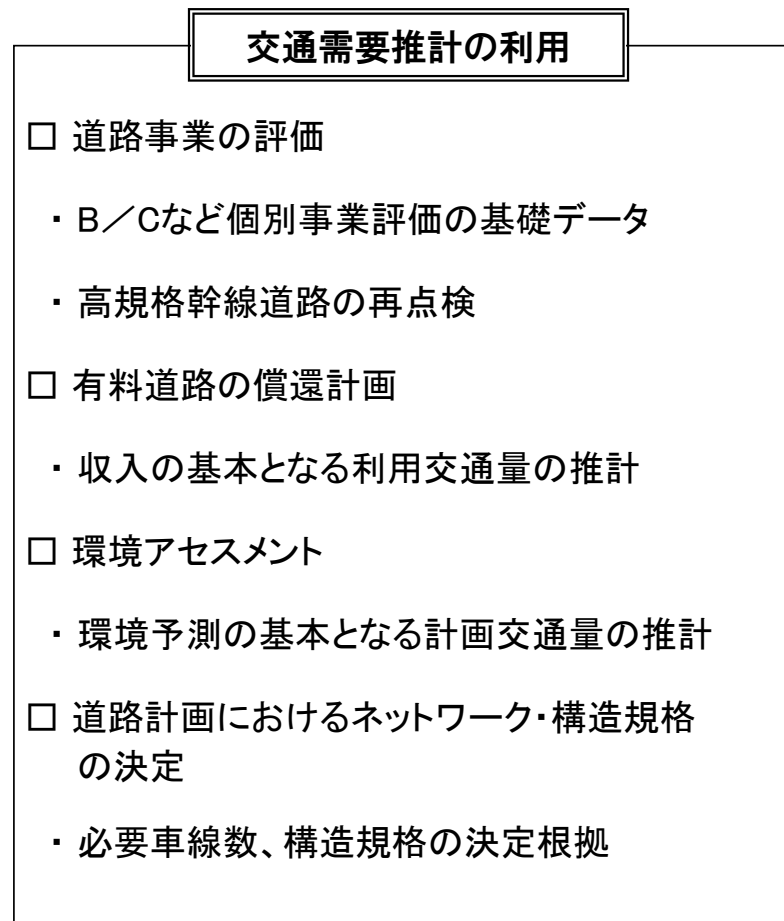
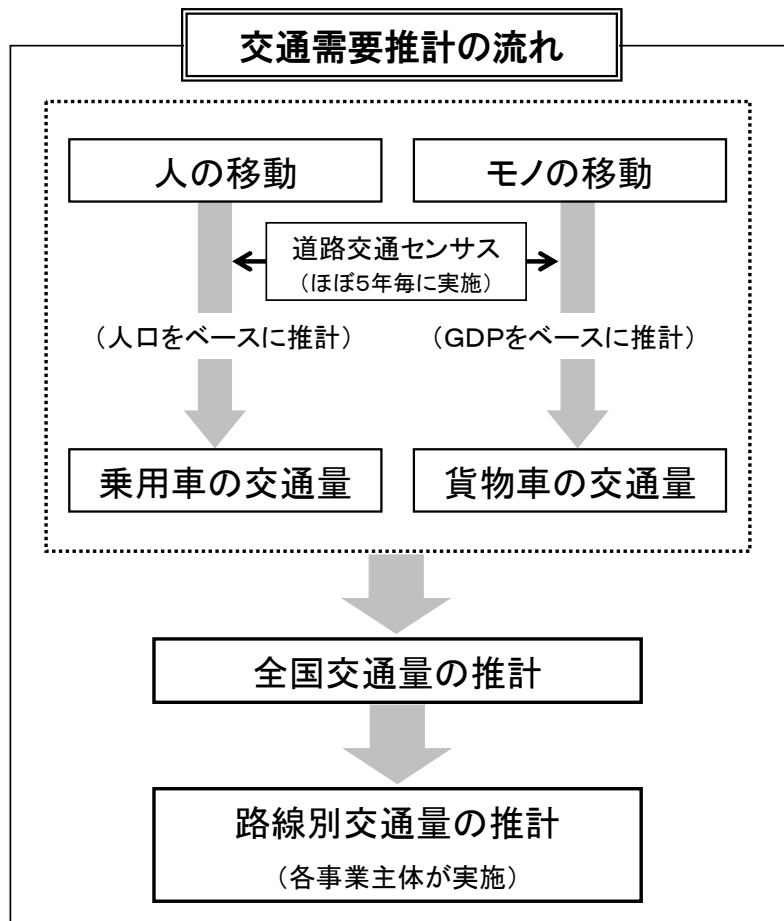


新たな将来交通需要推計について

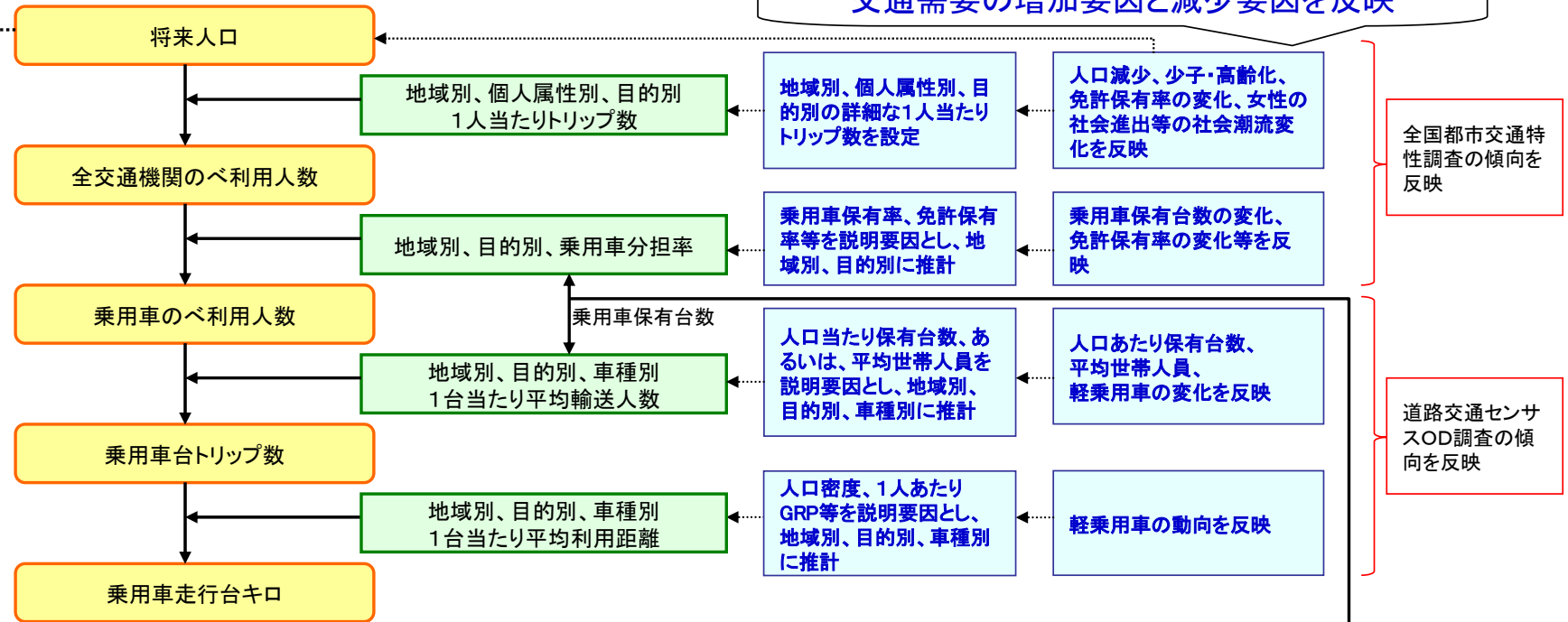
交通需要推計の流れとその利用



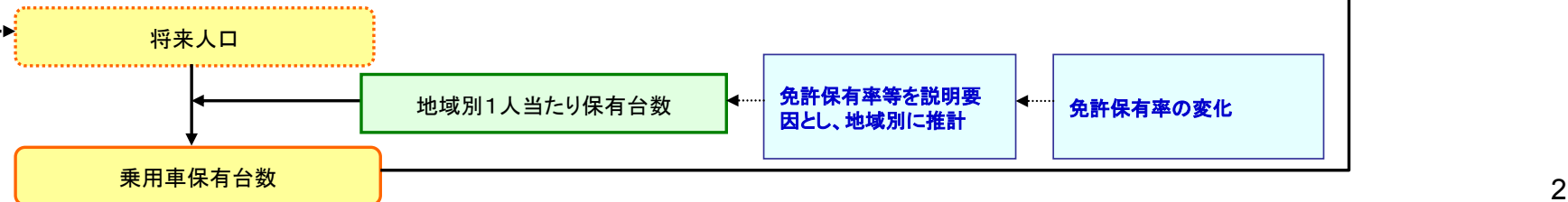
交通需要推計モデル(人の移動)の概要

○ 人の移動(乗用車)の将来交通需要推計は、以下のフローで実施。

【乗用車台トリップ、走行台キロの推計】



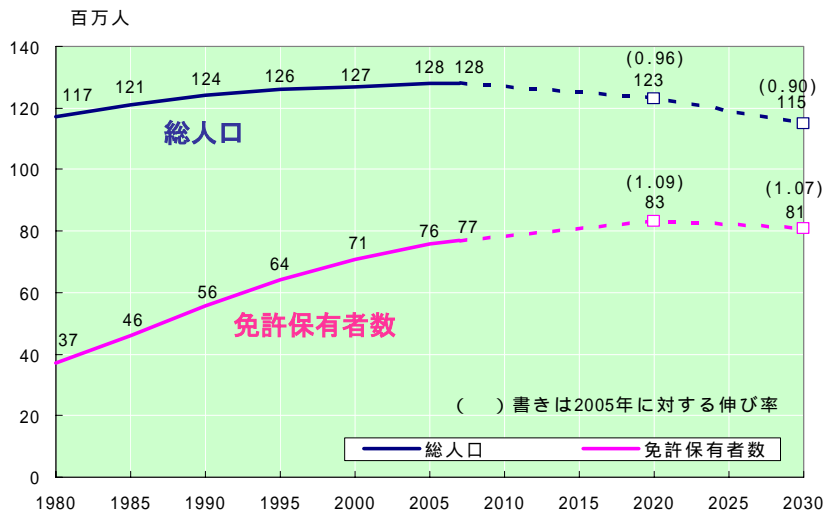
【乗用車保有台数の推計】



免許保有者数の推移

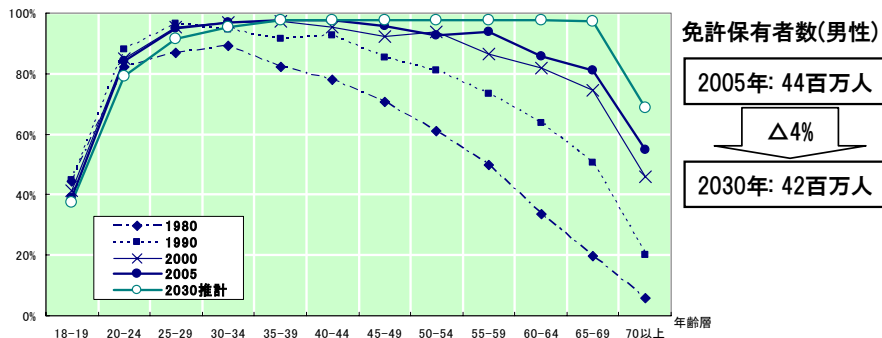
- 全国の免許保有者数は現在(2007年)まで一貫して増加傾向。
- 性別年齢階層別保有率は、男性の高齢者と女性で大きく上昇。

◆人口と免許保有者の推移(全免許)

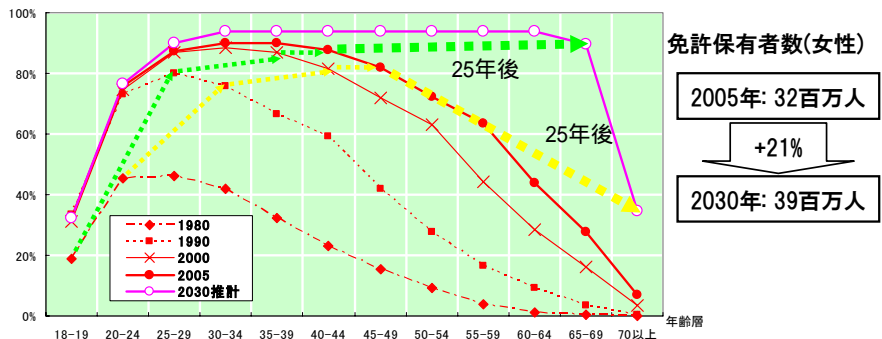


※ ここでの免許保有者は普通、中型、大型のそれぞれ第一種免許、第二種免許のいずれかを保有する人を指す。

◆男性の年齢階層別免許保有率の推移(全免許)



女性の年齢階層別免許保有率の推移(全免許)



出典)

総人口実績値:「国勢調査」(総務省)(1980年、1985年、1990年、1995年、2000年、2005年)及び「人口推計」(総務省)(毎年10月1日の推計人口)
免許保有者数実績値:警察庁データ

人の移動について

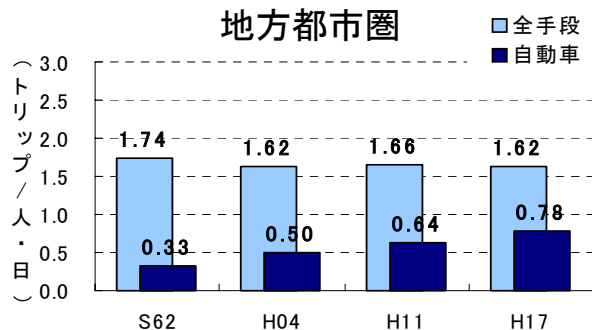
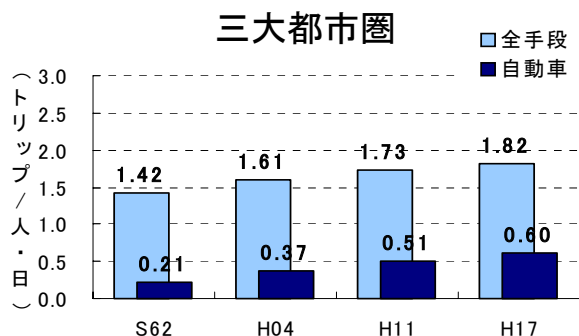
○ 長寿命化の進展に伴い健康な高齢者(65歳以上)が増加しており、高齢者が車で移動する機会は増加傾向。

⇒ これを推計に反映。

○ 乗用車全体の保有台数は微増傾向の中、軽自動車の保有台数は大きく増加傾向。軽自動車については、女性の利用が多く、比較的利用距離が短いことが特徴。

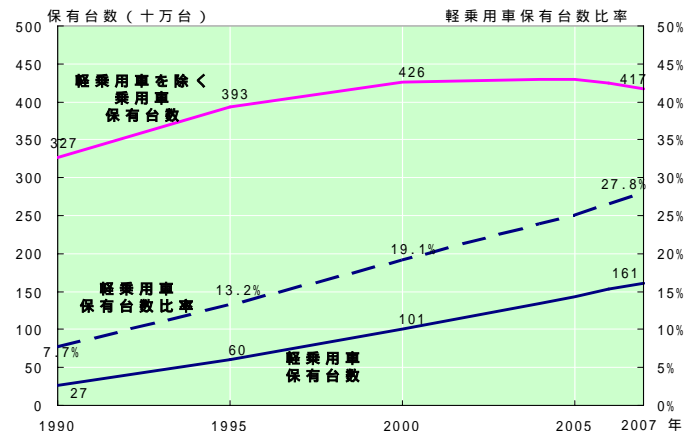
⇒ このため、新たに「軽乗用車」と「それ以外の乗用車」に区分して推計。

◆高齢者(65歳以上)の都市圏別のトリップ数の推移



出典) 全国都市交通特性調査

◆軽乗用車の保有台数比率の推移



出典) 自動車保有車両数(自動車検査登録情報協会)
軽自動車車両数(全国軽自動車協会連合会)

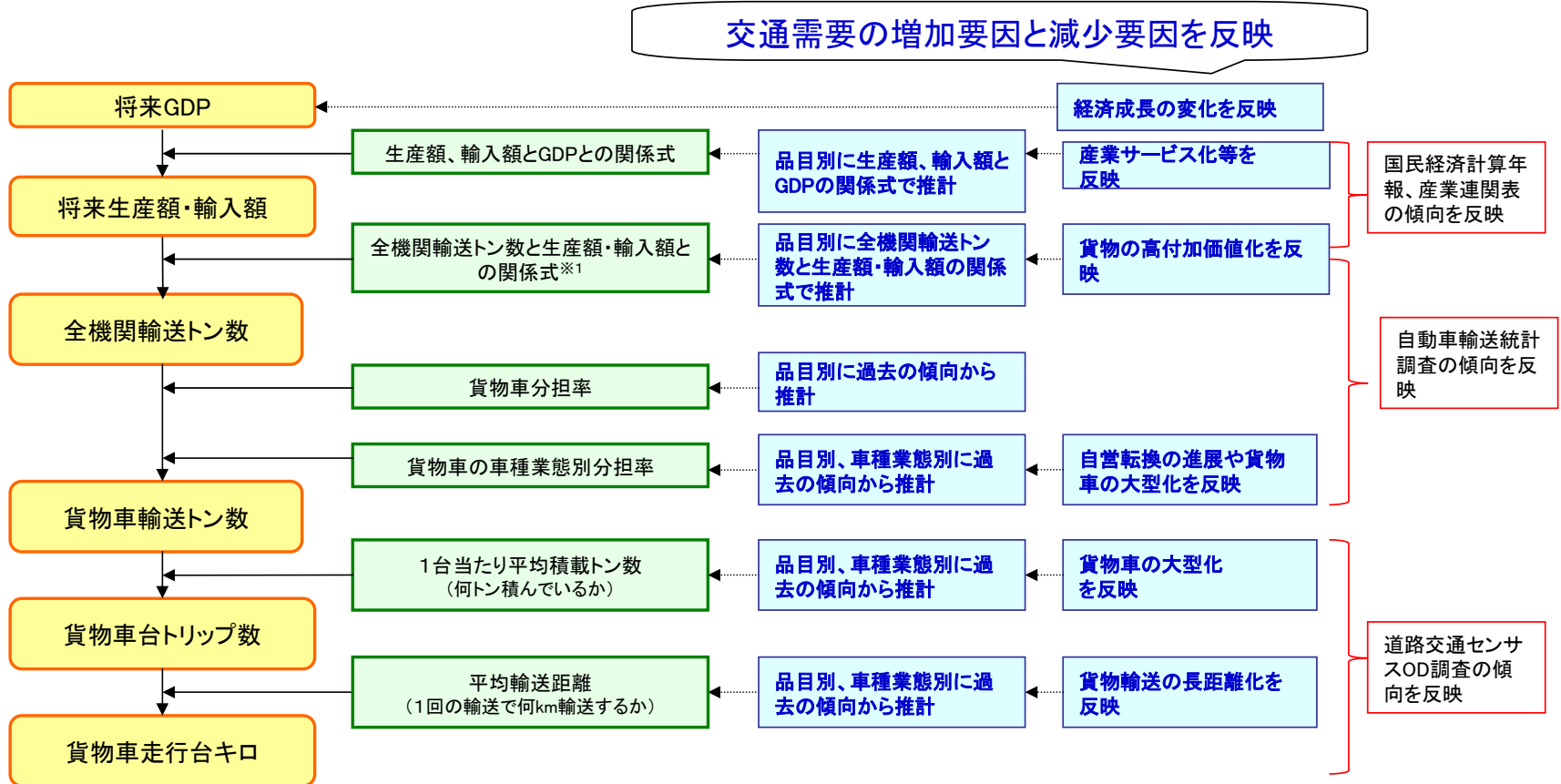
◆軽乗用車の主な運転者の属性

(%)	男性・未婚	男性・既婚	女性・未婚	女性・既婚	
99年度	7	29	12	52	n=1,633
01年度	6	32	9	53	n=1,690
03年度	6	29	8	57	n=1,912
05年度	7	27	10	56	n=1,852

出典) 平成17年度「軽自動車の使用実態調査」(日本自動車工業会)

交通需要推計モデル(モノの移動)の概要

○ 物の移動(貨物車)の将来交通需要推計は、以下のフローで実施。



※1:生活関連品目である農林水産品、軽工業品、雑工業品は「人口あたり全機関輸送トン数」から推計している。

※2:軽貨物車は、軽貨物車以外の貨物車とは傾向が異なるため、別途推計を行っている。

モノの移動について

○ GDPの成長と共に生産額や輸入額は増加傾向にあるが、製品の高付加価値化が進展しており、貨物輸送量は減少傾向。

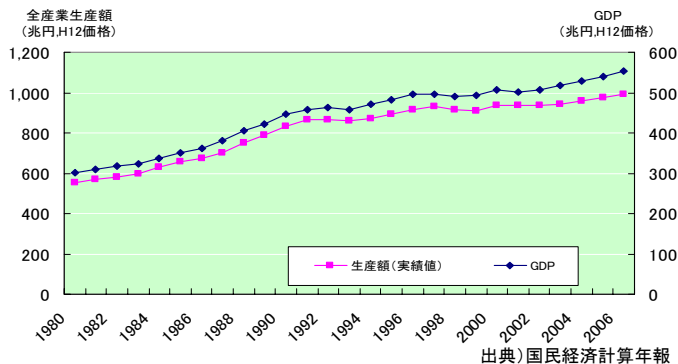
⇒ これを推計に反映

○ 短距離帯では、宅配の発達、在庫を持たない傾向の進展から、小口化・多頻度化が進展。

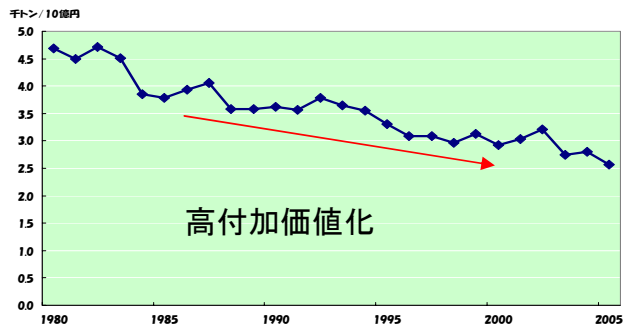
○ 長距離帯では、物流拠点の集約化や市場圏の拡大などに伴って、輸送量シェアが拡大するとともに、更に長距離化が進展。

⇒ このため、新たに「長距離帯(100km以上)」と「短距離帯(100km未満)」に区分して推計。

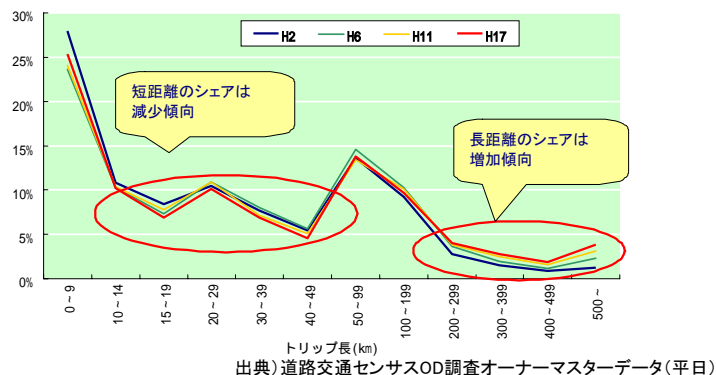
◆全産業生産額とGDPの関係



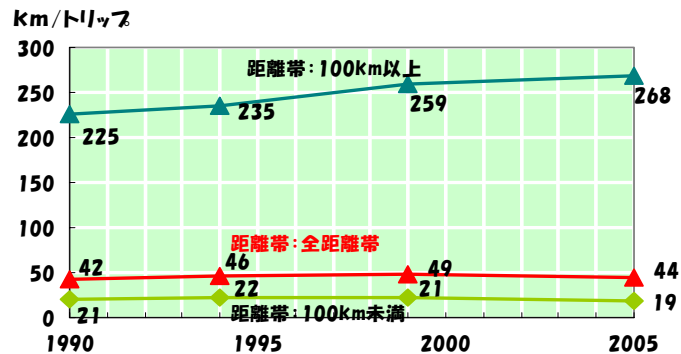
◆生産輸入額当り全機関輸送トン数の推移(機械の例)



◆貨物の輸送距離帯別トン数分布の推移(営業用普通貨物車)



◆営業用普通貨物車の輸送距離帯別平均輸送距離



※距離不明のトリップを除く

出典) 道路交通センサスOD調査オーナーマスターデータ(平日)

交通需要推計の結果

○ 専門家からなる検討会としては、幅を持った「交通需要推計の考え方」を提示。これに基づき、計算すると、

① 新たな推計値(高位ケース): 交通量は、現状から2020年には微増となるものの、その後微減。

② 新たな推計値(低位ケース): 交通量は、現状から2030年に向けて微減。

どちらにしても、ほぼ横ばい。

○ このうち、国土交通省としては、「B/C」の算出等に、低位の値となる考え方を使用。

○ その結果、2030年には、2005年に比べ、全国交通量は2.6%減少と推計。

○ なお、直近のガソリン価格高騰が交通量に及ぼす影響も推計に反映。具体的には、2020年の推計値を2.8%^{*}減補正。

○ 今後の社会経済情勢の変化などに対応するため、推計結果について「モニタリング」を行い、必要な見直しを実施。^{※ 全車の場合}

◆ 自動車走行台キロ(推計)

(単位:十億台キロ)

		2005年 (実績)	2020年		2030年	
			推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)
基本ケース (低位ケース)	乗用車	527	519	0.99	512	0.97
	貨物車	242	237	0.98	237	0.98
	合計	769	756	0.98	749	0.97
比較ケース (高位ケース) 注1)	乗用車	527	539	1.02	515	0.98
	貨物車	242	244	1.01	243	1.00
	合計	769	783	1.02	758	0.99

注1) 比較ケースは、検討会において専門家の考え方が複数提示され、一本化されなかった事項について、基本ケースをベースに以下の変更を加えて推計。

<乗用車>

- ・ 免許保有率モデルを20-24歳を起点とするコーホートモデルとし、90歳以上の高齢者については現在の免許保有率と同割合の方が将来も免許を持つとして試算
- ・ 観光レジャー目的の交通が将来も伸びるものとして試算

<貨物車>

- ・ 営業用普通貨物車100km以上の平均輸送距離について、過去15年間の伸び率が将来も続くものとして試算

(参考)基本ケースの推計手法を用いて2050年の値を算出する^{注2)}と、乗用車409十億台キロ、貨物車234十億台キロ、合計643十億台キロとなる。

注2) 2031年以降のGDPについては、2030年の成長率が維持されると仮定

(参考) 全国交通量(走行台キロ)の実績値と推計値

