

インフラ充足度が日本の将来予測に 与える影響と地域格差

千種 莉央・石川 楓・久保田 咲紀・西井 萌々香

南山大学経済学部経済学科 4年（〒466-8673 名古屋市昭和区山里町 18）

E-mail: 20ee014@m.nanzan-u.ac.jp

本稿では、インフラ充足度が日本の将来予測に与える影響と特にどのインフラ充足度が重要かについて、線形回帰モデルを用いて分析を行っている。将来予測にインフラ充足度が影響しているならば、日本の将来を明るく捉えるためには今のインフラ充足度が重要であると言える。その結果、自分の身近な環境が将来予測に影響を与えていること、その中でも特に交通機関が充実しているかどうかの影響していること、インフラ充足度は地方に住んでいる人よりも都会に住んでいる人の方が高い、という結果が得られた。

キーワード: **インフラ充足度**, 社会資本, 将来予測, 地域格差, 三大都市圏

1. はじめに

道路や水道、電力などは、インフラとして生活する上では欠かせないものである。鉄道や高速道路などの交通インフラは、物や人の移動に不可欠であり、利便性が重要である。また、水道や電力などのインフラも、生きていくために必要であり、重要な役割を持っている。インフラの整備が住民の生活にも深く関係しており、インフラが整備されていれば、暮らしやすい地域というイメージを持てるであると言えるだろう。一方で、インフラが整備されていなければ住みにくい地域というイメージを持つと考えられ、地域のイメージにもインフラの充足度は影響すると考えられる。このようにインフラは重要なものであると言える。

インフラに関して、田中他（2016）は、国際比較データを用いてインフラ整備が経済成長に与える効果の実証分析を行い、道路等の交通インフラを整備することが経済成長に貢献する可能性があるとして述べている。また、後藤（2004）は、社会資本の生産力効果に関する評価を行い、社会資本には生産力効果があるという結果を示している。インフラについて内閣府（2021）は、企業活動が可能なインフラの維持・最適化が、地方の雇用創出や人口維持につながると述べている。

しかし、これらの文献では、インフラと日本の将来予測の関係については明らかになっていない。日本の将来をどう捉えているかに、社会資本の充足度が影響しているとすると、社会資本を充実させることによって、将来

に対するイメージが変化するということである。インフラの充足度は日本の将来性に影響を与えているかどうか、また、その中でもどの社会資本が影響を与えるかを明らかにすることで、地方や都会でどのインフラを重要視すればよいかにつながると考える。

本稿の目的は、インフラ充足度が日本の将来予測に与えるイメージの地域差を分析することである。社会資本の充足度が将来予測に影響を与えているとなると、社会資本が充実していないと日本の将来イメージを悪くしてしまっているかもしれない。また、どのインフラが将来予測に影響を与えているかを分析することで、どのインフラが重要視されているかを明らかにすることができる。どのようなインフラが影響しているかが分かれば、将来予測に影響するインフラを整備する必要があるという提言をすることができる。そのため、本稿ではインフラ充足度が日本の将来予測に与える影響と、特にどのインフラが影響を与えているかを分析する。本稿では「社会資本に関するインターネット調査（2017年、2021年）」を用いて、線形回帰推定を行っている。

本稿の分析結果は、以下の通りである。第1に、インフラ充足度が日本の将来予測に与える影響についての分析では、住んでいる地域のインフラ充足度が正に有意であった。これは、自分の身近な環境が将来予測に影響を与えていることを意味する。第2に、どのインフラが影響を与えるかについての分析では、特に交通機関の充足度が影響するということが明らかになった。第3に、身近な交通機関の充足度は地方に住んでいる人よりも都会

に住んでいる人の方が高いという結果が得られた。

本稿の貢献は、インフラ充足度が将来予測に与える影響を明らかにしたことである。将来予測にインフラ充足度が影響しているならば、将来を明るく捉えるためには今のインフラ充足度が重要であると言える。本稿において、これを明らかにすることは、今後の社会資本の整備を進めていくにあたって重要であると考えられる。

本文の構成は以下の通りである。第2節ではインフラ充足度が日本の将来予測に与える影響に関する分析とその結果、第3節ではどのインフラが将来予測に影響を与えているかについての分析とその結果について述べる。第4節ではインフラ充足度の地域差に関する分析について説明する。第5節ではまとめとして残された課題について述べる。

2. 分析結果

今回使用したデータは、一般財団法人国土技術研究センターが公開している、「社会資本に関するインターネット調査（2017年、2021年）」である。この調査では、全国の18～79歳の男女を対象としたインターネット調査を行っている。サンプル数としては、2017年、2021年それぞれ3,000ずつであるため、全体は6,000である。今回の分析は線形回帰推定とする。

今回の分析では、(1)列では被説明変数として、Q26-1/36-1「将来の日本が最もなりそうであると予測される姿はどれですか」という質問を用いた。この問いに対して回答者は、「衰退する日本」、「定常社会の日本」、「活力を保持した日本」、「生産性が向上、成長する日本」という選択をする。「活力を保持した日本」、「生産性が向上、成長する日本」と回答した人を、将来についてポジティブな考えを持っているとして1、「衰退する日本」を回答した人を、将来についてネガティブな考えを持っているとして0をとるダミー変数に変換した。「定常社会の日本」の選択を見ると、少子化・高齢化が進むが、それなりに質の高い生活を維持するという説明があり、ポジティブともネガティブともとらえられるので、今回の分析では、この回答をした人は除外した。この時点で(1)列のサンプル数は6,000から4,017に減少した。

(2)列では被説明変数として Q27-1/33-1「あなたが住む地域が最もなりそうであると予測される姿はどれですか」という質問を用いた。この問いに対して回答者は、「衰退していく地域」、「質の高い生活がそれなりに維持される地域」、「便利で快適な地域」、「成長性の高い便利で快適な地域」という選択をする。上記と同様に、後者二つを選択した人が1、前者一つを選択した人が0をとるダミー変数に変換した。また、上記と同様の理由で「質の高い生活がそれなりに維持される地域」を選択し

た人は除外した。この時点で(2)列のサンプル数が6,000から3,905に減少した。

説明変数としては、Q8.1/Q8.2「あなたはインフラが、全体としてどの程度充足していると考えますか」、Q4「自然災害や様々な事故に対し、安全で安心できる国土が形成されていると思いますか」Q5「人・もの・情報が効率的に通い合う活力のある社会や国土が形成されていると思いますか」、Q6「心豊かに暮らせる快適で、自然景観に恵まれた社会や国土が形成されていると思いますか」という質問と、2021年ダミーを用いた。これらの質問は、日本全体とあなたの地域のそれぞれで質問が設定されているため、(1)列では日本全体、(2)列ではあなたの地域での回答を使用している。また、「非常に充足している/非常にそうになっている」、「かなり充足している」と回答した人を1、「あまり充足していない/あまりそうっていない」と回答した人を0とするダミーに変換した。「どちらともいえない」と回答した人は除外した。この除外で(1)列のサンプル数は960、(2)列のサンプル数は970に減少した。

Q35/43「お住いの地域種別」は、「三大都市圏の政令指定都市」、「三大都市圏の県庁所在地及び人口30万人以上の都市」、「三大都市圏の上記以外の地域」を都会として1、「地方中枢都市」、「地方中枢都市人口30万人以上の都市及び県庁所在地」、「地方圏のその他の市」を地方として0をとるダミーに変換した。「その他」、「分からない」と回答した人は除外した。最終的に、(1)列のサンプル数は929、(2)列のサンプル数は941となった。

表1 将来予測に関する分析

被説明変数：将来予測される日本(地域)の姿	(1)日本全体	(2)地域
Q8.1/Q8.2 インフラに充足している	0.015 (0.034)	0.233*** (0.039)
Q4.1 自然災害・事故に対し安全安心	0.062 (0.046)	0.075 (0.047)
Q5.1 人・もの・情報が効率的	0.092* (0.051)	0.163*** (0.047)
Q6.1 自然や景観に恵まれている	0.057 (0.039)	-0.093** (0.038)
Q35/Q43 住んでいる地域	-0.026 (0.024)	0.112*** (0.029)
2021年ダミー	-0.030 (0.024)	0.081*** (0.028)
切片	0.125*** (0.025)	0.087*** (0.029)
サンプル数	929	941
自由度修正済み決定係数	0.066	0.188

注1.上段は限界効果、下段()内は標準誤差を表す。

2.*、**、***はそれぞれ有意水準10%、5%、1%で有意であることを表す。

表1が分析結果である。(1)列の結果を見ると Q8.1/8.2は非有意な結果が得られた。これは、日本全体において、インフラの充足度が将来予測に影響を与えているとは言

えないことを示唆している。しかし、(2)列の Q8.1/8.2 は有意水準 1%で正に有意であった。これは、自分が住んでいる地域において、インフラが充実していると感じている人ほど、将来にポジティブな考えを持っていると言えることを表す。つまり、将来予測において、日本全体の環境よりも、自分の身近な地域の環境の方が影響を与えていることが分かった。

(2)列を見ると、Q35/Q43 は有意水準 1%で正に有意であった。先述した通り、都会に住む人が 1、地方に住む人が 0 をとるダミーに変換している。そのため、この結果は都会に住む人の方が地方に住む人と比較して、将来に対してポジティブな考えを持っている人が多いということを示している。「令和 5 年版国土交通白書」によると、住んでいる地域の生活環境に関する重要度と満足度について尋ねたところ、公共交通の利便性や安全な歩行空間について、特に小都市で満足度が低かったと発表しており、この結果と整合的であった。

3. 追加の分析 1

本稿ではこれまでインフラの充足度が将来予測に与える影響について分析し、身近な環境が将来予測に影響を与えるという結果が得られた。この結果から、地域の将来予測において特にどのようなインフラが重要であるのか検証するため、本節では、どのインフラの充足度が将来予測に影響を与えているか分析を行う。被説明変数としては 2 節の(2)列でも使用した Q27-1/33-1「あなたが住む地域が最もなりそうであると予測される姿はどれですか」という質問を用いた。説明変数としては Q7-1「あなたの住む地域について、次のインフラは充足していると思いますか」という質問の各項目（2017年度のア～ハ、2021年度のア～フ）、2 節の(2)列で使用した Q4「自然災害や様々な事故に対し、安全で安心できる国土が形成されていると思いますか」、Q5「人・もの・情報が効率的に通い合う活力のある社会や国土が形成されていると思いますか」、Q6「心豊かに暮らせる快適で、自然景観に恵まれた社会や国土が形成されていると思いますか」、Q35/43「お住いの地域種別」を用い、Q7-1 の各項目を分析ごとに 1 項目ずつ入れ替えて分析を行った。Q7-1 については「非常に充足している」、「充足している」と回答した人を 1、「あまり充足していない」、「ほとんど充足していない」と回答した人を 0 とするダミー変数に変換した。「どちらともいえない」、「わからない（2021年のみ）」と回答した人は除外した。被説明変数と Q7-1 以外の説明変数については 2 節と同様のダミー変数に変換した。また、2017年のみデータがある項目、2021年のみデータがある項目においてはそれぞれ 2017年・2021年のみのデータを用いて分析した。

表2 どのインフラが将来予測に影響を与えるかについての分析

変数 (2017年/2021年)		
①安全・安心		
ア/ア	河川施設 (n=862)	0.113*** (0.038)
イ/イ	海岸施設 (n=672)	0.090** (0.043)
ウ/ウ	命の道としての高速・幹線道路 (n=854)	0.130*** (0.036)
エ/エ	災害への配慮 (n=837)	0.105*** (0.038)
オ/オ	災害・避難情報活用環境 (n=844)	0.147 (0.038)
カ/カ	通学路・歩道 (n=868)	0.123*** (0.037)
②活力・交流		
キ/キ	移動を支える高速道路・幹線道路 (n=849)	0.193*** (0.035)
ク/ク	道路交通の円滑化・ETC (n=860)	0.122*** (0.037)
ケ/ケ	新幹線・高速鉄道 (n=870)	0.151*** (0.034)
コ/コ	環状道路・放射状道路 (n=837)	0.175*** (0.037)
サ/サ	国際ハブ空港 (n=811)	0.199*** (0.037)
シ/シ	空港・港湾 (n=831)	0.192*** (0.035)
ス/ス	グローバル化対応の港湾 (n=728)	0.143 (0.038)
セ/セ	交通ネットワーク (n=860)	0.264*** (0.036)
-/ソ	物流網 (n=408)	0.177*** (0.054)
ソ/タ	観光などの情報収集環境 (n=807)	0.201*** (0.039)
タ/チ	都市整備 (n=858)	0.304*** (0.036)
③心豊かな暮らし		
チ/ツ	地域の道路 (n=896)	0.154*** (0.036)
ツ/テ	地域の鉄道・バス (n=938)	0.281*** (0.033)
テ/ト	公園、緑地、スポーツ施設 (n=912)	0.159*** (0.035)
ト/ナ	医療、福祉、子育て、教育文化施設 (n=851)	0.191*** (0.038)
ナ/ニ	上水道 (n=966)	0.019 (0.039)
ニ/ヌ	下水道 (n=906)	0.114*** (0.036)
ヌ/ネ	自然景観 (n=934)	-0.019 (0.041)
-/ノ	脱炭素社会基盤 (n=308)	0.086 (0.069)
ネ/ハ	質の高い生活空間 (n=807)	0.139*** (0.039)
ノ/ヒ	無電柱化 (n=907)	0.061 (0.038)
ソ/フ	快適な生活のための通信網 (n=834)	0.177*** (0.039)
ハ/ー	生活を快適にする道路利用 (n=422)	0.170*** (0.050)

注1. 上段は係数、下段 () 内は標準誤差を表す。

2. **, ***はそれぞれ有意水準5%、1%で有意であることを表す。

表2がキーとなる説明変数である Q7-1のみをまとめた分析結果である。各分析のサンプル数は変数名の末尾に示した通りである。それぞれの係数について見ると、係数が最も大きくなっているのがタ/チ「都市整備」、ツ/テ「地域の鉄道・バス」、セ/セ「交通ネットワーク」といった身近な交通機関であることが分かる。これは、自分が住んでいる地域において、身近な交通機関が充足していると感じている人ほど、将来にポジティブな考えを持っていることを表す。つまり、身近な交通機関の充足度が将来予測に大きく影響を与えていることを示唆する。

次に係数が大きかったのは道路ネットワークに関する内容（例：キ/キ「移動を支える高速道路・幹線道路」、ケ/ケ「新幹線・高速鉄道」）である。これは、道路ネットワークが充足していると感じている人ほど将来に対してポジティブな考えを持っていることを示している。しかし、身近な交通機関の方がより係数が大きいいため、身近な交通機関が充足していると感じている人の方が、より将来に対してポジティブな考えを持っている人が多いと分かる。つまり、身近な交通機関の充足度の方が道路ネットワークの充足度よりも将来予測に大きく影響を与えていることを示唆する。

一方、災害に関する内容（例：イ/イ「海岸施設」、オ/オ「災害・避難情報活用環境」）は係数が小さい、もしくは非有意な結果が得られた。これにより、災害に関するインフラが充足していると感じている人は、身近な交通機関や道路ネットワークが充足していると感じている人よりも将来に対してポジティブな考えを持っていないことが分かる。つまり、災害に関するインフラの充足度は、身近な交通機関や道路ネットワークの充足度よりも将来予測に与える影響が小さい、もしくは観察されないことを示唆する。

以上の分析結果から、身近な交通機関の充足度が地域の将来予測に特に大きな影響を与えていることが分かった。内閣府（2013）は、交通インフラの限界生産性が社会資本全体よりも大きくなっており、地域別で見た場合は都市圏で高くなっていると述べている。このことから、交通インフラは人々への恩恵が大きいため、身近な交通機関の充足度の高さが精神面にポジティブな影響を与えることが考えられる。また、充足度の高さにおいても地域差があることが推測される。

以下の追加の分析2では、地域の将来予測に特に大きな影響を与えていたタ/チ「都市整備」、ツ/テ「地域の鉄道・バス」、セ/セ「交通ネットワーク」に着目し分析を行った。

4. 追加の分析 2

(1) 分析結果

本稿ではこれまでインフラ充足度の各要素が日本の将来予測に与える影響について分析し、身近な交通機関が将来予測に大きな影響を与えるという結果が得られた。この結果について、身近な交通機関の充足度は特にどの地域の人々に影響を与えられているのかという疑問が生まれた。そのため、本節では地域差が身近な交通機関の充足度に与える影響について線形回帰推定を行う。

被説明変数は、(1)列では、Q7-1「インフラは充足していると思いますか（あなたの住む地域）」のタ/チ「中心市街地を活性化化する都市整備」、(2)列では同様の質問のツ/テ「日常の移動を支える地域の交通機関（鉄道、バス）」、(3)列では同様の質問のセ/セ「地域間・都市間の移動を支える交通機関（鉄道、バス）」とする。これらの変数は前章の分析と同様のダミー変数に変換し、「どちらともいえない」、「わからない」と回答した人は除外した。この時点でサンプル数は(1)列では 3,037、(2)列では 3,435、(3)列では 3,047 となった。

説明変数は、Q4「自然災害や様々な事故に対し、安全で安心できる国土が形成されていると思いますか」、Q5「人・もの・情報が効率的に通い合う活力のある社会や国土が形成されていると思いますか」、Q6「心豊かに暮らせる快適で、自然景観に恵まれた社会や国土が形成されていると思いますか」、Q35/43「お住いの地域種別」、2021年ダミーとする。Q35/43については、「三大都市圏の政令指定都市及び東京 23 区」、「三大都市圏の県庁所在地及び人口 30 万人以上の都市」、「三大都市圏の上記以外の地域」を大都市として 1、それ以外を 0 とする大都市ダミー、「地方中枢都市」、「地方中核都市人口 30 万人以上の都市及び県庁所在地」を中都市として 1、それ以外を 0 とする中都市ダミーに変換した。その際、「地方圏のその他の市」、「地方圏の町村」を小都市として、基準にする。「その他」、「わからない」と回答した人は除外した。この時点でサンプル数は(1)列では 2,977、(2)列では 3,376、(3)列では 2,994 となった。その他の変数については前章と同様のダミー変数に変換した。最終的にサンプル数は(1)列では 1,375、(2)列では 1,491、(3)列では 1,364 となった。

表3 充足度に関する線形回帰推定

被説明変数	(1)タ/チ	(2)ツ/テ	(3)セ/セ
Q35/43 大都市ダミー	0.227*** (0.025)	0.323*** (0.025)	0.287*** (0.025)
Q35/43 中都市ダミー	0.157*** (0.032)	0.175*** (0.031)	0.119*** (0.032)
Q4.1 自然災害・事故に対し安心安全	0.126*** (0.034)	0.190*** (0.034)	0.172*** (0.034)
Q5.1 人・もの・情報が効率的	0.428*** (0.033)	0.289*** (0.033)	0.376*** (0.034)
Q6.1 自然や景観に恵まれている	0.038 (0.029)	0.041 (0.028)	0.027 (0.029)
2021年ダミー	0.057*** (0.021)	0.037* (0.021)	-0.013 (0.021)
切片	0.038 (0.027)	0.049 (0.027)	0.057 (0.027)
サンプル数	1,375	1,491	1,364
自由度修正済み決定係数	0.373	0.339	0.378

注1.上段は限界効果、下段()内は標準誤差を表す。

2.*、***はそれぞれ有意水準10%、1%で有意であることを表す。

表3が分析結果である。「Q35/43 大都市ダミー」を見ると、(1)、(2)、(3)列で、有意水準1%で正に有意であった。「Q35/43 中都市ダミー」を見ると、大都市ダミーと同様に(1)、(2)、(3)列で、有意水準1%で正に有意であった。これは、大都市、中都市に住む人ほど身近な交通機関の充足度が高いことを表す。また、大都市ダミーの限界効果を見ると、(1)列は0.227、(2)列は0.323、(3)列は0.287であり、大都市に住む人の交通機関の充足度は、小都市に住む人と比べて2割から3割程度高いことが分かる。「国土交通白書2020」によると、都市と地方の地域格差がどのような点で拡大していると思うかを尋ねたところ、「公共交通の利便性」が「所得水準」に続いて2番目に多い回答であった。特に、人口5万人未満の市町村において、公共交通の利便性の地域格差を感じる人が多かった。また、老後の生活に関する調査では「移動が困難になる」ことに不安を感じる人が多く、その割合は人口規模が小さい市町村ほど高くなる傾向があった。これらのインフラ充足度の低下が、ネガティブな将来予測にもつながったと考えられる。

(2) 課題と解決策

これまでの分析で、身近な交通機関の充足度が地域の将来予測に大きな影響を与えていることが分かった。また都会に住む人の方が、身近な交通機関の充足度が高いことが分かった。

ここでは、なぜ地方では身近な交通機関の整備が進まないのか、またどのようにしてその問題を解決すべきかについて述べる。

身近な交通機関の整備が進まない要因として考えられるのは、財政的な問題である。近年、日本では少子高齢化が加速し、社会保障費が急増している。その一方で、公共事業に使われる予算は減少しているため、交通機関

の整備が進まないと考えられる。

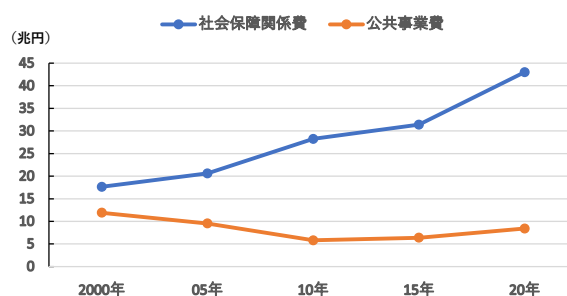


図1 社会保障費、公共事業費の推移

出典：財務省「財政統計(予算決算等データ)主要経費別分類を加工して作成。
注.金額はその年の決算額を使用した。

上記の図1は、2000年から2020年の社会保障費と公共事業費の決算額の推移を5年ごとに表したものである。データは、財務省の財政統計から作成した。2000年には、約17兆円だった社会保障費は、20年には約43兆円と、2.5倍程度に増加している。それに対して、公共事業費は基本的に減少傾向にあり、10兆円前後しか使われていない。社会保障費が増加する限り、公共事業で利用できるお金が減少するため、交通機関の整備が進まないと考えられる。

また、交通機関の整備が進まない要因として、自家用車の保有台数の増加も考えられる。人々が自家用車を持つことによって、公共交通機関を利用する機会が減少する。その結果、公共交通機関の運営が厳しくなるため整備が進まないのではないかと考えられる。実際に、国土交通省の「令和4年版交通政策白書」によると、2021年時点で、15歳以上人口の約74%が乗用車を保有しているというデータがある。また、自動車分担率は、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、都市部を中心とした人口密度が高い都市ほど低い傾向が見られる。地方は、交通の便が悪く自家用車が必要となるため、公共交通機関の利用が減少し、ますます整備が進まないのではないかと考えられる。

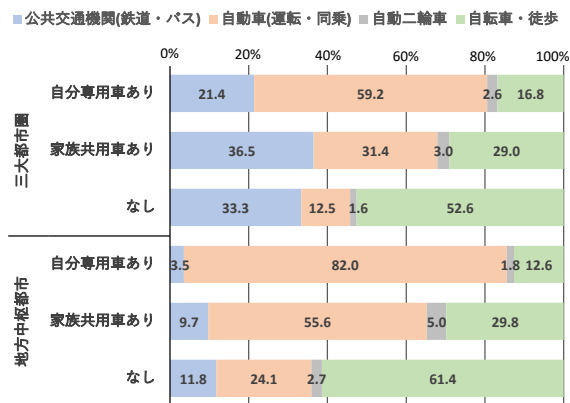


図2 代表交通手段分担率

出典：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査 集計データ」を加工して作成。

上記の図2は、平日の代表交通手段の分担率を三大都市圏と地方中枢都市で比較したものである。データとしては、国土交通省都市局が発表している、平成27年度の全国都市交通特性調査の結果を使用した。結果を見ると、自分専用車を持っている人、家族共用車を持っている人、自動車を持っていない人の全ての分類において、地方中枢都市は三大都市圏と比較して、公共交通機関の分担率が低く、自動車の分担率が高い。地方中枢都市の自分専用車を持っている人は、自動車の分担率が80%を超えおり、公共交通の分担率はわずか3%程度である。また、地方中枢都市の自動車を持っていない人の主な移動手段は、自転車・徒歩となっている。これは、地方では、交通の便が悪いため、自転車・徒歩という移動手段がとられていると考えられる。このデータからも分かる通り、地方では都会と比較して、公共交通の使用が減少しているため、交通整備が進まないと言える。

これらの課題を解決するために、松原・田柳(2015)は、SAVというバスとタクシーを融合させた公共交通システムを提案している。移動時間はバスより早く、料金はタクシーよりも安い公共交通を想定しており、利用者によっては利便性が増し、事業者の収益が増え、自治体にとっても補助金を減少させることを期待している。このように、自治体の補助金に余裕ができるような政策を行えば、交通機関の整備に充てる費用が増えるため、整備が進むと考えられる。また、國井・喜多(2022)は、利便性と持続可能性の両立が難しい地域では、ライドシェアという同一目的地の人を同乗させて運転するサービスを提案している。

以上のように、少子高齢化に伴う財政難を踏まえた上で、身近な交通機関の整備を進めていくことで、将来予測を明るく捉えることができると考えられる。また、インフラの充足度が低い地方を中心とした交通整備を進めることで、地域格差を是正することができる。

5. おわりに

本稿では、一般財団法人国土技術研究センター「社会資本に関するインターネット調査(2017年、2021年)」を使用して、インフラ充足度が将来予測に与える影響について分析を行った。また、追加の分析として、将来予測に特に大きな影響を与える要因とその地域差について明らかにした。本稿の主な結果は以下の通りである。第1に、自分の住む地域において、インフラ充足度は将来予測に正の影響を与える。第2に、身近な交通機関は将来予測に大きな影響を与える。第3に、身近な交通機関の充足度は、地方に住む人よりも三大都市圏、地方中枢都市に住む人の方が高い。

社会インフラに関する先行研究では、田中他(2016)や後藤(2004)が、インフラが生産性の向上に影響を与えることを明らかにしている。しかし、インフラ充足度が将来予測に与える影響については明らかになっていない。そのため、本稿ではインフラ充足度が将来予測に与える影響とその地域差について分析を行った。

本稿の残された課題として、表1の日本全体の分析において、有意な結果を得ることができなかったことがある。

参考文献

- 1) 田中 謙士朗, 神田 佑亮, 藤井 聡: 経済成長とインフラの整備水準の関係性に関する国際比較研究, 実践政策学, 第2巻2号, pp.195-201, 2016.
- 2) 後藤達也: 社会資本の生産力効果に関する分野別評価, 会計検査院研究, №30, pp.81-98, 2004.
- 3) 内閣府: 令和3年度年次経済財政報告, 2021.
- 4) 国土交通省: 令和5年版国土交通白書.
- 5) 内閣府: 年次経済財政報告, pp.350, 2013.
- 6) 国土交通省: 国土交通白書2020.
- 7) 財務省: 財政統計(予算決算等データ).
- 8) 国土交通省: 令和4年版国土交通白書.
- 9) 国土交通省都市局: 全国都市交通特性調査.
- 10) 松原仁, 田柳恵美子: 公共交通の課題解決と今後の展開, サービスロジック, 2015年2巻1号 pp.16-19.
- 11) 國井大輔, 喜多秀行: 過疎地域の公共交通におけるライドシェア活用と将来展望, 土木学会論文集 D3(土木計画学), 2022年78巻6号 pp.II_623-II_633.