

# 地域政策と地域統計

## —人流、物流面での関わりを中心として—

広島県立大学経営学部助教授 若井具宜

### 目次

1. はじめに
2. 経済社会の動向と地域の対応
3. 地域経済環境の構造的変化
4. 「県間流動量」と「道路率」
5. 地域政策としての道路整備
6. 県間流動特性
7. 空港と物流、人流
8. 人流の基調
9. 地域経済と人口統計
10. 統計環境の変化
11. 統計の対応
12. 統計調査体制
13. 「統計」と地域
14. 地域統計の信頼性
15. 地域概念の変化と地域統計
16. 「統計地域」としての都道府県
17. おわりに

#### 1. はじめに

大正9年に開始された「国勢調査」を始めとして、わが国の行政諸官庁においては、各種の「統計調査」が実施・報告されてきており、その内容の豊富さや精度の高さなどから、わが国の「官庁統計」の水準については、国際的にも高い評価を得ている。

ところで、適正な「行政施策」も、正確な「実状把握」に基づいてこそ、初めて可能となる。数多くの発展途上国において、いまなお、経済政策を始めとする行政施策が適正に作動しないのは、まず何よりも実状把握のための「統計」が不備な

ためであるとも考えられる。

その逆の好例として、今日のわが国経済社会の発展は、質量ともに豊富な「統計」に負うところが大きいと考えられるが、近年においては、「都市化」、「小家族化」、「プライバシー意識の高まり」などから、次第に統計環境が悪化してきていることも事実である。

また、コンピューターや通信網などの発展は、統計の「調査」、「集計」、「利用」などの面において格段の技術進歩をもたらしたが、こうしたことは、かえって「統計」を一層「技術的」で「無味乾燥」な「地味」な存在に追いやっているともいえる。

ところで、とりわけわが国においては、「統計」を始めとして「チェック機能」に対する社会的評価が低いことが指摘されているが、そうしたことは、欧米先進国に比較して、わが国の「社会的熟度」が低いことの証である。もっぱら「予算委員会」が注目されて「決算委員会」がほとんど顧みられない国会の姿などは、まさに、そのようなわが国の「代表」なのである。

また、「社会資本蓄積」の例などによって、本稿の以下においても改めて指摘するが、「わが国は先進国のなかでは後進国」であることを十分に留意しておく必要がある。

そのことに関連するが、世界史においても、ことに英仏との対比において、「ドイツの後発性」がしばしば指摘されることがある。しかし、そのドイツですら、統計学史でよく知られているように、「大学派統計学」などは、すでに17世紀の「ドイツの大学」における学派のことである。このように、わが国の「後発性」は、学問分野も含めた「ハード、ソフト」両面においてであることを肝

に命じなければならない。

ところで、いわゆる「大数(たいう)の法則」のために、調査対象の少ない「地方」になるほど、統計の信頼度、安定度が落ちるといって「地域統計」上の問題もある。

そしてまた、国際化の進展する今日、国境を超えた地域比較(国際比較)の場合には、「統計の定義」の違いという問題も生じている。

本稿の目的は、「地域経済分析」などに際して、常に「データの裏付けのある」議論を喚起すべく、「統計利用」の重要性を訴え、その方法などを例示するとともに、とくに「地域統計」のもつさまざまな問題を、主として「統計の需要と供給」の視点から指摘し、整理することにある。

具体的には、「地域政策上」もっとも関心のもたれる「人流、物流」を中心とした都道府県ベースでの「地域関係の分析」例などをみながら、関連して要求される地域データ等、付随する「地域統計」全般にわたる整備状況、問題点などを考察していきたい。

## 2. 経済社会の動向と地域の対応

さて、この数年間だけを取り上げてみても、世界も、わが国も、そして地域も、その経済社会環境において大きな変貌を遂げた。

世界的には、旧ソ連・東欧諸国を始めとする社会主義経済の破綻と東西冷戦体制の終結があり、この結果、国際関係は、国境紛争、民族・宗教紛争、難民問題、貿易や市場統合等の経済問題などへと焦点が移ってきている。

また、わが国においては、土地・株式などの「右肩上がり神話」が崩れ、「バブル崩壊不況」となって、企業経営や経済全体に深刻な影を落としている。

一方、地域においては、例えば広島県の場合、「浜田自動車道」の開通、「山陽自動車道」・「西瀬戸自動車道」の開通部延伸、中四国の基幹空港となる「新広島空港工事」、平成6年の「アジア競技大会」向け諸施設工事など、各種のプロジェクトが進められている。さらに、中国横断道「尾道松江線」は全線基本計画路線に昇格し、このうち松江・三刀屋間は整備計画路線に昇格しており、特に要望の強い松江三次間の早期着工が待たれて

いる。

ところで、「自由化」、「規制緩和」の方向は、運輸業、金融業等を始めとして、経済全般にわたる潮流であり、そうした結果は、「業種内競争」の激化とともに、サービス業等を中心とした「ニュービジネス」への参入とその隆盛をもたらしている。

こうした流れを受けたいわゆる「大店法」<sup>1)</sup>の改正等にもなると、大型店の「出店調整」は時間的、手続き的に大幅に簡略化されることになり、地域の小売業等も新たな対応を迫られている。

他方では、政府の掲げる『国民が「ゆとり」や「豊かさ」を実感できる』『生活大国』の建設も重要な課題である。そのような、一環としての「年間1800時間労働」を目指す「労働時間の短縮」に、地域においても前向きに取り組む必要がでてきた。

さらに、県内山間、島しょ部地域においては、人口の高齢化も国、県平均よりもかなり早いピッチで進行しており、こうした問題にも長期的な観点から対処してゆく必要がある。

また、世界同時不況、あるいは、とりわけ不透明感の強いわが国の「バブル崩壊不況」によって、平成4年10月に全国の有効求人倍率は1を割ったものの、たとえば、広島県地域では労働市場は逼迫しており、「不況下の人手不足」という複雑な雇用環境にある。地域性や産業間格差、そして上記の「労働時間短縮」の課題など問題は複雑である。

また、近年、製造業等の企業が立地しても、若者がそこで働きたがらないという傾向が、各地域においてみられる。

したがって、中長期的な対策として、「若者が働きたくなるような企業環境づくり」、さらには「若者に魅力のある街づくり」などがどうしても必要であり、この問題を調査し、研究する体制を整えるべきである。

さらに、こうした若者対策のみならず、高齢者や女性の雇用などについても、それらの「雇用環

1) 正式には「大規模小売店舗における小売業の事業活動に関する法律」。平成4年1月の改正施行により、第一種大規模小売店の定義が、政令指定都市では売場面積6,000平方メートル以上、その他の都市では同3,000平方メートル以上と、従来の2倍の水準に引き上げられた。

境整備」などの問題を中心として、行政機関も交えて調査研究すべきであろう。

ところで、いわゆる「ペティークラークの法則」に従って、わが国においても、また地域においても、生産活動の主力は、長年の間に次第に、第2次産業から第3次産業へと移ってきた。最近の所得統計では、「国内総生産」においても、「県内総生産」（たとえば広島県）においても、そのほぼ3分の2は第3次産業の産出したもので占められている。

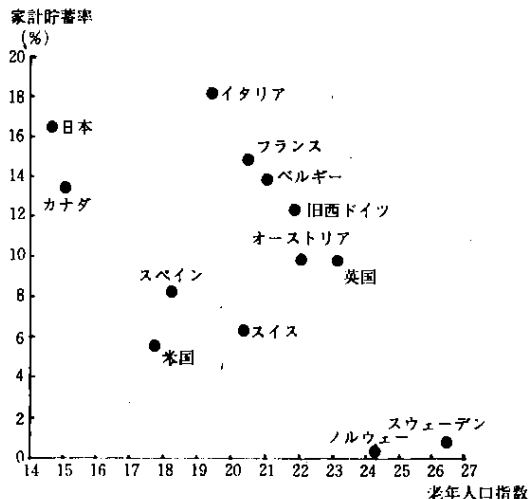
また、「情報化」にしても、「ソフト化」、「サービス化」、あるいは「都市化」にしても、こうした第3次産業が重きを成してきた流れに沿ったものである。このような意味合いにおいて、「産業・サービス・都市的機能等の整備」は地域づくり、街づくりにおいて、とりわけ、重要性をもっているといえる。

### 3. 地域経済環境の構造的変化

「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とおりである。

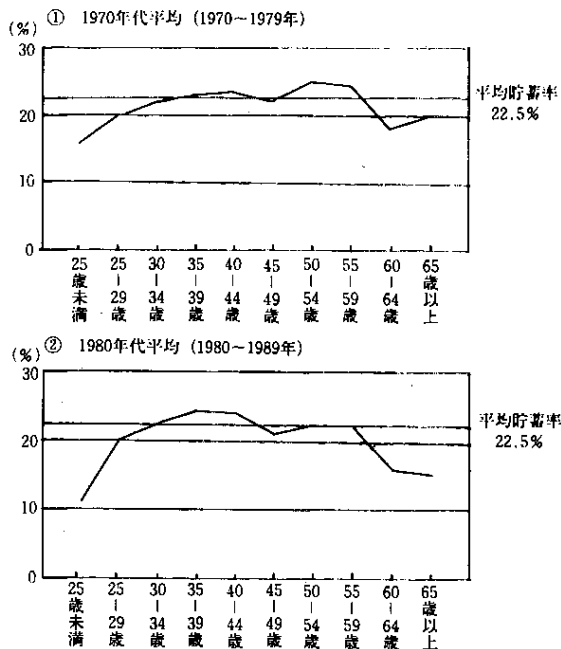
ちなみに、厚生省人口問題研究所の平成3年6

図1 家計貯蓄率と老年人口指数（国際比較）



(備考) 1. OECD, Economic Outlook, Labour Force Statistics により作成。  
 2. 家計貯蓄率は粗貯蓄率。  
 3. 老年人口指数=65歳以上人口/15~64歳人口×100。  
 4. データは1980~1988年の平均。  
 資料： 経済企画庁「平成3年経済白書」より引用

図2 勤労者世帯の世帯主年齢階層別貯蓄率



(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

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。

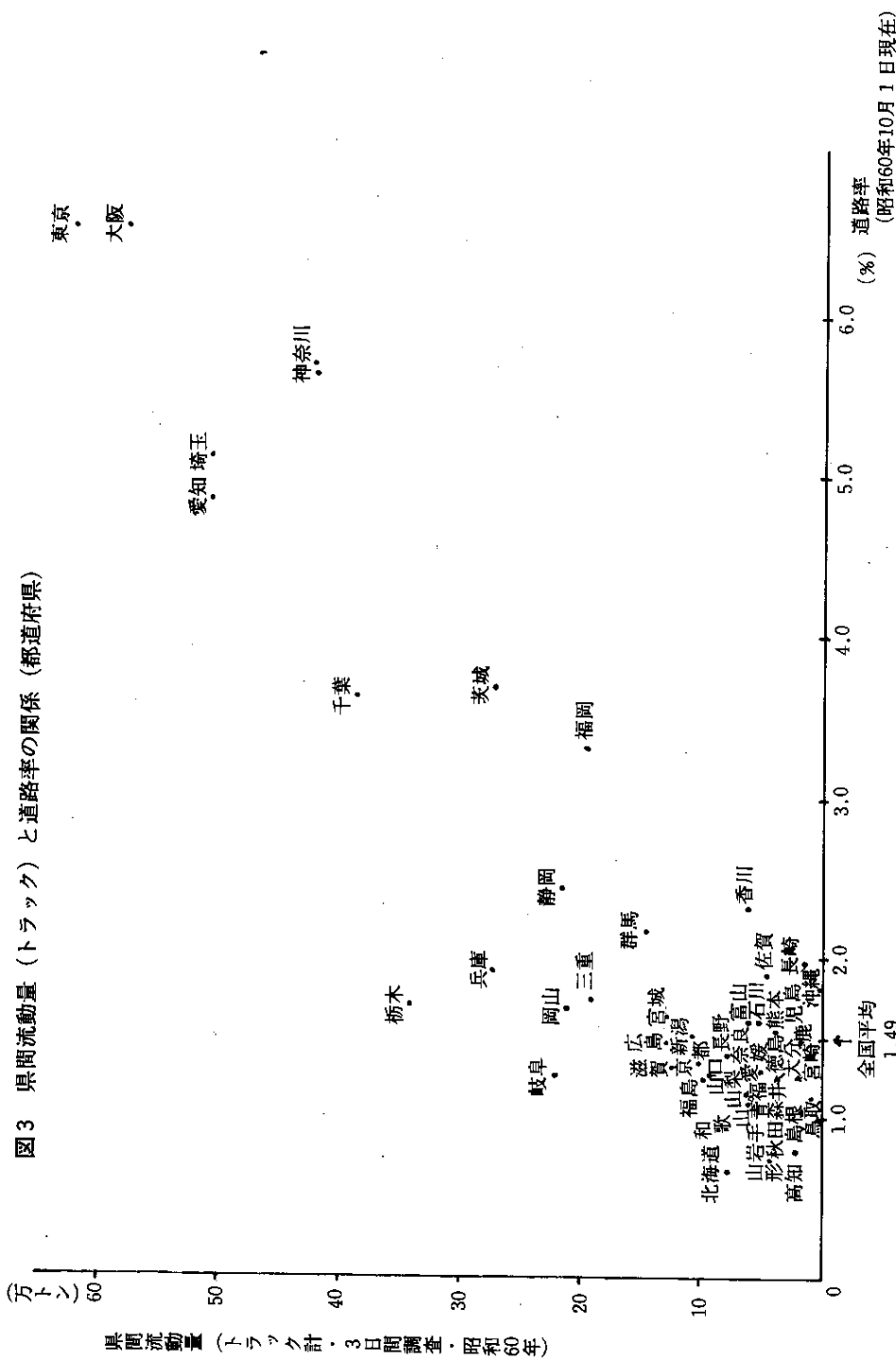
ところで、「人口」予測は、他の経済指標の予測等に比較して、確度も高く、さらに、それ自体の重要性や他指標への関連性も極めて高いため、21世紀を展望したわが国の経済構造、社会構造に関する議論も数多く展開されている。

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（図1）参照）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2）参照）などが指摘されている<sup>2)</sup>。

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

2) 経済企画庁「平成3年経済白書」などによる。

図3 県間流動量(トラック)と道路率の関係(都道府県)



資料：運輸省『全国貨物純流動調査報告書』  
建設省『道路統計年報』

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。

#### 4. 「県間流動量」と「道路率」

ところで、(図3)は、地域経済(都道府県)における、「県間流動量」と「道路率」の関係をみたものである。

ここで、横軸に「道路率」を採用したのは、物流においてはトラック輸送が中心的役割を果たしていることによる。とくに、「昭和60年全国貨物純流動調査」によると、トラックによる輸送は全流動量の80.1%を示しており(重量ベース)、過去の調査と対比すると増勢にある。ちなみに、海運は13.5%、鉄道は2.1%を示しているが、いずれも縮小傾向にある。

これら二つの「統計指標」は、それぞれ、次式で定義される。

$$\text{県間流動量} = \text{純流動出荷量} - \text{県内流動量} \dots (1)$$

$$\text{道路率} = (\text{道路面積} / \text{総面積}) \times 100 \dots (2)$$

縦軸にとった「県間流動量」は、純流動出荷量のうち県外へ出荷した部分を示しており、いわば「移出量」である。

一方、横軸にとった「道路率」は、当該都道府県の総面積に占める道路面積の割合を示したもので、ある程度まで、その地域の道路の整備状況を表す指標といえよう。

概して、図の左下方の原点に近い辺りには、農

村型の県が多く分布していることがわかる。

図の右上方には、三大都市圏の諸県が分布しており、経済活動水準との関わりの高いを示している。

なお、縦軸の「県間流動量」にかえて、「県間流動比率」を採用したものを本稿末尾の〈付図〉に掲げた<sup>3)</sup>。ただし、「県間流動比率」は次式で定義される。

$$\text{県間流動比率} = (\text{県間流動量} / \text{純流動出荷量}) \times 100 \dots (3)$$

#### 5. 地域政策としての道路整備

さて、この図の分布からは、全体的には、緩やかな右上がりの関係が想定される。この2指標の直線関係を示す「相関係数」は0.898であった。また、縦軸を「営業用トラック」に限定した場合の相関係数は、やや高目にて、0.911であった<sup>4)</sup>。

すなわち、「道路整備の行き届いた県ほど他県への出荷率が高い」ということになる。また、道路の整備により、当然ながら、「入荷率」も同時に高くなることが想定される。

ただし、道路率については、各県の面積、地勢、人口密度などの条件により、かなりのバラツキがあるので、関係に厳密性はないことに留意しなければならない。

たとえば、中四国地域の中核県を標榜する広島県は、この図中において、平均の近くではあるが、左下方に位置している。今後の地域政策の指針と

3) これら二つの指標の平均値を図中に実線で示しているが、これは、それぞれの指標値の全国総量に関する平均、すなわち、47都道府県の加重平均値である。また、県間流動比率において、栃木、埼玉、滋賀の3県の値が高いのは、それぞれ、石材、セメント、窯業品等の他県出荷量が多いためであり、沖縄県が低いのは離島であることによる当然の結果である。さらに、東京、大阪を除けば、県間流動比率が平均より高い府県は、すべて、東京、大阪、愛知の周辺県であり、これらの3都府県との関わりを強さを示している。

4) なお、この図において、道路率の平均値付近での縦方向へのバラツキが大きいため、相関係数は0.490と高くない。これは、関係が「直線型」ではなく「山型(放物線)」のためと考えられる。

表1 地域相互間輸送トン数の推移

単位：千トン

(1) 発貨物トン数

| 発地  | 着地    |       | 北海道    | 東北     | 関東     | 北陸     | 中部      | 近畿      | 中国     | 四国      | 九州      | 合計 |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|----|
|     | 年度    | トン数   |        |        |        |        |         |         |        |         |         |    |
| 広島県 | 60    | 435   | 643    | 4,451  | 641    | 3,351  | 138,299 | 10,698  | 3,313  | 3,615   | 165,446 |    |
|     | 61    | 438   | 637    | 4,352  | 690    | 3,128  | 9,848   | 120,193 | 4,220  | 3,754   | 147,260 |    |
|     | 62    | 380   | 593    | 4,045  | 821    | 3,658  | 10,866  | 128,919 | 3,696  | 3,608   | 156,587 |    |
|     | 63    | 493   | 768    | 5,616  | 1,015  | 3,896  | 12,425  | 134,978 | 3,608  | 3,814   | 166,612 |    |
| 元   | 520   | 882   | 5,738  | 1,103  | 4,681  | 13,335 | 142,232 | 3,765   | 4,077  | 176,333 |         |    |
| 鳥取県 | 60    | 4     | 28     | 339    | 22     | 336    | 1,322   | 28,018  | 76     | 137     | 30,283  |    |
|     | 61    | 3     | 9      | 469    | 89     | 185    | 786     | 24,983  | 28     | 219     | 26,772  |    |
|     | 62    | 7     | 17     | 398    | 134    | 226    | 959     | 29,921  | 40     | 328     | 32,029  |    |
|     | 63    | 12    | 16     | 339    | 108    | 182    | 1,085   | 27,983  | 53     | 190     | 29,969  |    |
| 元   | 14    | 25    | 221    | 1,187  | 325    | 1,187  | 29,933  | 64      | 230    | 32,120  |         |    |
| 島根県 | 60    | 2     | 10     | 177    | 30     | 227    | 476     | 40,248  | 53     | 196     | 41,417  |    |
|     | 61    | 3     | 26     | 161    | 35     | 236    | 402     | 35,448  | 54     | 240     | 36,604  |    |
|     | 62    | 5     | 20     | 235    | 50     | 213    | 810     | 37,888  | 44     | 156     | 39,421  |    |
|     | 63    | 3     | 7      | 193    | 84     | 306    | 730     | 32,662  | 38     | 496     | 34,519  |    |
| 元   | 3     | 6     | 105    | 781    | 73     | 277    | 43,144  | 133     | 335    | 44,857  |         |    |
| 岡山県 | 60    | 206   | 943    | 4,577  | 1,696  | 5,366  | 16,222  | 103,659 | 3,854  | 6,149   | 142,670 |    |
|     | 61    | 181   | 793    | 4,495  | 1,727  | 5,797  | 18,136  | 93,234  | 4,946  | 6,646   | 135,955 |    |
|     | 62    | 220   | 820    | 4,867  | 1,828  | 6,432  | 16,950  | 96,000  | 4,827  | 6,333   | 139,083 |    |
|     | 63    | 216   | 748    | 6,032  | 1,983  | 6,650  | 14,505  | 110,580 | 5,120  | 6,777   | 152,610 |    |
| 元   | 255   | 852   | 7,324  | 1,818  | 6,986  | 16,736 | 106,481 | 4,845   | 7,425  | 152,723 |         |    |
| 山口県 | 60    | 582   | 664    | 6,818  | 2,907  | 2,699  | 10,143  | 77,148  | 2,946  | 11,822  | 115,729 |    |
|     | 61    | 468   | 823    | 6,300  | 2,818  | 3,159  | 9,605   | 75,742  | 3,789  | 10,822  | 113,691 |    |
|     | 62    | 426   | 725    | 6,867  | 2,699  | 3,186  | 10,655  | 85,235  | 3,199  | 11,247  | 124,237 |    |
|     | 63    | 419   | 642    | 7,532  | 2,823  | 3,343  | 10,726  | 81,910  | 3,399  | 12,227  | 123,019 |    |
| 元   | 444   | 770   | 8,354  | 2,664  | 3,146  | 11,562 | 81,181  | 3,224   | 14,029 | 125,374 |         |    |
| 合計  | 60    | 1,229 | 2,288  | 16,362 | 5,295  | 11,979 | 38,861  | 387,372 | 10,242 | 21,919  | 195,547 |    |
|     | 61    | 1,092 | 2,288  | 15,777 | 5,359  | 12,506 | 38,776  | 349,600 | 13,036 | 21,847  | 460,282 |    |
|     | 62    | 1,037 | 2,176  | 16,412 | 5,531  | 13,716 | 40,240  | 378,768 | 11,804 | 21,673  | 491,357 |    |
|     | 63    | 1,142 | 2,181  | 19,712 | 6,012  | 14,376 | 39,471  | 388,113 | 12,218 | 23,504  | 506,729 |    |
| 元   | 1,237 | 2,534 | 21,742 | 5,780  | 15,415 | 43,600 | 402,972 | 12,031  | 26,096 | 531,407 |         |    |

※ 資料は、「貨物地域流動調査」による。

表2 地域相互間輸送トン数の推移

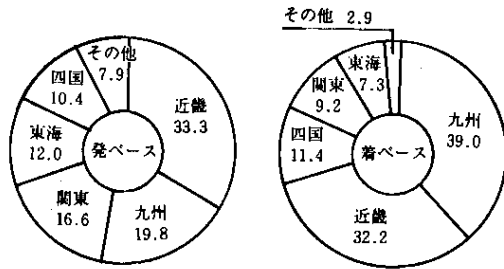
単位：千トン

| 着地  | 発地  |     | 北海道   | 東北    | 関東    | 北陸     | 中部      | 近畿      | 中国     | 四国      | 九州      | 合計 |
|-----|-----|-----|-------|-------|-------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|----|
|     | 年度  | トン数 |       |       |       |        |         |         |        |         |         |    |
| 広島県 | 60  | 192 | 101   | 2,542 | 309   | 2,024  | 7,472   | 139,543 | 4,796  | 5,074   | 162,054 |    |
|     | 61  | 155 | 159   | 2,147 | 236   | 1,910  | 7,657   | 118,232 | 4,702  | 5,236   | 140,434 |    |
|     | 62  | 164 | 248   | 1,791 | 354   | 2,378  | 7,963   | 123,736 | 4,226  | 5,320   | 146,180 |    |
|     | 63  | 299 | 203   | 2,774 | 557   | 2,462  | 9,879   | 136,020 | 3,852  | 6,388   | 162,434 |    |
| 元   | 210 | 141 | 3,020 | 377   | 2,389 | 9,520  | 141,339 | 4,065   | 6,539  | 167,601 |         |    |
| 鳥取県 | 60  | 3   | 8     | 163   | 50    | 318    | 2,152   | 29,498  | 118    | 307     | 32,618  |    |
|     | 61  | 16  | 11    | 442   | 380   | 272    | 1,830   | 29,795  | 79     | 369     | 33,194  |    |
|     | 62  | 3   | 10    | 216   | 24    | 170    | 1,472   | 31,353  | 112    | 475     | 33,837  |    |
|     | 63  | 21  | 7     | 105   | 34    | 318    | 2,383   | 30,061  | 145    | 597     | 33,672  |    |
| 元   | 5   | 10  | 65    | 132   | 461   | 1,423  | 32,901  | 105     | 453    | 35,556  |         |    |
| 島根県 | 60  | 2   | 7     | 99    | 17    | 224    | 1,173   | 43,106  | 147    | 661     | 45,436  |    |
|     | 61  | 2   | 62    | 204   | 189   | 171    | 808     | 38,617  | 211    | 786     | 41,050  |    |
|     | 62  | 2   | 4     | 130   | 39    | 215    | 932     | 42,505  | 131    | 892     | 44,850  |    |
|     | 63  | 3   | 5     | 71    | 64    | 179    | 732     | 34,861  | 165    | 954     | 37,034  |    |
| 元   | 3   | 5   | 100   | 87    | 155   | 810    | 44,392  | 226     | 1,074  | 46,853  |         |    |
| 岡山県 | 60  | 52  | 425   | 2,268 | 350   | 1,941  | 6,837   | 99,850  | 2,728  | 4,306   | 118,758 |    |
|     | 61  | 95  | 449   | 1,638 | 165   | 1,918  | 8,548   | 89,084  | 3,158  | 3,962   | 109,018 |    |
|     | 62  | 121 | 251   | 1,935 | 428   | 2,801  | 7,676   | 95,397  | 3,003  | 3,541   | 115,152 |    |
|     | 63  | 168 | 360   | 2,784 | 204   | 2,173  | 8,933   | 107,404 | 3,392  | 4,696   | 130,115 |    |
| 元   | 81  | 558 | 2,861 | 202   | 2,744 | 9,273  | 103,933 | 3,536   | 4,819  | 128,007 |         |    |
| 山口県 | 60  | 670 | 161   | 1,608 | 166   | 920    | 5,629   | 75,375  | 2,584  | 18,662  | 105,775 |    |
|     | 61  | 609 | 191   | 2,296 | 189   | 1,296  | 6,553   | 73,872  | 1,954  | 19,354  | 106,315 |    |
|     | 62  | 337 | 275   | 2,028 | 62    | 1,425  | 6,028   | 85,777  | 1,951  | 19,328  | 117,210 |    |
|     | 63  | 248 | 263   | 2,359 | 109   | 1,235  | 6,265   | 79,767  | 2,420  | 19,741  | 112,408 |    |
| 元   | 85  | 209 | 2,073 | 44    | 1,254 | 6,138  | 80,407  | 2,311   | 21,359 | 113,881 |         |    |
| 合計  | 60  | 919 | 703   | 6,680 | 893   | 5,428  | 23,264  | 387,372 | 10,373 | 29,010  | 464,641 |    |
|     | 61  | 878 | 874   | 6,726 | 1,160 | 5,566  | 25,396  | 349,600 | 10,103 | 29,709  | 430,011 |    |
|     | 62  | 628 | 788   | 6,100 | 907   | 6,988  | 24,070  | 378,768 | 9,422  | 29,557  | 457,229 |    |
|     | 63  | 740 | 838   | 8,092 | 968   | 6,368  | 28,192  | 388,113 | 9,974  | 32,377  | 475,663 |    |
| 元   | 385 | 923 | 8,119 | 843   | 7,002 | 27,165 | 402,972 | 10,244  | 34,244 | 491,897 |         |    |

※ 資料は、「貨物地域流動調査」による。

図4 中国地方における貨物の地域別輸送割合  
(昭和63年度)

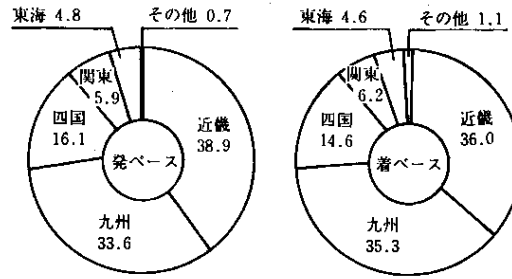
(中国地方内流動は除く)



(単位: %) 資料: 表1に同じ

図5 中国地方における旅客の地域別輸送割合  
(昭和63年度)

(中国地方内流動は除く)



(単位: %) 資料: 表1に同じ

表3 中国地方5県における貨物・旅客の地域別輸送割合 (昭和63年度)

(単位: %)

|   |      | 鳥取県  |      | 島根県  |      | 岡山県  |      | 広島県  |      | 山口県  |      |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 貨 | 発ベース | 岡山   | 36.0 | 広島   | 22.4 | 大阪   | 11.9 | 大阪   | 17.2 | 福岡   | 13.5 |
|   |      | 山根   | 19.3 | 島取   | 19.8 | 広島   | 11.8 | 山口   | 12.2 | 兵庫   | 12.3 |
|   |      | 大坂   | 9.6  | 山口   | 13.0 | 兵庫   | 11.3 | 岡山   | 11.1 | 広島   | 11.6 |
|   |      | 兵庫   | 8.2  | 福岡   | 8.7  | 愛知   | 8.4  | 兵庫   | 7.3  | 大阪   | 6.9  |
|   |      | 広島   | 6.6  | 兵庫   | 7.6  | 福岡   | 7.8  | 愛知   | 6.4  | 愛知   | 4.2  |
|   | その他  | 20.3 | その他  | 28.5 | その他  | 48.8 | その他  | 45.8 | その他  | 51.5 |      |
| 物 | 着ベース | 岡山   | 29.9 | 広島   | 25.2 | 広島   | 15.5 | 岡山   | 16.0 | 大分   | 25.1 |
|   |      | 兵庫   | 19.5 | 山口   | 18.8 | 大阪   | 13.3 | 山口   | 15.0 | 広島   | 13.1 |
|   |      | 山根   | 12.7 | 鳥取   | 14.7 | 兵庫   | 10.4 | 大阪   | 10.7 | 福岡   | 12.9 |
|   |      | 島根   | 9.8  | 福岡   | 11.7 | 大分   | 8.0  | 兵庫   | 10.3 | 兵庫   | 8.9  |
|   |      | 大坂   | 5.7  | 岡山   | 10.1 | 山口   | 6.7  | 大分   | 7.2  | 岡山   | 5.9  |
|   | その他  | 22.4 | その他  | 19.5 | その他  | 46.1 | その他  | 40.8 | その他  | 34.1 |      |
| 旅 | 発ベース | 鳥根   | 60.9 | 鳥取   | 60.4 | 広島   | 26.7 | 岡山   | 33.8 | 福岡   | 45.8 |
|   |      | 岡山   | 18.7 | 広島   | 18.4 | 兵庫   | 19.5 | 山口   | 26.9 | 広島   | 27.0 |
|   |      | 大坂   | 7.3  | 山口   | 13.8 | 大阪   | 13.3 | 島根   | 10.0 | 島根   | 8.7  |
|   |      | 兵庫   | 4.8  | 大阪   | 2.1  | 香川   | 13.0 | 愛媛   | 5.2  | 大分   | 7.2  |
|   |      | 広島   | 4.1  | 岡山   | 1.8  | 鳥取   | 11.7 | 大阪   | 4.8  | 岡山   | 5.0  |
|   | その他  | 4.2  | その他  | 3.5  | その他  | 15.8 | その他  | 19.3 | その他  | 6.3  |      |
| 客 | 着ベース | 鳥根   | 58.9 | 鳥取   | 63.3 | 広島   | 28.4 | 岡山   | 32.8 | 福岡   | 45.8 |
|   |      | 岡山   | 23.6 | 広島   | 16.5 | 兵庫   | 19.3 | 山口   | 25.4 | 広島   | 27.2 |
|   |      | 大坂   | 7.6  | 山口   | 13.9 | 大阪   | 13.6 | 島根   | 10.9 | 島根   | 8.6  |
|   |      | 兵庫   | 5.2  | 大阪   | 2.1  | 香川   | 11.5 | 愛媛   | 5.2  | 大分   | 7.5  |
|   |      | 広島   | 1.3  | 香川   | 1.1  | 鳥取   | 9.9  | 大阪   | 4.7  | 岡山   | 5.2  |
|   | その他  | 3.4  | その他  | 3.1  | その他  | 17.3 | その他  | 21.0 | その他  | 5.7  |      |

(注) 1. 県内流動は除く。

2. 各県ごとに、相手先都道府県別にウェイトの大きい順に上位5位までを示す。

(資料) 運輸省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査」



して、県内および県際道路を中心とした道路網や流通拠点の一層の整備によって、入荷も含めた域外との物流関係全体をさらに発展させていく必要がある。

## 6. 県間流動特性

さて、物流、人流において、中国地方を例にと

ると、対外ブロック的に近畿、九州という東西方向への流動が主流であることがわかる（物流の9割、人流の85%前後を占める）。この点を〈図4〉および〈図5〉のデータに示した。

ここで、物流のほうが、人流よりも東西方向のウェイトが大きいと云うことは、東西方向での経済的な結びつきの強さを示しているともいえよう。ただし、ここでの物流は運輸省「貨物地域流動調

表4 中国5県相互間輸送トン数の推移

単位：千トン

| 発地 | 年度   | 着地      |        |        |         |        | 合計      |
|----|------|---------|--------|--------|---------|--------|---------|
|    |      | 広島      | 鳥取     | 島根     | 岡山      | 山口     |         |
| 広島 | 昭和60 | 123,829 | 367    | 2,081  | 5,212   | 6,810  | 138,299 |
|    | 61   | 106,375 | 428    | 1,295  | 5,696   | 6,398  | 120,193 |
|    | 62   | 111,063 | 361    | 4,208  | 4,748   | 8,538  | 128,919 |
|    | 63   | 122,243 | 667    | 1,755  | 4,911   | 5,042  | 134,978 |
|    | 平成元  | 127,048 | 450    | 1,366  | 4,877   | 8,490  | 142,232 |
| 鳥取 | 昭和60 | 94      | 25,268 | 1,285  | 1,312   | 59     | 28,018  |
|    | 61   | 129     | 22,322 | 1,419  | 1,035   | 77     | 24,983  |
|    | 62   | 191     | 27,447 | 1,339  | 902     | 42     | 29,921  |
|    | 63   | 349     | 24,692 | 1,020  | 1,900   | 22     | 27,983  |
|    | 平成元  | 279     | 27,357 | 1,015  | 1,223   | 59     | 29,933  |
| 島根 | 昭和60 | 1,005   | 616    | 38,057 | 86      | 484    | 40,248  |
|    | 61   | 482     | 1,529  | 33,067 | 111     | 259    | 35,418  |
|    | 62   | 1,144   | 1,216  | 34,931 | 117     | 480    | 37,888  |
|    | 63   | 996     | 880    | 30,077 | 129     | 579    | 32,662  |
|    | 平成元  | 1,150   | 1,703  | 39,859 | 155     | 277    | 43,141  |
| 岡山 | 昭和60 | 7,231   | 2,143  | 669    | 91,641  | 1,974  | 103,658 |
|    | 61   | 5,261   | 4,472  | 755    | 80,632  | 2,114  | 93,234  |
|    | 62   | 4,754   | 1,247  | 720    | 87,735  | 2,350  | 96,806  |
|    | 63   | 6,421   | 2,685  | 700    | 98,334  | 2,440  | 110,580 |
|    | 平成元  | 6,077   | 2,051  | 560    | 95,731  | 2,061  | 106,481 |
| 山口 | 昭和60 | 7,384   | 1,104  | 1,013  | 1,600   | 66,048 | 77,148  |
|    | 61   | 5,984   | 1,045  | 2,081  | 1,609   | 65,024 | 75,742  |
|    | 62   | 6,583   | 1,082  | 1,308  | 1,895   | 74,367 | 85,235  |
|    | 63   | 6,011   | 1,136  | 1,308  | 2,131   | 71,324 | 81,910  |
|    | 平成元  | 6,784   | 1,340  | 1,592  | 1,946   | 69,520 | 81,181  |
| 合計 | 昭和60 | 139,543 | 29,498 | 43,106 | 99,850  | 75,375 | 387,372 |
|    | 61   | 118,232 | 29,795 | 38,617 | 89,084  | 73,872 | 349,600 |
|    | 62   | 123,736 | 31,353 | 42,505 | 95,397  | 85,777 | 378,768 |
|    | 63   | 136,020 | 30,061 | 34,861 | 107,404 | 79,767 | 388,113 |
|    | 平成元  | 141,339 | 32,901 | 44,392 | 103,933 | 80,407 | 402,972 |

※ 資料は、「貨物地域流動調査」による。

査」に基づくものであり、いわゆる「総流動」統計である<sup>5)</sup>。

さらに、県別にいえば、地理的な関係から岡山は近畿、山口は九州との結びつきが強いが、山陽地方の物流は概して、西から東へと動いているといえる（〈表1〉および〈表2〉）。

また、中国地方5県における貨物・旅客の地域別輸送割合を〈表3〉にまとめてみた。

まず、貨物については、山陽3県においては東西方向への流動が中心であるが、山陰側の2県については、鳥取は岡山、島根は広島という「背中合わせ」の流動が主流である。ただし、鳥取にとっての岡山の方が、島根にとっての広島よりもよりシェア（存在感）が大きいといえる。

以下では、そうしたなかから、とくに、「島根（県）」を例にとって、東西、南北方向での「物流関係」をみてみよう。

#### (1) 広島－島根

〈表4〉によって、中国5県相互間の物流をみると、広島－島根間の物流は、広島側からの大幅な出超が続いており、これは、広島からの「化学工業品」などの移出が大きいためである<sup>6)</sup>。まず、広島から島根へは「化学工業品」（主としてセメント、セメント製品）、「金属機械工業品」（主として鉄鋼）、「軽工業品」（主として製造食品、飲料）などが出荷されている。

一方、島根から広島へは「金属機械工業品」（主として産業機械、自動車）、「化学工業品」（主としてセメント製品、その他の窯業品）、「林産品」（ほとんどすべて原木）などが出荷されている。

また、「軽工業品」（外に日用品などの「雑工業品」等もあげられる）などが広島から島根に流れているのは、広島に物流上の「集配拠点」としての機能があるためとみられる。

#### (2) 岡山－島根

また、島根－岡山間の物流は、広島－島根間の

5) 運輸省、「平成2年度貨物地域流動調査旅客地域流動調査」による。

6) なお、物流における「品類」、「品目」については運輸省「全国貨物純流動調査報告書」等を参照されたい（以下同様）。

物流規模の3分の1程度のものであるが、岡山からのかなり一方通行的な状況にある。

まず、岡山から島根へは「鉱産品」（主としてその他非金属鉱物）、「化学工業品」（主としてその他の窯業品）、「特殊品」（ほとんど動植物性肥料）などが出荷されている。

一方、島根から岡山へは「化学工業品」（主と

表5 航空と海運の比較（全国：金額ベース）  
〈輸出〉（単位：100万円）

| 年度 | 航空<br>%   | 海運<br>%    | 計      |
|----|-----------|------------|--------|
| 55 | 2,507(8)  | 27,552(92) | 30,059 |
| 58 | 3,692(10) | 32,437(90) | 36,129 |
| 59 | 4,571(11) | 36,613(89) | 41,184 |
| 60 | 4,188(10) | 36,547(90) | 40,731 |
| 61 | 3,888(12) | 30,688(88) | 34,576 |
| 62 | 4,310(13) | 28,760(87) | 33,070 |
| 63 | 5,132(15) | 29,802(85) | 34,933 |
| 元  | 6,008(15) | 32,877(85) | 38,885 |

#### 〈輸入〉

| 年度 | 航空        | 海運         | 計      |
|----|-----------|------------|--------|
| 55 | 2,761(9)  | 28,716(91) | 31,177 |
| 58 | 3,534(12) | 27,067(88) | 30,601 |
| 59 | 4,147(13) | 28,514(87) | 32,661 |
| 60 | 3,933(14) | 25,153(86) | 29,079 |
| 61 | 4,350(22) | 15,825(78) | 20,175 |
| 62 | 4,615(21) | 17,851(79) | 22,466 |
| 63 | 5,328(21) | 19,507(79) | 24,835 |
| 元  | 6,629(22) | 23,763(78) | 30,392 |

#### 〈合計〉

| 年度 | 航空         | 海運         | 計      |
|----|------------|------------|--------|
| 55 | 5,268(9)   | 56,268(91) | 61,636 |
| 58 | 7,226(11)  | 59,504(89) | 55,730 |
| 59 | 8,718(12)  | 65,127(88) | 73,845 |
| 60 | 8,125(12)  | 61,700(88) | 69,825 |
| 61 | 8,238(15)  | 46,513(85) | 54,751 |
| 62 | 8,925(16)  | 46,611(84) | 55,536 |
| 63 | 10,460(18) | 49,308(82) | 59,768 |
| 元  | 12,637(18) | 56,640(82) | 69,277 |

(注) 「外国貿易概況」より作成。

運輸省「数字でみる物流」(財団法人運輸経済研究センターより引用)