

企業向けサービス価格指数（SPPI）の
人件費投入比率に基づく分類指数

調査統計局 湯谷猛磨、ハワードエドモンド通一*、吉野知明**、東将人***

Bank of Japan Review

2024年6月

本稿では、企業向けサービス価格指数（SPPI）について、サービスの生産活動におけるコスト構造に着目したうえで、人件費投入比率の多寡によって再分類を行った。低人件費率サービス価格には、投入される財の価格や直面する市場環境の影響が大きく現れている一方で、高人件費率サービス価格は、コストに占める人件費比率の高さを映じて、労働需給や賃金動向の影響を強く受けていることが示された。2020年基準 SPPI から公表を開始した「人件費投入比率に基づく分類指数」は、SPPI の基調的な動きを左右する人件費の影響を把握する観点で、有用だと考えている。

はじめに

企業向けサービス価格指数（以下 SPPI）は、企業間で取引されるサービスを対象とする物価指数である。SPPI には、企業間で取引されるサービスの需給動向や、企業が直面するコスト変化も踏まえた価格設定行動が反映されている。もっとも、SPPI は幅広いサービスを対象としているがゆえに、変動の背景が把握しづらく、経済指標としての見方が難しいとの声も聞かれてきた。すなわち、SPPI は、消費者物価指数（以下 CPI）のサービスと同様に、投入される財価格と人件費双方の影響を受けることから、指数そのものだけでは、基調的な動きが把握しにくいことが指摘できる。そこで本稿では、SPPI の対象サービスのコスト構造に着目し、特に人件費投入比率の多寡によって再分類した価格指数を示すことで、SPPI の基調的な動きを左右する人件費の影響を把握することを目的としている。

SPPI の調査対象サービスとコスト構造

（調査対象サービス）

SPPI は、企業間で取引されるサービス（B to B）を対象とした物価指数である（図表 1）。グローバル・スタンダードである「サービスの生産者物価指数」に概ね相当するが、生産者から個人向けに提供されるサービス（B to C）は対象に含んでい

ない。そのため、SPPI では、原則、消費者段階の取引価格を調査している総務省『消費者物価指数（CPI）』で捕捉していないサービスを対象としている。ただし、CPI で調査しているサービスであっても、企業も需要するサービス（例えば、放送や郵便等）は、SPPI でも企業間の取引価格を調査している。

【図表 1】 SPPI 調査対象サービス (2020 年基準)

企業間取引サービス (SPPI) [238 兆円]

BtoB のみサービス [54%]

情報サービス、広告、
海上・航空貨物輸送、
リース、技術サービス等

BtoB と BtoC で対象異なる [28%]

不動産仲介・管理、道路貨物輸送等

BtoB と BtoC で対象類似 [18%]

放送、郵便、宿泊等

一般外食、娯楽サービス
授業料、月謝類等

BtoC のみサービス

家計消費サービス (CPI) [162 兆円]

（注 1） 企業間取引サービスの総額は、延長産業連関表から算出した企業向けサービス総取引額（このうち SPPI では 73.6% をカバー）の、家計消費サービス支出額は、GDP 国内家計最終消費支出（うちサービス）の、いずれも 2019 年・2020 年平均値。

（注 2） SPPI における内訳比率は、2020 年基準の基本分類指数のウェイトベース。

（出所） 内閣府

SPPI の調査対象サービスを概観すると、①企業間でしか取引がない「広告」や「情報サービス」

等に加え（B to B のみ）、②家計向けサービスも存在するが企業向けと家計向けで提供するサービス内容が大きく異なる「不動産」や「道路貨物輸送」等（B to B と B to C で対象異なる）や、③家計向けサービスと類似したサービスを扱う「放送」や「郵便」、「宿泊」等（B to B と B to C で対象類似）といった多種多様なサービスが含まれる。

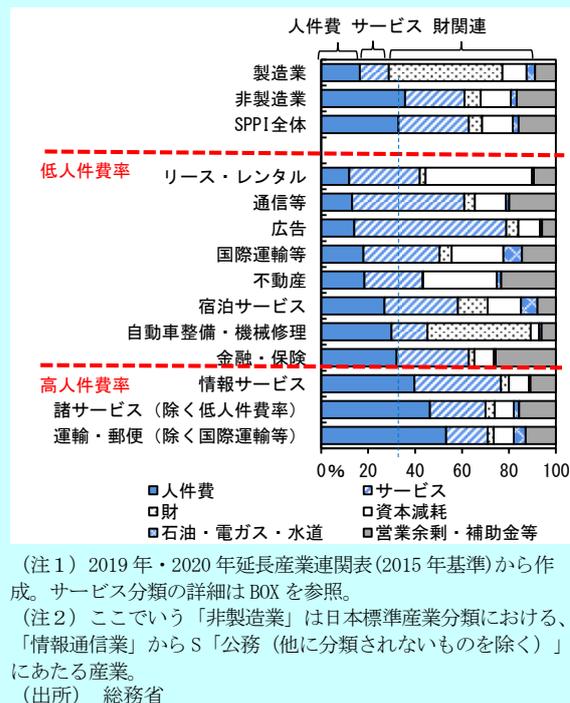
財と比べてサービス価格の計測は難しいことが知られる中、SPPI は 1991 年の統計公表開始以降（データ始期は 1985 年）、調査拡充を着実に続けてきた。初めは 40%程度だった調査カバレッジも、2020 年基準では 70%台半ば（含む参考指数ベース）まで上昇するなど、わが国のサービスの価格面からの捕捉を着実に進めている。毎月、基本分類指数 146 品目（2020 年基準）が公表されているほか、総務省「産業連関表」における企業間取引額をウエイトとして品目を加重平均した総平均指数など、上位分類指数も公表されている。

（調査価格の性質とコスト構造）

SPPI が対象とする企業間取引価格は、企業と企業の間の相対取引で決まることが多い。そのため、（供給企業の価格支配力等にもよるが、）供給企業が各需要企業の選好をベースに、同一サービスであっても価格差を付けた価格設定を行うことも多くみられる。よって、SPPI が対象とする価格は、需要者と均一価格で取引されることが多い家計向けサービス価格よりも、より柔軟に価格設定されてきたと考えられる。

こうした物価動向を評価するうえでは、取り巻く需給環境とともに、企業が直面するコストをみることも重要となる。この点、サービスは、財に比べてコストに占める人件費投入比率の高さを指摘されることが多い。実際、「産業連関表」を用いて各産業のコスト構造を確認すると、製造業に比べて非製造業は、生産額に占める人件費投入比率が高い（図表 2）¹。もっとも、より細かい業種分類で確認すると、サービスの中でもコスト構造に大きな差異があることが分かる。例えば SPPI の対象サービスを確認すると、システムエンジニアなどが担う「情報サービス」や、「運輸・郵便」のうち運転手が多く携わる自動車貨物・旅客輸送（トラック輸送、タクシー・バス等）、また、法務・会計などの専門サービスや、警備・清掃、労働者

【図表 2】生産額に占める人件費投入比率



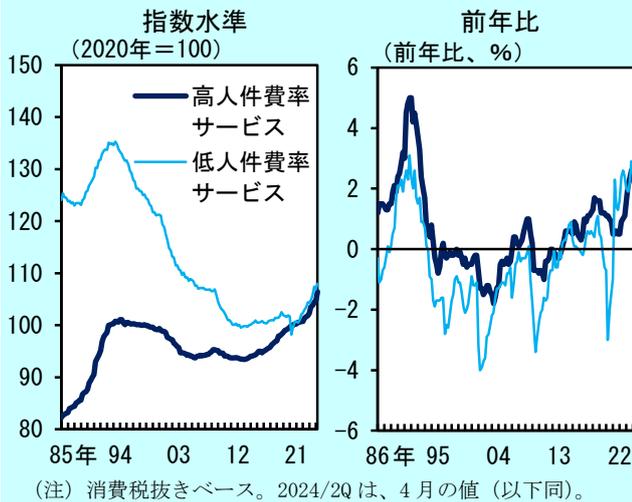
派遣などが含まれる「諸サービス」などは、人件費投入比率が高い。一方で、財を貸し出す「リース・レンタル」や、部品等が多く投入される「自動車整備・機械修理」、「運輸・郵便」のうち燃料消費が大きい海上・航空輸送などは、財や設備の投入比率が大きい。このように、サービスのコスト構造にはばらつきがみられる。

人件費投入比率に基づく分類指数

そこで、物価動向をコスト面から理解することを目的に、コスト構造を用いて SPPI の再分類を図る。本稿では、SPPI に与える人件費の影響を推し測ることを目的に、生産額に占める人件費の多寡によって再分類した「人件費投入比率に基づく分類指数」を示す（前掲図表 2）²。具体的には、SPPI 対象サービスを、過去基準の品目分類編成の変遷を考慮し、長期時系列で継続的に把握が可能な 11 のサービスに纏めた上で、SPPI 全体の人件費投入比率（2019・2020 年平均：32.7%）を基準にして、サービスを 2 群（高人件費率サービス、低人件費率サービス）に分類した。結果的に、SPPI・2020 年基準ベースで両群のウエイトは概ね 1:1 となっている。なお、今回の 2 群への分類は、産業連関表の変遷を確認し大きな問題が生じないことを確認したうえで、2019・2020 年の延長産業連関表での分類を過去に遡って適用している³。

長期的な指数動向をみると、低人件費率サービスは、「リース・レンタル」に供される財価格（特にパソコンなどの情報通信機器）や、移動電話通信料・インターネット通信料といった「通信」サービス価格の下落トレンドを反映して、1990年代前半から2010年頃まで、振れを伴いながらも、大きく下落した（図表3）⁴。その後は、2020年以降の新型コロナウイルス感染症の影響による大きな振れを伴いながらも、2010年代前半をボトムとして上昇傾向にある。一方、高人件費率サービスをみると、同じ様に1990年代前半をピークに下落したものの、そのペースは相対的に緩やかであり、2000年代前半からは概ね横ばいとなっていた。その後、低人件費率サービスと同様に2010年代半ばから上昇傾向にある。

【図表3】人件費投入比率に基づくSPPIの分類



また、前年比変化率でみると明確だが、低人件費率サービスは、高人件費率サービスに比べて、価格変動が大きい特徴もみられる。特に、感染症の影響が大きかった2020年は、低人件費率サービスは大きく下落した一方、高人件費率サービスは、減速はしたものの上昇を続けた。このように、SPPIが調査対象とするサービスであっても、人件費投入比率の多寡により、価格変動に大きな差異があることが分かる。

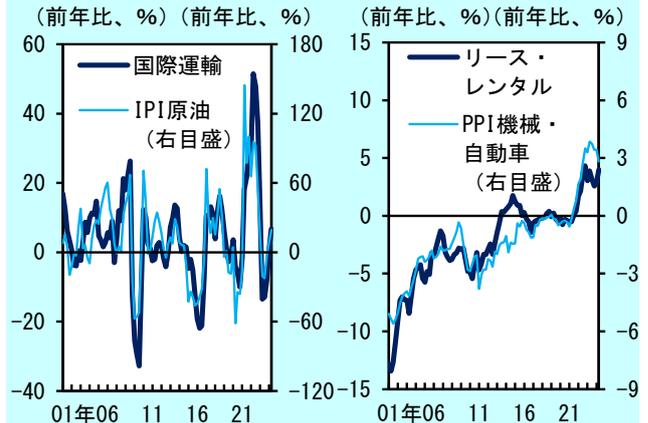
人件費投入比率に基づく分類指数の特徴

こうした高・低人件費率サービスの価格動向の違いの背景を探るため、両指数に分類されるサービスの特徴をみていく。

（低人件費率サービス価格の変動要因）

まず、低人件費率サービスを確認すると、例えば、外航タンカーや国際航空貨物・旅客輸送などで構成される「国際運輸」の価格は、その時々荷動きや国際情勢による供給ショック等の影響も受けつつも、燃料費に直結する原油価格の影響が大きいことが示唆される（図表4）。また、「リース・レンタル」は、近年は金利変動がきわめて小幅にとどまったこともあり、貸し出される情報通信機器や機械類、自動車といった財の価格動向に大きく影響を受けている。同様に、「自動車整備・機械修理」も、整備に使われる自動車部品や機械類などの価格の影響が大きい。これらのサービスは、財価格上昇を映じて2022年以降に前年比上昇率を大きく高めているが、2023年後半以降は、財価格の落ち着きを映じて、下落または上昇率が頭打ちとなっている。

【図表4】低人件費率サービス価格①



(注) PPI 機械・自動車は、国内企業物価指数「はん用機器」「生産用機器」「業務用機器」「電子部品・デバイス」「電気機器」「情報通信機器」「乗用車」「その他自動車」を各基準ウェイトで加重平均したもの。

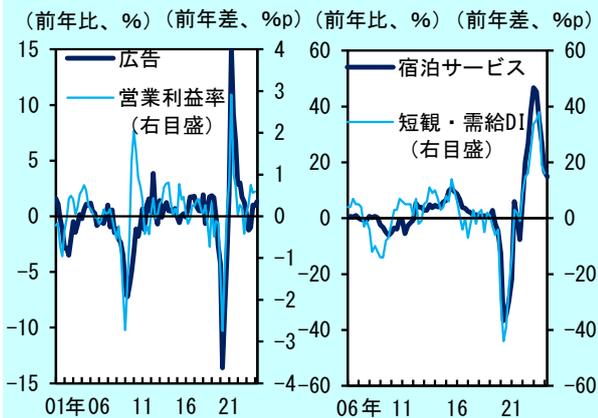
また、低人件費率サービスの中には、直面する市場環境の影響を大きく受けるサービスも散見される（図表5）。例えば、マスコミ四媒体広告（テレビ、新聞、雑誌、ラジオ）やインターネット広告が含まれる「広告」は、出稿企業の収益状況に大きな影響を受けていることが示唆される。さらに、企業の出張などの際の宿泊価格を調査する「宿泊サービス」は、稼働率に連動して価格を大きく伸縮させるダイナミックプライシングを採用している宿泊施設が多いこともあり、価格が需給バランスに強く連動している。

最後に、低人件費率サービス価格の前年比を内訳サービスに分解してみると、2010年代は原油価

格が燃料費を通じて影響する「運輸・郵便」の影響を受けながらも小幅の変動で推移してきたが、感染症拡大直後の2020年には、企業収益悪化を受けた「広告」や人流減少を受けた「宿泊サービス」、原油価格下落の影響を受けた「運輸・郵便」を主因に大きく下落した(図表6)。その後、2021年は企業収益の反動とともに「広告」が、また2022年は原油高による燃料費高騰の影響がみられた国際運輸を含む「運輸・郵便」のほか、投入する財価格の影響を受けて「リース・レンタル」や「自動車整備・機械修理」が押し上げに寄与した。また、2022年終わりからはインバウンドも含めた人流回復の本格化等の影響から「宿泊サービス」が押し上げに大きく寄与している。

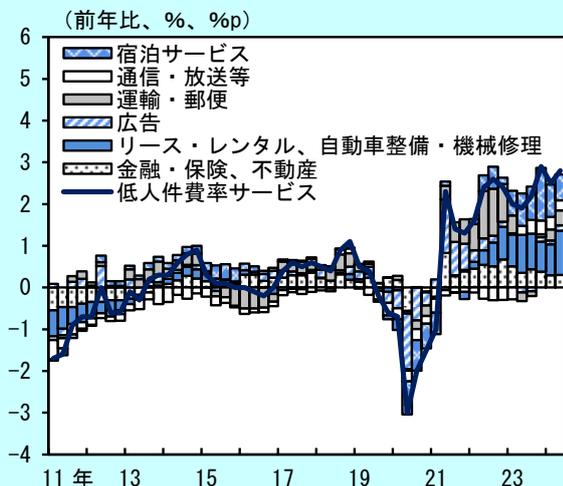
このように、低人件費率サービスに該当するサービスは、国際商品市況などにも影響される財価格の影響や直面する市場環境の影響を大きく受けるサービスが多いことがわかる。

【図表5】低人件費率サービス価格②



(注) 営業利益率は、法人企業統計季報の全産業・全規模ベース。宿泊サービスは「全国旅行支援」の割引の影響を除くベース。
(出所) 財務省「法人企業統計調査」

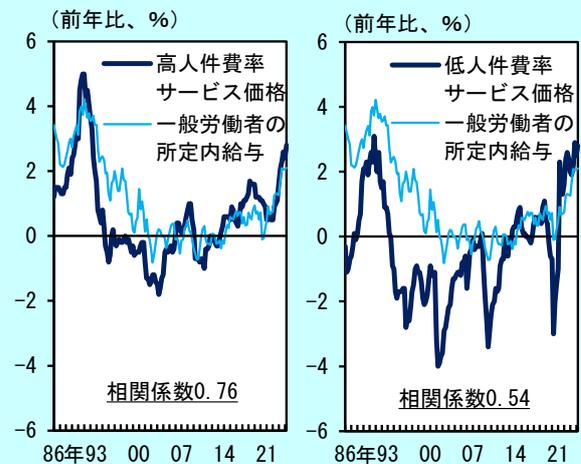
【図表6】低人件費率サービス価格の内訳



(高人件費率サービス価格の変動要因)

次に SPPI と賃金動向(一般労働者の所定内給与)を比較すると、コストに占める人件費比率の高さを映じて、高人件費率サービス価格と賃金の間に高い相関がみて取れる(図表7)。すなわち、バブル期前後での大きな伸びが減速した後は、賃金の下方硬直性がみられた局面やその後の期間も、高人件費率サービス価格は均してみれば横ばい圏内で推移した。その後2010年代半ばからは、上昇傾向にある。一方で、低人件費率サービス価格と賃金の間にも緩やかな相関がみられるものの、低人件費率サービス価格は2010年代半ばまで一貫して下落が続いていたほか、その後も大きな変動を伴うなど、相対的に賃金動向との乖離が大きいことが分かる。この背景には、上述したように、低人件費率サービス価格は、財価格や直面する市場環境の影響を強く受けているためだと考えられる。このように、高人件費率サービス価格には、賃金動向の影響が強く現れていることが示唆される。

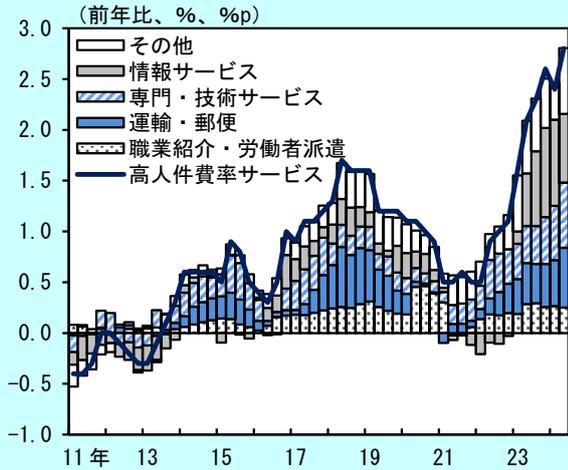
【図表7】SPPI と賃金



(注) 一般労働者の所定内給与の1992年以前は、常用労働者の値。2016/1Q以降は、共通事業所ベース。
(出所) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」

こうした高人件費率サービス価格の前年比を内訳サービスに分解してみると、2010年代半ば以降、振れを伴いながらも、上昇するサービスの広がり確認できる(図表8)。すなわち、2010年代半ばは、陸上貨物輸送等が含まれる「運輸・郵便」や建築・土木設計等が含まれる「専門・技術サービス」が上昇をけん引していた。さらに、2010年代後半は非正規雇用の多い「労働者派遣・職業紹介」や「その他」のうち警備や建物サービスに上昇が広がった。さらに、2022年以降は、システ

【図表 8】 高人件費率サービス価格の内訳



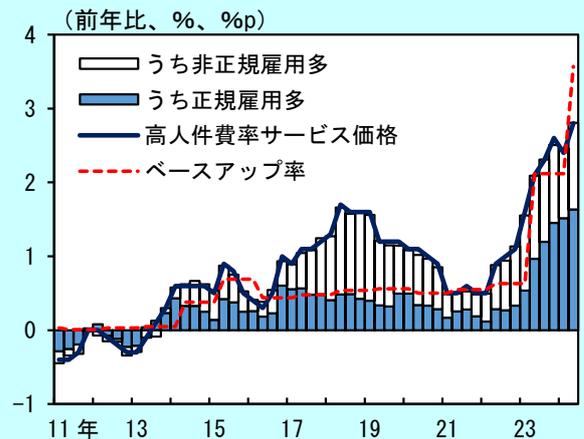
エンジニア職が投入される「情報サービス」や「その他」に含まれる様々なサービスも上昇している。このように、近年の高人件費率サービス価格は、均してみると、サービスの広がりを伴いながら上昇幅を拡大してきたことが分かる。

（高人件費率サービス価格と雇用形態）

こうした特徴を持つ高人件費率サービス価格について、雇用形態という観点で再分類を行った。具体的には、厚生労働省『労働力調査』に基づく業種別の雇用形態（雇用者に占める正規・非正規雇用者の相対的な高低）で、さらに2群に分類した。高人件費率かつ正規雇用者の多いサービスには、情報サービス（ソフトウェア開発等）や、技術サービス（建築設計、土木設計等）、専門サービス（法務・会計等）などが、高人件費率かつ非正規雇用者の多いサービスには、建物サービス・警備（清掃、設備管理等）、職業紹介・労働者派遣、その他諸サービス（教育訓練、保健衛生、洗濯等）、道路貨物・旅客輸送などが含まれる。

両サービス群の価格指数の動きをみると、高人件費率かつ非正規雇用者の多いサービス価格は伸縮的な傾向がみられる一方で、高人件費率かつ正規雇用者の多いサービス価格は粘着的な傾向がみられる（図表9）。こうした違いの背景の一つには、わが国でみられてきた労働市場の二重構造のもと、雇用形態間でみられる賃金や雇用調整の容易さの違いがあるとみられる。すなわち、正社員賃金よりもパート・アルバイト賃金の方が伸縮的な傾向があるほか、雇用調整の面でも同様の傾向がみられる。実際、高人件費率かつ正規雇用者の多いサービス価格の前年比は、ベースアップが

【図表 9】 高人件費率サービス価格の雇用形態分類



（注）就業者における正規雇用者の割合の相対的な高低で、2020年基準 SPPI ウェイトが概ね 1:1 になるように分類。
（出所）中央労働委員会、日本労働組合総連合会

復活した 2014 年度以降、感染症が拡大した期間を通じても、安定的なプラスを維持しており、大幅なベースアップがみられた 2023 年度は一段と伸びを高めている。高人件費率サービスの中でも、雇用形態やそれに基づく賃金決定構造によって販売価格に違いが現れていることから、高人件費率サービスは人件費の動向を強く受けるサービス群であることが確認できる。

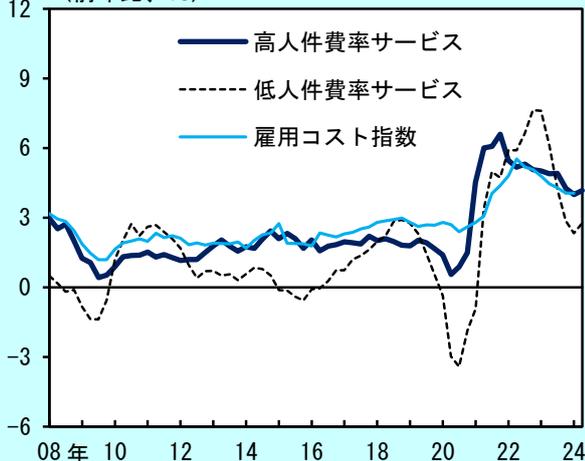
ここまで、高人件費率サービス価格と人件費の関係をみてきた。当然ながら、低人件費率サービス価格にも人件費の影響は少なからず反映されていると考えられるが、投入される財価格やサービス市場の需給といった他の価格変動要因の影響で価格が動く局面が多い。一方で、高人件費率サービス価格には、人件費の影響が色濃く反映される。そのため、人件費投入比率の多寡によって SPPI を分類することは、人件費とサービス価格の関係を見る観点で有用と考えられる。

他国のサービス PPI との比較

わが国の SPPI を人件費投入比率に基づいて再分類してみえてきた特徴は、他国のサービス PPI でも共通してみられるのだろうか。そこで、わが国と同様にデータが充実している米国 PPI のサービスについて、米国の産業連関表をベースにして人件費投入比率で 2 群に分類した価格指数を試算した（図表 10）⁵。なお、日本と米国の労働投入比率に基づくサービス分類は、分類の際の考え方は同じだが、両国の経済構造の違いを映じて、構成サービスは異なる。

【図表 10】米国 PPI サービス

(前年比、%)



(注) PPI サービスのうち、医療・不動産を除く。
(出所) BLS

試算した米国 PPI サービスをみると、わが国の SPPI と同様に、低人件費率サービス価格の変動が相対的に大きい一方で、高人件費率サービス価格は小さな変動にとどまる傾向がみられる。特に、2020 年の感染症拡大後に低人件費率サービス価格が大きくマイナスとなっている一方、高人件費率サービス価格がプラスを維持している点はわが国における価格動向と類似している。また、高人件費率サービス価格と賃金動向に高い相関がみられることも共通している。すなわち、世界金融危機後の 2010 年頃から 2020 年の感染症拡大前までは、賃金が安定的な伸びを続ける中で、高人件費率サービス価格の伸びも概ね 2~3%程度で安定的に推移していた。もっとも、2021 年以降は、賃金の大幅な上昇に伴い、サービス価格も上昇率を大きく拡大しており、賃金と高人件費率サービス価格の連関が強うかがわれる。このように、賃金・物価とも変化率の大きさに違いはあるものの、日米ともに、企業間取引価格のうち高人件費率サービス価格は、賃金との間に高い相関がみられる点は共通している。

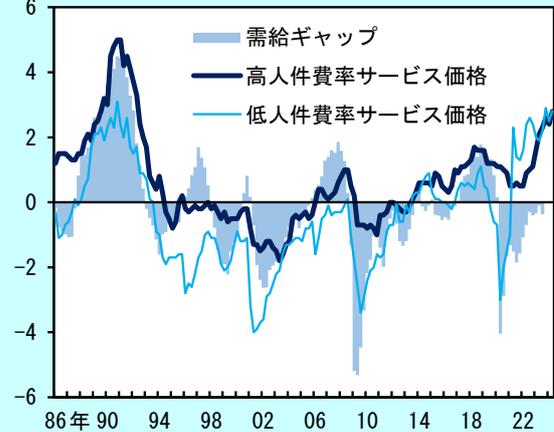
マクロ的な需給ギャップと SPPI

ここまで人件費を軸としたコスト面を中心にみてきたが、最後に、労働需給も含めた経済全体の需給バランスと SPPI の関係を確認する(図表 11)。SPPI は、従来から「需給ギャップ」との相関が高いことが知られている⁶。「需給ギャップ」と SPPI の相関の高さは、人件費投入比率の高低で分類した SPPI でも確認できる。すなわち、低人

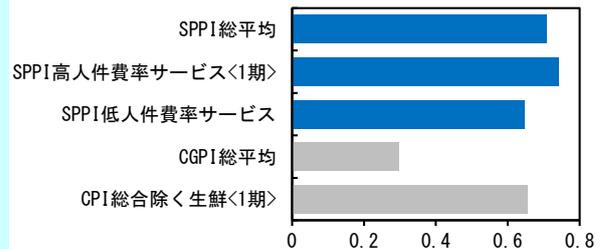
件費率サービス価格はより短期的に、高人件費率サービス価格は労働需給や賃金などを通じてややラグを伴って、景気変動に反応していることが示唆される。

【図表 11】需給ギャップと SPPI の相関

(前年比、%)



(需給ギャップとの相関係数、
◇は需給ギャップの先行四半期数)



特に、高人件費率サービス価格は、国際的に決まる資源価格も含めた財価格の直接的な影響を受けにくいもとの、わが国経済全体の需給バランスと相関がきわめて高いことが確認できる。この要因として、SPPI では人件費の価格への転嫁が家計段階よりも相対的にスムーズに行われていることが示唆される。例えば、2010 年代の動きをみると、前半は世界金融危機などの影響でマイナスの需給ギャップが続く中、SPPI 高人件費率サービスも小幅の前年比マイナスとなっていた。その後の 2010 年代半ば以降は、需給ギャップがプラスに転じるにつれて、高人件費率サービス価格もプラスに転じ、次第に前年比プラス幅を拡大していった。特に、2010 年代後半は、需給ギャップのプラス幅が拡大するもとの、CPI サービスの伸び率拡大がみられなかったことと対照的に、SPPI の高人件費率サービス価格は前年比プラス幅を拡大していった。この背景には、上述したように、労働市場の二重構造のもと、労働需給が引き締まる

中で、高人件費率サービスのうち非正規雇用の多いサービスで人件費上昇の販売価格転嫁が柔軟に進められたことが指摘できる（前掲図表9）⁷。このような人件費コストの価格転嫁の柔軟性も、SPPI が需給ギャップと相関が高い一因であることが示唆される。

速報性に関する留意点

ここまで SPPI について人件費投入比率で再分類する見方を示してきたが、データを扱ううえで「速報性」に留意する必要がある。SPPI は、翌月下旬に速報値を公表するが、その後の3か月間においても毎月訂正が入り得るほか、翌年9月にも長期間に遡って訂正が入り得る。例えば、2015年基準で、上記の訂正方法採用後の期間（2021年1月以降）の総平均指数の改定幅（絶対値）は平均的に0.1p程度、最大改定幅（絶対値）は0.3pとなっている。特に、高人件費率サービスの中には、企業の会計情報等をもとに価格を調査するサービスも多い。そのため、年度初前後に多くみられる価格改定が、事後的に反映されることも多い。指数を評価するうえでは、速報時点から事後的にリバイスされ得る点に留意が必要である。

おわりに

本稿では、SPPI について、基調的な動きを把握することを目的に、サービスの生産活動におけるコスト構造に着目したうえで、人件費投入比率の多寡によって再分類を行った。低人件費率サービスの価格には、投入される財の価格や直面する市場環境の影響が大きい一方で、高人件費率サービスの価格には、コストに占める人件費比率の高さを映じて、賃金動向と高い相関があることが示された。また、高人件費率サービス価格を仔細にみると、非正規雇用者の多いサービス価格は伸縮的な傾向がみられる一方で、正規雇用者の多いサービス価格は、ベースアップとの高い相関がみられることから、人件費との相関が強うかがわれる。

当然ながら、低人件費率サービス価格も人件費の影響は受けるが、その他の変動要因の影響が大きいことを考えると、指数動向だけをみて人件費の影響を評価することは難しい。また、高人件費

率サービス価格についても、人件費以外の要因で変動し得ることに留意は必要である。もっとも、本稿で示した特徴を踏まえると、SPPI の基調的な動きを左右する人件費の影響を把握する観点で、高人件費率サービス価格に着目することは有用だと考えられる。

2020年基準 SPPI では、「人件費投入比率に基づく分類指数」を毎月公表するほか、日本銀行「時系列統計データ検索サイト」では、当該分類指数も含めた SPPI の長期時系列データも入手可能である。「人件費投入比率に基づく分類指数」を公表することで、ユーザーの皆さまが SPPI に対する人件費の影響を把握する一助になることを期待している。

BOX SPPI の人件費投入比率に基づく分類（2020 年基準）

高 person 費率サービス (2020 年基準ウエイト : 538)	低 person 費率サービス (2020 年基準ウエイト : 462)
	大類別「金融・保険」
	大類別「不動産」
大類別「運輸・郵便」 (小) 道路旅客輸送 (類) 陸上貨物輸送 (小) 港湾運送 (小) こん包 (小) 水運附帯サービス (小) 航空施設管理・航空附帯サービス (小) 旅行サービス (類) サードパーティーロジスティクス (品) 内国郵便・信書便	大類別「運輸・郵便」 (小) 鉄道旅客輸送 (小) 海上旅客輸送 (小) 国内航空旅客輸送 (小) 内航貨物輸送 (小) 国内航空貨物輸送 (小) 倉庫 (小) 道路輸送施設提供 (参) 国際運輸（該当 5 品目）
大類別「情報通信」 (類) 情報サービス	大類別「情報通信」 (類) 通信 (類) 放送 (類) インターネット附随サービス (類) 映像・文字情報制作
	大類別「リース・レンタル」
	大類別「広告」
大類別「諸サービス」 (類) 下水道・廃棄物処理 (類) 専門サービス (類) 技術サービス (類) 職業紹介・労働者派遣サービス (類) 建物サービス・警備 (小) 教育訓練サービス (小) 保健衛生 (小) コールセンター (小) 給食サービス (小) 洗濯 (小) スポーツ施設提供サービス	大類別「諸サービス」 (類) 自動車整備・機械修理 (小) 宿泊サービス

(注) (類) : 類別、(小) : 小類別、(品) : 品目、(参) : 参考系列。

* 現・神戸支店

** 現・福島支店

*** 現・国際局

¹ 産業連関表の「列」で示される、部門毎の生産にあたって用いられた財（投入される部品や燃料等）やサービス、労働力（雇用者所得）等への支払い内訳を用いて算出している。

² 高 person 費率・低 person 費率サービスのウエイトを基準年毎に確認すると、<1985 年基準>高:低=46:54、<1990 年基準>同=38:62、<1995 年基準>同=41:59、<2000 年基準>同=45:55、<2005 年基準>同=46:54、<2010 年基準>同=53:47、<2015 年基準>同=49:51、<2020 年基準>同=54:46 となっている。

³ 本稿では 11 分類を person 費投入比率で 2 群に分類しているが、1990 年以降の産業連関表で確認すると、一貫して、「運輸・郵便（除く国際運輸等）」「諸サービス（除く宿泊、整備・修理）」「情報サービス」が高 person 費率サービスに分類（その他のサービスは低 person 費率サービスと分類）される。

⁴ 本稿の SPPI は、2024 年 6 月 18 日公表時の値を用いている。

⁵ 本稿における米国 PPI サービスの集計の際は、わが国 SPPI と同様に、産業連関表における企業間取引額をウエイトに用いている。そのため、最終需要段階や中間需要段階ウエイトで統合して

いる、米国 PPI の公表系列とはウエイトが異なる（すなわち公表系列の内訳になっている訳ではない）ことには留意が必要。

⁶ 従来から、SPPI と需給ギャップの相関の高さは指摘されている。例えば、西光・福田・中村「企業向けサービス価格指数からみた日本経済」（日銀レビュー、2010-J-8）を参照。

⁷ 労働市場の二重構造のもと、2010 年代後半の労働需給の引き締まりが明確化した局面では、非正規雇用者の賃金が伸び率を高めた一方、正規雇用者の賃金の伸び率は小幅にとどまったことが指摘されている。例えば、日本銀行・展望レポート（2023 年 1 月）における「(BOX3) 労働市場の二重構造と賃金の先行き」を参照。

日銀レビュー・シリーズは、最近の金融経済の話題を、金融経済に関心を有する幅広い読者層を対象として、平易かつ簡潔に解説するために、日本銀行が編集・発行しているものです。ただし、レポートで示された意見は執筆者に属し、必ずしも日本銀行の見解を示すものではありません。

内容に関するご質問等に関しましては、日本銀行調査統計局物価統計課（代表 03-3279-1111）までお知らせ下さい。なお、日銀レビュー・シリーズおよび日本銀行ワーキングペーパー・シリーズは、<http://www.boj.or.jp> で入手できます。