

「変貌する九州の地域・産業構造」

長崎県立大学 地域創造学部 教授

鳥丸 聡 氏



【略歴】

1959 年鹿児島県鹿児島市生まれ。九州大学経済学部卒業。10 年間地方銀行に勤務後、（財）九州経済調査協会研究主幹等を務める。1999 年米国国務省からインターナショナル・ビジタープログラムに招聘された後、2001 年同協会情報研究部長。2004 年（株）鹿児島地域経済研究所経済調査部長。2008 年シンクタンク・バードウイング（九州経済社会研究所）代表。独立行政法人中小企業基盤整備機構九州本部プロジェクトマネージャー兼務。2016 年より現職。

皆さん、こんにちは。今ご紹介頂きました長崎県立大学佐世保校地域創造学部の鳥丸と申します。長崎県立大学というのは、長崎市のすぐ北の長与町にシーボルト校というのがあって、大村湾を挟んで反対側の北の方に佐世保校というのがあります。私は家が福岡の太宰府で、大宰府から佐世保まで通勤しています。今日は午前中に佐世保で授業がありましたので、それを済ませてからここに来たんですけど、驚いたことに大宰府－佐世保間と佐世保－長崎間は、車で移動すると同じ時間ですね。長崎県の中だけにいるとそういう感じがしませんが、県外との時間距離が劇的に短くなってきているんだなというのを感じるところです。

今日はこれから「変貌する九州の地域産業構造」について考えてみたいと思います。

一般的に行政単位の長崎県の上は日本という国レベルで考えてしまうので、今日は県と国の中間の「九州」とか「北部九州」とか「西九州」とか、ちょっと中途半端ですけれど、行政区分に馴染まないような中間エリア単位でいろんな事を考えていきたいと思っています。もう既に今までのご講演の中で、私の話は要らなくなったところが何カ所もありまして、水嶋海事局長さんからは、インバウンドが昨年4兆4千億円ものお金を日本に落としたということでした。4兆4千億円と聞いて、長崎県の企画課の方とか統計課の方々はピンとくるわけですけど、長崎県の1年間の県内総生産です。大体大分県も一緒です。ですから、今インバウンドがすごく増えている一方、国内人口は2008年ピークでどんどん減ってはいっていますが、それを補う1つの県に匹敵する位のインバウンドが増えてきているということです。日本が47都道府県から48都道府県つまり「47都道府県＋外国」みたいな感じに変化していることになります。従って、今までとは異なる戦略を持たないといけないんだなというのを感じた次第です。

また私もちょっとノーマークだったんですけど、インバウンドについて広島の場合は、一位がEUで、二位がアメリカで三位がオーストラリアというお話でした。広島は当然平和都市で平和観光というので来ているということですけど、2022年度に、部分開業ですけども、長崎新幹線が武雄温泉から先の方が暫定開業します。全線開業になるのがまだ見えてこない状況ですが、もしフル規格で全線開業となれば、広島と長崎がのぞみクラスであ

れば2時間で結ばれることになるんですよね。そうすると一大平和観光ルートみたいなのが出来ていくわけですから、ただ単に博多駅との時間距離がどうなりましたみたいなそういう問題とは違うところで、もっと巨視的な視点で新幹線問題も考えていったほうがいいんじゃないかなというのを感じた次第です。

最初に私の方からは、「九州ってどんどこ」というテーマで話します。意外と九州人が九州のことを知らないんです。九州を、人口移動面と景気循環面、シリコンアイランド・カーアイランド・食料供給基地という九州の産業構造上の特徴をざっくり見て、あとは産業構造上の長崎県の得意分野とか伸びている分野を概観して、長崎県がどこに力を入れていかなきゃいけないか考えてみたいと思います。結論から言えば「海」に力を入れていかないといけないということになります。最後に高速交通社会、つまりハイモビリティ社会が九州の一体感を今ものすごく高めている状況についても考えてみたいと思います。長崎市民の方々はあまり意識しないかもしれませんが、博多まで行くのに最短でどれくらいですか。1時間46、7分は最短でもかかると思います。一方、鹿児島中央駅から博多駅まで1時間17分ですから、鹿児島の方が圧倒的に博多に近いんです。だから鹿児島県庁の職員とか鹿児島市役所の職員とかは、例えば昨日とかだったら、「今日のクライマックスシリーズのチケットをゲットできたので、5時には退庁します」みたいな感じで駅に行って、1時間17分で博多駅に着いて、シャトルバスに乗り換えて、都市高速経由でドームに行って、一回の表裏ぐらいは見られないかもしれないけれど、その後決着がつくまで観戦して、その日のうちに家に帰るというのが可能になっています。九州の一体感というのが今から十数年前とはもう劇的に変わってきているという、そのあたりの様子も最後に振り返っていききたいと思います。

最初に「九州ってどんどこ」です。今更将来推計人口がとんでもないふうになっていますよというどめを刺してどうするんだという話もあるわけですが、長崎県の人口のピークって、1960年なんですね。これはどこもそうです。大分県も宮崎県も鹿児島県も似たようなものです。実は1960年ピークで、人口が減少する中で、時々ポコッと増えて、また減少する中でちょこっと増えてという、こういう動き方をしているから本当のピークって

(万人) 香川県人口推移 (1923年(大正9年) - 2015年(平成27年))

7月1日
200

高齢者の人口推移（1955年（大正26）～2010年（平成22）年）

100万人

100

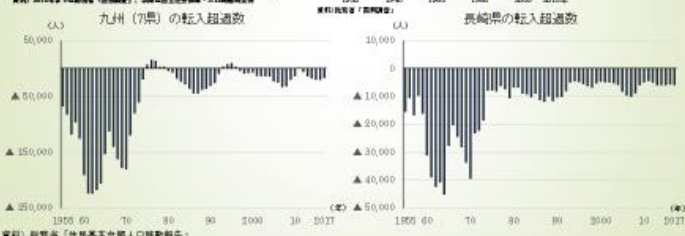
50

0

0 20 40

1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010

■ 65歳以上
■ 15～64歳
■ 15～64歳
（ピークは1982年）
★ 老年人口割合(%)
（右メモリ）



Q 九州が転入超過になるのはどんな時か？（オイルショック後、バブル崩壊後、リーマンショック/震災後）
Q どうして「九州における福岡一極集中」が進んだのか？
（港湾、円高、空港、新幹線の終着駅効果、高速道路、支店経済、エンタメ機能、醫人の町、…）

下の方に、九州7県の転入超過
数を図示しています。これを見ると、九州7県で見ているんですが、プラマイゼロより上にある時
が、入ってくる人の方が出ていく

九州 7 県で時々社会移動がプラスになっている時ってというのはどういった時代だったのかということを過去に遡ってきちんと分析して、その時と同じことを今やれば、九州の人口は転入超過になるはずなんですよ。最初のポコッとした盛り上がりっていうのが、石油危機後ですね。高度成長時代の終わり。その次のポコッとした盛り上がり、バブル崩壊後ということになっているんです。その次の盛り上がりに至る辺りが、リーマンショックから東日本大震災の時です。そういう時に実は九州の人口は増えていっています。だから

ら要するに東京の景気が悪くなれば、雇用の場が失われていきますから必ず戻ってくると
いう人達はいるということですね。

その社会移動がプラスになった時に、私達九州人はいつも勘違いをしてきたんですよ。
戻ってくる人達が増えたときに、「地方の時代がやってきた」と喜んでいました。大体こ
の転入者が増えたときのキーワード、流行り言葉というのは「地方の時代」でした。なん
か特に地方が特別なことをやったわけじゃないんだけど人が増えてきていますねみたい
に、地方自身は変わらなかったわけです。ただおまじないのように、「地方の時代」、
「地方の時代」と呪文を唱えてきました。その後また景気が良くなると、ものすごい勢い
で東京一極集中ってというのが進んでいって、いつのまにかまた転出者がどんどん増えてい
ってしまったということです。

そういう中であって、長崎県から転出していく人の数、一番多いのは、かつては東京だ
ったわけですね。今は福岡県が転出先第一位です。ちなみに長崎県に入ってくる人の出身
県はどこですかというのを調べると福岡県です。福岡県とは大量に入って来て出て行って
と、その差を計算すると出ていく人の数がちょっと多いかなという感じになっている。だ
から福岡が好き嫌いに関わらず、「対福岡戦略」みたいなのをきちんと練っておく必要が
あるんだろうと思います。

江戸時代、大昔の九州の中心はどこですかっていうと、長崎ですね。その次に九州の中
心はどこに移ったかというと、鹿児島ですね。その次が熊本の時代というのがずっと続き
ました。ところが北九州市が五市合併して100万都市になって、重厚長大な産業、新日鉄
に代表される鉄鋼産業が集積度をどんどん高めていく中であって北九州が中心になって、
そしてその次に1975年あたりをターニングポイントとして、福岡の時代というのがやって
きて、今のところ九州の中では福岡市の人口がどんどん増え続けていて、それ以外の県庁
所在都市というのが、頭打ちか、減少基調にあります。実は、福岡県っていびつな県で
す。全国の市町村の中で最も人口減少数が、大きい市町村はどこですかっていうと、第
一位が北九州市なんですね。数千人単位で毎年減っていつています。1700を超える市町村
の中で、人口増加数が一番多い市区町村はどこですかっていうと、これは福岡市というこ

とになります。福岡県というのは日本で一番人口増加数が多い政令市と日本で最も人口減少数が大きい政令市の2つを抱えているということです。

では、九州における福岡一極集中ですけれど、何が原因で一極集中したのかということ
はきちんとおさらいをしておく必要があると思うんですね。熊本で一回講演をしたとき
に、熊本市長と二人でパネルディスカッションをやるコーナーがあったんですが、そこで
色々課題が出てきて、福岡一極集中するようになった理由は何だと思われますかってフロ
アの方に聞いたら、年配の方、80代の方が「はい」って手を挙げられて、「今から100年
以上前に決まりました」って言うんです。「何ですか？」って尋ねたら、当時、熊本は
九州の中心で人口も一番多かった。一番人口が多いので国の出先機関も熊本にあった。い
つのまにかいろんなものを誘致するということをしなくなった。国が九州帝国大学を創る
っていうことを発表した時、誰が考えても九州に一カ所帝国大学を創るのであれば熊本以
外は考えられないと、鹿児島の人も宮崎の人も長崎の人も大分の人も皆、そう思ってい
た。熊本だろうと思っていたら水面下で福岡県庁と福岡市役所が文部省にいろんな交渉を
していて、東北が仙台で東北大学というのは誰もが領きましたが、九州が発表されたら九
州帝国大学は福岡市っていうふうになっていて、エーッっていう驚きが走った、っていう
んです。

だからそのときはやはり熊本中心だったからというのであぐらかいていたところがあっ
て、あの時に勝負があったんじゃないかとおっしゃっていました。それだけ当時として高
度の研究機関が福岡にできたということで、人材が集まってくるようになる。研究機関、
R&D機関が集まってくるという、付加価値の高い都市に変わっていける。それに対して熊
本は誘致活動しなかったというのを親父の世代から引き継いだと、その80代のおじいさん
は仰られたんですね。そういった経緯があったり、あと福岡一極集中の背景というのはい
くつか書いていますけれど、博多港があるということですね。博多港があって、北の方
には北九州港というのがあるわけですけど、北九州港というのは重厚長大なものを輸出する
港ですよ。

博多港というのはどちらかというと、八ちゃん堂の冷凍たこ焼きやユニクロのフリース

みたいな軽くて薄くて短くて小さいようなものを輸入する港ですよ。北九州港は重厚長大の輸出、博多港は軽薄短小の輸入という、この役割分担が出来ていて、北九州がずっと栄えていたわけですけど、これが昭和60年のプラザ合意を契機として逆転しました。

1985年に1ドル240円だったのが、2年後に1ドル120円に、円の価値が2倍に跳ね上がりました。円高だと輸出産業は叩かれますよね。輸入産業はウハウハですよ。博多港にいろんなアジアからの安い物資、ラジカセとかちっちゃいブラウン管テレビとかですね、様々なものが輸入されるようになって、当然商社関係が張り付くようになっていくということになります。

プラザ合意以降の円高と博多港の存在というのが福岡一極集中の大きい要因になりました。あるいは福岡空港の存在ですね。あんなに便利なところに空港があるって、便利だというのは危ないということでもあるんですが、それでもやっぱり使い勝手は抜群です。混雑空港に指定されてもやっぱり私なんかも使いますものね。鹿児島県庁で一回言ったことがあるんですが、鹿児島中央駅から鹿児島空港まで高速バスで大体50分位かかるんですよ。朝夕のラッシュ時間はどうかすると1時間かかっちゃうんです。では、鹿児島中央駅から福岡空港まで何分かかかるかというと、新幹線で1時間17分で博多駅に着いて、博多駅で下に降りて行って地下鉄に乗り換えるのに3分位。1、2分待てば地下鉄が来ますので90分以内に福岡空港に到着してしまうんですね。だったら鹿児島の観光振興って、「福岡空港から90分圏内の鹿児島観光をよろしく」とPRした方が良いでしょう。福岡空港を積極的にご利用頂いて、鹿児島空港アウトでお帰り下さいとか、鹿児島空港インの福岡空港アウトでお帰り下さいとか、それを観光パンフレットに書いてくれって、観光関連の審議会というので何度も言ったことがあるんですけど、そんなのは県の予算で書けないっていうわけですね。他所の空港を積極的に利用しましょうみたいなのは言えないと。それなら福岡県と協定を結んで鹿児島方面に行かれる方は福岡空港インの鹿児島空港アウトでもいいじゃないですかと、当時の福岡県知事は麻生知事でしたけれど、「ああ、いいよ、そんなのうち書いて別に構わないよ」ということでしたけれど、鹿児島県側にその気はなかったですね。県という単位で今まで色んな施策を練ってきましたけれど、時代の流れに対応できなくな

っているという感じもするわけです。

それから新幹線の終着駅効果ですね。1975年に岡山から博多まで新幹線が延伸されて、その翌年に福岡市の人口が北九州市の人口を追い越していきます。新幹線はその後、鹿児島とか長崎までストンと伸びていく予定だったのが、石油危機だということで凍結だということになって、なんだ熊本まで延伸されないのか、というので国の出先機関が博多駅の裏の合同庁舎の方にじわじわと機能強化を図っていくようになりました。すると、企業も九州に一カ所、九州支店、九州支社を置くんだったら熊本じゃなくて福岡だよなという形に変わっていきました。福岡一極集中には新幹線の終着駅効果があります。そのうちフル規格になると新大阪駅とかの電光掲示板に、行き先「長崎駅」というのができる。今は熊本駅と鹿児島中央駅ということですが、そこに長崎駅というのが将来は入るような時代がやってくるということです。

それから高速道路については九州というのは元々西軸と東軸ですね。バランスよく南北の二軸を中心に整備されてきたんです。長崎の場合は今も昔も特区ですから、一番最初に出来た鉄道が長崎本線です。軍事上の都合で一番最初に開通しました。それ以外の九州というのは、国道3号と国道10号ですね。この2軸で支えられてきて、10号は二桁国道だから格下じゃないかとよく言われますけど、国としては同じ日に一級国道に指定をしていますので、同格です。この3号と10号に沿うような形で鉄道が整備されていって、鹿児島本線が整備されるとその数年後に日豊本線が整備されました。「バランスいいね」みたいなそういう形だったのが、西側の方で九州縦貫自動車道が整備されました。「九州の高速道路って福岡ー北九州間が最初に出来て南に延びてきたんでしょ」みたいなことを言う学生がいるんですけど、九州の高速道路って熊本ー植木間が最初に整備されて、ここからどんどん南北に伸びてきたという歴史があります。そして、九州縦貫自動車道が全通した数年後に東九州道が、出来なかったんですよ。虫食い状況のままで長崎自動車道と大分自動車道が先に出来て、佐賀県鳥栖市を起点とするクロスハイウェイ時代が訪れました。九州人は、みんな福岡に行きやすくなっちゃった。さらに福岡都市高速道路と大宰府インターチェンジもつながって、ますます福岡に行きやすくなっていった。だからインフラの

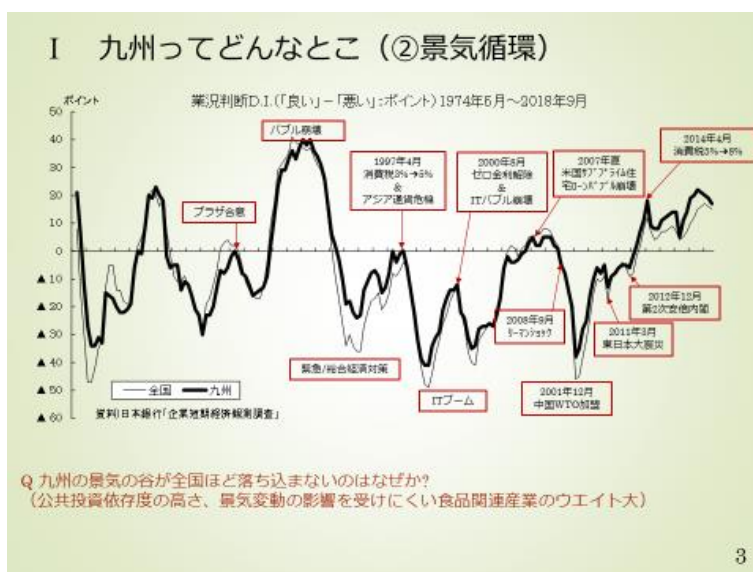
整備も福岡一極集中を後押ししたという効果があったのだろーと思います。

あと支店経済ですね。福岡というのは元々、たかが支店経済都市じゃないかと揶揄されてきました。東京本社の福岡支店が多数立地しているだけで、頭脳がないじゃないかとずっと言われていたら、いつのまにか支店だったのが九州支社になって、いつのまにか九州本社になってしまって、電通九州みたいな株式会社が出来ちゃうみたいな。人の採用なんかも独自にやりますよ、みたいな形に変わってきて、頭脳部門を持つようになっていったというんですね。そのあたりも強みだったんじゃないかと思います。あとは元々商人の町ですから、人を呼んで栄える町という特徴があったんですけど、大きいのは、最後から2つ目に書いているエンタメ機能です。

福岡市に多くの若い人達が行っています。何のために行くのか。ショッピングのためという人がいますけど、大体福岡で売っているような若い人達が買うそこそこのレベルのものっていうのは、長崎市内で全部揃います。熊本市内でも揃います。鹿児島市内でも大分、トキハでも全部揃います。じゃあ何しに行っているのかという理由ですよね。福岡市って観光地はどこですか。福岡市でどこを観光巡りするんですか。大堀公園でしょうか、それとも福岡タワーでしょうか。実は福岡市内で著名な観光地はほとんどないですよ。だから大宰府天満宮や隣接する九州国立博物館に行ったりとかするわけです。じゃあ何のために福岡に行っているのかということです。ヤフオクドームで安室さんのファイナルコンサートを見に行きましたとか、ホークスの試合を見に行きましたとか、アビスパの試合を見に行きましたとか、福岡市の第三セクター、博多座の中でお芝居を観にいきましたとか、歌舞伎を観に行きましたとか、宝塚を観に行きましたとか、あるいはキャナルシティ博多の中で劇団四季の『ライオンキング』を観に行きましたとか、あるいは期間限定ですけど、大相撲九州場所を観に行きましたとか、HKT48を観に行きましたとか、エンターティメント都市なんですね、福岡っていうのは。エンタメ機能が常設で成り立つ人口規模、市場規模を福岡が持ったということです。

私達は、かつてそれらのエンターテインメント機能を求めるのであれば、東京か大阪まで出かけていかなくてもはいけなかったのが、福岡で一定レベルの用を足せるようになって

きたということです。それで人が一極集中するようになってきています。もう1つは大学の町だということに加えて、専門学校がとにかく多いという、そういった若者の町ということも大きく影響しているんだろうと思います。ですから、好き嫌いに関わらず中国の分析をしなくちゃいけません、対福岡対策というのはきちんとやっておかないと、新幹線が暫定開業してその後いつになるか分かりませんが全線開業していくときに、鹿児島の轍を踏まないようにしなきゃいけないというのがあります。鹿児島の話は後ほどしたいと思います。



「九州ってどんどこ」っていうので、景気循環という観点で見えていったときに、これは日本銀行が四半期に1回出している短観ですけれども、その結果を1974年からつい先日10月1日に発表された9月短観の結果まで並べています。全国と九州って大体同じように良くなったり悪くなったりしている

んですけど、大きな特徴というのは、景気がすごく悪いときに九州の景気って全国ほど落ち込まないんです。全国ほど落ち込まないというのは、ある意味九州の産業構造の特徴をよく表していて、小泉構造改革以降、公共事業っていうのが急激に削られていきましたけれども、それでも公共投資依存度がまだかなり高い経済構造をしているっていうことですね。だから景気が悪くなっていくと、当然経済学的な話をすれば、ケインズの有効需要の創出っていうことで次世代から借金をして、公共事業を増やして景気テコ入れ施策をとりますよ、それに対してやはり地方の場合は敏感に反応するっていうのが1つですよ。

それともう1つは、産業構造上、飲食料品加工業の割合が地方に行けば行くほど高いんですね。自動車産業や半導体産業は世界市況の波に大きく振り回されます。去年より2割増えました、今年3割減りましたってことになるんですけど、飲食料品加工業というの

ー・スタローンの『ロッキー・ザ・ファイナル』っていう映画ですね。あの中で生卵をジョッキに割って飲むんですね。あの映画をアメリカの映画館で観ましたけど、テロップが流れます。「卵は生で飲まないようにしましょう」というんです。あの映画が上映された後というのは、あれはCGで撮っているのか、シルベスター・スタローンはお腹を壊さなかったのかみたいな感じで、世界は驚いたわけです。生卵を食べる国ってほとんど存在しませんでした。ところが映画の配給会社は「大丈夫だ」、「あのとき飲んだ卵は日本産の卵だ」というんですね。日本産の卵って、僕らがちっちゃい頃っていうのはまだ殻にウンチが付いていたりなんかして、10個入っていると1個位割れていたりとかしていました。今はとてもきれいです。しかも衛生管理も行き届いているから日本産の卵は生で食べてもよろしいと。日本のタレントも卵かけごはん専用の醤油をかけながら食べているみたいな情報が、一気に広がって行って、日本産の卵に対するニーズというのが高まっていったという、そういったことがきっかけになっています。これも先鞭付けたのは九州っていうことになります。

その横は牛肉ですが、あんまりデータを出すと叱られるんですよ。牛肉の輸出先第一位は香港、第二位マカオ、第三位がかつてはベトナムだったんですが、今はベトナムがゼロになって、カンボジアが第三位になっています。福岡空港から出すときのグラム当たり800円位の牛肉は、末端になると100グラム2千円とか3千円ですよ。そんな高い肉を買う人達がそれらの国にいるかということです。どこかの国の周囲に出して、あとは大人の事情でその国に入っているわけですよ。最終需要があまり良く分かんませんが、実際輸出をされている鹿児島県の大規模畜産農家さんは商社に全て任せていて、どこに輸出しているか知らない。その商社さんが福岡にあるので行って聞いてみたら、うちは福岡空港から出して香港、マカオに入れて向こうの商社に引き渡して後は知らないということになっていました。貿易統計では最終仕向国は分かりませんが、中国の富裕層が日本産のステーキはまだかと言っているということで、そこに最終的に入っているんだろうと思います。出せば出すけどどんどん増えるということです。

それからその横がブリですね。ブリブリ輸出が増えていっていますけど、今から20年前

に生魚を食べる国民ってそんなにいなかったですね。台湾に行っても、香港に行っても、中国はもちろん刺身料理屋に入ると、日本人しかいませんでした。今は刺身料理屋には普通に現地の人達がたくさんいるという感じで、やはり寿司文化が広がっていった影響が大きいです。アメリカ向けの輸出が多いんですけど、アメリカの板前さんは三枚におろせないっていうんですね。それで三枚におろして輸出しているので単価も高くなっています。

それからイチゴですけど、イチゴについては今年衝撃的な事件がありましたね。平昌オリンピック、カーリング娘の皆さん方が途中でモグモグタイムというのがあって、そこで誰がどう見てもあの形、紅い、丸い、大きい、上手い「あまおう」なんですよ。誰がどう見てもあれは「あまおう」だと。それをモグモグ食べていて、ゲームが終わった後「今日はイチゴを食べていましたけれど美味しかったですか」とのインタビューに対して、「はい、とても美味しかったです」。「今日のイチゴは日本からお持ちになられたんですか」って聞かれて、藤澤さんがどう答えたか。「宿舎のすぐ近くのスーパーで買いました」。福岡県のイチゴ農家全員もう大騒ぎ状態ですね。あるはずがないんです。「あまおう」が。平昌のスーパーに並んでいるはずがないんです。あれは徹底的に種の管理がされていて福岡県内で登録されている農家さんしか作れないはずのものが、何等かの形で流出していたことになります。だから知的財産権の保護をちゃんとやっておかないといけないんじゃないかというのが大きな問題になっています。

それ以外でもきのこの輸出とか、甘藷の輸出って、サツマイモがこんなに輸出されているってどんな時代やねんというみたいな話ですけど、サツマイモを一番最初に輸出したのは宮崎県串間市のJAさんです。福岡に研修に来ていた中国人が、もう研修から帰るっていうので、九州中のJAを訪ねて回っていました。JA串間大東を訪ねたところ、引っこ抜いたサツマイモでこのくらいの小さなサツマイモを踏みつぶして土に返しているんですね。

「何をやっているんですか」って尋ねたら、「こんなに小さいのはS規格より小さい規格外品だから商売にならないので土に返す」って言われて「それは止めて下さい。このくらいの小さいサイズは香港に輸出して下さい」って言ったんですね。何言っているんだろう

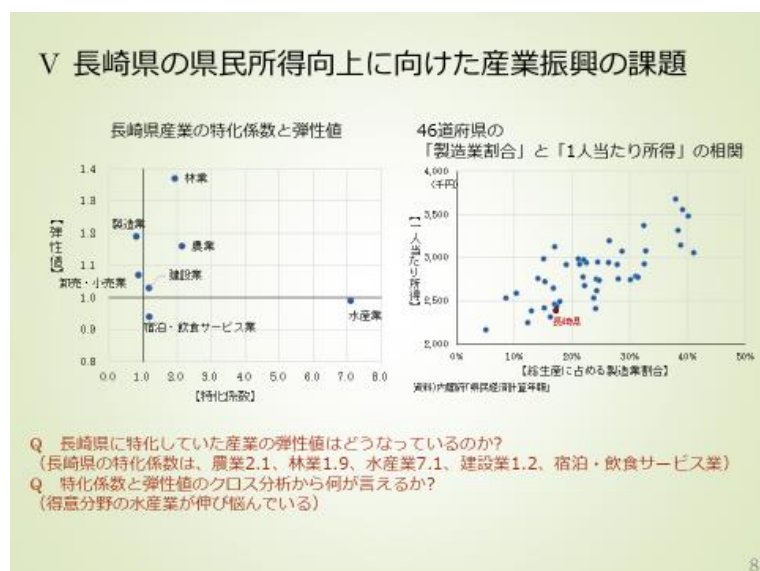
と思ったら、香港向けの電気炊飯器ってオプションが我々が買うのより1つ多くて、穴がポコポコ空いた蓋があって、そこにサツマイモの細いのを差し込んで蒸かして飲茶です。3時のおやつで食べるさつまいもは、その穴に入るのにちょうどよろしいと。

香港に輸出しなさいと言われて、嘘でしょって言って段ボール箱たった2箱ですよ。それを香港に輸出して現地の皆さんに「これはどうですか」って箱を開いたら、見た瞬間に驚くんですよ。何故かっていうと、きれいだから。ヒゲがない。全部ピンセットで農家さんが抜いているんですよ。そんなことやるのは日本だけです。ピンセットでヒゲ抜くの。実際蒸かしてみても食べてみる。向こうの方は皮ごと食べますね。皮にアントシアニンの成分があるからそこを食べたら「甘い」と。やはり日本産って、普通のサツマイモでも糖度が大陸のものより高いそうです。それから輸出はどんどん増えていって、そのJAさんから既に数百トン輸出されるようになっていったというんですね。想像を絶するような話もあるということです。

それ以外でも色々なものの輸出がメロンとか、柿とか、ミカンとかアイスクリームとか、丸太の輸出は長崎税関管内で、鹿児島、宮崎から大量に。あとは長崎のナマコっていうのが中国に超高級品で輸出をされていますけれど、これはあまり喋るなと言われていいますので。貿易統計見れば露骨に出てくるんですけど、いろんな方々が儲かっていらっしゃるようです。

産業構造の推移はもう皆さん方ご存知のところですよ。かつて1975年頃っていうのは、長崎県は全産業の11%一次産業があったのが、今は3%まで低下してきていて、九州では2%、全国では1%まで低下してきています。ただだからといって1次産業に力を入れなくていいのかというと、そうじゃなくて絶対力を入れなくてはいけない理由があります。一次産業でできた素材が食品製造業っていう二次産業に運ばれて行って、そこで加工されたものが第三次産業の商業だとか外食産業、中食産業だとか色んなところで扱われていくわけですから、素材を作るところは小さくても、トータルで考えるとフードビジネスっていうのはものすごく分厚いということです。それをやっぱり念頭に置いておかなきゃいけないと思います。

それから長崎県の得意分野って何でしょう。統計データで色々いじくって全国の構成比に対する長崎県の構成比の割合が上回っているのは何かというと、もちろん一次産業の特化係数、なかでも水産業なんかは日本一ですよ。日本一の水産県ということが分かるわけですね。じゃあその水産業というのがどれだけ伸びているのということですが、全国が増加率に対する長崎県の増加率は0.99です。全国の伸び率ほどは伸びていません。ガタイが大きいだけ伸びにくいというところがどうしても出てくるわけですね。日本の水産業って言ったら長崎の水産業っていうことになっていきますので、ここを強化していくというのが、県のため、九州のため、日本のためと、海に目を向けるということがとても大切になってくるんだろうと思います。



あとは長崎県の県民所得向上に向けた産業振興の課題っていうのをちょっと書いています。意外と長崎は林業が強いんですよ。特化している上に伸びもあります。原木栽培のシイタケが今流行りですから、リンガーハット長崎ちゃんぽん。あそこが2014年でしたっけ。使う素材は全て国産のものに切り換えますと言った

瞬間に日本で生産されているキノコを全てリンガーハットに持ち込んでも足りなかったという。今どんどん増産しているところですが、ビジネスチャンスというのはあちこちにありますがということです。

それと、ものづくりの大切さですね。造船を中心としてその下請け、孫請けを中心として技術ストックが長崎にはあるわけですが、この横軸にとっているのが製造業の割合ですね。縦軸にとっているのが1人当たりの所得水準。東京都を除いて46道府県を並べると、やはり製造業比率が高いところが所得水準も高いですよという相関があります。だからまだ技術ストックがあるうちに、今の製造業の技術というのをさらに生かして分厚

い製造業へと展開していくということが実は所得水準を向上させる1つのヒントということになっていくんじゃないかなと思います。

VI ハイモビリティ社会が高める九州の一体感

(1) 1990年代中盤以降は2つの縦軸からクロス軸時代へ

九州縦貫自動車道と九州横断自動車道が完成（クロスポイント＝佐賀県鳥栖市）

(2) 2011年3月12日に九州新幹線鹿児島ルート全線開業

東京と地方を結ぶ本州の新幹線 ⇄ 九州の南北を結ぶ九州新幹線（西軸強化）

↓
「縦長の九州」から「横長の九州」へ 「成長の極」から「連携の軸」へ

(3) 東アジアでの高速鉄道ブーム

→ 陸海空のミックスで本格的な環東シナ海国際交流圏の誕生

(4) 2016年4月24日に東九州自動車道が（ほぼ）全通

北九州～別府・大分～延岡・日向～宮崎（東軸強化）→循環型高速交通時代の幕開け

(5) 2022年度に九州新幹線西九州ルートが暫定開業

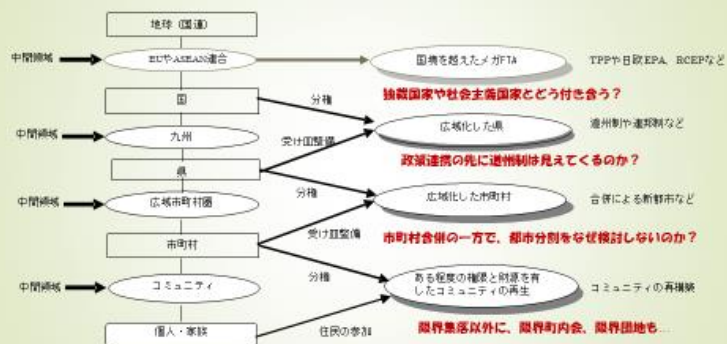
世界平和都市「長崎」と「広島」が2時間弱で結ばれる日はいつ？

- Q 本州の新幹線と九州新幹線の根本的な違いは何か？（東京に行くのに何で行く？）
Q ハイモビリティ社会は「客」と同時に何を運んできたか？（域外資本と競争原理）
Q 新幹線の博多延伸（1975年）、鹿児島延伸（04年部分開業～11年全線開業）は何をもたらした？（天神流通戦争と鹿児島中央駅界隈への域外資本参入）
Q 高速交通基盤整備を地域の底力に変えるために何をすべきか？（焼酎産業がお手本）
Q なぜ由布院温泉や黒川温泉は全国区の観光地になったのか？
Q 辛子明太子が福岡の土産品として定着したきっかけは何か？
Q 出水市の松栄軒が駅弁コンテストで上位進出するようになった要因は何か？

9

(6) なかなか動かない多様な「中間領域」

→東アジア共同体、道州制、コミュニティ再構築



Q メガFTA、道州制そしてコミュニティの再構築を検討する理由は何か？

10

最後にハイモビリティ社会について。先ほど色んなことを話しましたが、九州新幹線って、本州の新幹線と違います。かつて、石原都知事が「なんで九州なんかに新幹線を作るんだ、あんなの赤字に決まっているじゃないか」と仰ったことがあります。それに対して福岡県知事、熊本県知事、鹿児島県知事が同じ日に反論したことがあります。東京人が思っている新幹線というのは、「世界都市東京と地方がつながるよ」「それだけのコスト負担をしたら東京に君たち来られるよ」というのが本州の新幹線です。九州新幹線が開業したからといって、東京に行くのに、じゃあ新幹線で行こうか

という人はほとんどいないです。みんな飛行機です。長崎新幹線がフル規格で全線開業しても、長崎県民は東京に行くのはほとんど飛行機のままです。今と一緒に。だから東京とつながるための新幹線じゃないんですね、九州新幹線というのは。少なくとも新大阪以西です。西南経済圏が1つになっていく。そういうための、あるいは九州が1つにつながっていくための新幹線というところに意義があるわけです。

ただその新幹線が整備されていくのは、全て素晴らしいことなのかというと、ちょっと違います。鹿児島中央駅界隈の話を引き合いに出すと、暫定開業したのが新八代から先っ

ぽだけですね。これが2004年の3月13日に部分開業しました。その後2011年3月12日、東日本大震災の翌日に全線開業するまでの間は、リレー方式というので新八代駅で乗り換えていました。これはこれでなかなか良くできていて評判も良かったです。その後、全線開業になっていったわけですね。その間鹿児島はどう変わったか。これは福岡も熊本もそうですけど、駅を見たときに駅の中にエスカレーターがあるじゃないですか。あれ見たときに、それまでの九州人って左側に止まるんですよ。右側から追い越していくんです。エスカレーターは歩くなっていうことになっているんですが、お急ぎの人は歩いています。ところが今、博多駅も熊本駅も鹿児島中央駅も左に止まる人、右に止まる人、ジグザグジグザグしないと歩いて上がれない。あれは関西の文化が明らかに入ってきたということを証明しています。関西は逆ですからね。

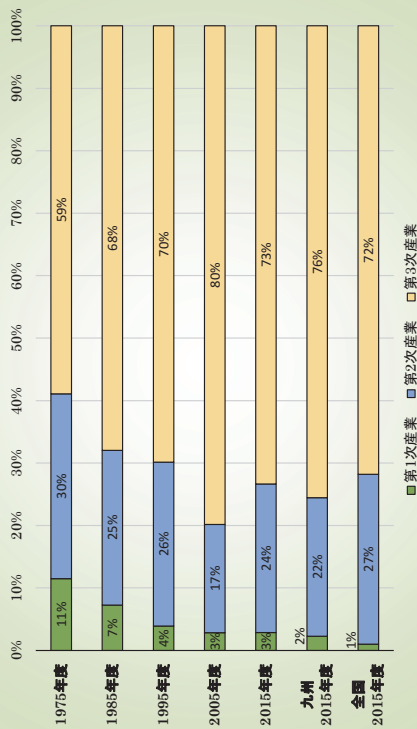
鹿児島中央駅の場合だったら、桜島の方をどんと向いたところにステーションホテルニュー鹿児島といって、これは映画『海猿』の舞台にもなったホテルですが、今は更地になっています。そこから1キロ少々離れたところにザビエルホテルという200室以上のホテルが鹿児島が一番の繁華街、天文館というところのど真ん中であつたんですが、今は更地になって駐車場になったまんまで。そのかわりに鹿児島中央駅のすぐ前には西鉄ソラリアホテルです。真後ろには九電工のホテルですね。それで東横インが1、2、3、4、加えてアパホテルです。要するに域外資本が大量に入ってきて、だから他所から見ると終着駅になって鹿児島は元気になりましたね、って言われていますけど、地場資本は激しい消耗戦をやって、今は小康状態を保っているみたいな形になっちゃっているという状況です。

それと鹿児島で新幹線が部分開業する前っていうのは、「イオンがない」「セブン-イレブンがない」「スターバックスコーヒーがない」って、3つとも無かつたんです。ところが暫定開業した年に駅ビルが新しくなって、その1階にスターバックスコーヒーが、「鹿児島の皆さんお待たせしました、鹿児島県第一号店です」。そのときの一日一店舗当たりの売上高がスターバックスコーヒーの売上高世界第二位を記録したっていうんですね。

そのあと数年後位にイオンが「お待たせしました」って、鹿児島に進出してきて、その後全線開業の時に、セブン-イレブンが「今後2年間で200店舗鹿児島県内に展開します」って参入して来て、今はファミマに匹敵する店舗数に増えています。新幹線は確かに「客」を運んでくれるんですよ。今年は『西郷どん』ブームでたくさん来てくれる。客が来るっていうのは、同時に「競争原理」が運ばれてくることになります。その時に域外資本も参入してきますから、それをどううまく使うかですよ。「ここに立地して駐車料金、悪いけれどこれぐらいにしてね」とか、「商工会議所の会員に全店舗入ってね」とかいろんな条件を付けながら地域の活性化のために域外資本をどううまく活用していくのかということを問われるのがこれからの長崎じゃないかなという気がしています。

お時間の方がまいりました。ちょっと細かいところはお話できませんでしたが、私からは以上です。ご清聴ありがとうございました。

II 産業構造の推移（長崎県、九州、全国比較）



5

IV 九州そして長崎県の成長分野

- ある経済変数Xが1%変化したとき、他の変数Yが何%変化したかを測る尺度を弾性値(または弾力性)という。長崎県のA産業の増加率と全国のA産業の増加率を比べて、長崎県のA産業のほうが高ければ(つまり弾性値がより高ければ)、長崎県のA産業は成長力が高い弾力性が高いということになる。
- 弾性値＝長崎県のA産業の増加率÷全国のA産業の増加率

	長崎県		九州		全国	
	対2006年度 度比	弾性値	対2006年度 度比	弾性値	対2006年度 度比	弾性値
県内総生産	4,382,214	1.01	49,105,616	1.03	546,550,491	1.00
第1次産業	125,757	1.08	1,113,527	1.08	5,450,583	0.98
農業	74,082	1.13	843,003	1.07	4,317,825	0.97
水産業	4,702	1.01	65,944	1.23	308,482	1.17
第2次産業	1,036,737	1.11	10,812,656	1.01	824,278	0.99
製造業	754,511	1.14	7,827,430	1.08	147,777,123	0.96
建設業	277,346	1.03	2,925,788	0.96	29,543,937	1.00
第3次産業	3,202,428	0.97	36,889,292	0.97	389,843,176	1.00
卸売・小売業	471,514	0.98	5,830,205	0.97	68,514,062	0.91
金融・保険業	156,033	0.99	1,820,934	0.99	24,977,193	0.97
不動産業	451,929	0.99	5,163,354	0.99	63,145,024	0.99
運輸・情報通信業	360,638	0.97	5,050,457	1.04	54,621,827	0.99
宿泊・飲食サービス業	129,257	0.94	1,457,985	0.94	13,613,678	0.94

資料)内閣府「県民経済計算」(2015年度)

7

III 九州そして長崎県の得意分野

- 特化係数とは、地域のある産業がどれだけ特化しているのを見る係数。長崎県のA産業の構成比と全国のA産業の構成比を比べて、長崎県のA産業のほうが高ければ、長崎県でA産業は優位にある(特化している)ということになる。
- 特化係数＝長崎県のA産業の構成比÷全国のA産業の構成比

	長崎県		九州		全国	
	県内総生産	特化係数	域内総生産	構成比	特化係数	特化係数
県内総生産	4,382,214	1.00	49,105,616	100.0%	1.00	546,550,491
第1次産業	125,757	2.88	1,113,527	2.3%	2.27	5,450,583
農業	74,082	1.7%	843,003	1.7%	2.17	4,317,825
林業	4,762	0.1%	65,944	0.1%	2.38	308,482
水産業	46,913	1.1%	204,581	0.4%	2.76	824,278
第2次産業	1,036,737	23.7%	10,812,656	22.0%	0.81	147,777,123
製造業	754,511	17.2%	7,827,430	15.9%	0.74	117,777,123
建設業	277,346	6.3%	2,925,788	6.0%	1.10	29,543,937
第3次産業	3,202,428	73.1%	36,889,292	75.1%	1.05	389,843,176
卸売・小売業	471,514	10.8%	5,830,205	11.9%	0.95	68,514,062
金融・保険業	156,033	3.6%	1,820,934	3.7%	0.81	24,977,193
不動産業	451,929	10.3%	5,163,354	10.5%	0.91	63,145,024
運輸・情報通信業	360,638	8.2%	5,050,457	10.3%	1.03	54,621,827
宿泊・飲食サービス業	129,257	2.9%	1,457,985	3.0%	1.19	13,613,678

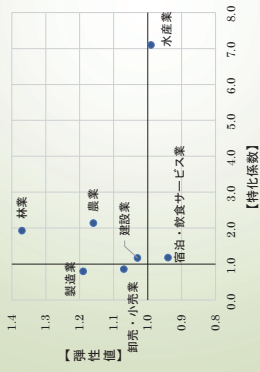
資料)内閣府「県民経済計算」(2015年度)

- Q九州の建設業の特化係数が1.10(長崎県も1.17)とやや高いが、そのことは景気循環にどんな影響を与えているのか?(2013年度以前は3.0弱と、もっと高かった)

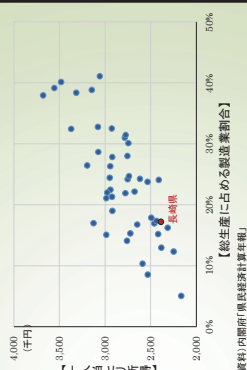
6

V 長崎県の県民所得向上に向けた産業振興の課題

長崎県産業の特化係数と弾性値



46道府県の「製造業割合」と「1人当たり所得」の相関



- Q長崎県に特化していた産業の弾性値はどうなっているのか?(長崎県の特化係数は、農業2.1、林業1.9、水産業7.1、建設業1.2、宿泊・飲食サービス業)
- Q特化係数と弾性値のクロス分析から何が言えるか?(得意分野の水産業が伸び悩んでいる)

8

- (1) 1990年代中盤以降は2つの縦軸からクロス軸時代へ
九州縦貫自動車道と九州横断自動車道が完成（クロスポイント＝佐賀県鳥栖市）
- (2) 2011年3月12日に九州新幹線鹿児島ルート全線開業
東京と地方を結ぶ本州の新幹線⇄九州の南北を結ぶ九州新幹線（西軸強化）

(3) 東アジアでの高速鉄道ブーム

(4) 2016年4月24日に東九州自動車道が(ほぼ)全通
北九州へ別府・大分へ延岡・日向へ宮崎(東軸強化)⇨循環型高速交通時代の開向け

(5) 2022年度に九州新幹線西九州ルートが暫定開業
世界平和と都市「長崎」と「広島」が2時間弱で結ばれる日はいつ?

Q ハイモビリティ社会は「客」と同時に何を運んできたか？（域外資本と競争原理）

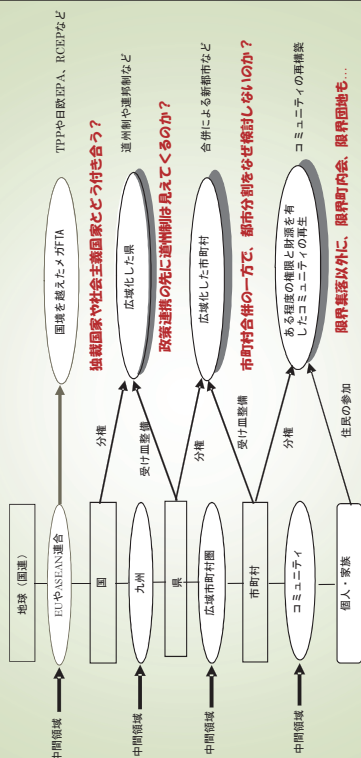
(天神流通戦争と鹿児島中央駅界隈への域外資本参入)

Q なご田中阮福泉は、黒川福泉は、主国区の観光地になったのか？

Q 辛子明太子が福岡の土産品として定着したきっかけは何か？

10

→東アジア共同体、道州制、コミュニティ再構築



Q メガFTA、道州制そしてコミュニティの再構築を検討する理由は何か？

10