１章　現状の把握

１-１．地域を取り巻く現状

離島・半島地域が県土の約７割

本県は、日本本土の最西端に位置しており、東西 213km、南北 307km に及ぶ県域で、九州本土とほぼ同じ圏域の広さとなっています。そのほとんどが離島・半島で構成され、岬と湾、入江が多く海岸線が長いことが特徴であり、その長さは 4,184km で北海道に続き全国 2 位となっています。

また、山地・丘陵・台地が 9 割を占め、低地が 1 割弱という特徴的な地形となっています。（図 1-1）

離島・半島の指定地域を見ると、半島は県人口の約 2 割、県面積の約 3 割を占め、離島は、県人口の約 1 割、県面積の約 4 割を占めています。（図 1-2、図 1-3）

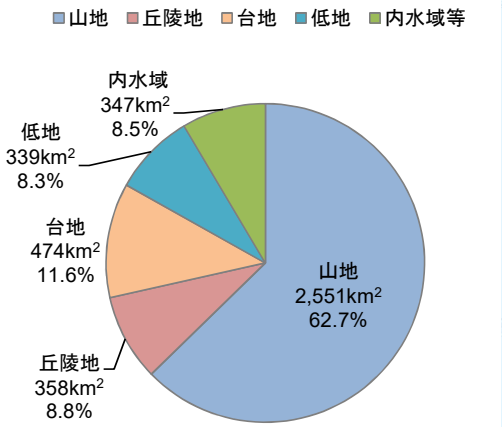


図 1-1 地形別面積

資料：第 65 回日本統計年鑑（平成 28 年）

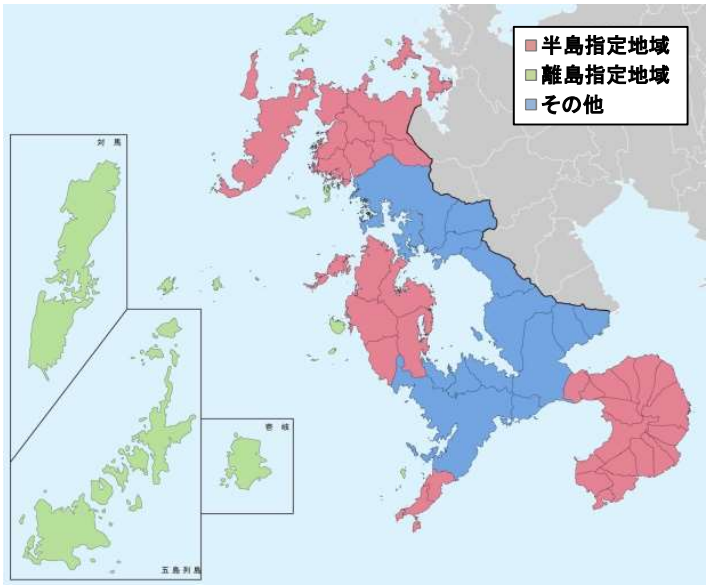


図 1-2 地域区分

資料：国土交通省「半島振興対策実施地域※対象市町村一覧」
国土交通省「離島振興対策実施地域※一覧

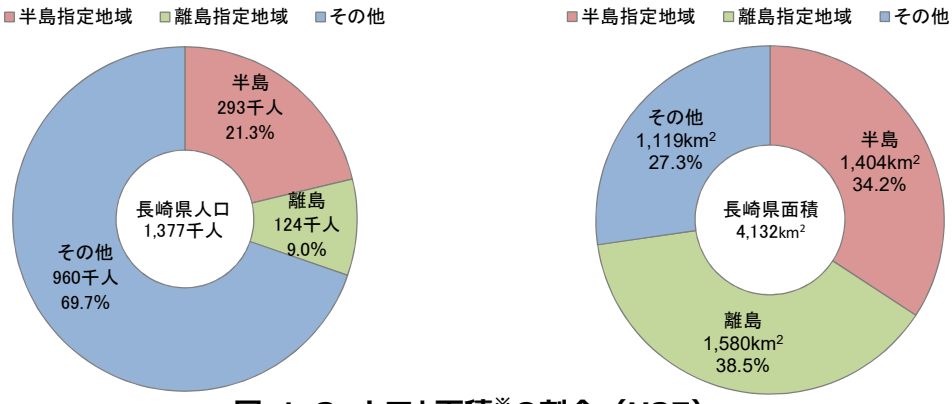


図 1-3 人口と面積※の割合（H27）

資料：国勢調査、全国都道府県市区町村別面積調

※旧市町村の面積は、「平成 12 年全国都道府県市区町村別面積調」による。そのため、地域毎の積上合計値と長崎県総面積は合致しない。
比率は積上合計値を基に算出している。

長期低迷する１人当たりの県民所得

■1 人当たり県民所得の長期低迷と地域間格差

平成 29 年度における長崎県の 1 人当たりの県民所得は、257 万円であり、国民所得（319 万円）の 80.6%にとどまっています。平成 18 年度以降、国に対する割合は 7～8 割で推移しており、長期低迷を続けています。（図 1-4）

地域別に 1 人当たり経済規模をみると、都市部が約 350 万円であるのに対し、半島部や離島部は約 290 万円であり、都市部と地方部の格差が生じています。（図 1-5）

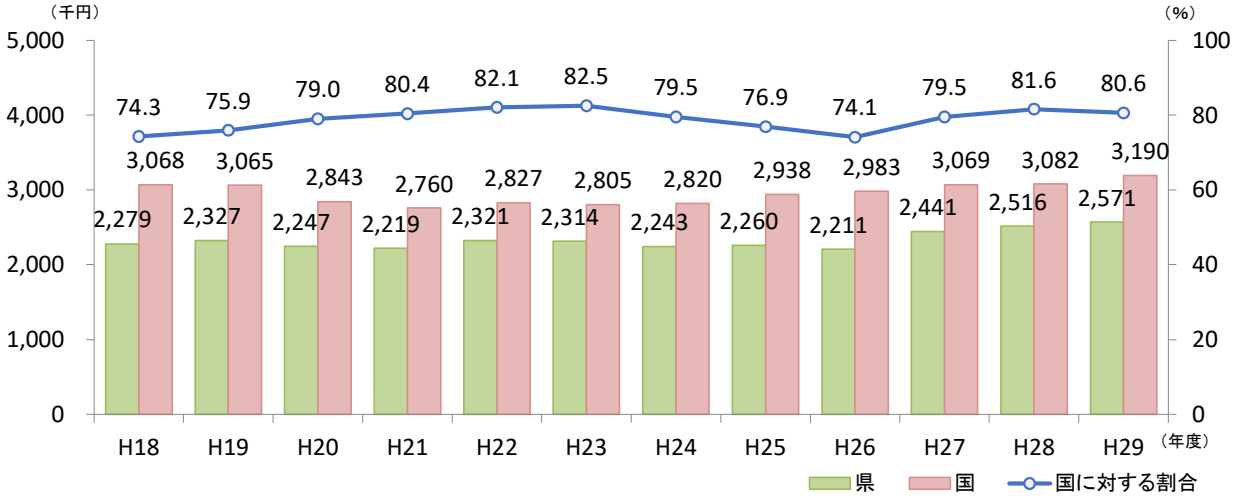
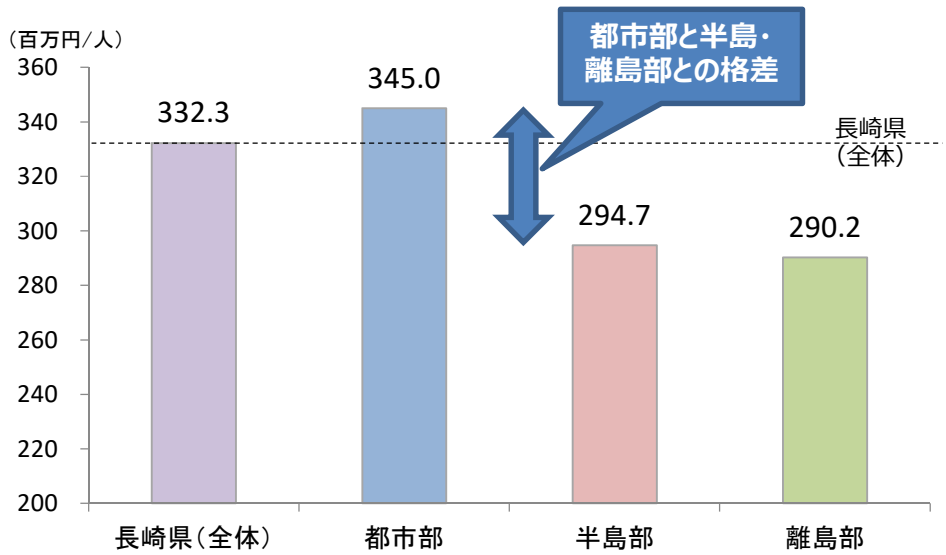


図 1-4 1 人当たり国（県）民所得の推移

資料：平成 29 年度長崎県県民経済計算（推計）



半島部：雲仙市、南島原市、島原市、平戸市、松浦市、西海市、
離島部：五島市、壱岐市、対馬市、新上五島町、小値賀町

図 1-5 地域別 1 人当たり経済規模※（H29）

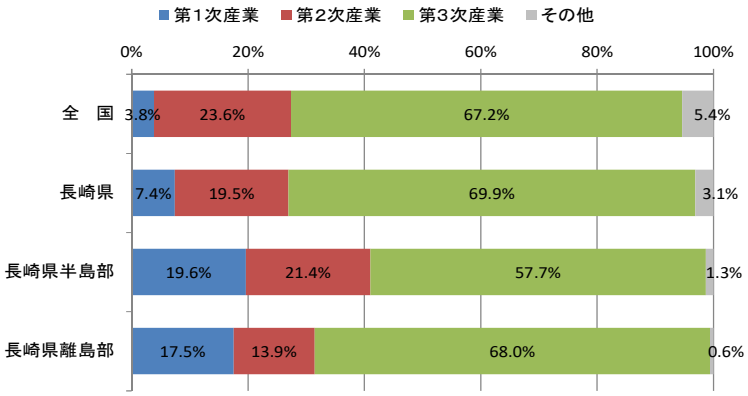
資料：平成 29 年度長崎県の市町民経済計算、H27 国勢調査

※総生産÷人口

■農業・水産業が盛んな離島・半島部

本県の産業別就業者の割合を見ると、第１次産業※は全国の約２倍であり、特に農業・水産業が盛んな離島・半島部では全国の約５倍となっています。（図 1-6）

県内の農業産出額の約６割は半島部であり、島原半島は、全国シェアの高いばれいしょ、いちご、にんじんなどの産地となっています。また、海に囲まれた本県は、全国有数の漁場となっており、離島部のみならず、北松浦半島のさば類、まあじは全国１位です。（図 1-7、図 1-8）



※半島部：雲仙市、南島原市、島原市、平戸市、松浦市、西海市、
離島部：五島市、壱岐市、対馬市、新上五島町、小値賀町

図　1-6　産業別就業者の割合（H27）

資料：国勢調査

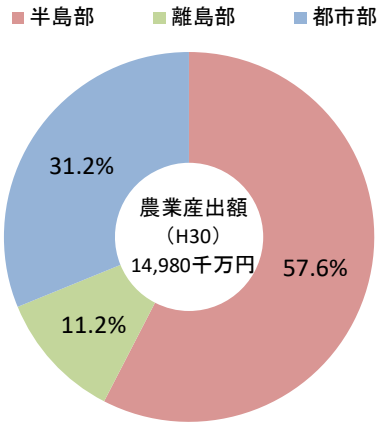
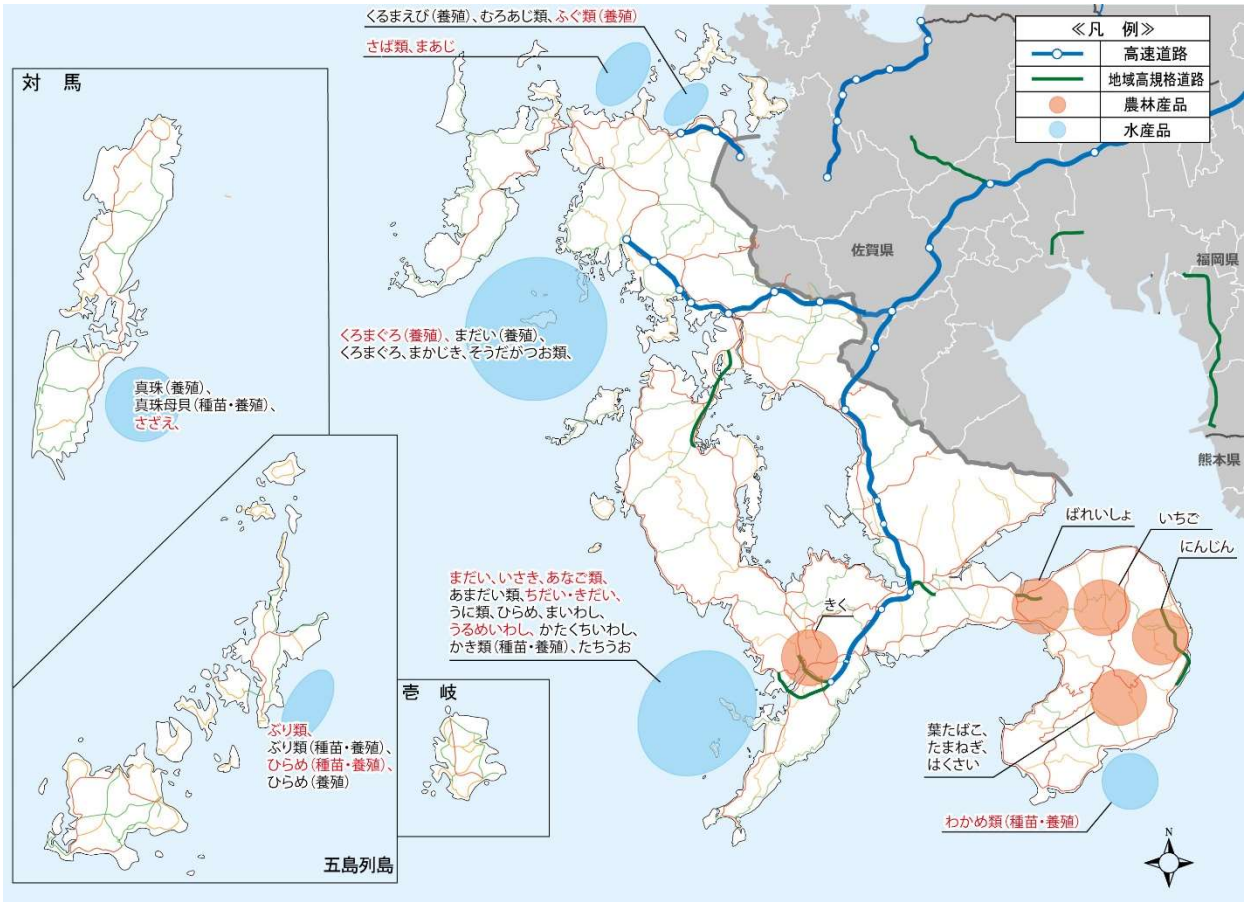


図　1-7　県内地域別農業産出額（H30）

資料：農林水産省「市町村別農業産出額（推計）」



注）県別の 2017 年産出額で全国トップ５の主な産品を、主要産地に表示。赤字は、全国シェア１位の産品。
農産物は、全国の生産額が 50 位の品目を表示
農林水産省「生産農業所得統計」「生産林業所得統計」「漁業・養殖業生産統計」

図　1-8　全国シェアトップ５を占める農林水産品の主要産地

資料：公益財団法人九州経済調査協会「図説九州経済 2020」

■製造業の低迷と新たな基幹産業の進出

第２次産業※における製造品出荷額は、九州では下位に位置しています。（図 1-9）

このような中、本県では企業誘致に積極的に取り組んでおり、AI※・IoT※・ロボット関連産業、航空機産業など新たな基幹産業の進出が進んでいます。平成 30 年５月には「長崎県次世代情報産業クラスター協議会※」が、８月には「長崎県航空機産業クラスター協議会※」が設立され、産業育成に向けた取り組みも進んでいます。しかしながら、松浦市や西海市など、高速交通体系から取り残されている地域においては立地率が低い傾向にあります。

全国的に、高速道路 IC※からの距離別立地割合において、10km 圏内が約 8 割を占めるという傾向があり（図 1-10）、近年進出した企業の分布状況においても、高速道路 IC から近い位置に立地している傾向が見られ、高速交通体系から取り残されている地域においては、立地が進まない状況となっています。（図 1-11）

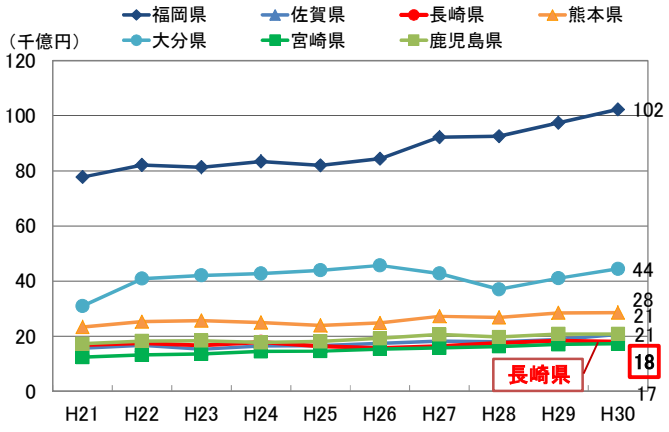


図 1-9 九州各県製造品出荷額推移

資料：H27）総務省統計局「経済センサス」
上記以外）経済産業省「工業統計調査」 ※H30 は速報値

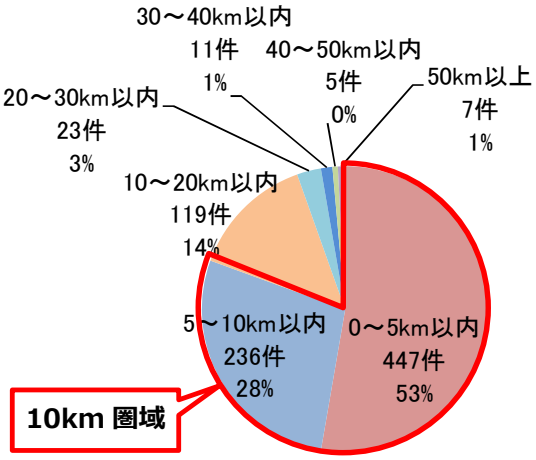


図 1-10 高速道路 IC からの距離別立地割合（H30）

資料：経済産業省「工場立地動向調査」

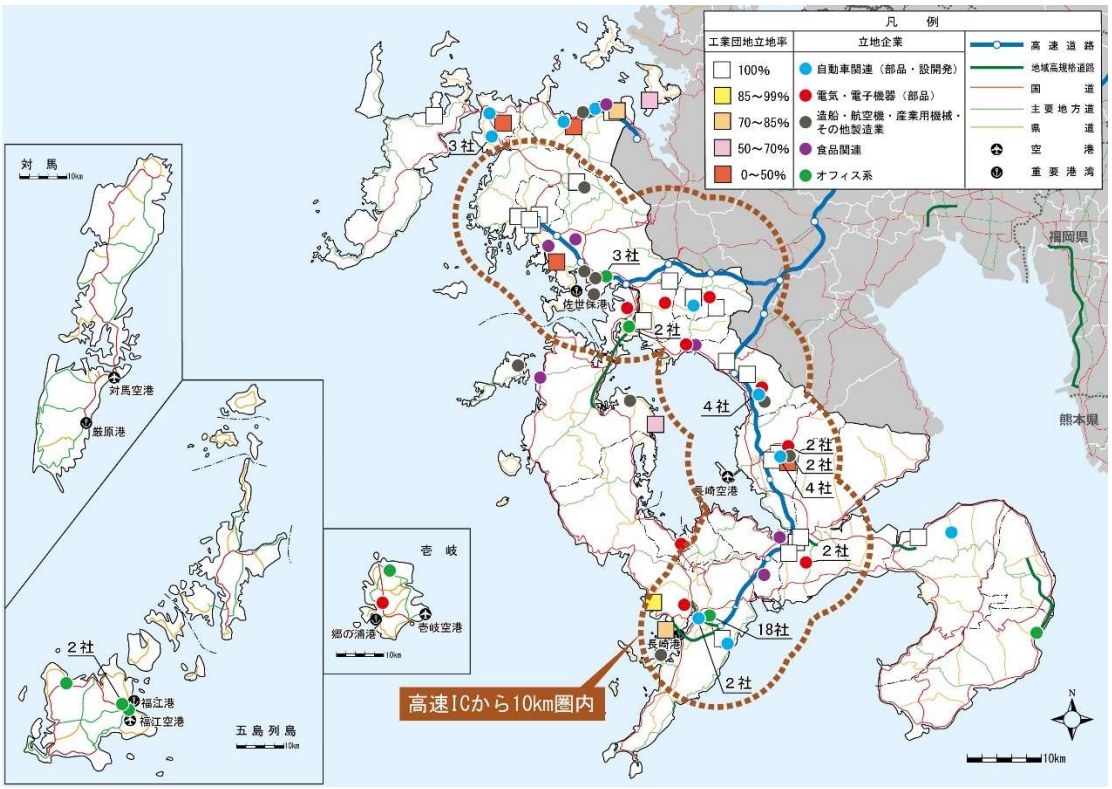


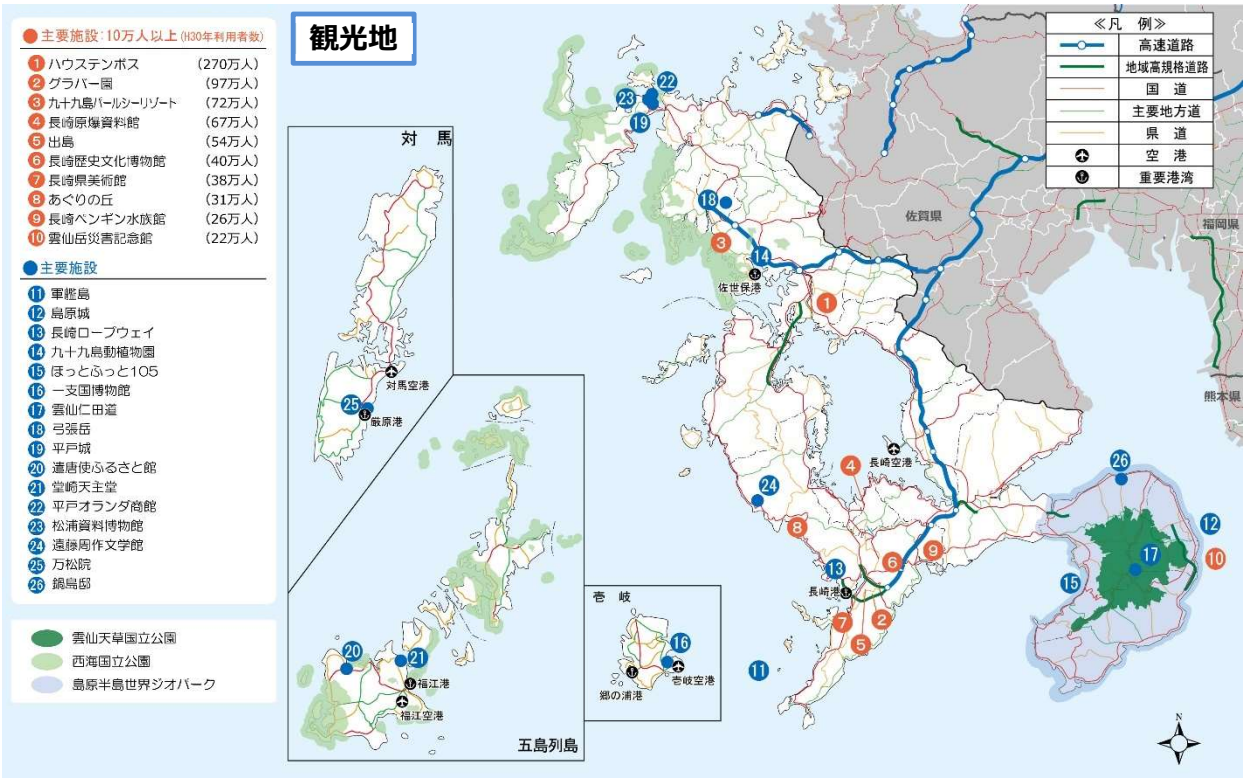
図 1-11 企業立地動向

資料：長崎県・公益財団法人長崎県産業振興財団「長崎県企業立地ガイド」、 長崎県資料

国内外の観光客の増加

■豊富な観光資源

本県の観光資源は、「雲仙天草国立公園」と「西海国立公園」の 2 つの国立公園※や、日本で初めて認定された「島原半島世界ジオパーク※」をはじめとする優れた自然環境のほか、「出島」、「グラバー園」等の歴史文化的資源、テーマパークである「ハウステンボス」など多種多様な観光資源が県内全域に広く位置しています。（図 1-12）



①ハウステンボス

②グラバー園

③九十九島パールシーリゾート

④長崎原爆資料館

⑤出島

⑥長崎歴史文化博物館

⑦長崎県美術館

⑧あぐりの丘

⑨長崎ペンギン水族館

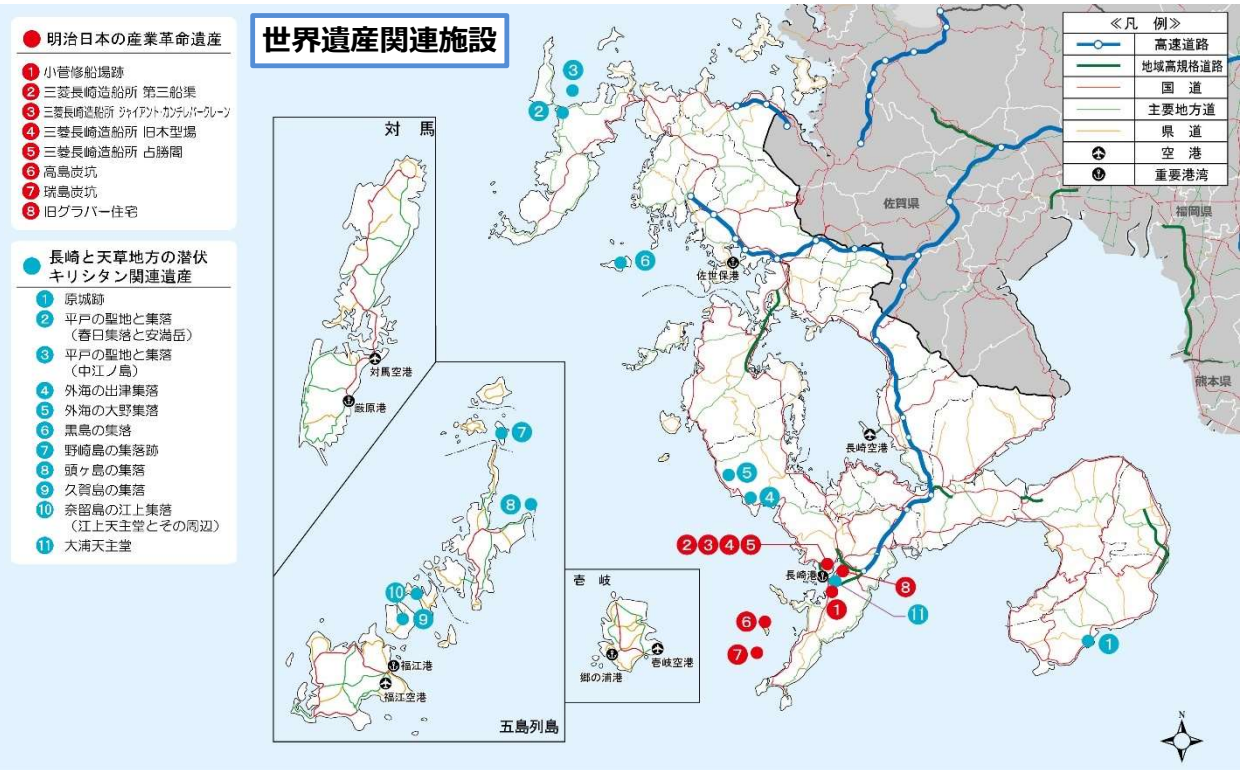
⑩雲仙岳災害記念館

図 1-12 観光地の分布

資料：平成 30 年長崎県観光統計

■世界遺産の登録

さらに、平成 27 年 7 月には県内の 8 資産を含む「明治日本の産業革命遺産　製鉄・製鋼、造船、石炭産業※」が、平成 30 年 6 月には「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産※」が世界遺産※に登録され、魅力ある新たな観光資源が増えています。（図 1-13）



【長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産】

図 1-13 世界遺産関連施設の分布

■国内の観光客数の増加

本県を訪れる観光客は増加傾向にあり、平成 30 年は 3,550 万人と過去最高の来訪者を記録しています。（図 1-14）

また、近年はクルーズ船の寄港回数も増加しており、訪日外国人も増加しています。（図 1-15、図 1-16）

しかしながら、地域別の観光客数内訳をみると、都市部が約 7 割を占め、半島部は約 3 割、離島部は 1 割にも満たず、地方部を訪れる観光客は少ない状況にあります。（図 1-17）

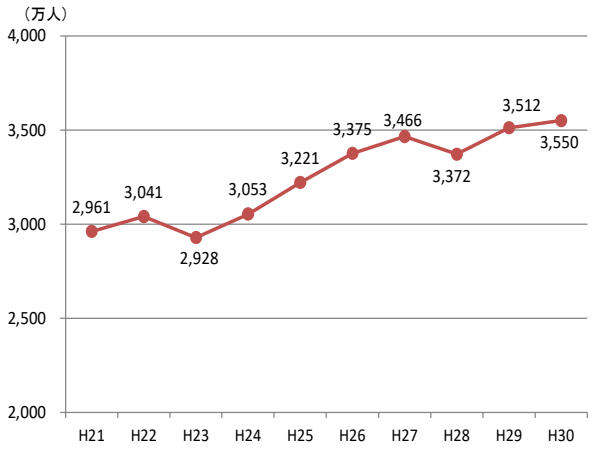


図 1-14 観光客延べ数の推移

資料：長崎県資料

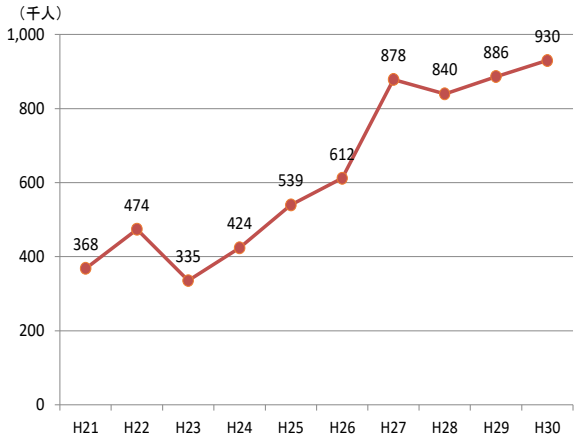


図 1-15 外国人延べ宿泊者数の推移

資料：長崎県資料

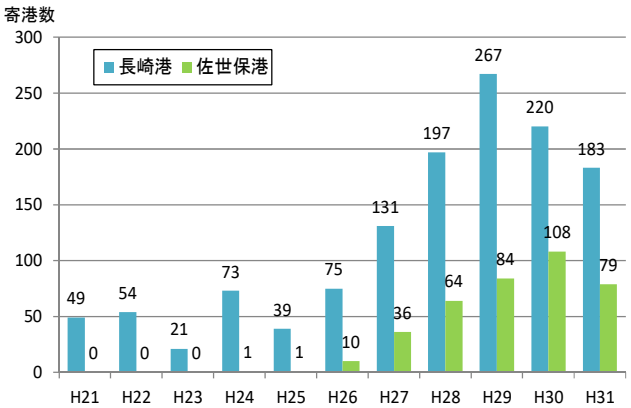
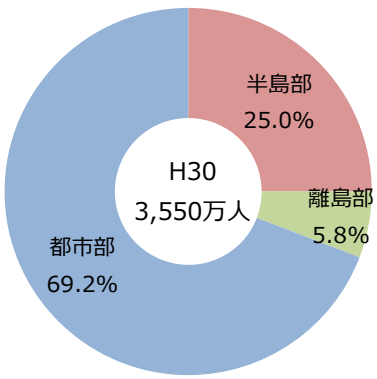


図 1-16 クルーズ船寄港回数の推移

資料：H21～H30）平成 30 年長崎県観光統計
H31）国土交通省資料



※半島部：雲仙市、南島原市、島原市、平戸市、松浦市、西海市
離島部：五島市、壱岐市、対馬市、新上五島町、小値賀町

図 1-17 観光客延べ数の地域別内訳（H30）

資料：長崎県観光統計時系列データ

人口減少・少子高齢化の急速な進行

■人口減少・少子高齢化の急速な進行

全国的に人口減少と少子高齢化が進行する中にあって、本県では全国に比べて５年早いペースで高齢化が進行しており、中でも離島部では 10 年も早く進行しています。2040 年の人口は約 105 万人と、平成 27 年から 24%の減少が見込まれ、人口減少のペースは全国（13%減少）より早く進行します。（図 1-18、表 1-1）

人口の推移を市町別にみると、近年、長与町、時津町、大村市、佐々町といった都市部近郊においては増加していますが、それらを除く地域では減少傾向にあり、特に離島・半島部は人口減少が顕著となっています。（図 1-19）

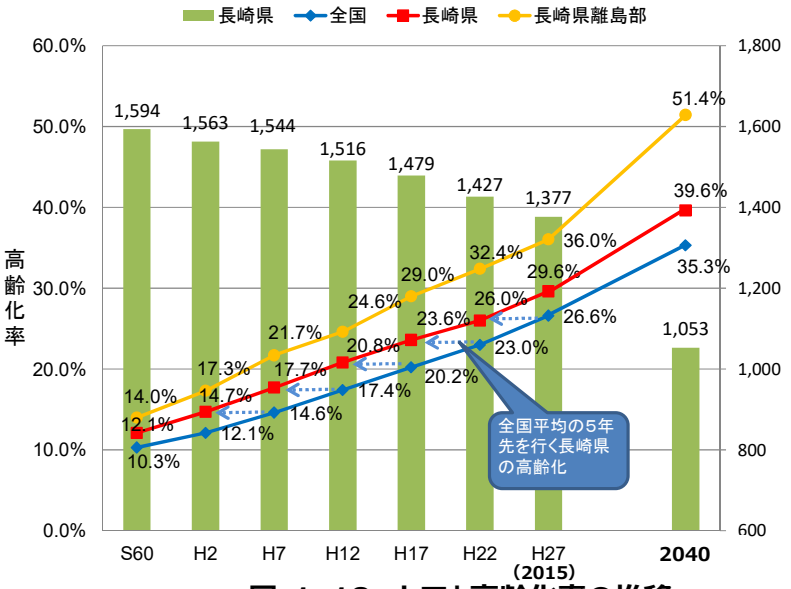


図 1-18 人口と高齢化率の推移

表 1-1
2015 年から 2040 年の人口推移

		全人口に占める人口数及び割合		
		2015年	2040年	増減
全国	総数	12,710万人	11,092万人	▲1,618万人（▲12.7%）
全国	うち老年人口	3,387万人【26.6%】	3,921万人【35.3%】	＋534万人（＋15.8%）【＋8.7%】
長崎県	総数	1,377千人	1,054千人	▲323千人（▲23.5%）
長崎県	うち老年人口	408千人【29.6%】	417千人【39.6%】	＋9千人（＋2.2%）【＋10.0%】

資料：S60～H27 年）国勢調査
2040 年）日本の将来推計人口（平成 29 年推計）、日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）

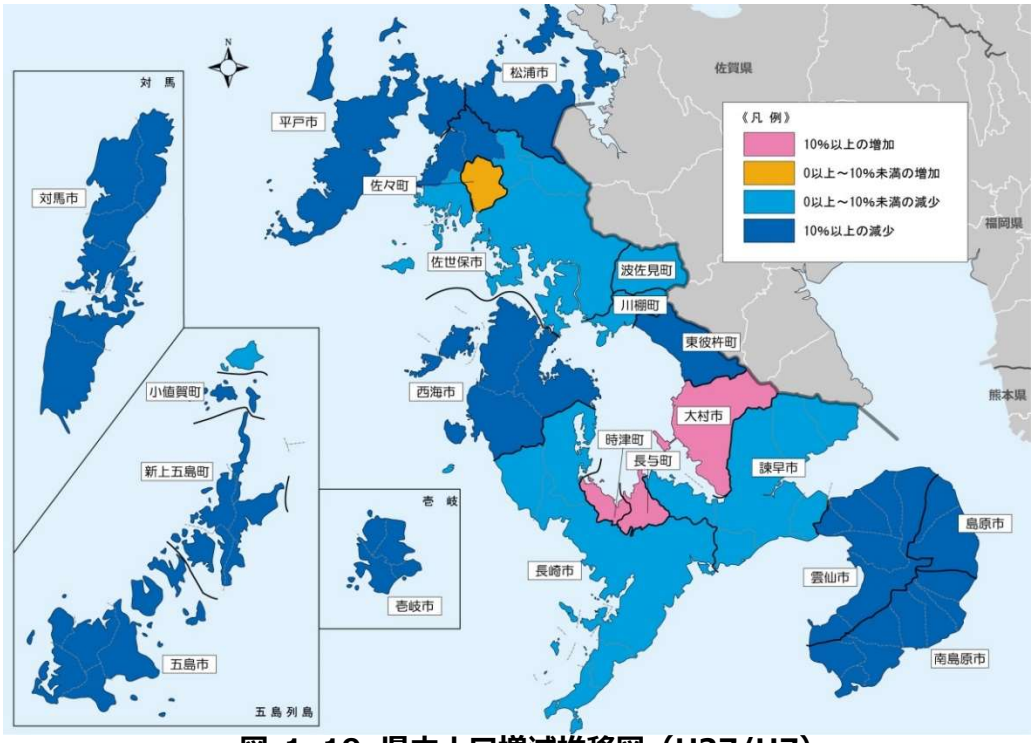


図 1-19 県内人口増減推移図（H27/H7）

資料：国勢調査

■人口減少・少子高齢化社会に対応した都市構造への転換

人口減少社会において、各種サービスを効率的に提供するためには、集約化（コンパクト化）が不可欠です。しかし、コンパクト化だけでは、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できない恐れがあります。このため、ネットワーク化により、都市機能に応じた圏域人口を確保する必要があります。

このような『コンパクト・プラス・ネットワーク』による国土づくりとして、中核性のある都市と周辺市町が連携して一定の圏域人口を確保し、相互に高次都市機能を分担し連携することで、活力ある社会経済を維持するための拠点づくりを行う「連携中枢都市圏構想※」や、各都市の住宅及び医療・福祉・商業施設等の立地の適正化に関する計画（立地適正化計画）の取り組みが全国で進められています。県内では、長崎広域連携都市圏※、西九州させぼ広域都市圏※において連携協約を締結、長崎市・大村市において、立地適正化計画の公表が行われています。（図 1-20）

なお、都市部では、空き地・空き家の発生によるスポンジ化が問題となっており、これらの低未利用地の有効利用を図る必要があります。（図 1-21）

また、集落が散在する地域においては、日常生活に不可欠な機能を歩いて動ける範囲に集め（コンパクト化）、周辺とネットワークでつなぐ「小さな拠点」の形成を進めています。（図 1-22）

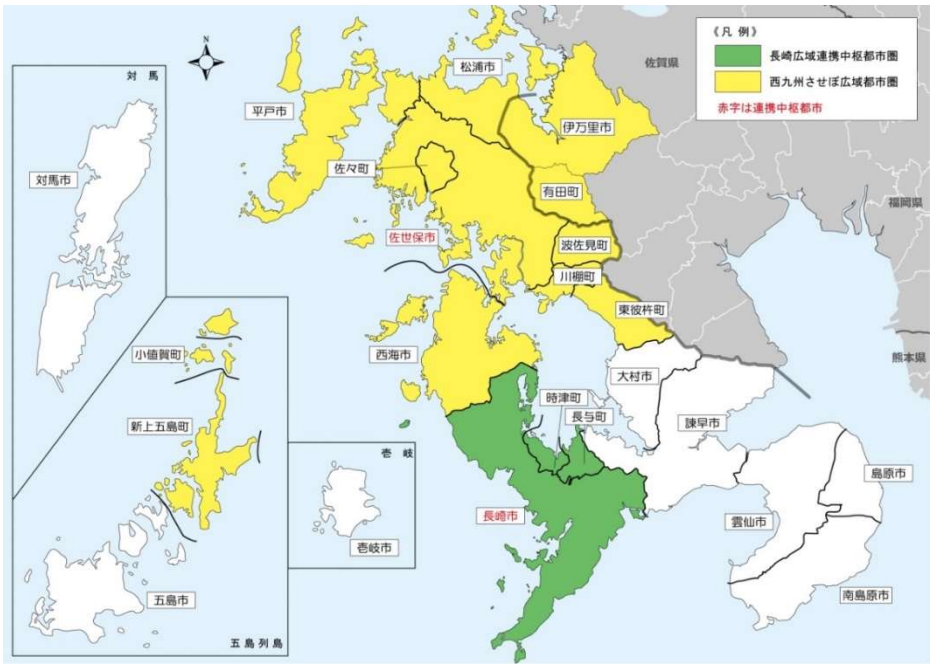


図 1-20 連携中枢都市圏

資料：総務省「連携中枢都市圏の形成の動き」

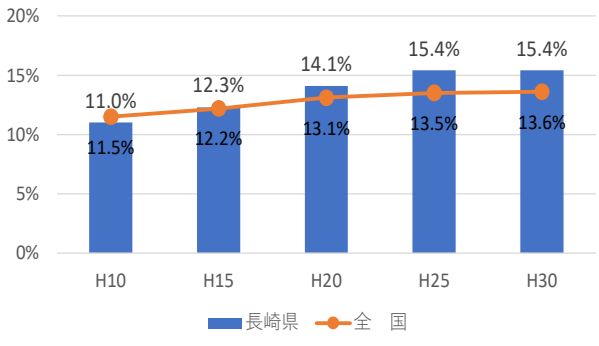


図 1-21 長崎県空き家率の推移

図 1-22 小さな拠点イメージ

出典：国土交通省「国土のグランドデザイン２０５０」パンフレット

都市部に立地する救急医療施設

高齢化に伴い、地域医療・救急医療の重要性がますます高まっています。

高度な医療サービスを提供する高次救急医療施設※は、長崎市、佐世保市、諫早市に集中しています。（図 1-23）

離島・半島部から都市部の医療施設までの救急搬送には時間を要するため、救急医療サービスに格差が生じています。

令和元年、厚生労働省より、全国の公立・公的病院のうち再編統合の必要性について再検証すべき 424 病院が公表されました。本県においては、離島部・半島部を中心とした 6 病院が再編対象に挙げられており、今後、病院の統廃合による救急医療サービスの低下が懸念されます。（図 1-23）

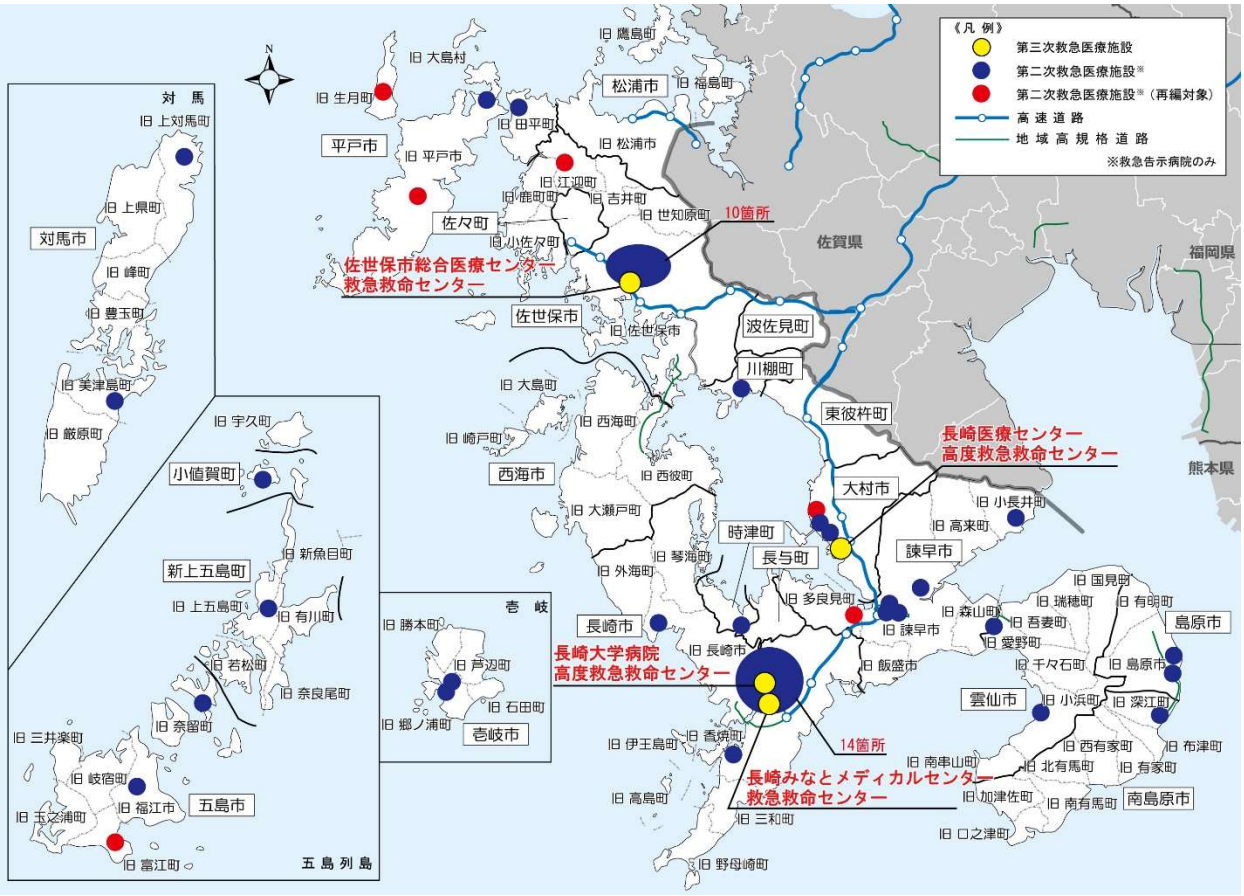


図 1-23 高次救急医療施設の立地状況

資料：長崎県「救急医療体制図」

九州新幹線西九州ルートをはじめとしたプロジェクトの進展

本県では、新たなまちづくりやプロジェクトが進展し、大きな変化の時期を迎えています。平成30年1月に県庁移転が完了、令和2年3月には、JR長崎本線連続立体交差事業※により、長崎本線（長崎駅から浦上駅間）が高架線路に切り替わり、長崎駅と浦上駅の新駅舎が開業しました。

令和4年度の九州新幹線西九州ルート※の開業により、本県への来訪者の増加や観光産業の振興が期待されます。新幹線が停車する長崎駅、諫早駅、新大村駅では、新幹線とその他公共交通との乗り継ぎやまちの賑わいを向上させる周辺整備が進められています。今後は、全線フル規格による整備の早期実現に向けて、県として取り組んでいきます。（図1-24）

また、佐世保市ハウステンボス地域では、特定複合観光施設（IR）※の認定を目指しています。アジアとの近接性を活かし、国内外から年間690万人～930万人の集客を見込んでおり、地域への経済効果、雇用機会の拡大が期待されます。（表1-2）

加えて、長崎スタジアムシティの整備、県庁跡地の整備、長崎空港の24時間化や長崎港・佐世保港の国際クルーズ船受入れ環境整備も進められています。

図 1-24 九州新幹線西九州ルート

出典：長崎新幹線・鉄道利用促進協議会「令和4（2022）年度開業！九州新幹線西九州ルート」パンフレット

表 1-2 IRの九州圏内への経済波及効果（想定）

集客延人数	690万人 ～ 930万人／年	建設投資額	3,500億円 ～ 4,600億円
経済波及効果（運営）	3,200億円 ～ 4,200億円／年	経済波及効果（建設）	6,100億円 ～ 8,100億円
雇用創出効果（運営）	2.8万人 ～ 3.6万人／年	雇用創出効果（建設）	6.3万人 ～ 8.4万人

※1 集客延人数については、交通インフラ等による供給能力の限界やハウステンボス施設への来場者を考慮したものではない。
※2 建設投資額は、建築物の建設費用のみが対象であり、その他の敷地造成工事、外構工事、設計管理に係る費用及び消費税等は考慮していない。公共施設整備も含まない。
※3 雇用創出効果については、自営業主、家族従業者含む。
※4 経済波及効果及び雇用創出効果は、九州圏を対象として試算している。

出典：長崎県・佐世保市IR推進協議会「九州・長崎ＩＲ基本構想（令和2年）」
長崎県・佐世保市IR推進協議会 「ユニーク・マリンＩＲ「もうすぐ未来がやってくる」」パンフレット

豊かな自然や多様な文化に培われた景観資源

本県では、世界新三大夜景※に選ばれた長崎の夜景などの都市景観や、歴史的町並み、自然景観など、豊かな自然と長い交流の歴史により培われてきた全国的にも希少価値が高い独自の風土や景観※を有しています。

これらは、観光産業や地域文化の根底を支える資産であり、この風土や景観を活用し、まちづくりや観光振興を推進し、地域活性化につなげようという動きが見られます。国土交通省では、「風景街道※」を展開しており、県内では、「ながさきサンセットロード※」に加え、「島原半島うみやま街道～歴史と水と温泉のまち※」が平成 30 年３月に新たに登録されています。（図 1-25）

さらに、平成 17 年に景観緑三法※が施行され、景観法※に基づき景観行政団体※が策定する景観計画※の中には、道路を景観重要公共施設※（景観重要道路）として位置づけているものもあります。

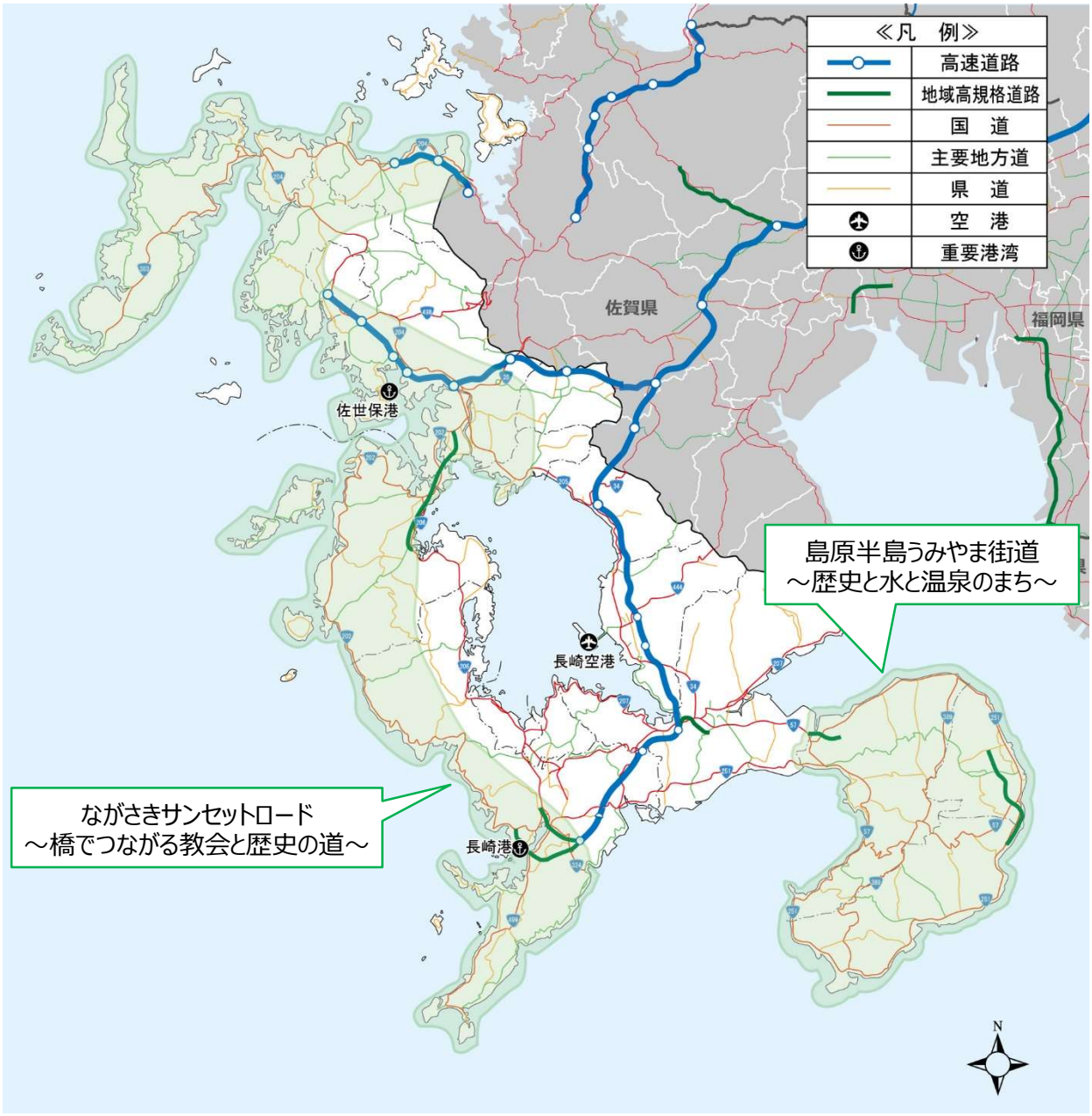


図 1-25 県内の風景街道

資料：国土交通省「日本風景街道」

ＩＣＴなどの新技術の進展

我が国では、目まぐるしい新技術の発展がみられ、社会に大きな変化をもたらしています。

超高速化、超多数同時接続、超低遅延通信を実現する 5G(第５世代移動通信システム)の開発、自動運転の実用化に向けた社会実験※、AI、IoT、ICT※、ビッグデータ※の活用など、様々な新技術が発展しており、これら新技術を積極的に活用することで、予測精度の向上や道路交通マネジメントの高度化等により、社会の更なる利便性向上や生産性向上等に寄与することが期待されます。

道の駅「彼杵の荘」では、平成 29 年より、自動料金徴収システム「ETC2.0」搭載車を対象に、九州横断自動車道東そのぎ IC を一時退出して立ち寄りを可能とする「賢い料金」の実験が、国により実施されています。（図 1-27）

また、ICT 等の新技術を取り入れ都市・地域課題を解決する「スマートシティ※」の取り組みも行われており、本県では、島原市が国土交通省の重点事業化促進プロジェクトに選定され、交通(MaaS※)・観光(5G サービス網)・防災（遠隔監視システム）の 3 分野を横断する取組を実施しています。

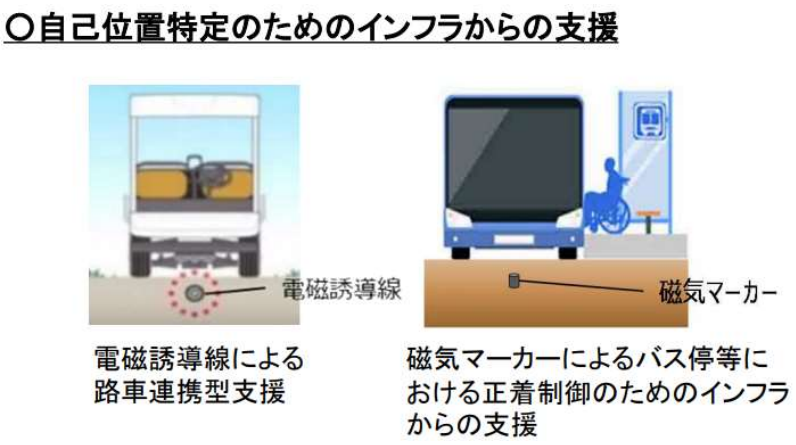


図 1-26 自動運転のためのインフラ支援イメージ

出典：国土交通省資料

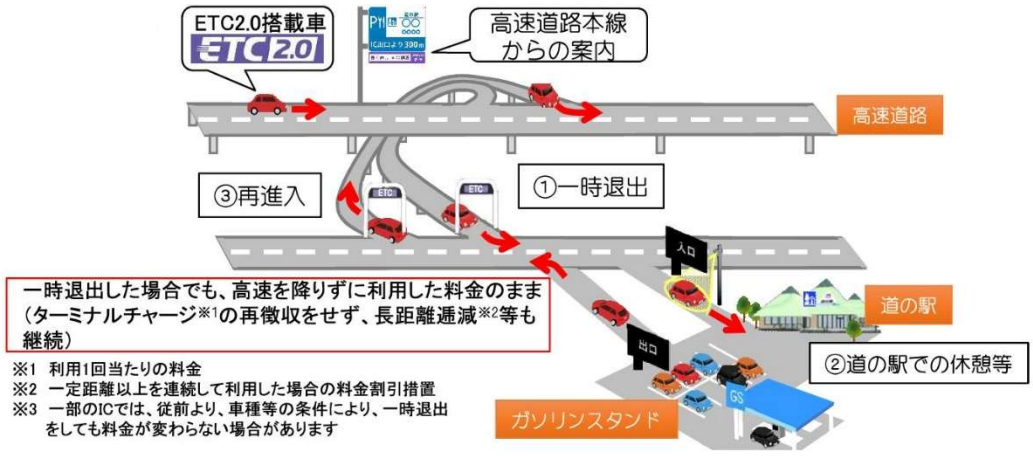


図 1-27 高速道路からの一時退出を可能にする「賢い料金」イメージ

出典：国土交通省資料