

地域政策と地域統計

一人流、物流面での関わりを中心として一

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「社会的熱度」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(たいすう)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ふ「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」¹⁾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ペースで進行しており、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「ベ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。

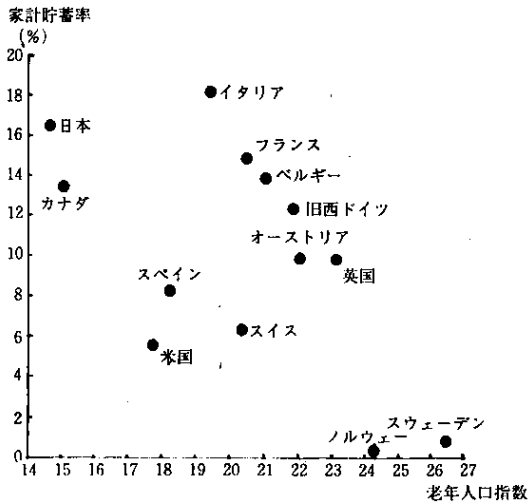
また、「情報化」にしても、「ソフト化」、「サービス化」、あるいは「都市化」にしても、こうした第3次産業が重きを成してきた流れに沿ったものである。このような意味合いにおいて、「産業・サービス・都市的機能等の整備」は地域づくり、街づくりにおいて、とりわけ、重要性をもっているといえる。

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。

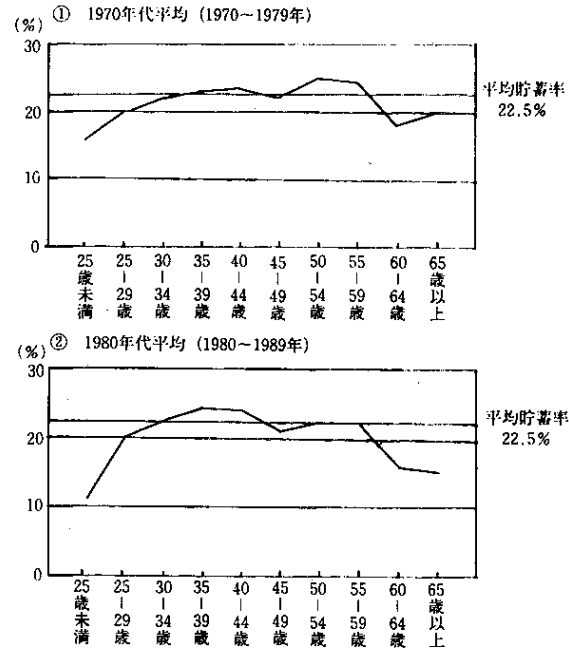
ちなみに、厚生省人口問題研究所の平成3年6

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。

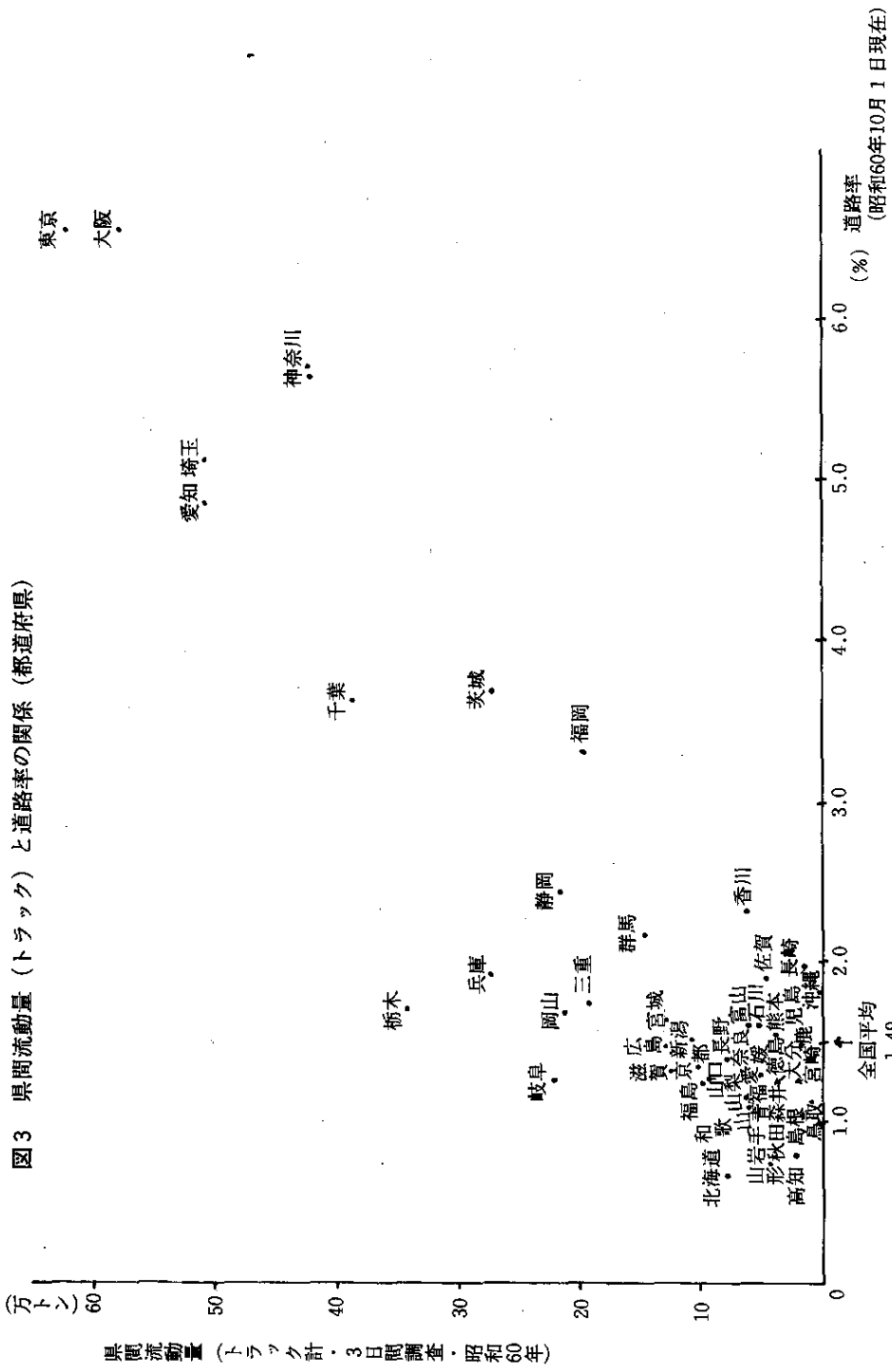
ところで、「人口」予測は、他の経済指標の予測等に比較して、確度も高く、さらに、それ自体の重要性や他指標への関連性も極めて高いため、21世紀を展望したわが国の経済構造、社会構造に関する議論も数多く展開されている。

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²⁾。

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ことを示している。

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³⁾。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⁴⁾。

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都府県との関わりの強さを示している。

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	地域										
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	122	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	73	277	781	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

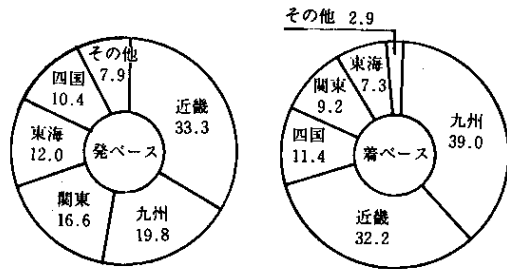
単位：千トン

着貨物トン数 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	着地										
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		
鳥根県	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)

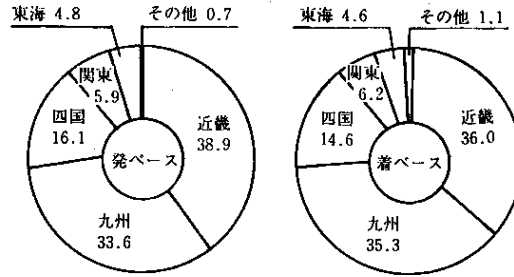
(中国地方内流動は除く)



(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	
	発ベース	着ベース	発ベース	着ベース	発ベース	着ベース	発ベース	着ベース	発ベース	着ベース
貨物	岡山	36.0	広島	22.4	大阪	11.9	大阪	17.2	福岡	13.5
	山根	19.3	鳥取	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	大坂	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	
旅客	岡山	29.9	広島	25.2	広島	15.5	岡山	16.0	大分	25.1
	山根	19.5	山口	18.8	大阪	13.3	山口	15.0	広島	13.1
	大坂	12.7	鳥取	14.7	兵庫	10.4	大阪	10.7	福岡	12.9
	兵庫	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	
客	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	大坂	13.3	鳥根	10.0	鳥根	8.7
	兵庫	4.8	大坂	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	大坂	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	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	大坂	13.6	鳥根	10.9	鳥根	8.6
	兵庫	5.2	大坂	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	大坂	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エ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ろう。

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	着地 年度	広島	鳥取	島根	岡山	山口	合計
		広島	鳥取	島根	岡山	山口	合計
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⁵⁾。

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⁶⁾。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	海運	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」(財運輸経済研究センターより引用)

表6 国際航空貨物主要品目別輸出入額の推移（その1：輸出）

（単位：千ドル）

項目	年度	昭和				平成
		50	55	60	63	元
食料品		15,270	12,648	28,662	32,096	31,810
繊維及び同製品		123,285	271,354	412,008	498,013	522,190
織物		54,051	132,756	216,629	256,106	289,382
衣類		41,080	51,476	129,355	157,525	136,355
化学製品		84,150	281,690	575,753	1,278,911	1,469,939
医薬品		22,662	73,128	141,077	293,827	344,694
非金属鉱物製品		69,981	114,270	242,165	517,457	530,741
真珠		49,243	37,592	52,499	60,258	67,432
金属及び同製品		83,472	259,494	242,307	635,150	570,645
金属製品		22,296	103,995	174,588	392,625	443,499
機械機器		2,514,354	8,959,233	15,205,649	33,181,495	34,805,239
事務用機器		483,167	871,700	2,525,700	6,483,179	6,937,360
映像機器		435,622	789,033	978,765	1,699,118	1,379,213
半導体等電子部品		262,492	1,379,417	3,235,593	9,388,701	9,868,724
電気計測機器		38,120	180,596	517,695	961,954	1,041,500
航空機		6,792	34,077	31,313	70,882	119,956
科学光学機器		460,093	1,643,067	1,912,890	3,118,073	3,389,303
時計		384,080	1,641,419	1,372,989	1,677,741	1,574,323
音響機器		45,864	605,886	348,170	378,986	367,212
その他		500,907	1,621,121	2,168,975	3,949,685	4,339,188
計		3,391,410	11,519,809	18,875,520	40,092,806	42,280,165

(注) 1. 日本関税協会「外国貿易概況」より作成。

2. 品目表の改正により50～55の項目の映像機器、半導体等電子部品、音響機器は、それぞれ通信機器類、熱電子管半導体等、テープ・レコーダーに読みかえる。

3. 引用：前表に同じ

してその他の窯業品)などが出荷されている。

品)（主として木工品、日用品）などが出荷されている。

(3) 大阪－島根

さらに、島根－大阪間の物流をみると、発着貨物量が比較的均衡していることがわかる⁷⁾。

まず、大阪から島根へは「金属機械工業品」（主として鉄鋼）などが出荷されている。

逆に、島根から大阪へ向けて「金属機械工業品」（主として鉄鋼、金属製品、電気機械）、「雑工業

7) 〈表1〉及び〈表2〉参照。島根－近畿間物流の7割方を島根－大阪間物流が占めていることがわかる。

7. 空港と物流、人流

空港と地域間交流の例として、現在、建設が進められている新広島空港をとりあげると、この空港は最終的には、3,000メートル滑走路を持つ中四国地域の基幹空港となることが、「四全総」（第四次全国総合開発計画）などでも位置付けられている。

また、現行の「六次空整」（第六次空港整備5カ年計画）においても、国際便が飽和状態にある

表6 (その2:輸入)

(単位:千ドル)

項目	年度					平成 元
	昭和 50	55	60	62	63	
食料品	161,270	314,380	579,346	1,464,578	1,852,655	1,988,062
生きた動物	16,763	41,160	39,082	103,407	133,480	120,050
原料及び燃料	65,639	213,748	243,623	394,537	455,636	341,676
工業用ダイヤモンド	5,400	6,036	5,060	37,120	115,411	120,815
化学製品	508,313	1,320,821	1,927,622	3,505,671	4,367,364	4,346,477
医薬品	285,965	745,249	942,899	1,677,377	2,145,630	2,009,460
機械機器	1,840,088	5,592,618	8,033,673	13,147,112	15,919,394	19,880,001
航空機用内燃機関	130,568	268,025	632,046	822,074	878,457	976,586
事務用機器	374,571	964,110	1,436,215	2,260,571	3,183,018	4,204,292
音響映像機器	48,416	145,385	77,500	225,589	441,365	498,848
半導体等電子部品	248,311	659,465	847,636	1,501,441	2,173,266	2,638,393
電気計測機器	117,387	458,448	584,566	1,075,616	1,480,458	1,670,952
航空機	245,835	904,041	1,121,069	2,116,103	1,306,559	1,975,757
科学光学機器	182,523	560,230	715,764	963,842	1,052,551	1,235,409
時計	108,095	200,720	203,518	365,927	517,120	862,178
その他	1,517,148	5,142,229	6,929,358	14,800,285	19,027,353	19,955,431
ダイヤモンド	219,627	493,562	563,528	1,565,980	2,070,726	2,323,725
貴石及び半貴石	116,599	161,845	128,323	343,831	467,518	500,503
非鉄金属	347,261	1,142,167	712,397	1,631,966	1,691,615	1,426,124
金属製品	37,330	148,763	190,341	306,884	395,894	145,667
計	4,092,462	12,683,796	17,704,623	33,312,183	41,622,404	46,614,642

(注) 1. 日本関税協会「外国貿易概況」より作成。

2. 品目表の改正により、50～55の項目の音響・映像機器、半導体等電子部品は、それぞれ、通信機器類、熱電子管半導体等に読みかえる。

3. 引用：前表と同じ

成田空港の補完機能を地方空港が積極的に果たしていくことを方向付けている。このような観点から、新広島空港は単なる地方空港ではなく、拠点性をもった「国際空港」としての役割りを期待されている。

この空港に対する「高速道路」としては、付近を東西方向に走る山陽自動車道が主たるアクセス高速道として位置付けられているが、南北方向に走る尾道松江線は新広島空港にもっとも近い「横断道」でもある。

とくに、今後の地域開発の要ともなる「横断自動車道」の観点から「尾道松江線」を例にとると、このルートは新広島空港の東側20～30キロメー

ルを通過するものと想定されるが、この横断道と空港の間の一般アクセス道が整備されれば、「尾道松江線」と「新広島空港」は緊密度の高い「セットの高速交通体系」を形成することが十分に期待されよう。

ところで、〈表5〉から〈表7〉は、国際物流において、「航空貨物」のウェイトがいかに高くなってきているか、その中味がいかに変わってきているか、そして「新東京国際空港」(成田)にいかに集中しているかを示したものである。

もとより、国際物流におけるほどではないにしても、国内物流における「航空貨物」の重要性も大きく増してきている。中国地域において、例を

表7 国際線空港別貨物取扱量の推移

年度	(新)東京国際空港		大阪国際空港		その他の空港		合計	
	貨物量 (トン)	指数(50年 度=100)	貨物量 (トン)	指数(50年 度=100)	貨物量 (トン)	指数(50年 度=100)	貨物量 (トン)	指数(50年 度=100)
昭和45	101,291	38	8,096	28	911	17	110,298	37
50	263,388	100	28,901	100	5,353	100	297,643	100
55	455,362	173	63,680	220	11,993	224	531,035	178
57	506,203	192	68,555	237	10,139	189	584,897	197
58	639,925	243	83,091	288	12,088	226	735,104	247
59	692,237	263	89,090	308	12,268	229	793,595	267
60	758,377	288	99,533	344	14,939	279	872,849	293
61	876,141	333	120,801	418	26,718	499	1,023,660	344
62	1,050,819	399	133,988	464	33,980	635	1,218,787	409
63	1,211,382	460	143,758	497	46,812	874	1,401,952	471
平成元	1,307,993	497	152,592	528	57,617	1,076	1,518,205	510

- (注) 1. 運輸省航空局資料による。
 2. (新)東京国際空港の貨物取扱量については、昭和50年度以前は東京、昭和55～62年度は新東京と東京の合計を示している。
 3. その他の空港とは、小松、新潟、名古屋、福岡、鹿児島、那覇、熊本、長崎、千歳の各空港である。
 4. 引用：前表と同じ

あげれば、世羅台地に構想されている「フルーツロード」はそのような見通しに基づいたプロジェクトであろう。

尾道松江線は西瀬戸自動車道と連結すれば四国に渡り、日本海から太平洋にいたるルート一貫性の高い横断道となる。そのルートの中央辺りに国際空港が位置することになるのであるから、尾道松江線という「横断道」にとっても「空港」のもつ意味は重要である。

8. 人流の基調

近年のわが国の人口移動率は低下傾向にある(表8)。長期的にみても、わが国の人口移動は1970～73年頃をピークとして、それ以降低下傾向にある(表9)。

ちなみに、「総移動数」のピークは1973年で約854万人、「総移動率」のピークは1970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1971年の約426万人、「県間移動率」のピークは1970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」労働力の移動が主流であったろうと考えられる。

つまり、ひとびとは「より高い所得を求めて」移動したものと考えられる。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⁸⁾。

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⁹⁾。

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¹⁰⁾。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

8) 館稔「形式人口学」古今書院、1960年。

9) 総務庁統計局「住宅統計調査報告」など。

10) 日本銀行調査統計局「国際比較統計」など。

表8 移動者総数の推移(昭和29年~平成3年)

年	移動者総数 ¹⁾ 人	移動者の 人口性比	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) 千人
昭和29年	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 (8,416,246)	111.9 (111.8)	△ 0.1	7.88	106,007
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	7,395,317	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	120,946
62	6,536,868	118.6	1.1	5.38	121,535
63	6,464,930	119.0	△ 1.1	5.30	122,026
平成元年	6,517,930	120.1	0.8	5.32	122,460
2	6,518,785	120.7	0.0	5.31	※ 122,721
3	6,402,883	121.3	△ 1.8	5.20	123,102

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年の人口性比は、3月~12月の結果である。

総務庁「住民基本台帳人口移動報告年報」による

表9 都道府県内移動者数と都道府県間移動者総数の推移（昭和29年～平成3年）

年	都道府県内移動				都道府県間移動				[参考] ³⁾ 市区町村数
	¹⁾ 数	人口性比	移動者総 数に対する 比率	³⁾ 移動率	¹⁾ 数	人口性比	移動者総 数に対する 比率	³⁾ 移動率	
	人		%	%	人		%	%	
昭和29年	3,145,504	—	57.2	3.59	2,352,814	—	42.8	2.68	8,197
30	2,913,517	—	56.7	3.29	2,227,052	—	43.3	2.51	4,891
31	2,737,844	—	56.3	3.06	2,121,781	—	43.7	2.37	4,049
32	2,887,932	—	54.8	3.20	2,380,316	—	45.2	2.64	3,863
33	2,913,665	²⁾ 100.1	55.0	3.20	2,380,626	²⁾ 120.3	45.0	2.61	3,740
34	2,915,025	99.6	54.4	3.17	2,442,633	118.9	45.6	2.65	3,623
35	2,972,940	101.3	52.6	3.20	2,679,719	125.8	47.4	2.89	3,588
36	3,060,105	102.3	50.9	3.27	2,952,389	131.2	49.1	3.15	3,550
37	3,227,440	103.0	49.8	3.46	3,302,749	132.3	50.2	3.49	3,530
38	3,464,084	102.9	49.9	3.62	3,472,747	129.6	50.1	3.63	3,490
39	3,622,409	103.7	49.9	3.75	3,634,372	129.1	50.1	3.76	3,483
40	3,688,404	103.8	50.0	3.78	3,692,233	128.7	50.0	3.78	3,460
41	3,747,962	103.0	50.4	3.81	3,683,698	125.8	49.6	3.74	3,458
42	3,717,721	103.3	49.7	3.73	3,761,267	126.6	50.3	3.78	3,388
43	3,838,042	104.1	49.4	3.81	3,937,414	126.9	50.6	3.91	3,383
44	4,010,024	103.1	49.4	3.93	4,115,576	126.1	50.6	4.04	3,373
45	4,037,503	102.7	48.8	3.92	4,235,008	126.6	51.2	4.11	3,364
46	4,103,106	101.6	49.1	3.92	4,256,605	126.0	50.9	4.07	3,334
47	4,192,986	101.5	50.2	3.96	4,156,854	123.5	49.8	3.92	3,390
48	(4,222,160)				(4,194,0860)				
48	4,304,482	101.9	50.4	3.97	4,234,338	125.1	49.6	3.90	3,381
49	4,094,492	101.5	51.0	3.72	3,932,387	124.1	49.0	3.58	3,377
50	3,845,785	101.1	51.0	3.46	3,697,721	123.3	49.0	3.32	3,368
51	3,826,506	100.7	51.8	3.40	3,565,121	120.9	48.2	3.17	3,370
52	3,827,760	100.8	51.8	3.37	3,567,559	122.7	48.2	3.14	3,370
53	3,804,066	101.1	52.2	3.32	3,487,439	123.7	47.8	3.04	3,370
54	3,826,033	101.0	52.4	3.31	3,469,432	124.1	47.6	3.00	3,370
55	3,710,931	101.2	52.5	3.19	3,356,377	125.7	47.5	2.88	3,375
56	3,583,552	101.1	51.9	3.06	3,318,200	128.1	48.1	2.83	3,374
57	3,564,213	101.2	52.0	3.02	3,288,182	129.8	48.0	2.79	3,379
58	3,478,247	101.0	52.1	2.93	3,196,126	129.9	47.9	2.69	3,379
59	3,422,144	101.0	52.2	2.86	3,136,773	131.9	47.8	2.62	3,379
60	3,364,948	101.5	51.9	2.80	3,117,160	134.6	48.1	2.59	3,378
61	3,339,143	102.5	51.6	2.76	3,128,856	136.9	48.4	2.59	3,378
62	3,365,398	103.6	51.5	2.77	3,171,170	137.1	48.5	2.61	3,379
63	3,328,028	103.6	51.5	2.73	3,136,902	138.1	48.5	2.57	3,372
平成元年	3,359,181	104.2	51.5	2.74	3,158,749	139.9	48.5	2.58	3,374
2	3,350,450	104.5	51.4	2.73	3,168,335	140.8	48.6	2.58	3,376
3	3,271,689	104.8	51.1	2.66	3,131,194	141.5	48.9	2.54	3,369

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) 昭和33年の人口性比は、3月～12月の結果である。

3) 移動率の分母となる推計日本人人口及び市区町村数は、各年10月1日現在の数である。

総務庁「住民基本台帳人口移動報告年報」による

表10 三大都市圏の人口と全国人口

圏域		区分	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成3年
東京圏	総人口(人)		28,187,708	29,760,854	31,269,841	31,493,948
	増加率(%)		6.96	5.58	5.07	0.72
	全国人口に占める割合(%)		24.26	24.80	25.48	25.57
名古屋圏	総人口(人)		7,854,099	8,087,785	8,370,892	8,414,953
	増加率(%)		4.90	2.98	3.50	0.53
	全国人口に占める割合(%)		6.76	6.74	6.82	6.83
大阪圏	総人口(人)		15,859,884	16,246,569	16,446,569	16,460,625
	増加率(%)		3.26	2.44	1.23	0.09
	全国人口に占める割合(%)		13.65	13.54	13.40	13.37
三大都市圏	総人口(人)		51,901,691	54,095,208	56,087,302	56,369,526
	増加率(%)		5.49	4.23	3.68	0.50
	全国人口に占める割合(%)		44.67	45.08	45.69	45.77
地方圏	総人口(人)		64,293,207	65,912,604	66,657,650	66,787,152
	増加率(%)		4.12	2.52	1.13	0.19
	全国人口に占める割合(%)		55.33	54.92	54.31	54.23
全国計	総人口(人)		116,194,898	120,007,812	122,744,952	123,156,678
	増加率(%)		4.73	3.28	2.28	0.34

注) 地域区分は次のとおりである。

三大都市圏 { 東京圏……東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
 名古屋圏……愛知県、三重県
 大阪圏……大阪府、京都府、兵庫県
 地方圏……三大都市を除く地域

(資料：前表に同じ)

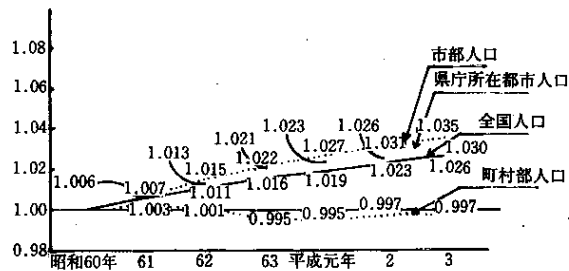
(ただし、増加率は左欄に対するもの。
 昭和55年値は昭和50年に対するもの。)

表11 都道府県庁所在都市人口の推移

区分	人口(人)	増加率(%)	市部人口に占める割合(%)	全国人口に占める割合(%)
昭和56年	34,151,377	0.5	38.5	29.2
57	34,316,870	0.5	38.3	29.1
58	34,541,623	0.7	38.3	29.1
59	34,784,262	0.7	38.3	29.2
60	35,113,476	0.9	38.3	29.3
61	35,370,446	0.7	38.3	29.3
62	35,587,455	0.6	38.3	29.3
63	35,855,972	0.8	38.3	29.4
平成元年	35,943,536	0.2	38.2	29.4
2	36,030,866	0.2	38.1	29.4
3	36,169,228	0.4	38.1	29.4

(資料：前表に同じ)

図6 住民基本台帳人口の増減状況



(資料：表8に同じ)

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(表10)、(表11)および(図6)参照。

へと移動の場を選別してきているともいえる。つまり、第1次石油ショック頃を契機にわが国

表12 都道府県別転出者の主な移動後の住所地 (平成3年)

区分 都道府県名	転出者総数 人	1番目に多い 移動後の住所地		2番目に多い 移動後の住所地		3番目に多い 移動後の住所地		4番目に多い 移動後の住所地		5番目に多い 移動後の住所地	
			割合(%)		割合(%)		割合(%)		割合(%)		割合(%)
01 北海道	82,988	東京都	22.0	神奈川県	13.8	千葉県	10.0	埼玉県	9.3	愛知県	5.4
02 青森県	40,811	東京都	20.0	神奈川県	12.8	宮城県	12.4	北海道	8.3	埼玉県	8.2
03 岩手県	31,414	宮城県	23.0	東京都	18.1	神奈川県	10.9	埼玉県	8.0	青森県	7.7
04 宮城県	55,985	東京都	15.9	福島県	10.1	神奈川県	9.5	岩手県	9.5	埼玉県	7.4
05 秋田県	24,147	東京都	21.5	宮城県	14.9	神奈川県	11.1	埼玉県	8.3	千葉県	6.9
06 山形県	22,685	宮城県	21.8	東京都	18.4	神奈川県	10.5	埼玉県	8.0	千葉県	5.9
07 福島県	40,554	東京都	20.9	宮城県	17.2	神奈川県	11.1	埼玉県	9.3	千葉県	6.8
08 茨城県	57,883	東京都	24.0	千葉県	16.3	神奈川県	11.1	埼玉県	9.9	栃木県	6.1
09 栃木県	39,005	東京都	22.4	埼玉県	13.1	神奈川県	10.1	茨城県	8.4	群馬県	7.3
10 群馬県	33,557	東京都	23.2	埼玉県	18.8	神奈川県	10.5	栃木県	7.7	千葉県	6.6
11 埼玉県	182,158	東京都	32.6	神奈川県	9.6	千葉県	9.5	茨城県	4.7	群馬県	3.8
12 千葉県	175,244	東京都	29.2	神奈川県	11.6	埼玉県	10.5	茨城県	8.1	北海道	3.7
13 東京都	483,679	神奈川県	19.8	埼玉県	19.5	千葉県	14.3	茨城県	3.5	北海道	3.1
14 神奈川県	258,579	東京都	29.0	千葉県	9.8	埼玉県	7.7	静岡県	4.9	北海道	3.8
15 新潟県	39,037	東京都	26.8	神奈川県	12.9	埼玉県	10.8	千葉県	7.7	長野県	4.7
16 富山県	18,701	石川県	15.7	東京都	15.5	愛知県	8.9	神奈川県	7.2	大阪府	6.2
17 石川県	23,890	東京都	13.4	富山県	11.6	愛知県	10.7	大阪府	8.0	神奈川県	7.1
18 福井県	15,336	大阪府	12.6	石川県	9.9	愛知県	9.5	東京都	8.9	東京都	8.9
19 山梨県	18,148	東京都	33.3	神奈川県	15.4	静岡県	8.0	埼玉県	6.9	千葉県	6.2
20 長野県	37,957	東京都	27.2	神奈川県	11.0	愛知県	8.8	埼玉県	8.7	千葉県	6.2
21 岐阜県	39,716	愛知県	39.9	東京都	7.7	静岡県	4.5	大阪府	4.5	神奈川県	4.4
22 静岡県	74,326	東京都	20.3	神奈川県	16.7	愛知県	14.0	埼玉県	5.8	千葉県	5.7
23 愛知県	132,672	岐阜県	13.8	東京都	10.8	三重県	8.0	静岡県	7.4	神奈川県	6.8
24 三重県	36,594	愛知県	27.8	大阪府	12.0	東京都	7.2	神奈川県	5.1	兵庫県	3.8
25 滋賀県	26,726	東京都	21.4	大阪府	15.8	兵庫県	8.4	東京都	5.7	愛知県	5.5
26 京都府	71,107	大阪府	20.5	滋賀県	12.8	兵庫県	9.8	東京都	6.9	神奈川県	4.6
27 大阪府	232,847	兵庫県	20.9	奈良県	8.7	東京都	7.5	東京都	7.0	神奈川県	4.7
28 兵庫県	121,772	大阪府	28.9	東京都	9.0	神奈川県	6.1	東京都	5.3	千葉県	4.1
29 奈良県	36,833	大阪府	30.5	兵庫県	9.2	東京都	8.6	三重県	7.6	東京都	5.8
30 和歌山県	21,393	大阪府	40.8	兵庫県	9.5	東京都	6.1	奈良県	5.6	東京都	4.4
31 鳥取県	14,086	大阪府	13.8	鳥取県	11.7	広島県	10.5	兵庫県	10.2	岡山県	9.2
32 島根県	18,448	大阪府	23.1	大阪府	11.9	鳥取県	10.0	東京都	6.9	山口県	6.3
33 岡山県	41,456	広島県	16.7	大阪府	12.5	兵庫県	11.7	東京都	7.6	香川県	4.4
34 広島県	72,115	山口県	12.0	岡山県	10.0	東京都	9.5	大阪府	9.5	福岡県	6.9
35 山口県	42,158	広島県	22.5	福岡県	14.9	東京都	8.1	大阪府	6.7	神奈川県	5.1
36 徳島県	16,714	大阪府	18.4	香川県	14.1	兵庫県	10.3	東京都	7.1	愛媛県	6.8
37 香川県	25,671	大阪府	13.6	愛媛県	12.2	東京都	8.4	兵庫県	8.1	徳島県	7.4
38 愛媛県	32,037	大阪府	13.0	香川県	11.8	広島県	9.7	東京都	8.9	兵庫県	6.9
39 高知県	17,509	大阪府	16.2	愛媛県	10.3	香川県	10.0	東京都	9.9	兵庫県	6.7
40 福岡県	120,812	東京都	10.7	熊本県	8.2	長崎県	7.7	佐賀県	7.3	神奈川県	6.9
41 佐賀県	23,882	福岡県	40.9	長崎県	10.1	東京都	6.7	神奈川県	4.5	熊本県	4.4
42 長崎県	45,801	福岡県	28.8	東京都	8.4	神奈川県	6.9	愛知県	6.6	大阪府	5.8
43 熊本県	42,927	福岡県	25.7	東京都	9.7	鹿児島県	7.0	神奈川県	6.1	愛知県	5.6
44 大分県	30,976	福岡県	27.3	東京都	9.0	熊本県	6.9	神奈川県	6.1	大阪府	6.0
45 宮崎県	32,865	福岡県	13.9	鹿児島県	12.4	東京都	10.9	愛知県	7.4	大阪府	6.8
46 鹿児島県	49,000	福岡県	14.1	東京都	12.4	大阪府	9.6	宮崎県	8.7	神奈川県	8.0
47 沖縄県	28,993	東京都	21.9	神奈川県	12.2	大阪府	7.4	千葉県	7.1	愛知県	6.3

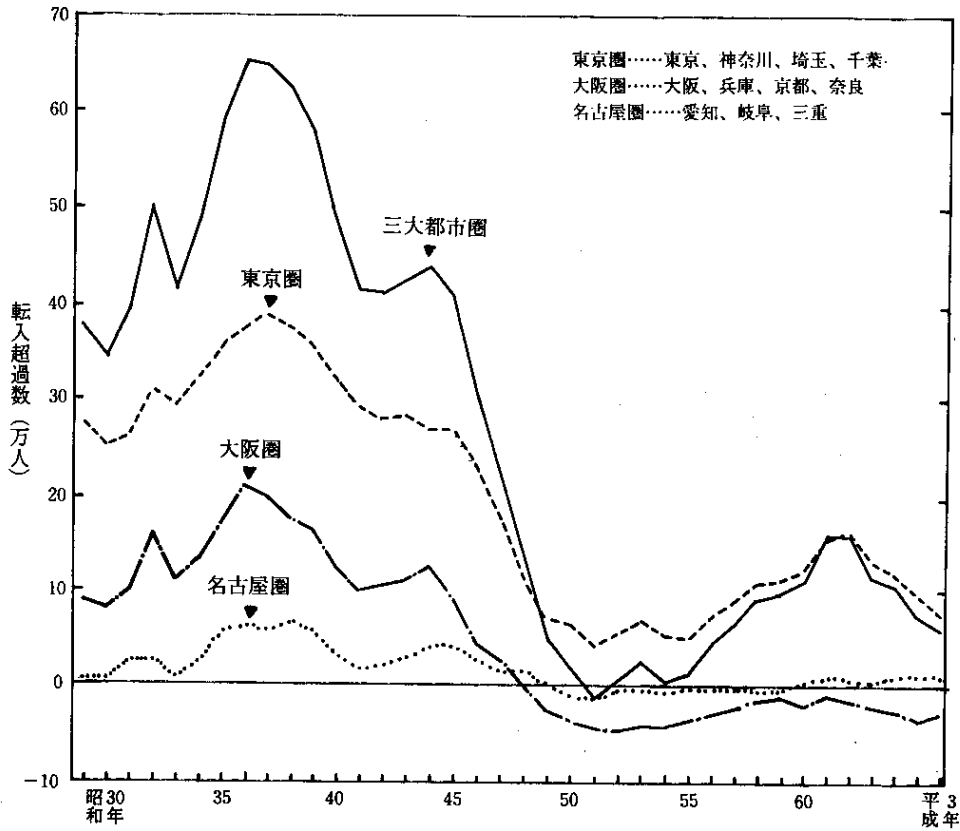
総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告」平成3年版

表13 類型別にみた府県間移動数：1954～89年

年次	移動数(1,000人)					類型別割合(%)			
	総数	大都市圏内	大都市圏から 非大都市圏	非大都市圏から 大都市圏内	非大都市圏内	大都市圏内	大都市圏から 非大都市圏	非大都市圏から 大都市圏内	非大都市圏内
1954	2,353	588	403	788	573	25.0	17.1	33.5	24.4
1955	2,227	563	385	738	540	25.3	17.3	33.1	24.2
1956	2,122	539	342	743	499	25.4	16.1	35.0	23.5
1957	2,380	593	359	866	562	24.9	15.1	36.4	23.6
1958	2,381	618	393	815	556	26.0	16.5	34.2	23.4
1959	2,443	649	389	880	524	26.6	15.9	36.0	21.4
1960	2,680	706	406	999	568	26.3	15.1	37.3	21.2
1961	2,952	794	449	1,104	606	26.9	15.2	37.4	20.5
1962	3,303	919	536	1,184	664	27.8	16.2	35.8	20.1
1963	3,473	995	589	1,209	679	28.6	17.0	34.8	19.6
1964	3,634	1,089	639	1,217	688	30.0	17.6	33.5	18.9
1965	3,692	1,116	705	1,186	685	30.2	19.1	32.1	18.6
1966	3,684	1,144	732	1,138	670	31.1	19.9	30.9	18.2
1967	3,761	1,180	750	1,154	677	31.4	19.9	30.7	18.0
1968	3,937	1,241	784	1,202	710	31.5	19.9	30.5	18.0
1969	4,116	1,301	827	1,252	735	31.6	20.1	30.4	17.9
1970	4,235	1,346	870	1,263	757	31.8	20.5	29.8	17.9
1971	4,257	1,352	926	1,214	764	31.8	21.8	28.5	17.9
1972	4,157	1,361	921	1,127	748	32.7	22.2	27.1	18.0
1973	4,234	1,378	985	1,099	773	32.5	23.3	26.0	18.3
1974	3,932	1,259	949	987	738	32.0	24.1	25.1	18.8
1975	3,698	1,174	901	912	711	31.7	24.4	24.7	19.2
1976	3,565	1,150	873	850	692	32.3	24.5	23.8	19.4
1977	3,568	1,136	867	858	706	31.8	24.3	24.0	19.8
1978	3,487	1,123	829	837	699	32.2	23.8	24.0	20.0
1979	3,469	1,129	827	812	701	32.5	23.8	23.4	20.2
1980	3,356	1,084	795	789	688	32.3	23.7	23.5	20.5
1981	3,318	1,050	768	799	701	31.6	23.1	24.1	21.1
1982	3,288	1,032	751	806	700	31.4	22.8	24.5	21.3
1983	3,196	1,006	711	794	685	31.5	22.2	24.8	21.4
1984	3,137	986	692	782	678	31.4	22.1	24.9	21.6
1985	3,117	983	679	782	673	31.5	21.8	25.1	21.6
1986	3,129	1,000	658	808	663	32.0	21.0	25.8	21.2
1987	3,171	1,052	656	803	659	33.2	20.7	25.3	20.8
1988	3,137	1,052	668	772	645	33.5	21.3	24.6	20.6
1989	3,159	1,058	682	774	644	33.5	21.6	24.5	20.4

総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告年報」によって人口問題研究所が算出。日本人についてのみ。

図8 三大都市圏の転入超過数の推移（昭和29年～平成3年） —は転出超過



総務庁「平成3年住民基本台帳人口移動報告年報」による

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、上記の「四全総」など、過去4回の「全国総合開発計画」の概略を、以下での議論の参考とするため、本稿末尾の〈附表〉に掲げた。

10. 統計環境の変化

わが国では、全数調査（センサス）を建前にしている大きな（全国規模の）統計調査が5つあり、これを5大センサスと呼んでいる。すなわち、「国勢調査」、「事業所統計調査」、「農林業センサス

ス」、「工業統計調査」、「商業統計調査」の5つである。

このうち前2者は総務庁統計局、「農林業センサス」は農水省、後2者は通産省がそれぞれ所管している¹²⁾。

ところで、「西暦の下2桁が5の倍数となる」年に当たる平成2年は、その「国調」と「農セン」が5年周期で同時に施行される「センサス年」であった。この2つのセンサスは、また国連の統計局が呼びかけて、世界同時に調査されるものでもある。

12) ちなみに、統計関係者の間では、「国勢調査」のことを「国調」、「農林業センサス」のことを「農セン」などと略称している。以下この略称を用いる場合がある。

その「センサス年」の前後に、「統計調査の環境が悪化している」事実を伝える記事が頻繁に掲載された¹³⁾。

とくに、広島市においては、「国調」史上に例のない「調査員殺人事件」まで発生した。

統計環境の悪化は、上の記事にも掲載されているように、調査対象者やその環境に関するものが多いが、調査員の確保に関する問題も重要なポイントである。

ここでは、前者に限って問題を整理してみよう。

(1) 不在世帯の増加

調査時に不在の世帯が多い。平均世帯人員の低下もあるが、単身世帯の増加、共稼ぎ世帯の増加などが大きい。社会的背景としては「都市化」、さらには「産業構造の変化」まであげられよう。

(2) プライバシー意識等の高揚

個人の権利や自由意識の高まりによって、調査員に知られること、あるいは調査されること自体を拒否する傾向もある。

(3) 外国人等の増加

「外国人用の調査票」も用意されているが、アジア系外国人、不法滞在者なども多く、それらに十分対応しきれていない。

(4) 夜型社会化

コンビニエンス・ストアの増加にも象徴されるように、ひとびとの「生活様式の多様化」や「24時間社会化」による調査困難も考えられる。飲食店等のうちの夜間営業事業所の調査については、上記の「調査員確保の問題」にも直接つながることである。

(5) その他

「オートロック式マンション」の例なども含めて、建物の構造が対面調査などの障害になる場合も増えてきている。また、高齢者世帯などの中にも調査困難な場合があり、いずれも今後増大することが予想される。

13) 例えば、日本経済新聞平成元年4月27日付け「やりにくくなった統計調査」、同じく平成3年6月30日付け社説「統計環境が悪化している」など。

11. 統計の対応

経済分析に際して、しばしば「統計に頼り過ぎる」として批判される類の指摘もある¹⁴⁾。そこでは、統計のもつ「無機質」の「冷たい」イメージが強調されている。統計数字の使い過ぎあるいは濫用などは厳に謹まなければならないということである。

しかしながら、われわれは、本書においては、「統計の積極的利用、活用」を訴えているのであるから、「統計は大いに使うこと」を前提にして、他のことから（実例、インタビュー、人間心理）などとのバランスを取りながら、経済分析や経済社会問題の議論において、説得力のある展開を図っていこうというのが結論となろう¹⁵⁾。

このように、「統計数字」は、上記の記事のような性格も、一面にはもちながらも、「具体性」、「正確性」、「緻密性」、「現実性」、「客観性」などを説得する強力な手段でもある。

つぎに、「サービス経済化」、「技術革新」など経済社会の構造変化に「統計」、とくに「経済統計」が適応しきれていないのではないかという問題も提起されている¹⁶⁾。これは、統計の供給側（作成者）に立つ者の常に心がけなければならないことである。

このような方向に沿って、現に、平成元年には「サービス業基本調査」¹⁷⁾などが実施されるに至っている。また、昭和59年には「日本標準産業分類」も改定されるなどしている。

14) 例えば、日本経済新聞平成元年5月23日付け社説「経済の構造変化に追いつかない統計」、中国新聞平成元年12月2日付け「天風録（交通事故統計）」、日本経済新聞平成3年6月28日付け「女性の奉仕活動」などはいずれも、統計自体、あるいは統計を作成・利用する際の問題点などを取り上げたものである。

15) ちなみに、田中角栄元首相は、その演説などにおいて、しばしば「統計数字」を用いて、独特の口調と相まって、極めて説得力の高い話し振りだったと定評がある。

16) 上記の日本経済新聞平成元年5月23日付け社説「経済の構造変化に追いつかない統計」などでも指摘されている。

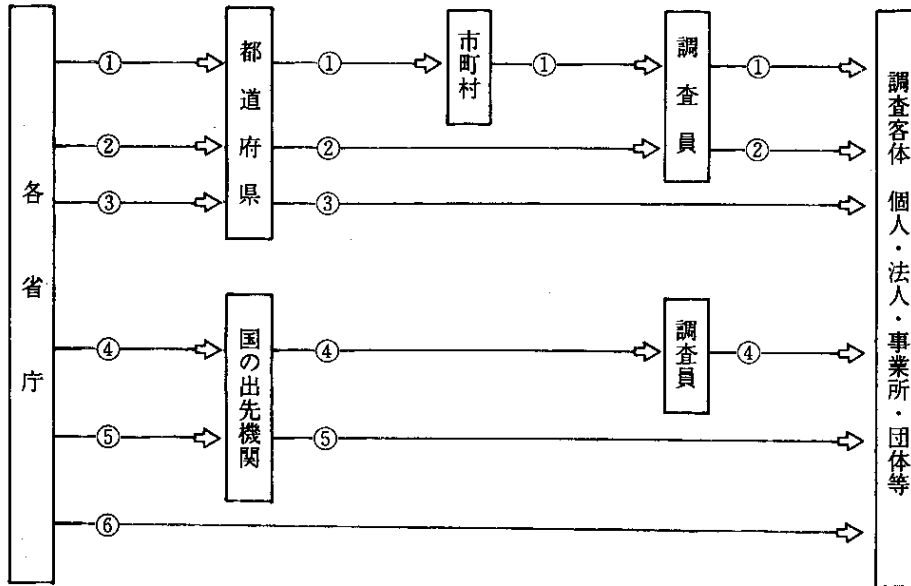
17) 総務庁統計局「平成元年サービス業基本調査報告」参照。

表14 総務庁所管指定統計調査一覽

調査名	周期	目的	調査対象	調査事項	調査地域の系統
国勢調査	5年	国内の人口の実態を明らかにする(悉皆調査)	約12,400万人 約4,100万世帯	氏名・男女の別、出生の年月、世帯主との格柄、配偶の關係、国籍、5年前の住所の所在地、教育、就業状態、配属の事業所の名称及び事業の種類、仕事の種類、従業上の地位、従業地又は通学地、世帯の種類、住居の種類等	都道府県 市区町村
事業所統計調査	3年(注)	事業所の分布と事業活動の状態を明らかにする(悉皆調査)	甲 約715万事業所 乙 (標本調査) 一 丙 約20万事業所	甲：事業所の名称、所在地、経営組織、開設時期、事業の種類、従業者数等 乙：名称、現金給与支給額、総売上高 丙：名称、所在地、事業の種類、職員数	都道府県 市区町村
住宅統計調査	5年	住宅及び世帯の居住の状況を全国及び地域別に明らかにする	約670万世帯(住宅)	住宅の建て方、階数、所有の關係、建築の時期、設備、床面積、居住室数、家賃又は間代、年間収入、世帯人員、家計を主に支える者の年齢、通勤時間等	都道府県 市区町村
就業構造基本調査	5年	国民の就業、不就業の実態に関する基本的構造を全国及び地域別に明らかにする	約50万世帯 約1117万人	就業状態、有業者の産業・職業・就業日数・就業年数、年間収入、転職希望の有無・理由、副業の状態、無業者の就業希望、1年間の就業状態、世帯員の構成等	都道府県 市区町村
全国消費実態調査	5年	全国の世帯の詳細な消費構造を明らかにする	約87,300世帯	家計上の収入と支出、年間収入、主要耐久消費財の所有数量、貯蓄現在高、借入金残高、住居の所有状況、世帯員の構成等	都道府県 市区町村
全国物価統計調査	5年	小売・卸売段階における全国の物価の構造を明らかにする	小売業約239,000店舗 卸売業約24,000店舗	主要な商品・サービスについて、小売(310品目、1,033銘柄)及び卸売(200品目、700銘柄)の販売価格又は料金、販売数量、店舗の形態等	都道府県 市区町村
社会生活基本調査	5年	国民の社会生活の実態を総合的に明らかにする	約12万世帯 約29万人	生活行動時間、1年間のスポーツ、学習、趣味、社会的活動の内容、旅行の状況、世帯員の構成等	都道府県 市区町村
サービス業基本調査	—	サービス業を営む事業所の経済活動及び業務の実態を全国及び地域別に明らかにする	約42万事業所	事業所の名称、所在地、経営組織、開設時期及び形態、事業所の種類、従業者数、経費、設備投資、事業収入、本所又は支所の別、資本金・出資金又は基金の額、営業時間、業務の繁忙の時期、定休日	都道府県 市区町村
労働力調査	毎月	国民の就業状態を明らかにする	約43,000世帯 約108,000人	就業状態、産業、職業、従業上の地位、就業時間、転職希望の有無、求職の状況、世帯員の構成等	都道府県
小売物価統計調査	毎月	消費者物価指数、その他物価に關する基礎資料を得る	価格 約38,000店舗 家賃 約8,000世帯	主要品目(600品目)の小売価格及び料金	216市町村
家計調査	毎月	国民生活における家計収支の実態を明らかにする	約8,800世帯	毎月の収入・支出、生活用品の購入数量、年間収入、世帯員の構成等	都道府県
個人企業経営調査	四半期	個人企業の経営の実態を明らかにする	2,880企業	営業上の収支、資産・負債、棚卸高、在庫高、企業の事業内容等	都道府県
科学技術研究調査	毎年	科学技術に関する研究活動の実態を明らかにする	15,900企業等	研究費、研究の内容、国際技術交流、企業の事業内容等	187市町村 都道府県

(注) 事業所統計調査は、第13回(昭和56年)から5年ごとに実施している。
総務庁「行政の管理と総合調整」(平成4年)による

図9 国の統計調査の実査系統図



実査系統別の統計調査の例

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ①・国勢調査（総務庁 5年周期） <ul style="list-style-type: none"> ・農林業センサス（農水省 5年周期） ・工業統計調査（通産省 毎年） ②・毎月勤労統計調査（労働省 毎月） <ul style="list-style-type: none"> ・薬事工業生産動態統計調査（厚生省 毎月） ③・大気汚染物質排出量総合調査（環境庁 毎年） <ul style="list-style-type: none"> ・学校保健統計調査（文部省 毎年） | <ul style="list-style-type: none"> ④・農家経済調査（農水省 毎年・毎月） <ul style="list-style-type: none"> ・賃金構造基本統計調査（労働省 毎年） ⑤・法人企業統計調査（大蔵省 半年毎・毎四半期） <ul style="list-style-type: none"> ・船舶船員統計調査（運輸省 毎年） ⑥・科学技術研究調査（総務庁 毎年） <ul style="list-style-type: none"> ・機械受注統計調査（経企庁 毎月・毎四半期） |
|--|---|

資料：表14に同じ

さらに、経済統計でないものについても、「統計の取り方」、「統計の公表の仕方」などについて考えさせる点もある。たとえば「交通事故死亡者数」などは、社会にとって「減ってくれれば望ましい」統計数値であり、複数の採り方があるのであれば一考させる¹⁸⁾。

「統計」は長期間に渡って継続的に利用するために（統計の時系列利用）、「途中で定義を変える」などは極力避けるべきである。しかしながら、とくに「交通事故死亡者数」などのように、「重大

な社会問題」として捉えるべきものについては、その「社会性」を重くみて変更してもよいのではないか。そして、実態は統計値が「大きい」のであるから、社会に警告する意味においても、変更すべきものと考えられる。

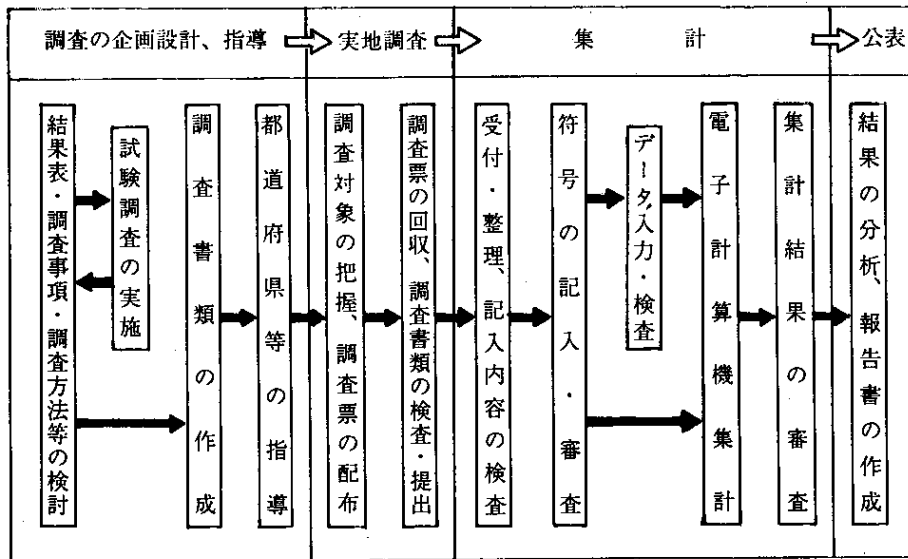
また、現在の「GNP（国民総生産）」統計などについて考えさせるものもある¹⁹⁾。

これらは、「マクロ経済学」や「経済統計学」においても、常に指摘されていることでもあるが、現在、日本、米国、欧州諸国など先進諸国を始め

18) 上記中国新聞平成元年12月2日付け「天風録（交通事故統計）」等。

19) 日本経済新聞平成3年6月28日付け「女性の奉仕活動」参照。

図10 統計調査の企画から結果の公表までの流れ



資料：表14に同じ

とする多くの国々において採用されている「国民経済計算」システムにおいては、「市場取引される」財貨・サービスを「付加価値」で計上することになっている。

したがって、注記の「ボランティア活動」を始め、「主婦の労働」なども「GNP」にはカウントされない。このため、過去にも「NNW」（国民純福祉）などの指標も考えられたこともあるが、かなり作成者の「恣意性」も入り客観性、普及性に乏しいということで、利用度は低い状況にある²⁰⁾。

いずれにしても、「豊かさを測る尺度」としての統計については、今後ともさらに「より実態を

反映する優れた指標」を求めて開発・研究していく必要がある。

12. 統計調査体制

わが国の統計制度の根幹については、「統計法」において、諸般の事項が定められている²¹⁾。同法においては、「国調」などの「5大センサス」を始めとして、わが国の地域全般にわたる重要な統計調査は、ほとんど「指定統計調査」とされている。

なお、わが国統計制度等に関する統括官庁である総務庁統計局が所管する「指定統計調査」の一覧表を〈表14〉に掲げた。

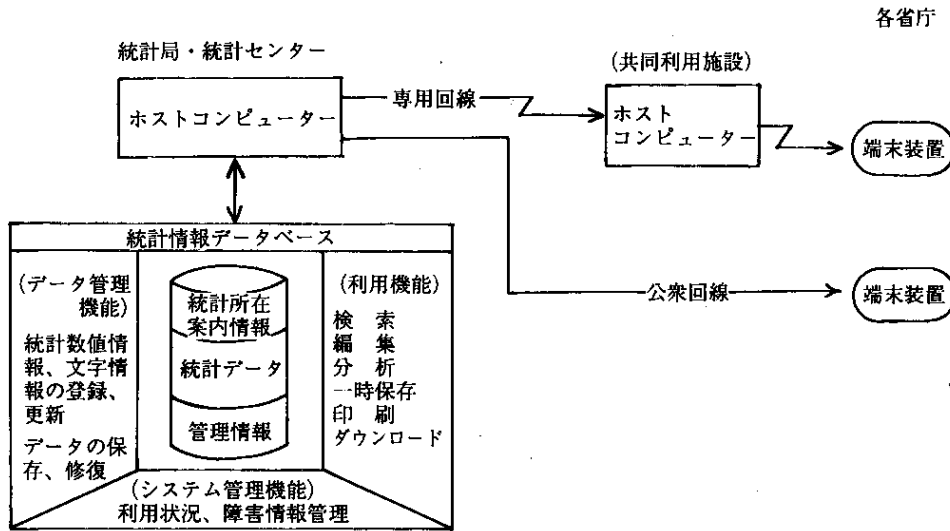
ところで、上記の「統計法」については、その第19条に「罰則」が規定されている。これによると、先に取り上げた「調査拒否」などは、同条第1項の(3)に該当し、「6カ月以下の懲役若しくは禁固又は10万円以下の罰金に処する」ことになっている。

しかしながら、筆者の調査した範囲内では、未だかつて、この「罰則」が適用されたことはない

20) 「国民1人当たり所得（GNP）」は米国を超えたのに「それほど豊かになった実感がない」というのが大方の国民の抱くところであるといわれている。筆者の考えるところでは、このような金額表示の「国際比較統計」については、「為替レート」の影響が大きく、生活レベルでのレートは「1ドル=200円」辺りが本来の相場ではないかとみている。OECDの「購買力平価」もその辺りのレートを指摘している。現行の「為替レート」は、「自動車」、「電機」などの貿易品に誘導されて決定されており、物価水準を必ずしも反映していない。

21) 統計法（昭和22年3月26日法律第18号）

図11 統計情報データベース・システム (SISMAC)



総務庁「行政の管理と総合調整（平成4年）」による

表15 統計調査に用いる標準分類の設定及び改訂の状況

名称	設定年月	改訂回数	最終改訂年月
(1) 日本標準産業分類	昭和24年10月	9回	昭和59年1月
(2) 日本標準職業分類	35年3月	3回	61年6月
(3) 日本標準商品分類	25年3月	5回	平成2年6月
(4) 日本標準建築物用途分類	27年3月	5回	昭和59年3月
(5) 疾病、障害及び死因分類	23年4月	3回	53年12月

資料：表14に同じ

とのことである。粘り強く説得にあたる現場の「調査員」や「行政担当者」の苦勞の大きさが推察される。

さて、総務庁統計局の刊行している「総合統計書等一覧」のなかでは、地域統計利用のために『統計でみる県のすがた』等が刊行されており、さらに、図形化・地図化したものとして『地域メッシュ統計地図』なども刊行されている²²⁾。

また、〈図9〉には、「国の行なう統計調査」の実査系統図とその事例を示した。5大センサスなど、わが国全地域を網羅するような大規模調査は、ほとんど一番上の①のルートで実施されている。

22) 総務庁「行政の管理と総合調整（平成4年版）」大蔵省印刷局、P85。

「国の行なう統計調査」とは、都道府県や市町村など「地方」を介して行われている場合が多いのである。

さらに、〈図10〉においては、「統計調査の企画から結果の公表までの流れ」が示されているが、ここでも、「実地調査」の前後まで含めて都道府県や市町村が関与する部分が大いである。

また、〈図11〉には、そうした統計データをコンピュータ処理したり、データ・ベース利用したりする仕組みが図示されている。通信ネットワークを利用して、地域からアクセスしやすいシステムを開発・研究しなければならない。

他方、総務庁においては、行政管理機能の一環として、「統計調査に用いる標準分類の設定及び改定」を行っているが、その状況を〈表15〉に示した。とくに、「日本標準産業分類」等は統計のみでなく、近年の「サービス経済化」や「ニュービジネス」など経済分析の上からも関心のもたれるところである。

13. 「統計」と地域

ところで、「統計（学）」は、英語の“Statistic(s)”などからもわかるように、本来、人口、国土面積、生産など「国家（State）の状況」を記述するこ

とに由来している。

とりわけ、統計学の源流のひとつでもあるドイツ「大学派統計学（国状学派）」などにおいては、ドイツ語の“Statistik”（統計、統計学）を文字通り「国状を記述する」分野、学問と捉えていたことはよく知られている。

このような背景もあって、幕末から明治初頭にかけて西洋から紹介された当初は、「統計」の訳語として「政表」、「綜記」、「形勢」、「表記」、「国勢」など、その意味内容を表わすような、さまざまなことばがその都度当てられてきた。

その後、明治7年、箕作麟祥がフランス語の“Statistique”を「統計（学）」と訳してから「統計」という訳語がほぼ固定して普及し始めたといわれている。フランスで発展した「確率論」は、今日の「推測統計学」の基礎理論ともなっているが、それらを含めて、「統計」が形式的にもっている数学的、計数的性格なども影響して、「統計」という訳語もでてきたのではないかと推察される。

しかしながら、そうした後においても、「統計」は元来の漢語の意味においては「合計」と同義であるなどとの指摘も現れ、「わが国近代統計の祖」と呼ばれている杉亨二（太政官正院政表課大主記）も適当な訳語がないと嘆いたといわれている。

このような経緯を経ながらも、「統計」は用語として次第に定着していき、今日では、韓国や漢字の本場の中国においても「統計」として用いられるに至っている。ある意味では、わが国の「統計」の実績を物語っているともいえよう。

以上のような経緯や背景からしても、「統計」や「統計学」は正に「国家」のためにこそ存在するようにも解釈できるが、一方では、だからこそ、「地方国家」（つまり「地方自治」）の発展のためにも「地域統計」は極めて重要な意味をもっているともいえる。

そこで、以下では、主として、地域統計供給の要になっている都道府県（代表例として広島県）の統計の現状と課題を取り上げてみたい。

ちなみに、一般の市町村については、都道府県の統計主管課の指導のもとに、指定統計調査等、「国の行なう大規模な統計調査の実査」業務などにあたっている。

また、大半の市町村においては、総務、財政、企画、広報、商工などの業務を分掌している部署

が統計業務を担当している。総務庁の調べでは、兼務まで含めると、全国の市町村の統計業務に従事する職員数は、平成3年4月1日現在、12,328人となっている。

このような状況は都道府県の統計主管課の場合についても同様である²³⁾。

ところで、総務庁では、都道府県の統計主管課（例えば、広島県の場合は上記統計課）に対し、その組織体制の維持・整備を図るため、国の予算で「統計専任職員」を配置することとしており、平成3年度実績において全国で2,532人、131億9千万円を計上している。

また、都道府県の統計主管課からも数多くの「地域統計書」が刊行されているが、それらのなかには、かなり加工度の高いものも含まれている²⁴⁾。

14. 地域統計の信頼性

前出の「物流統計」とも関連するが、運輸省が毎年刊行している「貨物地域流動調査」（総流動）にしても、その中の「地域別」、「品目別」などの統計については、（特に、輸送量の8割方を占める「自動車」輸送の統計が「サンプル（標本）調査」のため）信頼性に乏しいことを自ら認め、使用上の注意を促している²⁵⁾。

また、このため、折角調査され刊行されている地域統計を、工業統計、商業統計などの地域経済

23) たとえば、広島県企画振興部統計課の場合、単県統計調査事業は9事業のみで、残りは上でみたような「総務庁」、「通商産業省」など国の統計調査事業である。広島県企画振興部統計課「平成4年度事務概要」P4。

24) 例えば、広島県統計協会を介しての刊行物（広島県統計課監修）「データからみた広島県経済Q&A」（平成4年）など。また、地域メッシュ統計とは別の「小地域統計」として、広島市（情報統計課）が先駆的に作成した「コミュニティー・カルテ」などの例もある。なお、最も加工度の高い地域統計のひとつとしての「地域産業連関表」については、昭和60年表として「中国地域」、「広島県」、「広島市」のものなどが作成されている。

25) こうした点については、運輸省運輸政策局情報管理部編「平成2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、平成4年3月刊、冒頭の「調査の概要」覧を参照されたい。

統計と同時に「地域物流データ」として利用することが困難な状況も生じている。

こうしたことは、総務庁統計局所管の「家計調査」の地域統計分がサンプル数の問題もあって、しばしば、時系列上の「不連続性」を指摘される点と同様である。

これらのことは、たとえば、地域「所得連関」モデルの構築のために、「消費係数」を算定する際、家計調査の「当該地域勤労者世帯」分のサンプル数が少なく、統計値が時系列上不安定なため、数年間の「移動平均」をとって対処せざるをえないなどの場合にみられる²⁶⁾。

このように、全国にわたって行われる統計調査のうち、「サンプル調査」で行われているものについては、照準が「国での利用」に定められているために、折角行なった「地域での調査」が「死んでいる（初めから公表されない）」か、「利用に耐えない」（上記の例など）かのどちらかであることが多い。

15. 地域概念の変化と地域統計

ところで、「地域経済」に関する分析を進めていく際に、いわばその適用の「場」あるいは「単位」ともなる「地域」について、その概念を明確にしておかなければならない。

この点に関して、大友篤氏は、「地域ということばの代わりに、“地方”、“地区”、“地帯”、“領域”、“区域”、“圏（域）”など、ほぼ同様の意味をもつことばを用いることもある。…それらの間には、厳密には、それぞれニュアンスの違いはあるけれども、それらは、すべて、地球表面上の一定の広がりやを意味している点では共通している。この広がりや、地理学などでは“空間”（Space）と呼ばれる。」として共通性を強調されている²⁷⁾。

ところで、通常使用する「地域」に関しては、例えば、東北地方、関東地方、中国地方などといった、いわゆる「地域ブロック」、あるいは、東海地方、北陸地方、山陽地方などといった「旧道」、

尾張地方、播磨地方、安芸地方などといった「旧国」、現行の「都道府県」および「市郡区・町村」、さらには、「地方生活圏」²⁸⁾、「広域市町村圏」²⁹⁾、「大都市圏」など、各種各様の地域区分を設定することができる。

このように、さまざまな地域概念、地域設定が存在するが、現実には、交通手段の発達によって、個人の生活領域、企業の経済活動領域は拡大してきている。

ところが、地域統計は、上記のような「指定統計」などにしても、行政業務から派生する「業務統計」にしても、「行政区域」単位で調査され、作成されている。

したがって、都道府県やとくに「市区町村の境界域を割り込む」ような区域設定の場合、当該統計の作成が困難になる。

また、市町村合併などに伴う「長期時系列統計」についても、スムーズな変換利用のための統一的なシステムづくりが望まれる。

16. 「統計地域」としての都道府県

さて、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は、しばしばある。

このように、地域データの表章単位である「統計地域」の制約や、上でみてきたような「統計調査体制」の問題などもあり、「各種の地域分析データが揃っている」という理由において、本稿においても、主として、都道府県を中心とした地域経済の議論を行ってきた。

したがって、将来、わが国の地方自治における

26) 地域政策研究会「'89海と島の博覧会経済効果調査報告書」

27) なお、これらの定義については、大友篤「地域分析入門」東洋経済新報社、1982年、PP.5-7を参照されたい。

28) 建設省は、全国43都道府県に179の「地方生活圏」を設定している。ただし、東京、大阪、神奈川などの大都市地域と沖縄は、除外されている。なお、区域設定の評価については、建設省「平成4年建設白書」大蔵省印刷局、1992年刊などを参照されたい。

29) また、「広域市町村圏」については、自治省要綱（昭和44年）により設定されており、全国で363圏域設定されている。

行政改革などによって、たとえば、「道州制」などが採られるにしても、現行の「都道府県」単位の行政区分を何等かの形で残し、「統計地域」として継続して欲しいものである。その理由として、「統計」の観点以外のものをあげるとすれば、

- (1) わが国の歴史上久しく用いられてきた「旧国」（「安芸」、「備後」等）をほぼ内包しているケースが多いこと
- (2) 明治以来、1世紀以上にわたって、近代日本の発展とともにあり、現在においても、住民意識、地域意識として、国民の間に定着し、馴染まれてきたこと
- (3) とりわけ、町村の「集合単位」としての「郡」制が有名無実化している現実があり、経済活動などの広域化を考えれば、市町村の「集合単位」としての役割も果たしうること
- (4) 仮に「道州制」が採用されたとしても、そのなかに平均して7～8程度の「適度な数」の構成地域単位となること³⁰⁾などとなろう。

なお、都市の中核性の議論にも関わるが、北海道については、地域経済分析のための「統計区域」としても、是非4～5県程度に分割してほしいものである。北海道を他の都道府県と同列に扱うには、余りにも広すぎるのである³¹⁾。

ちなみに、平成2年の国勢調査結果によると、北海道の人口が、明治の開拓史以来初めて減少に転じている（昭和60年対比）。道内における一極集中に多少なりとも歯止めをかけるためにも「分県」を検討すべきではないかと考える。

17. おわりに

以上、「地域政策上」関心度の高い「人流、物流」データ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、どのような「地域統計」が関連して要求されるか、そして、付随する地域統計全般の整備状況、問題点は何かなどを考察してきた。

最後になるが、近年、地域経済を分析する者、

あるいは地域政策を考える者にとって、地域統計上極めて残念なことがいくつかあげられる。

たとえば、「商業統計調査」では、卸売の仕入先（都道府県別）を昭和60年調査を最後に調査しなくなった。これは、経済の地域依存関係の分析上極めて残念なことである。

また、「工業統計調査」では、昭和56年調査から、事業所数の少ない特定業種を除き、「従業者規模1～3人」の小規模事業所については「暦年調査対象外」とし、現在では、西暦の末尾が0、3、5、8の年のみ調査するようになっている。小地域になるほど小規模事業所の割合が増えることを考えれば「地域統計」の観点からは残念なことである。

上でも指摘したように、「統計環境」の悪化、調査対象（事業所）等の負担軽減、調査員の確保などの問題を考えれば、このような傾向もある程度理解することはできる。しかしながら、経済社会の「チェック機能としての統計」の重要性を考えると、返すがえすも残念なことに思われる³²⁾。「自由主義」を建て前とする社会においては、それぞれの「計画」や「計画性」も重要であるが、「チェック機能」こそ本質的に重要なのである。

32) わが国においては、「チェック機能」を果たす組織や人に対する評価が総体的に低いと考えられる。この「統計」だけでなく、たとえば、「公正取引委員会」、「会計検査院」、国会などの「決算委員会」、あるいは会社の「監査役」などもそうかもしれない。これらは、いずれも「後追い」の、したがって「地味な」存在である。そのため、職務が「目立った」評価につながらない性格をもっている。その結果、「人」もそのような組織、部署に着きたがらない傾向がある。

30) ちなみに、この7～8という数は、実務上「会議に適した構成数」といわれている。

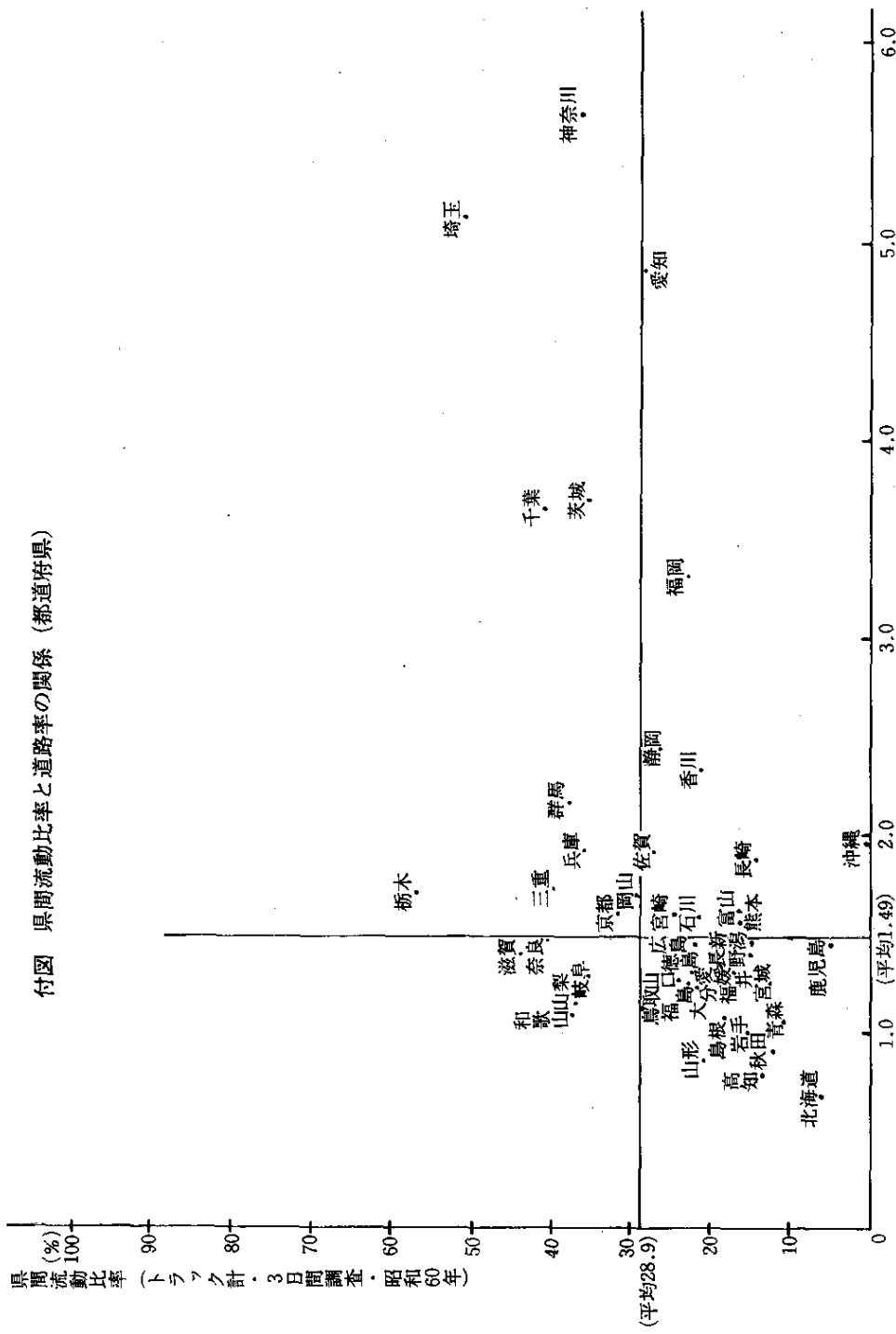
31) 札幌を中心とする地域と、その他3～4県にである。

付表 歴代「全総」(国土庁)

	全国総合開発計画	新全国総合開発計画	第三次全国総合開発計画	第四次全国総合開発計画
策 定	昭和37年10月5日 閣議決定(池田内閣)	昭和44年5月30日 閣議決定(佐藤内閣)	昭和52年11月4日 閣議決定(福田内閣)	昭和62年6月30日 閣議決定(中曽根内閣)
期 間 お よ び 目 標 年 次	昭和35年～45年 昭和45年	昭和40～60年 昭和60年	おおむね10カ年 基準年次を昭和50年とし平成12年を展望しつつ、昭和60年～平成2年を目標年次として作業	おおむね平成12年(西暦2000年)を目標年次
背 景	1 低成長から高成長経済への移行 2 地域的課題の顕在化 (1) 過大都市問題 (2) 地域間の所得格差の拡大 3 所得倍増計画の策定-太平洋ベルト地帯構想	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市集中 3 地域の所得格差 4 資源の有効利用の促進	1 安定成長経済 2 人口の地方定着、産業の地方分散の兆し 3 地域の総合的格差 4 資源制約の顕在化 5 国民意識の変化	1 中成長経済 2 東京圏への高次機能の一極集中と人口の再集中 3 急速な産業構造の転換と地方圏における経済の停滞 4 高齢化、国際化、技術革新、情報化等の進展
基 本 的 目 標	地域間の均衡ある発展 1 都市の過大化防止と地域格差の縮小 2 自然資源の有効利用 3 資本、労働、技術等の諸資源の適切な地域配分	豊かな環境の創造 1 長期にわたる人間と自然との調和、自然の恒久的保護、保存 2 開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大均衡化 3 地域特性を活かした開発整備による国土利用の再編効率化 4 安全、快適、文化的環境条件の整備保全	人間居住の総合的環境の整備 1 限られた国土資源を前提とする 2 地域特性、歴史的伝統的文化を尊重する 3 人間と自然との調和をめざす	多極分散型国土の形成 1 定住と交流による地域の活性化 2 国際化と世界都市機能の再編成 3 安全で質の高い国土環境の整備
開 発 方 式	拠点開発構想 目標達成のため工業の分散を図ることが必要であり、東京等の既成大集積と関連させつつ開発拠点を配置し交通通信施設によりこれを有機的に連絡させ相互に影響させると同時に、周辺地域の特性を生かしながら連鎖反動的に開発を進め、地域間の均衡ある発展を実現する。	大規模プロジェクト構想 新幹線、高速道路等のネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消する。	定住構想 大都市への人口と産業の集中を抑制し、一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ、人間居住の総合的環境の形成を図る。	交流ネットワーク構想 交流の拡大による地域相互の分担と連携関係の深化を基本とする交流ネットワーク構想の推進により多極分散型国土の形成をめざす。

(注) 中国地方総合研究センター「中国地方の経済と地域開発1992年版」より引用

県間流動比率（トランク計・3日間調査・昭和60年）



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」
道路率
(昭和60年10月1日現在)