

第6章 将来交通需要推計フレームの構築及び今後の道路交通需要の分析

本章では、第2章～第5章の検討を踏まえて構築した最新の将来交通需要推計モデルを用いて将来交通需要推計フレームの算出を行うとともに、前回推計値との比較・検証を行った。また、これらの結果から今後の道路交通需要の推移について評価・分析を行った。

6-1 将来交通需要推計フレームの推計ケース

検討会において複数の案が提示された事項については、以下の表の組み合わせで「基本ケース（低位ケース）」、「比較ケース（高位ケース）」を設定し、それぞれについて推計を行った。

		基本ケース（低位ケース）	比較ケース（高位ケース）
旅客モデル	免許保有率	34歳以下： 同年齢層の経年変化率で推計 35～39歳： 成長曲線により推計 40～89歳： 5年前の5歳下からの変化率で推計 90歳以上： 保有しないものとする	24歳以下： 同年齢層の経年変化率で推計 25～89歳： 5年前の5歳下からの変化率で推計 90歳以上： 2005年の保有率を適用
	発生原単位（地域内・地域間）	75～79歳（健康寿命の増加の影響が見込まれる年齢層）以外の発生原単位は2005年現況値を適用	自由時間の増加に伴い、観光・レジャー目的の発生原単位の増加が続くと想定
貨物モデル	平均輸送距離（営業用普通貨物車・100km以上）	道路交通センサスの1999年～2005年の傾向を用いて推計（実績値の増加が落ち着いた期間で推計）	道路交通センサスの1990年～2005年の傾向を用いて推計（実績値の増加が著しい期間も反映）
燃料価格変動による影響		2020年の走行台キロ推計値、及び保有台数推計値に反映 走行台キロ：全車で2.8%減補正 保有台数：全車で2.3%減補正	反映しない

6-2 将来交通需要推計フレームの構築

6-2-1 全国フレームの推計結果

(1) 走行台キロ

走行台キロの推計結果は以下の通りとなった。

- 基本ケース（低位ケース）：
交通量は現状から 2030 年に向けて微減傾向。
- 比較ケース（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、2030 年には微減に転じる。

どちらのケースもほぼ横ばいの傾向である。基本ケースにおいては、2030 年には、2005 年に比べ、全国交通量は約 3%減少と推計された。

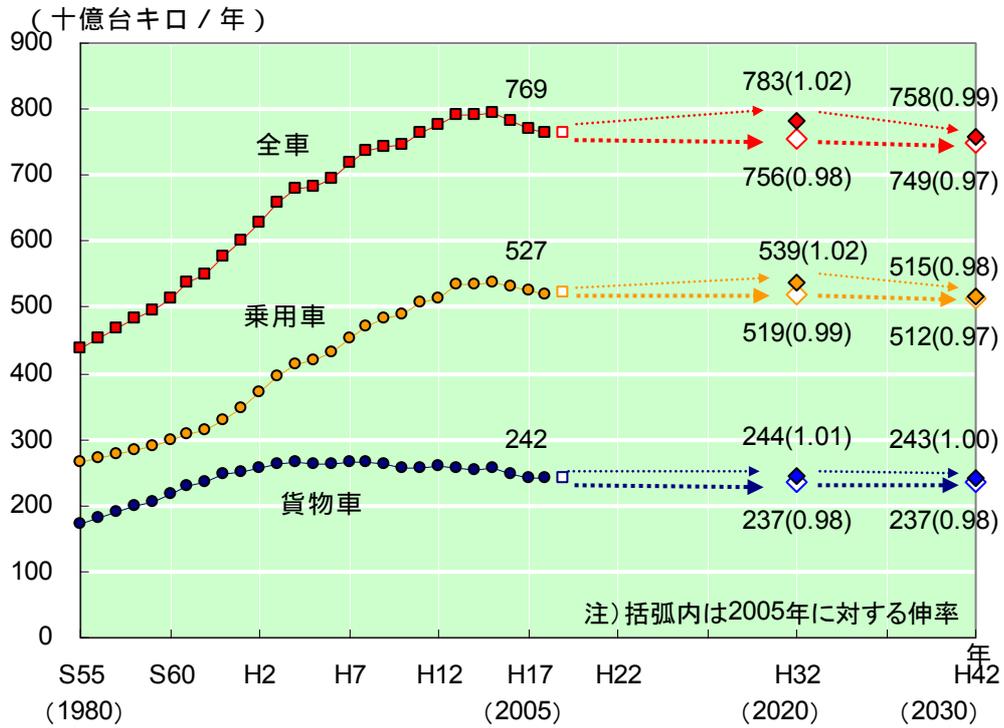
表 6-1 将来交通需要推計フレーム（走行台キロ）

十億台キロ/年		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)	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

(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)}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) 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

走行台キロのフレームは道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ基準で構築されたモデルの推計値を、車種業態別に陸運統計要覧基準に変換して推計を行った。



: 実績値 (公表値) (出典: 自動車輸送統計調査)
 : 自動車輸送統計月報の合計値 (H19)
 : 新たな推計値 (比較ケース)
 : 新たな推計値 (基本ケース)

図 6-1 将来交通需要推計フレーム

(2) 台トリップ

台トリップの推計結果は以下の通りとなる。

基本ケース、比較ケースとも台トリップは現状から 2020 年に向けて微増し、2030 年には微減に転じる結果となった。

表 6-2 将来交通需要推計フレーム（台トリップ）

百万台トリップ/日		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	116	121	1.04	116	1.00
	貨物車	43	39	0.91	36	0.84
	合計	159	160	1.01	152	0.96
比較ケース (高位ケース)	乗用車	116	121	1.05	116	1.00
	貨物車	43	39	0.91	36	0.84
	合計	159	160	1.01	152	0.96

台トリップ数のフレームは道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ基準で構築されたモデルの推計値を、車種業態別に同調査・OD 集計用マスターデータ基準に変換して推計を行った。

(3) 保有台数

保有台数の推計結果は以下の通りとなる。

基本ケースでは 2020 年に微増となり、2030 年には 2005 年並みの水準となる。

比較ケースでは 2005 年から 2020 年にかけて、基本ケースよりやや増加幅が大きい、2030 年には 2005 年並みの水準となった。

表 6-3 将来交通需要推計フレーム（保有台数）

十万台		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	573	610	1.06	609	1.06
	貨物車	182	163	0.90	148	0.81
	合計	755	773	1.02	756	1.00
比較ケース (高位ケース)	乗用車	573	629	1.10	611	1.07
	貨物車	182	163	0.90	148	0.81
	合計	755	792	1.05	759	1.00

6-2-2 燃料価格変動による影響の反映

本節では、第4章にて検討を行った燃料価格変動による走行台キロへの影響を、全国フレームにどのように適用したのかについて示す。

(1) モデルの推計結果

第4章にて検討したモデル式を再掲する。

乗用車の推定式は(6-1)式、貨物車の推定式は(6-2)式で表す。

$$\ln(Q_t / POP_t) = a_0 + a'_0 D_t + a''_0 D_t + a_1 \ln(PRICE_t) + a_2 \ln(GDP_t) + a_3 \ln(Q_{t-1} / POP_{t-1}) + a_4 TIME_t \quad (6-1)$$

$$\ln(Q_t) = a_0 + a'_0 D_t + a_1 \ln(PRICE_t) + a_2 \ln(GDP_t) + a_3 \ln(Q_{t-1}) + a_4 TIME_t \quad (6-2)$$

t	:	期
Q_t	:	t 期の乗用車・貨物車走行台キロ
Q_{t-1}	:	$t-1$ 期の乗用車・貨物車走行台キロ
$PRICE_t$:	t 期のガソリン価格・軽油価格
GDP_t	:	t 期のGDP
$TIME_t$:	t 期のトレンド項
a	:	パラメータ
D_t	:	t 期の四半期係数ダミー
POP_t	:	t 期の人口

パラメータの推計結果は以下の通りである。

表 6-4 推定結果¹

被説明変数	指標	定数項			$PRICE_t$	GDP_t	Q_{t-1}	$TIME_t$	自由度 修正済R ²	DW (D.h.)	データ期間
		(a_0)	(a'_0)	(a''_0)	(a_1)	(a_2)	(a_3)	(a_4)			
乗用車 走行台キロ	係数	-2.03	8.87E-02	0.08	-0.16	0.53	0.49	7.04E-04	0.94	1.78	1990年第2四半期 ～2008年第1四半期 72サンプル
	ダミー期間	—	(第2四半期:1)	(第3四半期:1)	—	—	—	—			
	t値	(-1.40)	(7.71)	(10.25)	(-3.96)	(4.09)	(4.51)	(1.24)			
貨物車 走行台キロ	係数	10.84	-5.94E-02	—	-0.09	0.54	0.07	-1.76E-03	0.83	1.84	1990年第2四半期 ～2008年第1四半期 72サンプル
	ダミー期間	—	(第1四半期:1)	—	—	—	—	—			
	t値	(9.01)	(-8.16)	—	(-3.57)	(6.38)	(0.81)	(-6.53)			

¹ DW (ダービンワトソン統計量) : 誤差項の系列相関に関する統計量で $0 \leq DW \leq 4$ の値をとる。2に近いほど系列相関がなく、正の系列相関がある場合は値が $0 < DW < 2$ 、負の系列相関がある場合は $2 < DW < 4$ となる。

D.h (ダービンのh統計量) : 誤差項の系列相関に関する統計量で、0に近いほど系列相関がないことを意味する。D.hは近似的に正規分布に従うため、有意水準5%の場合、1.96以上で正の系列相関、-1.96以下で負の系列相関がある。

(2) 弾性値を用いた走行台キロ推計の考え方

近年の燃料価格高騰の影響をモデルから得られた価格弾力性を用いて、走行台キロの推計に反映した。燃料価格については、以下のように設定した。

- ・ 現時点での推計は、燃料価格が乱高下している現状を踏まえ、今後の価格推移を想定することが難しいことから、近い将来（2～3年後）には、最近の平均的な価格となり、その後横ばいで推移すると想定した。また、これを超える状況については今後の「モニタリング」で対応すべきである。
- ・ ここでは、燃料価格が高騰し始めた2002年以降の最安値・最高値の平均値を算出し、この価格を数年後の近い将来の燃料価格と想定する。具体的に、表6-5に示すようにガソリン価格（2000年実質価格）は144.1円、軽油価格（2000年実質価格）は125.5円と設定した。

表 6-5 将来の燃料価格の設定

	燃料価格（税込み 名目価格）	
	ガソリン	軽油
2002年4月以降の高値	185.0 2008年8月	167.0 2008年8月
2002年4月以降の安値	101.9 2002年3月	83.0 2002年3月
平均	143.4	125.0
	燃料価格（税込み H12実質価格）	
	ガソリン	軽油
高値	184.5 2008年8月	166.5 2008年8月
安値	103.8 2002年3月	84.5 2002年3月
平均	144.1	125.5

名目価格を
実質価格に変換

(3) 算出ケースの設定

(a) 弾性値の設定

短期の弾性値は(6-1)式、(6-2)式のパラメータから求められる。また、短期弾性値と走行台キロのパラメータを使用して長期の弾性値についても算出¹できる。乗用車、貨物車の弾性値は表 6-6に表す通りである。

表 6-6 弾性値の設定

	乗用車		貨物車	
	短期	長期	短期	長期
価格弾力性 (燃料価格の10%上昇)	1.6%減少	3.2%減少	0.86%減少	0.92%減少

(b) 分析ケースの設定

モデルに基づく弾性値を使用して、長期的な影響を考慮した走行台キロを算出した。具体的には、燃料価格の変化を考慮した2020年の走行台キロを推計した。また、長期的な影響を考慮した走行台キロについても推計した。具体的なケース設定は、表 6-7の通りである。

表 6-7 分析ケースの設定

		長期の影響	
		2005	2020
燃料価格想定 (H12実質価格)	ガソリン	130.6	144.1
	軽油	106.5	125.5
高位ケース		実績値	考慮しない
基本ケース		実績値	モデルに基づく 長期弾性値で補正

¹ 長期の弾性値は、走行台キロの1期前のパラメータ a_3 と燃料価格のパラメータ a_1 を使用して導出できる。具体的には、 $a_1/1-a_3$ で求められる。

(4) 推計結果

2020年における乗用車、貨物車走行台キロの推計結果をそれぞれ表 6-8、表 6-9に示す。

表 6-8 乗用車走行台キロの推計結果

		単位：10億台キロ	
		2005年	2020年
ガソリン価格(円/リットル)		130.6	144.1
乗用車 走行台キロ	高位ケース		539
	基本ケース		519
	実績値	527	

表 6-9 貨物車走行台キロの推計結果

		単位：10億台キロ	
		2005年	2020年
軽油価格(円/リットル)		106.5	125.5
貨物車 走行台キロ	高位ケース		244
	基本ケース		237
	実績値	242	

6-2-3 地域ブロック別フレームの推計結果

(1) 走行台キロ

ブロック別走行台キロの推計結果を以下に示す。

表 6-10 ブロック別将来交通需要推計フレーム（走行台キロ、基本ケース）

億台キロ/年		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	北海道	270	258	0.96	248	0.92
		北東北	221	203	0.92	190	0.86
		南東北	310	298	0.96	289	0.93
		関東内陸	589	572	0.97	560	0.95
		関東臨海	792	820	1.04	838	1.06
		東海	703	715	1.02	719	1.02
		北陸	283	268	0.95	258	0.91
		近畿内陸	267	265	0.99	263	0.99
		近畿臨海	490	484	0.99	478	0.97
		山陰	86	82	0.95	78	0.91
		山陽	326	317	0.97	309	0.95
		四国	213	200	0.94	191	0.90
		北九州	403	399	0.99	393	0.97
		南九州	247	237	0.96	229	0.93
		沖縄	67	73	1.09	77	1.15
		全国	5,268	5,191	0.99	5,120	0.97
		貨物車	北海道	117	108	0.92	102
	北東北		104	93	0.89	88	0.84
	南東北		139	132	0.95	130	0.93
	関東内陸		259	257	0.99	259	1.00
	関東臨海		374	395	1.05	410	1.10
	東海		342	353	1.03	365	1.07
	北陸		124	116	0.93	112	0.91
	近畿内陸		131	132	1.00	134	1.02
	近畿臨海		234	226	0.96	222	0.95
	山陰		40	36	0.90	35	0.87
	山陽		155	149	0.96	147	0.95
	四国		102	91	0.89	86	0.84
	北九州		167	159	0.95	157	0.94
	南九州		113	103	0.92	100	0.89
	沖縄		19	19	0.99	19	1.00
	全国		2,421	2,368	0.98	2,366	0.98
	合計		北海道	387	366	0.94	351
		北東北	325	296	0.91	277	0.85
		南東北	449	430	0.96	418	0.93
		関東内陸	849	828	0.98	819	0.97
		関東臨海	1,166	1,214	1.04	1,248	1.07
		東海	1,045	1,068	1.02	1,084	1.04
		北陸	407	384	0.94	370	0.91
		近畿内陸	398	397	1.00	397	1.00
		近畿臨海	725	710	0.98	700	0.97
		山陰	126	118	0.94	113	0.90
山陽		481	466	0.97	456	0.95	
四国		315	291	0.92	277	0.88	
北九州		570	558	0.98	550	0.96	
南九州		359	340	0.95	329	0.92	
沖縄		87	92	1.07	96	1.12	
全国		7,689	7,558	0.98	7,486	0.97	

表 6-11 ブロック別将来交通需要推計フレーム（走行台キロ、比較ケース）

億台キロ/年		2005年 (実績)	2020年		2030年		
			推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)	
比較ケース (高位ケース)	乗用車	北海道	270	268	0.99	250	0.93
		北東北	221	211	0.95	191	0.86
		南東北	310	309	1.00	290	0.94
		関東内陸	589	594	1.01	564	0.96
		関東臨海	792	853	1.08	846	1.07
		東海	703	742	1.05	723	1.03
		北陸	283	278	0.98	259	0.92
		近畿内陸	267	275	1.03	265	0.99
		近畿臨海	490	503	1.03	481	0.98
		山陰	86	85	0.99	79	0.92
		山陽	326	329	1.01	311	0.95
		四国	213	208	0.97	192	0.90
		北九州	403	414	1.03	395	0.98
		南九州	247	246	1.00	230	0.93
		沖縄	67	76	1.13	78	1.15
		全国	5,268	5,391	1.02	5,153	0.98
	貨物車	北海道	117	111	0.95	105	0.90
		北東北	104	95	0.92	89	0.86
		南東北	139	136	0.98	133	0.96
		関東内陸	259	265	1.02	266	1.03
		関東臨海	374	407	1.09	422	1.13
		東海	342	365	1.07	376	1.10
		北陸	124	119	0.96	115	0.93
		近畿内陸	131	136	1.04	138	1.05
		近畿臨海	234	233	0.99	228	0.97
		山陰	40	37	0.93	35	0.88
		山陽	155	154	0.99	152	0.98
		四国	102	93	0.91	88	0.86
		北九州	167	164	0.98	161	0.96
		南九州	113	106	0.94	102	0.91
		沖縄	19	19	1.01	19	1.01
		全国	2,421	2,441	1.01	2,430	1.00
	合計	北海道	387	379	0.98	355	0.92
		北東北	325	306	0.94	280	0.86
		南東北	449	445	0.99	423	0.94
		関東内陸	849	858	1.01	830	0.98
		関東臨海	1,166	1,261	1.08	1,268	1.09
		東海	1,045	1,107	1.06	1,099	1.05
		北陸	407	397	0.98	374	0.92
		近畿内陸	398	411	1.03	403	1.01
		近畿臨海	725	736	1.02	710	0.98
		山陰	126	122	0.97	114	0.91
山陽		481	483	1.00	462	0.96	
四国		315	301	0.95	280	0.89	
北九州		570	578	1.01	556	0.97	
南九州		359	352	0.98	332	0.92	
沖縄		87	95	1.10	97	1.12	
全国		7,689	7,832	1.02	7,583	0.99	

乗用車のブロック別走行台キロは、ブロック別に推計した値
 貨物車のブロック別走行台キロは、全国推計値をブロック別の GRP、人口を基にブロック別に按分して推計した値

(2) 台トリップ

ブロック別台トリップの推計結果を以下に示す。

表 6-12 ブロック別将来交通需要推計フレーム（台トリップ、基本ケース）

十万台トリップ/日		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	北海道	63	63	1.00	58	0.93	
		北東北	43	42	0.97	38	0.87	
		南東北	64	65	1.02	61	0.96	
		関東内陸	121	124	1.02	117	0.97	
		関東臨海	215	235	1.09	232	1.08	
		東海	165	178	1.08	173	1.05	
		北陸	59	60	1.01	55	0.94	
		近畿内陸	56	59	1.05	57	1.01	
		近畿臨海	90	94	1.04	89	0.99	
		山陰	16	16	1.00	15	0.93	
		山陽	63	65	1.02	61	0.97	
		四国	40	40	0.99	37	0.92	
		北九州	92	96	1.04	91	0.99	
		南九州	53	54	1.02	51	0.96	
		沖縄	18	20	1.14	21	1.17	
		全国	1,159	1,210	1.04	1,156	1.00	
		貨物車	北海道	19	17	0.87	15	0.78
			北東北	18	15	0.85	13	0.74
	南東北		23	20	0.88	18	0.80	
	関東内陸		43	39	0.90	35	0.83	
	関東臨海		75	74	0.98	71	0.94	
	東海		58	55	0.94	52	0.88	
	北陸		22	20	0.88	18	0.79	
	近畿内陸		20	19	0.91	17	0.85	
	近畿臨海		38	34	0.89	31	0.81	
	山陰		8	7	0.87	6	0.78	
	山陽		25	22	0.89	20	0.80	
	四国		18	15	0.87	14	0.78	
	北九州		32	29	0.90	27	0.83	
	南九州		23	20	0.88	18	0.80	
	沖縄		6	6	1.01	6	0.99	
	全国		429	391	0.91	361	0.84	
	合計		北海道	82	80	0.97	73	0.89
			北東北	61	57	0.93	51	0.83
		南東北	87	85	0.98	79	0.91	
		関東内陸	164	162	0.99	152	0.93	
		関東臨海	290	309	1.07	303	1.05	
		東海	224	233	1.04	225	1.00	
		北陸	82	79	0.97	73	0.89	
		近畿内陸	76	78	1.01	74	0.96	
		近畿臨海	129	128	0.99	120	0.94	
		山陰	24	23	0.96	21	0.88	
		山陽	88	87	0.99	81	0.92	
		四国	58	55	0.96	51	0.87	
		北九州	125	125	1.01	118	0.95	
南九州		76	74	0.98	69	0.91		
沖縄		23	26	1.11	26	1.12		
全国		1,588	1,601	1.01	1,517	0.96		

表 6-13 ブロック別将来交通需要推計フレーム（台トリップ、比較ケース）

十万台トリップ/日		2005年 (実績)	2020年		2030年		
			推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)	
比較ケース (高位ケース)	乗用車	北海道	63	63	1.00	58	0.93
		北東北	43	42	0.97	38	0.88
		南東北	64	65	1.02	61	0.96
		関東内陸	121	124	1.03	117	0.97
		関東臨海	215	236	1.10	234	1.09
		東海	165	178	1.08	174	1.05
		北陸	59	60	1.01	56	0.94
		近畿内陸	56	59	1.05	57	1.01
		近畿臨海	90	94	1.04	90	0.99
		山陰	16	16	1.00	15	0.93
		山陽	63	65	1.03	61	0.97
		四国	40	40	1.00	37	0.92
		北九州	92	96	1.04	92	0.99
		南九州	53	54	1.02	51	0.96
		沖縄	18	20	1.15	21	1.17
		全国	1,159	1,213	1.05	1,161	1.00
		貨物車	北海道	19	17	0.87	15
	北東北		18	15	0.85	13	0.74
	南東北		23	20	0.88	18	0.80
	関東内陸		43	39	0.90	35	0.83
	関東臨海		75	74	0.98	71	0.94
	東海		58	55	0.94	52	0.88
	北陸		22	20	0.88	18	0.79
	近畿内陸		20	19	0.91	17	0.85
	近畿臨海		38	34	0.89	31	0.81
	山陰		8	7	0.87	6	0.78
	山陽		25	22	0.89	20	0.80
	四国		18	15	0.87	14	0.78
	北九州		32	29	0.90	27	0.83
	南九州		23	20	0.88	18	0.80
	沖縄		6	6	1.01	6	0.99
	全国		429	391	0.91	361	0.84
	合計		北海道	82	80	0.97	74
		北東北	61	57	0.93	51	0.84
		南東北	87	85	0.99	79	0.92
		関東内陸	164	163	0.99	153	0.93
		関東臨海	290	310	1.07	304	1.05
		東海	224	233	1.04	225	1.01
		北陸	82	79	0.97	73	0.90
		近畿内陸	76	78	1.02	74	0.97
		近畿臨海	129	128	1.00	121	0.94
		山陰	24	23	0.96	21	0.88
		山陽	88	87	0.99	81	0.92
		四国	58	55	0.96	51	0.88
		北九州	125	126	1.01	118	0.95
南九州		76	75	0.98	69	0.91	
沖縄		23	26	1.11	26	1.13	
全国		1,588	1,605	1.01	1,521	0.96	

乗用車のブロック別台トリップは、ブロック別に推計した値

貨物車のブロック別台トリップは、全国推計値をブロック別の GRP、人口を基にブロック別に按分して推計した値

(3) 保有台数

ブロック別保有台数の推計結果を以下に示す。

表 6-14 ブロック別将来交通需要推計フレーム（保有台数、基本ケース）

万台		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	北海道	273	272	0.99	260	0.95	
		北東北	195	196	1.00	185	0.95	
		南東北	293	307	1.05	301	1.03	
		関東内陸	601	640	1.06	634	1.05	
		関東臨海	1,186	1,275	1.08	1,305	1.10	
		東海	809	891	1.10	910	1.12	
		北陸	259	274	1.06	268	1.03	
		近畿内陸	280	299	1.07	299	1.07	
		近畿臨海	544	563	1.03	558	1.03	
		山陰	69	74	1.07	72	1.05	
		山陽	316	334	1.05	329	1.04	
		四国	201	210	1.05	204	1.02	
		北九州	402	426	1.06	422	1.05	
		南九州	237	258	1.09	254	1.07	
		沖縄	67	79	1.18	85	1.27	
		全国	5,733	6,096	1.06	6,086	1.06	
		貨物車	北海道	84	71	0.85	62	0.73
			北東北	79	67	0.84	58	0.73
	南東北		101	88	0.87	79	0.78	
	関東内陸		206	184	0.90	167	0.81	
	関東臨海		297	282	0.95	263	0.89	
	東海		232	213	0.92	196	0.85	
	北陸		85	74	0.87	65	0.77	
	近畿内陸		87	79	0.91	72	0.83	
	近畿臨海		166	147	0.89	132	0.79	
	山陰		29	25	0.87	22	0.77	
	山陽		106	93	0.88	83	0.79	
	四国		83	72	0.87	64	0.77	
	北九州		136	122	0.90	110	0.81	
	南九州		103	90	0.88	81	0.79	
	沖縄		23	23	1.00	22	0.98	
	全国		1,818	1,631	0.90	1,478	0.81	
	合計		北海道	358	343	0.96	322	0.90
			北東北	274	263	0.96	243	0.89
		南東北	394	396	1.00	380	0.96	
		関東内陸	807	824	1.02	801	0.99	
		関東臨海	1,483	1,557	1.05	1,568	1.06	
		東海	1,041	1,104	1.06	1,106	1.06	
		北陸	345	348	1.01	333	0.97	
		近畿内陸	368	378	1.03	371	1.01	
		近畿臨海	710	710	1.00	690	0.97	
		山陰	98	99	1.01	95	0.97	
山陽		423	427	1.01	413	0.98		
四国		284	282	0.99	268	0.94		
北九州		538	547	1.02	532	0.99		
南九州		340	348	1.02	335	0.99		
沖縄		90	102	1.13	107	1.19		
全国		7,551	7,727	1.02	7,564	1.00		

表 6-15 ブロック別将来交通需要推計フレーム（保有台数、比較ケース）

万台		2005年 (実績)	2020年		2030年		
			推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)	
比較ケース (高位ケース)	乗用車	北海道	273	280	1.03	261	0.96
		北東北	195	202	1.04	186	0.95
		南東北	293	317	1.08	302	1.03
		関東内陸	601	660	1.10	636	1.06
		関東臨海	1,186	1,317	1.11	1,312	1.11
		東海	809	919	1.14	913	1.13
		北陸	259	283	1.09	269	1.04
		近畿内陸	280	308	1.10	300	1.07
		近畿臨海	544	581	1.07	560	1.03
		山陰	69	76	1.10	73	1.05
		山陽	316	344	1.09	331	1.04
		四国	201	217	1.08	205	1.02
		北九州	402	439	1.09	423	1.05
		南九州	237	266	1.12	255	1.08
		沖縄	67	82	1.22	85	1.27
		全国	5,733	6,292	1.10	6,109	1.07
		貨物車	北海道	84	71	0.85	62
	北東北		79	67	0.84	58	0.73
	南東北		101	88	0.87	79	0.78
	関東内陸		206	184	0.90	167	0.81
	関東臨海		297	282	0.95	263	0.89
	東海		232	213	0.92	196	0.85
	北陸		85	74	0.87	65	0.77
	近畿内陸		87	79	0.91	72	0.83
	近畿臨海		166	147	0.89	132	0.79
	山陰		29	25	0.87	22	0.77
	山陽		106	93	0.88	83	0.79
	四国		83	72	0.87	64	0.77
	北九州		136	122	0.90	110	0.81
	南九州		103	90	0.88	81	0.79
	沖縄		23	23	1.00	22	0.98
	全国		1,818	1,631	0.90	1,478	0.81
	合計		北海道	358	352	0.98	323
		北東北	274	269	0.98	244	0.89
		南東北	394	405	1.03	381	0.97
		関東内陸	807	844	1.05	803	0.99
		関東臨海	1,483	1,599	1.08	1,575	1.06
		東海	1,041	1,132	1.09	1,109	1.07
		北陸	345	357	1.03	334	0.97
		近畿内陸	368	388	1.05	372	1.01
		近畿臨海	710	729	1.03	692	0.97
		山陰	98	101	1.03	95	0.97
		山陽	423	438	1.04	414	0.98
		四国	284	289	1.02	269	0.95
		北九州	538	561	1.04	533	0.99
南九州		340	356	1.05	336	0.99	
沖縄		90	105	1.16	108	1.19	
全国		7,551	7,923	1.05	7,586	1.00	

乗用車のブロック別保有台数は、都道府県別に推計した値の合計値

貨物車のブロック別保有台数は、全国推計値をブロック別の GRP、人口を基にブロック別に按分して推計した値

6-2-4 前回推計値との比較

本検討で推計した走行台キロ推計値のうち基本ケースを、前回推計（平成14年度推計）値と比較した結果を以下の表に示す。

2030年時点で乗用車が前回推計値より約18%の減、貨物車が前回並み、全車で約13%の減という結果となった。

表 6-16 将来交通需要推計フレーム（走行台キロ）の前回との比較

十億台キロ/年			2005年	2020年		2030年	
				推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)
今回推計値	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
前回推計値		乗用車	548	620	1.13	625	1.14
		貨物車	256	247	0.97	237	0.93
		合計	804	868	1.08	862	1.07
今回推計値 /前回推計値		乗用車	0.96	0.84		0.82	
		貨物車	0.95	0.96		1.00	
		合計	0.96	0.87		0.87	

前回推計の2005年値は、2000年実績値と2010年推計値の線形補完を用いて推計