

第2節 インフラを取り巻く政策と国民意識

ここでは、ハード・ソフトのインフラの生産性向上に関する課題等を踏まえ、国内外の政策動向や、国土交通分野に関連する動きについて取り上げる。また、実際にインフラを利用して事業活動を行う民間事業者へのアンケート結果等より、インフラに関する満足度や、期待する施策の方向性等を記述する。

1 海外と比較した我が国の現状

欧米諸国における社会資本整備政策を概観するとともに、欧米諸国及び我が国のGDP等に関する状況について述べる。

(1) 欧米諸国における社会資本整備政策

欧米諸国では、基幹インフラの整備が経済成長を促し、雇用を創出するために不可欠な存在であるとして、将来を見据え、新規の成長インフラへの積極投資、既存インフラの再構築等が進められている。

図表 I-1-2-1「G7各国における社会資本整備計画等の概要」を見ると、例えば、英国では、「インフラ10カ年戦略」(2025年6月)として、道路、鉄道、社会インフラ(学校・病院等)などを対象分野に、10年間で約7,250億ポンド(約150兆円)の投資を決定している。各国とも、経済成長を支える等の視点から、国家戦略として、計画的に社会資本整備を進めている。

今後も、生産性向上を図っていくために、我が国においても、経済社会の再構築のための積極的なインフラ投資が求められる。

図表 I-1-2-1 G7各国における社会資本整備計画等の概要

【米国】インフラ投資雇用法(IIIA) 策定：2021年11月 【対象分野】道路、鉄道、航空、公共交通、エネルギー、水、環境関連等 【計画期間】2021年～2026年 【投資額】9,730億ドル(※策定当時の予算総額)	【英国】インフラ10カ年戦略 策定：2025年6月 【対象分野】住宅、道路、鉄道、水、エネルギー、学校、病院、デジタル等 【計画期間】2025年～2035年 【投資額】7,250億ポンド
【ドイツ】インフラ・気候中立のための特別基金 設立：2025年10月 【対象分野】市民保護、交通・エネルギーインフラ、病院、教育・保育・科学、研究開発、デジタル化、住宅建設、スポーツ等 【期間】2025年～2037年 【規模】5,000億ユーロ	【カナダ】コミュニティ強化基金 設立：2026年4月 【対象分野】住宅関連(水、公共交通、道路等)、教育関連(大学等)、医療関連(病院等)、コミュニティ関連(公園等)等 【期間】2026年～2035年 【規模】510億カナダドル
【フランス】モビリティ基本法(LOM) 策定：2019年12月 【対象分野】鉄道、道路等 【計画期間】2019年～2037年(現在の支出計画は2027年まで) 【投資額】134億ユーロ(2019年～2023年) 143億ユーロ(2023年～2027年)	【イタリア】インフラ・運輸・物流戦略2026 策定：2026年4月 【対象分野】道路、鉄道、港湾・物流、デジタル化等 【計画期間】分野により異なる 【投資額】総額の記載無し(分野ごとに投資額を設定)

(出典) 各国政府ウェブサイト等を基に作成

資料) 国土交通省

Column コラム

インフラに関する英国・ドイツの投資戦略

近年、英国やドイツでは、インフラへの大規模な投資を再度活発化させている。

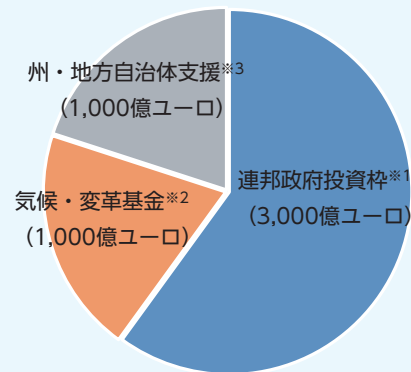
2024年7月に発足した英国労働党政権は「国家再生の10年」を掲げ、「インフラ10カ年戦略」（2025年6月）を策定した。「インフラ10カ年戦略」は、過去数十年の投資不足と短期的意思決定を打破し、経済成長、地域格差是正、ネットゼロ達成を目指す長期ビジョンである。10年間（2025年～2035年）で、総額7,250億ポンド（約150兆円^{注1}）以上の公的資本支出を確約しており、産業界に長期的な予見可能性を提示している。重点施策の一つとして、「運輸と接続性の強化」が掲げられており、戦略的道路網の集中投資等が実施されることとなっている。

また、英国は、誰にどのような効果がもたらされるのかをナラティブ（Economic Narrative）として整理し、インフラが社会にいかなる貢献が可能なのかという観点から、インフラ投資を評価する動きになっている。効果の帰着先を明確化した上で、国の戦略と整合した多様な便益指標（非貨幣換算指標含む）を用いて評価を行っている。

一方、ドイツでは、2025年10月、経済強化等を目指すとともに、インフラ整備を通じて国民生活を向上させるため、12年間で、5,000億ユーロ（約90兆円^{注1}）規模の特別基金（インフラ・気候中立のための特別基金）

を設立した。5,000億ユーロのうち3,000億ユーロが、国土全体の基幹インフラ整備を主導する連邦政府投資枠となっている。特別基金の設立背景には、数十年にわたる投資抑制の結果、道路、鉄道等のインフラ老朽化が進行していたことや、信頼性の高い公共交通網の再構築が求められていたことなどが挙げられる。特別基金の設立により、連邦・州・自治体の財政的余地を確保し、交通などの投資ニーズが高い分野への迅速かつ的確な資金投入が可能となっている。

＜特別基金（5,000億ユーロ）の資金構造と三つの柱（ドイツの例）＞



※1 国土全体の基幹インフラ整備を主導

※2 2045年の気候中立達成に向けた、脱炭素化等への集中投資

※3 教育、地域交通など、住民生活に密着したインフラ改修の原資

資料）ドイツ連邦財務省資料より国土交通省作成

注1 為替レートは2026年4月1日時点（1ポンド＝約210円、1ユーロ＝約180円で換算）。

（2）欧米諸国及び我が国における GDP と社会資本整備

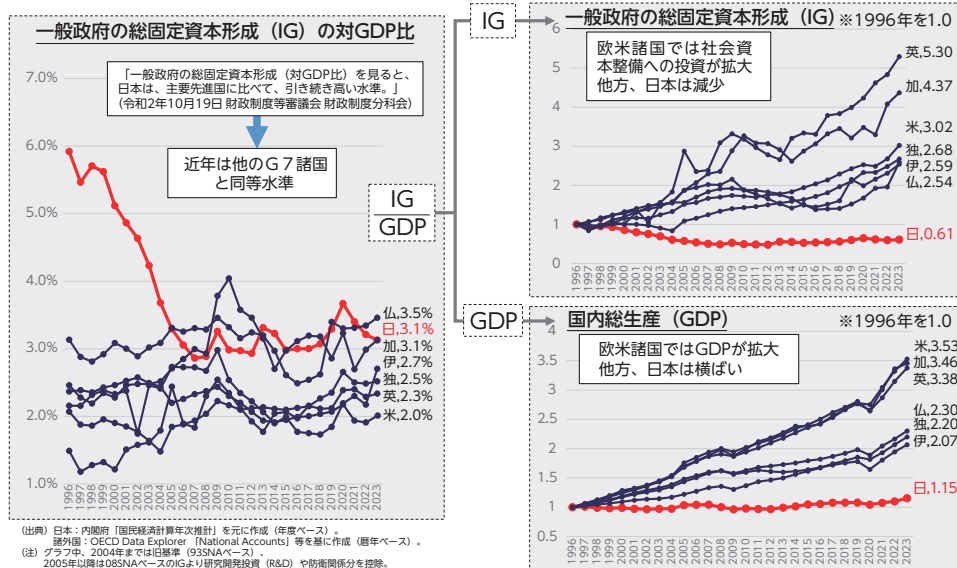
我が国の公共投資の対GDP比は、図表 I -1-2-2「経済規模と比べた公共投資の国際比較（フロー）」より、主要先進国全体で見ると、1990年代後半から2000年代前半の間は、高い水準を示していたものの、2023年時点において、その水準は他国並みとなっている。

また、欧米諸国^{注1}においては、公共投資額そのものは拡大しているのに対し、我が国のみが投資額を減少させてきている。

公共投資は、短期的な需要創出効果だけでなく、経済活動の効率性・生産性を上げ、GDPを直接的・間接的に押し上げる効果が期待されている。GDPについて見ても、欧米諸国が拡大傾向にある中、我が国は横ばいが続いている状況である。

注1 ここでは、図中に示されるフランス、カナダ、イタリア、ドイツ、英国、米国のことをいう。

図表 I-1-2-2 経済規模と比べた公共投資の国際比較（フロー）



注 データは2025年6月時点
資料) 国土交通省

（欧米諸国における社会資本整備等の例）

欧米諸国における社会資本整備の例を見ると、欧州では、複数国にまたがる経済活動を円滑化する観点から、EUによる域内交通ネットワークの整備が一体的に進められている。例えば、フェリー輸送に依存している海峡区間が域内交通のボトルネックとなっていることから、^{ちんまい}沈埋トンネル^{注2}の建設を通じて、鉄道2線と道路4車線に置き換えるなどの、大規模なプロジェクトが進められているものが見られる。

Column コラム

欧州の成長を牽引する欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T）（欧州）

EUは、1990年代より、欧州横断輸送ネットワーク（Trans-European Network-Transport：TEN-T）の制度化を進めてきた。TEN-Tとは、域内を貫く幹線鉄道・道路・内陸水運・港湾・空港などからなる交通ネットワークを定めるもので、中でも特に戦略的重要性の高い区間を「コアネットワーク」として位置付け、国境をまたぐボトルネックやミッシングリンクの解消を優先的に進めてきている。

その一つである「スカンジナビア・地中海回廊」では、フェーマルンベルト固定連絡路（FBFL）やブレンナーベーストンネルを、ミッシングリンク解消の核となるプロジェクトとして位置付け、鉄道・道路・トンネル等の整備を組み合わせながら、北欧から地中海までを一体として結ぶ構想を具体化している。

FBFLは、デンマーク国有企業による全長約18kmの^{ちんまい}沈埋トンネル建設を通じて、フェリー輸送に依存してい

る海峡区間を鉄道2線と道路4車線に置き換えるプロジェクトである。2030年代初頭の供用開始を目標に工事が進められており、フェリーで約45分を要するロービュー〜プットガルテン間の所要時間を鉄道約7分・道路約10分に短縮するとともに、ハンブルク〜コペンハーゲン間の鉄道所要時間も現在のおよそ5時間から約2.5時間へと半減させることが見込まれている。

TEN-T全体では、2017～2030年で、TEN-Tのコアネットワークが計画通り整備された場合、2030年のEU全体のGDPは、TEN-Tへの追加投資を行わないベースライン・シナリオに比べて約1.6%高くなると見込まれている。さらに、2030年時点の雇用はベースラインより約79.7万人多く、2017～2030年を通じた累計では約750万人の雇用効果が生じるとされている。加えて、コアネットワークへ行われる投資については、1ユーロの投資が平均して約3.3ユーロの追加GDPを生み出す

注2 トンネルをいくつかの区間に分けて陸上でつくり、それを水中に沈めてつなぎ合わせる「沈埋工法」でつくられる。

と推計されている。

今後もTEN-Tは、2050年の包括ネットワーク完成に向けて整備を着実に進めることとしており、脱炭素・デ

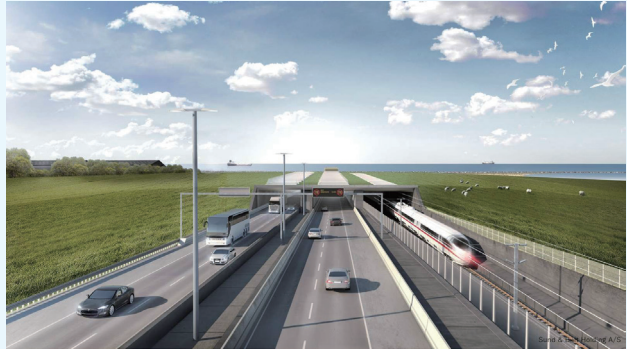
ジタル化を組み込んだスマート回廊への進化とともに、欧州経済の持続的成長を牽引する基盤としての役割が一層高まっていくことが期待される。

<FBFLの接続ルート>



資料) Sund & Bælt Holding A/S

<FBFLの完成イメージ>



また、米国では、本来のポテンシャルを発揮できていない既存インフラに対する再構築の取組により、地域の経済成長につながっているものが見られる。

Column コラム

社会経済のニーズに合わせた道路空間の再構築（米国）

米国東部に位置するニューヨーク州ロチェスター市では、1965年、市の中心市街地を囲むように、全長約4kmの環状の高速道路（インナーループ）が完成した。しかし、開通から数十年を経て、インナーループの交通量が設計時の想定よりもはるかに少なく、本来のポテンシャルを発揮していないことが明らかになった。それに加え、ロチェスター市の人口が、インナーループ建設前（1950年）には約33万人であったものの、1990年には約23万人に減少しており、インナーループが近隣エリアとの交流を妨げている可能性があった。

そこで、開通から25年後の1990年、ロチェスター市議会と市民は、インナーループの東側部分の撤去を含むインフラ再構築のプロジェクトの実施を提唱し、2014年11月に工事開始、2017年12月に撤去が完了した。

<インナーループ東側（埋め戻し前）>



資料) ニューヨーク州ロチェスター市

本プロジェクトは、周辺の道路よりも路面高の低い6車線の高速道路を埋め戻して撤去し、地盤レベルを周辺道路にそろえ、活気のある市東部地区と中心市街地をシームレスにつなぐもので、同時に、幅広い歩道と自転車レーンを備えた大通りを整備し、自転車と歩行者の活動を促進することで、より住みやすく持続可能なコミュニティ形成を目指している。

本プロジェクトの完成により、新たに造成された土地には500戸以上の住宅が建築され、商業施設の床面積も約1.3ha増加した。また、このエリアの開発投資額として約2.2億ドルが投入されている。

ロチェスター市は、本プロジェクトを、社会経済のニーズに合わせて、インフラを再構築した成功事例とし、東側に続き、北側部分の撤去についても検討を続けている。

<インナーループ東側（埋め戻し後）>



インフラの運用面での高度化を支える各種データ共有基盤の整備についても、例えば、欧州では、物流拠点における作業状況と道路・鉄道の運行情報を連携させるなどにより、待機時間や非効率な迂回を減らし、安定輸送の実現が見込まれているものが見られる。

Column コラム

欧州全体の交通を支えるデータ共有基盤の整備（欧州）

共通欧州モビリティデータスペース（European Mobility Data Space：EMDS）は、欧州全域における交通データへのアクセスと共有の障壁を取り除き、交通分野の効率化とイノベーションを促し、域内経済の持続的な成長を支えることを目的とした共通枠組みである。

EMDS構想の背景には、欧州の交通データが抱える断片化の問題がある。国・都市・事業者・交通モードごとに個別に管理されたデータは、形式やアクセス条件も統一されておらず、横断的な共有や活用が難しい状況が続いてきた。近年は、各種プラットフォームの整備等により、連携の進展も見られるが、欧州委員会は、こうした断片化を依然として重要課題と認識している。

こうした課題の解決に向け、欧州委員会は、EMDSの段階的な整備を推進してきた。基盤整備に始まり、実装促進、技術調査^{注1}に加え、国境をまたいだデータ共有に

関するプロジェクトの立上げを支援している。

こうしたデータ共有基盤の整備により、旅客分野では、鉄道・バス・都市内モビリティなど複数の交通手段をまたいだルート案内や、一括での乗車券購入・予約が実現しやすくなるとともに、所要時間や乗換接続の見通しも立てやすくなることが期待される。貨物分野では、港湾・物流拠点の作業状況と道路・鉄道の運行情報を連携させることで、トラック等の到着時刻の予測精度が高まり、待機時間や非効率な迂回を減らしながら、安定した輸送の実現が見込まれている。

今後、欧州委員会及び関係機関は、引き続き、欧州全体の交通を支えるデータ共有基盤と運営ルールを段階的に整備し、モビリティ分野を次世代の経済社会を支える重要領域として確立していくことを目指している。

注1 EMDSの技術面及びガバナンス面の制度設計に向けた検討等のこと。

2 政府の政策と国土交通分野に期待される取組

我が国においても、「強い経済」の実現に向けて、成長戦略等の策定などが進められている。

(1) 日本成長戦略

「日本成長戦略」(2025年11月に日本成長戦略本部設置)では、我が国に圧倒的に足りない国内投資に徹底的なてこ入れを行うこととしており、「危機管理投資^{注3}」、「成長投資^{注4}」により、世界共通の課題解決に資する製品等を開発し、国内外に提供することで、我が国経済の成長につなげることを目指すこととしている。

AI・半導体、造船、港湾ロジスティクス、防災・国土強靱化等の17の戦略分野について、戦略的に選定した主要な製品・技術等の「官民投資ロードマップ」を策定し、着実に実行していくこととしている。また、17の戦略分野において抽出される課題へ対応し、新技術立国・競争力強化、人材育成、労働市場改革等の8つの分野横断的課題の解決策を講ずることにより、17の戦略分野で先陣が切られる民間企業の国内投資を日本全国に広げる環境を整備していくこととしている。

(2) 地域未来戦略

地方が持つ伸び代^{しろ}を活かし、国民の暮らしと安全を守るため、地域ブロックごとの戦略産業クラスターを全国各地に形成し、世界をリードする技術・ビジネスを創出するとともに、地場産業の付加価値向上と販路開拓を強力に支援することとしている。

「地域未来戦略」(2025年11月に地域未来戦略本部設置)では、従来の取組に加え、地域の特性に応じた地域発のアイデア創出を募り、これまでの地方創生の支援策や税制等の政策ツールを最大限活用しつつ、大胆な投資促進策と産業用地を含めたインフラ整備とを一体的に講じることとしている。

(3) 社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定される計画であり、2026年1月、2030年度までを計画期間とする「第6次社会資本整備重点計画」が閣議決定された。

あわせて、社会資本整備政策と交通政策を「車の両輪」として連携・整合を図り、一体的に施策を実行する観点から、2026年1月、同じく2030年度までを計画期間とする「第3次交通政策基本計画」が閣議決定された。

両計画とも、共通のゴールとして「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」を掲げ、両計画に共通する視点と相互に関連する施策が盛り込まれており、関連する施策分野ごとに、指標等を用いて一体的な進捗管理を行うこととしている。

注3 経済安全保障、エネルギー・資源安全保障、国土強靱化対策、サイバーセキュリティ等の様々なりスクを最小化する投資。

注4 AI・半導体、造船などの先端技術を花開かせる投資。

Interview インタビュー

造船業再生と次世代船舶・海事イノベーションへの期待
～東京海洋大学学術研究院 教授 清水 悦郎氏～

日本成長戦略会議における「造船ワーキンググループ」等の構成員であり、造船業の再生や、自動運航船、海洋ドローン等の推進に取り組み、活躍を続けておられる清水氏に、次世代船舶や海事イノベーションへの期待等について、お話を伺った。

1. 造船業の再生に向けて

①百年に一度のチャンスを生かして造船業再生と海事産業全体の底上げを

昨今、特に、2025年の米国との関税交渉以降、造船業への注目が急速に高まり、業界全体が盛り上がっている。日本の海事関連団体は以前から「日本の物流・経済を支えるのは海運だ」とアピールしてきたが、社会への浸透は十分ではなかった。英国の空軍博物館においても、島国として「シーレーンの確保が経済の根幹をなす」という展示が子供向けになされており、こうした海事教育が日本ではまだ弱いと感じる。今こそまさに「百年に一度のチャンス」であり、造船業の再生を起点として、日本の海事産業全体への注目を高めていく絶好の機会である。

②現場技能者の価値を再評価し、交渉力を持つ人材の育成を

AI・ロボット技術が進展する一方で、米国では、現場技能者の価値が見直されている。修繕の際には、異音の原因を探りながら対処するような高度な判断も求められ、こうした技能はAIには代替しにくい。設計やデータ分析はAIに置き換えられても、最終的に「もの」に関わる現場作業は人間が担わざるを得ない。

一方で、機械化できる作業は機械化すべきであり、AIやロボットで置き換えられる部分は積極的に置き換えるべきである。そのような状況の中で重要なのは、自分の技術・技能をきちんと言語化し、「自分の能力をいくらで売るか」を交渉できる力を持つことである。言われた作業をこなすだけでなく、自らの能力を分析してアピールできる人材の育成が今後の課題である。

③人口減少・海洋利用拡大の中で、DX・AI・ロボット導入は不可欠

人口減少社会は変えられていない現実であり、洋上風

力の設置・維持管理、海底資源探査、海底ケーブル敷設など、海の利用ニーズが高まる中で、人材の取合いはさらに激化する。船員の就職先も海運会社だけでなく建設会社など多岐にわたってきており、こうした状況において、海洋の利用拡大に対応するには、DX・AI・ロボット等の新技術導入は不可欠である。

2. 自動運航船等の次世代船舶に関する現在地と課題

①自動運航船の課題は「システムの簡素化」と「センサ技術」

自動運航船については、日本財団が推進している「MEGURI2040」プロジェクト等、実証実験については、我が国は世界と同水準の取組を行っている。しかし、開発関係者ではない一般の利用者が使い始めた際の想定外の事態への対処、すなわちシステムの簡素化と使いやすさの向上が課題として見えてきている。また、センサ技術、特に、障害物検知の部分はまだ不十分である。障害物を回避するソフトウェアは整いつつあるが、ベースとなる障害物の認知・判断が未成熟である。例えば、自動車用LiDAR^{注1}の検知距離は最大1 km程度だが、全長400mの大型船では1 km先の障害物を発見しても間に合わない場合もあり、船種に応じたセンサ性能の要件定義が急務である。

②ゼロエミッション船の課題は「インフラ整備」

ゼロエミッション船のうち電池推進船は、海外に目を向けると、ノルウェーの電動フェリー、アムステルダム運河観光船、タイの電動水上バスなど、既に当たり前の技術として普及している。この点で日本は遅れていると言わざるを得ない。

ゼロエミッション船は、アンモニア・水素・LNG・バッテリーなど多様な燃料が議論されているが、最大の課題はインフラ不足だ。電力・燃料の供給体制は寄港する全ての港で、整っていないければ運航できないが、現状、横浜・川崎・神戸港の陸電設備は規模が小さく、実用的ではない。ノルウェーでは大容量電池（1MWh）を約20分で充電可能であり、ハンブルク港では15MWの電力供給体制を持っている。この点は、日本との差が歴然としており、インフラ整備については行政頼みになりがちだが、

注1 LiDAR（Light Detection and Ranging）は、レーザー光を照射し、反射光が戻ってくる時間を基に、対象物までの距離や形状を高精度に計測するリモートセンシング技術。

米国企業がスーパーチャージャー（急速充電設備）を自社整備したように、業界自らがマーケットを創る気概が求められる。

③海は「波・うねり・反射」が加わり、陸上の自動運転より技術的難易度が高い

自動運航船は陸上の自動運転と比べ、技術的難易度が格段に高い。第一に、海には車線等の目印がなく、自動車のように、精緻なインフラに依拠した走行ができない。第二に、船は波で傾くためセンサ精度が大幅に低下し、自動車メーカーとの共同実験でも「船の方がよっぽど自動運転が難しい」との評価を得た。第三に、波・うねりの識別が困難であり、うねりは人間なら目視で容易に判断できるものの、センサでの識別は難しく、うねりを受けて転覆するリスクも高まる。第四に、陸上の構造物が海面に映り込んで物体として誤検知されるなど、海面反射によるセンサの誤作動も起こりうる。人間ならば直感的に識別できる「陸上構造物の反射」を、センサが認識するには、まだ大きな技術的ギャップがある。

3. 次世代船舶や海事イノベーションへの期待

①担い手不足解消と海洋利用拡大に向けて、自動運航船の活用は必須

担い手不足の解消、離島・沿岸の地域活性化、新たな海洋利用ニーズへの対応、いずれにおいても、より少ない人数で安全に運航できる自動運航技術の実用化は不可欠だ。労働時間の短縮という観点からも有用である。

ルール形成においては、日本が国際的プレゼンスを発揮する機会でもある。センサ等の要素技術の性能に関する標準化・規格化は、IEC（国際電気標準会議）やISO（国際標準化機構）で勝負が決まる。メーカーが積極的に国際標準の取得に向けて動くべきであり、官民連携でISOやIECの規格策定に関与し、その内容をIMO（国際海事機関）の文書等に反映させていく戦略が重要である。

②AI・ドローンは幅広い海洋分野で活躍

水中ロボット・ドローンは今や「マリタイムドローン」として一体的に普及が進んでおり、海底レアアース採取、洋上風力の維持管理、海底ケーブルのメンテナンス、下水道等のインフラ点検など活躍の場は広い。また、津波等の被災直後に人や船が立ち入れない地域への先行調査にも有用だ。AIは、自動運航における障害物認識において特に不可欠であり、カメラ映像から「これが船」、「これがブイ」と識別する作業は、人間以外ではAIにしかできない。漁業分野においても、捕獲可能サイズや魚の健康状態の判定、養殖データの収集・分析による効率化など、海でのAI活用の余地は大きく残っている。

③新技術の規制整備では、メーカーが技術の「守れる線」を率直に示すことが前提

新技術の規制整備に当たっては、詳細な仕様規定よりも、「安全を達成するための最低限の要件（守るべき一線）」を示す機能要件型の規制が適切だ。センサ性能等の具体的な基準については、メーカーが自社技術で保証できる範囲を委員会等の場で明示し、それを基に規制水準を設定するという双方向の対話が不可欠である。第三者による認証を条件とする方法も有効だろう。

行政担当者は数年で異動してしまうため、大学・研究機関・メーカーが5年・10年単位で規制・規格形成にもっとコミットし、エビデンスを継続的に提供する体制を整えることが求められる。また、規制以前の問題として、新技術には当然リスクが伴うため、社会受容性の醸成が必要である。実験区域を予め明示して、リスクを承知の上で、新たな取組を試みる社会的合意形成が求められる。

4. 次世代船舶や海事イノベーションに関する将来展望

①自動化技術が拓く、海の多様な活用～資源・エネルギー・物流・安全保障～

世界情勢の不安定化に伴い、シーレーン確保を含む海の安全保障もますます重要性を増している。自動化・無人化技術を活用して、人間の負担を効率的に軽減しながら、安全と経済を守ることが求められる。

深海6,000m級での海底資源採取には自動化技術が不可欠であり、洋上風力で発電した電力を水素や他のエネルギーに船上で変換して輸送するといった活用も考えられる。また、将来的には、浮体式の洋上プラットフォームとして、海上に工場・発電施設を設置し、不要になれば解体して資源としても利用できる。埋立地と異なり自然環境への影響が少なく、サステナブルな活用形態ともいえる。

②海事産業は、次世代人材が大きく活躍できる分野

海事産業はイノベーションという観点では遅れている分野で、関わる人が少ない分、次世代の人材にとってはチャンスが多く、研究開発や新技術へのチャレンジの余地は非常に大きい。海流予測の面でも、黒潮の蛇行終息を事前に予測できた研究者がほとんどいなかったように、まだ解明されていない課題が数多く残っており、科学者・研究者としても挑戦できる余地が十分残っている。

AI・ロボティクス等の最新技術と組み合わせれば、未開拓の課題に挑む技術者・研究者として大きく活躍できる。人が少ない分野だからこそ、一人ひとりの貢献が大きく、やりがいも大きい産業と感じている。

I

3 経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラに対する国民・事業者の意識

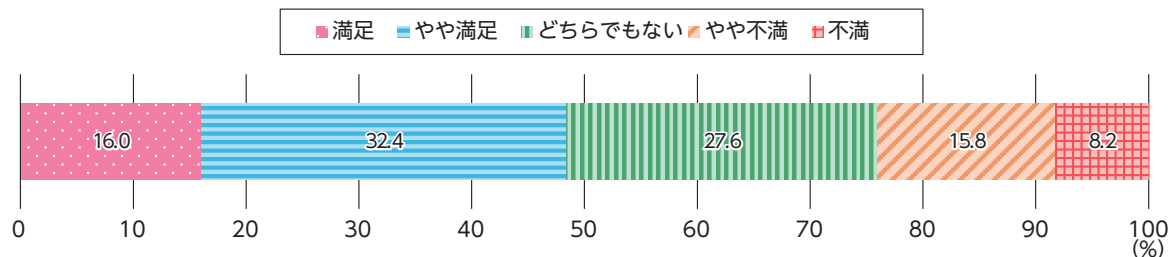
我が国の経済成長を牽引する観点から、ハード・ソフトのインフラの整備・運営の方向性を検討するにあたり、国民意識調査に加え、事業者アンケートを実施した^{注5}。ここでは、その結果を示し、インフラへの満足度や期待する方向性等について紹介していく。

(1) インフラの満足度と地域経済に対する貢献への理解度

(インフラの満足度と地域経済に対する貢献への理解度 (国民意識調査))

国土交通省「国民意識調査」において、お住まいの地域におけるインフラの整備状況の満足度^{注6}についてたずねたところ、満足(「満足」及び「やや満足」と回答した人が約5割と、不満(「不満」及び「やや不満」と回答した人の約2倍となっており、現在の整備水準は、日常生活を送る上で、概ね満足と捉えられていることがうかがえる。

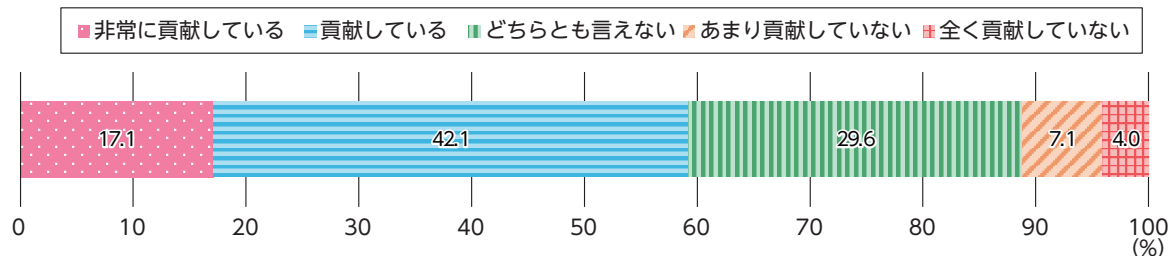
図表 I-1-2-3 お住まいの地域のインフラの整備状況の満足度



※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、インフラの整備が、地域経済の発展にどの程度貢献しているかをたずねたところ、「非常に貢献している」及び「貢献している」と回答した人が約6割となっており、インフラの整備が地域経済へ貢献していることは、概ね実感されていることがうかがえる。

図表 I-1-2-4 インフラの整備に関する地域経済への貢献



※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

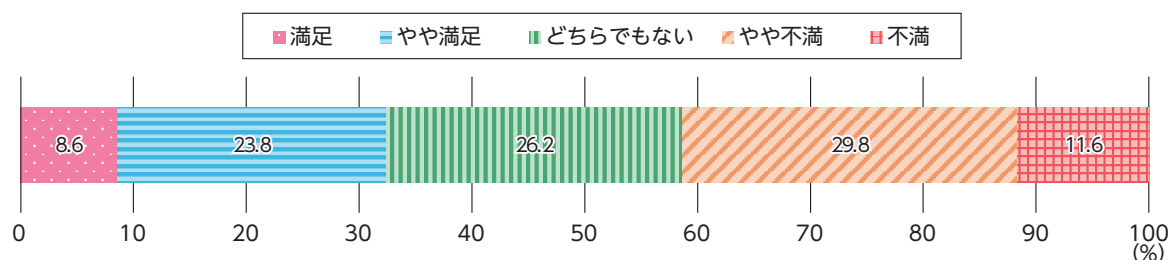
注5 国民意識調査と事業者アンケートの詳細については、第1章第1節 P22 の脚注参照。

注6 ここでは、インフラ全般（道路、鉄道（新幹線、地下鉄を含む）、地域公共交通（バス・タクシー）、空港、港湾、河川・ダム、上下水道、公園等）の整備状況に対する満足度をたずねている。

(インフラの満足度と地域経済に対する貢献への理解度（事業者アンケート）)

一方、国土交通省「事業者アンケート」において、インフラの整備状況の満足度についてたずねたところ、満足（「満足」及び「やや満足」）と回答した事業者が約3割と、「国民意識調査」と比較して約2割低い結果となり、日々事業活動を行う事業者にとって、その満足度は比較的低いことがうかがえる。

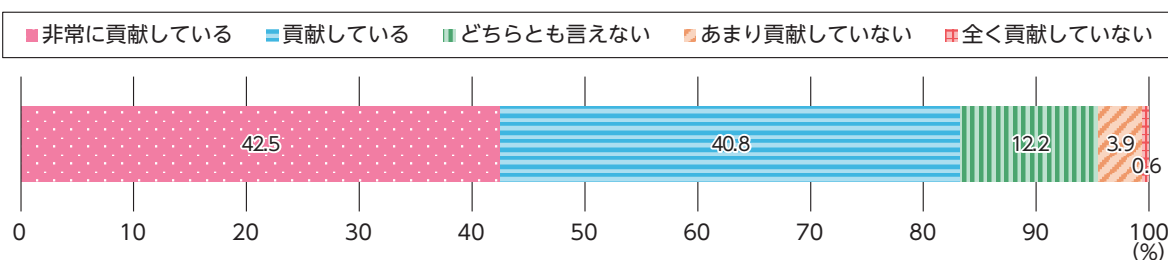
図表 I-1-2-5 事業所のある地域（海外除く）のインフラの整備状況の満足度



※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

また、同じく事業者に対して、インフラの整備が、地域経済の発展にどの程度貢献しているかをたずねたところ、「非常に貢献している」及び「貢献している」との回答が、8割を超えており、インフラの地域経済への貢献は、日々事業活動を行う事業者に、幅広く実感されていることがうかがえる。

図表 I-1-2-6 インフラの整備に関する地域経済への貢献



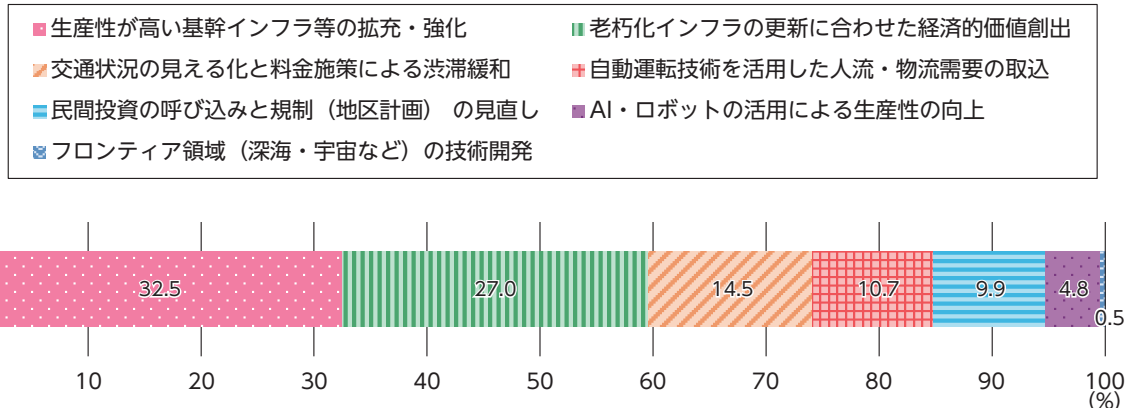
※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

(2) 事業者が重要と考える施策、期待する施策

(生産性向上のために重要と考える施策（事業者アンケート）)

国土交通省「事業者アンケート」において、今後、事業活動を行う上で、インフラに関して、生産性向上のために重要と考える施策は何かをたずねたところ、「生産性が高い基幹インフラ等の拡充・強化」と「老朽化インフラの更新に合わせた経済的価値創出」が高くなっている。生産性を向上させるために、インフラへの積極的な投資や、老朽化対策を契機とした更新等が求められていることがうかがえる。

図表 I-1-2-7 インフラに関して生産性向上のために重要と考える施策

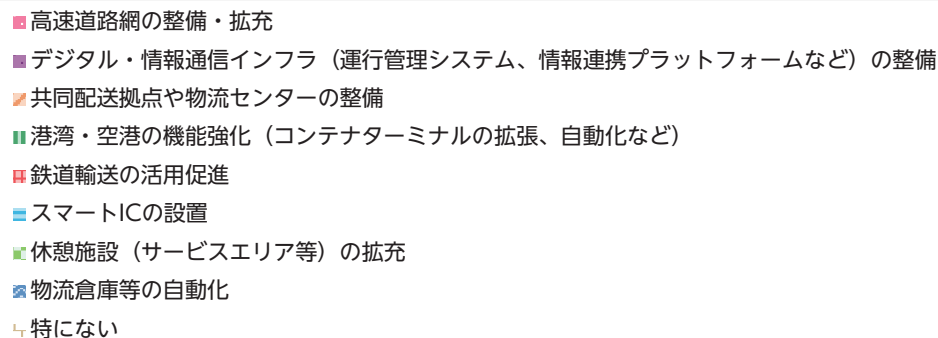


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

（整備・強化を期待する物流インフラ（事業者アンケート））

国土交通省「事業者アンケート」において、今後、物流効率化のために、特に整備・強化を期待する物流インフラについてたずねたところ、「高速道路網の整備・拡充」と回答した事業者の割合が最も高くなっている。いわゆる「2024年問題」で貴重な労働時間の価値も一層高まる中、移動時間の短縮に資する物流ネットワークの整備・拡充が求められていることがうかがえる。

図表 I-1-2-8 今後、物流効率化のために特に整備・強化を期待する物流インフラ

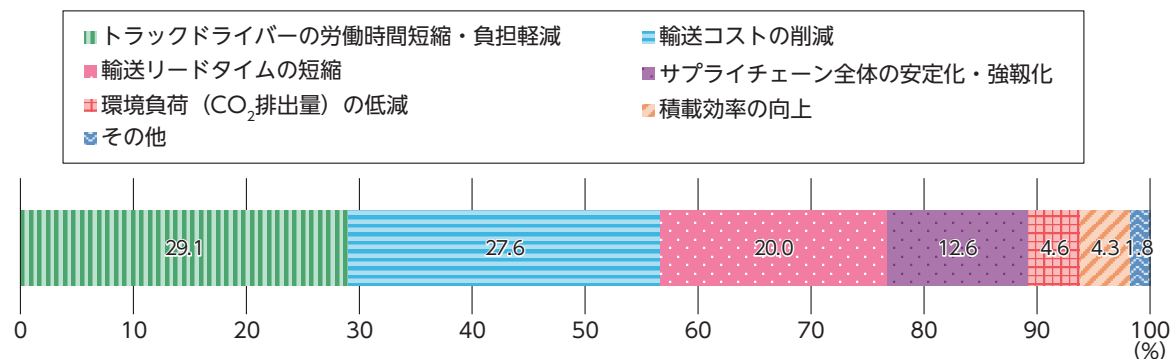


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

(物流インフラの整備による期待（事業者アンケート）)

また、国土交通省「事業者アンケート」において、物流インフラの整備によって、どのような物流効率化を期待するかをたずねたところ、「トラックドライバーの労働時間短縮・負担軽減」と回答した事業者の割合が最も高くなっている。物流インフラの整備は、単に利便性の向上だけでなく、トラックドライバーの担い手不足や長時間労働といった、物流を取り巻く構造的課題への対応として期待されていることがうかがえる。

図表 I-1-2-9 物流インフラの整備によって、期待される物流効率化



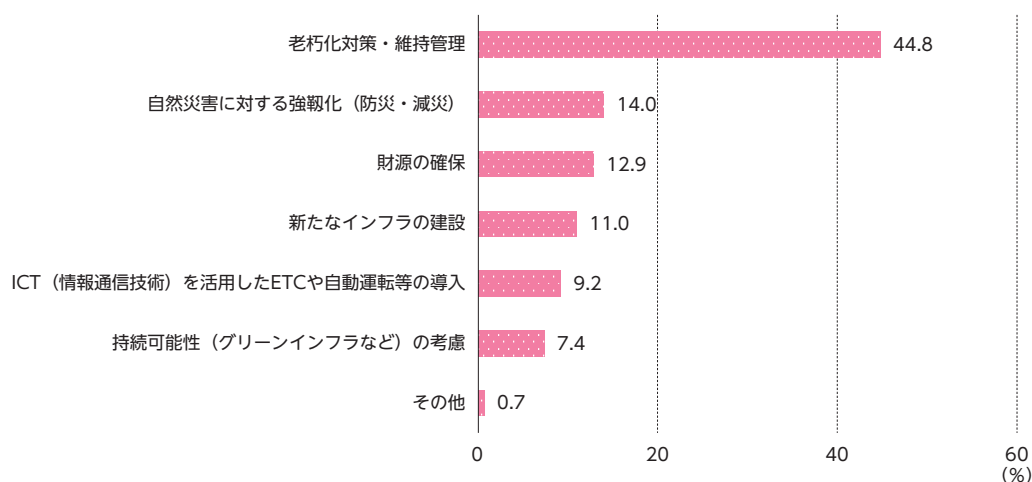
※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

(3) 公共投資に対する国民意識

(公共投資において、特に優先して取り組むべきと考える課題（国民意識調査）)

国土交通省「国民意識調査」において、国や自治体による公共投資（インフラの整備・管理）における特に優先して取り組むべき課題をたずねたところ、「老朽化対策・維持管理」と回答した人の割合が最も高くなっている。本調査結果からは、特に、既存インフラについて、将来にわたり安全に使い続けられるかどうかについて、多くの国民が不安を抱いていることがうかがえる。

図表 I-1-2-10 公共投資において、優先して取り組むべき課題

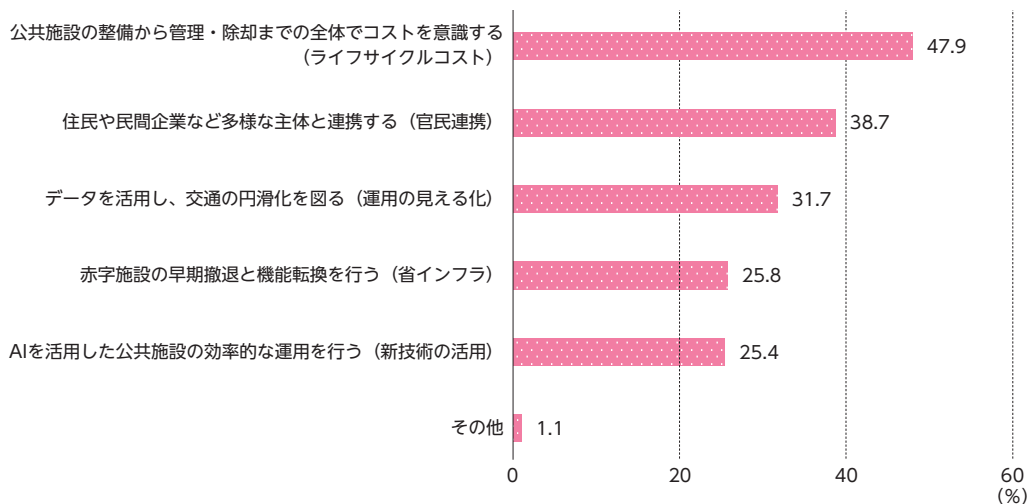


※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの（国民意識調査））

同じく、国や自治体による公共投資において、行政側の視点として重要だと思うものは何かをたずねたところ、「公共施設の整備から管理・除却までの全体でコストを意識する（ライフサイクルコスト）」と回答した人の割合が高くなっており、限られた財源の中で、建設時のコストだけでなく、維持管理・除却に至るまでのコストの最適化が求められていることがうかがえる。

図表 I-1-2-11 公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの



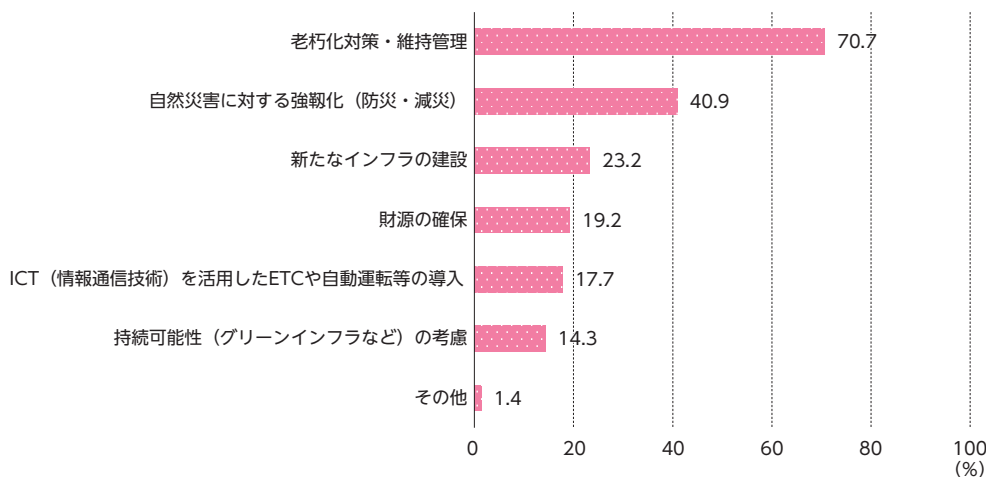
※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（4）公共投資に対する事業者意識

（公共投資において、特に優先して取り組むべきと考える課題（事業者アンケート））

事業者に対して、国や自治体による公共投資において、特に優先して取り組むべき課題をたずねたところ、「老朽化対策・維持管理」と回答した事業者の割合が高くなっている。本アンケート結果からは、事業活動を行う上で、特に、既存インフラの老朽化に関して多くの事業者が不安を抱いていることがうかがえる。

図表 I-1-2-12 公共投資において、優先して取り組むべき課題

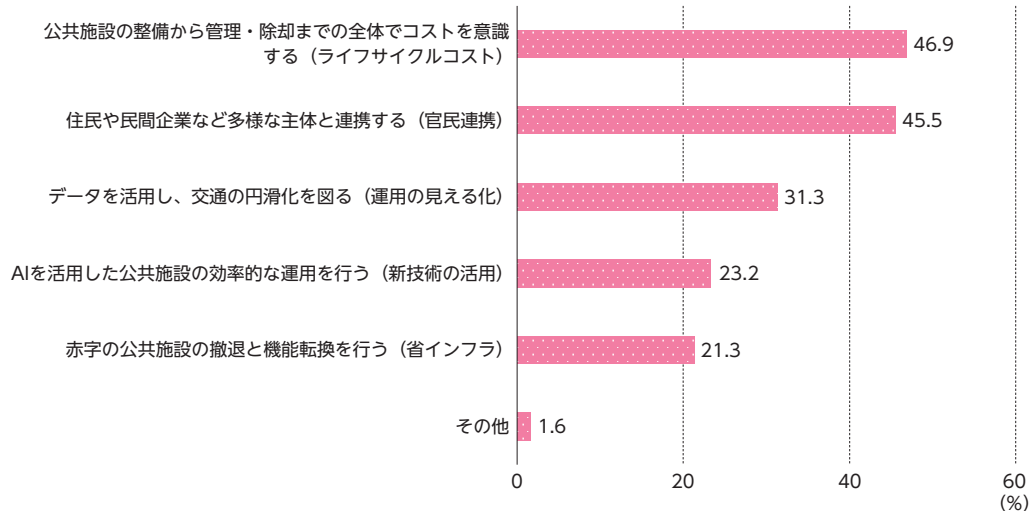


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

(公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの（事業者アンケート）)

また、事業者に対して、行政側の視点として重要だと思うものをたずねたところ、「公共施設の整備から管理・除却までの全体でコストを意識する（ライフサイクルコスト）」ことや「住民や民間企業など多様な主体と連携する（官民連携）」ことを挙げる事業者の割合が高くなっている。「国民意識調査」でも高い結果となったライフサイクルコストの最適化に加えて、多様な主体と連携する官民連携をより一層推進することが期待されていることがうかがえる。

図表 I-1-2-13 公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの



※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」