

南九州新幹線と経済圏

2004年3月

表1 新幹線開業に伴う時間の短縮(鹿児島中央駅基準)

(単位、時:分、%)	現行	開業後特急	短縮時間	開業後/現行	開業後各停	短縮時間	開業後/現行
川内駅	0:35	0:13	0:22	37%	0:13	0:22	37%
出水駅	1:15	-	-	-	0:25	0:50	33%
(新)水俣駅	1:31	-	-	-	0:32	0:59	35%
(新)八代駅	2:10	0:39	1:31	30%	0:46	1:24	35%
熊本駅	2:33	1:02	1:31	41%	1:13	1:20	48%
大牟田駅	3:05	1:32	1:33	50%	1:46	1:19	57%
久留米駅	3:24	1:51	1:33	54%	2:10	1:14	64%
鳥栖駅	3:31	1:57	1:34	55%	2:16	1:15	64%
博多駅	3:50	2:19	1:31	60%	2:35	1:15	67%

部分開業

新幹線が開通する。全線開通ではない。新幹線部分は鹿児島から八代(新駅)までで、そこから博多までは当面(8~10年)在来線のままである。九州新幹線ではなく、「南九州新幹線」とも言うべきユニークなものだ。すると、その影響も新幹線ネットワークに組み込まれた長野や八戸、少なくとも最初から首都圏とは繋がっていた東北新幹線など、よその地域とは当然異なると思われる。全国初のこのようなケースが地域経済にどのような影響を及ぼすか。本稿ではそれを展望してみたい。

さて、時間短縮を表1に示す。福岡や熊本まで行くのも便利になるが、著しいのは鹿児島~新八代間だ。というか短縮されるのは新八代までの新幹線部分で、在来線部分は変わらない。鹿児島~八代の沿線人口は80万人。福岡市を下回る。これだけの規模の地域にこれだけの高速鉄道が通るのは恐らく世界初であろう。

むろんストロー効果やその逆もあるが、当面はストローが急に細くなっているようなものなので、全面的には生じない。その種の効果だけだった既存地域に比べると、太いストローの部分の一体化が進むことが、時間限定「南九州新幹線」の予想外の経済効果となるだろう。新しい経済圏ができるというわけである。

南九州経済圏

実は熊本県南部と鹿児島県の結びつきは古代より強固であった。クマソは球磨と曾於地域の住民との説がある。このため、クマソ(熊襲)族とハヤト(隼人)族の関係について昔から議論百出しており、考古学、歴史学のよいテーマになっている。

その真偽は不明であるが、本格焼酎の生産や消費は長らく熊本県の南部が北限であったなど¹、文化や経済的な結びつきは強いものがあつた。しかし、高度成長期、水俣をはじめ熊本南部の臨海地区の工業化が進み、経済圏が分離されてしま

った。「南九州新幹線」の開業は、時間の針を戻し、再び両者が緊密化する契機となるとと思われる。

九州は二つ

道州制を睨んで九州は「一つ」とか、いや「一つ一つ」とか言われるが、筆者の個人的な勝手な感想では、九州は二つである。全国標準化が進んだ北九州と、個性を残す南九州の二つである。今までは標準化が経済をリードした。これからは個性が問われる。九州のような二面性は他地域にもみられるが、コントラストはこれほどではない。新幹線はまず南九州内をつなぎ、約10年後に北と繋がる。偶然だが、九州には良いタイミングだ。南九州の個性が域内を結ぶ新幹線によってさらに伸びたところで大都市圏を抱える北と繋がる。ストロー効果はよそに比べ少なく、相互補完的な相乗効果が大きくなるだろう。

環境と食品

21世紀は環境の世紀といわれる。環境を守るといことは、経済が成長することと相反することが多い。このため、リサイクルなど少しでも環境負荷を軽くするような静脈産業に注目が集まっている。しかし南九州のように本格焼酎や農業、観光といった産業が基幹産業である場合、自然環境の良さがそれらの品質の高さに直結する。従って環境保全に力を入れることは経済成長にも寄与するはずである。

今までのこの種の話は、理屈はともかく現実味が薄かった。しかし、BSEに端を発した食の安心安全指向が、それらを現実に変えつつある。食の「安心・安全」指向とは「環境」志向と言い換えてもいい。安心安全や環境に配慮した食品は、高値で取引されるようになりつつある。

このような時代の流れの中で、南九州は有利なポジションにある。同じように自然に恵まれた北海道や東北は、気候的に環境対策が進んだ欧州などの先進国がライバルとなる。一方、南九州の気候的なライバルはこれから本格的な高度成長を迎える中国や東南アジアである。工業化の時代には環境対策が疎かになりがちであることを我々は経験している。そしてその経験を活かし環境で国内の最先端にいるのが水俣市である。

¹ 壱岐や八丈島などの離島を除く

水俣の環境再生

水俣は長らく水俣病に苦しんできたが、負の遺産整理がついた 10 年ほど前から、今までの経験を逆手にとったような先進的な環境への取組を始め、いまや日本ではトップクラスの環境都市となっている。

例えば日本銀行熊本支店の佐藤支店長は次のように整理している²。『水俣は水俣病の経験を乗り越え、最先端の環境対策が進んでいる。「資源リサイクルを目的とした 21 種類のごみの分別」、各種の環境「ISO」活動、「ごみ減量女性会議」など、市民レベルに定着した環境問題への取組みは単なる市民活動の枠を越え、地域作りのモデルの域に達している。また、環境産業の企業誘致を進めている「エコタウン」では、家電、瓶、タイヤなどのリサイクル企業が既に活動を始めている。さらに、「水俣病資料館」、「県環境センター」など、水俣病を通じて環境問題を学習できる拠点の整備も進んでいる。そして、こうした活動全てが一つの環境モデルとなり、修学旅行、研修、視察にと、県内はもちろん、全国、全世界から多くの人々が水俣に足を運んでいる。2002 年から、小学校の社会科の教科書に「環境」を都市再生の中心に据えた水俣の取組みが取り上げられてもいる。』

水銀汚染されたヘドロを封じ込め埋立られた土地には広大な公園が広がり、その先にはゴミ一つ落ちていない綺麗な海辺がある。隣の丘に立つ資料館に行かない限り、ここが死の海だったとは誰も思わないであろう。水俣は環境の再生にほぼ成功した。これから地域間の競争は、環境の競争になっていく。水俣の経験が活きるのはこれからである。

地域間競争 = 地域環境争

牛肉のトレーサビリティ（生産流通履歴の追跡と開示）が今年の 12 月から始まるなど、食の安心安全に対する関心が、国内の BSE 発生を契機に急速に高まっている。トレーサビリティは他の食品に広がりつつ、品質や信頼性の競争となっていくが、例えば隣の農家が農薬を使えば無農薬とは言い難いので、いずれ地域全体の環境レベルが問われるようになる。要するに、これからの地域間競争は環境の競争となる。高い環境レベルを実現したところが、高い付加価値を得ることができるようになるだろう。そしてそれは一次産業に留まらず観光への波及効果も大きいことが期待する。綾はその好例だ。

工業の例えでは、半導体のクリーンルームのイメージである。現状の南九州の自然資本はごく初期のクリーンルームに相当する。現時点では競争力があるが、早晚他の地域に追いつかれかねない。環境の再生や浄化を進めることが地域競争力に直結する。環境の浄化はインフラや設備の改善すなわち工業における設備投資に相当するのである。IC 工場と同じように、早くクリーンルームの改善を進めた地域が、付加価値の高い製品を産み出すことができるようになるだろう。

その意味で水俣の経験は貴重である。環境問題を考えるのに水俣以上の舞台はない。その経験知が、新幹線で手軽にアクセスできるようになるのである。

「食」と「環境」のクラスター

「南」九州新幹線の最大の効果は水俣が近くなることである。開業前後の水俣までの時間距離を図 1 に示す。在来線では熊本市のほうが近かったが、新幹線では鹿児島市の方が近

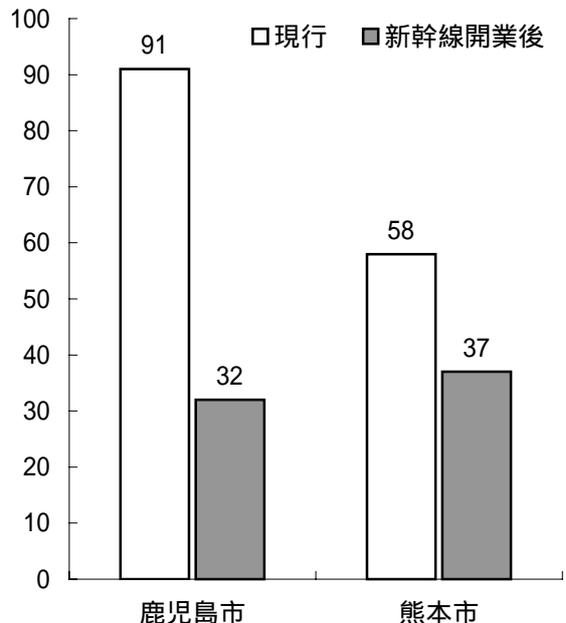
くなる。すると環境の水俣と、食の鹿児島とが合体することとなる。21 世紀のテーマである「環境」と「食」を、新幹線が結ぶのである。

「南」九州新幹線は、沿線をすっ飛ばし大都市圏と結ばれた既存の新幹線とは異なる。むしろ水俣をはじめ沿線内の時間距離の短縮がメインである。従って、在来線への影響も当然異なる。新幹線の開業が南九州経済圏の活性化に繋がれば、それは肥薩オレンジ鉄道にとっても追い風となる。部分開業は、他の地域と全く異なった結果をもたらすかもしれない。そして、そのようなプラス効果は、地域の産業集積や連関をどれだけ深めることができるか、地域クラスターや地域ブランドを確立することができるかにかかってくるだろう。

ある特定産業の地域への集積をクラスターと称する。米国流の定義では、機能的な集積に留まるが、欧州の地域ブランドの観点を加味すると、機能の他に、伝統や文化や夢を地域が共有することがクラスターの、あるいは地域ブランドのポイントとなる。熊本南部と鹿児島島の歴史や文化の関わりは深い。思いを共有する基盤はある。そして新幹線をきっかけにした交流が進む。地域クラスターやブランドを形成するチャンス到来である。

高度成長前、両地域は緊密であった。高度成長期、化学工業が、水俣病が、両者を分けた。今、環境再生を成し遂げた水俣と、食の伝統を守ってきた鹿児島が出会う。南九州経済圏のキーワードは環境と食品である。両者は密接に絡みつつ、地域ブランドの基盤となると思われる。志を共有するためには、例えば教育を活用することが有効だろう。遠足等で、鹿児島から水俣へ、「環境教育」を学びに訪れたり、水俣から鹿児島へ「食育」を学びに訪れたり、そんな活動が将来、両地域が「環境」と「食品」で日本をリードすることに繋がるのではないかと。「南」九州新幹線がそのきっかけになれば、日本全体からみても部分開業が成功だったと言われるようになるだろう。

図1 水俣までの時間距離(分)



〒880-0805 鹿児島県鹿児島市東千石町 1-38
 日本政策投資銀行南九州支店（支店長：福永法弘）
 お問い合わせ先：企画調査課 佐藤 Tel：099-226-8203

² 日銀熊本支店の HP より。地元紙等に寄稿したもの。なお、水俣病の全容は最新科学を用い漸く最近明らかになった。西村肇・岡本達夫「水俣病の科学」(2001)日本評論社を参照されたい。