

猪瀬委員の「国土交通省への要求及び確認事項（9月20日）」に係る相談 ^{★1}

猪瀬委員から平成14年9月5日付で計量計画研究所に示された新しいケースの条件設定の詳細な方法に基づき、平成14年9月13日に提出した推計結果に ^{★2} 関して平成14年9月20日付で依頼された以下の要求について、条件設定の問題点は下記の通り。

交通需要推計について

- 1) 乗用車については、9月13日に国土交通省より提出されたケース②
 - 2) 貨物車については、国土交通省で推計された標準ケース
- にもとづいて全体の交通需要推計を算出し、その数値から割り出される高速道路に関する、利用交通量及び区間別の将来交通量を提出されたい。

(平成14年9月20日付猪瀬委員からの「国土交通省への要求及び確認事項」からの抜粋)

記

(1) 乗用車・貨物車のケース設定の不整合

高速道路の利用交通量を推計するにあたって、貨物車は将来の経済・社会状況の変化等を考慮したトレンドモデルを使用するのに対し、乗用車はそれらを考慮しない現況値固定を使用するケース設定では、考え方の整合性がとれず、国民への合理的な説明が困難ではないか。

(2) 乗用車のケース②における現況値固定に関する問題点

1) 将来就業率の想定

「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）」のGDP成長率を踏まえた就業率を想定する必要があるのではないか。

(理由)

「構造改革と経済財政の中期展望」に示されている将来の経済・社会状況においては、構造改革が進展すると仮定し、2010年までのGDP成長率及び雇用の拡大が示されているため。

表1 「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)に基づく将来就業率

		2000	2005	2010
労働力人口(万人) 「構造改革と経済財政の中期展望」及び同参考資料(内閣府作成) に示された実質GDP成長率に基づく国土交通省推計値	(A)	6,610	6,844	6,948
失業率(%) 「構造改革と経済財政の中期展望」及び同参考資料(内閣府作成) に示された値	(B)	4.7	5.2	4.2
人口(万人) 「日本の将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所、 平成14年1月推計)における中位推計値	(C)	12,693	12,771	12,747
就業者数(万人)	(D=A*(1-B/100))	6,298	6,488	6,656
就業率(%)	(E=D/C*100)	50	51	52

2) 免許保有率

猪瀬委員が要求する推計ケース(ケース②)では、例えば20歳代に免許を取得した人がその後も免許を保有し続けることが考慮されていないため、非現実的な条件設定となっているのではないか。

(理由)

- ① 例えば、1999年に免許を保有している25歳～29歳の人が、30年後(2030年)には、男性の場合で3割、女性の場合で2/3が免許を手放すこととなるため。

男性							女性						
年齢	1999年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年	年齢	1999年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年
16-19	18%	18%	18%	18%	18%	18%	16-19	14%	14%	14%	14%	14%	14%
20-24	87%	87%	87%	87%	87%	87%	20-24	78%	78%	78%	78%	78%	78%
25-29	90%	90%	90%	90%	90%	90%	25-29	86%	86%	86%	86%	86%	86%
30-34	88%	88%	88%	88%	88%	88%	30-34	83%	83%	83%	83%	83%	83%
35-39	84%	84%	84%	84%	84%	84%	35-39	77%	77%	77%	77%	77%	77%
40-44	81%	81%	81%	81%	81%	81%	40-44	71%	71%	71%	71%	71%	71%
45-49	75%	75%	75%	75%	75%	75%	45-49	57%	57%	57%	57%	57%	57%
50-54	70%	70%	70%	70%	70%	70%	50-54	43%	43%	43%	43%	43%	43%
55-59	63%	63%	63%	63%	63%	63%	55-59	30%	30%	30%	30%	30%	30%
60-64	59%	59%	59%	59%	59%	59%	60-64	20%	20%	20%	20%	20%	20%
65-69	49%	49%	49%	49%	49%	49%	65-69	10%	10%	10%	10%	10%	10%
70-	26%	26%	26%	26%	26%	26%	70-	2%	2%	2%	2%	2%	2%

図1 猪瀬委員が要求する推計ケース(ケース②)の性・年齢階層別免許保有率の推移(普通免許のみ)

表2 1999年に25-29歳の将来免許保有率の推移

		1999年 (25-29歳)	2010年 (35-39歳)	2020年 (45-49歳)	2030年 (55-59歳)	2040年 (65-69歳)	2050年 (70-歳)
男性	免許保有率	90%	84%	75%	63%	49%	26%
	免許保有率の増減(累積)	-	-6%	-15%	-27%	-41%	-64%
女性	免許保有率	86%	77%	57%	30%	10%	2%
	免許保有率の増減(累積)	-	-9%	-29%	-56%	-76%	-84%

注 免許保有率の増減(累積)は1999年に対する累積

(理由)

- ② 過去の免許保有率の実績値の推移をみると、60歳代までは取得した免許を手放さない傾向が明確なため。

男性						女性					
年齢	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	年齢	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年
16-19	47%	42%	40%	36%	38%	16-19	17%	23%	24%	20%	22%
20-24	86%	91%	92%	90%	89%	20-24	51%	69%	77%	78%	78%
25-29	89% <small>√</small>	94%	98%	97%	97%	25-29	52% <small>√</small>	71%	83%	87%	88%
30-34	91%	91% <small>√</small>	96%	98%	98%	30-34	50%	64% <small>√</small>	78%	87%	90%
35-39	86%	93% <small>√</small>	93% <small>√</small>	96%	98%	35-39	42%	61%	71% <small>√</small>	82%	88%
40-44	82%	86%	94%	93% <small>√</small>	96%	40-44	33%	49%	66%	73% <small>√</small>	83%
45-49	77%	84%	88%	94%	93%	45-49	24%	37%	51%	68%	75%
50-54	72% <small>√</small>	79%	85%	86%	95%	50-54	15% <small>√</small>	25%	38%	52%	68%
55-59	64%	73% <small>√</small>	80%	85%	88%	55-59	6%	16% <small>√</small>	25%	38%	52%
60-64	50%	65%	73% <small>√</small>	80%	88%	60-64	2%	7%	15% <small>√</small>	24%	37%
65-69	34%	50%	64%	72% <small>√</small>	80%	65-69	1%	2%	6%	14% <small>√</small>	23%
70-	12%	21%	31%	44%	54%	70-	0%	0%	1%	2%	6%

図2 性・年齢階層別免許保有率の推移(実績値 但し、第二種免許、原付・自動二輪、大型車等を含む)

出所：交通統計(財団法人交通事故総合分析センター)

表3 1980年に25-29歳の免許保有率(実績値)

		1980年 (25-29歳)	1985年 (30-34歳)	1990年 (35-39歳)	1995年 (40-44歳)	2000年 (45-49歳)
男性	免許保有率	89%	91%	93%	93%	93%
	免許保有率の増減(累積)	-	2%	4%	4%	5%
女性	免許保有率	52%	64%	71%	73%	75%
	免許保有率の増減(累積)	-	12%	19%	22%	23%

注 免許保有率の増減(累積)は1980年に対する累積

表4 1980年に50-54歳の免許保有率(実績値)

		1980年 (50-54歳)	1985年 (55-59歳)	1990年 (60-64歳)	1995年 (65-69歳)	2000年 (70歳)
男性	免許保有率	72%	73%	73%	72%	54%
	免許保有率の増減(累積)	-	2%	2%	1%	-18%
女性	免許保有率	15%	16%	15%	14%	6%
	免許保有率の増減(累積)	-	0%	-1%	-2%	-10%

注 免許保有率の増減(累積)は1980年に対する累積

3) 旅客発生原単位

現況値に固定することにより、過去の実態に基づく変化及び将来的な経済・社会状況の変化が反映されないのではないか。

(理由)

道路交通センサスに基づく高齢者の通勤目的の自動車トリップ発生原単位は増加傾向を示しており、私用目的の自動車トリップの発生原単位も増加傾向を示しているため。

表5 乗用車1台当たりのトリップ回数 (単位:トリップ/台・日)

	1994年	1999年	1999年/1994年
高齢者の通勤目的 ^注	0.164	0.176	1.08
私用目的	0.308	0.337	1.10

注 : 65歳以上の人为主たる利用者となっている車両の1台当たりトリップ回数
出所: 道路交通センサス起終点調査(国土交通省道路局)

4) 平均輸送距離(業務目的)及び平均輸送人数(観光レジャー目的)

現況値に固定することにより、過去の実態に基づく変化及び将来的な経済・社会状況の変化が反映されないのではないか。

(理由)

道路交通センサスに基づく業務目的の平均輸送距離は増加傾向を示しており、観光レジャー目的の平均輸送人数も減少傾向を示しているため。

表6 業務目的の平均輸送距離(平日) (単位: km/人)

	1980年	1985年	1990年	1994年	1999年
業務目的の平均輸送距離	12.6 (1.00)	13.3 (1.06)	13.3 (1.06)	14.2 (1.13)	15.5 (1.23)

下段は、1980年を1.0とする指数

出所: 道路交通センサス起終点調査(国土交通省道路局)

表7 観光レジャー目的の平均輸送人数 (単位: 人/台・日)

		1994年	1999年	1999年/1994年
観光レジャー目的の 平均輸送人数	平日	2.40	2.32	0.97
	休日	2.72	2.49	0.92

出所: 道路交通センサス起終点調査(国土交通省道路局)

平成11年度道路交通センサス起終点調査による高齢者の自動車交通特性

【参考：平成11年度道路交通センサスの調査規模】

全国の約130万台の自動車を対象に、平日・休日別に1日の自動車の運行状況を調査している。

① 高齢者の自動車利用距離

【平日】

【休日】

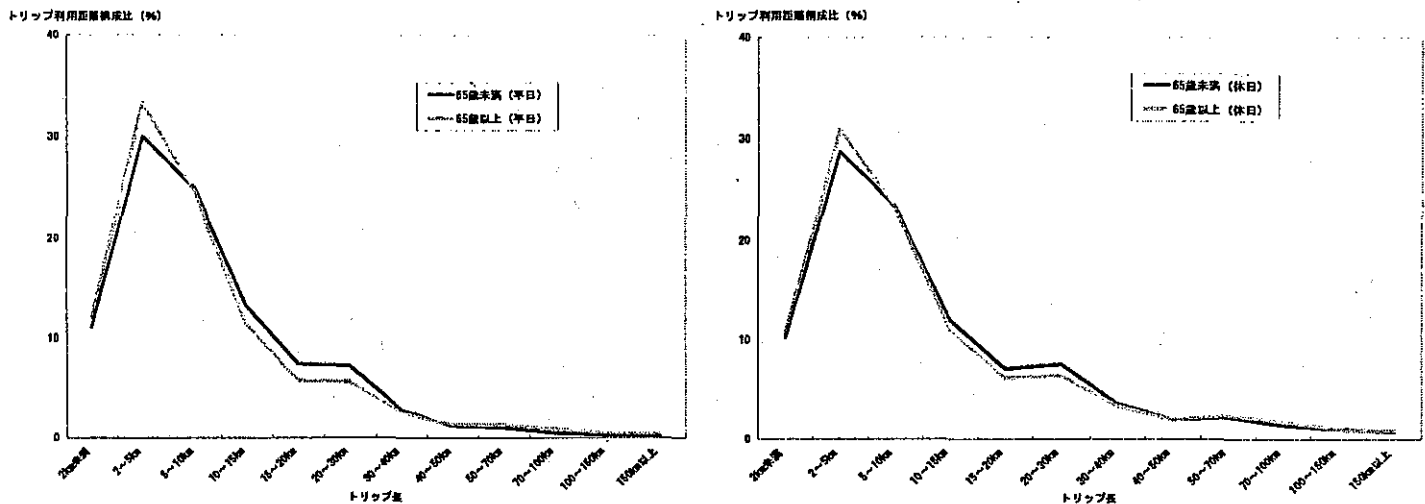


図1 性年齢階層別の自動車トリップの利用距離構成比（平日・休日）

表1 性年齢階層別の自動車トリップの利用距離構成比

【平日】

利用距離	2km未満	2～5km	5～10km	10～15km	15～20km	20～30km	30～40km	40～50km	50～70km	70～100km	100～150km	150km以上
65歳未満	11.2%	30.0%	24.9%	13.3%	7.4%	7.3%	2.8%	1.2%	1.0%	0.5%	0.3%	0.2%
65歳以上	12.2%	33.4%	24.5%	11.5%	5.8%	5.6%	2.6%	1.3%	1.3%	0.9%	0.5%	0.4%

【休日】

利用距離	2km未満	2～5km	5～10km	10～15km	15～20km	20～30km	30～40km	40～50km	50～70km	70～100km	100～150km	150km以上
65歳未満	10.3%	28.7%	23.4%	12.0%	7.1%	7.5%	3.6%	2.0%	2.2%	1.4%	1.0%	0.8%
65歳以上	10.8%	30.9%	23.3%	11.1%	6.2%	6.4%	3.4%	2.0%	2.4%	1.7%	1.0%	0.8%

② 高齢者の高速道路利用率^{注)}

注) 高速道路利用率：全ての自動車トリップに対する高速道路を利用したトリップの比率

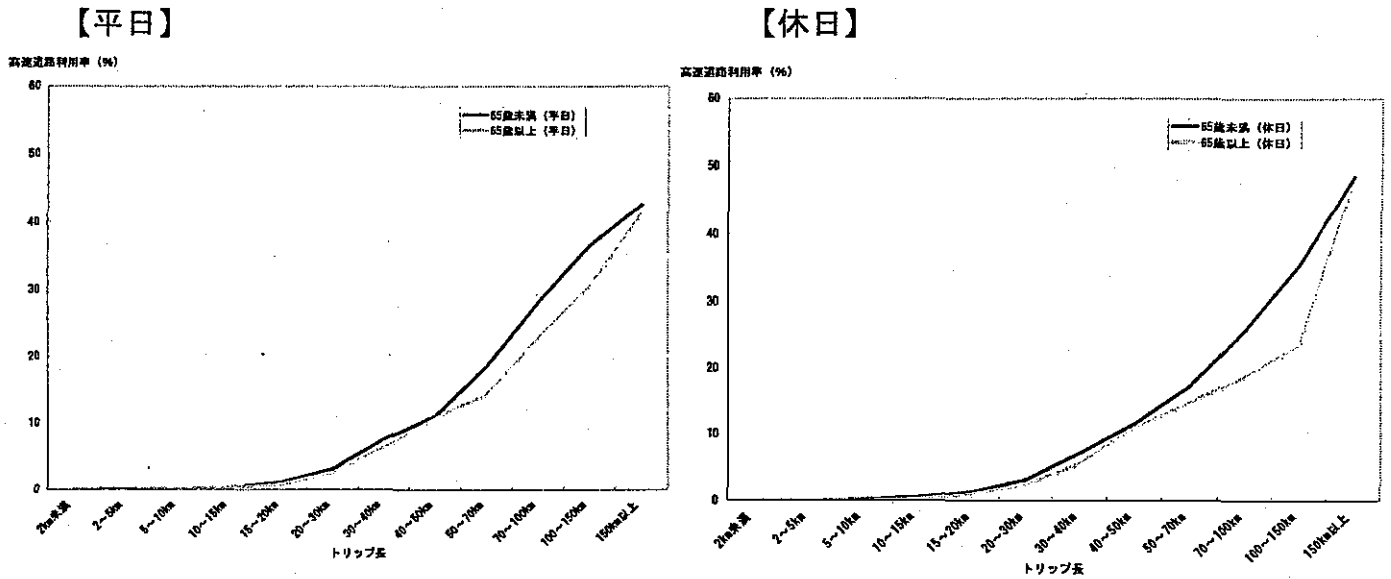


図2 性年齢階層別、利用距離別の高速道路利用率（平日・休日）

表2 性年齢階層別、利用距離別の高速道路利用率

【平日】

利用距離	2km未満	2～5km	5～10km	10～15km	15～20km	20～30km	30～40km	40～50km	50～70km	70～100km	100～150km	150km以上
65歳未満(A)	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	1.1%	3.1%	7.5%	11.0%	18.5%	28.2%	36.5%	42.5%
65歳以上(B)	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.9%	2.6%	6.2%	10.9%	14.3%	22.9%	30.3%	41.2%
比率(B/A)	0.50	0.22	0.80	0.90	0.85	0.84	0.83	0.98	0.77	0.81	0.83	0.97

【休日】

利用距離	2km未満	2～5km	5～10km	10～15km	15～20km	20～30km	30～40km	40～50km	50～70km	70～100km	100～150km	150km以上
65歳未満(A)	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	1.2%	3.2%	7.1%	11.5%	17.2%	25.7%	35.5%	48.4%
65歳以上(B)	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	1.0%	2.4%	5.5%	10.9%	14.7%	18.7%	23.4%	47.5%
比率(B/A)	0.32	0.52	0.69	0.54	0.86	0.76	0.77	0.95	0.86	0.73	0.66	0.98

国土交通省に対する質問事項

2002年9月30日

猪瀬直樹

9月30日付け「猪瀬委員の『国土交通省への要求及び確認事項(9月20日)』に係る相談」について¹

- 1、免許保有率(理由)で示された過去の免許保有率の実績値データは何年度の交通統計(財団法人交通事故総合分析センター)によるものか。年度を教えてください。
- 2、国交省は交通需要推計を算出するにあたり、免許保有率データを財団法人交通事故総合分析センターから入手している、ということでしょうか。
- 3、各都道府県ごとの男女別、年齢別、免許の種類別のデータは93年までしか入手できなかったということであるが、どの都道府県におけるデータが集まらなかったのか。また、都道府県警レベルでは各都道府県ごとの免許保有率データを集計しているが、警察庁では全国の免許保有率データを都道府県別に統括したデータを整理していないとのことであったが、そのような理解でよいのか。

9月30日付け「平成11年度道路交通センサス起終点調査による高齢者の自動車交通特性」について²

- 1、「表1 性年齢階層別の自動車トリップの利用距離構成比」におけるパーセンテージの部分について、すべて実数値(拡大前の実数値)を出していただきたい。

「交通需要推計検討資料」について³

- 1、「乗用車」の定義とは、自家用車、バス、タクシー、営業車という理解でよいのか。また「自動車」の定義はなにか。
- 2、P、29「発生原単位設定のための使用データの対象市町村数と市町村人口」における「3大都市圏・都市地域/調査対象市町村数」の中には東京23区は含まれているのか。また、「3大都市圏・都市地域/調査対象市町村数 18」などとあるが、それぞれ具体的に調査対象とした市町村名と対象とした市町村等の母数を教えてください。
- 3、P、29「地方中核都市における平日・個人属性別・目的別発生原単位(トリップ/人・日)」に相当する三大都市圏版をご提出願いたい。
- 4、平日における就業者の乗用車交通需要(走行台キロ)とPTの過去直近十年分の実績値を、三大都市圏(都市地域)および地方(9月30日の打ち合わせどおり、この場合は「H11年度富山高岡広域都市圏PT調査」を用いることとする)についてそれぞれ教えてください。

5、上記4の実績データと今回の交通需要推計に使用した推計モデルを用いて、平日における就業者の乗用車交通需要を都市部および地方部について、それぞれ今回の需要推計の流れにそって推計していただきたい。

以上

合理的なモデルにより、再計算を

猪瀬直樹

2002年10月2日(水)

8月14日付け国土交通省の回答(別紙1)P3(免許保有率)には、〔表 パラメータ推定結果〕が示されている。(以下、参照)

<http://www.mlit.go.jp/road/kanren/suikai/b1.pdf>

しかし、この推定結果については以下の問題があると思われる。

免許保有率最大値は現実のデータからの推計ではなく、恣意的に「設定」されている

パラメータは、
に加えて RateMAX(免許保有率最大値)であるべきだが、ここでは、「RateMAX: 免許保有率最大値(設定)(男性、女性とも 0.95 とした)とされている。

免許保有率最大値は、現実のデータから「推計」して得られる客観的な値でなくてはならないはずである。これを当局が恣意的な値を予め設定してしまうのは推定結果の客観性、合理性に対して信頼性を損なうものであると考える。しかも「男女ともに 95%」というのは、客観的な根拠がないばかりか、あまりにも高い数値ではないか。

なお、こうした「最大値」の恣意的な設定による過大需要推計は、全国各地での水需要推計など道路以外の分野における需要推計においても指摘されている問題である。

バブル前のデータから、今の時代の傾向をみるのはいかがなものか。

さらに、二つのパラメータ、
の推計期間にも問題がある。

二つのパラメータ、
は、データ期間が 1980 年～1993 年という古いデータを用いて推計されている。将来需要の推計にあたって、10 年以上も前の古いデータを用いて推計を行なうことは問題である。

さらにこれはバブル以前のデータであり、バブル以降長びく不況期の現在、すでに時代は成長期から安定期に入ったという認識が一般的である現在から未来の時代について、バブル時代の傾向から推測を試みるというのは、合理性を欠くという世間の批判を免れないのではないか。

推計する場合は、最新のデータから客観的に求めるべき

現在から未来を推測するには、直近のデータ（トレンドを見る場合でもスタート年度は1990年度とするのが適切である）を用いて推定するのが妥当であると考え。もし、直近の最新データが使えないというなら、モデル自体がおかしいのであって、新しいモデルを作り直すべきである。

いずれにせよ、バブル前の古いデータを用いたり、非常に高い値を予め恣意的に設定する、という方法は科学的でなく、大変に問題があると考え。

よってすでにこの推定式により算出された推定結果には妥当性がなく、最新のデータにもとづいた RateMAX（免許保有最大値）を含むパラメータの再推計を求める。それができないのであれば、新たなモデルを検討されたい。

なお、10月4日（金）の委員会までに回答をいただきたい。

以上

[Next](#) | [Up](#) | [Previous](#)

Next: [ゴンベルツ曲線](#) Up: [予測曲線の適用演習](#) Previous: [最小自乗法](#)

ロジスティック曲線

ロジスティック曲線は以下の微分方程式の解である。

$$\frac{dx}{dy} = ay - \frac{a}{b}y^2 \tag{6}$$

この微分方程式は以下の意味に解釈できる。すなわち、経過時間 dx に伴う対象量 y の変化量 dy 、すなわち、単位時間あたりの変化量は、現在の量の1次相関の増分成分を持ち、一方現在の量の2次相関の減少成分をもつ。初期状態 $(x = 0, y = 0)$ の近傍では、まだ全体の量が少ないため、一次要素が効いており増加傾向が見られる。全体量が増加すると2次項が効いてくるため、次第に増加量が減少しはじめ、パラメータで決められる一定値をへ漸近することになる。

ロジスティック曲線の一般解は以下の式で与えられる。

$$y = \frac{b}{1 + c \exp(-ax)}$$

パラメ-917
a, b, c の3つ。

ここで、数点の実測値が与えられたとして、将来予測をロジスティック曲線でフィティングする方法を説明する。すなわち、数点のサンプルが与えられたとき、ロジスティック関数を決定する3つのパラメータ a, b, c の最適予測値を求めるのである。

$$\frac{\Delta y}{\Delta x} = ay - \frac{a}{b}y^2$$

いま、測定時間間隔を単位時間 $\Delta x = 1$ (週間、月など)として

$$\frac{\Delta y}{y} = a - \frac{a}{b}y$$

ここで変数変換 $z = \Delta y / y$ として、

$$z = a - \frac{a}{b}y = a - \frac{a}{b}dy$$

与えられた、 (x, y) サンプル点から、 $y-z$ 分散図を作成する。この $y-z$ 分散図から一回帰曲線により、パラメータ a, d すなわち a, b を推定する。 $y-z$ 分散図は、 Δx が一定であるという条件下での、 $y \Delta y$ の関係を表すものである。ただし、単位時

間を経過した時点、すなわち $x = \delta x$ の時点でのサンプルは、測定時間が δx であったことを保証できないため、回帰曲線近似の材料には加えない。サンプルとなるデータを表1に示す。これは、あるソフトウェア開発の試験工程における試験進捗状況である。毎週同程度の分量の試験が行われるとして、観測対象はバグ検出数とする。試験が開始され6週間経過した時点で累計519項目のバグが検出された。第7週以降のバグ検出数をロジスティック曲線で近似して、バグがおおよそ出尽くす時期を予測しよう、というのが例題である。



経過週	バグ累計y	Δy	$\Delta y/y$
0	0	0	0
1	7	7	1.0
2	36	29	0.80556
3	92	56	0.6087
4	199	107	0.53769
5	366	167	0.45628
6	519	153	0.2948

近似には最小自乗法を用いることにより、 $z = \Delta y/y$ と y の関係は

$$z = 0.75909 - 0.000901y$$

$$\sum \epsilon^2 = 0.01329$$

すなわち $a=0.75909$ 、 $b=842$

$$\lim_{x \rightarrow \infty} y = b$$

であるので、バグは $b=842$ 項目を漸近線として増え続けることになる。漸近線は、 $\Delta y = 0$ すなわち、 $z=0$ の時の y 値でもあるので、 z - y 分布図上に引いた一次回帰直線と y 軸の交点であった。

微分方程式の一般解は得られたが、最後のパラメータである c を求めることで特解を得ることになる。特解は

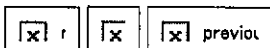
Microsoft Excel のソルバー機能を使って、 c を動かしてサンプル点からの偏差自乗 $\sum \epsilon^2 = \sum_i (y(c, x_i) - y_i)^2$

が最小になるように選ぶと

$$c = 63.31$$

が得られる。すなわち求める曲線の方程式は

$$y = \frac{842}{1 + 63.31 \exp(-0.75909x)}$$



Next: ゴンペルツ曲線 Up: 予測曲線の適用演習 Previous: 最小自乗法
Hiroaki Hata 2002-02-21

免許保有率

(1) 推計モデルの考え方

乗用車の普通免許について、性別年齢階層別免許保有率モデルを構築した。その際、年齢階層を以下のように分類して、男女毎年年齢区分毎に免許保有率を算出した。

- ①25～29 歳（免許保有が安定的になる年齢階層）
- ②16～24 歳（免許を保有し始める年齢階層）
- ③30～69 歳（免許を保有し続ける年齢階層）
- ④70 歳～（未更新率を考慮した年齢階層）

※上記の①～④の順番は後述される免許保有率の推計方法の順に示している。

(2) 推計区分

性別、年齢階層別に免許保有率を算出する。

表 個人区分

個人属性	区分
性	男、女
年齢階層	16～19 歳、20～24 歳、25～29 歳、30～34 歳、 35～39 歳、40～44 歳、45～49 歳、50～54 歳、 55～59 歳、60～64 歳、65～69 歳、70 歳～

(3) 結果

(1) で示した①～④の年齢階層区分毎に免許保有率の算出方法を示す。

①25～29 歳

年齢階層別免許保有率の最も高い階層である 25～29 歳については、成長率曲線*により、パラメータを推定した。このモデルから、性別に各年次の 25～29 歳の免許保有率を算出した。なお、モデルの推定期間は 1980～1993 年である。

$$Rate_{s,25\sim29}^n = \frac{Rate_{MAX}}{(1 + \alpha \cdot \exp(\beta \cdot n))} \dots (1)$$

$Rate_{s,25\sim29}^n$: 性別 (s) の n 年における 25～29 歳の免許保有率
 $Rate_{MAX}$: 免許保有率最大値 (設定) (男性、女性とも 0.95 とした)
n : 西暦年
 α, β : パラメータ

※ 成長率曲線

年齢 t での対象項目の測定値を y(t) とするとき、y(t) は t に関して概ね増加関数である場合、その曲線を成長率曲線と呼ぶ。例えば、各年齢でのパーセント点の追跡曲線の特徴を調べる統計分析などに用いられる。(「統計学辞典」(東洋経済新報社) より)

表 パラメータ推定結果

	α	β	R ²
男性	6.99 × 10 ⁹⁹ (36.0)	-0.117 (-36.3)	0.99
女性	7.91 × 10 ⁶⁷ (24.9)	-0.195 (-25.0)	0.98

() 内は t 値

②16～24 歳

(1) 式から算出される免許保有率の現況から将来の伸び率を現況の免許保有率に乗じて算出した。

$$Rate_{s,i}^n = Rate_{s,i}^{1990} \times \frac{Rate_{s,25\sim29}^n}{Rate_{s,25\sim29}^{1990}}$$

s : 男性、女性、 i : 16～19 歳、20～24 歳

③30～69 歳

2010 年は、30～44 歳までは各年齢階層が 25～29 歳であった年次の免許保有率を (1) 式から算出する。また、45～69 歳については、1990 年のときの年齢階層を 4 階層スライドさせて算出した。

2020 年以降について、30～34 歳は 5 年前の免許保有率を (1) 式から算出する。35～69 歳については、10 年前の年齢における免許保有率をスライドさせて算出した。

④70 歳以上

2010 年は、1990 年の 50～54 歳の免許保有率をスライドさせて算出した。ただし、以下に示す未更新率をスライドさせた免許保有率から差し引いた。

$$L_{s,70歳以上}^{2010} = \frac{POP_{s,81歳以上}^{2010} \times Rate_{s,50\sim54歳}^{1990}}{POP_{s,65歳以上}^{2010}}$$

$$Rate_{s,70歳以上}^{2010} = Rate_{s,50\sim54歳}^{1990} - L_{s,70歳以上}^{2010}$$

ここで、 $L_{s,i}^n$: n 年における性別 (s) 年齢階層別 (i) 未更新率

$POP_{s,i}^n$: n 年における性別 (s) 年齢階層別 (i) 人口

$Rate_{s,i}^n$: n 年における性別 (s) 年齢階層別 (i) 免許保有率

2010 年における性別・年齢階層別人口は、国立社会保障・人口問題研究所 (平成 9 年 1 月推計) の中位推計人口を用いた。

2020 年以降は、10 年前の年齢の免許保有率をスライドさせ、2010 年と同様に未更新率を差し引いて免許保有率を算出する。

$$L_{s,70歳以上}^n = \frac{POP_{s,81歳以上}^n \times Rate_{s,50\sim54歳}^{n-10}}{POP_{s,65歳以上}^n}$$

$$Rate_{s,70歳以上}^n = Rate_{s,60\sim64歳}^{n-10} - L_{s,70歳以上}^n$$

ここで、 $L_{s,i}^n$: n 年における性別 (s) 年齢階層別 (i) 未更新率

$POP_{s,i}^n$: n 年における性別 (s) 年齢階層別 (i) 人口

$Rate_{s,i}^n$: n 年における性別 (s) 年齢階層別 (i) 免許保有率

暴かれた「交通需要推計」のまやかし

道路計画策定には、将来の交通需要推計が不可欠だ。だが、国土交通省が明らかにした資料をみると、いかに杜撰な前提に基づいているかがわかった。

官僚研究グループ

交

通政策について、最近これまでも明らかにされた資料が公開され出し、その透明性が急速に高まってきた。これはよい方向であり高く評価したい。しかし、政策決定の透明性が高まるにつれて、かなりデータメに政策が決定されてきたこともわかった。

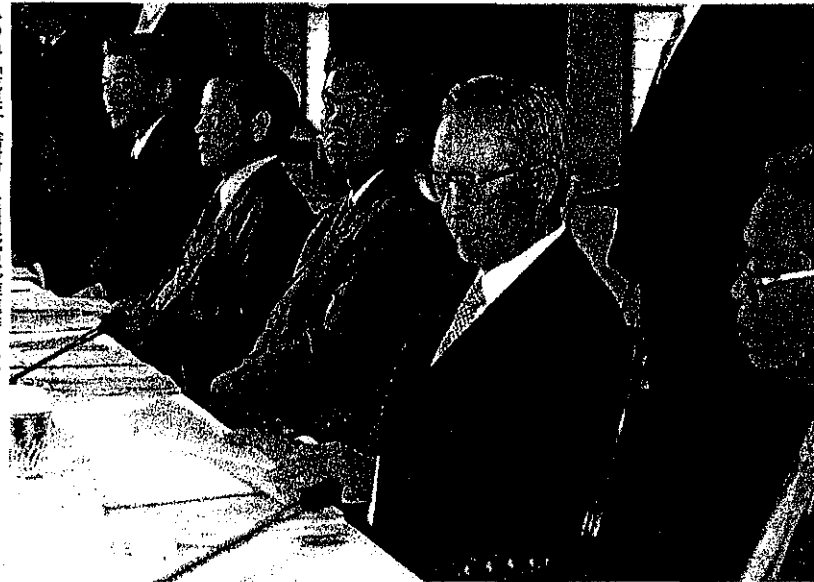
その一つが、7月25日に国土交通省のホームページ上で公表された「交通需要推計検討資料」(注1)である。将来の交通需要(自動車交通量)の推計方法とその結果について

まとめられたものだ。なお、8月19日にも資料が一部追加された(以下「検討資料」という)。

誰もチェックできない

交通需要の見通しは、公共投資の基本データである。将来の交通需要

が伸びるのであれば、必要な道路、空港施設は整備しなければならぬ。逆に将来の交通需要も見込めないのに、過大な投資をすると単なる無駄使いに終わる。また需要見通し



思わぬ「成果」(道路4公団民営化推進委員会)

は、道路計画におけるネットワーク・構造規格の決定(必要車線数等の根拠)、有料道路の償還計画(収入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。6月24日、国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会基本政策部会で、将来の交通需要の見通しにつ

いて議論された(注2)。同日の配布資料では、おおざっぱな将来推計の考え方が記載され、自動車交通需要の見通しは、今後の経済の低成長化、高齢化などを考慮して、2030年前後まで緩やかに増加し、ピークを迎えるとされている(図)。

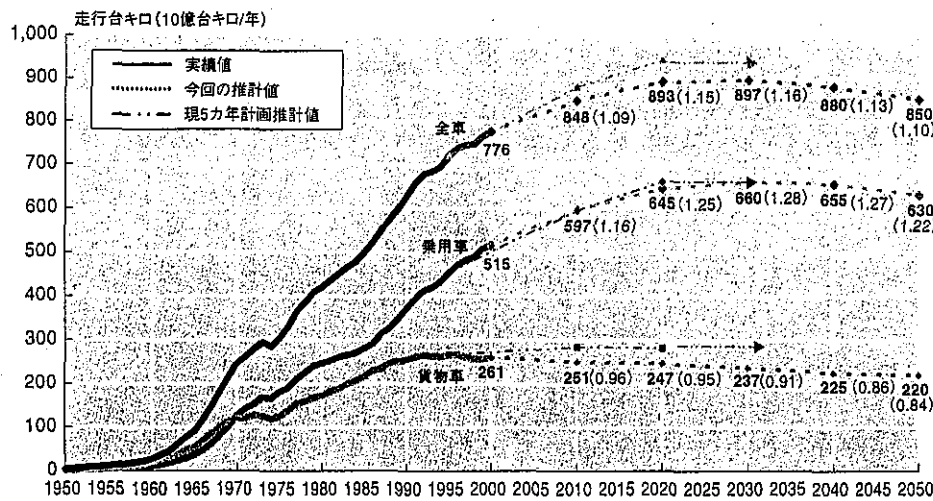
この見通しは、これまでの道路整備5カ年計画より控えめな需要見込みになっているが、社会資本整備審議会で出された意見は、ほとんど例外なくはずれだった。それもそのはず、6月24日の資料は、委員すら将来需要の推計方法の中身がわからない「ブラックボックス」であり、第三者がその妥当性を検証できようなものではなかったからだ。

ところが、1カ月後の7月25日、さらに8月19日と「検討資料」という形で、需要推計方法を示すものが、審議会の場ではなく国土交通省のホームページ上で公表された。6月24日は社会資本整備審議会が交通需要が議論されると同時に、道路4公団民営化推進委員会の第1回会合が開かれた日である。その後の民営化推進委員会では、交通需要推計がかなり議論されており、その結果「検討資料」が公表されたのである。

しかも、7月26日の民営化推進委員会議事録(注3)には、さらに驚くべきことが書かれている。

交通需要推計は、国土交通省から

自動車交通需要の見通し



(注) ()内の数値は2000年比率
(出所)国土交通省

財団法人計量計画研究所に業務委託されており、計算プログラムの著作権は同財団にあるので、公表できないという。交通需要推計の妥当性を、国民はチェックできない。誰が責任をもって計算したかわからないものを、ただ受け入れるだけなのだ。

さらに、役所の審議会は、単に役所が決定したものを権威づけるため

「右肩上がり」の神話

の機関であって、本当の審議をしていない。社会資本整備審議会委員は誰一人として、需要推計の方法を詳しく質したり、その資料の公開を要求したりしていない。

あらかじめ断っておくが、公表された「検討資料」

は、今でも第三者が推計結果を追試し再現できるようなっていない。もし「検討資料」が学術論文であれば、論文審査委員は学術誌への掲載を拒否するだろう。この意味では、「検討資料」は、6月24日の資料よりは中身が明らかになつたが、いまでもブラックボックスである。この点、役所の出す資料には「中身を国民は知る必要ない。役所を信じる」といった役所体質がみえる。

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(台数×走行距離)が推計される。この全国推計が各地方に振り分けられ、各地方の道路網に基づき各路線に需要が割り振られる。

「検討資料」では、従来の推計方法を反省し、「これまでの道路整備5箇年計画における全国の将来交通需要推計は、人口、GDPの社会経済フレームを外生値として、全国一律のトレンドモデルによって推計されてきた。しかし、長期的な交通需要推計においては、人口の減少、高齢化の進行等、これまでの全国一律のトレンドによる推計だけでは、十分に反映されない要因が多数存在する。そのため、これら社会経済要因の影響を反映すべく、従来の方法を改良し、交通需要推計を行った」としている。

ここでの「トレンドモデル」とは、過去の傾向から将来推計するもので、いわばこれまでの「右肩上がりの成長」を想定することと同じだ。かつての高度成長期であれば、このトレンドモデルも妥当性があつたが、1990年代以降は経済構造が変化しつつあるので、トレンドモデルの採用には疑問が残る。しかも、トレンドモデルの場合、モデル作成に用いる過去データの期間のとりか

た、つまり、過去のいつの時代のトレンドを前提とするかによつては、過大な将来推計になる可能性も高い。

ところが、「検討資料」での反省は額面どおり受け取れない。あいかわらず重要な部分にはトレンドモデルが多く使われており、「右肩上がりの成長」になっている。

この点は簡単にわかる。交通需要推計モデルで、外生変数が人口とGDPならば、交通需要が2030年まで伸びるはずはない。人口は数年すれば減少に転じるとし、GDPの伸びないケースでも交通需要が伸びることになっているからだ。要するに、人口とGDPが伸びなくても、トレンドモデルを使って交通需要が伸びる仕掛けがあるのだ。

自動車交通需要は、旅客需要と貨物需要から成る。旅客需要は、まず、国民1人当たり通勤・通学、帰宅、業務、観光、買い物などで1日平均何回移動するか(トリップ数)を推計し、人口を掛け、1年分の交通需要を計算する。これが乗用車などの程度まかなわれるかを考慮し、旅客需要が計算できる。貨物需要は、将来のGDPによつて品目別の生産額・輸人類を推計し、貨物需要が計算される。

旅客需要と貨物需要の比率は、現在2対1ぐらいであり、旅客需要の

ウエートが大きい。貨物需要は、GDPの低成長及び貨物の高付加価値化により、将来は低下する見通しであり、将来需要では旅客需要のウェイトがますます大きくなる。

旅客需要の重要な要素であるトリップ数は、性別、年齢、就業者かどうか、免許保有者かどうかによって異なる。一般的に、就業者や免許保有者であれば、トリップ数は比較的大きくなる。観光・買い物トリップ数はGDPが大きくなれば、大きくなる。なお、免許保有者が増えれば、乗用車でまかなわれる交通需要は大きくなる。

ここで注目すべき点は、将来の就業者比率や免許保有者比率の推計にトレンドモデルが使用されていることだ。さらに、一部のトリップ数にもトレンドモデルが用いられている。つまり、これらの変数は時とともに増加することが前提とされているのだ。

しかも、これらのトレンドモデルでは、モデル作成の過去データの期間に統一がみられない。一般論としては、トレンドモデルを使う場合には、過去データはバブル期を除いて直近から一定期間(例えば90~00年)とすることが多い。

ところが、「検討資料」のトレンドモデルでは、就業者比率の場合(88~95年)、免許保有者比率の場合

(80~93年)とまちまちである。これらは、恣意的なデータを使ってトレンドを強調し、結果として過大な推計になっていると批判されても仕方ないであろう。

甘い見通し

しかも、65歳以上の男子の就業者比率のトレンドモデルのように、決定係数が0.37と低く、説明力がなく不適当なものも含まれている。この結果、65歳以上男子の就業率は、95年の40%が2050年には48%に上がる。64歳以下でも82%から88%になる。

就業率=労働人口比×(1-完全失業率)であるから、90年代のように労働人口比率が安定(77%)していれば、この就業率の増加は、完全失業率を今より8ポイントも低下させることになる。もちろんこれは絶対不可能だ。

免許保有者比率の場合、男女ともほとんどの年齢層で保有率95%になるまで右肩上がり前提とされているが、今後、公共交通の発達した都市部が増えることを考慮すれば、95%は過大という批判もあるだろうし、高い保有率が、必ずしも自動車交通需要の増加に結びつくわけでもない。免許は持っているが、平日は自動車を使わず、電車などの公共交通

通に依存するという人は、都市部では珍しくない。

はつきりいえば、プロレベラから見ると、「検討資料」はあまりに粗末で将来需要を過大にする仕組みが組み込まれている。トレンドモデルという「右肩上がりの成長」を前提とするので、2030年まで交通需要が伸びるという見込みになる。

この甘い見通しに基づいて、道路整備五カ年計画などの社会資本整備長期計画が作られ、公共投資が行われている。7月に小泉首相は長期計画の見直しを国土交通大臣に指示した。8月末に国土交通省の示した回答は、国土交通省所管の9計画を、「社会資本整備重点化計画」という1本の計画に集約し、事業ごとの縦割りとというより横割りの「暮らし」「安全」「環境」などの政策課題ごとに成果目標を設定し、事業費は示さないという。

これに対して、計画そのものを廃止すべきという意見もある。もはや長期計画の時代ではないという。しかし、我々は、公共事業の長期計画自体が悪とは思わない。海外、例えばアメリカでも、道路などの長期プランは存在する。批判すべきは、社会ニーズと乖離した無駄な公共事業だ。

今回の国土交通省の長期計画一本化で、少なくとも一本化を実りあるものとするためには、9本の長期計画

の背後にあるそれぞれの「緊急措置法」とそれぞれの「特別会計」を統合しなければならぬ(例えば、道路整備五カ年計画には道路整備緊急措置法と道路整備特別会計が付随している)。役所には縄張りがあるから、こんな簡単なことすらできないだろう。

いずれにしても長期計画一本化は、国土交通省の一人芝居であって、必ずしも国民の求めるものではない。公共投資改革は、計画の一本化でなく、正確な需要見通しを作成し無駄な公共投資をしないことだ。

もちろん、誰も将来を正確に予測することはできない。前提条件のぶれを想定し、将来推計は一定の幅をもって語られるべきだ。ただ、今回明らかになったトレンドモデルなど恣意的な「右肩上がりの成長」を前提とすべきではない。

今回の国土交通省の長期計画一本化は、これまでの長期計画の包装紙を交換したにすぎない。需要見込みを正しく行い、無駄な公共投資を行わないという中身の改革を行ってほしい。



注1 <http://www.mlit.go.jp/road/kantei/sukei/jyouchu.html>
 注2 <http://www.mlit.go.jp/road/jr/kihon/sr82.pdf>
 注3 <http://www.kantei.go.jp/jp/sing/road/dai8/8gijyohu.html>

ニュースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

道路は誰のものか——「交通需要推計」に注意を

正式名称は「道路関係四公団民営化推進委員会」という長い名前だが、ふだんは道路公団民営化委員会がいいと思う。たいては短くはならないが。委員会は「原則公開とする」と第一回会合で決まった。メディアを通じてでは

あっても国民は審議の過程を見聞することができない。議事録は委員会のホームページに載るので誰でも検索して自ら読むことができる。

永田町と霞が関の一隅で知らぬ間に決められてしまうと人ごとになりやす

い。そもそも小泉首相の誕生は、永田町の論理ではあり得なかった。これまで首相は最大派閥の意向によって決定されてきたからである。小泉首相は実行力がない、と批判する人がいる。少数派が既得権益者である多数派（抵抗勢力というよりはむしろ従来の官僚機構による慣行）の壁を打ち破ることがいかに困難か、それを覆すのは小泉首相を誕生させた国民なのだ、とあきらめずにもう一度、認識する機会でもある。メールがあふれるほど届いた。ごく一部だが紹介したい。

*

「高速道路の無意味な延長に反対します。四国に三本も橋がかかっているのはいっただいということなんでしょう。何もできない私たちはただ黙って見ていなくてはいけなのではないですか」

「この日本は今ままで、沈没していくタイタニックです。私は妻一人、犬一匹、ウサギ一羽と充実した日々を過ごしていますが、しかし、子供や孫の時代にこれ以上の負担を強いられることは望みません。高度成長時代の日本を

支えた現在の中高年層の皆さまには感謝しますが、未来ある子供たちのことをもつと真剣に考えて欲しいです」

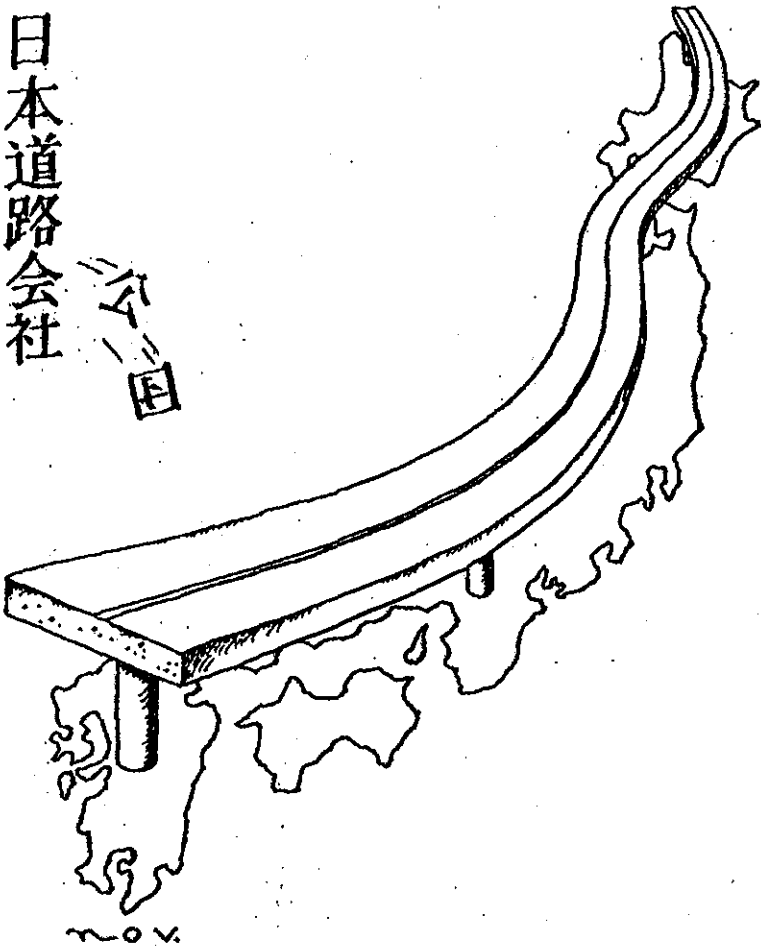
「私は、先日まで道路公団に出向していました。私が関わった高速道路は積雪地帯で、夏以外はほとんど使われな

い。雪対策は万全というのですが、それはすぐに「一部区間通行止め」にしてしまうからです。車を通して通行台数が少ないので管理費が高つくこのこと。それなら最初からそんなところにつくらなければよかったのに」

「国会議員は利権で動き、官僚は省益中心に。昨今の日本を動かす中枢の悲しい姿を感じています」

「私は仕事の都合上、毎週のように営業車で瀬戸大橋を渡って四国へ行ったりきたりを繰り返しております。充分ご承知のことと思いますが、敢えて言いたいのは、公団がどのではなく、ただ単に、高速料金が異常に高いという現実です。料金所通過時は、別納カードという会社からの貸与カードで支払うので自腹は痛みませんが、移動距離たかだか五十キロほどで五千円も六

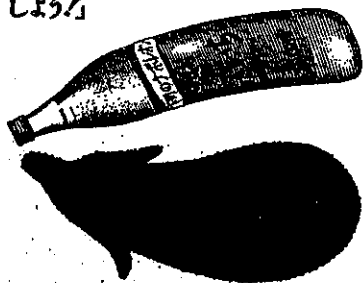
日本道路会社



「なっ、立派な茄子だらう。おれの田舎から送ってもらったんだ。どうだい、このうまさうな色つや…」

カウンターの上の籠に並んだ野菜を見て、オヤジさんが嬉しそうな顔をして話しかけて来た。

「そう、そう、うまいのがあった。ご馳走しよう」



「ハイッよく冷えて食べ頃だよ。特製蒸し茄子中華風、とても呼んでもらおうかな…」

皿にたっぷりの茄子。かけ汁が掛り、かすかにニンニクのいい匂いを漂わせている。

口に入れてみる。…酸味と辛みの効いた汁。トロリとくづれる身。プツプツと皮の歯ざわりも心地いい。

かけ汁の油を洗うようにロックを飲み、また茄子に箸を伸ばす。

「うまいよねえ。…茄子はあんまり手が掛らず、おまけに次から次へとなる。5、6本も植えとくと採りきれない程だよ。…ほんと自然のナスガママって感じなんだよなあ、ハハハ」

ダジャレを言いながら、オヤジさんもいつの間にか飲み始めている。

「茄子は、漬物も、味噌炒めも、煮付けも、なんでもうまいんだけど…生のまま切りにして、自家製味噌で和えただけの、子供の頃は好きだったなあ。

夏になると、よくお袋がどんぶり一杯つくってくれた。…思えば、貧しいおかげだけど…うまかったなあ…」

そう言うと、オヤジさんはクイツとロックを飲み干した。

焼酎のよさをさらに磨き込んだ、透明な味わい



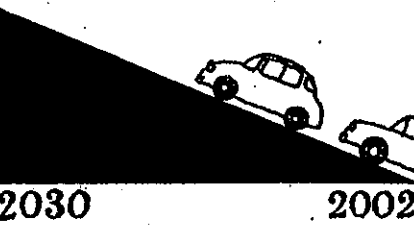
麗志元 三和酒類株式会社
大分県宇佐市山本 産直蔵亭丁
TEL0978-32-1491 http://www.lichiko.co.jp

飲酒は二十歳を過ぎてから。

千円も支払うのは納得がいかない」
「岡山に住んでいます。仕事先で食べた讃岐のおいしいうどんを家族にも味わってもらいたいと思っているのですが、うどん一杯に往復一万円以上も支払って四国に行きたいとは思えません」
「三十九歳の歯科医師です。家族は家内と、小学三年生と幼稚園児の二人の娘です。特殊法人とその外郭団体などの実態を知るにつけハラワタが煮えくり返る思いがします。われわれはともかく子供たちにもうこれ以上負の遺産を残すことは許されせん。そのため出来ることは、強力な世論を巻き起こすことではないでしょうか。自分を含めて今まで日本人はあまりにも無関心でなら具体的なアクションを起こしてきませんでした。それでも何とかやってきたからです。でもそんな時代はもうとうの昔に終わってしまいました」

国土交通省は「交通需要推計」で初めて将来の交通需要は減少傾向となる、と発表した。これは読売新聞が六月二十二日土曜日に「車交通量、初の減少予測」とスクープの形で一面トップで報じたものだが、その脇に道路公団民営化委員が決定、との見出しがある。この奇妙な符合こそ、国土交通省が画策したメディア操作なのであった。

当て推計



開かれ、「交通需要推計」はようやくその場で配布された資料なのだから。第一回の道路公団民営化委員会は同日の四時十五分から開かれる予定になっていた。読売も朝日も、国交省にしてはなかなか殊勝な結論ではないか、と好意的な論調で書いていた。だがよく考えてほしい。二〇三〇年度までは減少しない、ということは現状の建設計画を変えずに全部やってしましますよ、を意味している。

道路四公団の個別路線の需要推計は、この「交通需要推計」をベースにしてつくられるのだから、甘言には要注意である。このデータがほんとうに正しいのか、メディアは疑いの眼を忘れてはならない。日本国の人口一億二千七百万人は二〇〇六年をピークに減少傾向に転じる。高齢化もすすむ。生産人口も減少する。それでも二〇三〇年まで交通量は増えつづける？ とにかく国交省のデータをそのまま信じていたらこれからは無駄な道路が建設されるに違いない。

今年は道路整備五箇年計画の改定のある年である。第十二次が二〇〇三年三月に終わり、四月から第十三次道路整備五箇年計画が始まる。あと約三十年間、交通需要が増えつづけるとしたらその間に六回も五箇年計画が策定され、現計画額七十五兆円と同水準だとして四百五十兆円ほどが道路建設に使われることになる。

ニュースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

● 民営化推進委員会に期待してほしい

前回、国土交通省の道路分科会（旧建設省道路審議会）による「交通需要推計」の問題点について触れた。

六月二十八日に開かれた第二回道路関係四公団民営化推進委員会で、人口が二〇〇六年を境に減少に向かうのに

交通需要は二〇三〇年にピークを迎えるという推計はおかしい、と指摘した。需要予測を多めに見積もることでより高速道路の建設を促進するねらいが込められているからだ。第一回の会合は委員の選定が発表さ

れた三日後の六月二十四日月曜日、首相官邸で開かれた。

*

事務局が作成した議事規則案に「会議は非公開とする」とされていた。これを僕の提案で「会議は原則公開とする」に変えた。訳知り顔の評論家が、「公開にしたら会議内容が自民党につ

つぬけで、かえって道路族を利することになる」などと解説していたが、ああ、わかっているなあ、と思うのである。

非公開でもつつぬけになるのだ。事務局はほとんど役所の出向者によって占められている。しかも国土交通省からの出向者が六割もいる。彼らの起こした速記録がその日のうちに本省へ、道路族議員へと回されるのである。つまり「非公開」とは、役所や道路族にとつてのみの公開であり、「公開」はメディアを通しての国民への公開の意味で、これによりはじめて情報として対等な立場になるのである。

会議が公開されていると、新聞記者は記者会見ではなく、その会議の詳細を、実況中継のようにつぶさに見学し

ながらまとめることができる。記者会見だと委員長が概略を説明するだけになりやすいし、誰がなにを発言したかもわかりにくい。ヒアリングの対象として国土交通省の道路局長や道路公団の総裁などが登場すると、いわばアメリカの法廷で、攻める側の検事と防戦する側の弁護士が陪審員に少しでも余計にわかりやすく説明するような恰好にならざるを得ない。

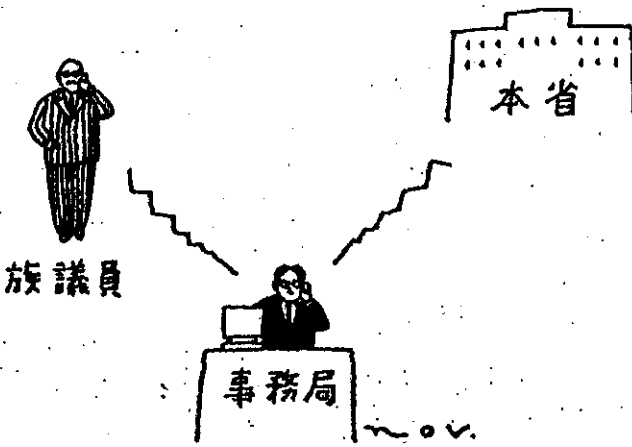
第一回は小泉首相のあいさつや議事運営についての討論などで終わり、実質審議は六月二十八日の第二回に引き継がれた。そこで「交通需要推計」に疑問をもつ僕は以下のデータの提出を、準備期間も少しは必要かと配慮して第二回委員会の二日前に事務局を通じて国交省に求めておいた。

交通需要推計値は一種類似か出ていないが、ふつうならば上位、中位、下位と幅があるはずで、「将来GDP（国内総生産）値の設定」「将来人口の設定」など推計値の前提となる基礎データを提供してもらわないと判断しにくい。これは感度分析（センチティビ

公開



非公開





信頼と実績の輸入住宅
アメリカンコンフォート

96年日経優秀製品・サービス賞 優秀賞受賞

アメリカンコンフォートシリーズは
坪単価 **29.8**万円から

- お問い合わせは、フリーダイヤルで
- | | | |
|----|---|--------------|
| 仙利 | 台 | 0120-428-820 |
| 利 | 府 | 0120-428-320 |
| 福 | 島 | 0120-077-204 |
| 水 | 戸 | 0120-554-678 |
| つ | ば | 0120-554-543 |
| 宇 | 宮 | 0120-219-188 |
| 小 | 山 | 0120-767-800 |
| 前 | 田 | 0120-391-855 |
| 太 | 西 | 0120-391-896 |
| さ | 葉 | 0120-204-818 |
| 増 | 川 | 0120-204-246 |
| 千 | | 0120-245-204 |
| 市 | | 0120-204-260 |
| | 柏 | 0120-082-424 |
| | 東 | 0120-204-210 |
| | 京 | 0120-204-221 |
| | 新 | 0120-204-753 |
| | 宿 | 0120-242-471 |
| | 馬 | 0120-033-050 |
| | 子 | 0120-204-155 |
| | 川 | 0120-204-159 |
| | 浜 | 0120-790-369 |
| | 田 | 0120-046-626 |
| | 南 | 0120-204-484 |
| | 原 | 0120-204-342 |
| | 海 | 0120-558-204 |
| | 島 | 0120-204-731 |
| | 岡 | 0120-695-004 |
| | 松 | 0120-495-524 |
| | 橋 | 0120-613-310 |
| | 手 | 0120-145-524 |
| | 屋 | 0120-208-678 |
| | 田 | 0120-116-611 |
| | 阜 | 0120-468-681 |
| | 市 | 0120-331-065 |
| | 都 | 0120-331-065 |
| | 京 | 0120-002-904 |
| | 東 | 0120-603-310 |
| | 大 | 0120-808-311 |
| | 大 | 0120-730-788 |
| | 東 | 0120-790-240 |
| | 京 | 0120-854-670 |
| | 都 | 0120-137-424 |
| | 都 | 0120-242-724 |
| | 都 | 0120-007-424 |
| | 都 | 0120-588-288 |
| | 都 | 0120-762-027 |
| | 都 | 0120-108-204 |
| | 都 | 0120-204-272 |

住友不動産
http://www.sumitomo-rd.co.jp/housing/

テイ・アナリシス)の観点、つまり前提条件には必ず幅を持たせて設定し、したがって前提条件から導き出される結果にも幅が出てくるとする将来推計データ算出の際の一般的な考え方にもとづいている。なお、交通需要推計値の参考資料として、本州四国連絡橋、東京湾アクアラインの事例を用いてケーススタディを試みたい、両ケースについての交通需要推計値と実績値をご用意したい、と。

第二回の委員会に提出されたのはアクアラインのケースのみで、本四連絡橋についてはなぜか平成九年(97年)のデータであった。いわゆる使用前・使用後のケースを検証することで、需要の予測がいかに甘い見積もりになりやすいのか、それを確認するためにやるのだから、当初の予測値を提出してもらわないと議論にならない。委員会の席上で、再度要求した結果、七月一

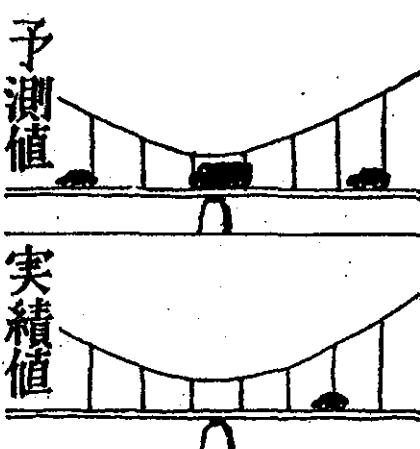
日月曜日の第三回委員会でもっと本四のぶんが提出された。

アクアラインについてはすでにこのコラムで幾度も記したので省くが、本四については初めて提出されたのでここに紹介しよう。

●本四は需要予測変更10回!

本四の需要予測のいちばん古いものは七九年(昭和54年)五月で、つぎが八三年十月、三回目が八五年五月、四回目が八七年五月、五回目が八七年九月、六回目が八八年一月十四日、七回目が八八年一月二十八日、八回目が九一年十一月、九回目が九七年十二月、十回目は現在進められており、「平成九年度の償還計画は実績との乖離が生じていることから、償還計画の変更作業中」とのことである。

日本以外で、需要予測が十回も変更される国があるだろうか。いや日本の



どんな企業であっても需要予測を十回も変えはしない。なぜなら、その前にすでに倒産してしまうからである。

本四の第一回目の需要予測で、二〇〇一年(平成13年)時点の瀬戸大橋は一日平均で四万三千八百台であった。では実績値はどうか。一万四千四百台ではない。三分の一である。

こんなデータを用意するのに手間がかかるのはおかし。引き出しにあって

たものを出せばよいのであり、なにもコンピュータをフル回転させるほどのものではない。しかし二回目の委員会ではなく三回目の委員会によりやく提出されたのだ。十回も需要予測を変えた、という事実を知られたくなかったのだろうし、実績値の三倍という過大な数値があったことも白日の下に晒されなくなかったのだろう。

民営化推進委員会設置法の第六条にこうある。

「委員会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関及び日本道路公団等に対して、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる」

もし委員会にこうした権限がなければ、国交省や道路四公団は、そんな資料はありません、の一点張りして逃げ切ろうとしたに違いない。今後、委員会は週二回のペースで開かれる。