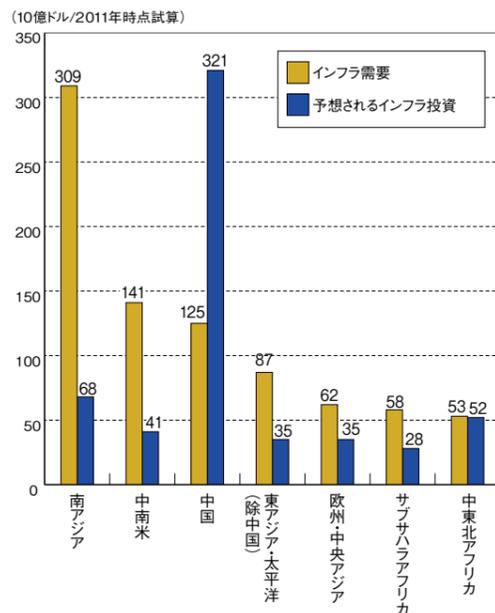


## インフラに開けるギャップ

### 需要と投資のギャップ

地域別に見ると、中国以外の途上国では需要に対して投資額が不足することが予測されている。特にインドをはじめとする南アジア地域や、中南米地域で大きなギャップが生じることが試算されている。

途上国におけるインフラ需要・投資の将来予測(2014-2020)

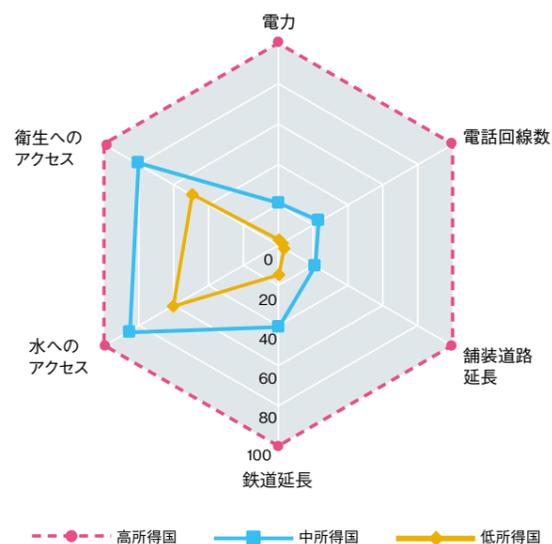


出典: Fernanda Ruiz-Núñez and Zichao Wei (2015) "Infrastructure Investment Demands in Emerging Markets and Developing Economies" より経済産業省にて再編加工

### 国家間のギャップ

国の発展段階別に見ると、上下水道などの社会インフラに比べて、電力や運輸など経済活動に関わる分野でより大きなギャップが存在している。低所得国ではまだ、経済成長のために重要なインフラの整備が進んでいない状況だ。

所得階層別のインフラ整備状況



出典: M.Fay & T.Yepes, 2003 より作成  
高所得国における平均値を100として各国の整備レベルを指標化し、平均値をプロット(低所得国39か国、中所得国50か国、高所得国25か国)

## 特別授業

# Lesson 1 インフラギャップ

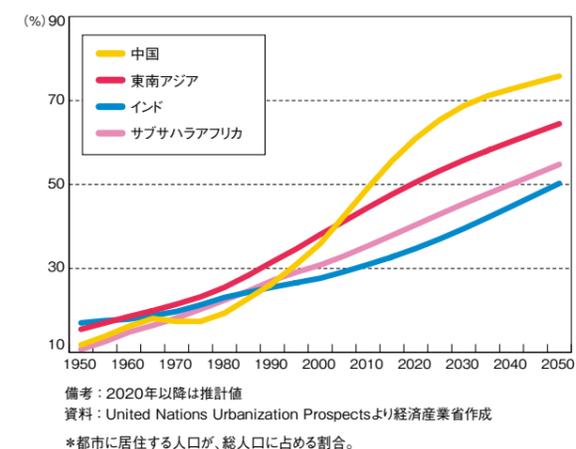
開発途上国では、人口増加や経済成長に伴い、インフラ整備の需要と供給に大きなギャップが発生している。そのギャップをいかに埋めるか——問題の背景や解消へのヒントを、政策研究大学院大学教授の家田 仁さんにうかがった。

## 世界の現状

### 途上国で進む都市化

これから都市化が進んでいく開発途上国。都市部へ人が密集し始めると、人口の急速な増加に対応するため、住居、上下水道、電力といったインフラの需要が増えていく。

主要地域の都市化率の推移予測

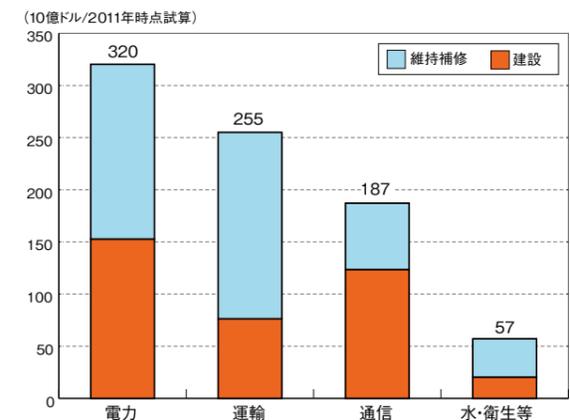


備考: 2020年以降は推計値  
資料: United Nations Urbanization Prospectsより経済産業省作成  
\*都市に居住する人口が、総人口に占める割合。

### 建設後も存在する需要

途上国の経済成長や都市化などにより、世界的に電力・運輸をはじめとするインフラの需要が高まっているが、建設だけでなく維持管理も重要。整備を終えた国や地域であっても、安全な運用のために多くの投資が必要となる。

途上国における分野別インフラ需要の将来予測(2014-2020)



出典: Fernanda Ruiz-Núñez and Zichao Wei (2015) "Infrastructure Investment Demands in Emerging Markets and Developing Economies" より経済産業省にて再編加工

## 埋めきれないギャップを縮める努力

インフラの需要に対して供給が追いつかない——開発事業を行うにあたり避けられない問題だ。「経済が発展すれば人口が増え、インフラ整備の需要も増えるだけでなく、変化していきます。追いつくことはできないんです」。政策研究大学院大学教授である家田 仁さんは、この問題は先進国にも当てはまるが発

展途上国においてより大きな差となつて現れると話す。今後も人口増加が見込まれ、インフラの需要が増えていく途上国において、ギャップ解消のためにはどこに優先的な投資をすればよいのだろうか？

産業開発のために不可欠です。しかし特に、これから産業育成を進めようとしている途上国においては、道路と港湾は都市と農村の交流や国外との貿易・投資を促すうえで重要になってきます。ギャップを埋めていくためには、日本を含むドナー側は一番適切なところに資源を最大投資しているかを、つねに立ち止

まって考えることが必要だと家田さんは語る。その上で、相手国に働きかけて、自ら優先づけをしてもらう必要がある。さまざまなニーズがある以上それは容易なことではない。「現地からのリクエストは、その国の経済成長にとって一番必要なことと必ずしもイコールではありません。将来的な産業発展のためには、電力や運輸などさまざまな分野のインフラ整備に投資するべきでしょうね。しかし大規模な道路や港湾の建設には時間がかかります。その経済的な恩恵を国民が実感するのはさらに先のこと。現地の状況によっては、なかなか折り合いがつかないこともあるでしょう」。国としてどこに力を入れるか、どこに目標を置くかによってやるべきことは変わる。今国民に喜ばれることは何か。あるいは

は10年、30年先を見据えて必要とされるものは何か。現地政府、JICAのような開発機関、あるいは企業、それぞれがどこに価値を見込んでいるのか——その兼ね合いで、実際の投資のバランスは決まってくる。インフラギャップを埋めていくためには、この価値観のすり合わせが重要だ。「インフラ整備と言っても、やみくもに国中に道路を造っても経済効果はありません。たとえば貿易に力を入れるなら港湾と産地をつなぐルート、あるいは観光業を強化するなら空港から主要都市へのルートを設定を進めることで、発展につながるのです。今後の需要を考慮に入れた長期的な、国、あるいは地域全体をとらえる広い視点で、ギャップを少しでも小さくするために必要とされるのです」



政策研究大学院大学教授  
東京大学名誉教授  
**家田 仁** (いえた・ひとし) さん  
専門は交通・都市・国土学。著書に『社会インフラメンテナンス学』、『「しぶとい都市」のつくり方:脆弱性と強靱性の都市システム』、『変貌するアジアの交通・物流—シームレスアジアをめざして』、『国土の未来—アジアの時代における国土整備プラン』、『都市再生—交通学からの解答』(いずれも共著) などがある。