

人流、物流データによる産業構造変化の計測

－石油危機後の地域経済動向を中心として－

広島県立大学経営学部助教授 若 井 具 宜

目 次

- 第1節 はじめに
- 第2節 人流と地域構造の変化
- 第3節 人流とサービス経済化
- 第4節 サービス経済化と産業支援
- 第5節 サービス業と都市機能
- 第6節 成熟社会とサービス
- 第7節 物流と地域政策
- 第8節 製造業と地域間物流
- 第9節 物流と経済力
- 第10節 まとめ

1 節 はじめに

この研究の目的は、地域における産業構造変化の方向や大きさを、「モノ」、「ヒト」の動向データによって、計測し、あるいは立証することである。

まず、「モノ」に対する着眼動機は、物流が今後のわが国経済成長の制約因子として注目されていることである。その理由のひとつは、経済高度化に伴う「多頻度少量輸送」等によって物流コストが高騰したことであり、いまひとつは、構造的ともいえる「要員確保難」、「都市内交通事情の悪化」等によって、物流が物理的な限界現象を呈し始めていることである。

このような物流事情の変化は、エネルギー問題等地球レベルでの環境制約とも相俟って、今後の産業経済の展開に対して大きな影響を及ぼすものと考えられる。

他方、「ヒト」に対する着眼動機は、製造業を始めとする第二次産業からサービス業を始めとする第三次産業への労働等生産要素の大きなシフトが

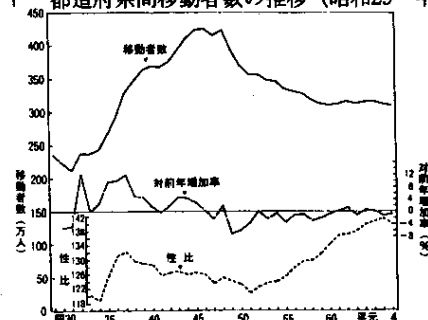
注目されていることである。

とりわけ、東京、大阪等の大都市圏域において顕著にみられるように、「都市らしい都市」への「ヒト」の移動・集中は、わが国の産業構造、地域構造の変化に大きな影響を及ぼしているものと考えられる。

本研究では、主として、昭和48年に発生した第一次「石油危機」以降のデータに基づきながら、このような人流、物流の将来動向やそれらの交絡関係を見通しつつ、わが国における産業振興、地域振興の方策などを探っていくこととする。「石油危機以降」のデータに限るのは、後でも述べるように、昭和48年に発生した第一次「石油危機」が、単にわが国経済の高度成長を終えんせしめたのみでなく、物流、所得、住宅、人口移動などさまざまな意味において、わが国経済の転換点となっているからである。

さて、近年のわが国の人口移動率は低下傾向にあり、また、長期的にみても、わが国の人口移動数は昭和45～48年頃をピークとして、それ以降低下傾向にある（＜図1＞、詳細については＜表1＞および＜付表1＞参照）。

図1 都道府県間移動者数の推移（昭和29～平成4年）



総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

表1 移動者総数の推移 (昭和29年～平成4年)

年	移動者総数 ¹⁾	移動者の性比	対前年増加率 (△は減)	移動率 ²⁾	推計日本人人口 ³⁾ (※は国勢調査結果)
	人		%	%	千人
昭和29年 (1954)	5 498 318	—	—	6.27	87 652
30	5 140 569	—	△ 6.5	5.80	※ 88 678
31	4 859 625	—	△ 5.5	5.43	89 573
32	5 268 248	—	8.4	5.83	90 327
33	5 294 291	108.8 ⁴⁾	0.5	5.81	91 162
34	5 357 658	107.9	1.2	5.82	92 033
35	5 652 659	112.2	5.5	6.09	※ 92 841
36	6 012 494	115.5	6.4	6.42	93 724
37	6 580 189	116.7	9.4	6.95	94 613
38	6 936 831	115.4	5.4	7.26	95 580
39	7 256 781	115.7	4.6	7.51	96 597
40	7 380 637	115.5	1.7	7.56	※ 97 681
41	7 431 660	113.7	0.7	7.55	98 443
42	7 478 988	114.4	0.6	7.51	99 603
43	7 775 456	115.0	4.0	7.72	100 737
44	8 125 600	114.1	4.5	7.97	101 938
45	8 272 511	114.2	1.8	8.02	※ 103 119
46	8 359 711	113.3	1.1	8.00	104 539
47	8 349 840	111.9	△ 0.1	7.88	106 007
	(8 416 246)	(111.8)			
48	8 538 820	112.8	2.3	7.87	108 478
49	8 026 879	111.9	△ 6.0	7.30	109 940
50	7 543 506	111.4	△ 6.0	6.78	※ 111 297
51	7 391 627	110.0	△ 2.0	6.57	112 447
52	7 395 319	110.8	0.0	6.51	113 514
53	7 291 505	111.3	△ 1.4	6.37	114 534
54	7 295 465	111.3	0.1	6.32	115 496
55	7 067 308	112.1	△ 3.1	6.07	※ 116 391
56	6 901 752	113.2	△ 2.3	5.89	117 222
57	6 852 395	114.0	△ 0.7	5.80	118 043
58	6 674 373	113.8	△ 2.6	5.62	118 839
59	6 558 917	114.7	△ 1.7	5.48	119 593
60	6 482 108	116.1	△ 1.2	5.39	※ 120 328
61	6 467 999	117.8	△ 0.2	5.35	120 919
62	6 536 868	118.6	1.1	5.38	121 482
63	6 464 930	119.0	△ 1.1	5.30	121 947
平成元年	6 517 930	120.1	0.8	5.33	122 356
2	6 518 785	120.7	0.0	5.31	※ 122 721
3	6 402 883	121.3	△ 1.8	5.20	123 102
4	6 387 992	119.7	△ 0.2	5.17	123 476

1) 昭和29年から47年までは、沖縄県の移動者数を含んでいない。なお、47年の括弧内の数字は、5月15日から12月31日までの沖縄県の移動者数を含む。

2) 移動率は、日本人人口に対する比率である。

3) 推計日本人人口は各年10月1日現在によるもので、昭和47年までは沖縄県の人口を含んでいない。

4) 昭和33年の性比は、3～12月の結果である。

総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

ちなみに、「総移動数」のピークは昭和48年で約854万人、「総移動率」のピークは昭和45年の8.02%である。

さらにこれを県間移動のみについていえば、「県間移動数」のピークは昭和46年の約426万人、「県間移動率」のピークは昭和45年の4.11%である。

ピーク前の移動の増加は、高度経済成長に伴う「農村から都市への」、いいかえれば「農業から製造業等への」労働力の産業間移動が主流であったものと考えられる。

つまり、ひとびとは「より高い所得を求めて」大量に移動したのと考えられる。館稔氏の『形式人口学』においては、それがモデル化され、説明力も高かった時代である¹⁾。

ちょうどピーク時の昭和48年の「住宅統計調査」において、住宅数が世帯数を上回り、戦後わが国の政策目標のひとつであった「1世帯1住宅」が達成された時期とも符合している²⁾。

また、この頃、「1人あたり国民所得」がイギリスなど先進国の水準にほぼ到達している³⁾。つまり、ひとびとの欲求は、一応「量的」には満足されたといえよう。

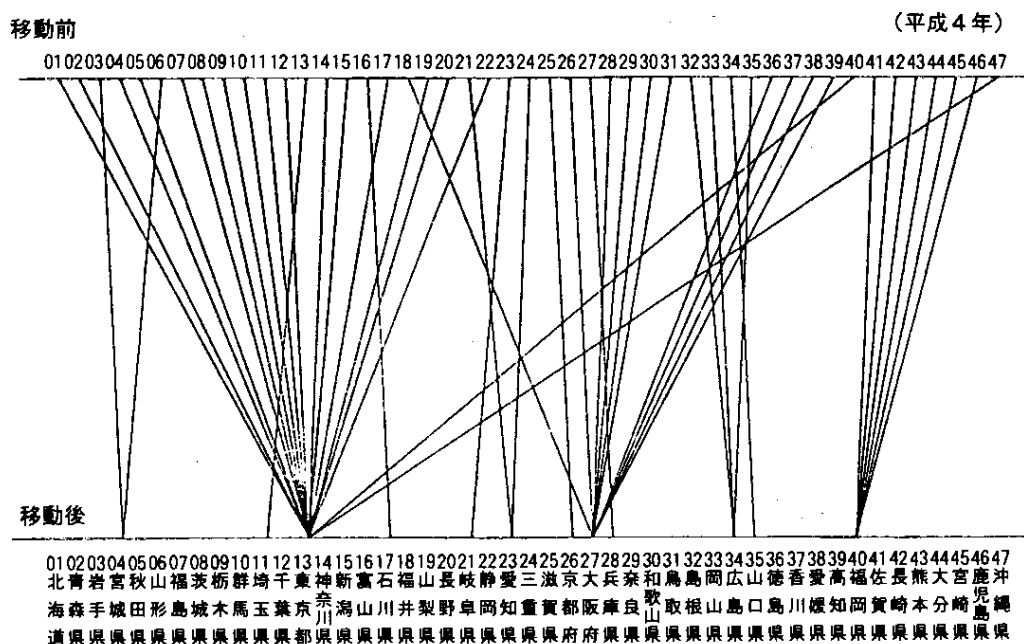
ピーク後には、「農村から都市への」大量移動は一巡し、人口移動はほぼ一貫して減少傾向にあるが、移動のパターンも「三大都市圏」(とりわけ「東京圏」)や地方においては「都道府県庁所在都市」への集中が顕著になってきている(く付表2>など参照)。

ひとびとは「都市へ」あるいは「より都市らしい都市」へと移動の場を選別してきているともいえる。

つまり、「人流データ」から第1次石油ショック頃を契機にわが国の人口移動のパターンが変わってきたものといえる。

すなわち、ひとびとの移動の目的が「より高い所得」から「より質の高い生活」にウェイトを移してきており、そのため多彩なサービスを受けられる「都市」へ人口が集中するものと考えられる。

図2 都道府県別転出者の最も多い移動後の住所地(移動先)(平成4年)



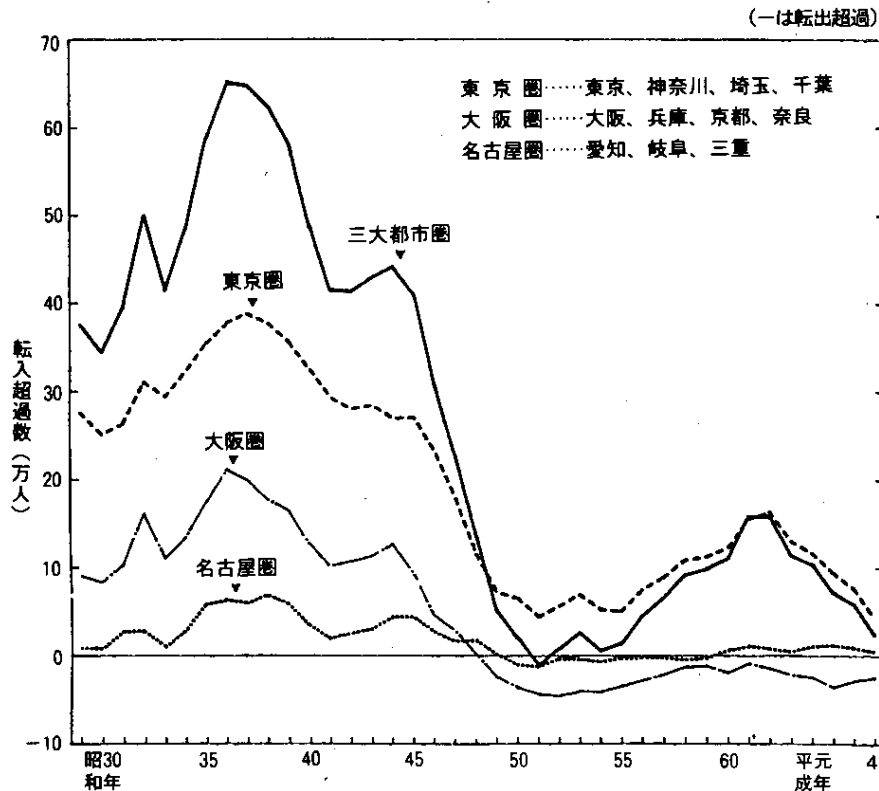
総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

1) 館稔『形式人口学』古今書院、1960年などを参照。

2) 総務庁統計局『住宅統計調査報告』などを参照。

3) 日本銀行調査統計局『国際比較統計』などを参照。

図3 三大都市圏の転入超過数の推移（昭和29～平成4年）



総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

第2節 人流と地域構造の変化

よく「人口は経済現象の原因でもあり結果でもある」といわれる。また、「サービス経済化」にしてもその「サービス」の担い手は「ヒト」である。

ところで、＜図2＞は平成4年の1年間における「都道府県間移動者（転出者）の主な移動先」をみたものである。「東京一極集中」がある程度までは伺えるというものである。

これによると、たとえば「四全総」⁴⁾でいう「多極分散型国土形成」の「多極」のひとつである広島も島根、岡山、山口の3県にとっては、人口の第1位の移動先となっている。

しかし、同じく「多極」のひとつである福岡が沖縄を除く九州6県の第1位の移動先となっているのとは対比すると、広島の中核性の相対的な弱さを物語っている。

4) 国土庁「第四次全国総合開発計画」。以下同様に略称。

また、この図は、都道府県間における人口移動も長期的にみると、次第に東京（首都圏）、大阪（阪神圏）、名古屋（中京圏）の、三つの「大都市圏」を中心に動くようになってきていることをものがたっている。

さらに、＜図3＞によると、それらの「大都市圏」のうちでも、「東京圏」の「転入超過人口」のシェアが極めて大きくなってきており、「転出超過」が目立ってきている「阪神圏」と好対照である。これによっても、わが国の近年の地域経済の構図である「東京一極集中」と「関西の地盤沈下」がよくわかる。なお、「大阪圏」の減少、「名古屋圏」の増加のパターンは、昭和60年以降変化がない。

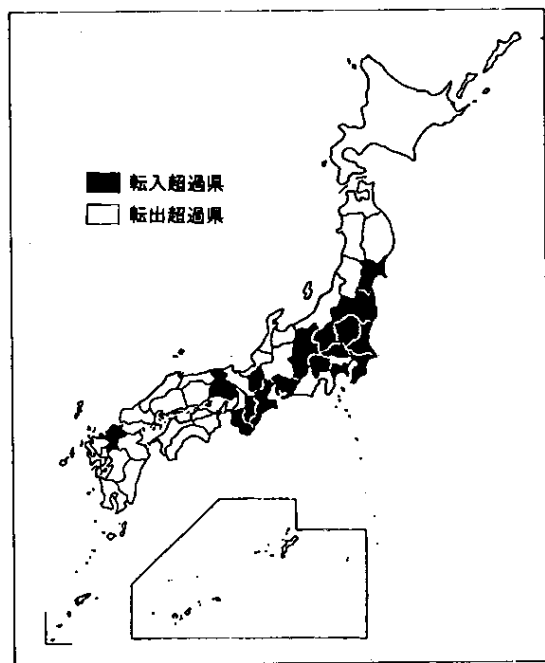
しかしながら、これらの図表からも分かるとおり、「東京圏」の流入超過も昭和62年の約16万4千人をピークに急速に減少してきており、直近の平成4年には約4万3千人となっている。

この動きに併せて、「三大都市圏」への流入超過数も、昭和62年の約15万8千人から、平成4年に

は約2万4千人へと激減してきており、大都市圏への人口集中現象にも変化の様相がみられる。

また、近年の人口流入地域も、ほぼ、中央日本に集中しており、とくに、中国・四国、九州、北海道などの流出が目立つようになっている（〈図4〉および〈付表3〉参照）。

図4 都道府県別転出入状況（平成4年）



総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

これらは、大都市圏の地価高騰等による地方圏との相対的居住条件の変化なども大きく影響しているものと考えられるが、新幹線、高速道路、空港等高速交通体系の整備や労働時間短縮等の勤務環境の変化を反映して、直接大都市圏に住むのみでなく、その周辺部まで含めた住環境を、人々が評価し始めたためではないかとも考えられる。たとえば、茨城、栃木、群馬等の北関東や、福島などからの「新幹線通勤」なども、こうした現象の一端と考えられよう。

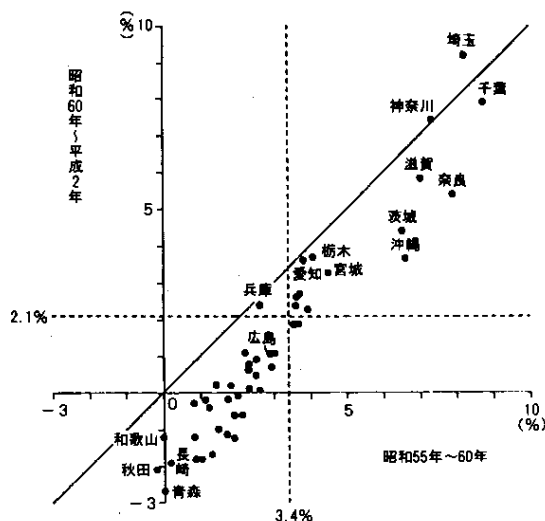
第3節 人流とサービス経済化

さて、うえでみてきたように、フローの面から

みた「人流」つまり「人口移動」には、中央日本への集中化という現象がみられたが、ストックの面、すなわち、「人口」そのものの水準、およびその変化からみたらどのような様相を示すであろうか。

わが国の人口は、平成2年国勢調査結果によれば、約1億2千3百万人である（〈付表4〉）。しかし、人口増加率は、昭和45年～50年の5年間で7.0%を記録したのをピークに急速に低下しており、昭和60年～平成2年の5年間では2.1%の増加に止まっている（〈付表5〉）。しかも、北海道、東北、中国、四国、九州などの多くの道県で、増加率がマイナスを記録してきている（〈図5〉）。

図5 都道府県の人口の昭和55年～60年と60年～平成2年の人口増減率



総務庁統計局『平成2年国勢調査報告』による

このような、人口動向や人口の地域分布の変動は、ヒトとモノの接点でもあるサービス産業の行方にも大きな影響力をもつものと考えられる。

ところで、サービス業が発展していく一般的な意義は、新たなサービスのもっている革新性が産業を活性化させ、経済の成長発展の原動力となることである。このようなニューサービス企業が、わが国において、本格的に成長してきたのは、第1次石油ショック後の、昭和50年代に入ってから

であると指摘されている⁵⁾。

この時期は、わが国の経済が二度にわたる石油ショックを克服しながら、安定経済成長へと移行してきた時期に符合している。うえでも述べたように、昭和48年の住宅統計調査において、戦後初めて「1世帯1住宅」が達成されたことが確認されており、また、人口移動統計においても、昭和50年頃を境に「都道府県間人口移動数の通減」が報告されている。すなわち、生活水準の向上が量的な意味では一応達成され、昭和50年頃以降は、人々の欲求は、よりレベルの高い生活という「質的充足」に向かっていったものと考えられる。とりわけ昭和60年代に入ってから、円高、貿易摩擦への対応から、経済成長の体質が「外需依存型」から「内需主導型」へと大きく変化し、一層安定成長軌道に乗った時期でもある。

一方、経済成長が安定化するに伴って、消費者のニーズは大きく変化を遂げてきており、ニューサービス企業が成長してきた事実は、市場や消費者自体の変化と深く関わっているものとみられる⁶⁾。こうして出現したニューサービスは、市場価値の高い製品・サービスの提供を通じて、産業の高付加価値化に寄与し、経済の活力を高めるものと期待されている。

また、場合によっては「隙間産業」とも称せられる「ニューサービス」は、その補完的・補助的な性質の故に、産業構造調整の促進や豊さの実感できる国民生活実現などにも大きく寄与するものと考えられる。こうした役割は、主として「対個人サービス業」に求められよう。しかしながら、地域経済の育成・振興という政策的観点からみると、「対事業所サービス業」を中心としたニューサービスが重要性をもつことになろう。

すなわち、各種の専門的サービス(情報処理サービス、デザイン等)の支援(投入)があって初めて、既存の製造業、商業等の各部門も高度化し、発展しうる近年の傾向などを堪案するとき、これらのサービスを提供する「対事業所サービス業」の振興こそ、今後の地域経済の発展のために必要不可欠なものと考えられる。

5) (社)ニュービジネス協議会『ニュービジネス白書 1991年版』東洋経済新報社、1990年、P. 8。

6) 通商産業省『88 サービス産業年鑑』東洋法規出版、1988年、P. 639-647。

ただし、こうした「対事業所サービス業」も、そのタイプによって、立地場所は異なることになろう。製造業を支援対象産業の例にとれば、機械修理業、産業用設備洗浄業、非破壊検査業、産業用機械器具賃貸業、機械設計業、エンジニアリング業などは、製造企業の集積地域の周辺都市あるいは比較的近距離の都市に立地する性格のものである。これらは特に「テクノ支援サービス業」と呼ぶうる。

他方、ソフトウェア業、広告代理業、情報処理サービス業、ディスプレイ業、経営コンサルタント業、デザイン業、総合リース業などは、製造企業の集積地域からかなり遠隔地であっても、成熟した「都市らしい都市」に立地する性格をもっている。また、これらのサービスは、製造業のみでなく、卸売業・小売業、サービス業などの第三次産業を始め広く産業全般を支援する性格をもっており、極めて意義深い「対事業所サービス業」といえる。

ところで、我が国産業全体に占めるサービス産業の比重は、すでにかなり大きなものとなっているが、いまなお拡大傾向にある⁷⁾。そのような生産関連のマクロ統計データからみても「サービス経済化」現象は明らかであるが、このように統計的に把握できるようになったのも、ニューサービスが製造業などから外生化し、市場評価されるようになってきたことが原因となっている。

また、経済企画庁等による産業・就業構造の展望においても、将来にわたって「物財生産部門」の縮小傾向が続き、他方「知識・サービス生産部門」の拡大傾向が続くことが見通されている。特に、「マネジメント・サービス」と表現されている「対事業所サービス」分野の成長が極めて高く期待されていることが注目される⁸⁾。

ところで、サービス産業の生産規模が拡大し、全産業に占めるサービス産業の就業者構成比等が高まるにつれて、家計の消費行動もその構成が、モノからサービスへと移行しつつあるものと考え

7) それらを示すデータについては、拙稿「モノ、サービスの動向と地域経済」広島大学経済学部附属地域経済研究センター紀要『地域経済研究』第3号、1992年、P. 83-84参照。

8) たとえば、経済企画庁総合経済局編『21世紀への基本戦略』1987年、P. 39等。

られる。

また、日本標準産業分類の大分類Lに格付けされる「サービス業」は、中分類が25業種、小分類が113業種、細分類に至ると221業種にも及ぶため、通常、サービスの対象によって、末尾のく付表6>に掲げるような三つの分野に類別して用いることが多い。

なお、「日本標準産業分類」における新設項目を末尾のく付表7>に掲げ、旧分類と対比した。サービス業関連のなかで、「対事業所サービス」については、後の参考とするため、下線を付してある。産業細分類項目に、「ディスプレイ業」、「産業用設備洗浄業」、「非破壊検査業」、「機械設計業」などニューサービス業が登場している点に留意すべきである。

第4節 サービス経済化と産業支援

ところで、「対事業所サービス」、「対個人サービス」、「公共サービス」の3部門の中で事業所数、従業者数ともに圧倒的に「対事業所サービス」の伸びが高いことがわかる⁹⁾。また、そうした「対事業所サービス」のなかでも、「物品賃貸業」、「情報サービス・調査・広告業」、「その他の事業サービス業」などの増加率が際立って高い。これらの産業は製造業の知識集約化と高付加価値化の基盤となるとともに、地域経済の発展に寄与するものとして期待できる産業であり、「対事業所サービス業」と呼ぶべきものであろう。

すなわち、サービス業の中で増加寄与度の高いのは「対事業所サービス」であり、その中でも「情報関連サービス」が高いことがわかる。

さて、ここで、改めて「対事業所サービス業」の地域経済における意義を考えてみよう。「対事業所サービス業」は、既に確立された分類用語ではないが、従来、サービス業といわれているものの中でも、生産販売等の活動を「支援する」度合いの高いものとしてとらえることができる。

なお、この場合「支援する」とは、例えば、製造業における製造部門、商業における販売活動等、

当該業種の本来の業務に対して専門的なサービスを提供するという意味である。具体的な業種としては「物品賃貸業」、「情報サービス業」、「広告業」、「デザイン業」等が挙げられる。

ところで、経済のサービス化は今後とも一層進展していくものと考えられるが、国においてもこうした事態に対応するため、産業政策の核として「頭脳立地法」を制定するなどして、上記のような業種の振興策を展開しているところである。以上のように、他産業を支援するサービス部門の競争力を高めていくことが、地域の産業の高付加価値化あるいは高度化に大きく貢献するであろうことは疑問の余地のないところである。

このような状況を踏まえれば、「対事業所サービス業」を軸としたサービス産業の振興が、地域経済の活性化や産業構造の高度化にとって、極めて重要なポイントになってくる。すなわち、多彩で、層の厚い「対事業所サービス業」によって、広く周辺他地域に対して「産業支援」の役割りを担える都市ないし地域こそが、経済的リーダーシップいわゆる「中枢性」を発揮しうることになるのである。

このような対事業所サービス業集積の方策を考えるとき、まず、経営上の問題点として人材不足が挙げられる。とりわけ、サービス業は、専門能力を持つ「人材そのものが資本」ともいえることや、製造業ほどには省力化できないなどの特質があり、人材不足は企業そのものの存亡に影響する重要な問題である。こうしたことから、人材の確保策として、Uターン希望者あるいは新規学卒者に対して地域企業への就職促進事業を積極的に展開していくことや地域企業の紹介冊子を作成するなどの広報活動を引き続き実施していく必要がある。

その他、企業自らが自社の労働条件の見直し(在宅勤務やフレックスタイム制の導入など多様な勤務形態の採用)をすることにより、主婦等の女性労働者あるいは、高齢者の活用なども検討すべきである。特に、データ入力、文書入力、版下作成などは、OA機器や通信機器の発達により、出勤しなくても自宅で作業できる環境も整ってきている。また、高度な専門サービスを提供していくためには、人材育成が必要不可欠であるが、時間的余裕がなかったり、適当な教育者がいないこと等のため、いわゆるOJTが多く、サービス業従業

9) 統計データについては、前掲「モノ、サービスの動向と地域経済」広島大学経済学部附属地域経済研究センター紀要『地域経済研究』第3号、1992年、P.P. 86-89参照。

者を対象とした研修施設・研修制度の整備が必要である。

つぎに、事業開始における準備資金あるいは成長段階における事業資金などは、一般にどの事業においても円滑な資金確保が大きな課題である。とりわけ、ニューサービス企業においては、事業規模も小さく、またその事業の性格ゆえに担保能力も低いなど、通常の融資対象になりにくい側面がある。

こうしたことから、従来の担保物件に代わる融資条件として、「技術力」、「サービス内容」などを評価するシステムづくりも検討すべきである。また、行政からの支援策として、省力化のためのコンピュータ機器などの購入費用や従業員確保のための資金援助（資金融資の充実）も必要である。このため、創業期、成長期、安定期などニューサービス企業の発展段階に応じた総合的な融資制度を検討する必要がある。

ところで、ニューサービスの「ニュー」たる所以は「他にない何か」を持っていることである。このためには、時代の変化に応じたサービスニーズの把握が常に要求されることから、多種多様な情報の確保が必要である。こうした問題は、基本的には、企業自らが幅広い情報網を展開するよう心掛けるべきであるが、現状では知人、友人、業界団体内の交流に留まっている場合が多い。このため、業界を超えた「情報交流・人的ネットワークづくりの場＝人との出会いの場」の提供を行政としても検討する必要がある。

また、サービスは無形であるだけに客観的な料金算定が難しいといわれる。また、「サービスという技術」に対する評価が徐々に高まってはいるものの、サービス料金の算定基準がはっきりしていないため、ニューサービスの需要側と供給側に意識の違いが生じるなどの課題が残されている。このような観点から、「地域におけるニューサービス振興」を図っていくためには、まず業界の組織化等による体質強化などから始めて、順次サービスに対する適正な評価基準の確立等を図っていく必要がある。

第5節 サービス業と都市機能

技術革新、国際化、情報化、人口の高齢化など内外の経済環境は大きく変化しつつあり、これに

つれて、わが国の産業・経済構造も、内需主導型への転換、企業の国際的展開、サービス経済化の進展といった様相をますます強めてきている。

ところで、多くの地域においては、産業の地域的偏在がみられるなどの課題を抱えている。こうした理由のために、長期的トレンドからみて成長性が高く、活力がありバランスのとれた産業構造の構築が求められている。

したがって、21世紀に向けて地域の産業構造の新たな構築を目指すためには、これまで培ってきた技術集積を生かしながら、既存産業の高付加価値化、研究開発機能の強化による技術力の向上、情報サービス産業、産業デザインなどの対事業所サービス業の振興、産業の国際化の推進を図っていく必要がある。

特に、産業のソフト化・サービス化の傾向が強まる中で、ソフトウェア等の「情報サービス」、デザイン・設計・コンサルティング等の「専門サービス」などいわゆるニューサービスに属する対事業所サービス業の成長は著しいものがある。これらのサービス産業は、製造業とサービス産業の融合化が進展する中で、製造業の知識集約化、高付加価値化の基盤となるとともに、地域にとって魅力ある雇用機会を創出する上でも重要な役割を果たすものであり、地域の産業構造調整推進に当たり大きな柱となるものと考えられる。

さて、サービス産業、なかんずく対事業所サービス業の重要性は、ますます高まってきているが、それらの中核となっている企業群は、もともと製造業の企業の内部組織であった部門が外部化したものである¹⁰⁾。

このような関係などを考えると、対事業所サービス業は、製造業を始めとした諸産業の高付加価値化・高度化への関与を通して産業全体の発展に寄与すべくその内容の改善を図ることが肝要であると考えられる。

まず、対事業所サービス業の育成・集積が図られることにより、製造業の高付加価値化、知識集約化がさらに進むことになろう。また、そのようにして、製造業の高付加価値化、知識集約化がさらに進展することにより、さらに対事業所サービス業も発展することになる。

かくして、対事業所サービス業と製造業は、相

10) 9)と同書、P89参照。

関連し、循環しながら構造調整や高度化を促進し、「らせん型」の発展プロセスを辿ることになる。これらの対事業所サービス業は、現実に東京圏を始めとする大都市地域により多く集積しており、また、地方圏においても人口規模の大きい都市ほど集積が高くなる傾向が見られる。こうしたことから、「都市型対事業所サービス業」は、人口集積や都市機能に大きく依存する産業であるといえるが、また、逆に、これらサービス業の集積によって中枢都市機能が強化されるという相互作用もあるものと推察される。

上でもみてきたように、他産業を支援するサービス部門の競争力を高めていくことは、地域の産業の高付加価値化あるいは高度化に大きく貢献すると結論づけられる。このような状況を踏まえれば、「対事業所サービス業」を軸としたサービス産業の振興が、地域経済の活性化や産業構造の高度化にとって、極めて重要なポイントになってくる。また、以下では、これまで検討した結果を踏まえ、対事業所サービス振興のための地域政策についてまとめた。

まず、経済のソフト化・サービス化の進展により、産業の高度化、高付加価値化、企業経営の合理化、効率化等を支援する対事業所サービス業の役割は、ますます重要性を高めている。また、対事業所サービス業のウェイトは今後ますます増大すると見込まれ、地域の活性化や産業全体の雇用拡大効果をもたらすことが期待される。

今後、経済のソフト化・サービス化がさらに加速的に進展していく中であって、新たな産業構造の構築を図り、地域経済を活性化していくためには、対事業所サービス業の育成振興を積極的に進めていくことが極めて重要である。こうしたサービス業は、自地域の産業を支えるだけでなく、周辺地域の産業を支援し、かつ、東京や大阪の全国的な大業務地と密接な関連をもつ業種が多く、市場との近接性を重要視する産業である。

特に、ソフトウェア業、デザイン業、広告代理業などのソフト産業は、ユーザーに隣接し、ユーザーのニーズを的確に把握したサービスを提供することから都市部に立地する傾向が高いが、近年の地価高騰により、都市部をターゲットに新しい事業を始めようとしても、初期投資が膨れあがるなど、ニュービジネス進出の障害になっ

ている。このような産業の頭脳部分を地域に集積させ、地域産業の活性化を図り、都市機能を形成するためには、「新産業集積拠点」を行政が率先して整備すべきである。

また、上でも述べたように、ニューサービスのニューたる所以は「他にない何か」を持っていることである。つまり、時代の変化に応じたサービスニーズの発見が必要であることから、多種多様な情報の確保が重要である。このため、ニューサービス関連企業の人的ネットワークづくりを促進する必要がある。

さらに、対事業所サービス業は、一般に歴史の浅い新しい業種が多いため、一般的に規模が小さく経営基盤が脆弱であり、個別に独自の活動が続けていることなどから「サービス業に対する認知度が低い」、「サービスに対する評価が低い」などの問題を抱えている場合が多い。

こうした、サービス業に対する社会的認知度の低さからくる問題点を解決するためには、業界の組織化を図り、経営の合理化、業界の体質強化、サービスに対する適正な評価基準の確立、地元企業の実力の認知度を高める必要がある。また、行政サイドからもこうしたサービス業の組織化等の問題を始めとして、人材育成、資金調達などの問題まで含めて、いわゆる（モノを除く）ヒト、カネ、情報面での連携のとれた支援策を講じていく必要があろう。

第6節 成熟社会とサービス

さて、上でも述べてきたように、「高齢化社会」ないし「成熟社会」への過程においては、人々のニーズは「モノ」から「サービス」へと次第に比重を移していき、しかも、そのサービスは、ますます高度化、多様化し、「サービス経済化」が一段と進行するものと考えられる。

また、わが国を始め先進諸国における「高齢化」と「サービス経済化」は、ほぼ同様な現象に起因し、かつ同時進行の様相をみせている。ただ、わが国の場合、その進展速度が他の先進諸国に比較して一層急速なため、対応策もおおのずと異なったものが求められるということである。

一方、わが国諸地域においては、三大都市圏を中心とした「中央地域」への人口集中が加速され

るなかで、皮肉なことに「高齢化社会」は一層早期に実現しつつある。この反面、地域においては「都市らしい都市」は希薄に分布しており、「サービスが必要とされる地域にサービスが供給されない」というミスマッチ現象が生じている。

ところで、「対事業所サービス業」も、都市に立地しやすい性質を一般的にはもっているものの、製造業等へのサービスは工場の立地している地域と都市の中間地域であってもさしかえない。また、このような対事業所サービス全体についても、東京、大阪のような大都市でなければ立地しないものもあれば、広島、福岡のような百万都市であれば立地するもの、あるいは30万都市なら立地するものと千差万別であろう。

したがって、地域の都市規模に応じた「対事業所サービス業」の育成を図り、これを「種」にしなが、製造業を始めとした地域経済全般の活性化を図るべきである。「高齢化社会」を直接支える「対個人サービス」等の「サービス産業」は、そうした「種」に誘発されて、付随的に発展していくものと考えられる。

ところで、地域にはその役割分担から、まず物流機能の発展が求められている。それは、「製造業」の段階的発展を意味している。そして、その製造業の発展をサポートするのが「対事業所サービス業」の育成・集積である。「対事業所サービス業」は製造物のサービス化、高付加価値化、高度化に大きく寄与するからである。他方、そうして発展した製造業が、逆にそのような、あるいはさらに高度で多様な対事業所サービスを需要し、育成・発展させるという性質ももっている。先にも述べたように、そのようにして、「製造業」と「対事業所サービス業」はもちつもたれつの「螺旋型」の発展過程をたどることが期待されるといえよう。

ところで、上でもみてきたように、農村の余剰人口が都市部へ流出するという「掃き出し現象」は昭和50年頃までにほぼ一巡し、人口移動の理由も「より高い所得」のみではなく「より高いレベルの生活」を求めるものに変化してきたものと推察される。つまり、人々は単に「所得を得る場としての都市」を求めているのではなく、「生活の場」としての都市を求めて移動するようになってきているものと考えられる。

その「生活の場としての都市」に欠かせないの

が「多彩なサービスの提供」であり、こうしたことが人々を魅き付け合う「都市間競争」となって現出しているものとみられる。このような「ヒトの動向」という背景のもとに、「サービス経済化」（マクロ面）が昭和50年代に入ってから顕著になったといわれることと「ニューサービス企業の本格的成長」（ミクロ面）の時期なども符合しているのである。

また、「人口の高齢化」あるいは「長寿社会化」については厚生省人口問題研究所を始めとするさまざまな機関の予測、見通しが立てられていることは周知の通りである。

ちなみに、厚生省人口問題研究所の平成3年6月暫定推計によれば、高齢人口比率（総人口に占める65才以上人口の割合）は、1990年の12.1%が、2000年には16.9%と現在の西欧水準に達し、さらに2025年には25.4%となり、わが国が先進国中最も高齢化の進んだ社会になることが見込まれている。

ところで、「人口」予測は、他の経済指標の予測等に比較して、確度も高く、さらに、それ自体の重要性や他指標への関連性も極めて高いため、21世紀を展望したわが国の経済構造、社会構造に関する議論も数多く展開されている。

たとえば、「人口の高齢化と貯蓄率」の関係については、OECD諸国においては「老年人口指数が高い国ほど家計貯蓄率が低い傾向がある」ことや、わが国の家計においても「25才未満の若年層とともに60才以上の高齢層の貯蓄率が低い」こと（＜図6＞）などが指摘されている¹¹⁾。

また、人口の高齢化にともなって、労働力が相対的に稀少になることが見込まれるが、省力化投資の活発化によって、「資本集約度の上昇」プロセスを通しての「労働生産性の上昇」等も期待されている。

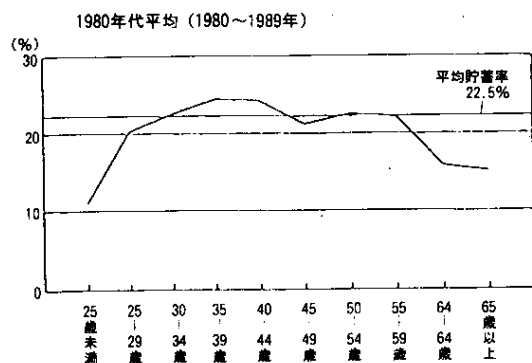
ところで、戦後すでに半世紀近くを経たわが国経済社会の長期動向をみると、「生産」、「消費」など経済活動の主要部分が、「物的」なものから「サービス」を中心とした「非物的」なものへと次第に移りつつあることがわかる。

このような、経済社会の長期的変化を踏まえながら、来たるべき「高齢化社会」への対応を図る

11) 経済企画庁『平成3年経済白書』などによる。

には、「モノ」から「サービス」へという、いわゆる「サービス経済化」の進展するなかで、地域経済の長期的な発展方向を人口統計、物流統計、地域経済統計などによって明確に把握していくことが重要であると考えられる。

図6 勤労者世帯の世帯主年齢層別貯蓄率



(備考) 総務庁「家計調査報告」により作成

資料：経済企画庁『平成3年経済白書』より引用

第7節 物流と地域政策

ところで、物流を表す「自動車輸送統計」、「鉄道統計」などのいわゆる貨物輸送統計は、それぞれの輸送機関がどこからどこまで何トンの貨物を輸送したかを調査した統計である。したがって、

同一貨物の場合でも、それに関わる輸送機関が変わる度に、「物流量」としては、累積してカウントされる。この意味で「総流動(統計)」と呼ばれている¹²⁾。

これに対して、貨物そのものの動きに着目し、貨物の出発点から到着点までを一区切りの流動として捉えたものを「純流動(統計)」と呼んでいる。ちなみに、運輸省では、この「純流動統計」を作成するために、昭和45年以降、5年毎に「全国貨物純流動調査」を行っており、現在、「平成2年調査」結果が最新の統計である。

本稿では、物流と経済関連諸指標との関係を考察するに際して、「輸送機関単位の貨物」よりも「貨物そのものの一連の動き」の方が、われわれの関心対象である「産業」などに馴染み易いと考えて、主として「純流動統計」に拠ることとした。

さて、ここで、都道府県における物流の規模はどのように変化してきたかを概観しておこう。

まず、〈表2〉は、運輸省「全国貨物純流動調査」年間調査における都道府県別出荷量の上位10都道府県の推移をみたものである。ただし出荷量そのものではなくその全国シェアをみたものである。また、ここで、「入荷量」ではなく「出荷量」をみるのは、製造業などにおいて典型的であるように、「出荷量」が物流を生み出す力の尺度としてしばしば用いられるからである。ただし、「入荷量」の重要性については本稿の後半で触れることにな

表2 年間出荷量の上位10都道府県の推移

(年間調査 単位：%)

順位	75年調査 都道府県名	構成比	80年調査 都道府県名	構成比	85年調査 都道府県名	構成比	90年調査 都道府県名	構成比
1	大阪	6.4	神奈川	6.6	愛知	6.8	愛知	6.9
2	神奈川	6.4	愛知	6.5	大阪	6.2	大阪	6.1
3	千葉	5.8	北海道	6.2	神奈川	5.8	神奈川	5.8
4	兵庫	5.8	大阪	5.8	東京	5.2	東京	4.9
5	北海道	5.6	東京	5.1	福岡	4.9	千葉	4.7
6	愛知	4.9	千葉	5.0	福岡	4.6	北海道	4.6
7	東京	4.9	兵庫	4.2	北海道	4.6	福岡	4.4
8	福岡	4.2	福岡	4.2	兵庫	4.5	兵庫	4.1
9	山口	3.9	山口	3.7	茨城	3.4	埼玉	3.5
10	岡山	3.4	静岡	3.1	埼玉	3.4	茨城	3.4
	上位10都道府県 の占める割合	51.4	上位10都道府県 の占める割合	50.3	上位10都道府県 の占める割合	49.5	上位10都道府県 の占める割合	48.4

運輸省『第5回物流センサス(1)総括編』による

12) こうした点については、例えば、運輸省『平成3年度貨物地域流動調査、旅客地域流動調査』(財)運輸経済研究センター、1993年刊等を参照されたい。

る。

さて、現時点では最新データである平成2年値によると、愛知が第1位で全国の6.9%を占め、以下、大阪、神奈川、東京、千葉、北海道、福岡、兵庫、埼玉、茨城の順で続き、この上位10都道府県で全国の約2分の1(48.4%)を占めている。

また、この表においては、物流出荷量の過去15年間の推移をみているが、上位10都道府県の占めるシェアは、昭和50年調査時の51.4%から15年間で3.0ポイント低下してきており、長期的にはやや分散化ないし平準化の傾向が見受けられる。

さらに、上位都道府県個々の動きにおいても、愛知、東京、埼玉、茨城などが躍進する一方で、兵庫、山口、岡山などが後退するなど相対的地位の変化がみられる。

また、地域ブロックでは、上述した純流動出荷量上位10都道府県のうち5都県を関東が占めるなど(昭和55年調査から昭和60年調査の間に茨城、埼玉の両県が新たに仲間入りしている)、関東地方の物流の大きさが際立っている。さらに、上でみてきたように、都道府県別の純流動量において、工業県が上位に並んでいるが、物流が重量で測られているため、必ずしも、製造業出荷額等の順位とは一致しないことも留意すべきである。

こうした物流構造をみるためには、都道府県別に、純流動出荷量の品類乃至品目構成を検討する必要がある。前掲の運輸省『全国貨物純流動調査報告書』データによれば、各地域における物流構造が、その地域の産業構造を、かなりの程度反映していることがうかがえる。

ところで、かつてのわが国の高度経済成長の過程においては、物流の発生量は、経済成長にほぼ比例する形で増大してきたことが指摘されている。

それは、「物が物を呼ぶ径路」での産業発展で表現されるように、従来の経済成長を支えていた基盤が、主として、製造業を始めとする物的生産部門に置かれていたからである¹³⁾。

その後、わが国の経済成長は、国際経済環境の激変による「変動期」を経て、「構造調整期」あるいは「安定成長期」(ないし「低成長期」)へと移行してきた。この間における国民所得水準の継続

的かつ大幅な上昇は、消費者の需要を次第に高度化させ、また、多様化させてきた。

そして、このような需要構造の変化は、これと並行して進む「情報化」・「国際化」・「自由化」などの大きな流れとも相俟って、わが国経済全体の「ソフト化」・「サービス化」などの動きを一層大きく、かつ強力に促進させることになった。

このような状況を背景に、生産部門の製造業あるいは流通業等においては、多品種少量生産が幅広く展開され、こうしたことによって、商品全般の「軽薄短小化」にさらに拍車がかかることになった。この結果は、近年の物流統計上の変化となって表れてきている。

すなわち、近年の流通業界を中心とした「多頻度少量輸送」現象を裏付ける統計データのことであるが、それは物流におけるミクロの面では貨物の小口化、マクロの面では純流動総量の伸び悩みを表わしている。(ただし、昭和60年から平成2年調査の間では「バブル景気」等のため増加している。)

第8節 製造業と地域間物流

ところで、上記純流動データによると、平成2年の平均ロット(出荷1件当たり貨物量)は2.43トンで、昭和60年調査時からの5年間に0.20トンの減少を示している(<図7-A>)。

これを、製造業のみでみても、平成2年の平均ロットは3.16トンで、昭和60年調査時からの5年間に0.29トンの減少を示している(<図7-B>)。つまり、平均ロットは昭和55年をピークとして低下傾向にあり、貨物の小口化を裏付けているといえる。

また、昭和60年の全国貨物出荷総量は、約36億1千万トンで、昭和60年調査時からの5年間に、17.9%と大きく増加している(<付表10>)。これは、この直前の昭和55年~60年調査時の5年間に、0.68%減少したのと対照的である。

このことは、昭和50年代の後半から大いに進んだ「製品の軽薄短小化」、「多頻度少量生産」などが昭和60年代の「バブル景気」に押しやられた結果ではないかと推察される。

さて、ここで、純流動出荷量の6割を担う製造業と物流の関係の変化をみてみよう。<図8>は、

13) 宮沢健一『産業の経済学』第2版、東洋経済新報社、1987年、P.P. 240-242。