九州ビジネスレビュー

2021 年 10 月

公益財団法人九州経済調査協会

目次

I｜HotTopics1 カーボンニュートラルと九州経済 1

1. 政府のカーボンニュートラル宣言と施策 1
2. カーボンニュートラルと九州の産業への影響 3

I-2｜HotTopics2 インポートブランド立地からみた都市の評価 7

1. インポートブランドの抽出と類型 7
2. インポートブランド立地からみた都市の評価 8
3. 差異の要因と新たな評価指標の可能性 12

I-3｜HotTopics3　新型コロナウイルス感染拡大による宿泊施設への影響 ... 14

1. 全国の宿泊稼働指数：2 カ月連続で悪化も、下旬にかけ回復 14
2. 地域ブロック別の宿泊稼働指数：全地域で低下も、感染状況により明暗 15
3. 都道府県別の宿泊稼働状況：観光地でも低迷 16

Ⅱ｜九州の景気動向 17

1. 総論 17
2. 素材 18
3. 自動車・造船 19
4. 機械・半導体 20
5. 個人消費 21
6. 観光・レジャー 22
7. 住宅投資 23
8. 公共投資・設備投資 24
9. 雇用 25

I | HotTopics1

カーボンニュートラルと九州経済

1. 政府のカーボンニュートラル宣言と施策

菅首相が所信表明演説（2020 年 10 月 26 日）のなかで 2050 年のカーボンニュートラル（以下、CN）を宣言して以降、日本でも急速に CN の機運が高まっている。CN は産業政策として位置づけられており、2020 年 12 月には経済産業省が中心となって「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略[1]」が策定され、14 の重要分野ごとに課題や今後の取り組み、ロードマップなどが示された。経済産業省、内閣府、文部科学省、農林水産省、国土交通省、環境省、総務省がまとめた重要分野の方向性は図表 1 の通りである。ロードマップにおいては、2050 年を見据えながらも、直近 10 年の行動計画の到達点として、2030 年がターゲットに設定されている。

図表 1 カーボンニュートラルに関する政府の取り組みの方向性

分野	方向性	主な目標例
①洋上風力	洋上風力は、再エネ主力電源化の鍵。国が導入見通しを示すことにより、大きな需要を創出。 こうした需要を呼び水とした風力産業の誘致とともに、国内サプライヤーの競争力を高め、強靱なサプライチェーンを構築する。更に、浮体式等の次世代技術のアジア展開を見据え、技術開発や国際連携に取り組んでいく。	官民協議会を通じて、国は導入見通し、民間は国内調達率・コスト目標にコミット
②燃料アンモニア	カーボンニュートラルに向け、燃焼しても CO_2を発生しないアンモニアを火力発電への混焼等で活用するため、技術開発やサプライチェーンの構築を進める。さらに、制度整備や国際連携を通じた海外展開にも取り組んでいく。	2030 年までに石炭火力発電への 20%のアンモニア混焼を実現
③水素	発電・産業・運輸など幅広い分野で活用される新たな資源と位置づけ、水素の「利用」、「貯蔵・輸送」、「製造」において、日本の産業が世界をリードできるよう、研究開発・実証の加速、制度整備を通じた社会実装の促進、国際連携に取り組んでいく。	2050 年に LNG 以下のコスト水準を実現
④原子力	安定的なカーボンフリー電力の供給に加え、革新的原子力イノベーションによって、安全性・信頼性・効率性の一層の向上、再生可能エネルギーとの共存、カーボンフリーな水素製造や熱利用といった多様な社会的要請に応えていく。	2030 年までに国際連携による小型モジュール炉技術の実証、2030 年までに高温ガス炉における水素製造に係る要素技術確立、ITER 活動・国際連携を通じた核融合 R&D の着実な推進
⑤自動車・蓄電池	車の使い方の変革と合わせた電動車の普及、蓄電池の産業競争力強化を進めるため、研究開発・実証・設備投資支援、制度的枠組みの検討、標準化に向けた国際連携といった政策を総動員し、自動車の電動化を推進する。	2030 年に乗用車新車販売に占める EV・PHV の割合 2～3 割
⑥半導体・情報通信	グリーンとデジタルは車の両輪。エネルギー利用の効率化に向け、製造・サービスなどあらゆる分野でデジタル化、電化が必要。DX を推進するとともに、デジタル化・電化の基盤であるデータセンター、ハイパフォーマンスコンピューティング、5G、Beyond5G、光ファイバなどの情報通信インフラや、それらを支える半導体などの省エネ化、グリーン化、高性能化を支援する。	2030 年までに次世代パワー半導体の実用化・導入拡大
⑦船舶	ゼロエミッションの達成に必須となる LNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等のエンジン、燃料タンク等の開発・実証等を推進するとともに、国際基準の整備を主導することにより、我が国造船・海運業の国際競争力の強化及び海上輸送のカーボンニュートラルを実現する。	2028 年までにゼロエミッション船の商業運航を実現、2050 年までに船舶分野における水素・アンモニア等の代替燃料への転換完了
⑧物流・人流・インフラ	グリーン物流、スマート交通、鉄道・港湾・空港分野での GHG 排出削減の取り組みや、交通モード横断的な取り組み等を総合的に進めていく。インフラ分野の CO_2 排出	2030 年までに下水道における省エネ・再エネの推進により CO_2 排出

[1] https://www.meti.go.jp/press/2020/12/20201225012/20201225012.html

	量の削減を図るため、都市空間に存在する熱エネルギー（下水熱）を活用した地域冷暖房等の導入支援や、道路インフラにおける交通流対策、道路照明の LED 化や再生可能エネルギー発電施設導入、電気・水素・バイオマス等の革新的建設機械の開発・普及促進等に取り組んでいく。	削減量を約 134 万トンとする
⑨食料・農林水産業	2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けて、資材原料・エネルギーの調達や、食料の生産から消費までサプライチェーンの各段階の取組により、持続可能な食料システムを構築する。このため、地産地消型エネルギーシステムの構築、スマート農林水産業等の加速的実装によるゼロエミッション化、農畜産業由来の GHG の削減、農地・森林・海洋における炭素の長期・大量貯蔵の技術等の確立、食料・農林水産物の加工・流通におけるロスの削減、持続可能な消費の促進など、生産力向上と持続性の両立をイノベーションで実現させ、社会実装を拡大する。	2050 年までに農林水産業における化石燃料起源の CO_2 のゼロエミッションを実現
⑩航空機	世界的に航空機分野における低炭素化要求が強まりつつある中、軽量化、電動化、水素や代替燃料など複数の要素において、研究開発、技術実証、国際連携に取り組むことで我が国の技術的優位性を確立し、カーボンニュートラルに向けた航空機分野での取組を進めていく。	2050 年に、日本の技術や燃料を搭載したカーボンニュートラル航空機を普及させていく
⑪カーボンリサイクル	カーボンリサイクルは、CO_2 を資源として有効活用する技術でカーボンニュートラル社会を実現するためのキーテクノロジー。CO_2 を原料としたコンクリートや燃料等について、研究開発・実証を通じたコスト低減、公共調達等も活用した社会実装を進め、グローバル展開を目指す。	CO_2 吸収型コンクリートの価格を 2030 年には既存品と同等まで低減
⑫住宅・建築物/次世代型太陽光	①新築住宅・建築物の断熱性能・省エネ性能の向上、LCCM(ライフサイクル全体（建築から解体・再利用等まで）を通して CO_2 排出量をマイナスにする)住宅・建築物や ZEH・ZEB の普及促進、普及に資する評価方法の確立や、建築材料・施工技術・エネルギーマネジメント、革新的な技術の開発・実用化等の支援、将来の ZEH・ZEB 化を見据えた既存住宅・建築物の省エネ改修の促進、建材一体型等を含む太陽電池の導入や EV・蓄電池との連系等を進める ②先導的な設計・施工技術が導入される木造建築物の整備、中大規模木造建築物を担う設計者の育成に対する支援等を行う。	①新築の住宅・建築物について、2030 年度までに平均で ZEH・ZEB を実現する。②2030 年度に、560 万 t-CO_2 の吸収に貢献する
⑬資源循環関連	3R＋Renewable を徹底することにより、廃棄物の排出削減やリサイクル処理に係るプロセスの高度化・効率化、製品のバイオマス化等を通じた資源循環を行うとともに、焼却せざるを得ない廃棄物のエネルギー回収、処理によって発生した温室効果ガスの分離・貯留・有効利用を行う。	2050 年に廃棄物分野における温室効果ガス排出量を実質ゼロとする
⑭ライフスタイル	カーボンニュートラルへの需要創出により技術の普及を促すため、ZEH、EV・FCV、再エネ等を組み合わせたトータルマネジメント等によるゼロカーボンシティの構築及びナッジ・デジタル・シェアリング等を通じた行動変容により、レジリエントで快適な脱炭素型ライフスタイルを実現するための技術開発・実証、導入支援、制度構築等を行う。	2050 年又はそれ以前に各家庭平均で脱炭素なエネルギーのプロシューマーへ転換

資料）経済産業省「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」、経済産業省ウェブサイト（「ビヨンド・ゼロ」実現までのロードマップ）（原資料：革新的環境イノベーション戦略）

これらに関する予算措置としては、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）に創設する 2 兆円規模のグリーンイノベーション基金が目玉である。①電力のグリーン化と電化、②水素社会の実現、③CO_2固定・再利用等に取り組む企業の野心的研究開発を今後 10 年間継続支援するとしている。2021 年 4 月以降、順次公募が開始されており、ENEOS、日本水素エネルギー、岩谷産業、物質・材料研究機構、川崎重工業、JERA、関西電力、旭化成、日揮ホールディングス、山梨県企業局、東京電力、東レ、日立造船、シーメンス・エナジー、三浦工業、加地テック、産業技術総合研究所が参画している。

また、これまでの地方創生に脱炭素の要素を加えるものとして、「地域脱炭素ロードマップ」が 2021 年 6 月に策定されている。地域脱炭素を実現するための取り組みとして先行地域づくりとその全国実施（横展開）が掲げられ、それを後押しする基盤的施策として地域の実施体制構築と国の積極支援のメカニズム構築、デジタル×グリーンによるライフスタイルイノベーション、社会全体を脱炭素に向けるルールのイノベーションに取り組むとされている。これに基づき「2050 年ゼロカーボンシティ」を表明した地方自治体の脱炭素の取り組みを支援する予算措置が予定されており、自治体の側では、宣言をするとともに実行計画の策定に取り組んでいる。

2. カーボンニュートラルと九州の産業への影響

以降では、CN による各分野への影響の方向性を示しつつ、九州における動きを概観する。

①水素関連の状況

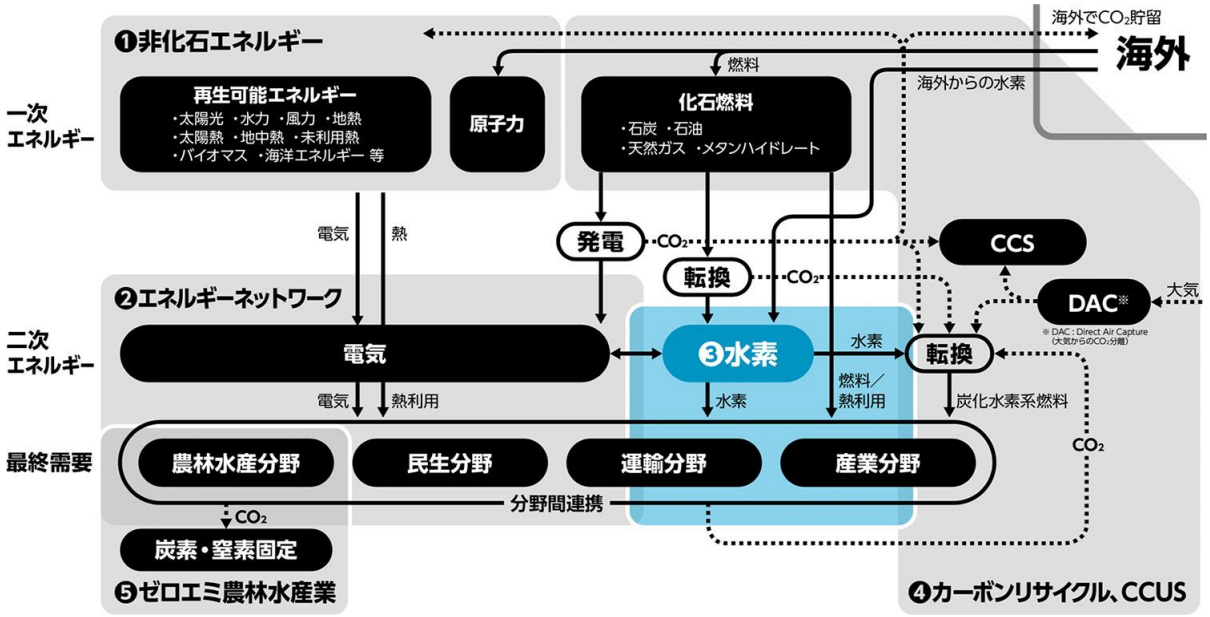
＜水素の供給＞

水素は、CN の成否を握るキーテクノロジーである。例えば、発電出力が天候・時間帯に左右される太陽光など再生可能エネルギーを蓄電したり、水素と CO_2 を原料にメタン合成（メタネーション）を行って燃料化したり、水素と窒素からアンモニアを合成したりなど、発電・産業・運輸など幅広く活用されるものである。そのため、水素が低コストかつ大量に供給されることが、CN 達成の前提ともいえる。水素コスト（プラント引き渡しコスト）は、現状 100 円/Nm^3 程度だが、これを 2030 年に 30 円/Nm^3 程度、2050 年に 20 円/Nm^3 程度（環境価値を考慮すると LNG など従来エネルギーと遜色のない水準）まで低減させることが目標とされている。

図表 2　水素製造の手法

	手法
グレー水素・ブラック水素・ブラウン水素	化石燃料（天然ガス・石炭・褐炭）から製造。製造時に CO2 を排出。化石燃料価格によるが、総じてコストは低い
ブルー水素	化石燃料から製造。CO2 を補足・貯留（CCS）
グリーン水素	再生可能エネルギーから製造。現状は高コスト
パープル水素	原子力を利用し製造

図表 3 エネルギーの供給・需要の流れ



資料）経済産業省ウェブサイト（「ビヨンド・ゼロ」実現までのロードマップ）（原資料：革新的環境イノベーション戦略）

短期的にみれば、水素の供給増・価格低減に寄与するのは、石炭や天然ガスなど化石燃料から水素を抽出する手法である。例えば川崎重工業らは、燃料としては価値が低く未利用資源となっている褐炭に着目し、オーストラリアで水素製造に取り組み、すでに運転を開始している。プロジェクトの試算では、30 円/Nm^3 程度（船上引き渡し価格）を達成する見込みである。

一方、化石燃料資源に乏しい日本にとっては、安全保障の観点からも、再生可能エネルギーから水素

を製造することが重要課題となっている。現状では再生可能エネルギーによる発電そのもののコストも高く、コスト低減やサプライチェーン構築に向けた実証実験の段階である。2020 年には「福島水素エネルギー研究フィールド（FH2R)」が稼働し、太陽光発電（20MW）と水素製造を組み合わせた実証プロジェクトが実施されている。国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO)、東芝エネルギーシステムズ、東北電力、岩谷産業が運営し、水素製造装置は旭化成が担っている。

九州においては、大分県九重町で地熱発電による電力を用いた水素製造の実証が始まっている。2021 年 7 月には実証プラントの稼働を開始し、トヨタ自動車九州など九州内の需要者に供給している。同様に清水建設も 2022 年夏に実証実験を開始する予定であり、ゆくゆくは九州を中心に事業用施設を建設、FCV や工場に水素を供給する構想があるという。

＜水素エネルギーの利用＞

水素の利用については、これまで化学プラント等における製造プロセスで用いられてきたが、今後はエネルギーとしての利用拡大が見込まれる。先行した FCV（燃料電池）に加え、火力発電用途が想定されており、水素と天然ガスの混焼、水素専焼、水素と窒素から合成したアンモニアと石炭の混焼、さらにはアンモニア専焼の技術開発が進んでいる。九州では、九州電力と西部ガスが連携し、北九州市若松区の「ひびき LNG 基地」隣接地に LNG 火力発電所の共同開発を検討している。九州電力としては石油火力や老朽化した LNG 火力発電所から高効率の発電所への置き換え、西部ガスとしては売電や LNG 基地の収益安定を企図したものである。将来的には水素やアンモニアも燃料として検討している。これらのエネルギー企業以外でも、九州や山口には石炭火力の発電設備が稼働しているが、非効率な石炭火力については、2030 年に向けフェードアウトさせていくことが求められている（エネルギー基本計画、2018 年 7 月閣議決定)。近年の主流はバイオマスの混焼であったが、水素やアンモニアも今後検討されていくと考えられる。

前述した再生可能エネルギーによる水素製造を行うことは、電気エネルギーを水素に変換することであり、水素の形で貯蔵することは蓄電の意味をもつ。太陽光など再生可能エネルギーは天候や時間帯によって変動するため、安定供給および導入拡大のためには、安価な蓄電技術の構築は不可欠である。日照条件に優れ、固定価格買取制度以降に太陽光発電の導入が進んだ九州では、グリッドの安定運用のため出力制御が常態化しており、蓄電のニーズが高い。安価な蓄電システムが確立された際には、九州が事業化のフィールドとなる可能性がある。しかしながら、蓄電としての水素の利用は今のところ目途が立っている状況ではない。例えば、九州電力が 2021 年 4 月に策定した「九電グループカーボンニュートラルビジョン 2050」では、「再エネ＋蓄電」を主力電源化するとしているが、そこに水素は含まれていない。他方で米テスラ社が日本国内で蓄電システムの展開を開始しており、その動向も注目される。第 1 弾としてグローバルエンジニアリング（福岡市東区）が北海道千歳市に設置する日本初の蓄電池発電所「北海道・千歳バッテリーパーク」に大型蓄電システムを納入する。電池は中国の寧徳時代新能源科技（CATL）製で、同社が EV 向けでも調達していることもあり、安価にシステムを構築できているとみられており、国内で採用が広がることも予想される。

②製造業における CN の影響

＜自動車＞

CN の流れで、世界的な環境規制強化もあり、自動車の電動化はますます進む。九州でもトヨタ自動車九州で 2020 年春からレクサスブランドの EV 製造が始まっている。自動車の EV 化に関しては、内燃機関を前提としてきたサプライチェーンへの負の影響が懸念されているが、九州の自動車産業にとって、その影響は比較的小さいと予想される。なぜなら、九州の自動車産業の集積地である福岡県における自動車関連製品は、その製造品出荷額等のほとんどが完成車であるためだ。調達の現地化が進んでいるといっても、エンジンや駆動回りの基幹部品は愛知県など中部地域からの調達が少なくない。そのこともあり、自動車関連製品のうち、EV 化で不要となる部品群が占める割合は九州では 1 割弱にとどまっている。名城大学ものづくりマネジメントシステム研究センターが 2019 年 2 月に九州の自動車、電機・電子メーカーに対して実施したアンケート調査でも、EV シフトによって生産部品が不要になるという回答は中部地域に比べて少なく、関連部品増による事業機会拡大に期待する回答が比較的多いという結果が示されている。

図表 4 福岡県の自動車産業における EV 化の影響試算

自動車関連製品の製造品出荷額等

	製造品出荷額等（百万円）			構成比		
	全国	愛知県	福岡県	全国	愛知県	福岡県
自動車製造業（二輪自動車を含む）	23,896,952	6,141,424	2,568,466	41.4%	25.4%	81.2%
自動車車体・附随車製造業	686,143	91,154	22,985	1.2%	0.4%	0.7%
自動車部分品・附属品製造業	33,177,333	17,916,842	569,811	57.4%	74.2%	18.0%
計（A）	57,760,428	24,149,420	3,161,261	100.0%	100.0%	100.0%

うちEV化で不要となる部品群

	製造品出荷額等（百万円）			構成比		
	全国	愛知県	福岡県	全国	愛知県	福岡県
自動車用内燃機関の部分品・取付具・附属品	3,843,948	1,033,003	76,560	22.9%	15.3%	25.1%
駆動・伝導・操縦装置部品	6,387,774	2,280,330	59,169	38.1%	33.8%	19.4%
その他の自動車部品（二輪自動車部品を含む）	6,529,313	3,429,258	168,764	39.0%	50.9%	55.4%
計（B）	16,761,035	6,742,591	304,493	100.0%	100.0%	100.0%

EV化で影響を受ける割合

	全国	愛知県	福岡県
B/A	29.0%	27.9%	9.6%

資料）経済産業省「工業統計調査」（2016 年実績）より作成
（参考資料：ぶぎん地域経済研究所「EV が自動車部品サプライヤーに与える影響」）

＜半導体＞

CN では、世の中の様々なアプリケーションで電化が促進されることになり、それを制御する半導体デバイスや、省電力に寄与するパワー半導体の需要には追い風となる。九州では半導体関連産業が自動車に次ぐ産業規模であり、投資・生産の増加が期待される。例えば、ロームは SiC パワーデバイスの生産能力強化を図るため、ローム・アポロの筑後工場（筑後市）に新棟を建設し、2021 年 1 月に竣工させた。三菱電機はパワーデバイス製作所（福岡市西区）に 45 億円を投じて新たに開発試作棟を建設し、需要が拡大しているパワー半導体の開発体制を強化する（2022 年 9 月稼働予定）。また昨今の半導体不足や、国内サプライチェーン強化という国家プロジェクトも後押しとなっている。ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング（熊本県菊陽町）は熊本テクノロジーセンターの隣接地の土地を取

得し、造成を進めているとされる。現時点で詳細は不明だが、車載向けなどのロジック半導体の生産拠点であり、台湾の TSMC との合弁になるとの憶測もある。2010 年代の九州の半導体産業は、スマートフォン需要に支えられて復権してきたが、CN を目指した電化推進によって、車載のほか様々なアプリケーションの需要が高まることが期待される。

＜鉄鋼＞

九州には日本製鉄の九州製鉄所（八幡地区・大分地区）が立地している。現時点で九州製鉄所の CN 対応に関する情報はないが、高炉休止など国内生産体制の再編が進むなかでどのように位置づけられていくか、今後の動向が注目される。同社では 2021 年 3 月に「カーボンニュートラルビジョン 2050」を策定した。2030 年までに製鉄所内発生水素吹込み（COURSE50。君津製鉄所で 2016 年以降実証試験）の実機化と CCS（地中貯留）により CO_2 排出量を 2013 年比で 30%低減、さらに 2050 年までに大型電炉での高級鋼製造や高炉での水素還元製鉄（SuperCOURSE50）によりカーボンニュートラルを達成するとしている。課題は水素のコストであり、コークスによる還元と等価となる水素コストレベルは 8 円/N㎥だが、現状は 100 円程度であり、この差を埋める安価な水素の調達が転換の前提となる。

以上、これまでのところ、九州の企業が CN を主導する例は多くないように見受けられる。14 の重要分野に示されているように、CN は非常に広範な産業に変化を迫るものである。ESG 投資の観点から、大企業ではその取引先を含め CN への対応がますます広がると考えられる。

図表 5 九州における最近のカーボンニュートラル関連の取り組み

企業・団体	取り組み内容
九州電力	・「九電グループカーボンニュートラルビジョン 2050」を策定。再エネ＋蓄電を主力電力化すると位置づけ、再エネ開発量を 2020 年の 230 万 kW から 2030 年までに 500 万 kW に倍増させる目標 ・エコキュート（電気給湯器）や IH クッキングヒーター（電磁調理器）の家庭向けサブスクリプションを拡大
西部ガス	・九州電力とともに LNG 火力発電の開発を検討。水素やアンモニアを燃料とすることも検討 ・CCR 研究会（CarbonCapture&Reuse）に参画、メタネーションの技術開発を行う
大林組	・大分県九重町で地熱発電による水素製造・供給に取り組む
清水建設	・大分県九重町で地熱発電による水素製造・供給に取り組む
グローバルエンジニアリング	・米テスラ社と共同で、大型蓄電システム「Megapack（メガパック）」を使った蓄電池発電所を展開
日産自動車	・日産自動車九州で、製造時に出るアルミニウムの端材を車の部品に再利用
大島造船所	・世界初の LNG を燃料とする大型石炭専用船を受注
JR 九州	・カーボンニュートラルを表明。2030 年度を目標年度に、省エネ型車両の導入割合を 83%にすることなどを掲げる。また今後 2050 年に向けた中間目標の設定、ロードマップの策定を進める
九州大学カーボンニュートラル・エネルギー国際研究所（I²CNER）	・“ビヨンド・ゼロ”社会実現に向けた CO_2 循環システムの研究開発を行う。DAC（大気中からの CO_2 分離）による CO_2 の回収・資源化を目指す。 ・理研発ベンチャーのナノメンブレン（福岡市東区）と共同で、高機能分離膜の開発
福岡県	・トヨタ自動車や県内運送会社と連携、燃料電池トラックの実証実験を実施
九州フィナンシャルグループ	・傘下の肥後銀行、鹿児島銀行の CO2 排出量を 2019 年度比で 30%削減する目標を公表。自社の事業活動のみならず、取引先の排出量も対象に

資料）報道等より作成

I-2｜HotTopics2

インポートブランド立地からみた都市の評価

都市や居住地の魅力を測るもののひとつとして、消費生活の満足度が考えられる。消費生活に関する満足度として、日々の生活に必要なものの買いやすさや価格に対する満足度のほか、非日常の買い物、ぜいたく品の買い物ができる場があることも評価軸のひとつと言える。こうした多様なケースでの消費活動が可能な場があることは、都市の魅力のひとつとして評価できると考えられる。

本稿では、消費生活の満足度を捉えるもののひとつとして、ファッションブランドのうち、インポートブランドショップの立地状況を活用し、主要都市別の立地数や集積状況をもとに年を評価することを試みる。インポートブランドは、百貨店等に立地する高価格帯なものから、最寄品として購入される低価格帯のものまで幅広く存在する。ブランドのもつ特性や、ショップの希少性とあわせて分析することにより、消費生活の多様性の一端を捉えることができると考えられる。

1. インポートブランドの抽出と類型

①インポートブランドの抽出

本稿では、ファッションブランドのなかでも海外に本社を持つインポートブランドを分析対象とする。幅広い価格帯のブランド立地から多様な消費行動を捉えるため、日本で展開するインポートブランドのうち、総売上高が上位に位置する 37 ブランドを対象とした[2]。各ブランドの HP やファッション関連サイトの情報をもとに店舗数、店舗の位置情報を取得した。対象となるブランドと店舗数は図表 6 のとおりである。

図表 6 分析対象としたインポートブランドと店舗数

ブランド分類	ブランド名	店舗数（店）
ラグジュアリー	クリスチャン・ディオール	131
	シャネル	115
	グッチ	76
	ボッテガ・ヴェネタ	66
	サルヴァドーレ フェラガモ	59
	ブルガリ	59
	ルイ・ヴィトン	54
	プラダ	47
	セリーヌ	44
	エルメス	36
	カルティエ	34
	ハリー・ウインストン	20
	ラグジュアリー計	741
ハイエンド	ポロ・ラルフローレン	288
	セオリー	186
	モンクレール	166
	スワロフスキー	135
	トミー ヒルフィガー	131
	コーチ	123
	マックスマーラー	111
	ディーゼル	108
ハイエンド	ケイト・スペード・ニューヨーク	103
	ブルックスブラザーズ	97
	ティファニー	69
	ロレックス	68
	タグホイヤー	51
	オメガ	41
	クロムハーツ	38
	ハイエンド計	1,715
カジュアル	リーバイス	358
	ラコステ	155
	アグ	125
	エディーバウアー	46
	アヴィレックス	38
	ローラ アシュレイ	12
	カジュアル計	734
リーズナブル	ギャップ	136
	エイチアンドエム	112
	コロンビア	110
	ザラ	108
	リーズナブル計	466
合　計		3,656

資料）各社HP、（株）カーリン「Fashion Press」Webサイトをもとに九経調作成

[2] （株）矢野経済研究所「アパレル産業白書 2016」における「主要インポートブランドランキング」掲載ブランドより、国内店舗の位置情報が取得可能な 37 ブランドを対象とした

②インポートブランドの類型化

インポートブランドは、各々の想定顧客層や価格帯にあわせて立地場所や展開店舗数を決める。そこで、分析対象とする 37 ブランドを、ファッション業界最大のメディア「Fashion Press」を運営する（株）カーリン（東京都渋谷区）による分類をもとに、「ラグジュアリー」「ハイエンド」「カジュアル」「リーズナブル」の４つに分類した。ブランドによって程度は異なるが、概ね価格帯に対応した分類となっていると考えられる。

また、ブランドの評価は、日本に多くの店舗を持つブランドか、特定の場所でしか買えないものかによっても異なる。そこで、対象ブランドの店舗数情報をもとに、店舗数上位 25%を「汎用ブランド」、下位 25%を「希少ブランド」とした。希少ブランドには、ハリーウインストン（ダイヤモンドジュエリーのブランド）やファッションブランドのカルティエなど高価格帯の「ラグジュアリーブランド」が比較的多く含まれるが、カジュアルブランドのローラアシュレイやエディーバウアーも該当し、単純に高価格帯のみで構成されるわけではない。また、汎用ブランドのなかにも、ディオール（クリスチャンディオール）など、高価格帯ながら国内百貨店を中心に多店舗展開するブランドも含まれている。

図表 7 インポートブランドの希少性分類

希少性分類	ブランド名	ブランド分類	店舗数（店）
希少	ローラアシュレイ	カジュアル	12
	ハリーウインストン	ラグジュアリー	20
	カルティエ	ラグジュアリー	34
	エルメス	ラグジュアリー	36
	アヴィレックス	カジュアル	38
	クロムハーツ	ハイエンド	38
	オメガ	ハイエンド	41
	セリーヌ	ラグジュアリー	44
	エディーバウアー	カジュアル	46
	プラダ	ラグジュアリー	47
	希少ブランド計		356
一般	タグホイヤー	ハイエンド	51
	ルイヴィトン	ラグジュアリー	54
	フェラガモ	ラグジュアリー	59
	ブルガリ	ラグジュアリー	59
	ボッテガ・ヴェネタ	ラグジュアリー	66
	ロレックス	ハイエンド	68
	ティファニー	ハイエンド	69
	グッチ	ラグジュアリー	76
	ブルックスブラザーズ	ハイエンド	97
	ケイトスペード	ハイエンド	103

希少性分類	ブランド名	ブランド分類	店舗数（店）
一般	ディーゼル	ハイエンド	108
	ザラ	リーズナブル	108
	コロンビア	リーズナブル	110
	マックスマーラー	ハイエンド	111
	エイチアンドエム	リーズナブル	112
	シャネル	ラグジュアリー	115
	コーチ	ハイエンド	123
	一般ブランド計		1,489
汎用	アグ	カジュアル	125
	トミーヒルフィガー	ハイエンド	131
	クリスチャン・ディオール	ラグジュアリー	131
	スワロフスキー	ハイエンド	135
	ギャップ	リーズナブル	136
	ラコステ	カジュアル	155
	モンクレール	ハイエンド	166
	セオリー	ハイエンド	186
	ポロラルフローレン	ハイエンド	288
	リーバイス	カジュアル	358
	汎用ブランド計		1,811
合　計			3,656

資料）各社HP、（株）カーリン「Fashion Press」Webサイトをもとに九経調作成

2. インポートブランド立地からみた都市の評価

①大都市に集積するブランドショップ

図表 8 はインポートブランドの４分類別店舗数を都市別にみたものである。ブランド計では、全国 3,656 店のうち 717 店が東京（16 区計）に立地しており、次いで大阪市（288 店）、名古屋市（186 店）で多く立地している。地方圏では福岡市が 142 店と最も多く、次いで札幌市（84 店）が多い。福岡市は大都市圏の京都市（114 店）、神戸市（114 店）よりも店舗数が多い点も特徴的である。

全国 3,656 店のうち、10 都市に立地する店舗は 1,938 店、53.0%を占める。10 都市以外の店舗は、県庁所在都市の百貨店や、郊外型のアウトレットモールに立地する傾向がある。カジュアルブランド、リーズナブルブランドは、それらに加えて郊外型ショッピングセンターへの立地もみられる。

ブランド分類別に 10 都市への立地比率をみると、ラグジュアリー68.2%、ハイエンド 56.9%、カジュアル 39.8%、リーズナブル 35.4%となり、価格帯が下がるに従って 10 都市への集中度も下がる傾向が確認できる。

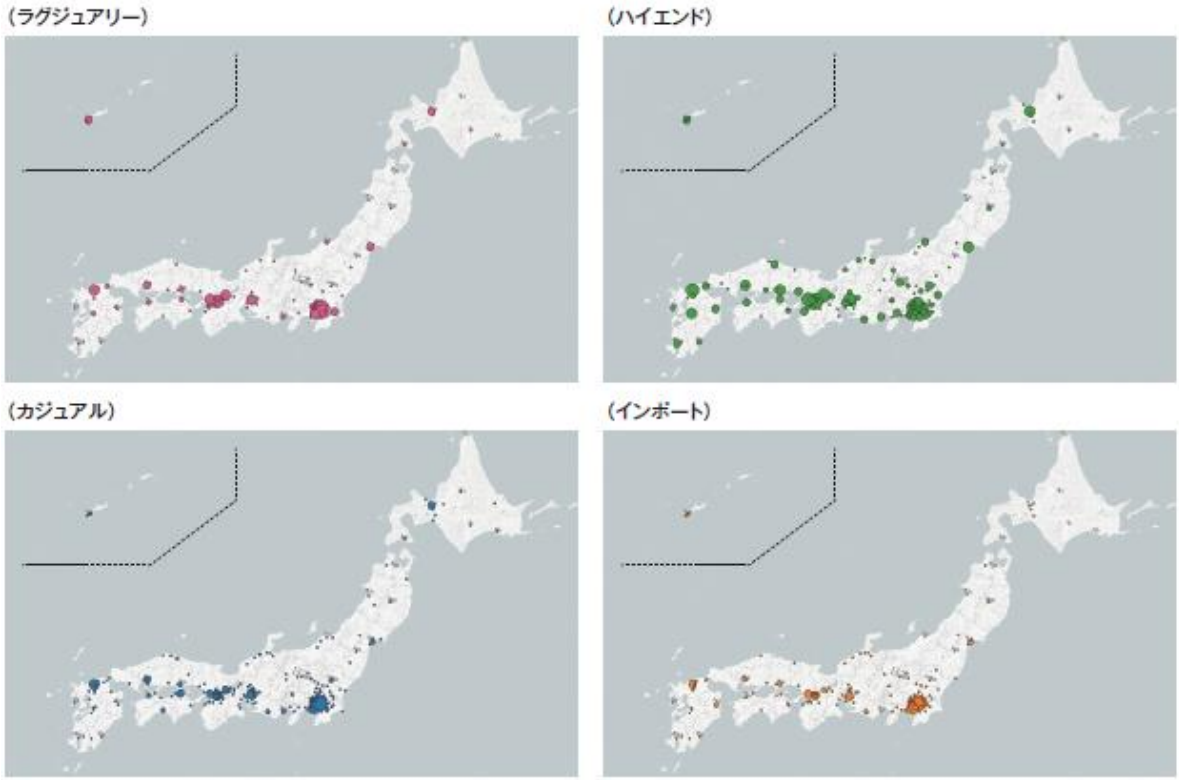
図表 8 ブランド分類別店舗数（10 都市別）

（単位：店、%）

		ラグジュアリー	ハイエンド	カジュアル	リーズナブル	ブランド計
大都市圏	東京16区計	207	367	88	55	717
	横浜市	31	75	29	23	158
	名古屋市	47	93	31	15	186
	京都市	27	62	17	8	114
	大阪市	82	137	49	20	288
	神戸市	26	60	16	12	114
地方圏	札幌市	20	41	18	5	84
	仙台市	14	34	7	6	61
	広島市	15	35	16	8	74
	福岡市	36	72	21	13	142
10都市計		505	976	292	165	1,938
10都市比率		68.2	56.9	39.8	35.4	53.0
全国計		741	1,715	734	466	3,656

資料）九経調作成

図表 9 ブランド分類別立地状況



資料）九経調作成

②福岡市で集積するブランドショップ

地方圏におけるブランドショップの店舗数は福岡市が 142 店と最も多く、次いで札幌市 84 店、広島市 74 店、仙台市 61 店と続く。福岡市はブランド４分類のいずれも４都市で最も店舗数が多い。

福岡市の店舗数は京都市、神戸市よりも多いが、ブランド分類別でも同様である。ただし、京都市、神戸市との差は、ラグジュアリーブランドにおいてより顕著となっている。

図表 10 希少性分類別店舗数（10 都市別）

（単位：店、%）

		希少ブランド	一般ブランド	汎用ブランド	ブランド計
大都市圏	東京16区計	100	310	307	717
	横浜市	17	64	77	158
	名古屋市	32	72	82	186
	京都市	14	48	52	114
	大阪市	44	120	124	288
	神戸市	9	48	57	114
地方圏	札幌市	9	36	39	84
	仙台市	5	26	30	61
	広島市	8	30	36	74
	福岡市	17	65	60	142
10都市計		255	819	864	1,938
10都市比率		71.6	55.0	47.7	53.0
全国計		356	1,489	1,811	3,656

資料）九経調作成

③福岡市で比較的多い希少ブランド

ブランドショップの店舗数を希少・一般・汎用のカテゴリー別にみると、希少ブランド 356 店のうち東京 100 店、大阪市 44 店、名古屋市 32 店と３都市に多く立地しており、その傾向は上記のラグジュアリーブランドに近い。一般ブランド、汎用ブランドと希少性が低下するに従って３大都市、10 都市への立地比率は低下する傾向にある。

地方圏における立地についても上記のブランド分類別に近い傾向があり、希少ブランドは福岡市（17 店）において最も多い。店舗数は横浜市と同数となり、京都市、神戸市よりも多いことがわかる。

④人口対比で多い福岡市のブランドショップ

図表 11 は人口 10 万人当たりのブランドショップ店舗数をみたものである。実店舗数では東京、大阪府、名古屋市の順で多いが、人口対比では東京の店舗数は 7.7 店と大都市圏・地方圏の都市並みの規模まで水準が低下する。１店舗当たりの売上・店舗規模は一様でないため単純な市場規模としてみることはできないが、都市居住者のアクセシビリティ（アクセスのしやすさ）という点では東京は必ずしも突出していないことがわかる。人口対比で最も店舗数が多いのは大阪市の 10.7 店となった。

図表 11 人口 10 万人当たりブランドショップ

（単位：店）

		ラグジュアリー	ハイエンド	カジュアル	リーズナブル	ブランド計
大都市圏	東京23区計	2.2	4.0	0.9	0.6	7.7
	横浜市	0.8	2.0	0.8	0.6	4.2
	名古屋市	2.0	4.1	1.4	0.7	8.1
	京都市	1.8	4.2	1.2	0.5	7.7
	大阪市	3.0	5.1	1.8	0.7	10.7
	神戸市	1.7	3.9	1.0	0.8	7.4
地方圏	札幌市	1.0	2.1	0.9	0.3	4.3
	仙台市	1.3	3.1	0.6	0.6	5.6
	広島市	1.3	2.9	1.3	0.7	6.2
	福岡市	2.3	4.7	1.4	0.8	9.2
10都市計		1.9	3.6	1.1	0.6	7.2

注） 人口は総務省「2015年国勢調査」を使用
資料）九経調作成

人口対比でみると、福岡市の店舗数の多さが際立つ。ブランド計では 9.2 店と大阪市に次いで多く、東京、名古屋市を上回っている。また、広島市（6.2 店）、仙台市（5.6 店）も横浜市を超えており、相対的に地方圏の都市の人口対比店舗数が多くなる傾向がみられる。

福岡市における人口対比店舗数の多さは、特にラグジュアリーブランド、ハイエンドブランドにお

いて顕著である。また、10 都市の差異でみると、カジュアルブランド、リーズナブルブランドは店舗数の差異が小さく、概ね人口規模に比例した立地数となる傾向がある。

⑤多様なブランドへのアクセシビリティによる評価

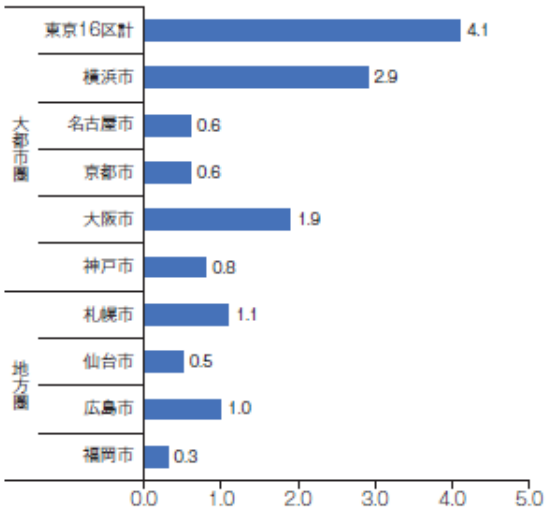
ファッションブランドからの都市評価の視点として、都市居住者がアクセスし得る店舗の多さ（店舗数）に加え、多様なカテゴリーへのアクセシビリティもポイントとなる。都市に立地するブランドが高価格帯に偏っていれば、日常的な買い物は他都市より相対的に不便と言え、逆に高価格帯のブランドが少ない場合でも、消費生活の豊かさが相対的に低いと評価できる。

そこで本稿では、店舗数に加え、各カテゴリーにおける都市別店舗数シェアのばらつきを計測した。ばらつきが大きければ特定のカテゴリーへの偏りが大きく、小さければ偏りが小さく、どのカテゴリーにもアクセスしやすいと捉えることができる。

４カテゴリー毎に 10 都市におけるシェアを算出し、その標準偏差を都市別にみると、最も標準偏差（ばらつき）が大きかった都市は東京であった（図表 12）。次いで横浜市、大阪市となっている。逆にばらつきが小さい都市は、福岡市、仙台市、名古屋市、京都市となっている。

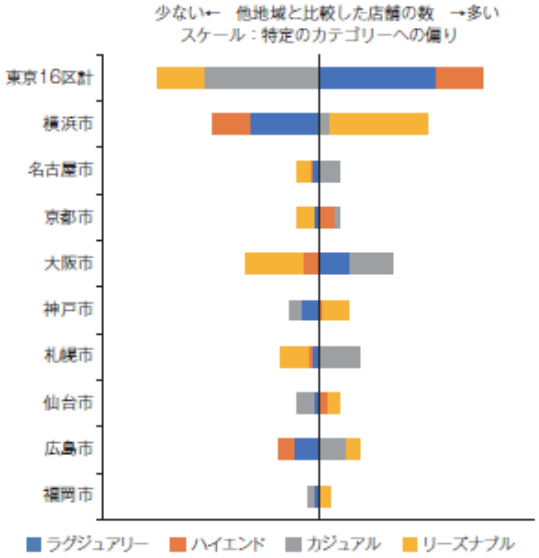
図表 13 は、他地域に対する各カテゴリーの店舗シェアの大小を示している。各都市のグラフ全体のスケールは標準偏差の大きさを模式的に反映しており、ばらつきが大きければグラフのスケールは大きくなる。都市別の特徴をみると、東京はラグジュアリーとハイエンド、大阪市はラグジュアリーとカジュアルが他都市より多い。同じくばらつきが大きい横浜市はリーズナブルブランドの充実度が偏りに繋がっている。この点は、横浜市の市場性というよりも、近隣の東京都での代替性に基づく現象と考えられる。

図表 12　４カテゴリー都市別シェアの標準偏差



資料）九経調作成

図表 13 他地域と比較した店舗数シェアの特徴



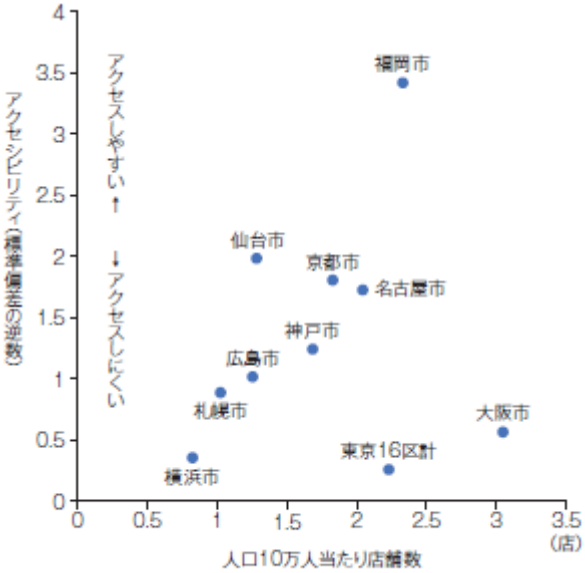
資料）九経調作成

⑥集積とアクセシビリティからみた都市の評価

以上の分析から、都市における消費生活の魅力について検討する。東京や大阪市は、当然ながら高価格帯を中心とするブランドが多く立地しているが、価格帯の低いブランドは相対的に少なく、ブランド間の偏りが大きい（図表 14）。一方、大都市圏の中でも横浜市や神戸市は、東京、大阪市の偏りを補完する形でリーズナブルブランドが多く立地しており、結果としてブランド間で偏りが生じている。

地方都市においては、10 万人当たり店舗数が少ない傾向にある中で、福岡市は大阪市に次ぐ規模であり、多くのブランドショップに触れる機会が他都市より多い。また、ブランド間の偏りが最も少なく、多様な価格帯のブランドへのアクセシビリティが高いと評価できる。

図表 14 店舗数とアクセシビリティ



資料）九経調作成

3. 差異の要因と新たな評価指標の可能性

①地方都市・福岡における高い集積・アクセシビリティの要因

インポートブランドの立地状況の分析から、福岡市は人口当たりのブランドショップ集積度が高く、広い価格帯のブランドが立地しており、消費生活の豊かさの視点からは、他の大都市や地方都市に比べても魅力があると評価できる。

都市毎のブランドの集積とブランドへのアクセシビリティの差異が生じる要因のひとつは、地方都市の地理的な特性によるものと考えられる。横浜市や神戸市のケースでみたように、大都市（東京や大阪）と近接する都市は、大都市に高価格帯のブランドショップが立地するため生活密着型のブランドが当該都市に立地するという傾向がある。百貨店に入居する婦人ブランドショップの立地特性を分析した後藤（2017）も同様の点を指摘している。百貨店内のショップ数の人口規模との関係から、地方都市群の方が比較的少ない人口規模で高いブランド品揃え率を持つ傾向が認められ、その要因として、地方都市は近隣に（商業の）代替集積がなく完結性が求められ、一方で大都市圏は他都市への買い回りが発生するとしている。

福岡市は、地方都市である仙台市や広島市に比べて大都市圏から地理的に離れている。そのため、後藤（2017）が指摘する他都市への買い回り、需要の流出が発生しにくく、完結性が求められることから、人口対比で多くのブランドが立地し、さらに幅広い価格帯のブランドが立地していると考えられる。

②女性人口、流入人口との高い相関性

福岡市と同様に大都市から地理的に離れている札幌市においては、高価格帯ブランドの少なさから

立地数が少なく、カテゴリー間の偏りも比較的大きい。これは、都市の地理的な要因に加えて、都市のもつ市場性が作用していると考えられる。

表６は都市別の人口、家計消費支出とカテゴリー別ブランド立地数（シェア）との相関係数を示している。総人口との関係では、低価格帯ブランドとの相関が高く、高価格帯ブランドは相対的に低い。2010～2015 年の流入人口は総人口より全体として相関が強い点も特徴的である。都市への人口流入は都市の成長の勢いを示すものでもあるためと考えられる。流入人口との相関は、低価格帯より高価格帯のほうが高い。また、インポートブランドの主要顧客層となる就業女性人口との関係も強いことが確認できる。

一方、家計消費支出との相関をみると、ファッション全般である「被服及び履物」や、そのうち「洋服」「婦人服」への支出額との相関はあまり高くない。ただし、リーズナブルブランドの立地数と婦人服支出額との相関は比較的高く、日常的な買い物に対応するブランドは平均家計支出との関係が強いと考えられる。都市の成長に伴う人口の流入や消費性向が、ブランドの集積と多様性を生んでいる可能性がある。

③新たな都市評価指標の可能性

本稿では、都市生活のなかでも消費生活の豊かさの評価を、インポートブランドショップの立地分析から試みた。ブランドショップは単純に人口比や都市規模に応じて立地せず、都市の地理的特性や市場性を背景に立地を決定していると考えられ、その立地状況によって、都市毎にブランドへのアクセシビリティに差が生じていることが明らかになった。また、ブランドの特性によって立地の傾向が異なり、その差異が都市の特徴のひとつとして反映される可能性も確認できた。

本稿の結果から、新たな視点での都市評価の可能性を見いだすことができる。インポートブランドは一定規模の都市でしか立地しないため、中小都市での同様の分析は適当ではない。しかし、国内ファッションブランドへの拡張や、家電や家具、生活雑貨など、他の奢侈品のカテゴリーに対応した業態店舗の立地データに拡張することで、中小都市を含めた消費生活の豊かさを評価できる可能性がある。

図表 15 人口、家計支出関連指標との相関

	人口			家計消費支出（2019年）		
	2015年 総人口	2010～2015年 流入人口	2015年 就業女性人口	被服及び履物	洋服	婦人服
ラグジュアリー	0.90	0.96	0.94	0.52	0.56	0.70
ハイエンド	0.91	0.97	0.96	0.54	0.58	0.72
カジュアル	0.93	0.93	0.93	0.49	0.57	0.69
リーズナブル	0.96	0.94	0.98	0.65	0.68	0.81
計	0.92	0.96	0.95	0.54	0.59	0.72

注）　就業女性人口は「管理的職業従事者」「専門的・技術的職業従事者」「事務従事者」の女性の合計
資料）九経調作成

【参考文献】

◦岩間伸之（1999）、「福岡大都市圏における百貨店の地域的差異 －取扱商品を指標として－」、地域調査報告

◦岩間伸之（2004）、「大都市圏における百貨店の特性と商圏構造」、日本の流通と都市空間、古今書院

◦後藤寛（2017）、「百貨店と婦人ファッションブランドの立地にみる都市階層と地域特性」、横浜市立大学論叢 社会科学系列

◦（株）矢野経済研究所（2016）、「アパレル産業白書 2016」

I-3｜HotTopics3

新型コロナウイルス感染拡大による宿泊施設への影響

～DATASALAD 日次宿泊稼働指数による分析

九経調 DATASALAD では、景気、産業、社会に関する政府統計に加え、API やスクレイピングによって日々収集したインターネット上のビッグデータを、地域の景気や産業の動向を分析する指標として加工、可視化している。

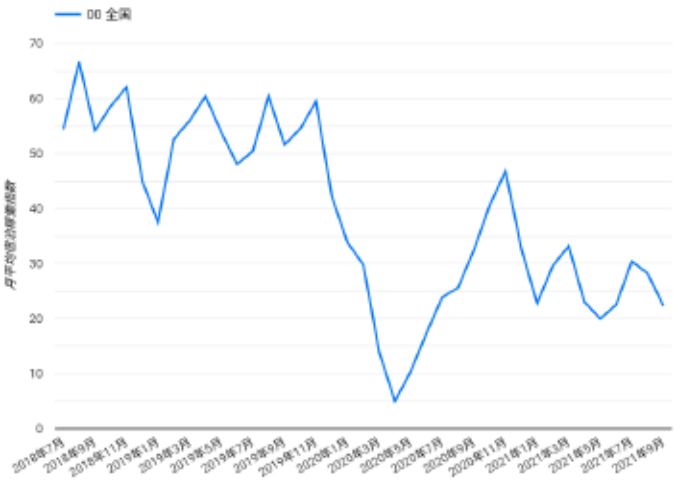
本稿では、市町村別の宿泊施設の稼働状況をリアルタイムで把握できる「日次宿泊稼働指数」を活用し、2021 年 9 月における新型コロナウイルス感染拡大による宿泊施設への影響を分析する。

DATASALAD：https://datasalad.jp/

1. 全国の宿泊稼働指数：2 カ月連続で悪化も、下旬にかけ回復

2021 年 9 月における全国の宿泊稼働指数[3]は 22.3 となり、前月の 28.2 を下回り、2 カ月連続で低下した（図 16）。9 月は 8 月に比べて需要が低下する時期ではあるが、新型コロナウイルス感染拡大の第 5 波が続くなかで、全体として低調に推移した。ただし、第 5 波の新規感染者数は 8 月下旬にピークアウトし、国の緊急事態宣言・まん延防止等重点措置が 9 月 12 日をもって一部地域で解除、9 月 30 日をもって全面解除となるなど、経済活動も正常化が進んだ。それを受け、宿泊施設の稼働状況も、9 月下旬にかけて緩やかに改善が進んだほか、シルバーウィーク中には一時的な上昇もみられた。

図表 16 宿泊稼働指数の推移（全国）



年月	地域	指数	前年差
2021年9月	00 全国	22.3	-10.2
2021年8月	00 全国	28.2	2.6
2021年7月	00 全国	30.4	6.5
2021年6月	00 全国	22.5	5.1
2021年5月	00 全国	20.0	9.6
2021年4月	00 全国	23.0	18.0
2021年3月	00 全国	33.2	19.3
2021年2月	00 全国	29.6	-0.2
2021年1月	00 全国	22.8	-11.0
2020年12月	00 全国	32.7	-9.5
2020年11月	00 全国	46.8	-12.7
2020年10月	00 全国	40.6	-13.9
2020年9月	00 全国	32.5	-19.1
2020年8月	00 全国	25.6	-34.9
2020年7月	00 全国	23.9	-26.5
2020年6月	00 全国	17.4	-30.7

注）2021 年 10 月 3 日時点の推計値　　資料）九経調 DATASALAD

[3] 宿泊稼働指数は日次の空室の水準を指数化したもので、九経調が独自に推計

2. 地域ブロック別の宿泊稼働指数：全地域で低下も、感染状況により明暗

2021 年 9 月の宿泊稼働指数を 12 の地域ブロック別にみると、全地域が前月および前年を下回った（図表 17）。東海（16.8）、南関東（17.8）、沖縄（18.9）など緊急事態宣言が続いた地域で水準が低く、回復が進まなかった。一方で、第 5 波における感染動向が穏やかだった甲信越（34.9）や東北（34.1）は比較的水準が高く、堅調に推移した。なお前年差でみると、GoTo トラベルにより前年に比較的回復が早かった中国（前年差▲21.3pt）、九州（同▲16.4pt）、北海道（同▲15.3pt）など地方圏でマイナスが大きくなっている。

図表 17 地域ブロック別宿泊稼働指数・前年差・前月差

	2020年 9月	2021年 8月	2021年 9月	前年差	前月差
全国	32.5	28.2	22.3	▲ 10.2	▲ 5.9
北海道	43.7	38.2	28.4	▲ 15.3	▲ 9.8
東北	40.5	34.8	34.1	▲ 6.4	▲ 0.7
北関東	33.1	28.8	25.0	▲ 8.1	▲ 3.8
南関東	21.7	26.2	17.8	▲ 3.9	▲ 8.4
甲信越	40.9	41.2	34.9	▲ 6.0	▲ 6.3
東海	26.5	26.6	16.8	▲ 9.7	▲ 9.8
北陸	35.2	29.7	21.1	▲ 14.1	▲ 8.6
近畿	31.5	24.3	23.2	▲ 8.3	▲ 1.1
中国	44.4	29.4	23.1	▲ 21.3	▲ 6.3
四国	36.8	25.9	22.4	▲ 14.4	▲ 3.5
九州	36.8	23.8	20.4	▲ 16.4	▲ 3.4
沖縄	23.9	22.9	18.9	▲ 5.0	▲ 4.0

注）2021 年 10 月 3 日時点の推計値　　資料）九経調 DATASALAD

図表 18 地域ブロック別宿泊稼働指数

＜指数順＞

年月	地域	指数	前年差
2021年9月	C004 甲信越	34.9	-6.0
2021年9月	C002 東北	34.1	-6.4
2021年9月	C001 北海道	28.4	-15.3
2021年9月	C0031 北関東	25.0	-8.1
2021年9月	C007 近畿	23.2	-8.3
2021年9月	C008 中国	23.1	-21.3
2021年9月	C009 四国	22.4	-14.4
2021年9月	C006 北陸	21.1	-14.1
2021年9月	C010 九州	20.4	-16.4
2021年9月	C011 沖縄	18.9	-5.0
2021年9月	C0032 南関東	17.8	-3.9
2021年9月	C005 東海	16.8	-9.7

＜前年差順＞

年月	地域	指数	前年差
2021年9月	C0032 南関東	17.8	-3.9
2021年9月	C011 沖縄	18.9	-5.0
2021年9月	C004 甲信越	34.9	-6.0
2021年9月	C002 東北	34.1	-6.4
2021年9月	C0031 北関東	25.0	-8.1
2021年9月	C007 近畿	23.2	-8.3
2021年9月	C005 東海	16.8	-9.7
2021年9月	C006 北陸	21.1	-14.1
2021年9月	C009 四国	22.4	-14.4
2021年9月	C001 北海道	28.4	-15.3
2021年9月	C010 九州	20.4	-16.4
2021年9月	C008 中国	23.1	-21.3

注）2021 年 10 月 3 日時点の推計値　　資料）九経調 DATASALAD

3. 都道府県別の宿泊稼働状況：観光地でも低迷

2021 年 9 月の宿泊稼働指数を 47 都道府県別にみると、8 割超の 39 都道県で前月を下回った。ビジネス需要が中心の三大都市圏や地方中核都市を含む県の長期的な低迷が続いている。また、京都府（11.4）、石川県（13.5）、沖縄県（18.9）のように観光需要が中心の地域でもこのところ悪化が続いている。さらに、福井県（前月差▲18.8pt）や和歌山県（同▲15.5pt）、佐賀県（同▲13.2pt）のように前月まで高水準だった地域でも悪化が目立った。

図表 19　都道府県別宿泊稼働指数・前年差・前月差

	2020年 9月	2021年 8月	2021年 9月	前年差	前月差
全国	32.5	28.2	22.3	▲ 10.2	▲ 5.9
北海道 （緊）	43.7	38.2	28.4	▲ 15.3	▲ 9.8
青森県	50.0	44.0	37.3	▲ 12.7	▲ 6.7
岩手県	45.2	39.4	39.2	▲ 6.0	▲ 0.2
宮城県 （緊）	26.6	23.3	22.9	▲ 3.7	▲ 0.4
秋田県	52.7	59.4	60.3	7.6	0.9
山形県	45.4	39.4	34.5	▲ 10.9	▲ 4.9
福島県 （ま）	40.3	26.0	30.4	▲ 9.9	4.4
茨城県 （緊）	27.2	23.1	16.9	▲ 10.3	▲ 6.2
栃木県 （緊）	38.7	33.2	31.4	▲ 7.3	▲ 1.8
群馬県 （緊）	39.8	35.6	32.4	▲ 7.4	▲ 3.2
埼玉県 （緊）	31.5	38.9	27.9	▲ 3.6	▲ 11.0
千葉県 （緊）	31.4	21.4	15.9	▲ 15.5	▲ 5.5
東京都 （緊）	17.6	25.8	17.3	▲ 0.3	▲ 8.5
神奈川県 （緊）	28.2	26.4	17.7	▲ 10.5	▲ 8.7
新潟県	40.0	42.6	36.0	▲ 4.0	▲ 6.6
富山県 （ま）	31.1	33.5	25.0	▲ 6.1	▲ 8.5
石川県 （ま）	29.2	17.1	13.5	▲ 15.7	▲ 3.6
福井県	59.7	58.7	39.9	▲ 19.8	▲ 18.8
山梨県 （ま）	39.6	37.0	38.0	▲ 1.6	1.0
長野県	42.1	41.1	32.0	▲ 10.1	▲ 9.1
岐阜県 （緊）	30.8	28.5	26.8	▲ 4.0	▲ 1.7
静岡県 （緊）	33.6	37.5	22.1	▲ 11.5	▲ 15.4
愛知県 （緊）	22.0	18.4	13.2	▲ 8.8	▲ 5.2

	2020年 9月	2021年 8月	2021年 9月	前年差	前月差
三重県 （緊）	32.4	32.4	18.4	▲ 14.0	▲ 14.0
滋賀県 （緊）	44.0	39.6	35.7	▲ 8.3	▲ 3.9
京都府 （緊）	33.7	10.2	11.4	▲ 22.3	1.2
大阪府 （緊）	28.1	26.8	27.0	▲ 1.1	0.2
兵庫県 （緊）	37.4	29.8	26.0	▲ 11.4	▲ 3.8
奈良県	27.5	32.1	34.2	6.7	2.1
和歌山県	43.8	50.1	34.6	▲ 9.2	▲ 15.5
鳥取県	39.3	36.6	26.4	▲ 12.9	▲ 10.2
島根県	41.9	39.1	37.4	▲ 4.5	▲ 1.7
岡山県 （緊）	37.1	26.1	21.3	▲ 15.8	▲ 4.8
広島県 （緊）	36.2	21.9	15.1	▲ 21.1	▲ 6.8
山口県	75.2	39.6	32.2	▲ 43.0	▲ 7.4
徳島県	44.1	33.6	33.2	▲ 10.9	▲ 0.4
香川県 （ま）	33.6	25.2	22.1	▲ 11.5	▲ 3.1
愛媛県 （ま）	32.3	23.3	20.9	▲ 11.4	▲ 2.4
高知県 （ま）	47.0	40.7	33.7	▲ 13.3	▲ 7.0
福岡県 （緊）	30.6	18.4	13.4	▲ 17.2	▲ 5.0
佐賀県 （ま）	53.8	51.1	37.9	▲ 15.9	▲ 13.2
長崎県 （ま）	42.4	26.6	24.7	▲ 17.7	▲ 1.9
熊本県 （ま）	36.4	16.3	20.9	▲ 15.5	4.6
大分県	40.5	34.8	31.9	▲ 8.6	▲ 2.9
宮崎県 （ま）	41.7	31.6	22.4	▲ 19.3	▲ 9.2
鹿児島県 （ま）	43.3	28.3	28.8	▲ 14.5	0.5
沖縄県 （緊）	23.9	22.9	18.9	▲ 5.0	▲ 4.0

注）2021 年 10 月 3 日時点の推計値。2021 年 9 月中に緊急事態宣言が適用されていた場合は「(緊)」、まん延防止等重点措置が適用されていた場合は「(ま)」を都道府県名に付している

資料）九経調 DATASALAD

Ⅱ｜九州の景気動向

1. 総論

感染再拡大による一時悪化を挟みつつ、回復基調続く

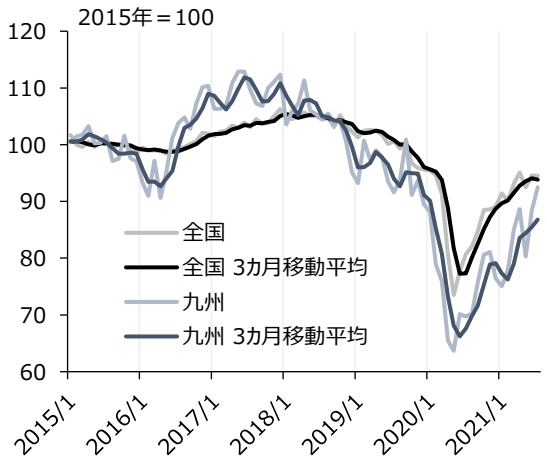
- 当会が作成している九州地域景気総合指数（景気動向指数の九州版）は、新型コロナウイルス感染拡大の第 3 波収束により 2021 年 4 月にかけて改善が続いた。5 月には第 4 波で再び消費が悪化し改善にブレーキがかかったものの、6～7 月は改善傾向に回帰している。ただ、8～9 月は第 5 波の影響で再び回復が鈍化すると予想される。

- 前期に続き、堅調な鉱工業生産や輸出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、4～6 月期に前期比＋1.0%と 4 期連続で上昇した。ただし、世界的な半導体不足の影響もみられ、九州の主要産業である自動車生産の回復には頭打ち感がある。関連産業含め、影響長期化が懸念される。一方で、半導体関連はデバイス・製造装置とも好調である。

- 九州経済圏（九州・沖縄・山口）からの 4～6 月期の輸出額は 2 兆 1,749 億円（前年比＋42.2%）と 3 期連続で増加。前年がコロナ禍で落ち込んだ反動で大きなプラスとなっているが、前々年度比でも＋1.9%とコロナ禍前水準を回復した。仕向け地別には、米国（同＋121.1%）、中国（同＋29.1%）、韓国（同＋43.3%）、ASEAN（同＋51.4%）向けが全体の増加に寄与した。

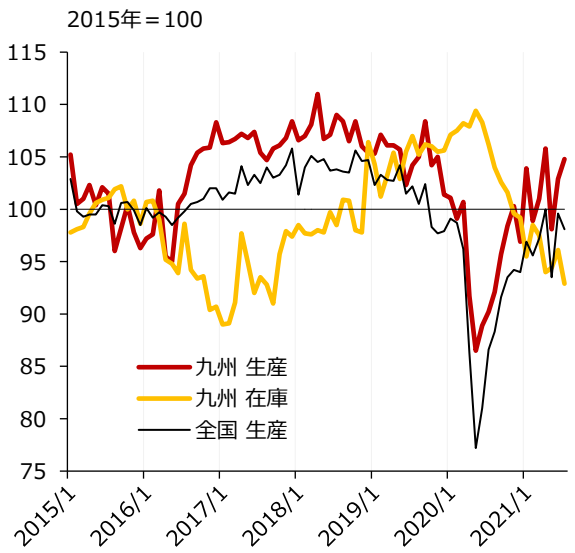
- 4～6 月期の九州 7 県の地域別支出総合指数は、消費が原数値の四半期平均で前年同期比＋8.2%の 91.7 となり、14 期ぶりに前年比プラスとなった。ただし前年の 1 回目の緊急事態宣言の反動であり、2019 年比では▲9.6%の水準にとどまっている。また投資関連では、住宅投資は前年比▲2.3%で 6 期連続マイナス、2019 年比▲7.7%といまだ弱含んでいる。一方、設備投資は前年比＋5.0%で 4 期ぶりプラス、2019 年比で＋6.9%、また公共投資は前年比＋4.6%で 2 期連続プラス、2019 年比で＋9.8%となっており、持ち直している。

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）季節調整値
資料）経済産業省・九州経済産業局「鉱工業指数」

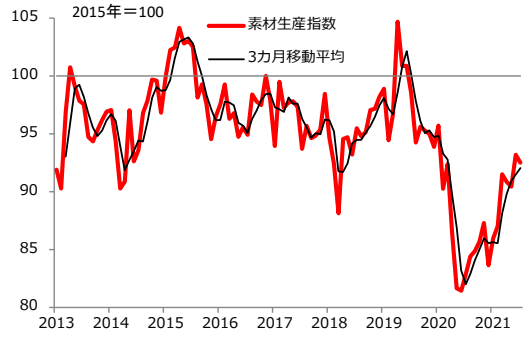
2. 素材

素材生産は持ち直し

- ✓ 7月末の薄板3品在庫、低位横ばいで推移
- ✓ 7～9月期の粗鋼需要見通し、前期実績見込比の＋1.2%の2,469万トンと微増

- 2021年4～6月期（以後、当期）における九州の粗鋼生産量は、前年比＋27.5%の3,693千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＋51.1%、同大分地区では同＋39.0%となった。
- 経済産業省による7～9月期の全国粗鋼需要見通しは前期実績見込比＋1.2%の2，469万トン。
- 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＋45.7%と前年を上回った。日本製鉄㈱九州製鉄所八幡地区の輸出量は同＋42.0%となっており、アジア向け輸出は中国29%、韓国19%、タイ13%、フィリピン13%等に多く輸出している。
- 7月末の薄板3品の在庫（全国）は、前月比0.1万トン減の388.1万トンとなり、低位横ばいで推移。例年、7月は10万トンを超える減少だが、新型コロナウイルス感染症からの需要回復が進む中、在庫率が2.30カ月程度と低水準なことから、減少が少なかったとみられる。
- 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＋3.8%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＋39.5%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＋61.0%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、自動車産業回復の影響でラムースが前年比＋187.0%、エレクトロニクスでは、国内半導体不足による需要増の影響でホール素子・ICが増加（増加率非公開）、医療関係では、生産調整の影響で人工腎臓が同▲20.0%となっている。
- 当期の九州のセメント生産量は前年比＋14.7%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＋10.0%と増加。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＋11.9%と増加。
- 麻生セメント㈱の当期生産量は、前年比＋4.5%と増加、九州での販売数量は同▲4.2%と減少した。早期梅雨明けによる稼働日数の増加から、7月の九州は前年比＋16%で推移する見込み。都市部の民間需要が増えていることから今後は需要も持ち直しの見込み。

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３期連続で増加し、自動車輸出は２期連続の増加

- ✓ 2021 年４～６月期の自動車生産は前年比＋64.9%と３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＋99.1%と２期連続の増加

- 当期の九州における自動車生産台数は、前年比＋64.9%の 30.2 万台と 3 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㈱が同＋76.3%と 2 期連続の増加、トヨタ自動車九州㈱が同＋65.1%と 3 期連続で増加、ダイハツ九州㈱大分（中津）工場も同＋49.0%と 4 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＋99.1%の 5,064 億円と２期連続で増加した。主要な輸出先別では、アメリカ向けが同＋321.5%の増加、中国向けが同＋44.9%の増加となり、EU 向けも同＋49.1%の増加であった。
- 二輪車については、本田技研工業㈱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＋64.0%と２期連続で増加した。
- 九州の鋼船竣工は、2020 年 10-12 月期の実績で前年比▲12.7%と３期連続で減少した。全国の輸出船契約実績は、2021 年４～６月期で同＋935.8%と２期連続で増加した。

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	
	(百台)	(%)	(千台)	(%)	(百台)	(%)	(千台)	(%)	(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)	70,372	(▲12.7)	426	(▲25.3)	-	-	-	-
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)	16,579	(▲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)	100	(▲12.7)	246	(▲30.6)
2021年 1～3月期	3,647	(8.2)	2,262	(▲4.2)	26,063	(17.5)	173	(13.1)	-	-	-	-
4～6月期	3,648	(99.0)	2,263	(79.5)	27,189	(64.0)	156	(78.8)	-	-	-	-

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㈱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、引き続き好調

- ✓ 生産指数は堅調に推移。旺盛な需要から引き続き好調が続く見込み。
- ✓ 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 121.8（前期比▲6.4%）、在庫指数が 83.9（同▲19.6%）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▲23.4%の 13.4 億個、金額が同▲1.2%の 1,587 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＋6.4%の 1,751 億円となり、5 期ぶりに増加へ転じた。香港向けの減少が続いているが、韓国や ASEAN 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▲2.9%の 109.1 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＋23.9%の 1,560 億円となり、5 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。一方、集積回路在庫指数は低下し続けている。
- 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。

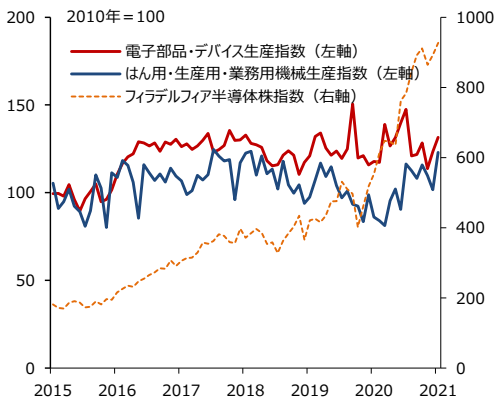
九州内の IC 生産実績の推移

表1　集積回路生産実績（九州7県）

	数量（百万個）	前年比（%）	金額（億円）	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 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
4～6月期	1,335	▲ 23.4	1,587	▲ 1.2
2021年 3月	486	▲ 17.7	607	▲ 0.3
4月	444	▲ 25.7	598	2.4
5月	411	▲ 27.2	462	▲ 8.2
6月	480	▲ 17.3	528	1.6
7月（速報）	517	▲ 13.6	652	11.6

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

前年の反動で大幅増も、新型コロナウイルス感染拡大前には回復せず

- ✓ 百貨店は前年の１度目の緊急事態宣言から持ち直し
- ✓ 新型コロナによる一部業態の需要増が一巡

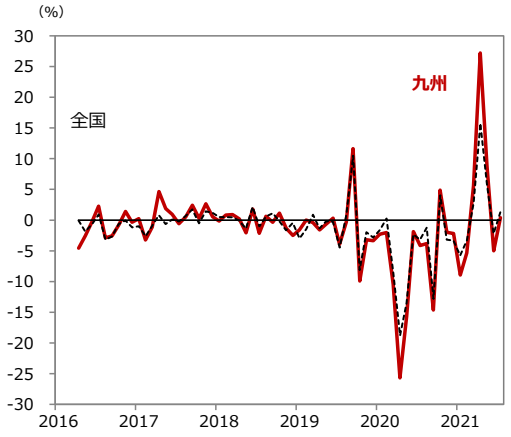
- 当期の消費支出（九州７県）は、前年同期比▲3.1％と２期連続で減少した。物価を考慮した実質消費支出は同▲4.9％であった。
- 当期の百貨店・スーパー販売額（全店ベース、九州８県）は前年同期比＋8.7％となり、７期ぶりに上昇した。しかし、新型コロナウイルス感染拡大前の前々年同期と比較して▲6.8％となっている。４月は前年同月比＋27.2％で、業態別にみると百貨店は同＋192.2％、スーパーは同＋6.6％となった。ただし、百貨店の増加要因として、前年同月の１度目の緊急事態宣言により、休業等が多く発生していたことによる。５月は同＋8.8％で、百貨店は同＋56.0％、スーパーは同＋0.5％である。また、６月は同▲5.0％で４カ月ぶりの減少で、うち百貨店は同▲4.3％、スーパーは同▲5.2％で共に４カ月ぶりの減少となった。６月の販売額は、前年同月に新型コロナウイルスの感染状況が落ち着いていたことの反動で減少したと見られる。なお直近の７月では、同＋0.4％で、百貨店は同＋3.2％、スーパーは同▲0.7％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▲7.2％、ドラッグストアは同▲6.4％、ホームセンターは同▲5.4％と感染拡大下で需要が伸びていた業態では一巡が見られる。また、コンビニエンスストアは＋7.0％となっている。
- 新車販売台数（九州８県）は、前年同期比＋20.4％と３期連続で増加した。うち乗用車は＋14.0％、軽自動車が＋29.8％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

	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 前年比	九州8県 前年比	九州8県	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 4～6 月期	7,978	▲ 2.3	3,862	▲ 14.3	▲ 11.4	-	793	▲ 33.6
7～9 月期	7,798	▲ 7.3	4,014	▲ 7.5	▲ 5.8	-	1,180	▲ 13.5
10～12 月期	8,213	0.1	3,528	▲ 0.1	▲ 1.2	-	1,146	16.5
2021年 1～3 月期	8,150	▲ 2.4	3,528	▲ 3.1	▲ 2.1	-	1,374	5.5
4～6 月期	7,730	▲ 3.1	3,577	8.7	5.8	-	954	20.4
2020年 7 月	2,565	▲ 7.8	1,349	▲ 4.1	▲ 3.2	▲ 18.0	404	▲ 11.5
8 月	2,652	▲ 4.1	1,294	▲ 3.8	▲ 1.2	▲ 26.6	330	▲ 12.7
9 月	2,581	▲ 9.9	1,171	▲ 14.6	▲ 12.8	▲ 22.4	446	▲ 15.8
10 月	2,759	4.3	1,271	4.9	4.0	▲ 1.8	394	31.0
11 月	2,588	▲ 0.3	1,312	▲ 2.0	▲ 3.2	▲ 9.1	385	7.6
12 月	2,866	▲ 3.2	1,699	▲ 2.2	▲ 3.3	▲ 13.3	367	12.8
2021年 1 月	2,677	▲ 0.8	1,208	▲ 8.9	▲ 5.8	▲ 28.9	376	8.4
2 月	2,415	▲ 8.9	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
5 月	2,490	▲ 5.8	1,180	8.8	6.0	36.7	299	50.2
6 月	2,461	▲ 6.5	1,209	▲ 5.0	▲ 2.2	▲ 10.7	324	▲ 2.3
7 月	2,441	▲ 4.8	1,354	0.4	1.3	#N/A	363	▲ 10.1

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 161.3%増加も、2019 年比では依然低迷
- ✓ 観光 DI、上昇

- 当期の観光レジャー施設の入場者数は前年比＋161.3%と増加した。コロナ禍による入込客の減少が一巡したため、すべての施設で前年比が大幅増となったが、コロナ禍以前の 2019 年同期の入込客数と比較すると１割弱～５割弱と厳しい状況が続いている。
- 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４～６月期の九州観光 DI は 22.6 と、2020 年以降最も高かった。インバウンド DI は 6.7 であった。前年比は大きく上回ったものの、2019 年比では景況は依然大幅悪いとの声が挙がっている。
- 当会が発表している九州の宿泊施設の稼働指数は、４月が 26.6、５月 17.3、６月 20.7 であった。大型連休等で本来にぎわう５月は、新型コロナ感染拡大の第４波に伴う３回目の緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の影響が大きかった。
- 2021 年９月、観光庁が創設した「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の第一弾認定で、九州地域から７施設が認定された（全国 66 件）。
- 2021 年９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２次）」の支援対象として、九州地域から 24 件が選定された（全国 155 件）。５月に選定された 43 件と合わせて 67 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（9月）

2021年9月14日 更新

航路	航空会社	内容
福岡～ソウル	大韓航空	週1便運航
	ジンエアー	週1便運航
福岡～台北	エバー航空	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

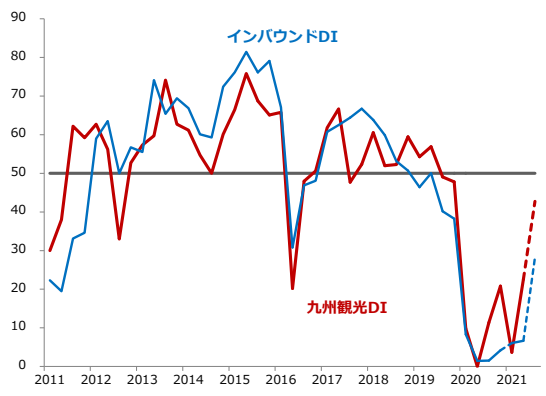
観光・レジャー関連指標

（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	▲ 33.4	▲ 72.7
2020年 4～6月期	▲ 89.1	▲ 20.5	▲ 54.4	▲ 89.6
7～9月期	▲ 63.2	5.5	▲ 36.6	▲ 74.7
10～12月期	▲ 16.7	4.9	▲ 20.2	▲ 56.4
2021年 1～3月期	▲ 48.2	2.9	▲ 22.3	▲ 67.2
4～6月期	161.3	28.9	14.1	133.9
2020年 4月	▲ 95.0	▲ 27.8	▲ 57.6	▲ 90.9
5月	▲ 91.6	▲ 21.4	▲ 60.4	▲ 94.7
6月	▲ 75.8	▲ 11.2	▲ 45.2	▲ 83.4
7月	▲ 65.5	2.9	▲ 36.7	▲ 71.2
8月	▲ 70.3	18.6	▲ 43.7	▲ 80.1
9月	▲ 49.7	▲ 3.8	▲ 29.3	▲ 71.9
10月	▲ 45.2	3.0	▲ 23.5	▲ 59.9
11月	▲ 2.1	6.7	▲ 17.9	▲ 52.3
12月	▲ 23.7	5.0	▲ 19.1	▲ 56.8
2021年 1月	▲ 76.6	▲ 6.0	▲ 36.2	▲ 80.2
2月	▲ 68.5	3.5	▲ 34.0	▲ 79.9
3月	46.6	10.7	2.2	▲ 24.5
4月	647.7	48.1	22.2	239.7
5月	166.1	20.2	16.5	343.6
6月	2.3	20.8	3.6	13.0

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

新設住宅着工戸数は持ち直し

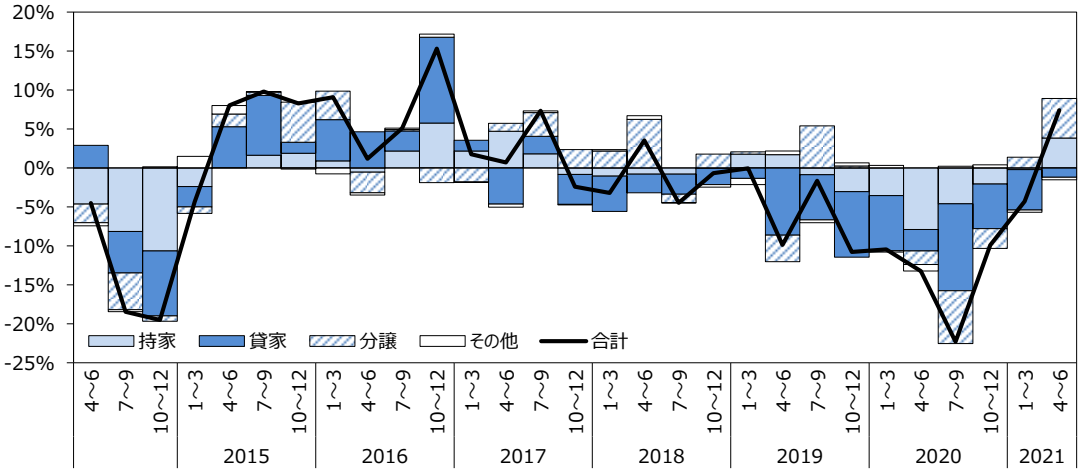
- ✓ 着工戸数は 12 期ぶりに増加
- ✓ 持家は８期ぶり、分譲は２期連続で増加、貸家も足下は増加転換

- 当期の新設住宅着工戸数（九州 8 県）は 24,080 戸で前年比＋7.4%と 12 期ぶりに増加した。うち持家の着工戸数は 8,236 戸で前年比＋11.8%と８期ぶり、分譲は 5,573 戸で同＋25.6%と２期連続で増加した。貸家は 10,147 戸で同▲2.5%と 15 期連続で減少したものの、月次では６月以降前年比プラスが続いている。

- 国税庁が発表した 2021 年分の路線価によると、九州（７県）における標準宅地の平均変動率は＋0.4%と前年の＋2.1%から伸び率が縮小した。県別では、福岡、佐賀、熊本、沖縄でプラス、長崎、大分、宮崎、鹿児島、山口でマイナスとなった。新型コロナ感染拡大の影響で観光地や繁華街の伸び率が大幅に縮小、一部は下落に転じた。一方で福岡通勤圏の住宅地エリアでは堅調な伸びを示した地点が多い。

- 国土交通省「建築物リフォーム・リニューアル調査報告」によると、2020 年度の住宅リフォーム・リニューアル工事受注高（全国）は前年度比▲8.7%と、新設着工と同様に減少した。なお、主たる工事目的別の受注件数をみると、リノベーション・住環境向上といった要素が含まれる「その他」が前年度比＋35.8%と大幅に増加している。

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（%））

	2020年		2021年		2021年			
	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	4月	5月	6月	7月
合計	21,792	23,383	21,322	24,080	8,395	7,785	7,900	8,921
	(▲ 22.3)	(▲ 9.9)	(▲ 4.3)	(7.4)	(16.2)	(▲ 0.2)	(6.8)	(22.1)
持家	7,833	8,353	7,601	8,235	2,629	2,662	2,944	3,264
	(▲ 14.1)	(▲ 6.0)	(▲ 0.6)	(11.8)	(13.9)	(9.2)	(12.2)	(30.0)
貸家	9,482	9,772	8,491	10,147	3,721	3,046	3,380	3,575
	(▲ 24.8)	(▲ 13.1)	(▲ 11.9)	(▲ 2.5)	(6.1)	(▲ 16.2)	(3.5)	(18.3)
分譲	4,305	4,951	5,097	5,573	1,991	2,066	1,516	2,008
	(▲ 30.6)	(▲ 11.8)	(6.5)	(25.6)	(43.2)	(25.1)	(8.7)	(21.6)

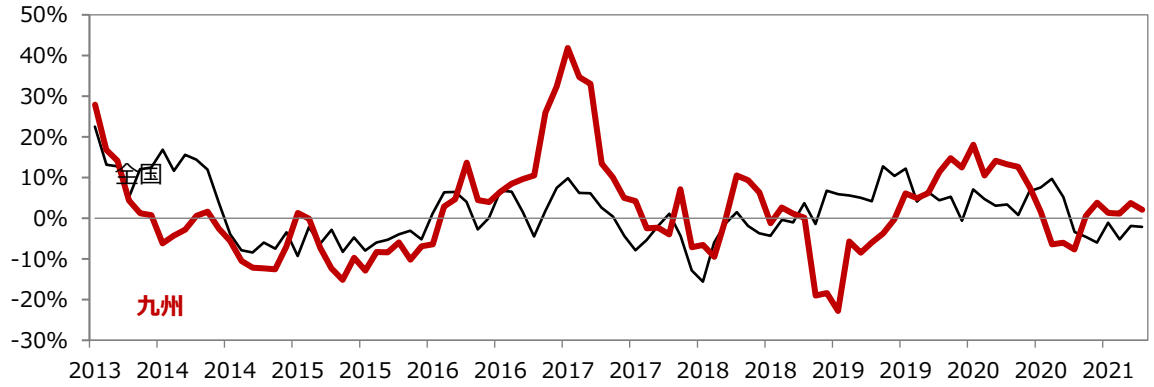
8. 公共投資・設備投資

公共投資：堅調に推移

設備投資：非製造業で持ち直し

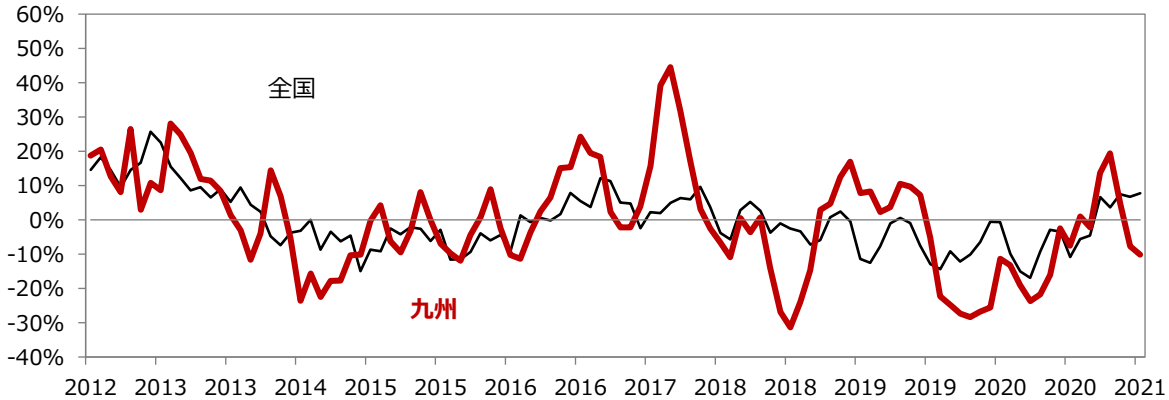
- 当期の九州 8 県における公共工事請負金額は 6,209 億円で、前年比＋2.1%と 2 期連続で増加となった。直近の 7 月は、前年同月比＋8.3%の 2,285 億円で、2 カ月ぶりに増加となった。
- 国土交通省は 2022 年度予算の概算要求をまとめ、公共事業関係費を 2021 年度当初予算比＋19%の 6 兆 2,492 億円とした。「流域治水」の本格的展開に 5,401 億円の要求を行っており、近年水害が頻発している九州においても流域治水に基づいた水害対策が加速することが見込まれる。
- 当期の九州 8 県における非居住用着工建築物床面積は、130.8 万㎡で前年比▲7.7%と 2 期ぶりに減少した。直近の 7 月は、前年同月比＋16.8%の 47.0 万㎡で、3 カ月ぶりの増加となった。
- 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」（4～6 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、昨年の反動もあり、製造業で前年比▲18.3%で大幅減、非製造業（金融業、保険業を除く）で同＋43.8%で大幅増となっている。昨年調査では、製造業は前年比＋2.8%を達成していた一方、非製造業はコロナ禍初期の外出自粛の影響を強く受け前年比▲46.5%となっていた。非製造業は依然コロナ禍前の水準には回復していない。

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」

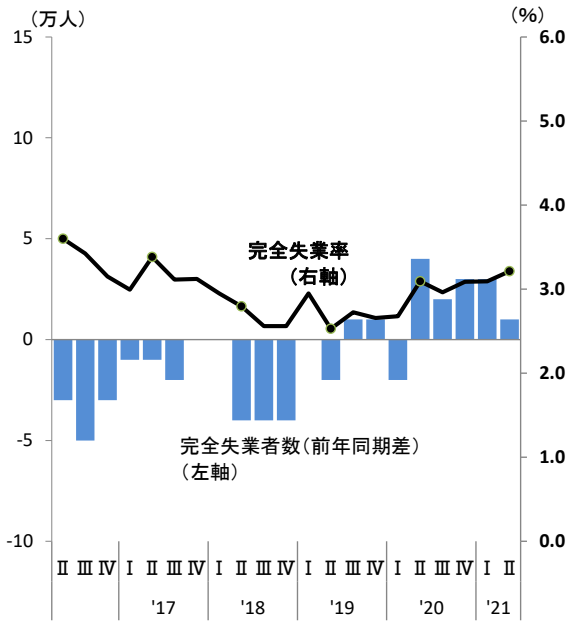
9. 雇用

完全失業率 3.2%と横ばい

- ✓ 有効求人倍率は 1.11 倍で前期比＋0.07 ポイント
- ✓ 新規求人数は前期比＋2.1%

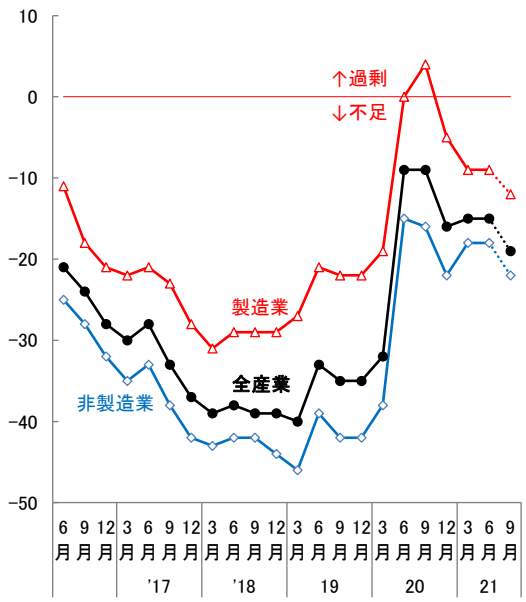
- 当期の非農林業雇用者数（九州 8 県）は 615 万人で、前年同期より 2 万人増。生活関連サービス業，娯楽業（15 万人、同▲3 万人）、建設業（49 万人、同▲2 万人）、不動産業，物品賃貸業（10 万人、同▲2 万人）などで減少した一方、医療，福祉（124 万人、同＋5 万人）、卸売業，小売業（101 万人、同＋5 万人）などが増加した。
- 当期の有効求人倍率（九州 8 県、季節調整値）は 1.11 倍で前期比 0.07 ポイント上昇。全国は 1.10 倍で横ばいとなった。
- 九州 8 県の完全失業率（原数値）は 3.2%で前年同期比＋0.1 ポイント、全国は同＋0.2 ポイントの 3.0%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＋5.7%、新規求人数（九州 8 県、季節調整値、当期合計）は前期比＋2.1%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 6 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、2021 年 3 月調査と比べて、製造業、非製造業ともに横ばいとなった。次回（2021 年 9 月）予測では、製造業は▲12、非製造業は▲22 でともに「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』」