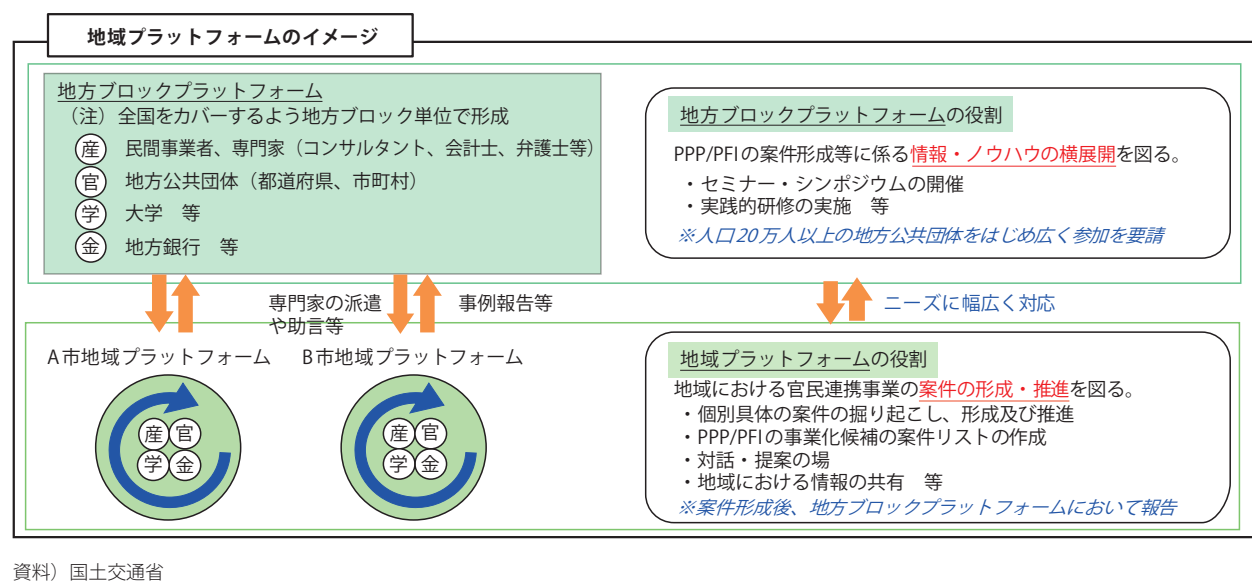


図表2-2-24 地域プラットフォームのイメージ



## (2) 先導的官民連携支援事業

PPP/PFIの導入に当たっては、事業方式、官民の役割分担等に関する多様な調査や情報の整備が必要になることから、国土交通省では、先導的なPPP/PFI手法の活用を検討する地方公共団体に対し、導入可能性の調査に係る費用を助成し、案件組成の支援を行っている。支援内容は、施設の種類や事業規模、事業類型、事業方式等の面で先導的な官民連携事業の導入や実施に向けた検討のための調査費用を支援する「事業手法検討支援型」と、官民連携事業の導入判断に必要な情報の整備等のための調査費用を支援する「情報整備支援型」に分けられる。コンセッション方式を導入した仙台空港や、同方式の検討を進めている浜松市の西遠流域下水道事業の調査にも利用されており、今後も同支援事業により地域のPPP/PFI手法の普及を進めていく方針である。

## 第3節

## 民間事業者の意識調査結果と分析

本章第1節で述べたようにストック効果の高い事業への投資の重点化が求められており、少ない投資で大きな効果を得るインフラ整備や既存インフラの使い方を工夫して効果を得るといった「賢く投資・賢く使う」という視点が重要となる。

そういった観点から、今後のインフラ整備・活用の方向性を検討するに当たり、実際にインフラを使用して事業活動を行う民間事業者のニーズを踏まえる必要があると考え、全国の民間事業者を対象にアンケート調査を実施した。

本節では民間事業者のインフラに対する意識について、2016年2月に実施した民間事業者を対象に実施したアンケート<sup>注49</sup>（国土交通省事業者アンケート）の結果を中心に、民間事業者の産業ごとのインフラ整備に関連した意識・ニーズを分析し、民間事業者を取り巻く事業環境についての意識等を

**注49** 2016年2月実施。全国の民間事業者10,000社を対象とした書面送付によるアンケート。（回答事業者：2,276社）

対象業種：農林水産業、鉱業・建設業、製造業、卸売・小売業、飲食・宿泊業、医療・福祉、運輸・通信業。

対象インフラ：高速道路、一般道路、高速鉄道（新幹線・特急列車）、空港（航空輸送含む）、港湾（海上輸送含む）、堤防、ダム、地域公共交通（バス、路面電車、在来線、地下鉄等）、その他（下水道、公園等）

紹介していく。

## 1 総論：民間事業者の多様な意識

民間事業者と一口に言っても、業種、設備機能、事業規模、立地地域等の違いによって、事業活動のプロセス、事業の維持・成長のための戦略、事業活動におけるインフラとの関わり等、民間事業者のインフラへのニーズや意識は様々のはずである。

ストック効果の高い事業への投資を重点化するとともに、民需を誘発していくには民間事業者との連携の強化も重要である。本節で分析・紹介する民間事業者の多様なニーズをすべて考慮・反映していくことは現実的ではないが、需要者側に多様なニーズがあることを供給者側が理解し、ストック効果最大化を念頭にその優先度や時間軸の調整を図ること等が重要である。

### (1) 業種・施設ごとのインフラ重要度

業種や施設ごとでどのようなインフラニーズの違いがあるかを調査した。ここでは特徴的な結果となったものについて簡単に紹介する（図表2-3-1）。

#### (道路)

全産業において道路の重要度が最も高い結果となった。特に、広い区域で商品や資材を動かすと想定される業種（鉱業・建設業、製造業系、卸売・小売業、運輸・通信業）における重要度が高い。

#### (地域公共交通)

第3次産業であるサービス業系（飲食・宿泊業、医療・福祉）は、地域公共交通に対するニーズが高かった。

#### (堤防、ダム)

農林水産業は、他産業に比べ堤防、ダムについて2倍近い重要度を示した。

#### (港湾)

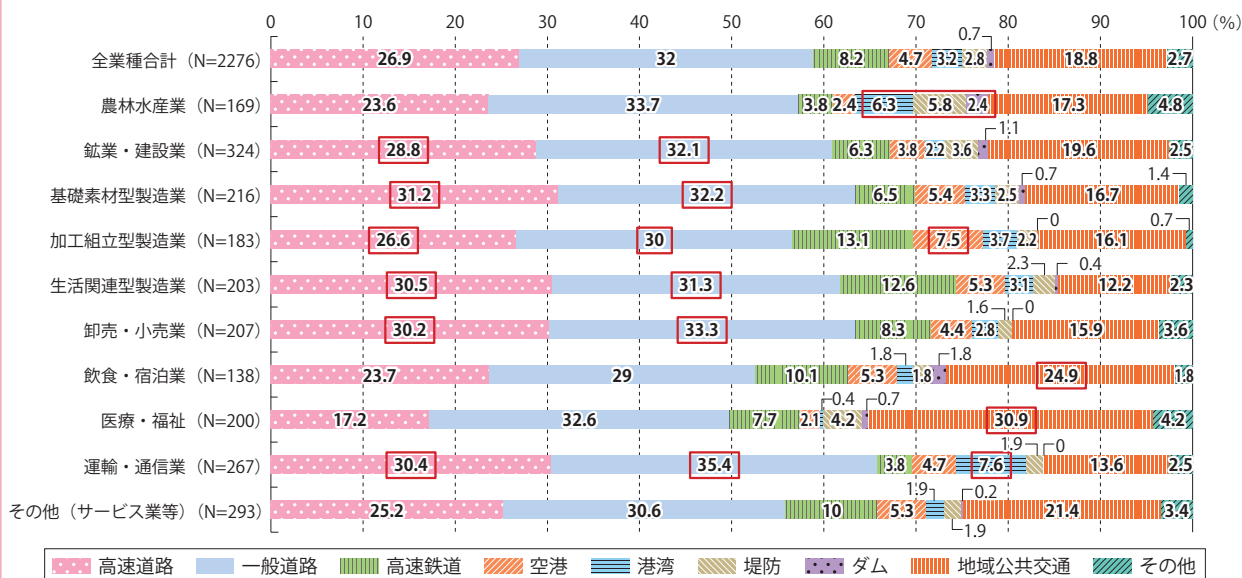
運輸・通信業及び農林水産業で高い重要度を示した。なお、運輸・通信業は港湾と道路について最も高い重要度を示している産業である。

#### (空港)

加工組立型製造業は、他産業と比べて高い重要度を示す結果となった。製品の質量単価や汎用性の低さも影響しているのかもしれない。

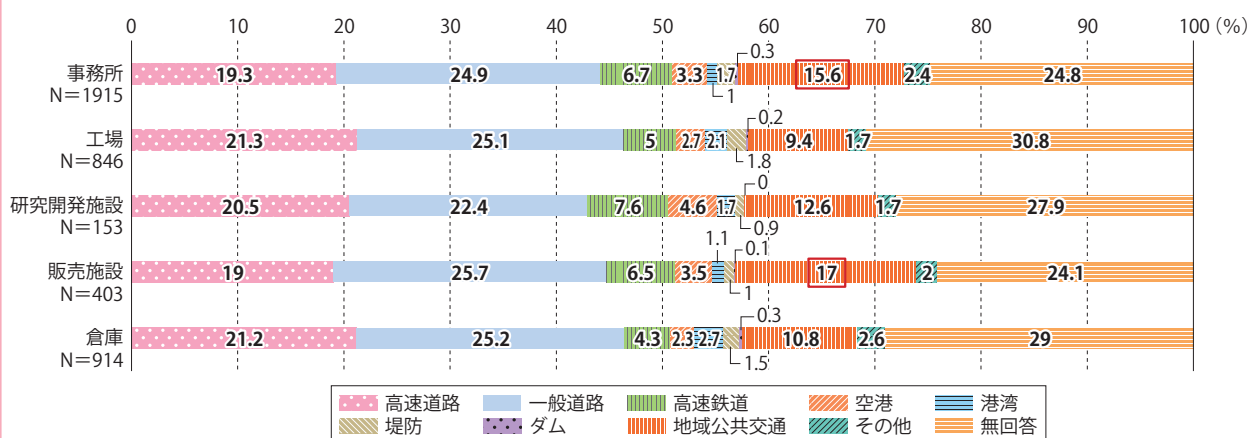
また施設ごと（事務所、工場、研究開発施設、販売施設、倉庫）の差異としては、あまり大きな特徴はなかったものの、事務所及び販売施設では地域公共交通に対するニーズが高い傾向が認められる（図表2-3-2）。

図表2-3-1 業種ごとのインフラ重要度



(注) 1 無回答を除いて分析。  
 2 各産業の事業活動において重要だと思うインフラ（上位3位）を回答してもらいその合計数を比較。  
 3 全業種合計には、業種分類できなかった76社を含む。  
 資料) 国土交通省事業者アンケート

図表2-3-2 施設ごとのインフラ重要度



(注) 各施設において重要だと思うインフラ（上位3位）を回答してもらいその合計数を比較。  
 資料) 国土交通省事業者アンケート

## (2) その他の特徴的な意識

国土交通省事業者アンケートとは別途実施した事業者への個別ヒアリング（2015年実施）では、事業計画に沿う場合のインフラへの投資意欲（整備費用の一部負担による早期整備促進）や災害時における自社設備提供による地域防災貢献の意思（水害時等に屋上施設を避難所として提供）等もあり、多様な意識を垣間みることができた。

## (3) 満足度調査

各インフラへの満足度について調査した。評価が事業者の主観や存在する地域及び業種特性等によって変わるものであるが、あくまで参考として、いくつかの特徴的な結果について抜粋して紹介したい。

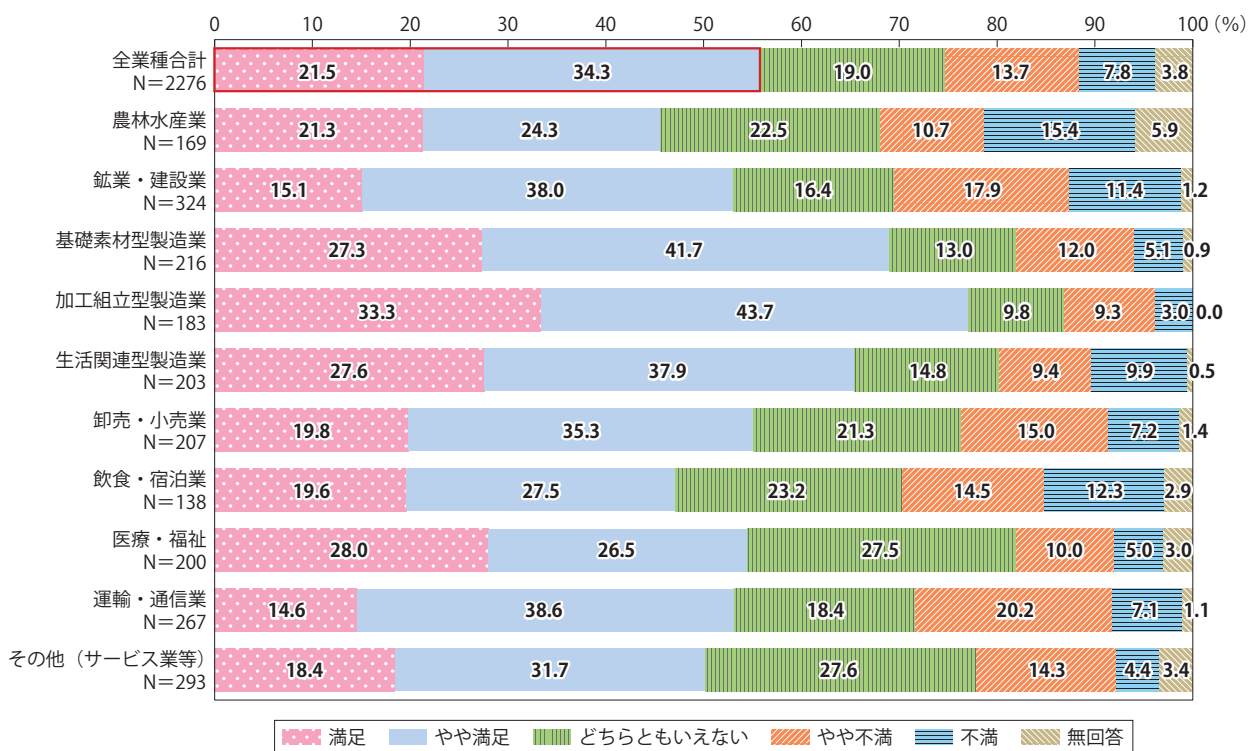
## (高速道路)

全業種合計で唯一、「満足」および「やや満足」の回答の合計が50%を超える結果となり、一定の満足度が確認された（図表2-3-3）。

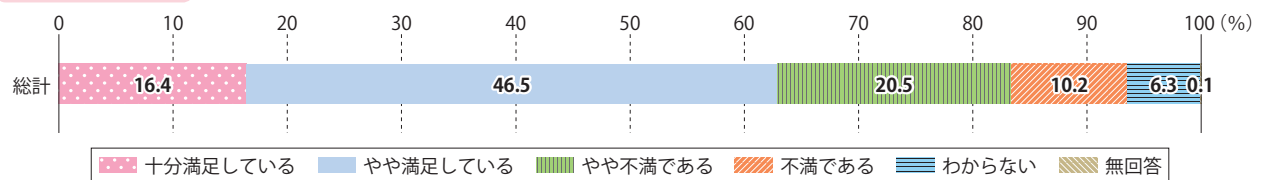
業種別にみても、ほとんどの業種は、「満足」および「やや満足」の合計が50%を超える結果となり、特に製造業の満足度は70%を超える結果となった。ただし、農林水産業及び飲食・宿泊業のみ50%を下回る結果となった。

モニターアンケート<sup>注50</sup>においても比較的高い満足度が確認された（図表2-3-4）。

図表2-3-3 高速道路の満足度



図表2-3-4 高速道路の満足度（モニターアンケート）



## (高速鉄道)

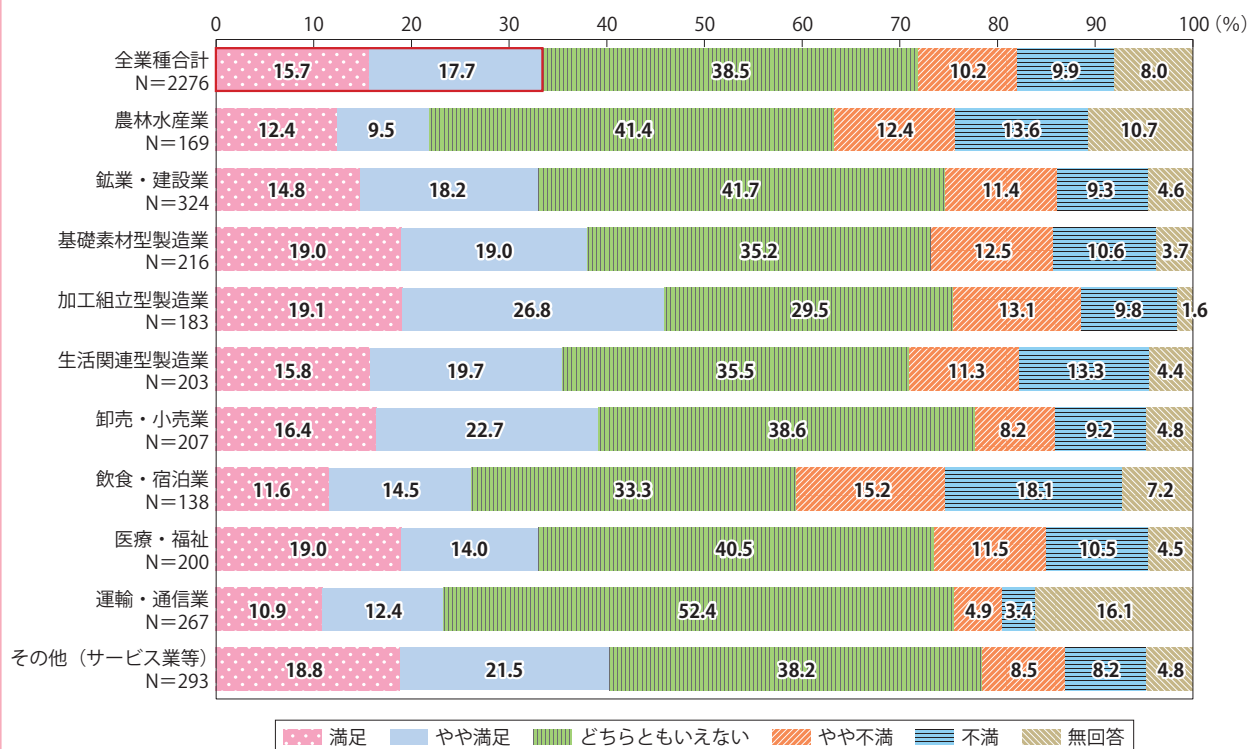
「満足」および「やや満足」の回答の合計が40%弱となり、高速道路に次いで一定の満足度が確認された。業種ごとに見てみると、比較的高い業種として鉱業・建設業、製造業、卸小売業があり、低い業種として農林水産業、飲食・宿泊業、運輸・通信業が確認された（図表2-3-5）。

**注50** 2016年2月8日（月）～2016年2月22日（月）の期間に、全国在住の20歳以上の男女1,098名に対して「インフラ及びインフラ整備に関する意識調査」アンケートを実施。回答数は914件（男性：484名、女性430名）。

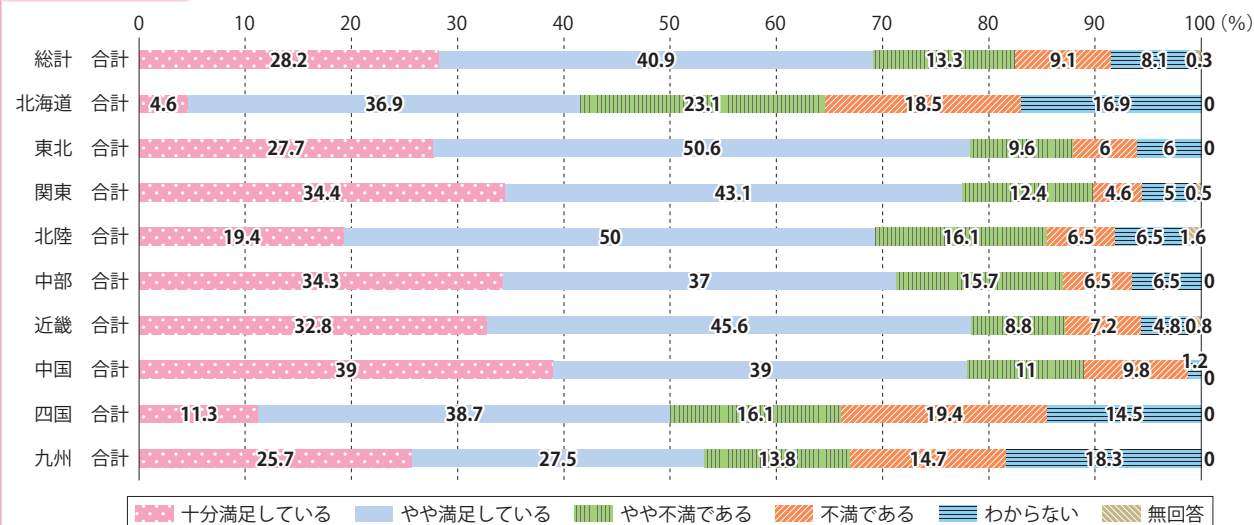
一概には言えないが、活動地域の大きさが影響している可能性もある。企業活動の中で使用頻度が比較的多いと思われる業種で満足度が高い印象があり、使用頻度と満足度に相関があるのかもしれない。

一方、モニターアンケートでは満足度が約70%と高く、事業者としての満足度とプライベート使用での満足度に関し、大きく傾向が異なる結果となった。また、モニターアンケートの結果では大きな地域差があり、調査時点で整備新幹線のない北海道、四国、九州の一部では低い結果となっている（図表2-3-6）。2016年3月に開業した北海道新幹線により北海道での満足度が上がることを期待したい。

図表2-3-5 高速鉄道の満足度



図表2-3-6 高速鉄道の満足度（モニターアンケート）





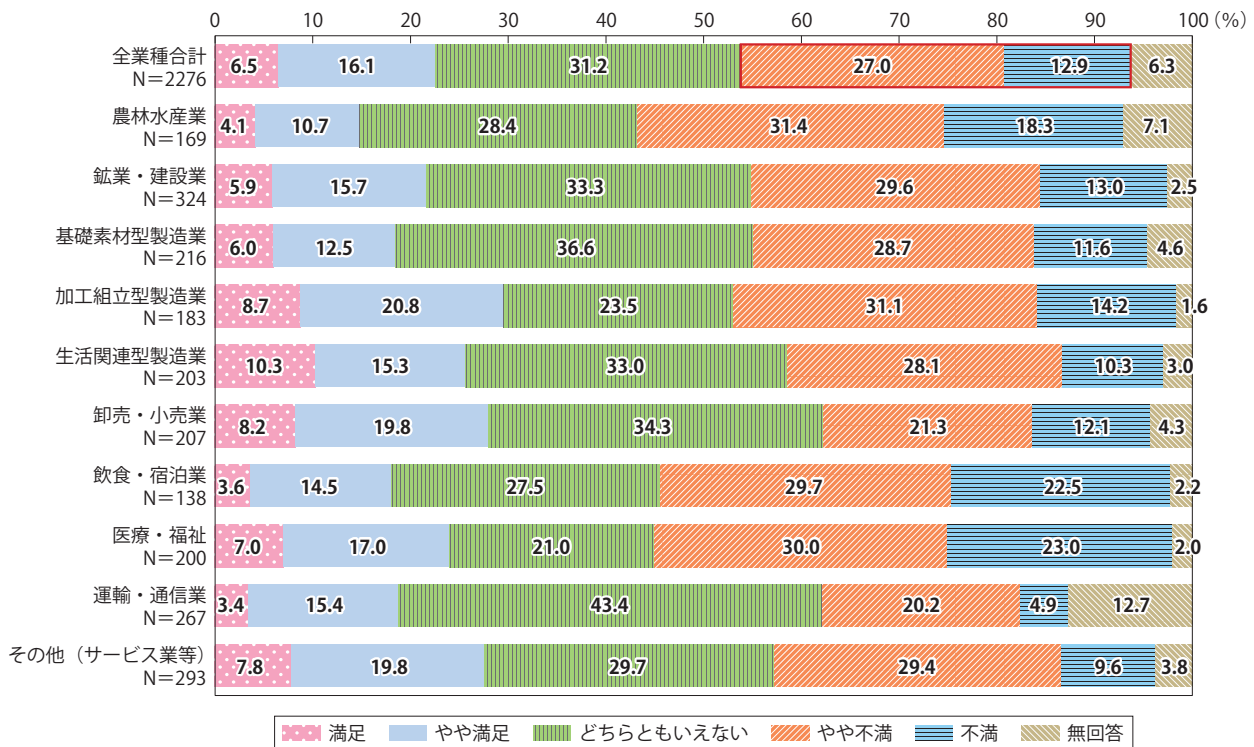
## (地域公共交通)

他のインフラと比べ、最も不満が多い結果であった（図表2-3-7）。

これは、他のインフラよりも日常生活に密接に関連し、利便性を感じやすく注文度が高いことも要因の一つと推測される。一般道路（地域公共交通に次いで不満が多い結果）も身近ではあるものの、運行などのサービスが伴わないことが地域公共交通との差になった可能性もある。

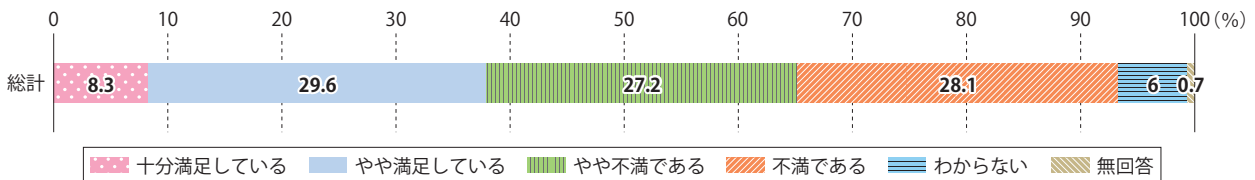
モニターアンケートでも同様に不満が多い結果となった（図表2-3-8）。

図表2-3-7 地域公共交通の満足度



（注）全業種合計には、業種分類できなかった76社を含む。  
資料）国土交通省事業者アンケート

図表2-3-8 地域公共交通の満足度（モニターアンケート）



資料）国土交通省「モニターアンケート」

## 2 各論：各政策課題に対する民間事業者のインフラに関する意識

### (1) 第3次産業の生産性

第1章第1節でも述べたように、我が国では、戦後から現代にいたるまで、産業構造の変化により第3次産業の占める割合は年々増加し、最近では全産業の7割を超える割合となっている一方、我が国の第3次産業の生産性は低いとされており、第3次産業の生産性向上は我が国の経済成長を語るうえで、大きな課題となっている。

ここでは、第3次産業として、小売業、飲食、医療・福祉を取り上げて分析を実施する。

#### (第3次産業の生産性向上に対する意識)

まずは、全業種合計の生産性向上に関してインフラに期待することを確認した(図表2-3-9)。次に、第3次産業とそれ以外の業種で、期待を比較してみると、両者に差が確認された。

全業種合計では、移動(輸送)の時間・コストの削減への期待が多く、従業員の確保のための通勤利便性がそれに続く結果となった。一方、第3次産業は、B to C(Business to Customer)、つまり個人顧客相手のビジネスである場合が多く、集客に関する項目への関心が高い。B to Cという業態の性質上、この結果は当然であるといえるが、「マーケットの集約(コンパクト化)」という

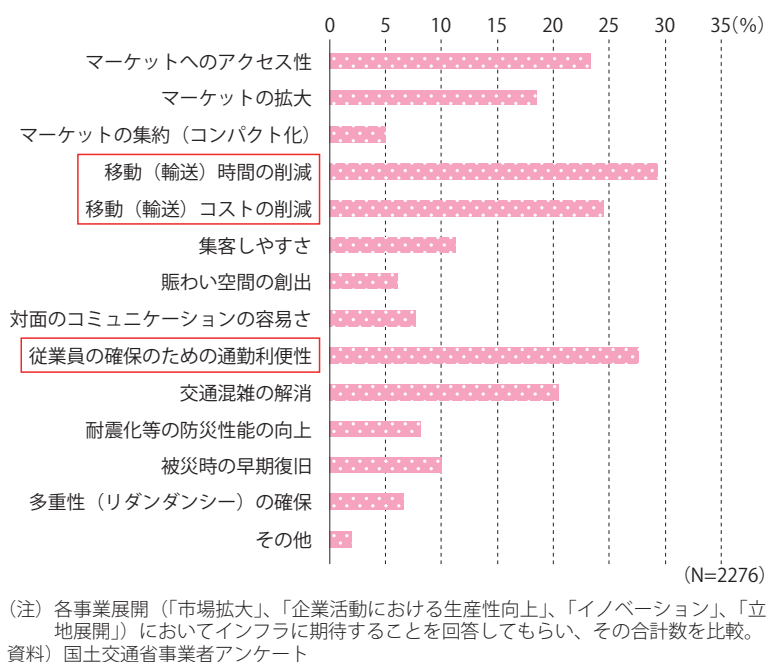
項目に注目してみたい。第3次産業以外の業種と比較した場合に、「集客のしやすさ」や「賑わい空間の創出」など、直接的に集客につながる項目ほどの差異は確認できないものの、「マーケットの集約」による生産性の向上(第3次産業約6.0%、第3次産業以外約4.9%：全業種平均約5.0%)も意識されている結果となった(図表2-3-10)。

これは、コンパクト+ネットワークに繋がる志向とも捉えることができるかもしれない。人口減少局面を迎える我が国における今後の地域づくりの方向性と、民間事業者における生産性向上の方向性が合致する可能性に期待したい。

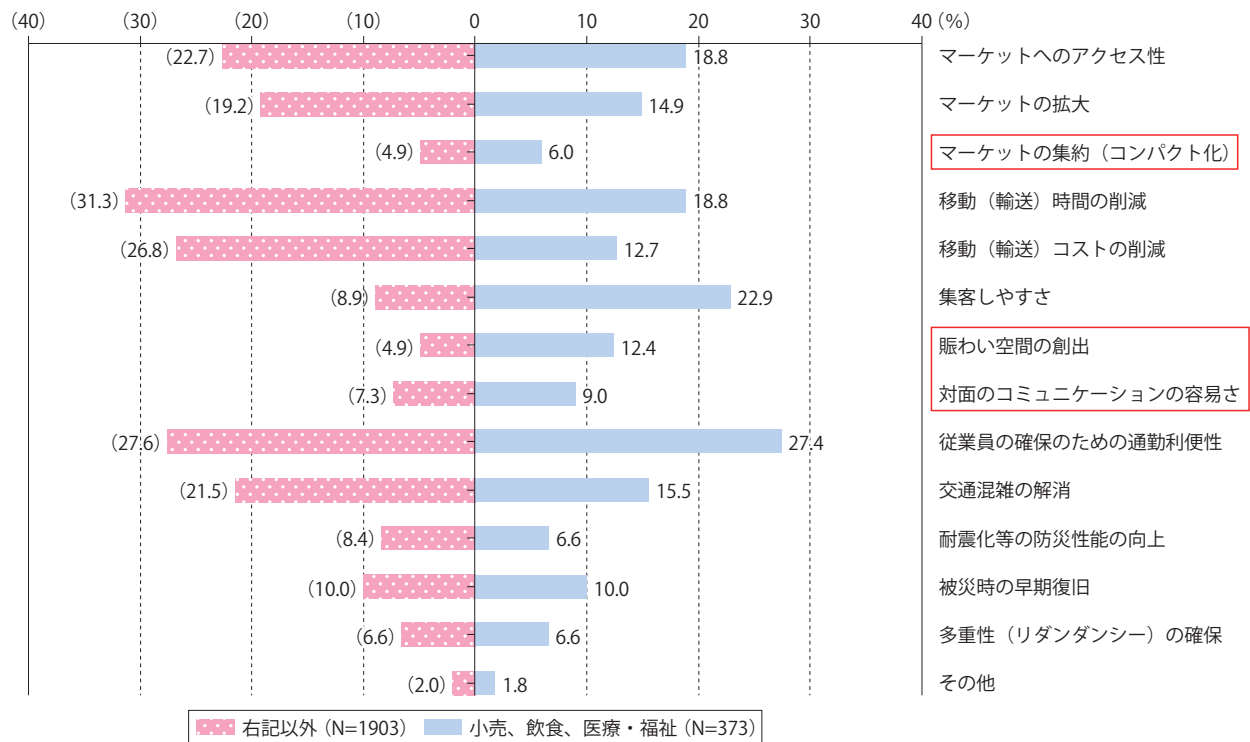
現在はずかな差異であるが、「マーケットの集約が生産性向上につながる」という意識がインフラへの期待に関連して第3次産業に広まっていけば、今後更に他業種との意識の差が顕著になっていく可能性も考えられる。

図表2-3-9

生産性向上に関してインフラに期待すること(全業種合計)



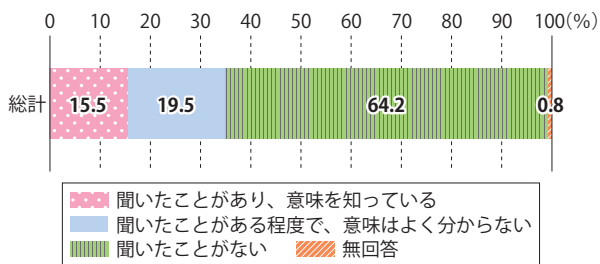
図表2-3-10 生産性向上に関してインフラに期待すること（第3次産業：小売、飲食、医療・福祉）



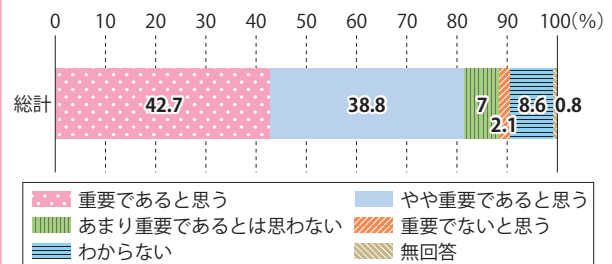
ここで、コンパクト＋ネットワークについて、モニターアンケートにて意識調査した結果を紹介する。認知度は低い一方、内容を示した上で重要性を問うと、重要と回答する率が非常に高かった（図表2-3-11、図表2-3-12）。

この結果から、コンパクト＋ネットワークという考え方を今後も広め、時代に合った地域づくりの重要性を理解してもらう活動の必要性が確認された。

図表2-3-11 コンパクト＋ネットワークという考え方の認知度



図表2-3-12 コンパクト＋ネットワークについての考え（内容を説明後に質問）





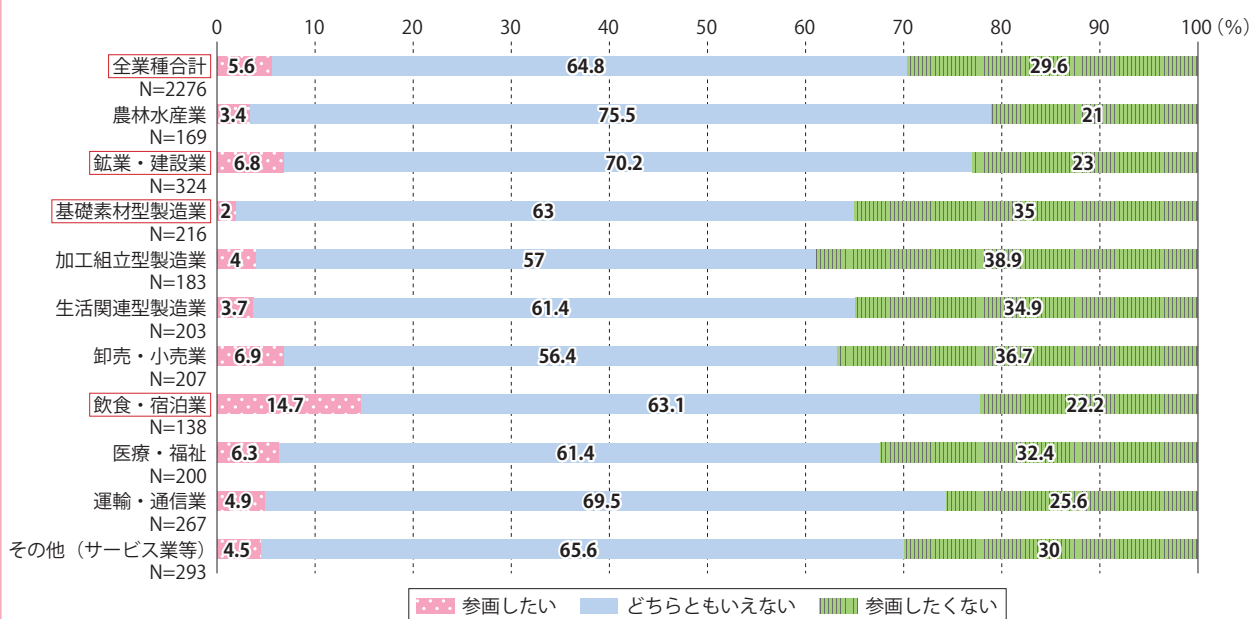
## (2) 賢く使う取組みへのアイデア出しに対する意欲

普段インフラを使用している民間事業者（インフラユーザー）は、施設の運用面の工夫（賢く使う）に対して、多様な意見やアイデアを持っている可能性があると考え、賢く使う取組みへの参画意欲を調査した。

全体としては、参加したいと回答した事業者は5%程度にとどまったが、飲食・宿泊業が突出して多く（約15%）、基礎素材型製造業では極めて少ない結果（約2%）となった。（図表2-3-13）。更に細かい業種別で見えていくと、宿泊業は20%を超える結果となっており、既存施設を上手に活用して事業活動の効率化やサービス向上による差異化を図る意向を垣間みることができた。

業種別の分析以外に、全体としての参加意欲の水準にも着目する必要がある。今回質問したような取組みに馴染みがないことも理由の一つであり、「インフラは所与のもの」という意識が強いのではないだろうか。今回約65%を占めた「どちらともいえない」という回答が「参画したい」に変わっていくことが望ましい。そのためには、インフラを賢く利活用して生産性をあげている事例など、ストック効果を分かりやすく紹介し、インフラが自らの企業活動に密接に関係し利活用に参画する対象として理解してもらえるような取組みが必要であろう。

図表2-3-13 賢く使う取組みへの参画意思



（注） 1 インフラを「賢く使う取組み」として、ルートによらない高速料金設定や施設の弾力的運用、等を例示した後に質問。

2 傾向分析のため、「その他」と「無回答」を除いて表示。

3 全業種合計には、業種分類できなかった76社を含む。

資料）国土交通省事業者アンケート

## (3) 物流産業における担い手に関する意識（運輸・通信業）

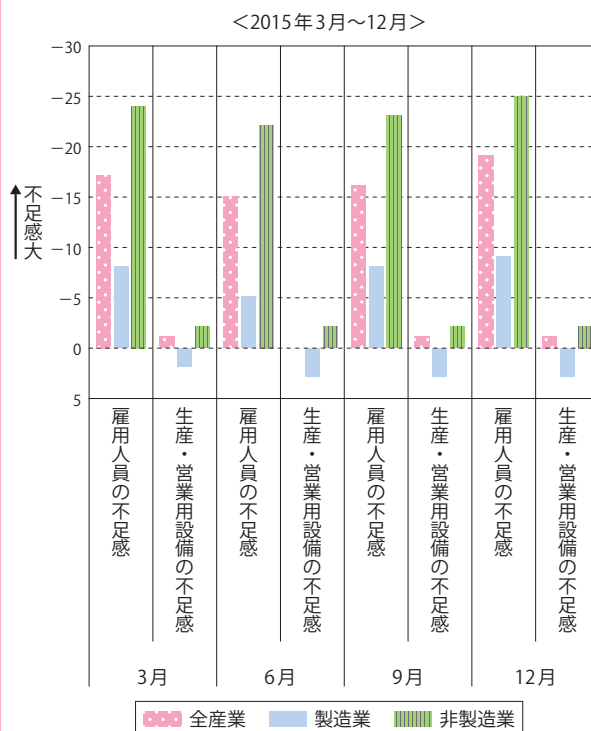
## (人手不足の状況)

民間事業者の人手不足の現状について概観するために、日本銀行全国企業短期経済観測調査（短観）のDI<sup>注51</sup>を参照すると、設備の不足感より人員の不足感の方が大きいことがわかる（図表2-3-14）。さらに、別の企業アンケートの結果を参照すると、中堅企業（資本金10億円未満）の特に非製造業で人手不足感が強いことが確認できる（図表2-3-14、図表2-3-15、図表2-3-16）。

国土交通省事業者アンケートでは、物流効率化対策として重視することについて質問してみると、やはり担い手不足対策を選ぶ事業者が多かった。全産業を通じて上記の結果であったが、程度の大小はあるものの、民間事業者で人材確保が課題となっており、特に運輸・通信業の回答はより顕著な結果となっている。次いで就労環境の改善を問題視する意見が続き、担い手確保への不安感が浮き彫りとなる結果であった（図表2-3-17）。

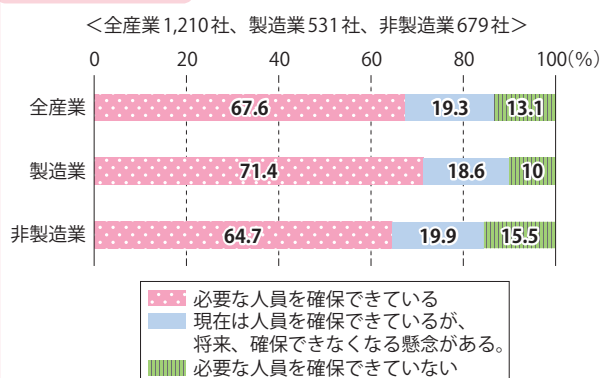
図表2-3-14

雇用人員の不足感と生産・営業用設備の不足感



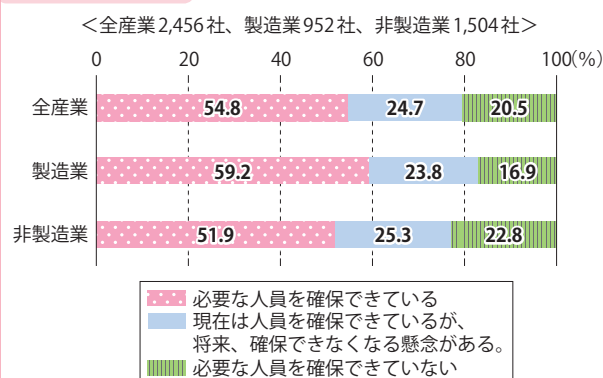
資料）日本銀行ウェブサイトより国土交通省作成

図表2-3-15 足元及び当面の人員確保の状況（資本金10億以上の大企業）



資料）（株）日本政策投資銀行ウェブサイトより国土交通省作成

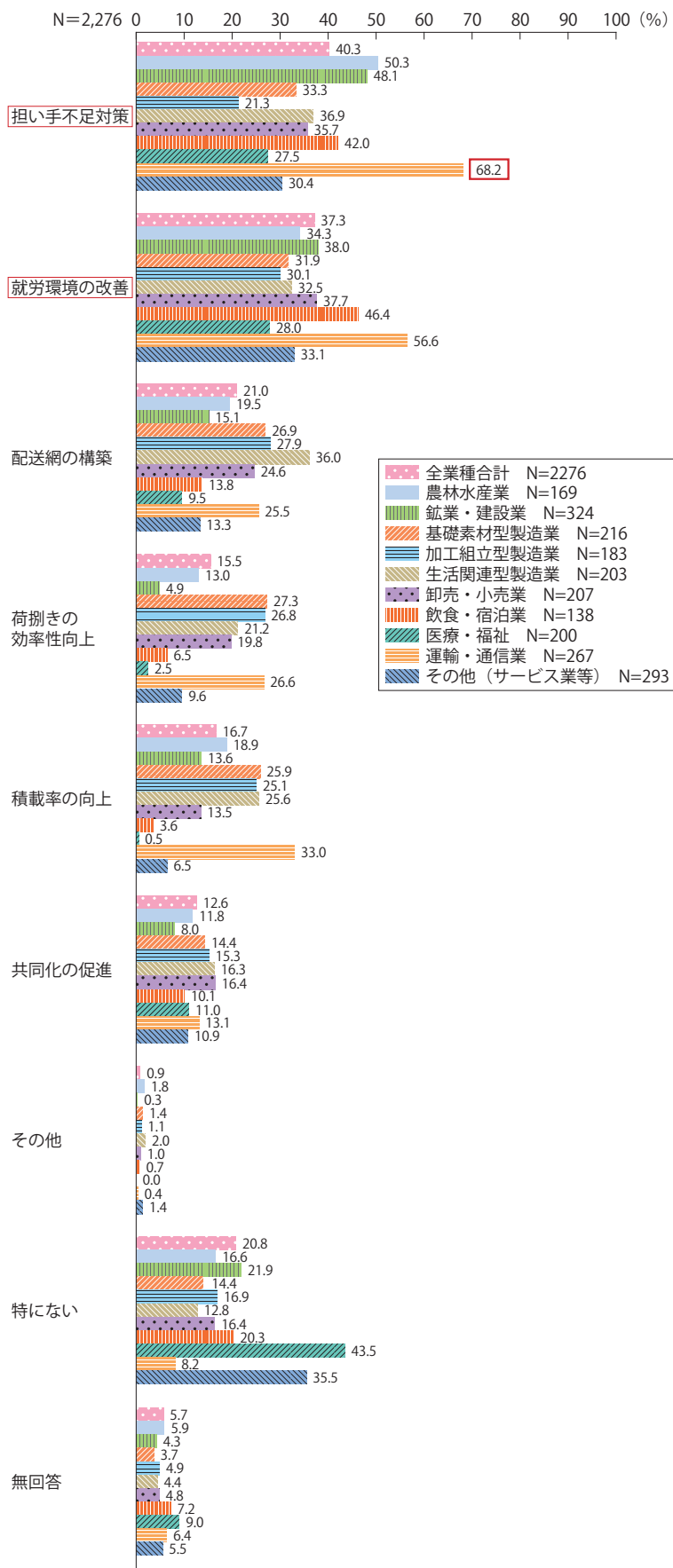
図表2-3-16 足元及び当面の人員確保の状況（資本金10億未満の中堅企業）



資料）（株）日本政策投資銀行ウェブサイトより国土交通省作成

注51 Diffusion Index（ディフュージョン・インデックス）の略で、企業の業況感や設備、雇用人員の過不足などの各種判断を指数化したもの。

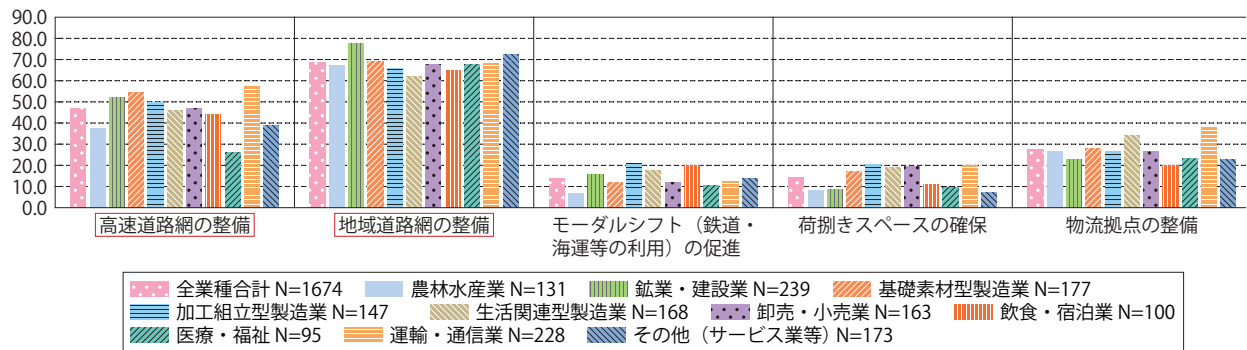
図表 2-3-17 物流効率化の対策について重視すること



## ■ 今後の展開

物流効率化対策を図るうえで、インフラに期待することを調査すると、「地域道路網の整備」(約69%)、「高速道路整備」(約47%)等が上位となり、更なる道路網の充実への要望が確認された(図表2-3-18)。

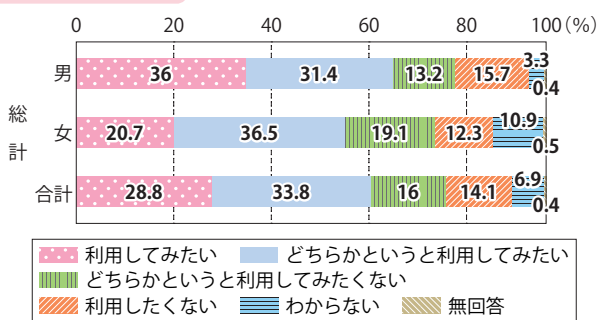
図表2-3-18 物流効率化の対策を図るうえでインフラに期待すること



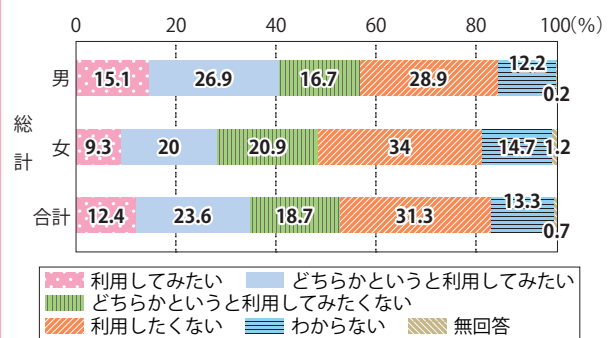
一方で、運輸・通信業のうち、特に物流産業における担い手不足の問題は、トラックの積載率低下や手待ち時間の発生、宅配便の不要な再配達、就労環境の改善等ソフト面においても解決すべき課題が多い。このため、荷主や物流企業等の多様な関係者の連携により、そうした課題の解決を図ることによって物流を効率化・高度化し、既存交通・物流インフラのより効率的な利用につなげていくことも必要である。さらに、現在開発・検討が進められている自動運転やトラック自動隊列走行、鉄道輸送における低床貨車、小型無人機（ドローン）の荷物配送への利用等の新技術の導入も有効な対策と考えられる。

また、モニターアンケートを実施した結果を参考までに紹介すると、自動運転で6割超、小型無人機（ドローン）の「宅配への利用」については3割超が利用してみたいと回答している（「どちらかといえば利用してみたい」を含む）(図表2-3-19、図表2-3-20)。

図表2-3-19 自動運転に対する考え



図表2-3-20 ドローンの「宅配への利用」に対する考え



## (4) 新しい事業・サービスの創出（イノベーション）

### (イノベーションの必要性)

イノベーションの定義には色々あるが、ここでは、「単に技術革新だけにとどまらず、経済、社会にインパクトを与える新しい取組み」と定義したい。

この定義によれば、ものづくりを担う産業だけにとどまらず、すべての産業に必要な取組みであるといえる。人口減少傾向にある我が国において、人口減少に伴う需要の減少は大きな問題といえ、イノベーションにより、新たなサービスや価値を創出し、需要を増大させる取組みは非常に重要である。

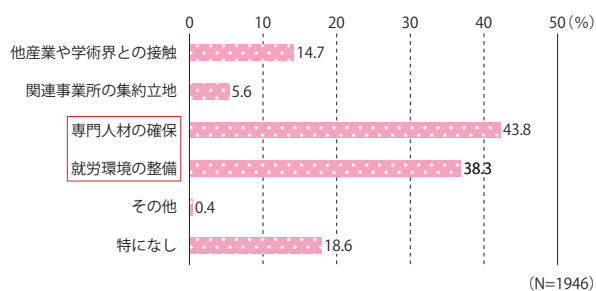
イノベーションを創出するために事業者はどのような取組みをしているのであろうか。その調査結果を紹介する。

### (高度人材の確保に対する意識)

国土交通省事業者アンケートの結果では、イノベーションの創出を目指す際、事業者が最も重視しているのは人材の確保（専門人材の確保・就労環境の整備）となっており、イノベーションの起点となりうる高度人材の確保を強く意識していることがうかがえる（図表2-3-21）。

図表2-3-21

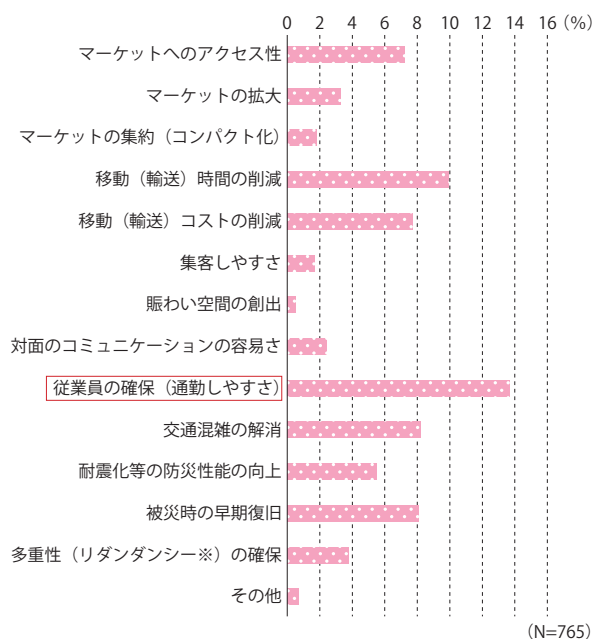
イノベーションの創出による生産性向上を図る上で重視すること



資料) 国土交通省事業者アンケート

図表2-3-22

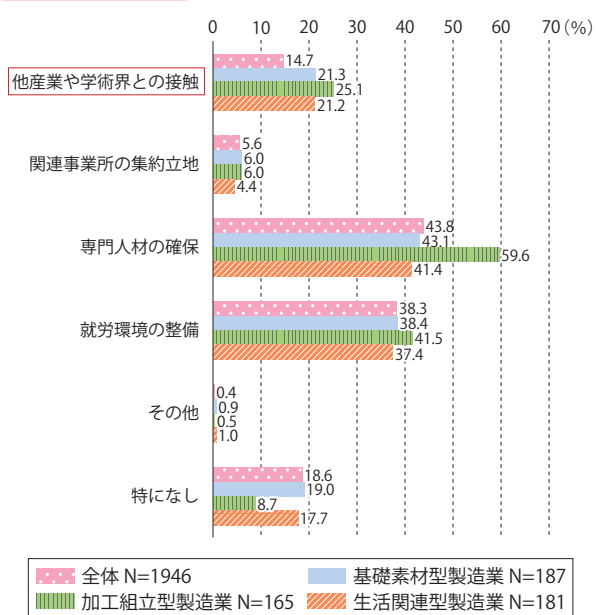
研究開発拠点において重視されること



資料) 国土交通省事業者アンケート

図表2-3-23

イノベーションの創出による生産性向上を図る上で重視すること（製造業）



資料) 国土交通省事業者アンケート



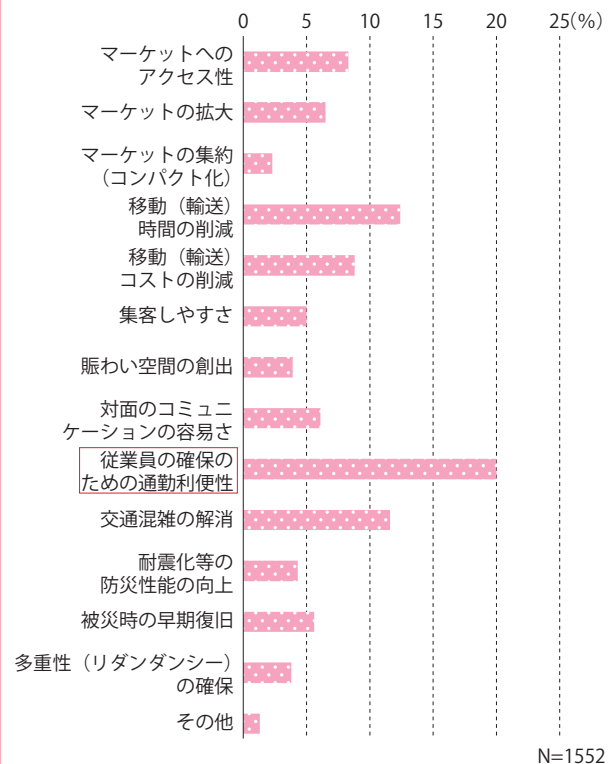
また、「イノベーション＝研究開発」ではないが、イノベーションの一端を担うであろう研究開発に着目して調査を実施したところ、研究開発拠点の立地検討時に特に留意する事項としては、やはり人材の確保が上位に来る結果となっている。ここからも高度人材の確保に対する民間事業者側の意識がうかがえる結果となった（図表2-3-22）。

また、「他産業や学界との接触」は全業種トータルで14.7%となり、あまり強い意識は確認できなかった。しかし、同項目を製造業に絞って分析してみると、20%を超える結果となり、製造業では他業種に比べてわずかではあるが、「自社以外とのコミュニケーションの重要性」をより高く意識していることが確認された（図表2-3-23）。

### （イノベーションによる生産性向上に関してインフラへ期待すること）

イノベーションに関して、インフラへ期待することは、「従業員の確保のための通勤利便性」が「移動時間の削減」や「移動コストの削減」よりも上位に来る結果となっており、新たな商品やサービスを産むには、人材の確保が強く意識されていると考えられる（図表2-3-24）。

図表2-3-24 イノベーションに関しインフラに期待すること



（注）イノベーションに関してインフラに期待すること（上位5位）を回答してもらい、その合計数を比較。  
資料）国土交通省事業者アンケート

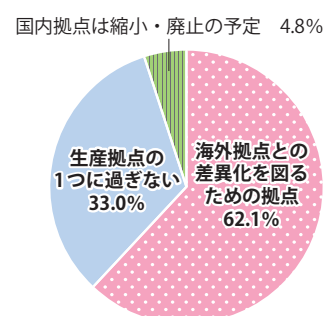
### （大企業における取組み例）

#### ■ 国内拠点はマザー工場やイノベーション拠点へ

経済産業省のものづくり白書2015においても、国内施設は、海外拠点との差異化を図るための拠点（マザー工場やイノベーション拠点）とする意識が報告されている（図表2-3-25）。

国内への設備投資（研究所及び工場の立地）を決めた、大手化粧品メーカーにヒアリングしたところ、以下のような意識も確認され、イノベーション拠点やマザー工場に対する多様な意識がう

図表2-3-25 国内生産拠点の今後の役割



資料）経済産業省（2014年12月）

かがえる。

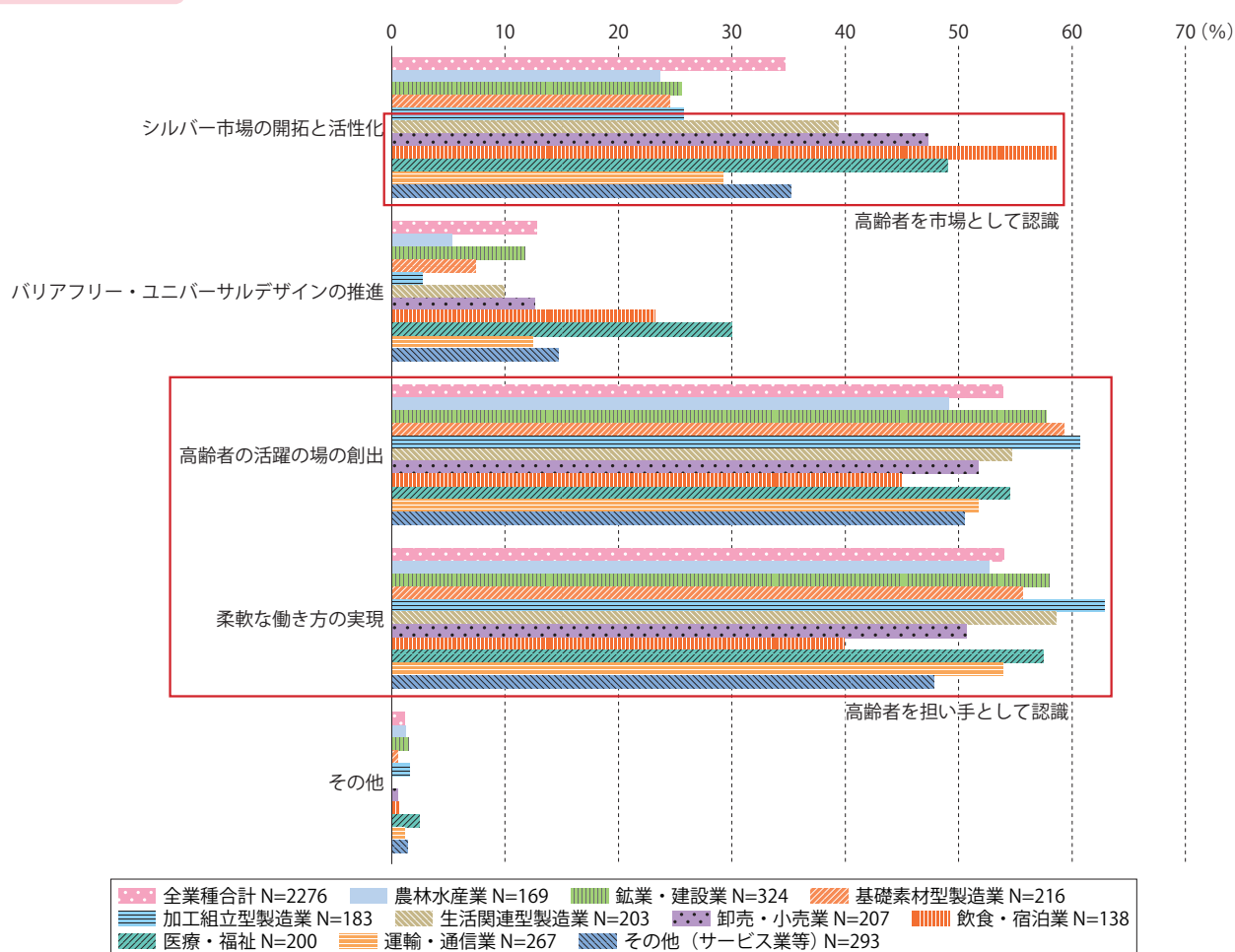
- ・立地地点における賑わい空間との近接性や、周辺環境を重視（研究所）
- ・海外との行き来を考慮し、空港へのアクセス性を重視（研究所）
- ・マザー工場としての機能に加え、物流施設を併設することで店頭への配送日数を大幅に短縮（工場）

## （５）高齢化社会への対応

高齢化社会への対応について、事業者の意識を調査したところ、全体としては高齢者の社会参加（高齢者を担い手として認識）を志向している結果となった。一方、高齢者向けのサービス活性化（高齢者を市場として認識）を回答した比率は、社会参加を求める回答に対し6割程度の結果であった。

業種ごとに分析すると、生活関連製造業、卸売・小売業、飲食・宿泊業、医療・福祉、その他（サービス業）については、他産業に比べて高齢者を市場として捉えている傾向が強かった。

図表2-3-26 高齢化社会への対応として重視すること



次に、高齢化社会を迎えるにあたりインフラに求めることを調査したところ、バリアフリーやアクセス性の向上への高い意識（30～50％）が確認される中、コンパクト＋ネットワークによるサービス効率化への期待は比較的低い（約20％）結果となった（図表2-3-27）。しかし、「(1) 第3次産業の生産性向上」で記述した、コンパクト＋ネットワーク（マーケット集約による効率化）への意識（約11％）よりは高めにしており、高齢化社会への対応としてのコンパクト＋ネットワークは一定程度認知され始めている印象を受ける。

#### （6）インフラ整備の情報提供

ストック効果最大化を図るうえで民間事業者がインフラ整備情報を把握したうえで事業展開を検討することが望ましい。

そこで、インフラ整備の情報展開に対し、民間事業者が不満に思うことを調査した結果、「特にない」が最も多く約半数近くを占める結果となった（図表2-3-28）。

不満を感じている内容としては、多い順に周知方法、情報精度、周知内容という結果である。周知時期については1割程度の結果となっており、一定程度適正と感じている印象を受ける。

情報提供に対しての自由意見をヒアリングしたところ、その具体的な内容は、

- ・ウェブサイトの情報がわかりにくい（農業）
- ・どうやって入手していいのかわからない（製造業）
- ・ソーシャルネットワークサービス（SNS）や電子メールの利用で周知してほしい（製造業）
- ・駅での掲示（製造業）

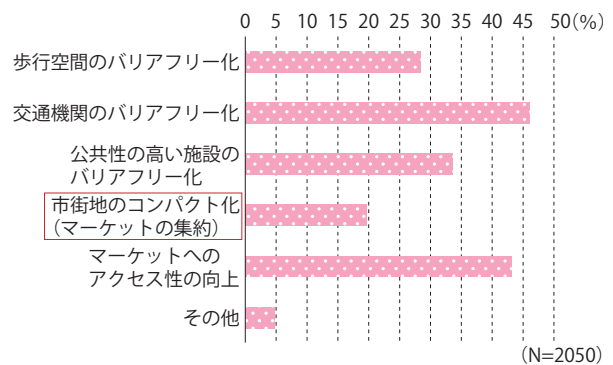
等であった。

#### （7）社会的責任への意識

CSR（企業の社会的責任）に対する事業者の意識について調査したところ、環境対策や公正な事業遂行への強い意識が確認された。一方、業種ごとに分析すると、製造業、運輸・通信業は「環境対策」、鉱業・建設業は「地域の防災減災活動」、医療・福祉は「地域の防災減災」及び「地域の社会福祉活動」を特に意識するなど、業種ごとの特有な意識も垣間見ることができた（図表2-3-29）。

図表 2-3-27

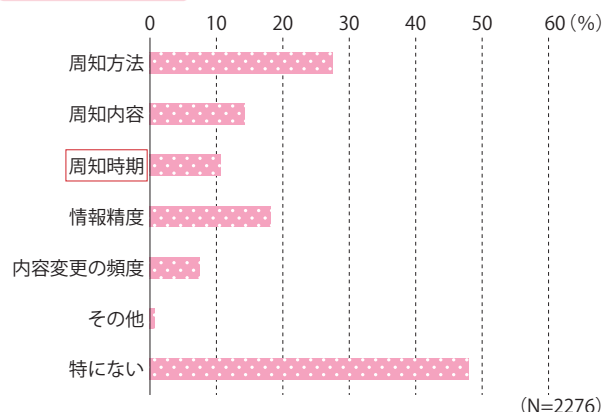
高齢化社会に対してインフラに求めること



資料) 国土交通省事業者アンケート

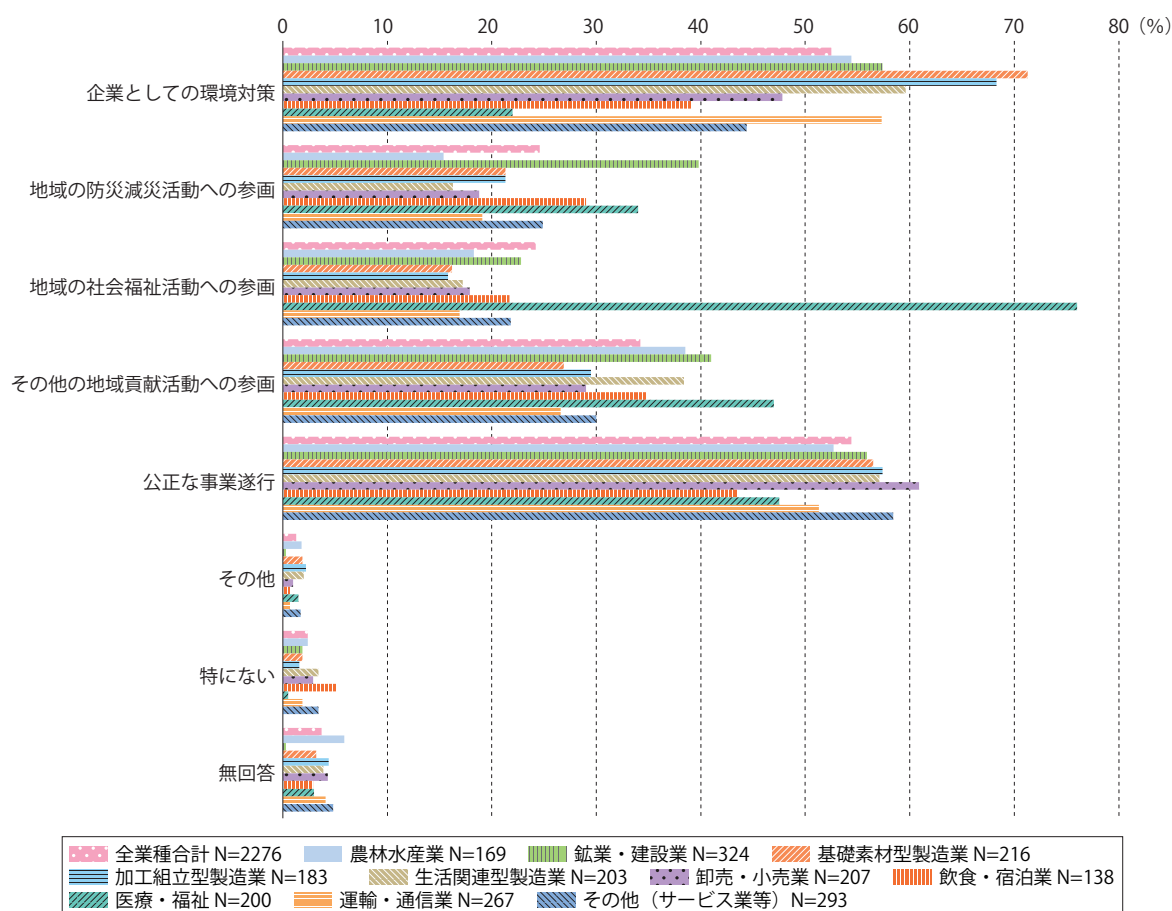
図表 2-3-28

インフラ整備への情報提供について不満に思うこと



資料) 国土交通省事業者アンケート

図表 2-3-29 企業の社会的責任として重視すること



(注) 全業種合計には、業種分類できなかった76社を含む。  
資料) 国土交通省事業者アンケート

### (交通混雑の解消とモーダルシフトの推進)

国土交通省事業者アンケートでは、企業の社会的責任への対策を図るうえでインフラに期待することとして、「交通混雑の解消」(50%程度)と「モーダルシフトの促進」(18%程度)の回答があった(図表 2-3-30)。「モーダルシフトの促進」の回答は、他の項目と比べて多くはなかったが、特に物流産業においては環境対策に加えて担い手不足への対応を図るため、荷主や物流企業等が連携して交通混雑解消にも資する共同輸配送やモーダルシフト等物流効率化の取組みを進めている。

さらに一部の企業では、より先進的なモーダルシフト等物流効率化の取組みが進んでおり、それらの活用事例を紹介することで、幅広い関係者において取組みが進むように、広く周知していく必要がある。

### ■ モーダルシフト事例

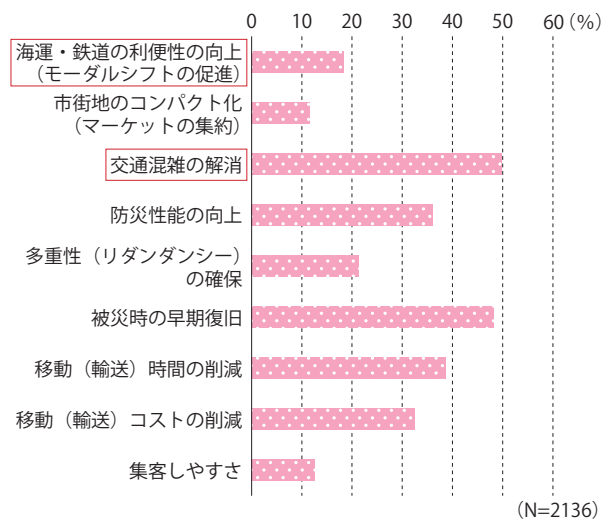
- ・ ネスレ日本(株)、全国通運(株)、日本貨物鉄道(株)等

鉄道及び内航海運へのモーダルシフトを行うとともに、パレタイズ運用の標準化(パレットの上に商品載せる荷役方式を標準化)、保育施設の社外ドライバーへの解放等により、女性をはじめとした多様な人材の活用を進める等、環境対策・長距離ドライバー不足対策を一体的に推進している。

・(株)しまむら、濃飛倉庫運輸(株)、日本高速輸送(株)等

輸入貨物の開梱・取り降ろし後、空になった海上コンテナを内貨用に転用し、衣類・寝具の輸送をトラックから鉄道に転換。さらに、空になったコンテナには輸出貨物である機械類を積載し、鉄道により東京まで輸送し輸出している。

図表 2-3-30 企業の社会的責任を果たす上でインフラに期待すること



資料) 国土交通省事業者アンケート

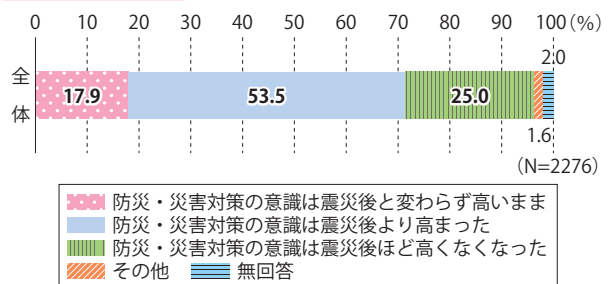
### (8) 防災・災害対策への意識

東日本大震災から5年が経過したことから、現状の防災・災害対策に対する意識を調査した。その結果、全業種平均でみると7割ほどが震災直後と比較して、「意識は高いまま」又は「意識は高まった」と回答する結果であった(図表2-3-31)。やはり、震災から5年が経過した現在も、東日本大震災の記憶は事業者にも強く残っていることがうかがえる。また、東日本大震災後も土砂災害や豪雨水害等の大きな災害が発生したことも影響していると思われる。

次に、防災・災害対策として企業活動で意識していることを調査したところ、「自社施設の防災性能の向上」を筆頭に、「災害時のソフト対策の体制整備」、「BCP(事業継続計画)の策定」と続く結果となった(図表2-3-32)。

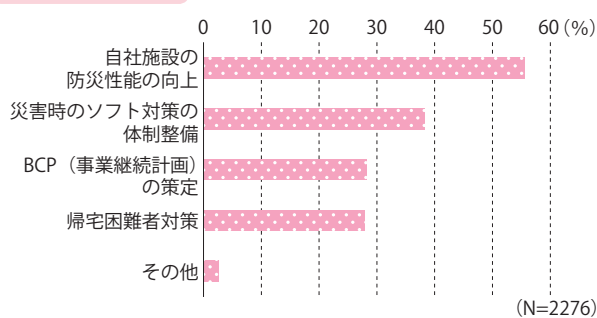
一方、上記の対策としてインフラに求めることを調査すると、「被災時の早期復旧」が「防災性能の向上」を上回る結果となった(図表2-3-33)。

図表 2-3-31 東日本大震災から5年経過した現在の防災・災害対策に対する意識



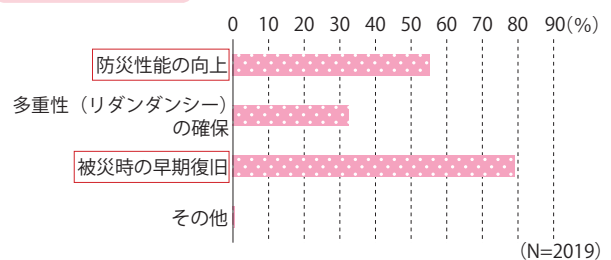
資料) 国土交通省事業者アンケート

図表 2-3-32 防災・災害対策として重視すること



資料) 国土交通省事業者アンケート

図表 2-3-33 防災・災害対策としてインフラに期待すること



資料) 国土交通省事業者アンケート



これは、東日本大震災等の大きな災害を経験し、防ぎきれない災害の発生をある程度覚悟し、被災後の早期の復旧を志向する民間企業としての意識の表れであると推測する。

### (9) インバウンド観光への期待

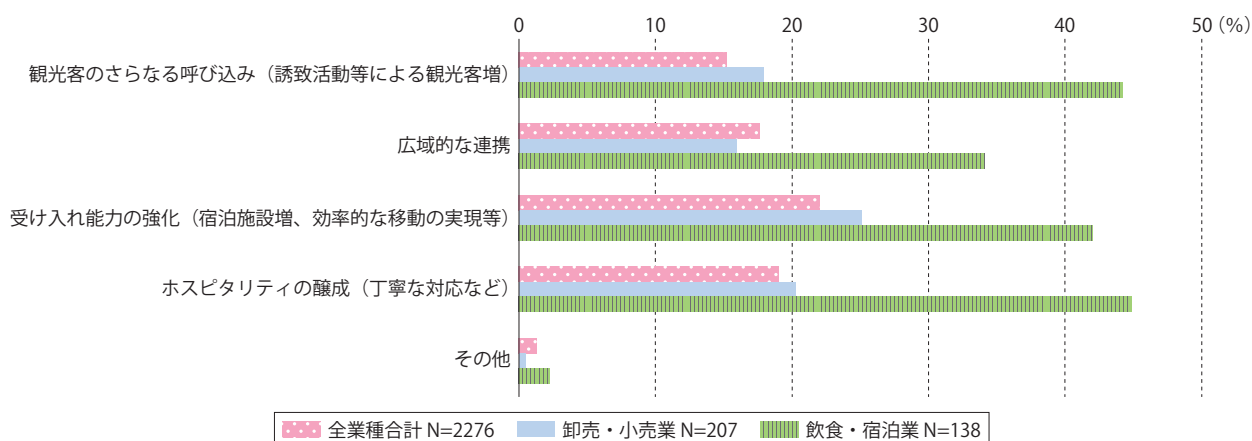
日本を訪れる外国人観光客は年々増加しており、経済面での期待も大きくなっている。そこで、インバウンド観光に対して企業活動で重視することを調査した。

最も積極的な意識が確認できた業種は、飲食・宿泊業であった。いわゆる「爆買い」に対する期待として、卸売・小売業からの期待も予想されたが全業種合計と大差ない結果であった（図表2-3-34）。

そこで、インフラへ求めることを分析すると、「広域観光ルート of 構築」、「交通施設の機能強化（乗り換え利便性の向上等）」、「外国人向けの情報提供の充実」を求める意識が確認された（図表2-3-35）。

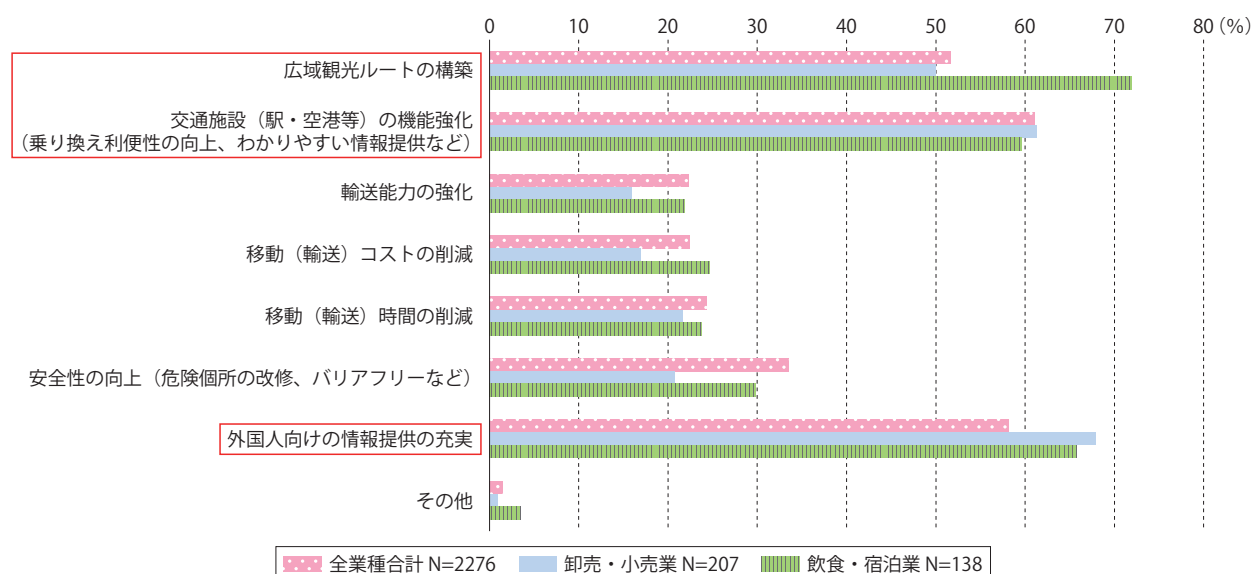
輸送能力の強化や移動コストの削減等より優位な結果となっており、キャパシティの増強よりも、まだまだ各地方まで外国人観光客を十分に呼び込めていないという意識の表れかもしれない。

図表2-3-34 インバウンド観光対応として重視すること



資料）国土交通省事業者アンケート

図表2-3-35 インバウンド観光対応としてインフラに求めること



資料）国土交通省事業者アンケート