

モノ、サービスの動向と地域経済

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 モノの純流動と地域
- 第3節 モノとモノの関係における地域分布
- 第4節 モノとヒトの関係における地域分布
- 第5節 サービスの新展開とその概念規定
- 第6節 ニューサービス発展の意義と背景
- 第7節 対事業所サービス集積上の問題
- 第8節 サービス産業に関する地域政策上のコメント
- 第9節 おわりに

第1節 はじめに

よく知られているように、コーリン・クラークは、生産方法の基本的特徴によって、産業を次の三つに大別している¹⁾。

第一次産業…素材を収集する

(農林業、水産業など)

第二次産業…素材を加工する

(建設業、製造業など)

第三次産業…残余の部分

(卸売業・小売業、運輸・通信業など)

彼の唱える、いわゆる「ペティー・クラークの法則」によれば、経済社会の発展に伴って、第一次産業 → 第二次産業 → 第三次産業の順に産業の主力が次第に変化していくといわれて

1) Clark, Colin Grant, "The Conditions of Economic Progress", 1940, (大川一司、小原敬士、高橋長太郎、山田雄三訳編『経済進歩の諸条件』勁草書房、1953年)。なお、同書によれば、鉱業はその性格から第一次産業に格付けされるが、わが国では製造業との関連性等を重視して第二次産業に分類されている。

いる。つまり、経済において取引される「財」すなわち「生産物」についていえば、(加工度等その質・程度は別として)「財貨」すなわち「モノ」から「サービス」へとウェイトが移っていくことを指摘している。

また、経済社会の発展、成熟化に伴って、人口構造がある程度「高齢化」していくことは、現時点において、欧米先進国の方が、わが国よりも遥かに高齢化が進んでいる事実をみれば、納得できることである(本稿末尾の付図2参照)。それは、所得水準の上昇、経済社会基盤の整備、社会保障制度の充実、保健医療水準の上昇、女性の社会進出、人々のライフスタイルの多様化などさまざまな要因により、あるいはそれらの複合的效果により先進諸国が「少産少死型」の社会に移行しつつあるからであると考えられる。

このような「高齢化社会」の到来をもたらしている要因が同時併行的に「サービス経済化」、とりわけ、「新しいタイプのサービス」に対する需要を喚起させているものとみられる。さらにまた、こうした人口の「高齢化」は、「貯蓄率」の低下を通して²⁾、物的生産基盤への投資(社会資本形成、設備投資)を減速させることも懸念されているところである。

本稿では、このような「モノ」から「サービス」へという「サービス経済化」の流れのなかでの地域経済の特性および問題点を、物流データを始めとする各種統計データに基づきながら考えていきたい。

2) 経済企画庁『平成3年経済白書』より掲載した本稿末尾の付図2および付図3参照。

第2節 モノの純流動と地域

「物流量は、生産活動に比例する」といわれてきた。事実、かつてのわが国の高度経済成長の過程においては、物流量は、経済成長にほぼ比例するように増大してきた。それは、「物が物を呼ぶ径路」での産業発展に代表されるように³⁾、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に置かれていたからである。

その後、わが国の経済成長は、二度にわたる石油ショック等国際経済環境の激変による「変動期」を経て、「構造調整期」或いは「安定成長期」へと移行してきた。この間、国民所得水準の継続的な上昇は、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・国際化の流れとも相俟って、わが国経済全体のソフト化・サービス化などを一層促進させることになった。

こうした状況を背景に、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、このことによって、商品全般の「軽薄短小化」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われている⁴⁾。すなわち、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である⁵⁾。

もとより、個々の業種、或いは個々の品目単位にみた場合には、こうした傾向とは、まったく別の動きを示すものも多々ある。また、都道府県等の地域単位にみた場合にも、企業ベースあるいは全国ベースでの傾向とは異なることも多い。

ところで、上述の物流動向を併せ考えるとき、

今日のわが国の経済成長が、もはや、物流の一面的な「量的増大」を要求していないことは明らかである。それは、「物がサービスを呼ぶ」、「サービスがサービスを呼ぶ」といわれるように、経済の成長基盤が、「物」から「サービスあるいは情報」、「ハード」から「ソフト」へと移りつつあるからである⁶⁾。以下では、こうした、わが国における経済構造あるいは物流構造の大きな変化を前提に、地域における経済と物流の関わりを考察していくことにする。

ところで、物流統計を始めとして、ほとんどといってもよい地域統計が、少なくとも都道府県までは、区分単位として、調査され、あるいは表章されている。そのため、とりわけ、都道府県よりも小さい地域単位での統計データの比較、検討がかなり限定されたものにならざるをえないこともしばしばある。こうした理由のため、以下では、主として、都道府県を中心とした地域経済と物流構造の関係や、それらの特徴を議論することにする。

さて、運輸省が所管している統計で、物流を表現している「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⁷⁾。この意味で上記のような統計を「総流動（統計）」と呼んでいる。

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

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

4) 運輸省『全国貨物純流動調査報告書(1)～(5)』、1987年。

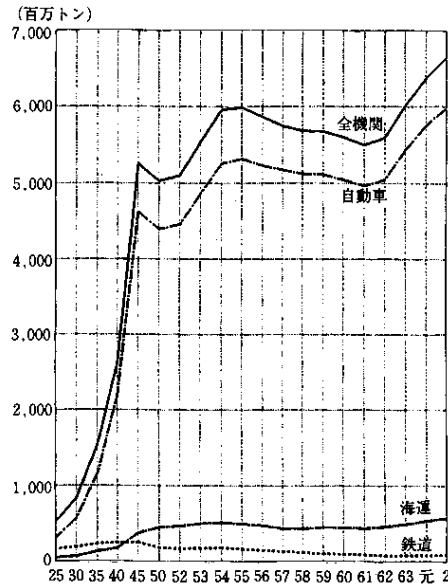
5) 同上書・年間調査によると、昭和60年の平均ロット(出荷1件当たり貨物量)は2.63トンで、昭和55年調査時からの5年間に1.17トンと約30%の減少を示している。また、昭和60年の全国貨物出荷総量は、約31億1千万トンで、昭和55年調査時からの5年間に、0.68%減少しており、ほぼ横ばい傾向を示している。

6) 林紘一郎『ネットワークの経済学』NTT出版、1989年、PP.69-73。宮沢健一、前掲書 PP.232-258等。

「物がサービスを呼ぶ」プロセスについては、物的生産部門とサービス生産部門の関連を示す「金額ベース」の「産業連関表」がもっとも明確であるが、付図1に示すような「実物ベース」の「物流の産業間流動量・件数」も参考にすべきである。

7) 例えば、運輸省、『昭和62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、1989年参照。

図1 国内貨物輸送トン数の推移



資料：運輸省「貨物地域流動調査報告書」(昭和、平成年度)

物純流動調査」を行っている。

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、われわれが関心をもつ「産業」などに馴染み易いと考えて、主として「純流動統計」に拠ることとする。

ただし、「総流動統計」は逐年に公表されており、過去からの長期的動向や最近年の動向を把握するのに好都合なため、図1には、全国の「国内貨物輸送トン数の推移」を掲載した。これによると、石油ショックなどによる経済変動の影響がよく反映されていることがわかる。

また、純流動データでは、昭和55年から60年にかけて、横ばいともいえる微減になっているのに対して、この総流動データにおいては、はっきりとマイナス傾向を示している。さらに、昭和61年を底として直近年の平成2年まで再び増加傾向にあるのも特徴である。昭和61年以降継続した好景気に比例して再び物流量が増大したのかどうか、平成2年の純流動データの公表を待ちたいものである。

さて、都道府県における物流の規模から検討を始めることにしよう。このため、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入出

荷量を利用することとする(データをプロットした図2参照)。ただし、この年間調査における入荷量は、年間出荷量を出荷先都道府県別に集計したものである。

まず、これによると、愛知が第1位で全国の6.8%を占め、以下、大阪、神奈川、東京、福岡、北海道、千葉、兵庫、茨城、埼玉の順で続き、この上位10都道府県で全国の約2分の1(49.3%)を占めている。ちなみに、この直ぐ後には、第11位の山口が全国シェア3.1%で続き、以下、静岡、岡山、広島、栃木と中上位県が続いている。

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、関東地方の物流の大きさが際立っており、関東7都県で、ほぼ全国の4分の1強の、26.0%のシェアを占める。しかしながら、このシェアは、関東地方の人口の全国シェア30.4%を下回る⁸⁾。また、純流動の着量の全国シェアも27.2%であるから、関東地方については、物流の絶対量は、他地域に比べて格段に大きいものの、その人口規模の割には、物流量(とりわけ出荷物流量)が若干小さいと

8) 総務庁統計局『昭和60年国勢調査報告』日本統計協会、1986年。

いえる。この逆のことが、中国地方についていえる。中国地方の純流動出荷量の全国シェアは9.7%もあるのに対し、人口のシェアは6.4%に過ぎない⁹⁾。

もとより、このようなデータのギャップは、地方ブロックよりもさらに地域の範囲が限定される都道府県別のデータについても、同様に指摘できる。これらのことから、地域における物流量は、人口規模に対して、比較的緩やかな比例関係しか持ち合わせていないように思われる。

さて、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¹⁰⁾の順位とは一致しない。例えば、製造業出荷額等において広島を下回る山口、岡山両県が、物流量においては、広島の上位にあるのは、重量のある化学工業品への特化度が高いためである。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ないし品目構成を検討する必要があるが、図2からも、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。

さて、純流動出荷量と製造業出荷額等の関連を示す都道府県データの分布状況から、物流量と工業力の間には、ある程度の、しかし、かなり緩やかな正比例の関係(相関係数0.893)を想定しよう¹¹⁾。そのことについては、次のような原因とともに、問題点も考えられる。

- (1) まず、上で述べたように、物流の約6割が製造業からの出荷によるものである。
- (2) また、元来、物流の規模そのものが、生産活動とともに消費活動等を経由することによって、ある程度当該地域の人口規模に依存する性質を有しており、その結果、消費財製造業あるいは都市型製造業を中心として、製造業出荷額との間にも相関関係をもってしまうことである。こ

9) 同上書データによる。

10) 通商産業省『昭和60年工業統計表』大蔵省印刷局、1987年。データとしては「製造品出荷額等」を使用した。

11) 拙稿「出荷物流と地域経済の関係について」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』創刊号、1990年参照。

のことは、人口あるいは、県域面積の大きい都道府県について指摘されることである。

- (3) 「純流動量」は重量ベース、「製造業出荷額等」は金額ベースで測られているため、計測単位の違い・ミス・マッチが存在する。
- (4) 都道府県によって産業構造が異なる一方で¹²⁾、物流構造も異なる。

第3節 モノとモノの関係における地域分布

1. モノの流出入

地域における物流には、「流入」および「流出」の二つの側面がある。いずれの側面においても、流通する財貨としては、消費財、資本財などの「最終生産物」、あるいは、原材料、燃料、部品などの「中間生産物」などが考えられる。また、いずれの側面においても、特定地域内において生産・消費のため需要され尽くすか、そのまま他地域に転売されるか、生産(加工)されて他地域に販売されるかのいずれかのパターンで展開される。

しかしながら、極めて一般的にいえば、消費財には比較的軽量のものが数多く含まれ、一方、資本財および中間生産物には比較的重量のあるものが多い。とりわけ、最終生産物については、電子装備の高度化等によって、機械系製造品の軽量化が著しく進展したものとみられる。

したがって、物流における入荷量と出荷量の量的関係が、当該地域の産業構造、社会構造などの地域特性を反映した形で、決定されている可能性が十分ある。

そこで、純流動における入荷量と出荷量の関係をみたのが図2である。この図においては、横軸に入荷量の全国シェア、縦軸に出荷量の全国シェアがそれぞれ測られている¹³⁾。また、図中の「45

12) 産業構造のみでなく、製造業の業種構造の差異も大きい。通商産業省、前掲書一産業編一。

13) この場合、年間調査データで、無論自地域内流動分を含んでいる。しかし、入出荷量から、それぞれ自地域内流動分を除外して、他地域との関わりをより鮮明にさせることもできる(拙稿前掲書参照)。その場合も、個々の都道府県データの45度線を挟む位置関係自体においては、本質的差異はない。ただし、「年間調査」と「3日間調査」の調査の違いによるギャップはある。

る。したがって、この線の右下側には入荷超過の地域が、左上側には出荷超過の地域が、それぞれ分布している。

また、入荷量、出荷量の「平均シェア」（ともに2.13%）が、それぞれ、縦軸、横軸に平行な線として記入してある。したがって、この図は、まず「平均入荷量シェア」および「平均出荷量シェア」の2本の線によって4つの象限に分けられ、さらに、第1象限と第3象限は、「等量線」（45度線）によって、各々2つの象限にわけられている。

さて、この図全体については、ほぼ「右上がり」の正比例の関係がみられ、物流の入出荷量は各地域ごとにほぼバランスがとれているといえる。つまり、入荷量に見合った出荷がなされているともいえる。

また、一見したところでは、次のような、極めて概略的な状況描写ができる。すなわち、原点に近い辺りの、入出荷量規模の小さい諸県については余り明瞭ではないが、入出荷量規模がある程度以上の都道府県については、概して、45度線の左上局面に、化学工業品等の「基礎素材型」製造業

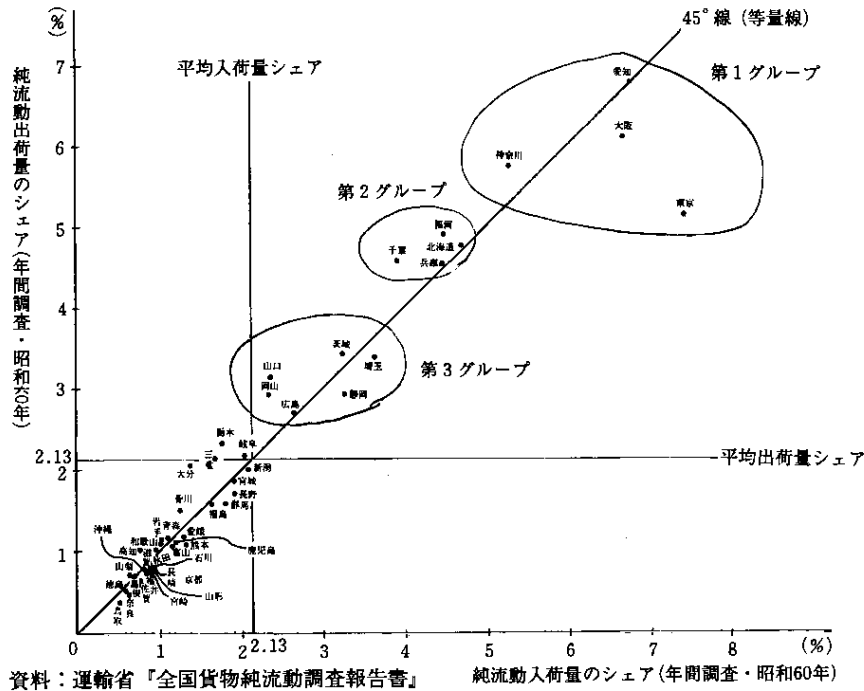
などを基盤とする県が多く分布し、右下局面に、「加工組立型」、「生活関連・その他型」製造業などを基盤とする県が多く分布しているように思われる。ただし、上記の製造業の型については、通商産業省の使用例に慣らい次の通りとする（語尾の製造業は省略する）。

「基礎素材型」…「木材・木製品」、「パルプ・紙・紙加工品」、「化学・石油・石炭製品」、「窯業・土石製品」、「鉄鋼業」、「非鉄金属」、「金属製品」
 「加工組立型」…「一般機械」、「電機機械」、「輸送機械」、「精密機械」

「生活関連・その他型」…「食料品」、「繊維」、「出版・印刷」、「プラスチック」、その他

さらにいえば、多くの「都市型」、「消費型」の県は、この等量線の右下側に位置しているようにも思われる。果たして、このように結論できるのであろうか。以下では、こうした視点から、手順を追って考察することにする。

図2 純流動入出荷量の関係（都道府県の全国シェア）



2. 第1グループ

まず、この図の右上方には、東京、大阪、神奈川、愛知の4都府県が、他の道府県群から相当かけ離れて「第1グループ」を構成している。これらはいずれも、わが国の3大都市圏の中核的都府県であり、ここで図示している入荷量、出荷量は無論のこと、人口、所得などでも上位を独占しており、わが国をリードする「4大県」とであるといってもよからう。

愛知はほぼ45度線上に、そして神奈川は45度線の左上方に位置しており、いずれも、製造業出荷額において1、2位を争っている大工業県である。どちらかといえば、神奈川の方が鉄鋼、化学工業品など重量物を出荷しているため、45度線の左上方に位置しているものと考えられる。

また、東京、大阪は45度線からかなり離れて右下の領域に位置している。つまり、東京、大阪は「入超」なのであるが、なかならず、東京は、大阪よりもさらに右下方向に歩を進めていることは、注目すべきである。東京は、出荷量では4位であるが、入荷量では1位なのである。東京（あるいは大阪）もかつては、わが国の1、2位を争う大工業県であった（昭和50年頃まで）。しかし、現在は、神奈川、愛知にその地位を譲り、モノは、他県に依存する状況にあるといえる。

また、愛知、神奈川まで加えた4都府県の位置関係でみると、神奈川、愛知→大阪→東京の並びで、人口規模、都市規模が大きくなるにつれて、右下方向に移動しているようにみられる¹⁴⁾。

3. 第2グループ

これらの4都府県で構成される第1グループに続いて、福岡、北海道、千葉、兵庫の4道県で構成される「第2グループ」が位置する。いずれも、相当の力をもった工業県であり、人口500万人前後の大県ばかりである。これらは、いずれも45度線の左上方に小さくまとまって分布している。

14) 総務庁統計局、前掲書。昭和60年10月1日現在の人口は、全国順位1位の東京が1,183万人、2位大阪867万人、3位神奈川743万人、4位愛知646万人、5位埼玉586万人、6位北海道568万人、7位兵庫528万人、8位千葉515万人、9位福岡472万人、10位静岡358万人である。

北海道と兵庫は45度線の近傍であり、福岡と千葉は45度線からかなりかい離している。まず、北海道は大半（9割近く）が広い域内での流動であり¹⁵⁾、そのため流入、流出が規模全体としては相殺されているものと考えられる。また、兵庫は鉄鋼などの重量物の出荷も多いが、一方で「都市型」の性格も強いいため流入物流量も相当大きく、結局流出入が相殺されているものと思われる。

さらに、福岡と千葉については、45度線の左上の領域に若干かい離して位置しているのは、鉄鋼、化学工業品などの重量物の出荷が大きいためと考えられる。

4. 第3グループ

2つの平均シェア線で区切られた「第1象限」の原点近くには、茨城、山口、岡山、広島、埼玉、静岡の6県から構成される第3グループが分布している。いずれも、有力な「工業県」であるが、茨城、山口、岡山の3県は等量線の左上に、広島はほぼ線上に、埼玉、静岡の2県は右下に位置している。茨城、山口、岡山の3県が等量線の左上に位置しているのは、鉄鋼、化学工業品などの「重化学工業」からの出荷量が大きいためであり、広島、埼玉、静岡の3県は「機械工業」の発達によるところが大きい。

また、このグループのなかでは入荷量の大きい茨城、埼玉、静岡の3県は、いずれも東京、名古屋という「東日本」の大都市圏の近辺県であることも留意しておく必要がある。また、広島も含めてであるが、とりわけ、山口、岡山などは大阪（場合によっては北九州も入れて）「西日本」の大都市圏の近辺県であることも興味深い。昭和50年頃を境にして、「高度成長期」の鉄鋼、造船、石油化学等に代表される「相対的に重い」「重化学工業」を担った「西日本」と、「安定成長期」以降の電子・電機、自動車等に代表される「相対的に軽い」「機械工業」を担っている「東日本」を象徴しているともいえる。

15) 北海道は自地域内流動分が極めて大きいため、特段の配慮を要する。この点で上記註13の「自地域内流動を除く」データの方が適している面もある。

5. その他のグループ

以上、第1グループの4都府県、第2グループの4道県、第3グループの6県の合計14県はいずれも「平均入出荷量シェア線」で区分されてできる第1象限に位置する諸県で、「物的生産活動」を中心にわが国経済をリードする諸県であるといってもよからう。

残余の諸県はほとんど、第3象限に分布している。このなかで、右上の比較的平均シェアの交点近くに位置している諸県をみると、等量線の左上に大分、香川などの「重化学工業」の発達した「西日本」の諸県が分布し、等量線の右下に新潟、宮城、長野、群馬、福島など、電子・電機等を始めとする「機械工業」の立地の目覚ましい「東日本」の諸県が分布しているのも、上記の第3グループのケースと同様な意味で特徴のある点である。

6. 全体の分布からの帰結

先にみてきたように、第1グループ内においても、愛知（神奈川）、大阪、東京の伸びのように、「大都市型」であるほど、入荷超過が大きくなっている。これは、工業化の過程も、一層進展した段階においては、製品の多様化、高付加価値化によって、重量ベースの出荷量は、かえって減少し

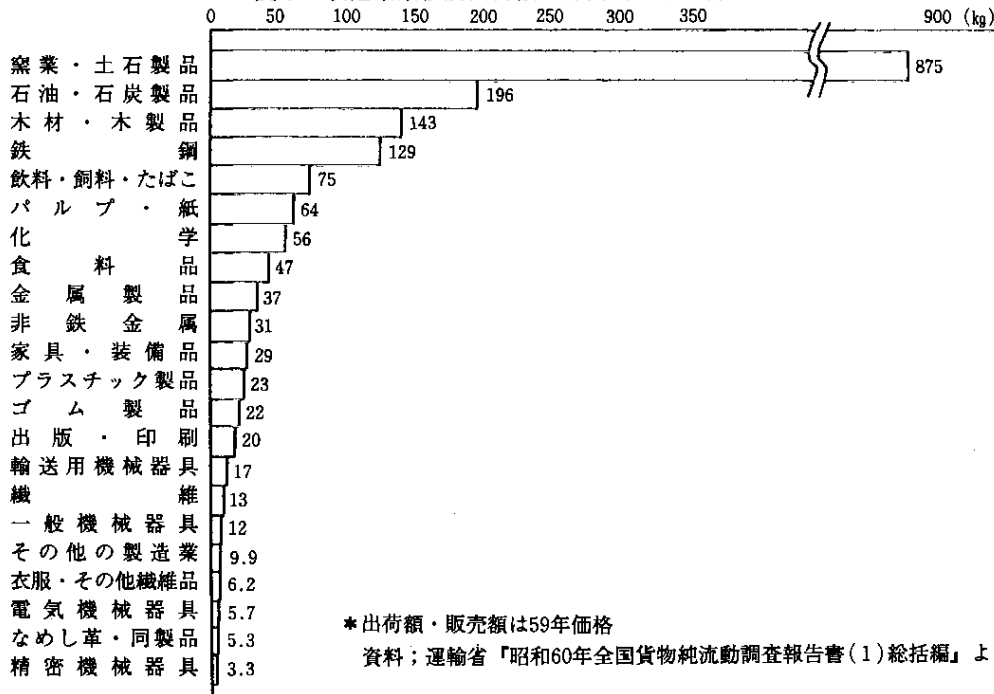
ていくことを示唆している。こうした地域においては、相対的に重量のある原料、燃料、素材、部品、半製品、さらには多くの製品も含め、必要に応じて、他地域から購入し、それらを加工し、組立て、そしてサービスを付け加えることによって、より軽くて、付加価値の高い製品を自地域および他地域に販売するような産業の仕組みが、長年の間に成立したものと考えられる。

図3には、「製造業の業種別出荷額1万円当たりの出荷量」が示されている。上でもみてきたように、「高度成長期」の「重化学工業」を担った「西日本」の出荷物は概ねこの図の上方に位置しており、一方「安定成長期」以降の電子・電機、自動車等に代表される「機械工業」を担っている「東日本」の出荷物は概ねこの図の下方に位置しているともいえよう。

また、東京の最大の製造業は「出版・印刷」であり、「都市化」、「情報化」などを「モノ」の面から支えている。図3でも解るとおり、この業種も「軽い」業種である。これらは、「機械工業」（ないし上でもみてきたように「加工組立型」）等も含めて「都市型製造業」と呼ぶべきであろう。

つまり、工業化の過程が極めて高度な段階に到達した都道府県においては、製造業の業種構造の

図3 製造業業種別出荷額1万円当たり出荷量



* 出荷額・販売額は59年価格

資料；運輸省『昭和60年全国貨物純流動調査報告書(1)総括編』より再掲

変化によって、かつての「重化学工業」の過程で有した業種を、他県に手離し、肩代りさせていると考えられる。東京（大阪）も昭和50年頃までは、わが国の1、2位を争う大工業県であったが、現在は、神奈川、愛知にその地位を譲り、モノは、他県に依存する状況にあるといえる（「都市型製造業」への転化）。また、このような地域においては、経済の主力も次第に第3次産業に移り、製造業自体が縮小していくことも意味しているように思われる（「サービス経済化」）。

第4節 モノとヒトの関係における地域分布

1. モノとヒトの関わり

つぎに、モノとヒトの関わり具合を探ってみよう。ところで、人口は、数多くの経済関係指標のうちで、最も総括的あるいは基礎的ともいえるデータである。そこで、図4には、横軸に国勢調査人口、縦軸に純流動出荷量が測られている。また、図中の「平均勾配線」の勾配は、全国人口1万人当たりの全国純流動出荷量（百万トン）を意味する。つまり、モノとヒトの力関係の「全国平

均」あるいは一種の「均衡線」ともいえる。したがって、この線の右下側には物流力よりも人口集積の方が大きい諸県が分布し、反対に左上側には人口集積よりも物流力の方が大きい諸県が分布している。

なお、この「均衡線」の安定性をみる意味で、「1人当たり県民所得」の推移を掲げたのが図5である。図4における「均衡線」を挟んでの縦軸方向へのバラツキ（人口当たりの物流力の分散）は、一見しても「1人当たり県民所得」のそれよりも遥かに大きく、人口当たりの物流力の地域格差の方が所得の地域格差よりも大きいことを示している。図5における「1人当たり県民所得」の格差もやや拡大傾向にあるものの、その程度は物流の地域格差に比べれば微々たるものである。

また、「平均人口」（258.9万人）と「平均出荷量」（6.62千万トン）が、それぞれ、縦軸、横軸に平行な線として記入してある。したがって、この図は、まず「平均人口」（258.9万人）と「平均出荷量」の2本の線によって4つの象限に分けられ、さらに、第1象限と第3象限は、「平均勾配線」（均衡線）によって、各々2つの象限に分けられている。

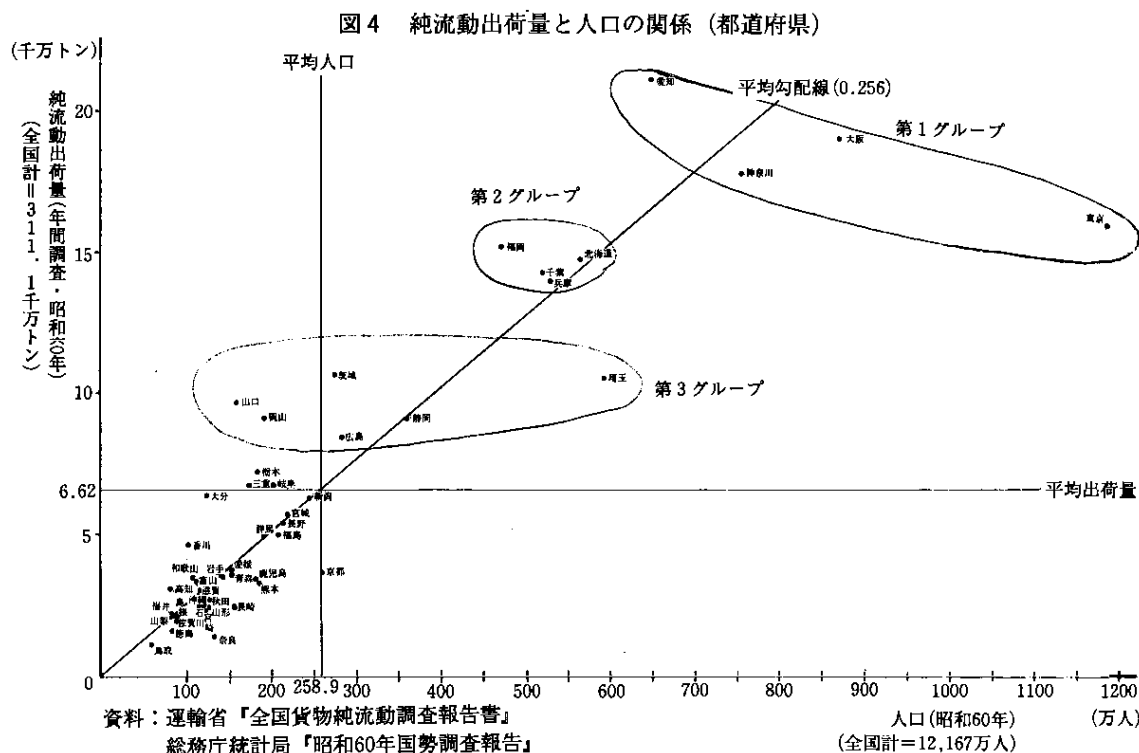
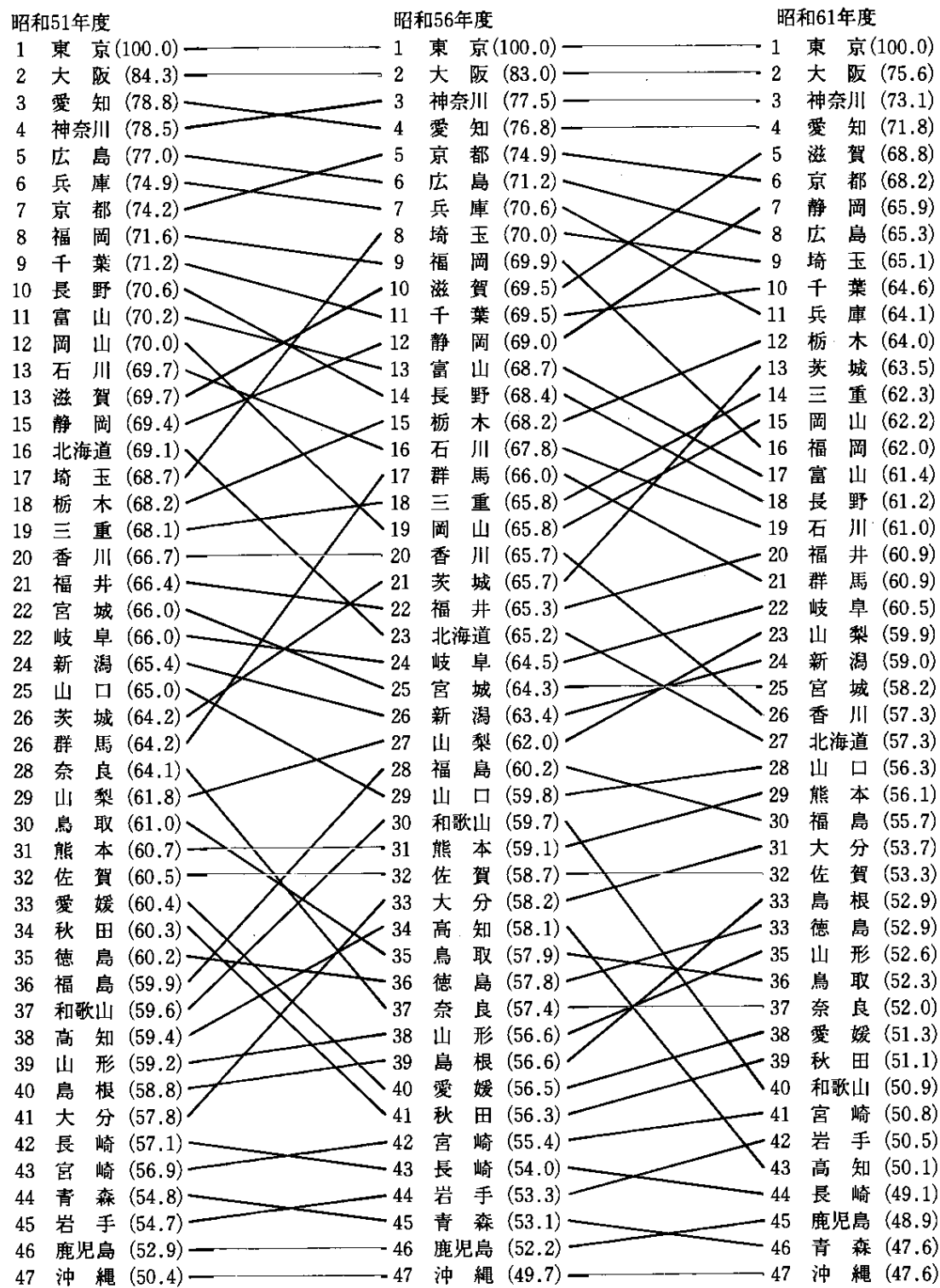


図5 1人当たり県民所得の推移 (東京=100)



資料；経済企画庁『平成元年度版 県民経済計算年報』

さて、この図全体については、ほぼ「右上がり」の正比例的関係がみられるが、「平均勾配線」を挟んでのバラツキの程度が大きく、前節図2の「入荷量」と「出荷量」の関係ほどの強さはみられない。特に、右上方の先端部においては、「右下がり」の様相を強く呈していることも特徴である。

2. 第1グループ

まず、前節と同様、この図の右上方には、東京、大阪、神奈川、愛知の4都府県が、他の道府県群からひとときわ抜き出て「第1グループ」を構成している。愛知は平均勾配線の左上方に位置しており、残る3都府県は平均勾配線の右下の領域に位置している。つまり、愛知は物流力、いいかえれば工業力が人口集積を上回っているが、東京、大阪、神奈川の3都府県は逆に、人口集積が物流力を上回っている。なかんずく、東京は、遥かに右下に位置していることは留意しておくべきである。

また、いま神奈川を別にした残り3都府県の位置関係でみると、愛知→大阪→東京の並びで、人口規模、都市規模が大きくなるにつれて、右下方向に移動しているようにみられる。しかも、前節の場合と異なって、均衡線を挟んでのバラツキが極めて大きいことが特徴である。

3. 第2グループ

さて、第1グループの左下方に、前節と同様、福岡、北海道、千葉、兵庫の4道県で構成される「第2グループ」が分布している。これらは、均衡線の左上方に比較的小さくまとまって分布している。

北海道と兵庫は均衡線の近傍であり、福岡と千葉は均衡線からややかい離している。福岡と千葉については、前節と同様、均衡線の左上の領域にかい離して位置しているのは、鉄鋼、化学工業品などの重量物の出荷が大きいためと考えられる。

4. 第3グループ

つぎに、第2グループの左下方に、茨城、山口、岡山、広島、埼玉、静岡の6県から構成される第3グループが分布しているが、平均出荷量線の上方を大きく横広がり分布している。東京のベッ

ドタウン的存在である埼玉が均衡線の右側に大きくかい離して位置しているのと、また、静岡が均衡線上に位置している外は、いずれも、均衡線の左側に分布している。特に、岡山、山口の両県は、平均人口を大きく下回りながらの分布であるが、これは、前節で述べたように、鉄鋼、化学工業品などの「重化学工業」部門からの出荷量が多いためである。

5. 全体の分布からの帰結

以上3グループの残余の諸県は、ほとんど、第3象限に分布しているが、前節の図2と同様、栃木、三重、岐阜の3県は第2象限に分布しているが、これは、鉱産品、化学工業品などの出荷量が多いためである。また、物流力はないものの大都市(京都市)を抱える京都が、第3象限と第4象限の境界線上に位置しているのも宜なるかなといったところである。

また、図中でみられるグループ全体の構成およびそれらの位置関係もほとんど前節と同様である。ただし、「右上がり」の比例的関係は、前図の場合よりもバラツキが大きく、緩やかになっている。また、第1グループ内での大きな「右下がり」の関係まで含めると、「人口」と「純流動出荷量」の関係における都道府県の分布は、全体的には放物線(山型)の形状を呈しているといえる。

すなわち、人口の増加に伴って、物流の出荷量も次第に増大傾向を強めていくものの、人口集積が極めて高度の段階に到達すると、物流の出荷機能は、返って低下するということである。これは、人口集積が進行するにつれて、そうした地域内で、重量のある物資の生産あるいは出荷機能を維持することが適応性を失い、その結果、周辺地域にそうした物流機能を代替させていくためであると考えられる。東京、大阪、名古屋の3大都市圏とその周辺地域の物流力の分布関係がそのことを示している。

第5節 サービスの新展開とその概念規定

1. サービスの新展開

さて、わが国の技術革新の潮流は、高度経済成長時代の「量産」・「省エネ」の段階を経て、すでに「情報」の段階に入ったといわれているが、

経済白書等もこうした情報技術革新の産業面への影響として、「労働生産性の上昇」、「ニュービジネスの台頭」、「多角化・業際化の促進」などを指摘している。そのような観点からすれば、ニューサービスは「時代の申し子」とでもいうべき性格をもっているが、現実にも、ニュービジネス（あるいはニューサービス）は、企業および家計におけるニーズの「多様化」・「高度化」・「外生化」などに対応して派生してきており、今後ともそのウェイトを増すものと考えられる。

また、このようなニューサービスの中においても、「対事業所サービス」と「対個人サービス」では性格がかなり異なっており、それらの集積度の相違が、そのまま、その地域あるいは都市の経済規模や経済構造を反映したものになることは、これまでの調査等でも指摘されてきた。

このうち「対事業所サービス」は、産業政策上の観点からも、関心度の高いものであるが、とりわけ、「情報関連サービス業」、「デザイン業」、「設計業」など産業活動を側面から支える「対事業所サービス業」は、諸産業の産出物の「高付加価値化」や、当該産業の「高度化」に直接寄与する性質を持っており、極めて重要な業種であると考えられる。

すでに、「テクノポリス」地域などが、いわゆる「頭脳立地法」による「特定事業の集積促進地域」として承認されているケースもある。この「頭脳立地法」にいう「特定事業」は「その集積の促進が地域の産業の高度化に特に寄与すると認められる業種」とされており、以下において、特に取り上げる「対事業所サービス業」こそ、まさにそうした業種なのである。

また、この「対事業所サービス業」は、空港や高速自動車道など高速交通体系が急速に整備されつつある状況を勘案すれば、当該地域はもとより他地域まで含む相当広い地域に渡って、製造業を始めとする諸産業を支援することが見込まれる。そうした意味で、「対事業所サービス業」は「産業支援サービス業」とも呼ぶことができる。まさにこうした視点から、地域において「対事業所サービス業」を振興することの意味は極めて重要なものである。

ところで、現行の多くの大企業もまた、その草創期には一介のニューサービス企業であったはず

である。地域経済がその活力を維持し発展していくためには、そのような新企業が絶え間なく誕生し、成長し、そして大中小織り混ぜた層の厚い企業群、産業群を形成していくことが必要である。

しかしながら、このようなニューサービス企業は、一般にその規模も小さく、かつ経営基盤も脆弱な場合が多く、さらには、新規に参入した企業故の様々な問題も抱えているのが常である。また、従来の行政における施策の取り組みも、既存の製造企業、商店などを中心に展開されているのが実態である。ニューサービス企業への対応には、そうした意味においても、特段の配慮が必要である。

ところで、自由化、国際化、情報化等、わが国経済社会を取り巻く環境も大きく変化しつつあるが、このような時代の新しい潮流のなかで、「経済のソフト化・サービス化」の進展にも著しいものがある。このような経済のソフト化・サービス化の現象は、企業における経済活動と市民の消費生活の質的变化を促し、そうした変化がまた、経済のソフト化・サービス化を一層加速させるという循環パターンになってきている。

このような企業活動や個人の社会生活の質的变化のなかで、新たに発生する多様な需要に的確に対応し、急速に発展を遂げている企業、いわゆる「ニューサービス」企業群の成長ぶりは際立っているといえよう。

2. サービス業とニューサービスの概念

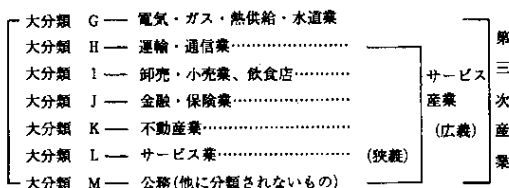
さて、ここで、「ニューサービス」の概念を考えるに際して、改めて「サービス業」の概念を整理してみよう。通常、われわれが「サービス業」と呼ぶときには、第三次産業のなかでも、日本標準産業分類における産業大分類Lに格付けされる「サービス業」を指していることが多い（狭義のサービス産業）。ところが、「サービス産業」（あるいは「サービス関連産業」など）と呼ぶときは、上記の「サービス業」のみならず、ほとんど第三次産業全体まで広く包括して指すこともある（広義のサービス産業）。

そこで、第三次産業の中におけるこれらの関係を図6に示した¹⁶⁾。すなわち、「サービス業」と

16) 国土庁『21世紀のイノベーションを担う先端的サービス産業（I）』1989年、P.27。

呼ぶ場合は、日本標準産業分類において産業大分類Lに格付けされる「サービス業」を指し、一方、「サービス産業」と呼ぶ場合は、第三次産業のうち、日本標準産業分類において産業大分類Gに格付けされる「電気・ガス・熱供給・水道業」を除く全ての業種を指す。以下、特に断りのない限り、「サービス業」、「サービス産業」については図6の定義によるものとして議論を進めることとする。

図6 サービス業とサービス産業の概念区分



(注) 意業大分類記号等は、行政管理庁『日本標準産業分類』昭和59年1月改訂による

そこで次に、「ニューサービス」(ないし「ニュービジネス」)の概念あるいは定義について考察することにする。ところで、「ニューサービス」(ないし「ニュービジネス」)の概念あるいは定義に関しては、多くの機関がさまざまなものを提示している。ここでは、その代表例として、通商産業省による概念・定義を掲げる¹⁷⁾。

《通商産業省による概念・定義》

「ニューサービス」とは「潜在的ニーズをよくつかみ、技術革新の成果または独創的なアイデアを利用して、新規サービスまたは従来のサービスに画期的改善を加えたサービスを提供する企業群」のことである。また、「ニューサービス」は次のような新規性、革新性を有しているとしている。

- ① 内容の革新性…転送電話サービス、非破壊検査サービス
- ② 手段、方法の革新性…宅配便、ファクシミリ塾
- ③ 市場の差別化…単身赴任者サービス、リ-

17) 後出註19等参照。

スマンション

④ 経営戦略の革新性…ファミリーレストラン

「ニューサービス」あるいは「ニュービジネス」の概念や定義については、これまで行政を始めとする各機関から、事業の新規性や成長性などに着目したさまざまな考え方が提示されている。しかしながら、未だに統一した定義はなされていないのが実情である。

また、「ニューサービス」と「ニュービジネス」の用法についても、ほとんど同義のものとして、差異なく取り扱われている。これは、経済のソフト化・サービス化や、国民の生活様式の変化に対応し、成長していく新しいビジネスの大半が、直接、サービス産業においてみられたり、あるいは何らかの形でサービスに関連していることによるものと考えられる。

このように、「ニューサービス」あるいは「ニュービジネス」の概念・定義を整理してみると、「何らかの新規性を持ち、成長しているもの」という共通点はあるものの、一意的な規定を行いにくい状況にあるといえよう。

第6節 ニューサービス発展の意義と背景

1. ニューサービスの発展

ところで、ニューサービスが発展していく一般的な意義は、ニュー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¹⁸⁾。

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、「安定経済成長路線」へと移行してきた時期に符合している。さらに、昭和48年の住宅統計調査(総務庁統計局)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大幅減少(約3割)」が報告されている。すなわち、生

18) (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.