



新興市場国の消費者がインフラニーズの原動力

[パウロー・モーロ](#)

2017年5月4日

中国やインドのような新興市場国のインフラニーズは米国やドイツなどの先進国・地域のニーズとは異なります。多くの新興市場国は自国のエネルギーおよび交通のネットワークを大幅に拡大もしくは一から構築し、経済の急速な成長に対応しなくてはなりません。[我々の研究](#)によると、人々は収入が増えるとその分多く運輸交通手段に支出します。新興市場国の中産階級が急激に拡大し、所得も上昇していることを考えると、この研究結果は、政策当局がどのようなインフラ投資の選択をするかに大きな意味合いを持ちます。

インフラニーズにとっての所得向上の意味

インフラ投資は、特にサハラ以南のアフリカ、インド、その他東南アジア諸国においては急速な人口増加に、また一人当たりの所得の増加に遅れをとらないようにしなければなりません。さらに、消費は引き続き運輸交通手段に対する支出へとシフトしていますが、それがなかなか正当に評価されないのも事実です。

所得の変化がいかにより人々の財やサービスを購入する際の選択に影響を及ぼすかについての経済的研究は数多くあります。

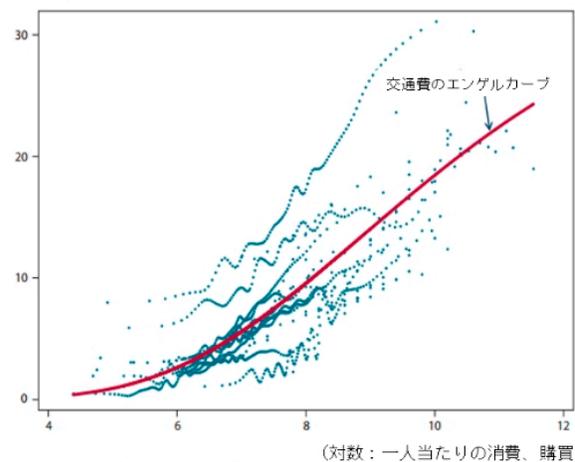
19世紀、ドイツの経済学者エルンスト・エンゲルは、所得や家族数の増加に応じて家計の食費は増加する一方、家計の消費支出に占める食費の割合は減少することを明らかにしました。よく知られるエンゲルの法則です。

我々が先進国・地域および新興市場国の20カ国を対象に行った家計調査から、個人所得と運輸交通手段への支出の間には強い正の比例関係があることがわかりました。年収200ドルの人々は交通ニーズに収入の1%しか充てませんが、年収2万ドルの人々は18%を費やします。

より多くのより良い橋梁

人々は収入が増えるとその分多く運輸交通手段に支出する。

(収入に占める運輸交通手段への支出の)



出所：世界銀行の世界の消費データ、ルクセンブルグ・インカム・スタディ、個人消費支出実態調査（米労働統計局実施）
注：チャートはパネルデータに基づくゴンペルツ関数を用いて推定。

世界で年収が6千ドルから2万ドルの人々の数は今後20年で10億人余り増加し、その多くが初めて車を購入するでしょう。年収2万ドル以上の人の数は約8億人増加し、その多くがレジャーのために飛行機を利用し始めるでしょう。

こういった要因を考慮すると、インド、中国、その他アジアの新興市場国、またサハラ以南のアフリカでは、運輸交通手段に対する個人消費支出が2035年までに4倍になると予想されます。世界的な運輸交通需要の拡大に対応するために必要となる舗装道路や鉄道の建設だけでも今後20年でおおよそ48兆ドルかかるでしょう。新興市場国および途上国でその投資の大部分が必要となるでしょう。

民間部門の活用

政府支出の優先順位の変更もしくは税による資金調達によってインフラ投資の一部は賄うことができるでしょう。しかし、新興市場の大きく且つ今も拡大しているインフラ・ギャップに対処する唯一現実的な方法は、民間部門を通じて資金調達を行うことです。それには世界中の年金基金や生命保険会社が有する膨大な潜在資金も含まれます。

そのためには、これらの投資家がインフラプロジェクトの資産ポートフォリオを国際的に多角化できるようプルーデンス規制の変更を行う必要があるかもしれません。なお、国際および地域開発金融機関との官民パートナーシップであれば、民間投資家はそのようなインフラプロジェクトに参加する際に必要とされる承認を得ることができるでしょう。

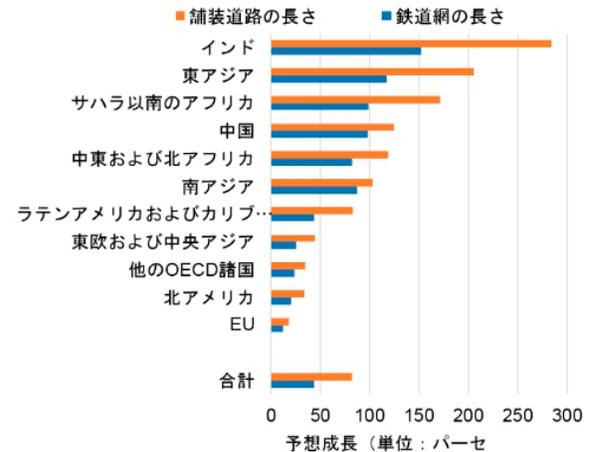
また、民間投資家を誘致するには、各国政府が政治の恣意的介入を受けない安定した規制環境を維持する必要があります。その一方で、コロンビア、インドネシア、ポルトガルなど多くの国における官民パートナーシップでは、GDPの1パーセントポイント以上に相当する予算をプロジェクト費用の政府保証として求めるということがありました。こうしたリスクを削減するため、各国政府は民間部門が参加するプロジェクトから生ずる財政上の義務をモニターし且つ情報開示を行う必要があるでしょう。チリなど**複数の国**では、現在定期的にそれを実施しています。

透明性

これは単により多く支出すればいいということではありません。効果的な支出が必要だということです。

インフラニーズ

所得向上は、新興市場国が今後数十年にインフラに対しより多くそして賢明に消費する必要があることを意味している。



出典：パウロー・モーロおよびトーマス・ヘレブランド（2016年）「進化する世界：より公平な世界経済における消費パターン（World on the Move: Consumption Patterns in a More Equal Global Economy）」、ピーターソン国際経済研究所（ワシントンDC）
注：OECD = 経済協力開発機構



国際通貨基金

いかなるインフラ事業であっても、その成功は透明性とその事業を正確にモニターし且つ報告することのできる独立したメディアにかかっています。それによって国民は政策当局に公共の利益を追求するよう圧力をかけることができるのです。

入札や契約の重要な特徴の公表、適切な記録管理、品質管理は、契約の履行と同様プロジェクトの評価や入札を含めた調達段階ではすべて不可欠なものです。これを実行することで、確実に、資金調達の生産的な活用が可能となり、また不正流用や政治的に好まれる低付加価値のインフラ事業へと向かうことのないようにすることができます。不正行為を防止するためには、各国政府は内部告発者に対する報奨金の提供や報復からの保護が不可欠です。

プロジェクトの選択および実施に必要な制度的枠組みの質を計る指標については、多くの新興市場国の評価点は良くありません。しかし、腐敗はすべての国に害を及ぼします。先進国・地域も民間部門の不当な影響力や政治の恣意的介入からインフラ投資を保護する必要があります。

また、国民は新たな「緑の（環境に優しい）」建築を選択することで恩恵を受けるでしょう。例えば、新たな交通網を整備する際に、道路建設よりも都市型鉄道網や他の公共交通機関を選択すると、今後数十年にわたり炭素の排出量削減に寄与します。

インフラ投資は非常に大きな可能性を秘めています。その恩恵を現実のものにするためには、政策当局は適切な抑制と均衡を選択し且つ保護する必要があります。そうすることで、国民はその正しい選択から確実に恩恵を得ることができるのです。



パウロー・モーロ：IMF アフリカ局長補。2014年から16年は、ピーターソン国際経済研究所の上級研究員兼ジョンズ・ホプキンス大学ケリー・ビジネススクールの客員教授。それ以前は、IMFの調査局および財政局にて要職を歴任。経済季刊誌 *Quarterly Journal of Economics* などに論文を発表、また学界およびエコノミストやウォール・ストリート・ジャーナルなど主要メディアでも研究が広く引用される。「進化する世界 (World on the Move) : より公平な世界経済における消費パターン (Consumption Patterns in a More Equal Global Economy)」、「新興市場と金融のグローバル化 (Emerging Markets and Financial Globalization)」、「公的債務の段階的削減 (Chipping Away at Public Debt)」など書籍の出版も多数。