

---

# 九州ビジネスレビュー

2019年7月

---

公益財団法人九州経済調査協会

## 目次

I   業界レビュー .....	1
九州の空港開発.....	1
1. はじめに.....	1
2. 増加する国際路線とインバウンド .....	1
3. 地方空港と国際路線.....	3
4. 九州の空港における民間活力の導入.....	5
5. その他の九州内空港における開発の動向 .....	9
6. おわりに.....	10
II   九州の景気動向.....	12
1. 総論 .....	12
2. 素材 .....	13
3. 自動車・造船.....	14
4. 機械・半導体.....	15
5. 個人消費.....	16
6. 観光・レジャー .....	17
7. 住宅投資.....	18
8. 公共投資・設備投資.....	19
9. 雇用 .....	20

## I | 業界レビュー

## 九州の空港開発

## 1. はじめに

2018年における九州地域（九州8県・山口）の入国外国人数は552万人となり、過去最高を更新した。全国を上回る伸びとなっており、インバウンドが外貨を稼ぐ基盤産業の柱のひとつとして存在感を一段と高めている。

政府は2020年の訪日外国人旅行者数の目標を4,000万人、2030年に6,000万人としている。九州では、九州観光推進機構による「第二期九州観光戦略」において、2023年の九州7県への訪日外国人数の目標値を786万人とした。同値に沖縄県、山口県の実績を加味すると、九州地域全体での目標値は1,000万人に届く勢いとなっている。

世界から九州への玄関口となる空港であるが、2013年の民活空港運営法（民間の能力を活用した国管理空港等の運営に関する法律）成立を契機に、空港運営に民間企業の力を活用する動きが出始めた。これまで、我が国における空港運営は、管理者（国、自治体等）が運営する滑走路等の「航空系事業」と、第三セクター等が運営するターミナルビル等の「非航空系事業」で運営主体が分離していた。こうしたなか、民活空港運営法成立により、空港の管理者である国が土地等の所有権を留保しつつ、運営権を設定し、民間事業者が航空系事業と非航空系事業を一体的に経営する「コンセッション」が可能となった。実際に、2019年4月には福岡空港が民営化、また熊本空港も民営化に向けた準備が進んでいる。

本稿では、地方空港における国際路線就航のトレンドを整理した上で、九州の空港における民営化や、民間企業ノウハウの活用事例を中心に、九州の空港開発を取り上げる。

## 2. 増加する国際路線とインバウンド

## 増加する国際路線

九州の空港における国際路線は増加傾向にある。2018年8月時点の国際路線便数は週686便であり、5年前の2013年の週315便から倍以上に増加している（表1）。国別にみると、ソウル、釜山、韓国、大邱など韓国路線が約2.5倍に増加しているほか、台湾、中国、香港の増加も著しい。国際路線便数を空港別にみると、便数の多い福岡空港、那覇空港の増加だけでなく、それ以外の空港での国際路

表1 九州地域の空港における国際路線便数

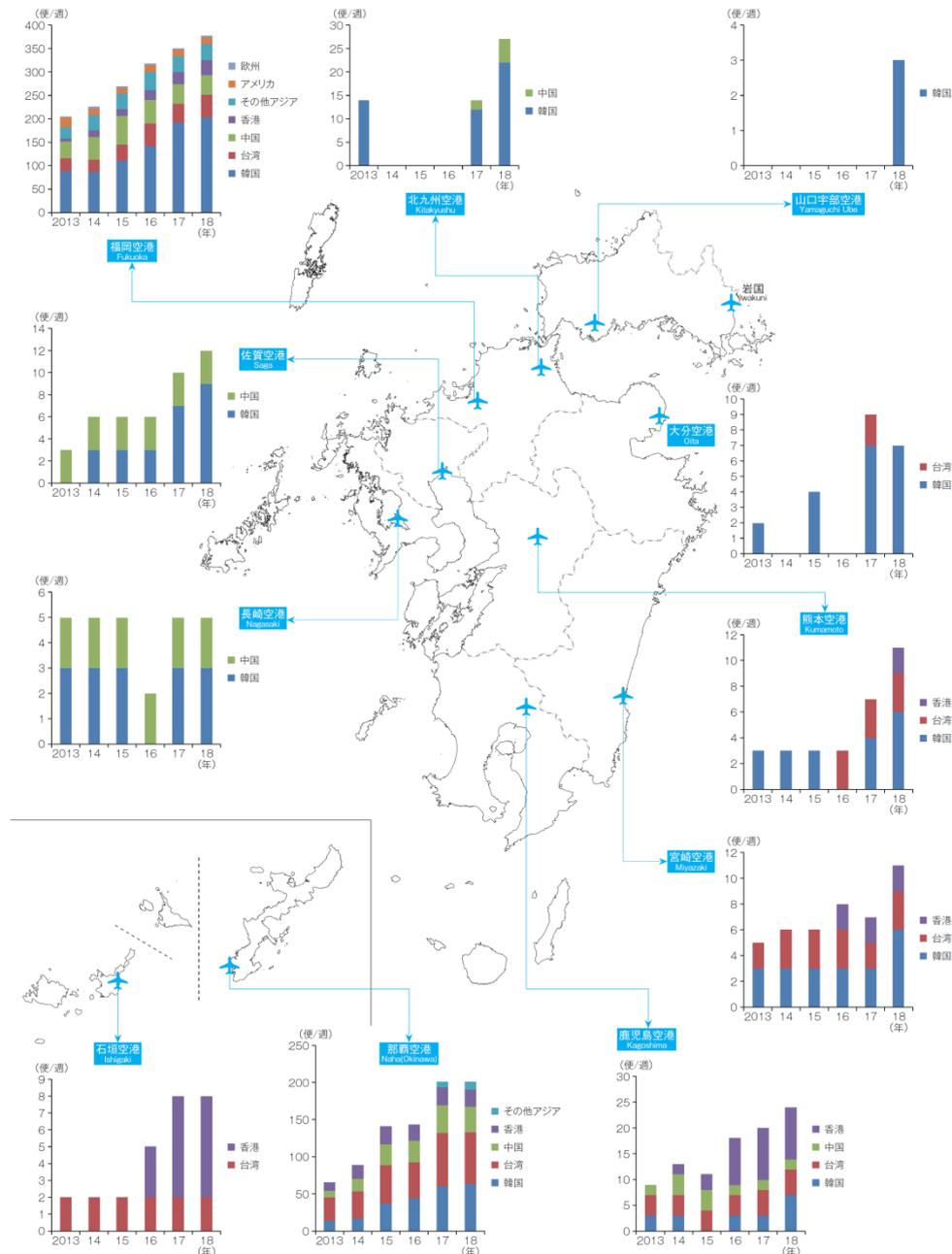
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	対13年比
韓国	131	119	166	197	292	331	2.5
台湾	68	72	93	107	125	130	1.9
中国	51	75	99	86	89	89	1.7
香港	18	34	41	56	68	75	4.2
その他アジア	23	33	34	40	41	44	1.9
アメリカ	21	14	12	14	14	14	0.7
欧州	3	4	3	3	3	3	1.0
合計	315	351	448	503	632	686	2.2

資料) 九経調「図説九州経済」より九経調作成

線就航が増加に寄与していることがわかる（図1）。

国際路線の増加は、九州だけでなく日本全国で起きているが、これに寄与しているのは訪日外国人の増加である。「出国管理統計」をみると、東京オリンピックが開催された翌年の1965年以降長らくの間、出国日本人数が入国外国人数を上回る状況が続いていたが、2015年、再び入国外国人数が逆転した。出国日本人数は1990年代以降停滞傾向にあるのに対し、入国外国人数は前年比10%増の伸びを続けている。2018年は台風や地震といった災害、それによる関西空港、新千歳空港の閉鎖により伸び率は8.7%まで鈍化したが、それでも10月以降は再び大きな伸びをみせている。

図1 空港別・国・地域別国際路線便数



資料) 九経調「図説九州経済」より九経調作成

## 「航空座席供給量」がすでに制約条件である可能性

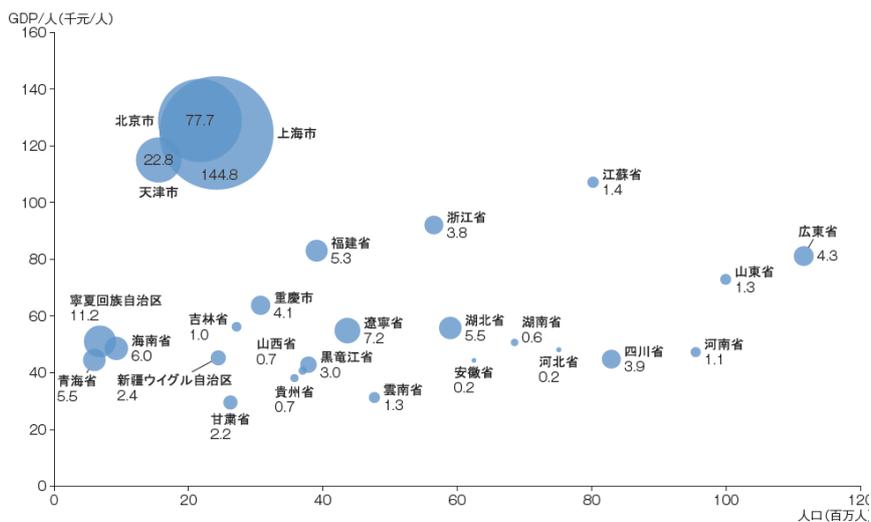
このように国際路線増加に寄与するインバウンドであるが、実はすでに航空路線（座席）の供給量が訪日旅行の制約条件となっている可能性もある。

事例として、日本発着の中国路線を取り上げる。中国の行政区分別に人口 1,000 人当たりの供給座席数を推計すると（図2）、1人当たり GDP の水準が高い上海や北京では供給座席数が最も高い水準にある。一方、広東省や山東省、江蘇省などは1人当たり GDP が 70,000 元/人以上でかつ人口 7,500 万人以上にもかかわらず、人口 1,000 人当たり供給座席数が北京や上海の 5%程度あるいはそれ以下の水準にとどまっている。このため、当該地域から日本を結ぶ直行便の価格が高価となり、一般庶民が購入可能な旅行商品を旅行会社が造成することが現状できていない可能性が高い。そのため、これらの地域に対しては、ある程度日本への直行便が供給されれば、現状と比較して大幅に訪日人数の増加が見込まれる。ちなみに、広東省の現状の人口 1,000 人当たり供給座席数（4.3 席）が天津市並み（22.8 席）の水準まで増加し、すべての座席が埋まるとすれば、それだけで約 200 万人の訪日人数の増加が見込まれることになる。

さらに、人口 7,500 万人以上ありながらも河南省や四川省、河北省など 1人当たり GDP が 40,000 元/人台にとどまっているために訪日人数が少ないと思われる省も複数あり、今後の経済発展に伴い訪日人数の実数の増加が大いに期待できる。

このように、成長著しい中国の各都市においては、すでに日本への旅行を楽しむ経済水準に達しているながら、就航している便数や路線の制約が一因で「日本に来たくても来られない」もしくは「海外旅行先として日本という選択肢を持ちえない」という層が相当程度存在することが想定される。

図2 中国の行政区分別の人口 1,000 人当たり供給座席数



がある。

日本の各空港別出外国人数をみると、7大空港（成田、関西、羽田、中部、福岡、新千歳、那覇）のシェアが9割超となっており、しかも近年その割合は高くなっている。つまり、ここ数年のインバウンド旅客数の伸びを支えてきた（インフラとして受け入れてきた）のは、7大空港の国際線機能が中心、ということになる。

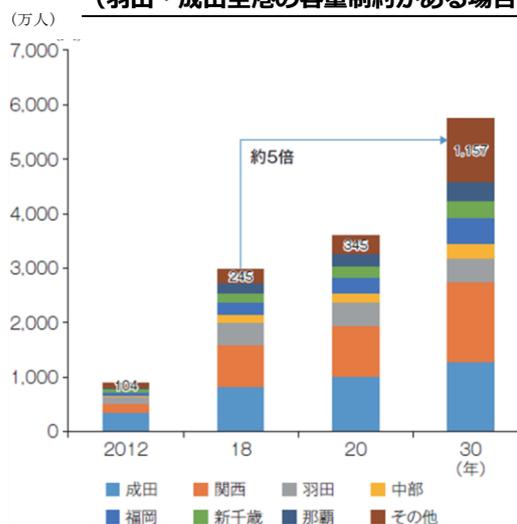
一方で、訪日外国人数を2021年に4,000万人、2030年に6,000万人となるように出外国人数の成長を試算した上で、その数を現在の各空港からの出国者数の割合に応じて分配すると、7大空港のうち複数の空港で、早々に空港の滑走路、もしくはターミナルビルの容量を超過することが予想される。

そのうち、福岡空港、新千歳空港、那覇空港はそれぞれ滑走路容量の増加とターミナルビルの拡張等にすでに着手しており、2030年までの間は現在実施または計画している拡張等で旅客数の増加に対応できる見込みである（2030年以降に制約条件に達することが見込まれる）。一方で、羽田空港、成田空港については、容量増加のための施策を実施するものの、2030年よりも前に、現在見込んである容量拡大後の上限に到達することが予想される。残る関西空港、中部空港については空港の容量そのものに2030年までの間は問題ないと考えられる。

そこで、羽田空港、成田空港については現在具体的に見込まれている容量強化の施策が実現する範囲内での旅客数を大まかに試算してその数を上限とし、そのほかの空港については2030年までは容量限界には達しない、との前提で6,000万人の訪日外国人数を達成したときに、各空港からの出外国人数がどのようになるかを試算した（図3）。つまり、羽田空港、成田空港が容量上限に達する分をそのほかの地方空港ですべて受け入れる、との計算を行った結果、2018年現在240万人強しかない地方空港からの出外国人数を1,100万人強まで増やす必要があることになった。乱暴な言い方になるが、上位7空港以外のすべての地方空港の国際線の旅客数が現在に比べ、5倍近くになる、ということである。なお、この約5倍というのは、高松空港の運営委託先に選定された三菱地所（株）（東京都千代田区）中心のグループの同空港への提案、三井不動産（株）（東京都中央区）・九州電力（株）（福岡市中央区）などによるグループの熊本空港への提案で、それぞれが掲げた国際線旅客数の増加目標をほぼ等しい水準となっている。

もちろん、この国際線旅客数には日本人の利用者も含んでいることから、横並びでそのまま比較できるものではないが、日本人出国者数が今後大きく伸びることはないと考えれば、おおむね外国人旅客数を伸ばすことと理解しても間違いではない。つまり、このような国際線旅客の伸びを、そのほかのすべての地方空港においても同様に達成していくことで初めて2030年6,000万人に到達する、ということである。

図3 出外国人数の試算  
(羽田・成田空港の容量制約がある場合)



資料) 持丸・矢崎 (2019) より転載

## 国際線旅客数と地域活性化

このように、日本中の地方空港で外国人出国者数、すなわち国際線旅客数の飛躍的な拡大が訪日外国人数の目標達成には必要であるが、それが地域経済にとってどのような意味があるのかを確認したい。図4は、それぞれの県における外国人の延べ宿泊者数とその県の空港からの外国人出国者数をプロットしたものであるが、基本的には右肩

上がりの比例関係にあることが見て取れる(円の大きさは当該空港の利用者総数を表す)。例外的には、熊本、大分、長崎などの県において宿泊者数に比して出国者数が少ない状況になっているが、これは福岡空港にその利用者が流れているためと考えられる。

空港の国際線旅客数、もしくは外国人出国者数と、その空港がある県内の外国人延べ宿泊者数には、当然ながら正の相関があり、空港を使う外国人が多いほど、宿泊者数が伸びる。宿泊者数が伸びれば、その地域内で「落とすカネ」も当然大きくなるため、地域への波及効果が期待できる。

そのように捉えると、今後日本が訪日外国人数 6,000 万人という世界有数の観光大国になっていくことは日本の成長戦略、特に大都市圏以外の地域にとって重要かつ合理的な目標であることが理解できる。しかも、前段で示したように、今後目標達成のためには、これまで訪日外国人の中心的な受け皿となってきた7大空港以外の地方の空港において、これまでとは大きく異なる国際線旅客数の成長を遂げる必要があるとされている。

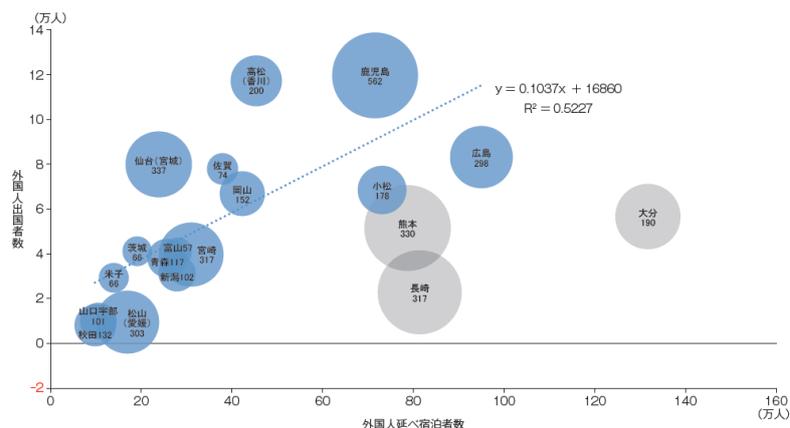
## 4. 九州の空港における民間活力の導入

### (1) 福岡空港

2019年4月1日、福岡空港が民営化された。西日本鉄道(株)(福岡市中央区)や九州電力(株)(福岡市中央区)などの地場連合で構成される福岡エアポートホールディングス(株)(福岡市中央区)と、三菱商事(株)(東京都千代田区)、チャンギ・エアポート・グループ(シンガポール)が出資する福岡国際空港(株)(福岡市博多区)が運営を行う。

福岡エアポートホールディングスグループが国土交通省に提案した資料によると、完全民間委託により、30年後の旅客数を現在の約1.5倍となる3,500万人、うち国際路線1,600万人、国内路線1,900万人を目指すとしている。旅客数を増加させるため、国際路線の増加に力を入れる方針であり、30年後の路線数を、現在の国際18路線、国内26路線から、国際67路線、国内33路線に拡大させること

図4 国内各県における外国人延べ宿泊者数と外国人出国者数



注) それぞれの円の大きさは空港利用者総数(万人)  
資料) 持丸・矢崎(2019)より転載

を目標としている（表2）。

現在、福岡空港は発着回数が増加しており、航空法に基づく「混雑空港」に指定されている。目標にあわせて旅客数を増加させるためには、空港容量の拡大が必要となる。計画では、2025年の増設滑走路供用開始にあわせ、旅客数1,600万人対応の国際線旅客ビルに拡張するとしている。

さらに、増設滑走路の供用開始後、1時間50回の発着枠を可能とするための環境整備を行う。計画では、①平行誘導路二重化範囲の拡大による滑走路占有時間の短縮、②直線進入方式の導入、③国際線地区でのLCC棟新設等による二本の滑走路使用比率の最適化を行うとしている（図5）。

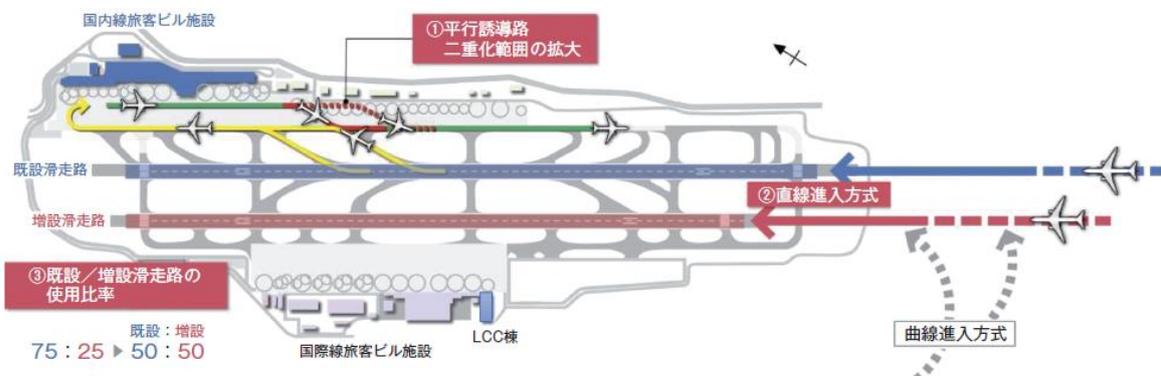
福岡空港では、利用者拡大と収益力向上に向け、周辺施設・周辺環境の整備が行われる。計画では、国際ターミナル周辺に高級ホテルの誘致を行うほか、国際線地区にバスターミナルを新設し、九州全域・広島以西とのダイレクトアクセスが強化される。2048年度までに3,300億円が投じられる予定である。また、福岡空港の運営にも参画している西日本鉄道は、福岡空港に近い福岡市博多区東光2丁目に、大規模展示会や国際会議を開催できるMICE施設「博多国際展示場&カンファレンスセンター」を2021年春に開業すると発表した。総事業費10億円をかけ、約2,000人収容可能なホールを2室備え、現在需要が高まっているMICEの受け皿となる。空港から路線バスで9分、博多駅から6分の位置にあり、空港の利用者増の相乗効果を狙う意向である。

表2 国内・国際路線数の目標

	現状	2023年度	2048年度
国際路線	18	26	67
うち東・東南アジア	15	22	51
国内路線	26	26	33
合計	44	52	100

資料) 福岡エアポートホールディングスグループ提案資料

図5 空港容量拡大に向けた計画



資料) 福岡エアポートホールディングスグループ提案資料



国際線地区(イメージ)



国内線地区(イメージ)

## (2) 熊本空港

2019年3月28日、国土交通省は熊本空港の運営の民間委託に向け、優先交渉権者として「MSJA・熊本コンソーシアム」を選定した。4月22日には国土交通省と同コンソーシアムが基本協定書を締結し、今後は7月にビル施設等事業の開始、2020年4月に民営化による空港運営事業が開始される（表3）。

同コンソーシアムが国土交通省に提案した資料によると、熊本空港は「国内線・国際線一体型の新旅客ターミナルビル」の2023年供用開始を目指している。

搭乗直前まで時間を気にせず楽しめる「内際共用の滞在型ゲートラウンジ」を整備し、利用者の増加と空港内での消費増加を図る計画である。制限エリア内の店舗面積は、現在の54㎡から2,500㎡へ、免税店舗面積は現在の約10倍に拡大する予定である。

また、MSJA・熊本コンソーシアムの提案資料によると、熊本空港の民営化により、2051年度までに国際線を現在の3路線から17路線に拡大する計画である。旅客数は2017年度の約2倍にあたる622万人となり、このうち国際線旅客数を2017年度の約10倍にあたる175万人とすることを目指している。また、利用者の利便性向上に向け、空港までのアクセスの改善も計画されている。熊本県は、熊本空港とJR豊肥線をつなぐ鉄道新線の整備費のうち、最大3分の1を九州旅客鉄道（株）（福岡市博多区、以下JR九州）が負担することなどでJR九州と基本合意した。新線は、JR豊肥線の三里木駅から空港までの約10キロメートルを高架とトンネルでつなぐ計画である。

**表3 熊本空港民営化の事業者、事業スケジュール**

MSJA・熊本コンソーシアム	
構成企業	三井不動産（株）（東京都中央区） 九州電力（株）（福岡市中央区） 九州産業交通ホールディングス（株）（熊本市中央区） （株）テレビ熊本（熊本市北区） （株）再春館製菓所（熊本県益城町） 九州産交運輸（株）（熊本市南区） 双日（株）（東京都千代田区） 日本空港ビルデング（株）（東京都大田区） （株）サンケイビル（東京都千代田区） ANAホールディングス（株）（東京都港区） 日本航空（株）（東京都品川区）
事業スケジュール	2019年4月 基本協定の締結 2019年5月 運営権設定・実施契約の締結 2019年7月 ビル施設等事業の開始 2020年4月 空港運営事業の開始

資料）三井不動産プレスリリース、国土交通省HPより作成



## (3) 下地島空港

沖縄県宮古島市下地島に位置する下地島空港は、1979年にパイロット訓練用として整備された空港であったが、三菱地所（東京都千代田区）が同空港の利活用として「国際線等旅客施設整備・運営及びプライベート機受入事業」を提案して新たに旅客ターミナルを整備。そして2019年3月、「みやこ下地島空港ターミナル」が開業した。なお、同空港ターミナルの所有は三菱地所、運営は同社子会社の下地島エアポートマネジメント（株）（沖縄県宮古島市）、であるが、滑走路等の所有・運営は沖縄県が引き続き務めており、コンセッション方式による空港運営とは異なる。

同空港では、「空港から、リゾート、はじまる。」をコンセプトに、観光利用に特化したターミナル整備・運営が行われている。施設設計をみると、ターミナルは総平屋で、チェックイン、保安検査、搭乗待合、国内線到着、国際線到着の機能毎に建物が分かれている。各建物は渡り廊下で接続されており、加えて好天時には各建物に設置された大開口窓を開放していることから、施設全体として風通しが非常に良くなっている。一方で、渡り廊下や回廊には庇を深めに設け、屋根構造材には断熱放射性に優れた CLT（直交集成板）を利用することで、木のぬくもりを感じながらも遮熱性に優れた造りとなっている。

出発客が利用するチェックインや搭乗待合の棟は、導線や天井を広めに設計するなど、利用者がゆとりを持ってくつろげる空間となっている。とりわけ保安検査通過後に滞在するコーラルポトラウンジは、大部分が国内線・国際線共用であり、テーブル席やソファ席、屋外のテラス席など、総席数 230 席以上の多様な座席を設けている。とりわけ中庭の水盤に囲まれた水上テラスは、リゾート気分を味わえる場所として、利用客で常に賑わっている。

ソフト面の特徴としてターミナル内には土産店舗、飲食店舗が 3 店舗ずつ営業している（開業予定を含む）が、このうち、土産店舗は全て同ターミナルを運営する下地島エアポートマネジメント（株）（宮古島市）の直営、飲食店舗は宮古島市内でのホテル運営実績がある沖縄 UDS（株）（那覇市）への全面委託となっている。運営事業者がこれらに直接関与することにより、販売動向の把握や商品の入れ替えを容易とし、非航空系収入の増加を図っている。また商品出品や共同開発を通して地元事業者とのネットワーク構築にも一役買っている。

航空路線に関しては、宮古島にある宮古空港を「レガシーキャリア・国内線を中心とした既存の役割の継続・発展」、下地島空港を「LCC・国際線・プライベートジェットなど新たな需要の創出」という役割分担のもと、下地島エアポートマネジメントが主体となって路線誘致を図っている。現在はジェットスター・ジャパン（株）（千葉県成田市）の成田便が就航しているほか、7 月には同社の関西便、そして初の国際線となる香港エクスプレスの香港便が就航する（表 4）。今後は国内線では、中京圏、九州圏、那覇からの就航、国際線では韓国、台湾、上海など東アジアを中心に新規就航を目指す。加えてビジネスジェットについても、ワンストップ窓口の設置や CIQ 常駐といった環境整備を進めてゆく。

**表 4 宮古・下地島空港における空港別就航予定便数（2019 年 8 月）**

宮古空港				下地島空港			
空港	航空会社	機材	便数(ノ週)	空港	航空会社	機材	便数(ノ週)
羽田	JTA,ANA	B737-800,B787	14	成田	JJP	A320	7
中部	ANA	B737-800	7	関西	JJP	A320	4~7
関西	ANA	B737-800	14				
福岡	ANA	B737-800	7				
那覇	JTA,RAC,ANA	B737-800 など	98				
多良間	RAC	DHC-8-Q400CC	14				
石垣	RAC	DHC-8-Q400CC	14				
				香港	HKE	A320	3

航空会社略称 ANA：全日本空輸、JJP：ジェットスター・ジャパン、JTA：日本トランスオーシャン航空、RAC：琉球エアコミューター、HKE：香港エクスプレス

資料) 航空会社 Web サイトを基に九経調作成



▲みやこ下地島空港ターミナル外観イメージ（左上）、チェックイン棟（右上）、土産店「the Shop」（左下）、水上テラス（右下）

資料) 下地島エアポートマネジメント提供

## 5. その他の九州内空港における開発の動向

略称 TB：ターミナルビル BB：ボーディングブリッジ CC：チェックインカウンター

### 佐賀空港

2018年から現ターミナルの改修工事に着手。また2019年5月にはTB東側に約3,300㎡の増築工事を着工、いずれも2020年度の完成を目指す。工事完了後は、既存棟に国際線の、新棟に国内線の機能を集約し、混雑を解消する。国際線のCCを現在の1社分から3社分に拡大し、待合室も国内線・国際線それぞれ拡張する。

### 大分空港

2019年5月に国際線ターミナルビルの増改築工事が完了。CC、搭乗口等の増設、保安検査場、出国待合室等の拡張により、これまで同時間帯に1便しか離着陸できなかったのが、同時間帯2便まで対応可能となった。

### 宮崎空港

2017年より増設・改修工事に着手。内容は国内初の小型機対応BB新設（2017年12月供用開始）、国際線専用搭乗口の新設、エレベーター増設など。2019年度内に工事完了予定。

### 鹿児島空港

2019年度内に「鹿児島空港将来ビジョン」を策定予定。検討委員会の中間取りまとめでは、乗降客数の数値目標を2030年に国内線589万人・国際線141万人、2050年に国内線600万人・国際線230万人（2017年：国内線533万人・国際線29万人）と設定。

### 那覇空港

2019年3月、国内線ターミナル・国際線ターミナル間に「際内連結ターミナル施設」を開業。LCC2社の出発・到着を移設したほか、商業エリアを拡充、イベントホールを新設した。

2020年に第2滑走路を供用開始予定。発着回数が年18.5万回（現行の1.4倍）以上になり、また完全24時間運用が可能となる。同年、CIQ施設の拡張工事を完了予定。

### 宮古空港

2019年5月にターミナル改築工事に着手。9月完成予定。待合室・手荷物引渡場の拡張など。

### 新石垣空港

2019年度末までに駐機場を拡張。B777・B787級の駐機可能数が2機から3機に増加。また、国際線ターミナルの拡張も計画されている。

## 6. おわりに

九州内の各空港において、国際路線受入に向けた施策、基盤整備が進行していることが明らかになったが、今後日本が「インバウンド対応型社会」への転換を実現し、世界有数の観光先進国となるためには、地方空港における国際線の受け入れ環境をこれまでとはレベルの異なる水準にまで引き上げ、地域全体で積極的に迎え入れていく体制の整備が必要である。ただ、国際線受け入れ環境とは、一義的にはいわゆるCIQ（税関、入国審査、検疫）機能の強化（＝職員数や常駐時間の増加等）を指すが、この部分は国と協力して機能強化を進めていくしかない。

一方で、地方空港においては十分な地上職員数の確保も課題となっている。いわゆるグランドハンドリング業務と呼ばれる地上での荷物等の取り扱い業務や、旅客に対応するカウンター業務など、航空機の運航に直接関係しないが空港内では必要になるサービスに対応する人や組織を整備することが難しく、新規に就航する際の障害になっている。ボーディングブリッジ導入のほか、セキュリティーゲートの無人化、手荷物搬送の自動化など、新技術を積極的に取り入れ、省人化を図ることが求められる。

加えて、国際空港を起点とする訪日外国人が地域の中をストレス無く移動し、自らの嗜好に合致し

た観光資源にアクセスできる、といった環境を地域の中で実現することも今後は重要となる。ただ、残念ながら日本国内の地方都市においては、鉄道、バス、タクシー等公共交通がクレジットカード対応の遅れや小頻度運行など、訪日外国人にとってはハードルの高い移動手段である地域も多い。このような訪日外国人のみならず国内訪問者も含めて、ストレスのない移動を促す取り組みは一部の地域で試験的または試行的に実施されている。いわゆる「日本型 MaaS (Mobility as a Service)」と呼ばれる仕組みである。基本的にはスマートフォンのアプリケーションを通じ、観光地のおすすめ情報などの提供とともに移動手段の確保（予約等）とそれにかかる決済を同時に提供することで、利用者がストレスを感じずに地域内を移動できるようにしよう、というものである。

ハード、ソフト両面での高い利便性を地域が一体となって提供するような取り組みが九州内の空港においても今後より一層重要になると考えられる。

#### 参考文献

岩見宣治・唯野邦男・傍士清志 編 2018. 『世界の空港事典』 成山堂書店.

持丸伸吾・矢崎 圭 2019. 2030年訪日外国人6,000万人時代は地方空港から～空港のイノベーションによる地域の活性化～. 九州経済調査月報 2019年6月号:8-15.

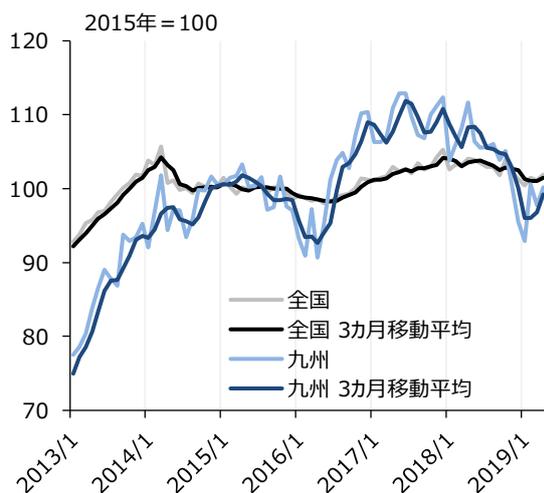
## II | 九州の景気動向

### 1. 総論

九州の景気は、下げ止まり。中国経済減速の影響は顕在化も、自動車輸出が堅調

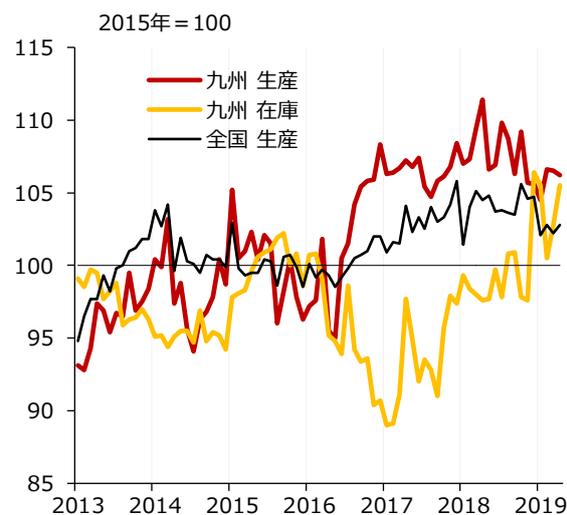
- 弊会が作成している九州地域景気総合指数（内閣府が作成している景気動向指数の九州版）の一致指数は、2019年1月：前月比▲2.8%、2月：同+8.4%、3月：▲2.9%、4月：+2.5%と推移。上昇低下を繰り返しているものの、3カ月移動平均では2月以降上昇を続けており、九州の景気は下げ止まりつつある。輸出通関実績が堅調に推移したことや、百貨店・スーパー販売額や景気ウォッチャー調査家計関連現状判断DIなど消費関連の指標がやや持ち直したことが要因。
- 中国の製造業PMI（購買担当者景気指数）が2～4月にかけて上昇するなど、減税や金融緩和など政府の景気刺激策により、中国経済の一層の悪化は避けられている。しかしその後、米中の交渉が決裂しており、対中制裁（追加関税）第4弾発動の可能性が高まるなど、先行きに対する不安が高まっている。九州の製造業にとっては、ファーウェイに対する禁輸措置の影響も気がかり。
- 九州の鉱工業生産指数は、1月：前月比▲1.0%、2月：同+2.0%、3月：同▲0.1%、4月：同▲0.3%となっているが、3カ月移動平均では2月以降上昇。主力の自動車が好調なほか、電子部品・デバイスが持ち直している。
- 九州経済圏の1～3月の輸出額は2兆1,216億円（前年比▲0.9%）で4期ぶりに減少。中国向けが9期ぶりの減少となった。ただし、直接的な要因は韓国向け（特に半導体製造装置）の減少である。一方、米国・中国向けの自動車輸出が好調であり、輸出や生産を下支えしている。

#### 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) 1. 季節調整値  
2. 全国の点線部分は製造工業生産予測指数により延長  
資料) 経済産業省・九州経済産業局「鉱工業指数」

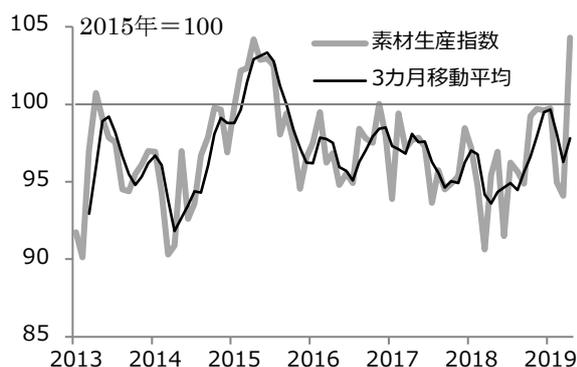
## 2. 素材

### 生産は持ち直し傾向

- ✓ 薄板3品在庫、輸入材入着量の高水準が続き、5か月連続で増加
- ✓ 4～6月期の粗鋼需要見通し、前期実績見込比+7.1%の2,657万トンと増加

- 2019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+0.5%の3,872千トンと前年を上回った。各社別にみると、日本製鉄㈱八幡製鉄所の粗鋼生産量は同1.2%、同大分製鉄所では同+2.0%となった。
- 経済産業省による4～6月期の全国の粗鋼需要見通しは、前期実績見込比+7.1%の2,657万トン。
- 当期の鉄鋼輸出数量は前年比▲19.7%と前年を下回り、輸出金額についても同▲11.9%と減少した。八幡製鉄所では、輸出量が同▲4.0%と前年を下回っており、輸出量のうち約5割がアジア向けとなっている。
- 4月末の薄板3品の在庫（全国）は前月比+1.5%（6.8万トン増）の453.4万トンとなり、5か月連続で増加した。輸入材の入着量が4か月連続で30万トン超という高水準を保つ状況にあり、4月末からの大型連休が重なったことが響いた。
- 当期の化学・石油石炭製品工業生産指数は前期比▲4.7%（季調値）と低下した。
- 当期の化学製品・鉱物性燃料の輸出金額は前年比+10.3%と増加している。
- 昭和電工㈱大分事務所の当期の総生産高は、前年3月に定期修理に伴ってプラントが停止していたことが影響し、前年比+23.0%と増加。
- 旭化成㈱延岡支社の当期製品分野別総生産高は、繊維製品が前年比+1.2%、エレクトロニクスが同+0.7%、医療関係が同+17.2%となっている。医療関係はウイルス除去フィルターの需要増による生産量増加が主な要因。
- 当期の九州のセメント生産量は前年比+0.2%と増加している。
- 太平洋セメント㈱大分工場の当期生産量は前年比▲17.0%と減少。今後もフル生産を継続する予定。
- 三菱マテリアル㈱九州工場の当期クリンカの生産量は前年比+2.1%と増加。
- 麻生セメント㈱の当期生産量は、前年比+16.8%、九州での販売数量も同+2.7%と増加した。オリンピック特需は一段落したが、北陸新幹線、リニア工事、熊本震災復旧が牽引した。なお、九州北部豪雨の本格復旧工事は2019年以降3カ年程度と見込まれる。

### 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・輸出ともは2期連続の増加

- ✓ 2019年1～3月期の自動車生産は前年比+3.5%と2期連続の増加
- ✓ 輸出額では、EU・アメリカ・中国向けの主要3地域向け全てで増加し、全体で同+11.8%と2期連続で増加

- 当期の九州における自動車生産台数は、前年比+3.5%の38.0万台と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▲7.7%と6期連続で減少したものの、トヨタ自動車九州(株)は同+13.9%と6期連続で増加し、ダイハツ九州(株)大分(中津)工場は同+7.1%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+11.8%の5,334億円と2期連続で増加した。主要な輸出先別では、EU向けが同+14.2%、アメリカ向けが同+64.8%、中国向けが同+14.2%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▲10.2%と5期ぶりに減少した。
- 九州の鋼船竣工は、2018年10～12月期、前年比+8.7%と3期連続で増加した。全国の輸出船契約実績は、2019年1～3月期で同▲3.4%と3期ぶりに減少した。

#### 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)	(%)
2014年度	12,949	(▲5.9)	9,591	(▲3.3)	64,517	(▲21.9)	576	(▲1.2)	425	(▲6.1)	1,325	(▲4.1)
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)
2015年												
1～3月期	3,664	(▲0.3)	2,480	(▲6.9)	16,470	(▲8.0)	150	(▲12.2)	145	(▲0.5)	445	(▲1.0)
4～6月期	3,175	(3.7)	2,171	(▲9.6)	15,317	(▲5.3)	103	(▲18.8)	82	(▲10.3)	266	(▲9.4)
7～9月期	3,316	(8.0)	2,276	(▲4.4)	17,684	(11.5)	123	(▲11.4)	92	(17.2)	339	(9.0)
10～12月期	3,350	(6.3)	2,351	(1.0)	15,678	(▲2.1)	147	(▲8.9)	60	(▲46.0)	212	(▲23.0)
2016年												
1～3月期	3,428	(▲6.4)	2,389	(▲3.7)	14,557	(▲11.6)	166	(10.4)	161	(11.4)	514	(15.5)
4～6月期	3,073	(▲3.2)	2,105	(▲3.0)	16,135	(5.3)	102	(▲0.2)	89	(8.3)	309	(16.4)
7～9月期	3,393	(2.3)	2,307	(1.4)	16,387	(▲7.3)	111	(▲9.7)	69	(▲25.3)	260	(▲23.3)
10～12月期	3,616	(8.0)	2,403	(2.2)	17,954	(14.5)	182	(23.6)	89	(49.4)	215	(1.2)
2017年												
1～3月期	3,575	(4.3)	2,545	(6.5)	16,107	(10.6)	188	(13.5)	134	(▲16.9)	466	(▲9.4)
4～6月期	3,323	(8.1)	2,302	(9.4)	16,974	(5.2)	159	(55.9)	112	(26.9)	295	(▲4.7)
7～9月期	3,565	(5.1)	2,370	(2.7)	17,664	(7.8)	133	(20.3)	81	(17.6)	276	(6.2)
10～12月期	3,473	(▲4.0)	2,477	(3.1)	17,410	(▲3.0)	166	(▲8.6)	92	(3.2)	223	(4.1)
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)	2,325	(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)	-	-	-	-

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、共に輸出金額は減少傾向

- ✓ 生産指数はマイナスに転じ、足元は減少傾向。
- ✓ SOX 指数は高水準で推移。IC は堅調ながらも一服感あり。

- 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116.8（前期比▲2.9%）、在庫指数が95.3（同▲5.9%）となった。スマートフォン関連需要は頭打ちしているものの、データセンター用設備投資の回復や5G導入に伴うサービスの拡大、自動車の電動化・機能向上の継続など、今後も様々な分野で半導体の需要は旺盛であり、2020年以降はプラス成長に回帰するものと予測されている。
- 当期のIC生産実績は、数量が前年比▲17.5%の15.8億個、金額が同+0.6%の1,518億円となった。
- 当期の九州からの半導体等電子部品の輸出は前年比+10.5%となり、2期ぶりにプラスに転じた。韓国、中国向けが減少しているものの、香港やASEAN、東南アジア諸国が輸出を牽引している。
- 当期のはん用・生産用・業務用機械の生産指数は、前期比+1.1%の112.7となった。また、半導体等製造装置の輸出は、韓国、中国向けが大きく減少し同▲41.8%の1,174億円となった。輸出は5期連続でマイナスとなっている。
- 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、前期に引き続き高い水準で推移している。電子部品・デバイス生産指数、集積回路生産指数は一服感があるが、輸出は減少傾向にあり、今後の動向を注視する必要がある。
- 前年度は、米中貿易摩擦など世界経済に不透明要素が多く見られ、下期にかけて市況が急速に悪化した。今年度も米中貿易摩擦やBrexit等、不透明要素を完全に払拭できておらず、市況を注視する必要がある。また、スマートフォン関連需要の頭打ちなどもあり、日本の半導体市場は前年比▲10.0%と他地域同様にマイナス成長になると予測されている。

### 九州内の IC 生産実績の推移

表1 集積回路生産実績（九州7県）

	数量 (百万個)		金額 (億円)	
		前年比 (%)		前年比 (%)
2016年度	9,530	21.9	7,196	18.6
2017年度	9,205	▲3.4	7,271	1.0
2018年度	7,561	▲17.9	7,108	▲2.2
2018年1～3月期	1,911	▲20.2	1,509	▲14.8
4～6月期	1,942	▲20.1	1,744	▲2.8
7～9月期	2,119	▲15.9	2,025	4.1
10～12月期	1,925	▲17.9	1,820	▲10.0
2019年1～3月期	1,576	▲17.5	1,518	0.6
2018年12月	569	▲24.7	519	▲21.6
2019年1月	539	▲18.3	496	▲0.4
2月	506	▲17.4	454	▲4.0
3月	530	▲16.9	568	5.6
4月(速報)	577	▲11.1	572	▲2.8

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

### 横ばい

- ✓ 百貨店、スーパー販売額は微減
- ✓ 新車販売台数は3期ぶりに減少

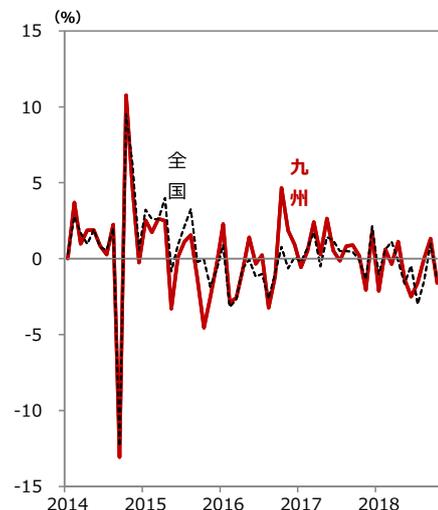
- 当期の消費支出（九州7県）は、前年同期比▲4.1%と2期連続で減少。物価を考慮した実質消費支出も同▲4.3%であった。
- 当期の百貨店・スーパー販売額（全店ベース、九州8県）は前年同期比▲0.1%となり、4期連続で減少した。1月は前年同月比▲1.6%で、業態別にみると百貨店は同▲1.1%、スーパーは同▲1.9%である。2月は同▲0.0%で、百貨店は同+1.0%、スーパーは同▲0.5%である。また、3月は同+1.3%で、5カ月ぶりの増加となっている。うち百貨店は同▲2.8%で2カ月ぶりの減少、スーパーは同+3.6%で5カ月ぶりの増加である。1~2月は暖冬によりコート・鍋物等の冬物商材の動きが鈍く、またスーパーでは野菜の相場安もマイナスに作用した。3月になると、スーパーでは行楽シーズンの突入により総菜や季節医薬品（花粉症対策など）の売行が良くなった。百貨店では、コレットの閉店が響いてマイナスとなっている。
- その他の業態は、家電大型専門店は前年同期比▲0.4%、ドラッグストアは同+4.5%、ホームセンターは同+0.6%。また、コンビニエンスストアは同+3.2%となっている。
- 新車販売台数（九州8県）は、人気車種への集中による納車の遅れや、消費税引上げ後の負担軽減策を見据える動きがあり、前年同期比▲1.7%と3期ぶりに減少した。うち乗用車は▲2.3%、軽自動車は▲0.9%であった。

### 消費関連指標

	消費支出 (1)											百貨店・スーパー販売額 (2)			SC販売額 (3)			新車販売台数 (4)		
	(二人以上の世帯)		九州7県		九州8県		全国		九州8県		九州8県		九州8県		九州8県		九州8県			
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比			
2016年度	31,313	▲2.0	15,197	▲1.1	▲1.1	0.5	4,830	4.2												
2017年度	32,541	3.9	15,374	1.2	0.5	2.3	5,064	4.8												
2018年度	33,207	2.0	15,296	▲0.5	▲0.4	0.2	5,034	▲0.6												
2018年																				
1~3月期	8,775	12.8	3,661	0.5	0.5	-	1,514	▲1.9												
4~6月期	7,992	▲0.2	3,617	▲0.1	0.2	-	1,178	▲0.3												
7~9月期	8,046	1.5	3,786	▲0.7	0.2	-	1,271	1.5												
10~12月期	8,756	▲0.8	4,236	▲1.1	▲0.7	-	1,158	6.6												
2019年																				
1~3月期	8,412	▲4.1	3,657	▲0.1	▲1.2	-	1,487	▲1.7												
2018年																				
1月	3,136	21.4	1,291	▲0.1	0.5	0.3	401	1.1												
2月	2,576	6.3	1,103	0.8	0.5	1.5	483	▲2.2												
3月	3,062	10.4	1,267	0.9	0.4	2.4	630	▲3.5												
4月	2,749	0.6	1,196	0.2	▲0.1	1.6	379	6.5												
5月	2,645	▲4.3	1,211	▲2.1	▲1.4	▲4.0	356	▲1.1												
6月	2,598	3.4	1,210	1.8	2.1	1.9	443	▲4.8												
7月	2,682	0.9	1,372	▲2.1	▲1.0	▲4.7	452	2.7												
8月	2,857	4.9	1,263	0.6	0.6	0.9	363	4.6												
9月	2,508	▲1.4	1,151	▲0.4	1.1	4.0	457	▲1.9												
10月	2,830	▲5.5	1,260	1.1	▲0.2	▲0.6	387	11.3												
11月	2,770	6.6	1,294	▲1.3	▲1.7	0.6	405	9.6												
12月	3,157	▲2.4	1,683	▲2.5	▲0.5	0.2	366	▲0.9												
2019年																				
1月	2,886	▲8.0	1,271	▲1.6	▲3.0	▲1.1	403	0.4												
2月	2,553	▲0.9	1,103	▲0.0	▲1.5	0.4	476	▲1.5												
3月	2,974	▲2.9	1,283	1.3	1.0	2.7	609	▲3.3												
4月	2,740	▲0.3	1,177	▲1.6	▲1.4	0.8	380	0.1												

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、減少

- ✓ 観光DI、インバウンドDIともに低下
- ✓ 2018年の外国人入国者数、7年連続過去最高

- 当期の観光レジャー施設の入場者数は、前年比▲2.3%とマイナスが拡大した。
- 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、2019年1月～3月期の九州観光DIは54.3、インバウンドDIは46.4と低下した。特に3月のマイナスが大きく、国内は「春休みよりGW10連休の動き（予約・問合せ）が活発だった。」、インバウンドは「個人客は増加しているが、団体客が減少している。」を要因にあげる声が多かった。
- 九州運輸局が3月に発表した2018年1月～12月の九州7県への外国人入国者数（船舶観光上陸含む）は前年比+3.5%の約511.6万人となり、7年連続で過去最高を更新した。

### 九州における海外LCC等の就航状況 2019年（予定含む）

発表月	航空会社	航路	内容
1月	香港エクスプレス	香港～長崎線	就航
2月	ソラシドエア	台北(桃園)～鹿児島線	旧正月 チャーター便(2月2日、6日)
3月	エアアジアX	クアラルンプール～福岡線	就航
5月	中国東方航空	大連～北九州線	就航
6月	ピーチ・アビエーション	香港～那覇線	再就航
6月	ピーチ・アビエーション	那覇～台北(桃園)線	増便
7月	タイエアアジアX	福岡～バンコク/ドンムアン線	就航
11月	ハワイアン航空	ホノルル～福岡線	再就航

資料) 各種資料より九経調作成

### 観光・レジャー関連指標

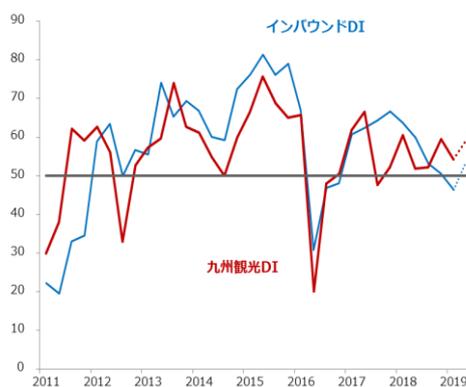
(単位: %, ポイント)

	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)	九州8都市主要 ホテル稼働率 (前年差)	沖縄県入域 観光客数 (前年比)
2016年度	▲6.7	▲4.1	▲0.7	10.5
2017年度	2.4	4.4	2.0	9.2
2018年度	▲3.9	1.1	▲1.3	4.3
2018年 1～3月期	▲0.1	▲3.7	2.0	8.9
4～6月期	▲6.3	▲1.6	1.0	7.6
7～9月期	▲6.3	▲5.6	▲0.9	▲0.9
10～12月期	▲0.3	2.0	▲2.3	4.8
2019年 1～3月期	▲2.3	10.8	▲3.1	7.0
2018年 1月	▲4.3	▲5.8	4.3	7.9
2月	4.2	▲7.5	0.2	11.5
3月	▲0.0	0.9	1.5	7.6
4月	2.2	4.3	1.1	9.7
5月	▲12.3	▲6.7	▲0.8	12.2
6月	▲6.8	▲1.5	2.6	1.4
7月	▲13.7	▲11.3	▲0.7	▲2.6
8月	▲4.5	▲1.5	0.0	3.5
9月	▲1.8	▲3.8	▲2.0	▲4.3
10月	1.2	9.0	▲9.1	6.3
11月	▲3.7	▲0.8	1.1	3.9
12月	1.9	▲1.4	1.0	4.0
2019年 1月	0.5	12.9	▲0.1	7.0
2月	0.2	19.0	0.9	8.5
3月	▲5.7	3.4	▲10.2	5.6

注) 1. ゴルフ場利用者数は速報値による

資料) 各空港事務所、九州ゴルフ連盟、オータパブリケーションズ、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」

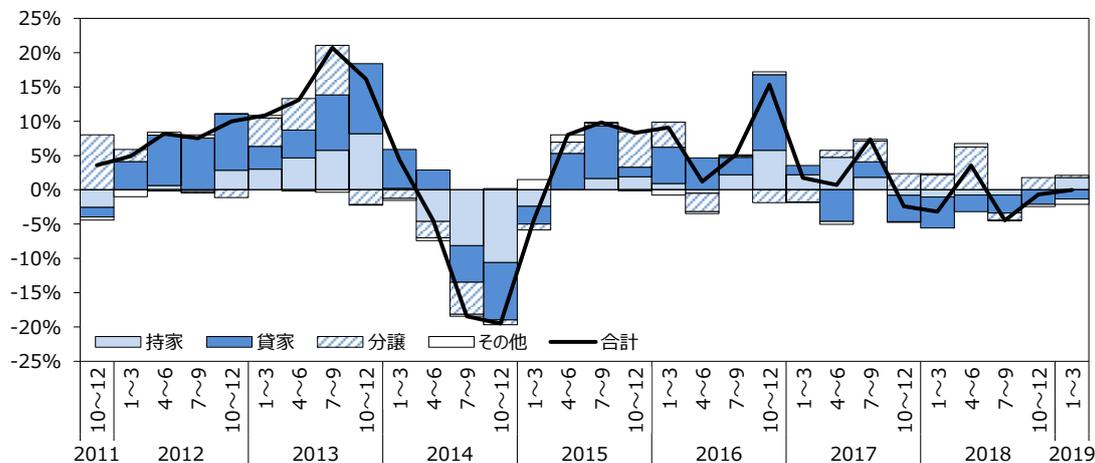
## 7. 住宅投資

### 駆け込み需要の影響は限定的

- ✓ 新設住宅着工戸数は3期連続減少
- ✓ 賃貸は6期連続で減少

- 当期の新設住宅着工戸数（九州8県）は24,867戸で前年比▲0.04%と3期連続で減少した。このうち持家は8,530戸で前年比+5.5%と、6期ぶりに増加した。一方、貸家の着工戸数は11,400戸で同▲2.8%と6期連続で減少した。分譲は4,827戸で同+1.6%と、2期連続で増加した。持家においては、消費増税の駆け込み需要の影響が出ているという見方もあるが、2014年4月の増税前と比べると限定的である。
- 2019年1月1日時点での公示地価は、九州8県平均で、前年比+1.7%と3年連続で上昇した。福岡市、大分市、那覇市などの県庁所在地やその周辺での住宅需要が牽引している。鹿児島市では、2002年以来低下が続いていたが、同+0.1%と上昇に転じた。一方、老崎市で同▲3.5%、垂水市で同▲2.6%など、長崎県・鹿児島県の離島や人口減少率の高い都市で比較的低下幅が大きくなっている。
- 国土交通省「不動産価格指数（住宅）」によると、2月の九州・沖縄地方の不動産価格指数（2010年平均を100とした指数）は、123.5（前年比+5.6%）と18カ月連続で上昇した。建築資材や人件費の上昇の影響は今後も続くと思われる。

### 新設住宅着工戸数の推移（前年比・前年比寄与度）



（上段：戸数、下段：前年比（%））

	2018年			2019年	2019年			
	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月	1月	2月	3月	4月
合計	28,653 (3.5)	28,504 (▲4.5)	29,083 (▲0.7)	24,867 (▲0.0)	7,674 (▲2.9)	8,918 (2.1)	8,275 (0.4)	9,146 (▲12.7)
持家	8,917 (▲2.3)	9,355 (▲2.4)	9,773 (▲0.0)	8,530 (5.5)	2,790 (4.2)	2,977 (9.9)	2,763 (2.4)	2,971 (3.9)
貸家	13,579 (▲4.7)	14,266 (▲5.2)	13,693 (▲4.3)	11,400 (▲2.8)	3,237 (▲9.4)	4,481 (9.2)	3,682 (▲9.3)	4,221 (▲15.8)
分譲	5,873 (41.8)	4,666 (▲6.5)	5,530 (10.4)	4,827 (1.6)	1,617 (2.0)	1,421 (▲17.2)	1,789 (23.5)	1,705 (▲33.5)

注) 合計には持家・貸家・分譲のほか給与住宅が含まれる  
資料) 国土交通省「住宅着工統計」

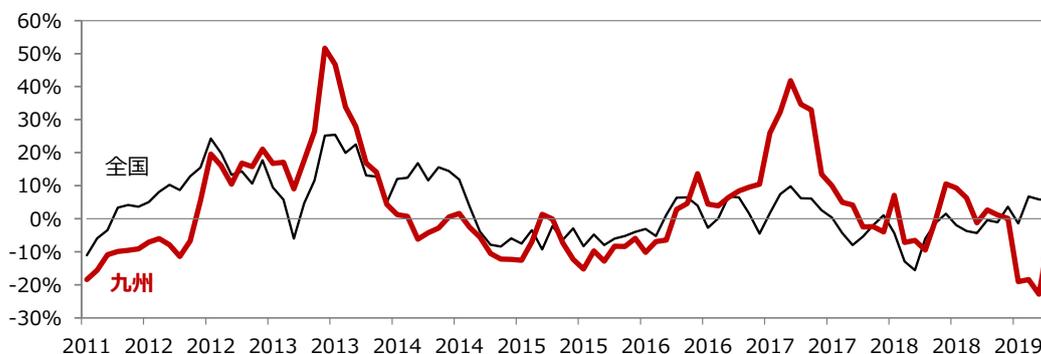
## 8. 公共投資・設備投資

公共投資：一服

設備投資：堅調に推移

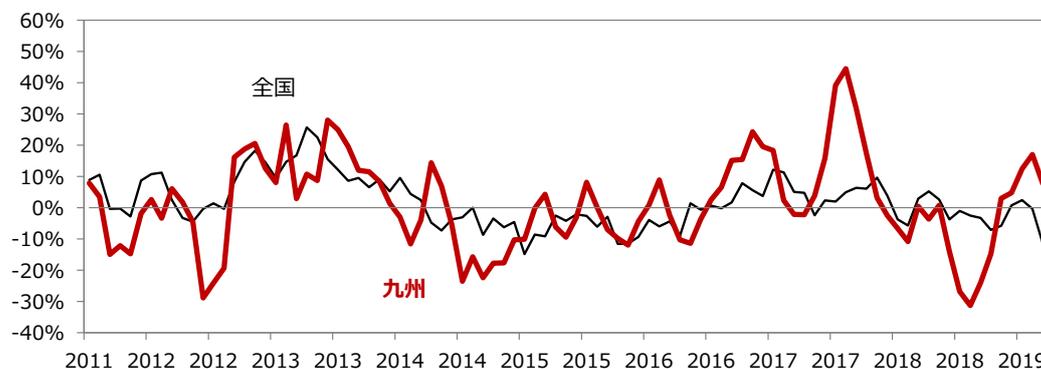
- 当期の九州 8 県における公共工事請負金額は 3,485 億円で、前年比▲22.8%と 2 期ぶりに減少となった。大型工事の発注が一服しており、当期で請負金額が 100 億円を超えた案件は、宇部市が発注した、第 80 工区玉川ポンプ場建設工事のみであった。直近の 4 月は、前年同月比+6.7%の 2,382 億円で、2 カ月ぶりにプラスとなった。
- 国土交通省九州地方整備局が 3 月に発表した 2019 年度予算は、前年度比+1.14%の 1 兆 275 億円となった。「防災・減災、国土強靱化のための緊急対策」に 1,351 億円が組み込まれており、河川・砂防等の防災のためのインフラ機能強化等が進められる。
- 当期の九州 8 県における非居住用着工建築物床面積は、149.2 万㎡で前年比+7.8%と 2 期連続で増加した。直近の 4 月は、前年同月比+2.9%の 56.4 万㎡で、2 カ月ぶりの増加となった。
- 九州経済産業局「地域経済産業調査」(2019 年 1~3 月期)によると、九州 7 県の設備投資は 7 期連続の増加となった。製造業においては、生産能力増強や生産効率向上を目的とした設備導入や更新の投資、省人化のため機械化投資を検討する動きがみられた。一方、一部企業では、受注業者側の人繰りによる制約や納期の遅れ、業況の悪化による再検討などの声も聞かれた。非製造業においては、店舗改装やキャッシュレス決済、セルフレジ導入などの動きがみられたほか、従業員教育、休憩所や社員寮などの従業員向けの投資もみられた。

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(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」

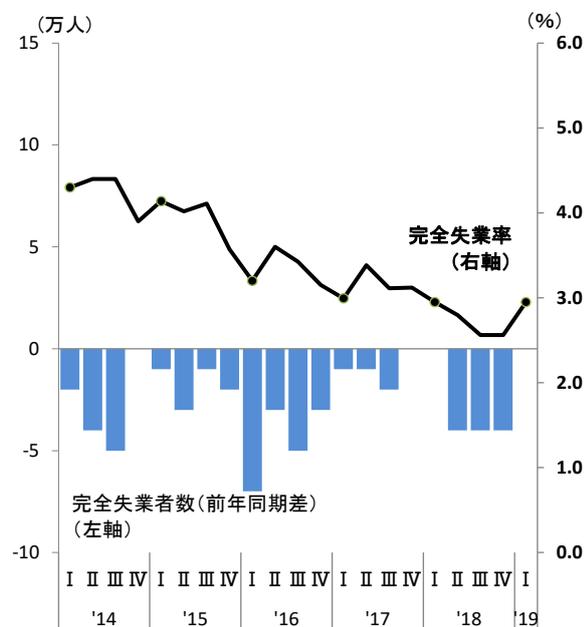
## 9. 雇用

### 完全失業率 2.9%と横ばい

- ✓ 有効求人倍率は 1.46 倍と増加へ
- ✓ 完全失業率は前年同期と変わらなかったが、「不足」感は依然として高い

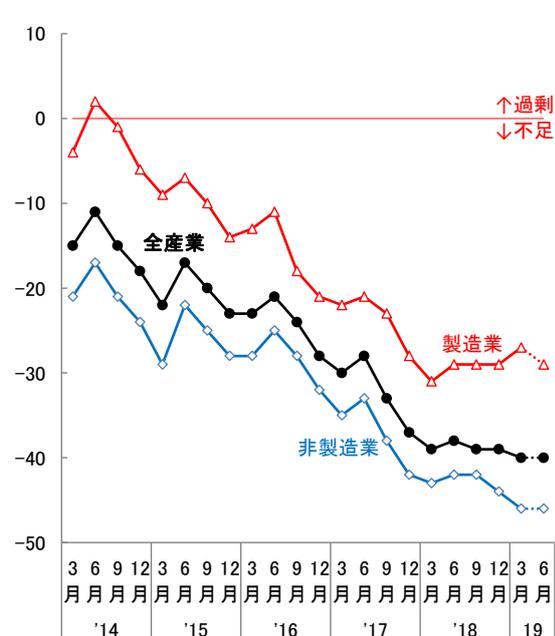
- 当期の非農林業雇用者数（九州 8 県）は 614 万人で、前年同期比▲3 万人。宿泊業、飲食サービス業（38 万人、同▲2 万人）、金融業・保険業（14 万人、同▲2 万人）、不動産業、物品賃貸業（9 万人、同▲2 万人）で減少した一方、教育、学習支援業（35 万人、同+3 万人）、生活関連サービス業、娯楽業（20 万人、同+3 万人）などが増加した。
- 当期の有効求人倍率（九州 8 県、季節調整値）は 1.46 倍、全国は 1.63 倍とともに増加。
- 完全失業率（九州 8 県、原数値）は、前年同期と変わらず 2.9%、全国は 0.1 ポイント下げて 2.4% となった。
- 先行指標のうち、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+1.3%、新規求人数（九州 8 県、季節調整値、当期合計）は前期比+2.5%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 2019 年 3 月調査における雇用人員判断 DI（「過剰」と「不足」の差）は、2018 年 12 月と比べて製造業は▲29 から▲27 と「不足」感が緩和した一方、非製造業は▲44 から▲46 と「不足」感が高まった結果となった。次回（2019 年 6 月）予測では、製造業は▲29 と「不足」感が高まり、非製造業は▲46 で横ばいとしている。

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』」