

(第一類 第十号)

衆議院 国土交通委員会 議 録 第 四 号

平成二十年二月二十六日(火曜日)

午前九時三分開議

出席委員

委員長 竹本 直一君
理事 河本 三郎君
理事 西銘恒三郎君
理事 山本 公一君
理事 後藤 斎君
理事 赤池 誠章君
理事 小里 泰弘君
理事 龜田忠兵衛君

西村 康稔君
望月 義夫君
川内 博史君
高木 陽介君
遠藤 宣彦君
大塚 高司君
金子善次郎君

佐田玄一郎君
島村 宜伸君
谷田 元司君
杉 公一君
永岡 桂子君
長島 忠美君
林 幹雄君
松本 文明君
若宮 健嗣君
逢坂 誠二君
小宮山泰子君
長安 豊君
森本 哲生君
漆原 良夫君

北村 茂男君
佐藤 鍊君
菅原 一秀君
鈴木 淳司君
徳田 毅君
長崎幸太郎君
葉梨 康弘君
原田 憲治君
盛山 正仁君
石川 知裕君
北神 圭朗君
古賀 一成君
三日月大造君
赤羽 一嘉君
穀田 恵二君

冬柴 鐵三君
平井たくや君
金子善次郎君
谷 公一君
真島 審一君
齋藤 潤君
関 有一君

国土交通大臣
国土交通副大臣
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
会計検査院事務総局第三局長
(内閣府政策統括官)
政府参考人
(総務省行政評価局長)

政府参考人 (財務省主計局次長) 香川 俊介君
政府参考人 (国土交通省大臣官房長) 宿利 正史君
政府参考人 (国土交通省大臣官房技術審議官) 佐藤 直良君
政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 榎 正剛君
政府参考人 (国土交通省道路局長) 宮田 年耕君
国土交通委員会専門員 亀井 爲幸君

委員の異動
二月二十六日
補欠選任
岡部 英明君
鈴木 淳司君
鷲尾英一郎君
同日
補欠選任
佐藤 鍊君
永岡 桂子君
北神 圭朗君

同日
補欠選任
鈴木 淳司君
岡部 英明君
鷲尾英一郎君

二月二十六日
高過ぎる離島のガソリン価格の引き下げを求め
ることに関する請願(赤嶺政賢君紹介)(第二〇四号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
会計検査院当局者出頭要求に関する件
政府参考人出頭要求に関する件
道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部
を改正する法律案(内閣提出第四号)

○竹本委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、道路整備費の財源等の特例に関する
法律の一部を改正する法律案を議題といたしま
す。
この際、お諮りいたします。
本案審査のため、本日、政府参考人として国土
交通省大臣官房長宿利正史君、大臣官房技術審議
官佐藤直良君、総合政策局長榎正剛君、道路局長
宮田年耕君、内閣府政策統括官齋藤潤君、総務省
行政評価局長関有一君及び財務省主計局次長香川
俊介君の出席を求め、説明を聴取し、また、会計
検査院第三局長真島審一君の出席を求め、説明を
聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませ
んか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○竹本委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○竹本委員長 質疑の申し出がありますので、順
次これを許します。三日月大造君。
○三日月委員 おはようございます。
大臣初め副大臣、政務官の皆様方におかれまし
ては、連日の公務、政務、大変お疲れさまでござ
います。
また、大臣及び委員長におかれましては、週
末、新名神の開通式にわざわざ滋賀までお越しを
いただきまして、ありがとうございます。
道路や道路整備、道路投資についていろいろと
考えさせられる機会になりました。多くを申し上げ
ませんが、この審議にも糧として生かしてまい
りたいというふうに思っています。
せっかくの時間ですので、早速質疑に入らせて
いただきます。
大臣、ちょっと字が細かくて恐縮ですが、資料
を配らせていただきました。三枚物といいますが、

か、六ページ物でございます。
まず初めに、この道路の整備及びその財源に関
して質疑をするに当たって、これまでの道路整備
及び社会資本整備がどうだったのか、また、これ
からどのような形で進めようとするのかという二
つのことについて、法案に入ります前に確認をさ
せていただきたいと思います。
道路も社会資本の一つの大きなものでございま
すが、まず、平成十五年から進めております社会
資本整備、その重点計画の進捗状況についてお答
えいただけますでしょうか。
○冬柴国務大臣 社会資本整備重点計画に掲げら
れました三十五の指標、これは一つ目の指標も、
ちょうどいい資料でおわかりいただけ
ますように、バリエーブル社会の形成等というこ
ろでも細かく数値、目標等が分かれておりまし
て、三十四とは分類されておりませんが、そういう
ものを見ますと、四十四のところ数値がとられ
ているということがわかると思います。
これにつきまして、平成十九年度に拠点的な空
港、港湾への道路アクセス率を六八%とすること
を目標としている指標につきまして、平成十四年
度は五九%だったわけですが、平成十八
年度には六七%まで整備されているようでありま
す。

そういうことで、八五%の指標の実績値が目標
達成に向けた成果を示しているなど、おおむね順
調に推移していると思っております。先ほど
申しましたように、三十四にはありますけれど
も、四十四に分類をしている評価をいたしま
すと、おおむね八五%が達成されているというふ
うに言えると思っております。
○三日月委員 政府参考人の方でも結構なんです
が、この社会資本整備の重点計画を進めるに当た
り、これは今年度で、一定、一つの区切りを迎え

るべきか、六ページ物でございます。
まず初めに、この道路の整備及びその財源に関
して質疑をするに当たって、これまでの道路整備
及び社会資本整備がどうだったのか、また、これ
からどのような形で進めようとするのかという二
つのことについて、法案に入ります前に確認をさ
せていただきたいと思います。
道路も社会資本の一つの大きなものでございま
すが、まず、平成十五年から進めております社会
資本整備、その重点計画の進捗状況についてお答
えいただけますでしょうか。
○冬柴国務大臣 社会資本整備重点計画に掲げら
れました三十五の指標、これは一つ目の指標も、
ちょうどいい資料でおわかりいただけ
ますように、バリエーブル社会の形成等というこ
ろでも細かく数値、目標等が分かれておりまし
て、三十四とは分類されておりませんが、そういう
ものを見ますと、四十四のところ数値がとられ
ているということがわかると思います。
これにつきまして、平成十九年度に拠点的な空
港、港湾への道路アクセス率を六八%とすること
を目標としている指標につきまして、平成十四年
度は五九%だったわけですが、平成十八
年度には六七%まで整備されているようでありま
す。

第一類第十号 国土交通委員会議録第四号 平成二十年二月二十六日

いうような人たちが、あるいは特捜部の検事の経験者というような人たちが、そういうだけが見ても公正であろうというふうに評価をいただく人たちに、もお入りいただくようなことも、将来考えなければならぬかも知れません。

ただ、しかしながら、事柄が非常に多いものから、とりあえず我々で早急に行けるところから調査をし、そして、本質的な意味で改革を進めるために、今言ったような人たちの御協力が必要であるということになれば、私は、そういうこともまた射程に入れないが今後考えていきたいというふうにするべきだと思います。

○三日月委員 そのも、順序に対する疑問は全然ぬぐえておりませんが、外部の有識者の皆様方についても今後入っていただくことを考えたいということですので、それでは不十分だと思います。

これだけのさまざまな無駄遣いの指摘があつて、大きな財源を十年間特定で使うことを提案されるながら、同時進行でやるんだ、まずは我々からやるんだとおっしゃいますが、この部内の検討と調査だけでは不十分だからと繰り返されてきたんです。

ですから、どうせやられるんだつたら、しっかりと、外部の方をまず最初から入れて、徹底的に洗い出して、その上で計画がどうなんだ、財源がどうなんだという議論をすべきだと思いますが、大臣、いかがですか。

○冬楽国務大臣 貴重な御提案として、早急に検討させていただきます。

○三日月委員 それでは、これからの部分についても少し確認をしたいと思うので、まず、中期計画の素案についてです。

その前提になります。整備、検討、評価の材料となる基礎データとなるべき需要推計、この需要推計について、まず簡単に御説明をいただけますでしょうか。

○宮田政府参考人 交通需要推計でございますが、高規格幹線道路一万四千キロで、いまだ点検

が行われていない二千九百キロについて、今回、中期計画の参考として点検を実施いたしました。その際、将来交通需要予測を用いました。それは、その時点では最新の将来交通需要予測でございます。平成十一年センサスを実施したものを、平成十四年で将来交通需要推計を取りまとめたもの、そういう位置づけのものです。

○三日月委員 平成十一年センサス、十四年の交通需要推計、それが中期計画の前提、基礎ということですのでよろしくご説明をお願いします。

この十四年十一月の交通需要推計が出された経緯、経過について、局長は覚えていらっしゃるかどうかかわかりませんが、少し振り返って御説明いただけますか。

○宮田政府参考人 平成十一年の九月から十一月まで、交通量のセンサスを実施いたしました。大きくは二つございまして、一つは、交通量の調査でございます。もう一つは、オーナーインタビュー調査を初めとする起終点を把握する調査でございます。

その交通量の実態調査を踏まえまして、現況値の整理をいたしました。すなわち、サンプル調査結果によりまして、起終点、OD表を全国六千ゾーン、その現況のOD表を平成十三年の三月に整理いたしております。その後、将来の社会経済

フレーム、そういうものを設定いたします。人口とかGDPでございますが、そういうものを設定し、それから交通動向の分析、すなわちトリップ長、トリップ数でありますとか分担率、そういうものを検討いたしました。推計モデルの構築をして、最終的に、先ほど申し上げましたように、平成十四年六月に将来の交通需要フレーム、それに基づきまして、将来の起終点表、OD表、路線別交通量、そういうものを出しております。

○三日月委員 フレームですとか枠組みではなくて、済みません、私の聞き方が悪かたと思うんですけども、この平成十四年十一月に出されたものは、ちょうど政府として道路関係四公団の民営化推進委員会が行われておいて、その中で出さ

れた推計だと承知しております。その際に、今おっしゃったようなモデルの計算や数値の入れ込みをして、六月及び七月に社会資本整備審議会の基本本部に出されたり、道路関係四公団民営化推進委員会にヒアリングの材料として出されておりましたが、その際に、最新のデータに直すようにと指摘をされて修正をし、加えられ、出し直された結果、この十一月の推計になったと承知をしておりますが、その点は相違ございませんでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。ちよつと記憶がはつきりいたしません。民営化推進委員会の議論に付したというのは、そういう経過がございました。その中で数値についてのいろいろな御指摘がありまして、検討を加えて結果を出した、そう記憶しております。

○三日月委員 もちろん、将来の需要推計ですか、極めて難しい作業であることは承知をしていらっしゃるんですが、大きな改革作業をするときには、極力可能な範囲で、この将来の推計を精緻なデータに基づいて、最新のデータに基づいて行うということが誤りなき政策判断をするために重要だと思

うんです。この点については、予算委員会、我が党の馬淵委員を初め、平成十四年にやりながら平成十九年に計量計画研究所の指摘によつて見積もりの甘さを指摘されているではないか、最新のデータを指し示さなければならないかという問題提起に対して、大臣からは、だから一・二のアローアンスを認め

ていらっしゃるんだ、かつ、実際に工事をやる時点で、やるかやらないかの判断のときに最新のデータを用いて決定をするという旨の釈明がなされております。

ここで、さらに二つ、この中期計画の基礎となる需要推計についての疑問を申し上げたいと思

います。一つは、人口についての推計です。このお手元の資料の四ページのところに、裏側

になって恐縮ですが、左側に、いわゆる交通需要

推計というものの出し方、何を求めていくんだというところのフローが書かれております。そして、一枚おめくりいただきまして、五ページのところに、その結果出された人口の想定についてここに示されております。

この中期計画のものとなる平成十四年の交通需要推計の人口の想定に使われたデータは、平成十四年一月の国立社会保障・人口問題研究所による推計ですが、この人口推計は、平成十八年十二月に最新のものが出され、かつ、そのデータは十四年時をやはり少し下回る、中位推計でも下回る数値として推計をされておりますが、この点が加えられていないことについての経過と評価をお願いいたします。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。最新の交通センサスも、平成十七年、実施をいたしました。その最新の交通センサスに基づいて、直ちに、先ほど申し上げました十一年の手順、現況OD表までの設定という作業にもう取りかかっております。

そういう中で、今委員御指摘のような人口でございます。まずと、今いろいろの指標を勘案して、その次に、将来のモデルを構築して将来を予測するという作業を並行してやっておりますので、その中でやはり最新のいろいろなデータでありますとか知見を含んでモデルを構築する、まさに今その作業の途上でございます。その途中段階で、不正確なあるいは作業途中でのモデルによる将来推計とかそういうものは、途中段階で出すというのには適当ではないだろうと思

います。したがって、そういう将来のいろいろなデータも含んで、点検の中ではアローアンスを一から一・二にとつておる、そういうことでございます。

○三日月委員 最新のデータじゃないのでアローアンスをとつておるんだということですので、それとも、アローアンス一・二についても私は不十分だと思

います。もう一つの疑問を申し上げたいと思うのです

け

れども、人口とあわせて、一つの基礎資料になるGDPの推計についてなんですが、GDPの推計方法については、一番最後の六ページのところに、国土交通省から出された資料として、平成十四年実施の将来交通需要推計については、二〇〇二年度から二〇一〇年度については、内閣府の資料及び閣議決定をされたGDPの成長率推計、及び、二〇一一年度から二〇二五年度については、国土計画局が示した推計で労働力人口と労働生産性を基礎としてはじかれております。

この二〇〇二年度から二〇一〇年度については実績については手書きで書かせていただいておりますが、したがって、推計よりも若干上回る数値も出ております。

二〇一一年度から二〇二五年度の推計、ここがかなり長期の推計を決める一つの重要な期間になるのかと思うんですが、この実質経済成長率をばじくのに、労働力人口をとられ、その労働力人口については、以下に、女性及び男女の六十歳から六十四歳でこのような仮定を置いているんだということについて示されておりますが、特に、女性の労働力人口を二〇一五年時点で一九九九年時点のスイエーデン並みに置いているんだということの推計についての考え及び内容についてお聞かせいただけますか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

二〇一五年でスイエーデン並みの労働力、そういうふうになるといふ根拠は、国土審議会基本政策部会、そこでまとめられた報告書の中で、一つのケースとして紹介されてございます。そういう将来の国土計画を考えられております基本政策部会で取りまとめられましたという数値をベースにして、二〇一五年でスイエーデン並みの労働力ということを採用いたしました。

○三日委員 平成十三年十一月の国土審議会で出された考え方を採用したんだとおっしゃいます。その女性の労働力率の換算が一九九九年時点のスイエーデン並みという、私たち民主党も、男女共同参画という意味で、一つ目指すべきモデル

なのかも知れませんが、かなりの高率を想定しておられます。

ちなみに、最新のデータで、二〇〇〇年から日本の女性の労働力率はどのように変化をしていると承知されておりますか。

○宮田政府参考人 恐れ入ります。今、手元にデータがございませんが、また、正面から答えた答弁ではございませんけれども、女性の免許保有率、そういうものの伸展というのは、平成十一年の交通センサス時、それから平成十七年のセンサス時、そういう時点で比べますと、相当その率というのは伸びているという実態もございまして、ちよつと正確な数値、今お尋ねのものは持つておりません。失礼いたしました。

○三日委員 済みません。免許のことは免許のことでもまだ後ほど議論をしたいと思っておりますので、その前提になるGDP及び人口について今たまたしているところでありまして、確かにこのことは資料の提出を求めませんでした。

今申し上げますと、二〇〇五年時点で女性の労働力率は二十五歳から二十九歳で七一・六、三十三歳から三十四歳で六一・六、三十五歳から三十九歳で六二・三、四十歳から四十四歳で六九・五、そして四十五歳から四十九歳で七二・七、五十歳から五十四歳で六八・三、五十五歳から五十九歳で五九・七なんです。

したがって、この五年間で少しふえておりますが、二〇一五年でスイエーデン並みに至るには、政権交代が何回もない限り、これは到底達する見込みがない数字ではないかと我々は思っているんですが、この労働力率、労働力人口についての推計、それを使つてのGDPの推計、それを使つての交通需要推計というものについて、最新のデータで見直すべきだと考えるのではありませんか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。先ほど答弁申し上げましたように、十七年のセンサスに基づいてのいろいろの将来予測、モデル

の構築のためにデータを収集しております。今委員御指摘のような人口あるいは労働力人口率、そういうものも含めて、最新のデータでその構築を今から鋭意してまいりまして、ことしの秋には新しい将来推計値を出してまいりたいと考えてございまして。

○三日委員 ことしの秋に出される推計で、我々はその新しい最新のデータに基づく推計をした上で中期計画を立てるべきだと考えますし、それに基づく財源の議論をすべきだと考えます。

大臣、るるのその人口及びGDPの推計についての中身、評価も含めて、どのようにお考えですか。

○冬柴國務大臣 大変正論を得た御指摘だと思っておりますけれども、ただ、権威のあるGDPの推移というものにつきましても、現時点では先ほど示された六ページですか、その上の段のものしかありませんので、そこから先の推計につきましては、GDPの大きな要素を占める労働力がどう動いていくのかということが一番大きい問題だと思っております。

そういうことで、いろいろ探ったところ、平成十三年十一月というのはいちよつと古いかも知れませんが、国土審議会の基本政策部会で示されたものを使つた。しかしながら、今三日委員から、実際に今日の時点で見たとときに、スイエーデン並みというのは、現実的には随分離れた、乖離した数値になつていっているという御指摘をいただきました。

私どもとしましては、持ち得るあらゆる指標の中で最新のものをを用いて今回の将来交通需要推計は出していかねばなりませんし、その際、今の御指摘というものは重く受けとめなきゃならぬと思つております。ただ、これから十年間のGDPの動きというのは、これもなかなか権威あるところ

でそれが出てくるのは難しいと思つております。ただ、我々、福田内閣におきましては、男女共同参画の取り組みとして、政府全体として、政府一九九〇年になってこれに取り組みでいこうという取り組みを今しているということは申し上げておきたいと思つております。

○三日委員 おっしゃるとおり、将来の推計は難しいと思つてます。しかし、大きな投資の前提になる推計ですので、まず、古いデータは権力使わない、楽観的過ぎるデータは使わないということが基本だと思つてます。したがって、都合のいい、恣意的なデータではないかと思われようなデータをもとに推計をつくり、計画をつくりということに対する疑問を私は申し上げておきたいというふうには思つてます。

きのう新たに提出された、中期計画の素案の補足資料の内容の検証を二点申し上げたいと思つてます。お手元の資料の二ページ目に、出された資料の総括表をつけさせていただきました。これも字が細かくて恐縮なんですけれども、いろいろと、さすが国土交通省、数字をつくるのはうまいなというふうにも思つたんですが、徹夜でなされたということもあつたので、この作業には敬意を表したいと思います。二点。

一つは、生活幹線道路ネットワークの形成というところに五・一兆円、計画を立てられております。その基礎となる重点対策箇所数が五千区間、うち地方単独事業を除く二千三百区間について十年間でやりたいんだとおっしゃつておりますが、この単価、一区間当たり三十三億円というこの算出根拠をお示しいただけますか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。単価の算出でございますが、単価を算出するためのサンプルを平成十八年度中に完了するもの及び実施中の本施策に該当する事業二千六十二事業を対象にしまして、例えば、これに対応する事業内容は、現道拡幅でございますとか線形改良でございますとかバイパス整備、そういうものがございますが、そういうものをベースにして、一キロ当たり単価を算出いたしました。それで、一区間当たりの平均延長ということで、区間であらわしておりますので、一キロ当たりの単価を区間に直しまして、単価を一区間当たり三十三億円

交通需要推計検討資料  
(H14.11 国土省道路局)

第1章 交通需要推計の目的と今回推計における新たな視点

1-1 交通需要推計の目的と推計手順

(1) 交通需要推計の目的  
交通需要推計の目的は、第1に道路のネットワークや構造を決定するものである。具体的には、推計された路線別の交通量に基づいて、道路計画におけるネットワーク、必要車線数、幾何構造等の構造規格を決定するものである。第2に道路計画によるサービスや探算性等を評価するものである。具体的には、有料道路の償還計画（収入の基本となる利用交通量の推計）、環状アクセスメント（影響予測の基本となる計画交通量の推計）、評価システム（費用便益比(B/C)など個別事業評価の基礎データ、アウトカム指標など政策評価の基礎データ）等に活用される。

(2) 交通需要推計の手順  
交通需要推計は、はじめに、全国の将来人口、GDP等の社会経済状況より、全国の将来交通需要である走行台キロが推計される。次に全国の将来交通需要に基づいて、地域ブロック別の将来交通需要（走行台キロ）が推計され、地域ブロック別の総生成交通量の推計、ゾーン別発生・集中交通量の推計を経て、ゾーン間の将来OD表が推計される。さらに、この将来OD表と将来道路ネットワークより各路線別の交通量が推計される。

本資料では、上記の将来交通需要推計のうち、全国の将来交通需要である自動車走行台キロの推計方法と推計結果についてとりまとめられている。

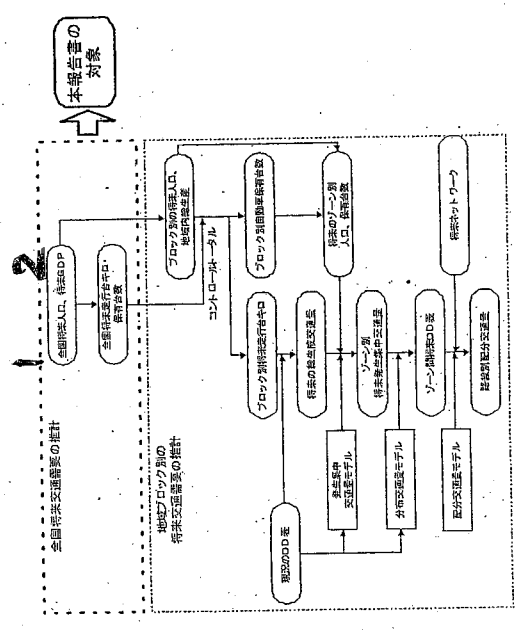


図 道路計画における将来交通需要推計の手順

高規格幹線道路に際し、  
(H19.11 国土省道路局)

2-5-1-2 便益の算定

1) 基本的考え方

便益算定の基本的な方法については「費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)」を適用し、計上する便益は、1) 走行時間短縮便益、2) 走行経費減少便益、3) 交通事故減少便益の3つとする。

それぞれの便益の算出手法としては、交通量推計手法を用いて、評価区間整備ありの場合(全評価区間が整備)と評価区間整備なしの場合(分析対象となる当該評価区間のみ未整備)の総走行時間費用、総走行費用、交通事故の社会的損失の差から便益を算定している。整備あり、整備なしそれぞれ別の費用を算出するにあたっては、道路ネットワークを以下の条件として、総走行時間費用等を算出している。

また、便益の算定に用いている交通量は、1999年に実施した道路交通センサス等に基づいて推計した全国将来交通需要(平成14年12月公表)から、2030年の値を推計している。

評価区間整備ありの場合：高規格幹線道路の走行面の機能が計画部分も含めて全線で確保された」と仮定

評価区間整備なしの場合：高規格幹線道路の走行面の機能が全線で確保された状態から分析対象となる当該評価区間のみを未整備

便益の算定フローを以下に示す。

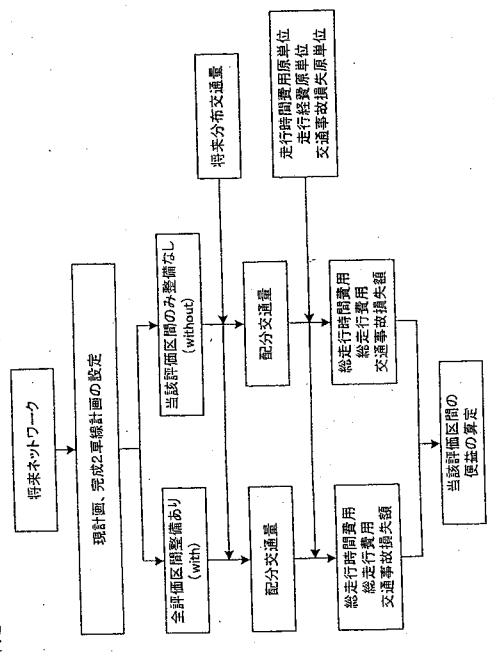


図 2-4 便益の算定フロー

P.4

父兄様へ資料 (H14.11. 国産道路)

2.

(2) 将来GDPの想定

	成長率	1999年比
実績値	1999	1.00
	2000	1.02
	2001	1.00
	2002	1.00
設定値	2003	1.01
	2004~2005	1.04
	2006	1.06
	2007~2010	1.14
	2011~2015	1.23
	2016~2020	1.31
	2021~2025	1.38
	2026~2030	1.43
	2031~2050	1.55

※1: 2002年は実績値見直し  
 ※2: 「構造改革と経済財政の中長期展望」(平成14年1月25日閣議決定) 及び同参考資料(内閣府作成)における推計値  
 ※3: 国土交通省推計値

表 GDP成長率の設定と1999年比

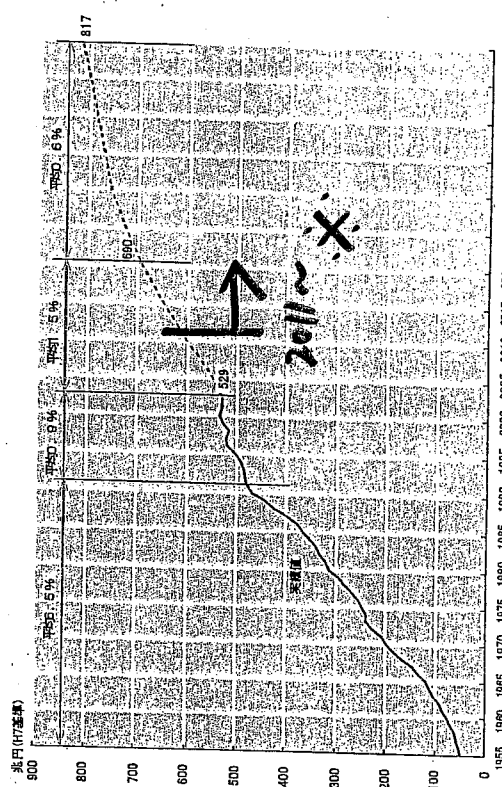


図 将来GDPの設定

3-2 将来人口の想定

将来の人口は国立社会保障・人口問題研究所による「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」を基に検討した。

国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計は、出生率の将来について、不確定要素が大きい。高、中位、低位の3ケースの推計を行っている。ただし、これまで行われてきた推計値を比較すると、中位推計が実績値とほぼ一致している。また、長期計画策定に当たっての省内検討資料によると、中位推計を用いることとしている。そのため、本検討での交通需要推計に用いる将来の人口は中位推計を使用した。

H18年10月推計

表 推計人口の概要(中位推計) (万人)

年	総数	0~14歳		15~64歳		65歳以上	
		シニア	シニア	シニア	シニア	シニア	シニア
2000年	12,693	1,851	1.5%	8,638	6.8%	2,204	1.7%
2005年	12,771	1,773	1.4%	8,459	6.6%	2,539	2.0%
2010年	12,747	1,707	1.3%	8,167	6.4%	2,874	2.3%
2015年	12,627	1,620	1.3%	7,730	6.1%	3,277	2.6%
2020年	12,411	1,510	1.2%	7,445	6.0%	3,456	2.8%
2025年	12,114	1,409	1.2%	7,233	6.0%	3,473	2.9%
2030年	11,758	1,323	1.1%	6,958	5.9%	3,477	3.0%
2035年	11,360	1,257	1.1%	6,589	5.8%	3,515	3.1%
2040年	10,934	1,202	1.1%	6,099	5.6%	3,633	3.3%
2045年	10,496	1,146	1.1%	5,711	5.4%	3,640	3.5%
2050年	10,059	1,084	1.1%	5,389	5.4%	3,686	3.6%

以下の中位推計における将来人口に関する特性をみると、人口は過去一貫して増加してきたが、近年増加傾向は緩やかになってきた。2006年に人口はピークを迎える見通しである。また、2030年には、高齢者は3割を越え、生産年齢人口は6割を割り、15歳未満人口は1割になると推計されている。

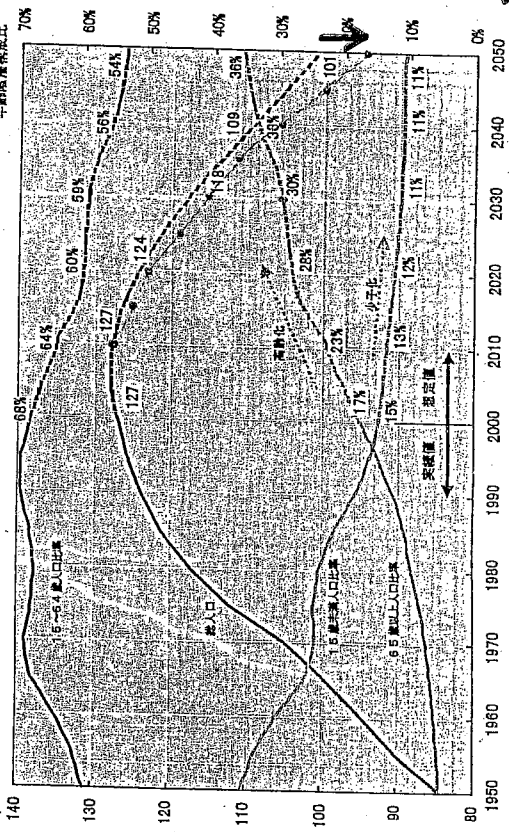


図 中位推計における将来人口

# ◇将来交通需要推計(H14年実施)における将来GDPの設定方法

国土交通省 国土政策課  
(補正部分 国土政策課 加筆)

GDPについては、構造改革が進展すると仮定し、推計を実施。  
具体的な設定については、以下の通り。

## ① 2002年度～2010年度

「構造改革と経済財政の中期展望」(平成14年1月25日閣議決定)及び同参考資料(内閣府作成)で示された推計値を使用

年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007-2010
実質経済成長率(%)	▲1.0	0.0	0.6	1.5	1.5	1.6	1.9
	▲0.8	1.1	2.1	2.0	2.4	2.4	

(出典：内閣府 HP等)

## ② 2011年度～2025年度

実質経済成長率の推計値は、労働力人口と労働生産性の伸び率をそれぞれ推計し、その合計として算定。  
労働力人口と労働生産性の推計に関する考え方は、次頁の通り。

年度		伸び率(年率%)		
		2011-2015	2016-2020	2021-2025
実質経済成長率	a+b	1.5	1.3	1.0
労働力人口	a	0.0	▲0.5	▲0.5
労働生産性	b	1.5	1.8	1.5

## ③ 2026年度～2050年度

上記の2011年度～2025年度の推計の考え方を踏襲して推計。(労働力人口の推計に当たっては、各年齢層毎の労働力率を2015年度から変化しないものと仮定。)

年度		伸び率(年率%)		
		2026-2030	2031-2040	2041-2050
実質経済成長率	a+b	0.8	0.4	0.4
労働力人口	a	▲0.7	▲1.1	▲1.1
労働生産性	b	1.5	1.5	1.5

# ◇2011～2025年度の労働力人口及び労働生産性の設定に関する考え方

## 1) 労働力人口について

- ・性別・年齢階層別に人口×労働力率により算定
- ・人口は、国立社会保障・人口問題研究所の人口の中位推計(平成14年1月)を活用
- ・労働力率は、今後女性と高齢者の労働力率が高まると想定し、国土審議会基本政策部会中間報告(平成13年11月)の考え方に沿い、以下のように推計する。

女性 ... 2015年時点で1999年時点のスウェーデン並み  
男女の60～64歳 ... 2015年時点で2000年時点の55～59歳並み  
なお、2015年度以降は変化しないものと仮定。

	2000年		2015年		1999年
	日本男性	日本女性	日本男性	日本女性	スウェーデン女性
15～19歳	17.4	15.4	17.4	15.4	31.3
20～24歳	71.1	71.1	71.1	71.1	59.4
25～29歳	92.7	69.7	92.7	77.0	77.0
30～34歳	94.9	56.8	94.9	83.0	83.0
35～39歳	95.8	60.1	95.8	86.1	86.1
40～44歳	96.1	68.6	96.1	87.5	87.5
45～49歳	95.8	70.5	95.8	88.1	88.1
50～54歳	95.2	66.2	95.2	85.6	85.6
55～59歳	92.9	57.4	92.9	78.9	78.9
60～64歳	71.6	38.6	92.9	57.4	46.5
65歳以上	35.1	14.2	35.1	14.2	-

※出典：  
・総務省「2000年国勢調査抽出速報集計」  
・ILO "Yearbook of labour statistics 2000"  
(スウェーデンは16歳以上のデータ)