

連載 変革期に挑む九州の底力—第 17 回— デフレ時代を駆け抜けた九州経済

シンクタンク・バードウイング代表 鳥丸 聡

1. はじめに

2014年4月1日、17年ぶりに消費税増税が実施された。みずほ総合研究所の試算によると、夫婦と子ども2人、年収500万円の世帯で増税による2014年度の負担増は8万3,482円に達し、経済対策による子育て世帯向けの現金給付を考慮しても、年間7万円程度の実質負担増になるという。新年度の家計防衛の観点から「駆け込み需要」が活発化したのも道理である。

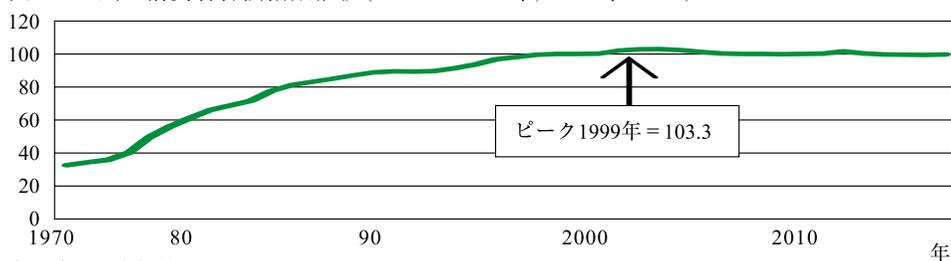
2013年末までの「駆け込み需要」と言えば、百貨店で100万円もする高級腕時計が月に100個以上売れたとか、大都市圏で億ション着工が活発化しているとか、高級輸入車販売が活況を呈しているといった富裕層のバブリーな話題ばかりが目立っていたが、増税目前となった2014年入り後は、公共料金や鉄道、路線バス、高速バス、都市高速料金、はたまた福岡市営渡船や三瀬トンネル通行料金等々の値上げが発表・検討されているというニュースを見聞きするようになって、定期券や回数券、トイレットペーパーに代表される日用消耗品のまとめ買いなどが見られるようになり慌ただしくなった。3月上旬に、駆け込み需要とは縁がないように思える「甲冑」生産全国シェア9割を誇る「丸武産業」（鹿児島県薩摩川内市）を訪ねたら、2月下旬から端午の節句用の兜の受注が例年以上に増えたという。NHK大河ドラマ「軍師 官兵衛」関連のイベント用甲冑も「GWの博多どんたくで着用したいが、増税前の3月中に納品して欲しい」といった注文まで舞い込んで大忙しだった。ハンドメイドで受注生産する伝統工芸品は、熟練職人の数に限りがあるため、駆け込み需要への対応には限界がある。このような駆け込み需要は、様々な中小企業に影響を与えたようだ。

しかし、これらの駆け込み需要は、何れも「需要の先食い」に違いはない。新年度に消費税率が物価に上乘せされる（一般には「増税率-1%ポイント」程度のインフレになると予想されている）ので、賃上げが小幅にとどまる場合は、駆け込み需要の反動に加えて物価高による需要の低迷によって、再びデフレ時代に逆戻りすることも十分考えられる。

2. デフレ時代の九州経済を振り返る

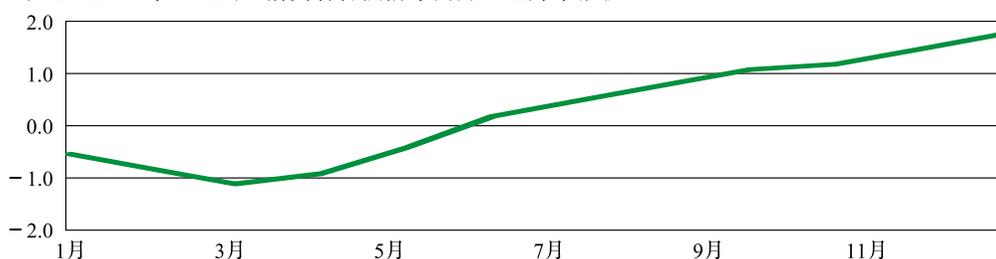
消費税率が3%から5%へと引上げられて2年後（全国は1年後）の1999年に九州の消費者物価は上昇から下落に転じ、再び消費税率が5%から8%に引き上げられる1年前の2013年にデフレに歯止めがかかりそうな気配を見せ始めた（図1）。とりわけアベノミクスによる円安・株高効果が顕在化し始めた2013年6月以降は、九州の消費者物価指数も前年比プラスを続け、しかもその変化率は高まり続けた（図2）。2014年に入ってからエネルギー価格が引き続き上昇基

図1 九州の消費者物価指数推移(1970～2013年, 2010年=100)



(出所)総務省統計局

図2 2013年の九州の消費者物価前年同月上昇率推移



(出所)総務省統計局

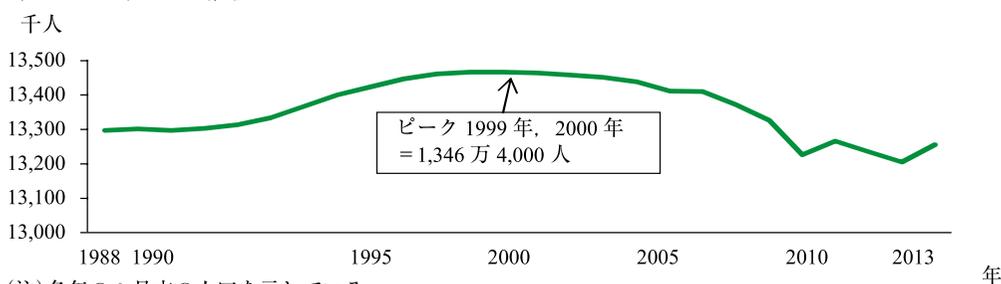
調で、電気代や灯油価格は勿論、円安傾向を背景に海外バック旅行が大幅に上昇したほか、テレビやパソコンなどの教養娯楽用耐久財、エアコンや冷蔵庫といった家庭用耐久財の物価も上がり続け、物価上昇の裾野は広がる一方だ。従って、消費税率5%時代は「デフレ時代」だったと位置付けられよう。

では、この「デフレ時代」において、九州経済はどのような変貌を遂げたのだろうか。以下では、「人口」や「市町村数」「経済規模」「産業構造」「インフラストラクチャー」等々、多方面から一大変革期を駆け抜けてきた九州経済の変貌ぶりを振り返ってみたい。

2.1 人口減少と過疎過密の格差拡大

デフレ時代の九州の人口増減を一言で表現すれば、人口増加社会から人口減少社会への転換期だったということになる。九州の人口は、1999～2000年の1,346万人をピークとして減少に転じ、

図3 九州の人口推移



(注)各年の3月末の人口を示している。

(出所)総務省『住民基本台帳人口』

2009年以降は1,320万人台にまで減少した(図3)。2009年以降、減少傾向に歯止めがかかりつつある理由は、2008年9月のリーマンショックによって大都市部での就業機会が大幅に減少し、Uターン者の増加と新卒者の地元指向が高まったことによる。このように九州全体の人口が減少する中、福岡都市圏と熊本都市圏、そしてその中間に位置する鳥栖市の人口は増え続けており、過疎と過密の格差は開く一方である。アベノミクスによる景気回復局面が大都市主導で続かならば、「日本における東京一極集中」と「九州における福岡一極集中」が加速化され、地方分権とは真逆の中央集権時代が再び続くことになるかもしれない。

このような人口の減少は、1人当たり生産性の向上が見られない限り、消費購買力の減少につながり、デフレ圧力として重くのしかかってくる。また、過疎と過密の格差拡大は、過疎地と過密地の双方における過剰な社会資本整備コストを要求することになるため、増税分を財政健全化に配分する余力を弱めてしまいかねない。

2.2 平成の大合併で激減した市町村

消費税率3%時代に九州7県に517あった市町村は、21世紀入り後の平成の大合併を経て233市町村へと55%も減少した(表1、全国は3,232から1,719へ47%減)。市町村に合併を迫った環境変化の1つは「地方分権の潮流」であり、2つには「逼迫する財政事情」そして3つには、これまで何とか機能してきた「広域行政の限界が露呈」したことであった。2つ目と3つ目の課題に対して市町村合併は一定の効果を発揮したものの、最大の論点であった「地方分権の潮流」に対しては、その受け皿を整備するどころか分権の潮流さえ希薄なものとなってしまった。

また、当初から予想されていたこととはいえ、新市の中心部だけ栄えて周辺部が廃れてしまうといった懸念は、郡部での限界集落の増加が示しているように現実のものとなってしまった。一極集中による賑わい空間の創出が、周辺地域の人口転出や購買力流出に歯止めをかけるという「ダム効果」を積極的に発揮できる施策を展開することも必要な時代となっている。

2.3 パイが小さくなった九州の経済規模

九州7県の名目域内総生産額は、1996年度時点で45兆円あったものの、公表されている直近

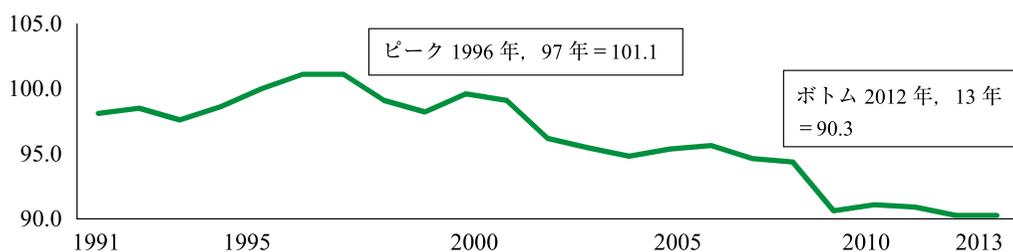
表1 市町村数の推移

	市		町		村		市町村計		
	1998年	2014年	1998年	2014年	1998年	2014年	1998年	2014年	減少率(%)
福岡県	24	28	65	30	8	2	97	60	-38.1
佐賀県	7	10	37	10	5	0	49	20	-59.2
長崎県	8	13	70	8	1	0	79	21	-73.4
熊本県	11	14	62	23	21	8	94	45	-52.1
大分県	11	14	36	3	11	1	58	18	-69.0
宮崎県	9	9	28	14	7	3	44	26	-40.9
鹿児島県	14	19	73	20	9	4	96	43	-55.2
九州	84	107	371	108	62	18	517	233	-54.9
全国	670	790	1,994	746	568	183	3,232	1,719	-46.8

(注)1998年は10月1日現在、2014年は1月1日現在

(出所)総務省「都道府県別市町村数の変遷」

図4 全国の賃金指数推移(1995年=100)



(出所)厚生労働省「毎月勤労統計調査」をもとに遡及推計

の2012年度の経済規模を見ると44兆円に過ぎず、デフレ時代にあつて経済規模は小さくなった。一般論としては、物価が下落すると企業の販売数量が増えない限り売上高は減少し、売上高が減少すると利益も減少し、結果、賃金の減少を通じて消費支出が抑制されて一段と企業の売上高が減少する。いわゆる「デフレスパイラル」の様相を呈していたとも言えるだろう。

かつて昭和の時代には「九州経済は韓国一国に匹敵する」と警えられ、デフレ時代に入る頃には「オランダ」に警えられるものだったが、今の韓国は九州の2倍、オランダは1.6倍の経済規模にまで成長している。現在の九州の経済規模は、スウェーデンとノルウェーの間、あるいはサウジアラビアとイランの間といった地位に甘んじている。

2.4 大幅に減少した賃金水準

毎月勤労統計調査(雇用者5人以上)で全国の賃金水準がどのように推移したのかを見ると、消費税率が3%から5%に引き上げられる前後の1996年と1997年が最も賃金が高かった時である(図4)。バブル経済のピーク期(1990年)よりも僅かに高かった。ここで1995年のサラリーマンの賃金水準を100としてその後の賃金水準の変化を振り返ると、ピーク期の101.1以降は、爬行しつつも低下基調にあり、2012年と13年は共に90.3にまで落ち込んでいる。デフレ時代に賃金水準は1割超も減少してしまった。背景には、相対的に賃金水準が高かった団塊世代が定年退職時期を迎えたことに加えて、正社員よりパートタイマーや派遣社員の積極雇用へとシフトしていったことが大きい。デフレ時代にあつて、終身雇用、年功序列、企業内労働組合といった日本型雇用システムはほぼ崩壊し、もはや人件費は「固定費」ではなく「変動費」と化した感さえ漂う。

2.5 本格的なハイ・モビリティ社会の到来

1995年に「人吉-えびの間」の高速道路が開通したことによって、九州の西側に位置する主要都市を結ぶ九州縦貫自動車道が全通して、青森から鹿児島・宮崎までが1本の高速道路で結ばれた。その翌1996年3月には大分自動車道、玖珠-由布院間が完成し、長崎自動車道にも接続する鳥栖ジャンクションを基点とした「九州クロスハイウェイ時代」が幕を開けた(表2)。九州のデフレ時代は本格的な高速道路時代に遅れてやって来たことになる。さらに1999年には福岡都市高速道路と九州縦貫自動車道太宰府インターチェンジが直結したため、九州7県の県庁所在都市が全て高速道路で結ばれた。九州の国土軸は2つの南北の縦軸という20世紀のインフラ

表2 デフレ時代の九州の交通基盤, 商業施設, リゾート・エンターテインメント施設整備

年	交通基盤	商業施設	リゾート・エンターテインメント施設
1995	7月 九州自動車道全線開通		
1996	11月 大分自動車道全線開通 11月 九州クロスハイウェイ完成	4月 キャナルシティ博多開業 9月 岩田屋Zサイド開業	
1997		2月 博多大丸エルガーラ開業 10月 福岡三越開業	
1999	3月 九州自動車道と福岡都市高速, 太宰府ICで直結		6月 博多座開業
2000		9月 イオンショッピングタウン大和(佐賀県)開業 12月 トキハわさだタウン, 大分市に開業	
2001		12月 壽屋, 会社更生法の適用申請して倒産	2月 シーガイア, 会社更生法の適用申請
2002	2月 韓国版ビートル「コピー」, 博多～釜山間に就航	3月 パークプレイス大分開業 4月 ニコニコ堂, 民事再生法の適用申請して倒産 5月 岩田屋, 伊勢丹による本格的な再建がスタート	
2003		2月 くまもと阪神開業 3月 モラージュ佐賀, 佐賀市で開業 4月 リバーウォーク北九州開業	2月 ハウステンボス, 会社更生法の適用申請
2004	3月 九州新幹線, 鹿児島中央～新八代間開業	2月 小倉伊勢丹, 北九州市で開業 3月 岩田屋新館, 福岡市で開業 3月 鳥栖プレミアム・アウトレット開業 6月 ゆめタウン光の森, 熊本県菊陽町で開業 6月 ダイヤモンドシティ・ルクール開業 9月 アミュプラザ鹿児島開業	
2005	2月 福岡市営地下鉄七隈線開業		5月 スペースワールド, 民事再生法適用を申請 10月 九州国立博物館開館
2006		9月 福岡市天神にVIORO(ヴィオロ)開業	
2007		9月 福岡市天神に「天神ロフト」オープン	7月 フェニックスリゾート, 「オーシャンドーム」を閉鎖
2008		3月 小倉伊勢丹閉店 12月 イオンモール筑紫野開業	
2009		2月 久留米井筒屋が閉店 5月 鹿児島三越が閉店 6月 三越伊勢丹HD, 岩田屋の完全子会社化を発表	12月 ハウステンボス 経営支援基本合意書締結
2010		3月 福岡パルコ開業	
2011	3月 九州新幹線全線開業	1月 大分パルコ閉店 3月 JR博多シティ(アミュプラザ博多, 博多阪急)開業	

(出所)九州経済産業局「九州経済の現状」, 九州経済調査協会「図説九州経済」等より作成

整備とは異なる方向へと向かい始めた。

その九州クロスハイウェイの完成から8年を経た2004年3月に九州新幹線が部分開業し、博多－鹿児島中央間が2時間10分で結ばれ、2011年3月の全線開業によって1時間17分へと短縮された。博多駅起点で考えると、長崎（1時間45分）や大分（2時間）よりも鹿児島が身近な存在となったのである。移動時間距離で表す九州地図は、デフレ時代の前の縦長ではなく、縦に短く横に長い九州地図へと大きく変貌を遂げたことになる。

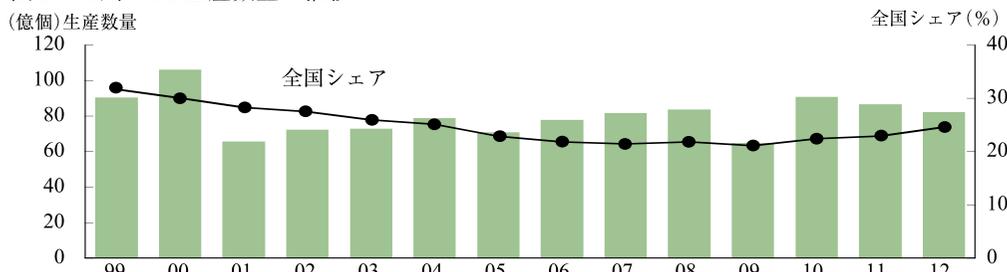
九州新幹線全線開業から既に3年以上が経過したが、この間の変化をざっくりと表現するならば、「観光客主体からビジネス客主体へ」「宿泊を伴わない日帰りビジネス客の増加」そして「南九州での新幹線利用中心（いわゆる南高北低）から熊本以北での利用拡大へ」さらに、新幹線を通勤・通学・通塾・ショッピング・レジャー等々で利用する新幹線の「マイレール化」が一段と進んだといえる。さらに新幹線全線開業で鉄道部門の赤字圧縮に成功したJR九州の「九州経済界における存在感の高まり」をもたらした。今や九州経済を語るとき、マンション建設（2013年の分譲マンション着工戸数1位）でも、流通戦争（駅ビルへの集客力アップ）でも、企業の農業参入（大分県でのニラやかんしょ、福岡県での鶏卵、熊本県での甘夏やミニトマト、宮崎県でのピーマンなどの生産）でも、JR九州抜きには何も語れなくなった。

このように、デフレ時代において九州では本格的な高速交通社会が訪れたことになるが、それは主に「北九州－福岡－鳥栖・久留米－熊本－鹿児島」といった九州の西軸において顕著だった。従って、高速交通体系の東西格差は一段と大きなものとなったのがデフレ時代の特徴である。

2.6 集積度を高めた自動車産業

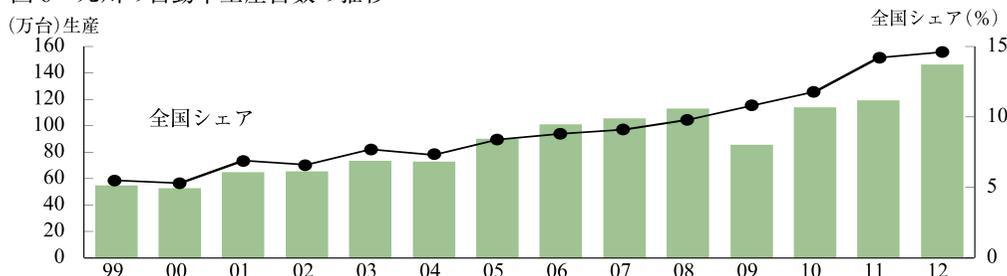
九州の産業構造上の特長は、半導体集積回路と自動車、飲食料品の生産が活発であることから、

図5 九州のIC生産数量の推移



(出所)九州経済産業局調べ

図6 九州の自動車生産台数の推移



(出所)九州経済産業局調べ

「シリコンアイランド」「カーアイランド」「食料供給基地」といった言葉で象徴される。これら三大産業もデフレ時代にあって大きく変貌を遂げた。

まず、1960年代後半から空港や高速道路インターチェンジ近くでの生産が増えた歴史の古いシリコンアイランドについては、国内他工場の新設に加えて海外メーカーの追い上げも加わり、IC生産数量の全国シェアは低下を続けた（図5）。とりわけ2008年のリーマンショック後から2011年の東日本大震災後にかけての円高期においては、数十年にわたって企業城下町を形成してきた東芝北九州工場（北九州市）、米半導体大手テキサス・インスツルメンツ日出工場（大分県日出町）、パナソニックセミコンダクターオプトデバイス（鹿児島県日置市）といった老舗工場の閉鎖が発表されるなど、一部地域で空洞化が進んだ。

一方、対照的に集積度を高め続けたのがカーアイランドである。デフレ時代の前から既に稼働していた日産自動車九州（福岡県苅田町）、トヨタ自動車九州（福岡県宮若市）そしてダイハツ九州（大分県中津市）が生産能力を増強したのに加えて、日産車体九州（福岡県苅田町）も加わり、2009年には全国生産台数の1割を超える生産シェアに至った（図6）。九州の自動車生産工場の立地は、関東・中部・関西に比べて遅れたために最新鋭の設備を有していたことが、既存工場のリストラクチャリングの受け皿として機能した。また、完成車の生産増に伴い、大手下請け部品工場も、本州から陸送するより九州に生産拠点を構えた方が効率が良いと判断したため、部品の域内調達率は向上した。

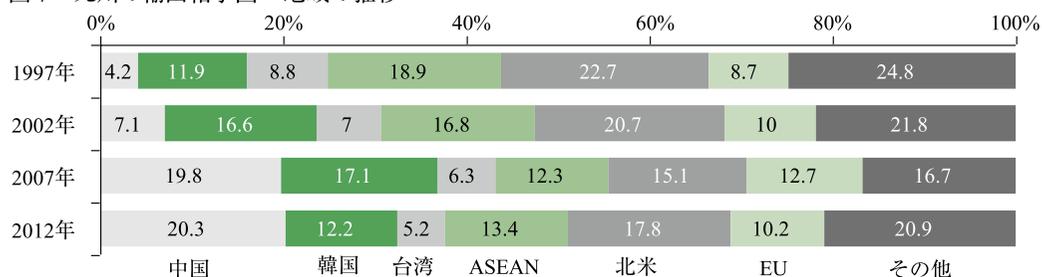
そんなカーアイランドは、リーマンショック後に生産が一時停滞したものの、デフレ時代の「震災」「タイの大洪水」「超円高」といった逆境にもかかわらず生産は加速してきた。2012年の生産台数は146万台と過去最高を記録している。

九州の産業構造で重要な「食料供給基地」は、BSE（牛海綿状脳症）や鳥インフルエンザ、口蹄疫による被害が大きく、安価な輸入食材に押され続けたものの、デフレ時代にあって、輸出に活路を見出そうと躍起になった。「いちご」や「緑茶」「鶏卵」「かんしょ」「牛肉」「ぶり」などの輸出が過去10年間で著増したことに食料供給基地＝九州の新たな展開を見ることができている。数回にわたる農地法の改正もあって株式会社の農業参入件数も増加し、20世紀には無縁だった民間金融機関の農業への融資も、在庫商品を動産担保として評価して与信判断するように変化してきた。

2.7 消耗戦を強いられた流通戦争

デフレ時代を迎える直前の1996年から97年にかけて、キャナルシティ博多が開業（96年4月）し、九州最大の商業集積地＝天神地区では、岩田屋Zサイド（96年9月）、大丸エルガーラ（97年2月）、福岡三越（97年10月）が相次いでオープンした（前出表2）。当時、巨大な百貨店が3つも林立するのは、東京銀座と福岡天神だけと呼ばれた。天神地区の商業重心は、当時の岩田屋本店（現福岡パルコ）やマツヤレディース（現ミーナ天神）、ダイエーショッパーズといった北側から南にシフトした。その後は、1999年に福岡玉屋閉店、2001年に九州最大のスーパー壽屋破綻、2002年には九州最大の百貨店岩田屋の伊勢丹傘下入りといった大規模な流通戦争に突入し、同業他社との競争・都心内部での競争に明け暮れた20世紀の流通業は、21世紀入り後は「百貨店対スーパー対ホームセンター対ドラッグストア対コンビニ対100円ショップ」といった具合

図7 九州の輸出相手国・地域の推移



(出所)九州経済産業局「九州国際化データ」

に、多様な流通戦争を展開するようになった一方、「都心対郊外」といった地域間の競争も激化し、さらに、ネットショッピングとの競争にも晒されるなど複雑化してきた。その間、九州各県の県庁所在都市では駅ビル回帰の動きも見られるようになってきた。

2.8 中国の台頭が顕著だった輸出

デフレ時代にあって、グローバル化の様相も激変した。九州の輸出国・地域は、1997時点では第1位北米、第2位ASEAN、第3位韓国と続いていたが、21世紀を迎えると、2001年12月にWTO(世界貿易機関)加盟を果たした中国向けの輸出が増え始め、2007年には1位中国、2位韓国、3位北米となり、2012年には中国向け輸出が全体の2割を上回るようになった(図7)。1997年夏のアジアの経済危機当時の中国はWTOに加盟していなかったため(つまり世界の貿易ルールに則っていなかったため)、タイ・パーツ危機の影響を受けにくかったことが「世界の工場」としての地位を確固たるものにし、2001年12月のWTO加盟を契機として九州からの鉄鋼・化学といった素材の輸出が大幅に伸びただけでなく、所得水準の向上によって「世界の市場」としての魅力度も高めた結果が、九州からの輸出として顕著に表れた。その一方、九州の輸入元としても中東に次ぐシェアを占めるようになり、中国からの安価な輸入品の流入が価格破壊を生じさせてデフレ時代を決定づける一因ともなった。好きか嫌いかの問題は別として、中国抜きに九州経済はもはや語れなくなったのが、デフレ時代におけるグローバル化の大きな変化である。

2.9 破たんから再生へと向かったリゾート施設

1987年の総合保養地域整備法(リゾート法)施行でリゾート・テーマパークがブームとなり、九州では宮崎シーガイアと佐世保ハウステンボスが誕生したものの、2001年2月に宮崎シーガイアが、2年後の2003年2月に佐世保ハウステンボスがともに会社更生法適用を申請し、デフレ時代に突入する直前の1997年にピークを迎えたスペースワールドもその後の入場者数は減少に転じ、2005年には営業権が新日本製鐵からリゾート運営会社の加森観光に譲渡された。20世紀後半に九州観光の復権を目指して設立された大規模リゾート・レジャー施設は、デフレ時代において相次いで破たんしてしまった(前出表2)。

デフレ時代にあって九州観光が停滞した理由は、ライバル観光地が国内外に続々と誕生した

だけでなく、観光形態が、小規模少人数、旅行日数の短期化、客単価の低下といった具合に大きく変化したのに付いていけなかったことが大きい。マーケット・インの発想への転換が遅れたのである。かつての成功体験が、むしろ足かせになっていたとも言える。

しかし、それらの巨大施設は、経営母体を変えながらいずれも再生されて復活の兆しを見せるようになってきている。

このように多面的にデフレ時代の九州経済を振り返ってみると、まさに「明治維新後」や「第二次大戦後」に匹敵するほどの「第三の変革期」を私たちは目の当たりにしてきたともいえるだろう。

3. デフレ脱却に向けた望まれる地域政策

アベノミクスの影響もあって、長かったデフレからの脱出気配が窺えるようになったが、果たしてそれを緩やかなインフレとして定着させるための地域政策はどのようにあるべきだろうか。大胆な金融緩和にも、機動的な財政出動にも限界がある。個別企業の経営戦略に依存する「賃上げ」を中央政府が「お願い」し続けることにも限界があろう。企業の内部留保が従業員に配分されたとしても、社員が貯蓄する一方では（つまり社員が内部留保し続けるのでは）経済のバイは大きくならない。ならば、規制緩和や税制変更で「企業が投資したくなる」環境を整備したり、社会保障制度の抜本改革や雇用の流動化に挑戦できるセーフティネットの構築で将来不安を払拭し「家計が消費したくなる」環境を整備することが重要である。

消費増税で物価だけ上昇して、その上昇分に見合う有効需要が創出されないとすると、2014年秋頃には、「アベノミクスよりデフレ時代の方が良かった」という残念な評価が定着して、デフレからの脱却戦略は短命に終わりかねない。脱デフレに向けた戦略を、中央政府だけでなく、地方政府も描くべき時ではないのだろうか。