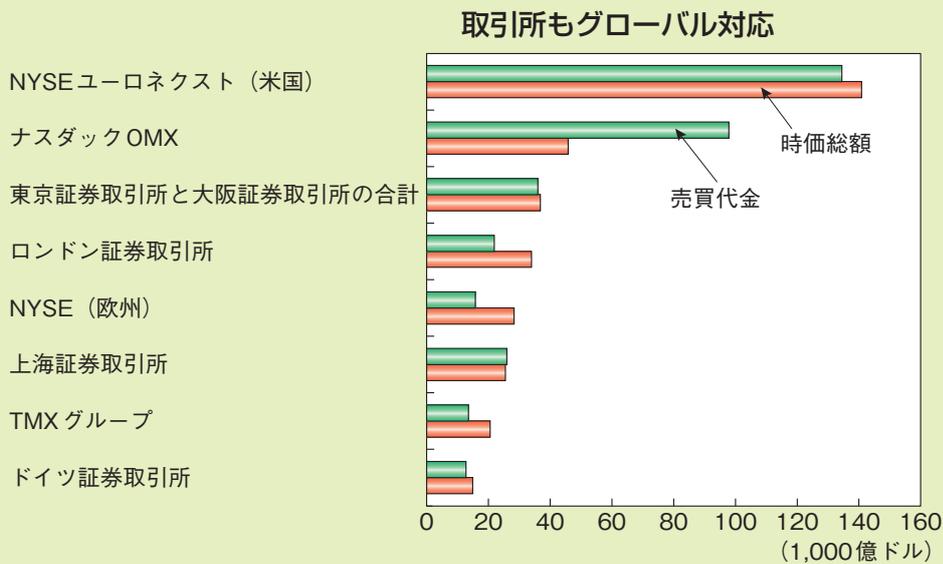


第3-2-24図 世界の証券取引所規模比較



外でも国境を越えた取引所同士の合従連衡が進んでおり、2007年のNYSEとユーロネクストの合併といった大規模な例もある。今回のシステム統合により、重複上場会社は上場維持費用を節約することが可能となり、また、投資家には、取引メニューの多様化というメリットが期待される。

第二は、取引形態の変化への対応である。コンピューターの性能が高まり、瞬時に大量の売買を行うことでマージンを確保する取引が頻繁に行われるようになった。その結果、注文を処理するために多額のシステム投資が必要となっており、資金調達力を高めるために大規模化と株式会社化が選択されている。

今回の合併により、上場企業の時価総額（2012年）は東京証券取引所単体の3.5兆ドルから3.7兆ドルへと増加し、年間取引額（2012年）も3.5兆ドルから3.6兆ドルへと高まるが、世界の証券取引所と比較すると、時価総額はニューヨーク証券取引所とナスダック合計の2割弱、取引額は六分の一に過ぎない（第3-2-24図）。経済規模に比べて市場規模は小さい。アジアにおける他市場の追い上げもある中、企業にとって資金調達をしやすい環境、投資家にとって運用しやすい環境を整えていくことが求められている。

### 第3節 社会インフラの供給基盤

本節では、経済活動を支える基盤として社会インフラの課題を検討する。人材や金融サービス同様、企業が生産や営業拠点を考える際に、社会インフラは重要な判断材料となる。社会イ

インフラの範囲は広く、道路、港湾、空港、上下水道や電気・ガス、医療、消防・警察、行政サービスなど多岐に渡るが、ここでは、生産基盤となる道路、港湾、空港といった交通インフラ、電力事業、電気通信事業を採り上げる。これは、企業の立地選択には、生産基盤の提供する財・サービスのコストと品質の与える影響が大きいためである。

こうした生産基盤となる社会インフラの整備を取り巻く我が国の状況としては、人口構造の変化や技術の変化、既存施設の老朽化への対応と我が国が直面している厳しい財政状況等や、巨大災害に適切に備えることなど、課題が多い。例えば、人口が減少すれば、社会インフラの利用頻度が低下し、当該インフラ整備の費用対効果が悪化すると考えられる。また、産業構造の変化や技術の変化によって、必要となる社会インフラの内容、質、そして量も変化すると考えられる。

以下では、こうした認識の下、企業が必要とする社会インフラを提供していくための課題と対応について検討していく。

## 1 社会インフラの現状と整備に関する考え方

最初に、我が国の社会インフラに対する企業の評価を確認しよう。その上で、社会インフラ整備を巡る、人口減少、我が国が直面する厳しい財政状況等や社会インフラの維持管理・更新費の増大などの制約や課題について、最近の議論を紹介する。

### ● 港湾・空港の質に関する評価は高くない

主要国のビジネス関係者に対して行った社会インフラの質に関する意識調査では、我が国の社会インフラの質に対する評価は分野によって差がある。交通インフラの場合、道路の質に対する評価は144か国中14位でOECD平均よりも高いが、港湾は31位でOECD平均と同程度、空港は46位でOECD平均を下回っている（第3-3-1図（1））。

港湾の評価については、コンテナのターミナル内での貨物滞留時間が、シンガポールなどより長く<sup>76</sup>、また、大水深コンテナターミナル（水深16m以上の岸壁）の数が近隣アジアの主要港湾に比べて少ないといったことが影響していると考えられる（付図3-5（1）①、②）。空港については、首都都心部から主要空港へのアクセスに時間を要することなどが影響していると考えられる（付図3-5（2））。

電力の質については、2012年にOECD平均を下回っている。ただし、2011年以降に順位を下げしており、大震災の影響も考えられる（第3-3-1図（2））。通信の質については、ビジネス面の要求水準を満たしているとの回答割合がOECD平均より高い（第3-3-1図（3））。これは、企業向け電話料金は国際的に見て高いものの、インターネットの通信料金は安いことが

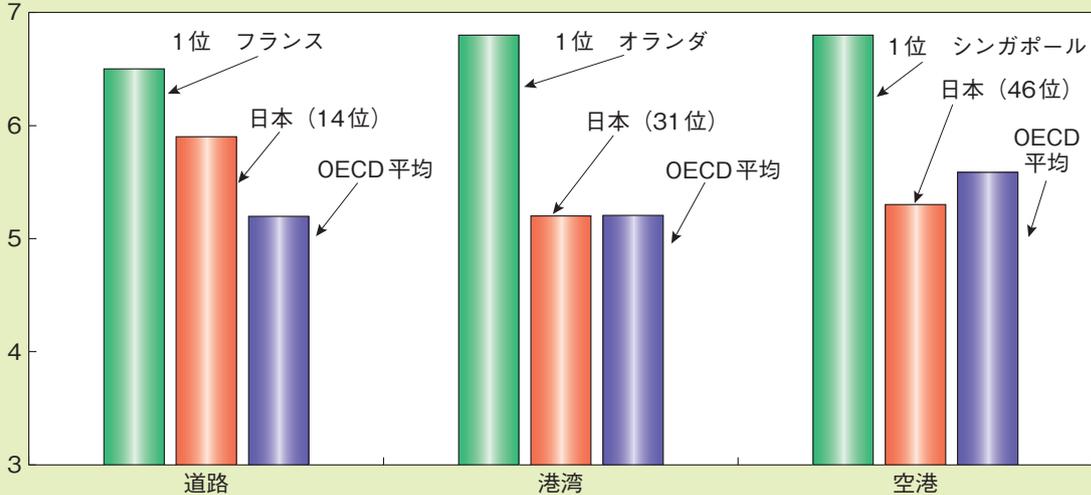
注 (76) 貨物滞留時間は、2000年時点で、シンガポールは24時間以内、アメリカ1~2日程度、韓国2日以内などとなっている（一般社団法人日本物流団体連合会調べ）。

第3-3-1図 社会インフラの質評価の国際比較

港湾・空港の質に関する評価は高くない

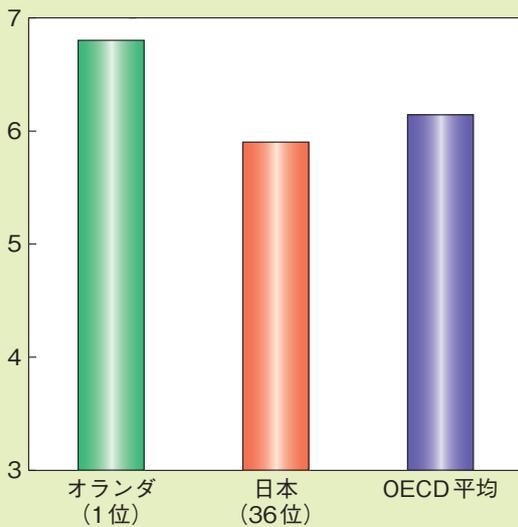
(1) 交通インフラの質評価

(ポイント)



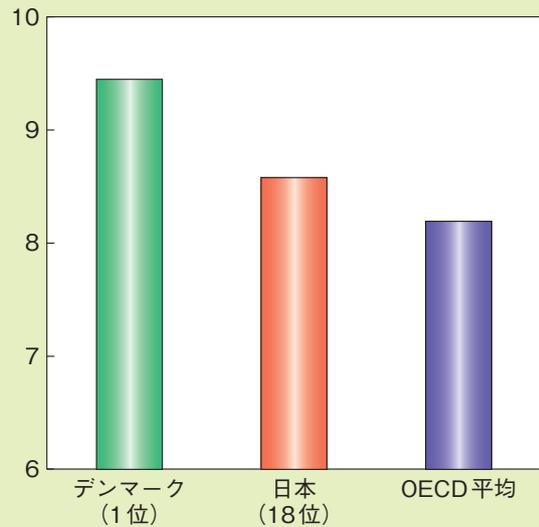
(2) 電力インフラの質評価

(ポイント)



(3) 通信インフラの質評価

(ポイント)



- (備考) 1. (1)、(2) は World Economic Forum “The Global Competitiveness Report 2012-2013” により作成。(3) は国際経営開発研究所 (IMD) 「世界競争力年鑑2012 (World Competitiveness Yearbook 2012)」により作成。
2. (1)、(2) は、World Economic Forum が、世界の経営幹部層に対し行っている意識調査の結果。2012年の同調査の総有効回答数は14,059 (144か国)。  
 (3) は、IMD が、世界の経営幹部層に対し、居住もしくは働いていた国に関し行った意識調査の結果。2012年の総有効回答数は4,210 (59か国)。
3. (1) は、「あなたの国の道路、港湾、旅客輸送の質はいかがですか？」との質問に対し、「1=きわめて未発達」、「7=国際的な水準と比べて大規模かつ効率的」とした7段階の選択肢への回答の加重平均値。  
 (2) は、「あなたの国の電力供給の品質はいかがですか？」との質問に対し、「1=不十分で頻繁に停電に苦しむ」、「7=十分かつ信頼性がある」とした7段階の選択肢への回答の加重平均値。  
 (3) は、通信技術 (音声及びデータ) について、「6=ビジネス面からみた要求水準を満たしている」、「1=満たしていない」とした6段階の選択肢の回答を平均した上で、0から10のスケールに直した値。

関係していると考えられる<sup>77</sup>。

### ●生産年齢人口は、地方圏を中心に全国的に減少

一方、グローバルな企業競争を支える社会インフラ整備を巡っては、維持管理・更新費の増大といった課題に対して人口減少や予算といった制約がある。こうした課題と制約の関係について概観しよう。

まず、人口について、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（2012年）によると、2013年の日本の総人口は1億2,725万人（出生中位・死亡中位推計値）となっている。また、生産年齢人口（15～64歳人口）は、1995年の国勢調査にて8,726万人とピークに達し、その後減少局面に入った。

将来推計人口の出生中位・死亡中位ケースの結果に基づくと、日本の総人口は2030年に1億1,662万人まで減少し、生産年齢人口も2027年には7,000万人を下回る水準になると見込まれている（第3-3-2図（1））。地域別の生産年齢人口は、2010年以降2030年に至るまで、いずれの地域でも減少するが、特に、北海道、東北、四国の減少が著しい（第3-3-2図（2））。また、こうした地域では人口密度（人／平方キロメートル）が低下し、四国では2020年に、中国地方でも2035年に200人を下回ると見込まれている（第3-3-2図（3））。

### ●公共投資は96年をピークに、近年他の主要先進国と同水準まで低下

次に、主に社会インフラ整備を担ってきた予算について振り返ろう。我が国の公共投資の規模（一般政府の総固定資本形成（対GDP比））は、欧米主要国と比較して、90年代は高い水準で推移した。これは、90年代の経済情勢の悪化に際して講じられた累次の経済対策において、公共投資を利用した需要喚起策が頻繁に利用されたためである<sup>78</sup>。しかし、財政の悪化が顕著になってきたこともあり、2001年以降、政府は公共事業予算について、「主要先進国の水準も参考としつつ公共投資の対GDP比を中期的に引き下げていく必要がある」<sup>79</sup>、また、「景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を目安に、その重点化・効率化を図っていく」<sup>80</sup>との方針を決定し、公共投資の削減を行ってきた。こうした結果、GDPに対する公共投資の比率は低下が続いた。リーマンショック後、経済危機対応として需要を喚起する経済対策を実施したため、公共投資も増加したが、2011年には主要先進国と同程度の水準となっている（第3-3-3図（1））。

他方、こうした公共投資によって形成されたストックを一般政府の有形固定資産の対GDP比として評価すると、我が国は、2011年時点で欧米主要国に比して約1.5倍以上となっている

注 (77) 第3-3-23図（2）を参照。

(78) 92年の総合経済対策から、99年の経済新生対策まで10回の経済対策における事業規模額（減税は除く）を合計すると、約111.5兆円に上る。

(79) 「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（2001）による。

(80) 「構造改革と経済財政の中期展望」（2002）による。