの設備投資需要も高まるなど、プラス要因がマイナスの影響を打ち消した。
- 2021年の世界の半導体市場は前年比+19.7%と成長が大幅に加速するものと予測されている。世界経済活動は緩やかながら正常化に向かっていることに加え、2020年に半導体市場を牽引した要因の多くが継続していることから2018年以来の二桁成長が見込まれている。
- 2020年の円ベースでの日本の半導体市場は、前年比▲0.6%、金額では約3兆8,934億円であった。2021年は円ベースで同+11.8%、市場規模で約4兆3,529億円と予測されている。

### 九州内の IC 生産実績の推移

	数量 (百万個)		金額 (億円)	
		前年比 (%)		前年比 (%)
2018年度	7,282	▲20.5	7,332	0.9
2019年度	7,228	▲0.7	7,704	5.1
2020年度	6,446	▲10.8	7,462	▲3.1
2020年1~3月期	1,660	11.8	1,648	4.3
4~6月期	1,741	8.5	1,606	▲5.0
7~9月期	1,776	▲9.0	2,042	▲9.9
10~12月期	1,558	▲22.5	2,064	▲1.5
2021年1~3月期	1,370	▲17.4	1,750	6.1
2020年12月	498	▲19.5	701	10.4
2021年1月	449	▲16.7	623	17.6
2月	435	▲17.9	519	1.9
3月	486	▲17.7	607	▲0.3
4月(速報)	457	▲23.4	602	3.1

資料) 九州経済産業局調べ

### 半導体関連生産指数と SOX 指数の推移



資料) Bloomberg、九州経済産業局資料より九経調作成

## 5. 個人消費

### 百貨店で第3波の影響大きく

- ✓ 百貨店の販売額は新型コロナウイルス第3波による影響を受け、減少
- ✓ 新車販売台数は2期連続で増加

- 当期の消費支出（九州7県）は、前年同期比▲2.4%と2期ぶりに減少した。物価を考慮した実質消費支出も同▲2.4%であった。
- 当期の百貨店・スーパー販売額（全店ベース、九州8県）は前年同期比▲3.1%となり、6期連続で減少した。1月は前年同月比▲8.9%で、業態別にみると百貨店は同▲31.3%、スーパーは同+1.2%である。2月は同▲5.4%で、百貨店は同▲14.1%、スーパーは同▲2.5%である。また、3月は同+5.6%で5カ月ぶりの増加で、うち百貨店は同+21.1%で18カ月ぶりの増加、スーパーは同+0.2%で2カ月ぶりの増加である。1月と2月の百貨店は新型コロナウイルス第3波の影響により大幅に減少し、2月のスーパーは前年の買いだめの反動で売上が減少したと見られる。なお直近の4月では、百貨店が同+192.2%と大幅に増加しているが、前年同月の1度目の緊急事態宣言により休業等が多く発生していたことによる。
- その他の業態は、家電大型専門店は前年同期比+14.1%、ドラッグストアは同▲5.7%、ホームセンターは同+6.4%。また、コンビニエンスストアは同▲1.3%となっている。
- 新車販売台数（九州8県）は、前年同期比+5.5%と2期連続で増加した。うち乗用車は+0.3%、軽自動車は+12.8%であった。新型コロナウイルスの影響で伸び悩んだ前年の反動と見られる。

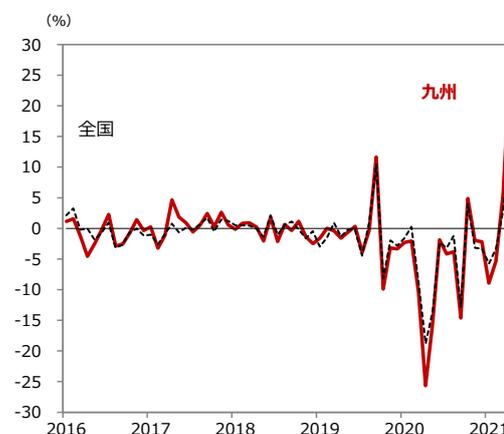
### 消費関連指標

(単位：億円(大型店)、百万円(消費支出)、%)

	消費支出(1) (二人以上の世帯)		百貨店・スーパー販売額(2)				SC販売額(3)		新車販売台数(4) (登録車+軽自動車)	
	九州7県	前年比	九州8県	前年比	全国	九州8県	前年比	九州8県	前年比	
										前年比
2018年度	33,207	▲1.0	4,236	▲0.7	▲0.4	0.2	5,095	1.2		
2019年度	33,131	▲0.2	3,635	▲2.3	▲1.6	1.4	4,844	▲4.9		
2020年度	32,139	▲3.0	3,594	▲6.1	▲5.1	0.0	4,493	▲7.2		
2020年	1~3 月期	▲0.7	3,862	▲5.1	▲3.5	-	1,303	▲12.4		
	4~6 月期	▲2.3	4,014	▲14.3	▲11.4	-	793	▲33.6		
	7~9 月期	▲7.3	3,528	▲7.5	▲5.8	-	1,180	▲13.5		
	10~12 月期	0.1	3,528	▲0.1	▲1.2	-	1,146	16.5		
2021年	1~3 月期	▲2.4	3,573	▲3.1	▲2.1	-	1,374	5.5		
2020年	4 月	▲1.3	934	▲25.7	▲18.8	▲70.6	263	▲30.9		
	5 月	▲4.5	1,084	▲15.6	▲13.5	▲55.3	199	▲48.0		
	6 月	▲1.0	1,272	▲1.9	▲2.3	▲17.0	331	▲23.0		
	7 月	▲7.8	1,349	▲4.1	▲3.2	▲18.0	404	▲11.5		
	8 月	▲4.1	1,294	▲3.8	▲1.2	▲26.6	330	▲12.7		
	9 月	▲9.9	1,171	▲14.6	▲12.8	▲22.4	446	▲15.8		
	10 月	4.3	1,271	4.9	4.0	▲1.8	394	31.0		
	11 月	▲0.3	1,312	▲2.0	▲3.2	▲9.1	385	7.6		
	12 月	▲3.2	1,699	▲2.2	▲3.3	▲13.3	367	12.8		
2021年	1 月	▲0.8	1,208	▲8.9	▲5.8	▲28.9	376	8.4		
	2 月	▲4.15	1,092	▲5.4	▲3.3	▲15.5	427	1.9		
	3 月	3,058	1.8	1,274	5.6	2.8	9.5	571	6.4	
	4 月	2,779	2.8	1,188	27.2	15.7	135.9	332	26.4	

注) 1. 大型小売店販売額は全店舗比較で、最新月は速報値。前年比は調査対象の変更に伴うギャップ調整済みの値 2. SC販売額は年平均  
資料) (1) 総務省「家計調査」、(2) 経済産業省「商業販売統計」、(3) 日本SC協会調べ、(4) 福岡県自動車販売店協会・全国軽自動車協会連合会調べ

### 百貨店・スーパー販売額(前年比)



注) 調査対象の変更に伴うギャップ調整済みの値  
資料) 経済産業省「商業販売統計」

## 6. 観光・レジャー

### 観光レジャー施設入場者数は一時回復も、再び悪化

- ✓ 観光レジャー施設の入場者数は前年比▲49.0%と減少
- ✓ 観光DI、インバウンドDIともに低下

- 当期の観光レジャー施設の入場者数は前年比▲49.0%であった。10～12月期は回復傾向にあったものの、新型コロナウイルスの第3波に伴う移動自粛や緊急事態宣言の影響を受け、再びマイナス幅が拡大した。3月は新規感染者減少傾向や春休みなどが重なり若干回復傾向にあり、コロナ禍による入込客の減少が一巡したため前年比増の施設が多かったが、コロナ禍以前の入込客数には至っていない。
- 当会実施の「九州の観光・レジャーに関するアンケート」最終集計によると、2021年1～3月期の九州観光DIは3.7、インバウンドDIは6.1であった。
- 当会が発表している九州の宿泊施設の稼働指数は、1月が23.8、2月は29.7、3月は36.8と上昇傾向にあった。季節要因による上昇に加え、第3波に伴う緊急事態宣言の解除が影響したとみられる。
- 2021年5月、観光庁の「地域の観光資源の磨き上げを通じた域内連携促進に向けた実証事業（第1次）」の支援対象（全国243件）として、九州地域から43件が選定された。

### 九州における海外LCC等国際線の運航状況(6月)

2021年6月23日 更新

航路	航空会社	内容
福岡～ソウル	ティーウェイ航空	週0～1便運航
	ジンエアー	週1便運航
福岡～台北	エバー航空	週2便運航
	チャイナエアライン	週1便運航

航路	航空会社	内容
福岡～マニラ	フィリピン航空	週3～4便運航
福岡～シンガポール	シンガポール航空	週2便運航

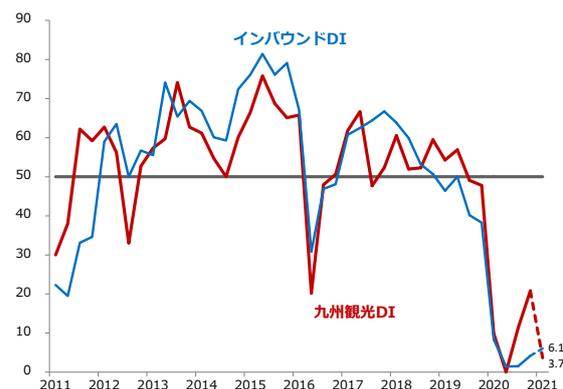
資料)各空港HP・航空会社HPより九経調作成

### 観光・レジャー関連指標

	(単位: %、ポイント)			
	観光レジャー施設入場者数 (前年比)	1ゴルフ場 当り利用者数 (前年比)	宿泊施設客室 稼働率 (前年比)	沖縄県入域 観光客数 (前年比)
2018年度	▲3.9	1.1	0.3	4.4
2019年度	▲10.4	0.3	▲5.1	▲5.3
2020年度	▲50.1	▲2.2	▲33.7	▲72.7
2020年 1～3月期	▲40.2	▲2.5	▲17.2	▲28.8
4～6月期	▲89.1	▲20.5	▲54.7	▲89.6
7～9月期	▲63.2	5.5	▲37.4	▲74.7
10～12月期	▲16.7	4.9	▲20.9	▲56.4
2021年 1～3月期	▲49.0	2.9	▲22.2	▲67.2
2020年 1月	▲11.4	▲2.9	▲2.8	▲3.4
2月	▲23.3	3.6	▲11.2	▲23.5
3月	▲71.0	▲7.1	▲37.1	▲55.2
4月	▲95.0	▲27.8	▲57.7	▲90.9
5月	▲91.6	▲21.4	▲60.7	▲94.7
6月	▲75.8	▲11.2	▲45.8	▲83.4
7月	▲65.5	2.9	▲37.2	▲71.2
8月	▲70.3	18.6	▲44.6	▲80.1
9月	▲49.7	▲3.8	▲30.2	▲71.9
10月	▲45.2	3.0	▲24.7	▲59.9
11月	▲2.1	6.7	▲18.7	▲52.3
12月	▲23.7	5.0	▲19.4	▲56.8
2021年 1月	▲76.6	▲6.0	▲36.1	▲80.2
2月	▲68.5	3.5	▲33.8	▲79.9
3月	21.2	10.7	2.4	▲24.5

注) 1ゴルフ場当たり利用者数、客室稼働率は速報値による  
資料) 各レジャー施設、九州ゴルフ連盟、観光庁、沖縄県調べ

### 九州観光DI



資料) 九経調「九州の観光・レジャーに関するアンケート」

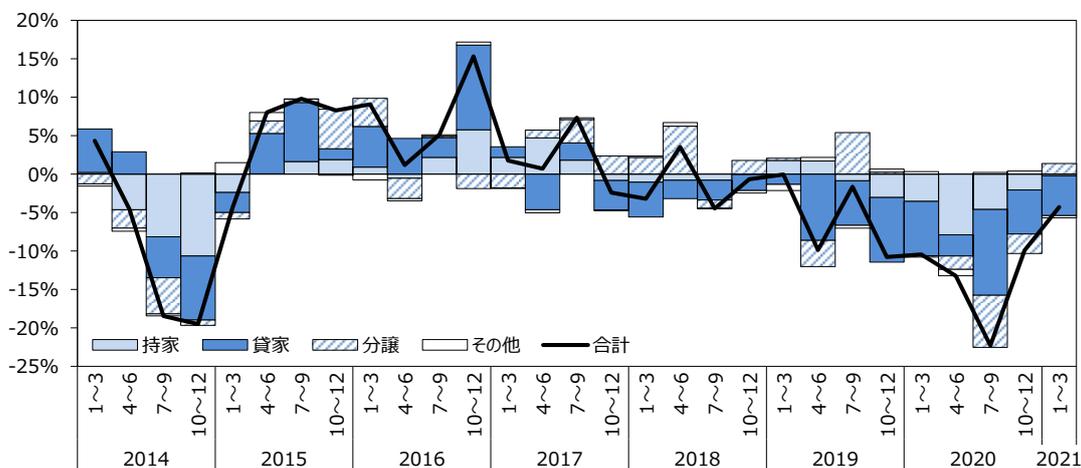
## 7. 住宅投資

### 新設住宅着工戸数の減少続く

- ✓ 着工戸数は11期連続で減少も、足下では回復傾向が始まる
- ✓ 持家は7期連続、貸家は14期連続で減少も、分譲は増加転換

- 当期の新設住宅着工戸数（九州8県）は21,322戸で前年比▲4.3%と11期連続で減少した。持家は7,601戸で同▲0.6%と7期連続、貸家の着工戸数は8,491戸で同▲11.9%と14期連続で減少したが、分譲は4,951戸で同+6.5%と、5期ぶりに増加した。なお月次では、3月以降前年比プラスが続いている。
- 住宅流通新報社（福岡市）によると、2020年のマンション販売戸数（新規+在庫、九州7県）は前年比▲12%
- . の5,912戸となり、2007年の調査開始以来で過去最低を記録した。21年度の住宅市場は、立ち直りには向かうものの、依然としてコロナ禍による先行き不透明感が継続するとみられる。
- アメリカなど諸外国での住宅需要を背景に、「ウッドショック」と呼ばれる木材価格の急騰が続いている。5月の木材・木製品物価指数は、輸入物価が前年比+23.0%、国内企業物価も同+9.7%と高位置にある（日本銀行「企業物価指数」）。一部には市場価格への転嫁も始まっており、これが長丁場となれば、戸建てを中心に住宅市場の回復が阻害される恐れもある。

新設住宅着工戸数の推移（前年比・前年比寄与度）



	2020年			2021年	2021年			
	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月	1月	2月	3月	4月
合計	22,415 (▲13.2)	21,792 (▲22.3)	23,383 (▲9.9)	21,322 (▲4.3)	6,278 (▲10.6)	7,665 (▲3.8)	7,379 (1.3)	8,395 (16.2)
持家	7,369 (▲21.7)	7,833 (▲14.1)	8,353 (▲6.0)	7,601 (▲0.6)	2,421 (2.1)	2,494 (▲5.9)	2,686 (2.2)	2,629 (13.9)
貸家	10,408 (▲6.4)	9,482 (▲24.8)	9,772 (▲13.1)	8,491 (▲11.9)	2,348 (▲16.6)	3,163 (▲14.1)	2,980 (▲5.2)	3,721 (6.1)
分譲	4,437 (▲9.2)	4,305 (▲30.6)	4,951 (▲11.8)	5,097 (6.5)	1,463 (▲19.1)	1,981 (33.3)	1,653 (10.9)	1,991 (43.2)

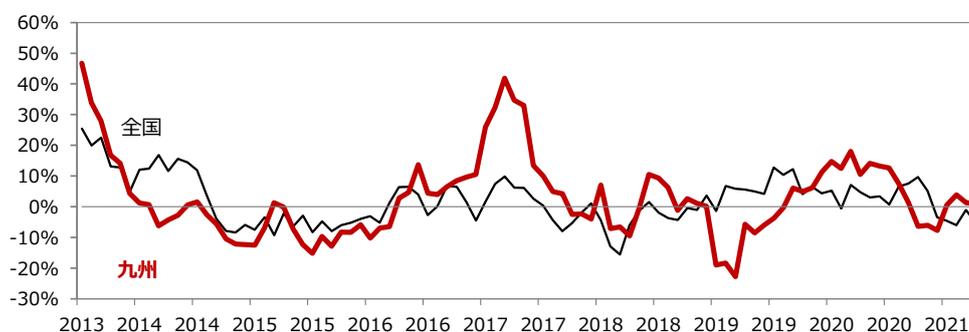
## 8. 公共投資・設備投資

公共投資：横ばい

設備投資：持ち直し

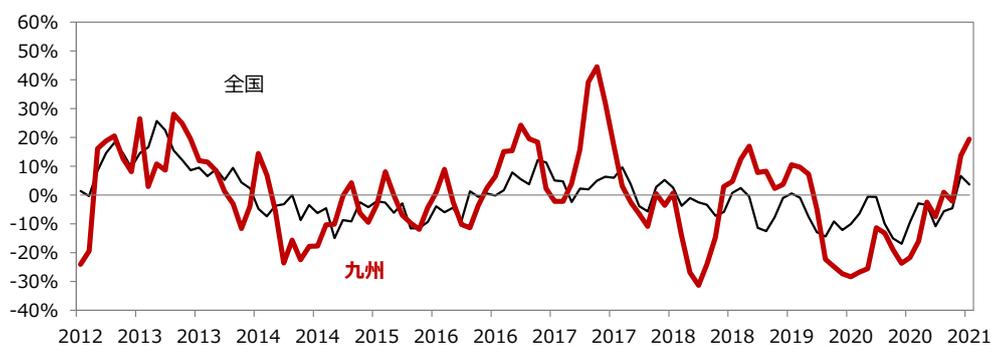
- 当期の九州8県における公共工事請負金額は5,818億円で、前年比+1.5%と5期連続で増加となった。一方直近の4月は、前年同月比▲0.9%の2,482億円で、2カ月連続で減少となった。
- 国土交通省の建設労働需給調査結果（令和3年4月調査）によると、4月の九州の建設労働者不足率（8職種、原数値）は0.5%の不足で、前年4月の0.1%の過剰から不足に転じた。
- 当期の九州8県における非居住用着工建築物床面積は、124.2万㎡で前年比+13.7%と6期ぶりに増加した。直近の4月は、前年同月比+20.7%の55.8万㎡で、月別では2021年1月から4カ月連続の増加となった。
- 九州財務局および福岡財務支局の「四半期別法人企業統計調査」（1～3月期）によると、九州7県（資本金10億円以上の企業）の当期設備投資額は、製造業で前年比+45.8%、非製造業（金融業、保険業を除く）で同▲28.8%となっており、製造業で大幅増となった一方、非製造業では大幅減となっている。全体では回復基調だが、産業別では回復度合いで明暗が分かれている。

### 公共投資請負金額（九州8県・全国、前年比）



注) 3カ月移動平均 資料) 西日本建設業保証(株)福岡支店「公共工事動向」

### 非居住用着工建築物床面積（九州8県・全国、前年比）



注) 3カ月移動平均 資料) 国土交通省「建築着工統計」

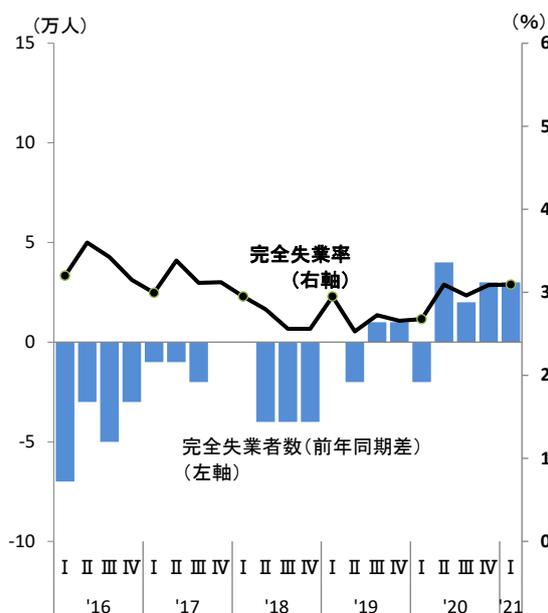
## 9. 雇用

### 完全失業率 3.1%と横ばい

- ✓ 有効求人倍率は 1.04 倍で前期比+0.04 ポイント
- ✓ 新規求人数は前期比+0.7%

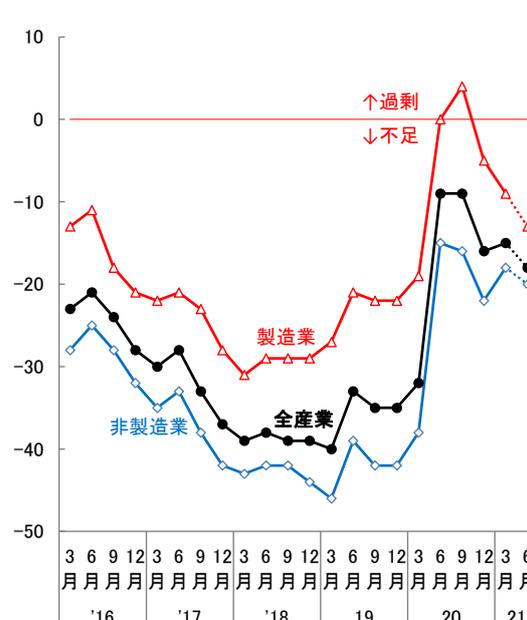
- 当期の非農林業雇用者数（九州 8 県）は 616 万人で、前年同期より 6 万人減。サービス業（他に分類されないもの）（42 万人、同+4 万人）、教育、学習支援業（39 万人、同+4 万人）などで増加した一方、製造業（73 万人、同▲7 万人）、宿泊業、飲食サービス業（34 万人、同▲5 万人）、公務（他に分類されるものを除く）（35 万人、同▲3 万人）などが減少した。
- 当期の有効求人倍率（九州 8 県、季節調整値）は 1.04 倍で前期比 0.04 ポイント上昇。全国は 1.10 倍で、同 0.06 ポイント上昇。
- 九州 8 県の完全失業率（原数値）は 3.1%で前年同期比+0.4 ポイント、全国は同+0.4 ポイントの 2.8%となった。
- 先行指標のうち、パートタイム有効求人数（九州 8 県、原数値、当期合計）は前年同期比▲14.4%、新規求人数（九州 8 県、季節調整値、当期合計）は前期比+0.7%となった。
- 日本銀行福岡支店による九州・沖縄「企業短期経済観測調査」の 2021 年 3 月調査における雇用人員判断 DI（「過剰」と「不足」の差）は、製造業が▲9、非製造業が▲18 で、2020 年 12 月調査と比べて、製造業は▲4、非製造業は+4 であった。次回（2021 年 6 月）予測では、製造業は▲13、非製造業は▲20 とともに「不足」するとみている。

完全失業者数と完全失業率の推移（九州 8 県）



注) 季節調整値  
資料) 総務省「労働力調査」

九州の雇用人員判断 DI



注) 1. 雇用判断 DI: 「過剰」- 「不足」、回答者数構成比%ポイント  
2. 最新値は予測値  
資料) 日本銀行福岡支店「九州・沖縄『企業短期経済観測調査』」