

温室効果ガス排出量見通し に用いたマクロフレーム等

平成 1 7 年 4 月

経 済 産 業 省
環 境 省

1. マクロフレームの見通し

2010 年見通しにおけるマクロフレームの設定は、以下のとおりとした。なお、この設定は、各ケースにおいて共通である。

(1) 人口と労働力人口

人口は国立社会保障・人口問題研究所「中位推計」(2002年1月)に基づき、2006年度をピークに減少と想定。

なお、失業率については足下の水準(5%程度)から改善して推移。

年度	1990	1995	2000	2005	2010
総人口(万人)	12,361	12,557	12,693	12,771	12,747
労働力人口(万人)	6,414	6,672	6,772	6,759	6,709

(注1)総人口は2006年度にピークに達する(1億2774万人)。

(注2)労働力人口は1997年度(6793万人)がピーク。

(2) 為替水準

過去5年程度の実績を踏まえ、今後120円/\$で推移すると想定。

(3) エネルギー価格

IEA、米国エネルギー省の見通しを参考に、2000年度 2010年度までは安定的に推移するものとした。

(実質ベース)	石油	: \$ 28/b	\$ 21/b
	LNG	: \$ 252/t	\$ 179/t
	石炭	: \$ 35/t	\$ 39/t

(2010年度の価格は2000年ドル換算値)

(4) 経済成長率

2010年度までの実質GDP成長率は、「構造改革と経済財政の中期展望」(2005年1月21日閣議決定)及び同参考資料(内閣府作成)で示された見通しをもとに、以下のとおり推移するものとした。

年度	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
実質GDP成長率(%)	0.8	1.9	2.1	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	1.5

注：2002年度と2003年度は実績値。

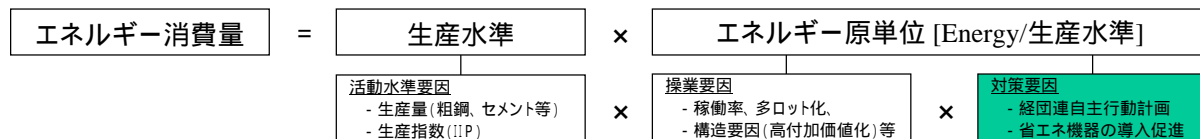
(5) 最終需要項目(マクロコンポーネント)

今後の経済は、個人消費、民間設備投資など民需主導型の成長を遂げると想定。一方、公的部門は、「構造改革と経済財政の中期展望」を踏まえ、支出が抑制されるものと想定。

2. 部門別の算出方法と動向について

(1) 産業部門

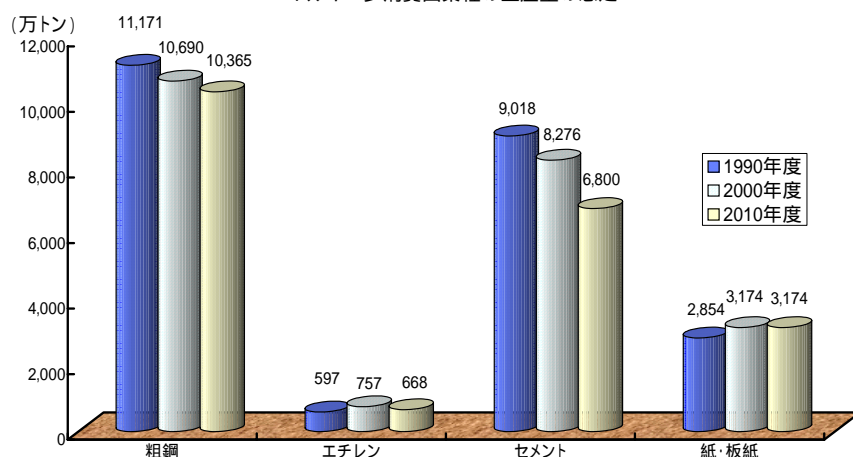
基本構造



活動水準要因（生産水準）及び操業要因

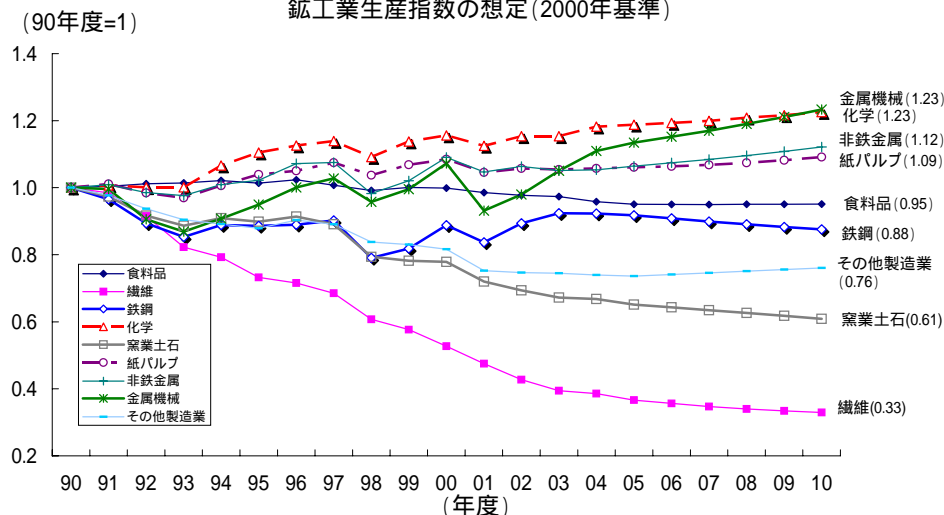
- 製造業全般では、素材型産業から加工組立型産業へのシフトが進展し、金属機械工業等の活動が拡大。他方、エネルギー多消費産業は、中国を始めとする外需が下支えするものの、中国における生産能力の増強や公共投資の落ち込みによる内需の伸び悩みから 2010 年に向けて全体的に生産水準は低下する傾向。一方で高付加価値化が進展し全般的に鉱工業生産指数（IIP）は上昇。

エネルギー多消費四業種の生産量の想定



- (1) セメント生産量は「構造用セメント」の生産量に輸出用クリンカを加えたもの。
 (2) 2010年度の数値は、ある一定の前提の下に推計されたものであり、ある程度の幅を持って理解すべきものである。

鉱工業生産指数の想定(2000年基準)

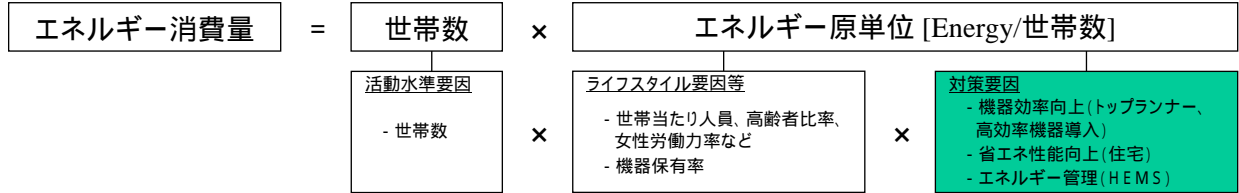


- (注) 本想定は、ある一定の前提の下に推計されたものであり、ある程度の幅をもって理解すべきものである。

(2) 民生（家庭、業務）部門

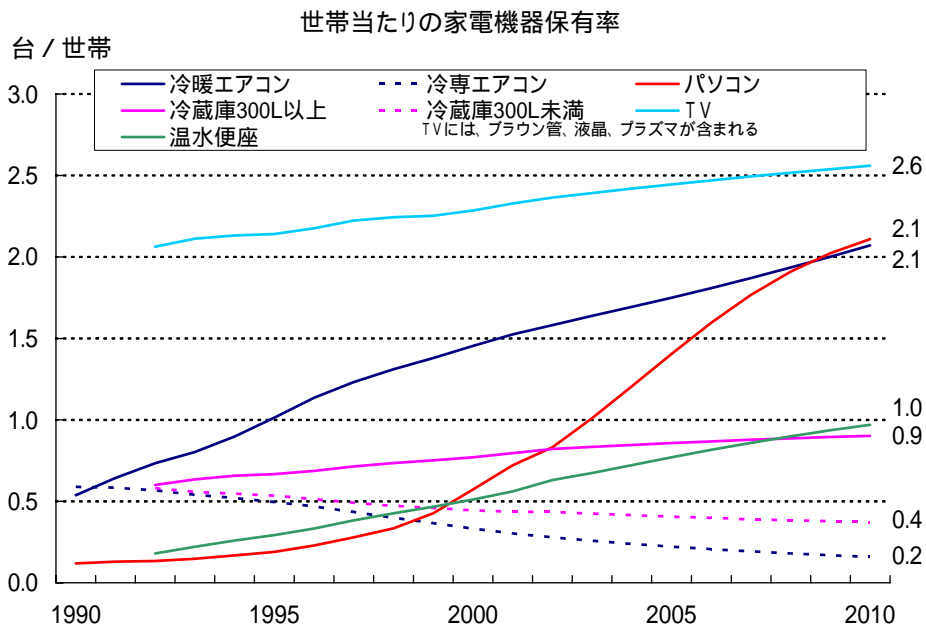
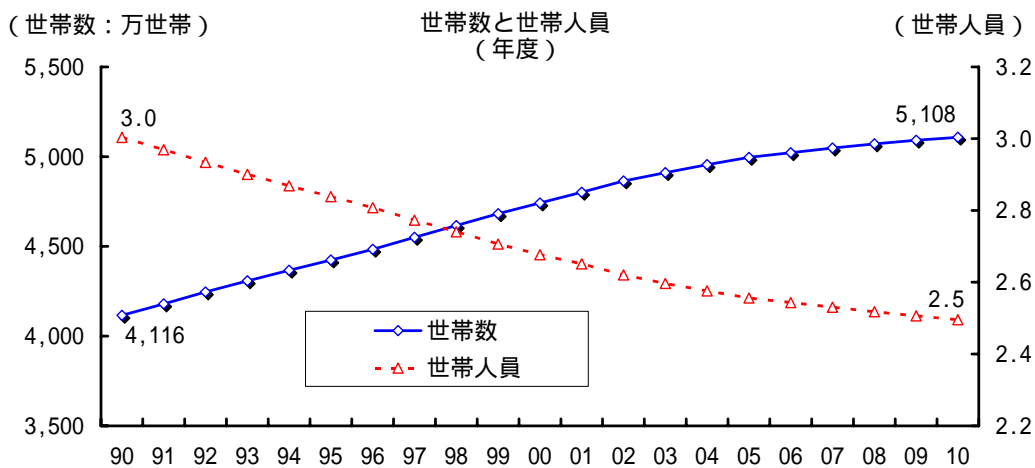
家庭部門

基本構造



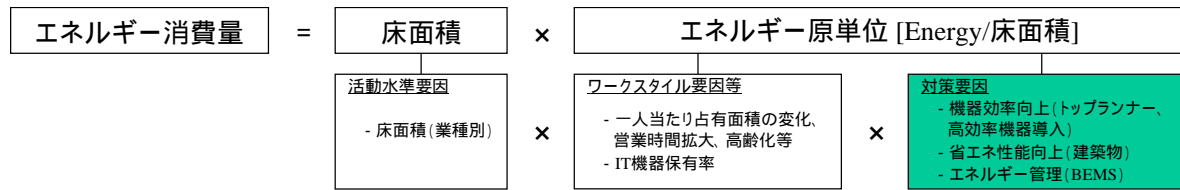
世帯数、ライフスタイル要因

- ・ 世帯数は、人口減少を背景に伸びが鈍化傾向。
- ・ 機器保有率（世帯当たり機器保有台数）は、増加傾向にあるとともに大型化・高付加価値化も進展。



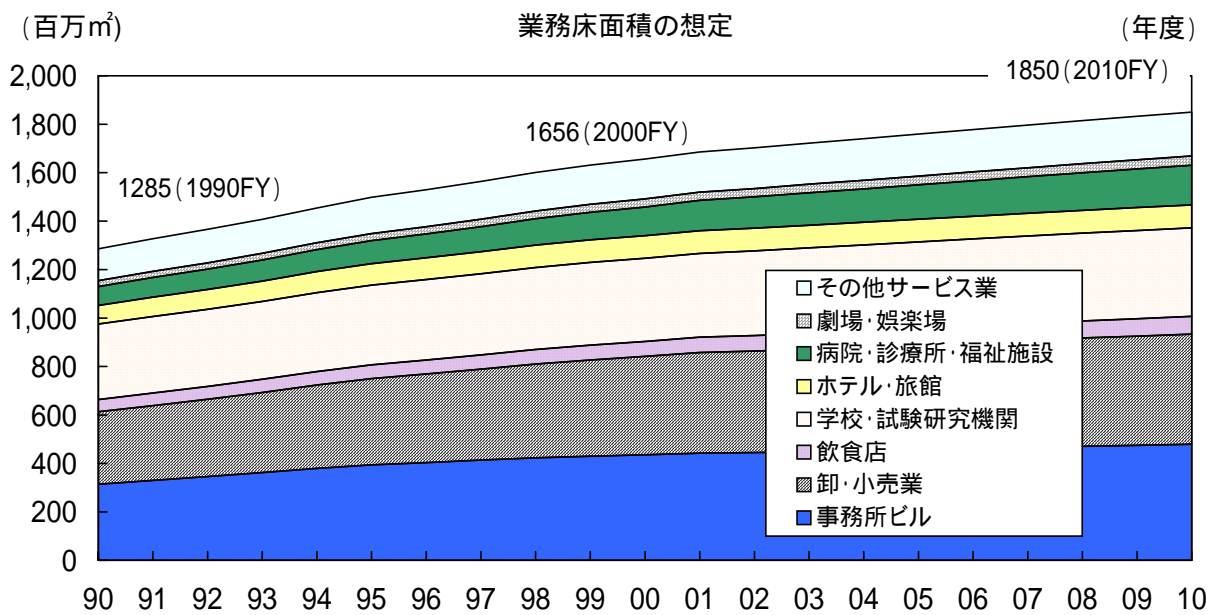
業務部門

基本構造



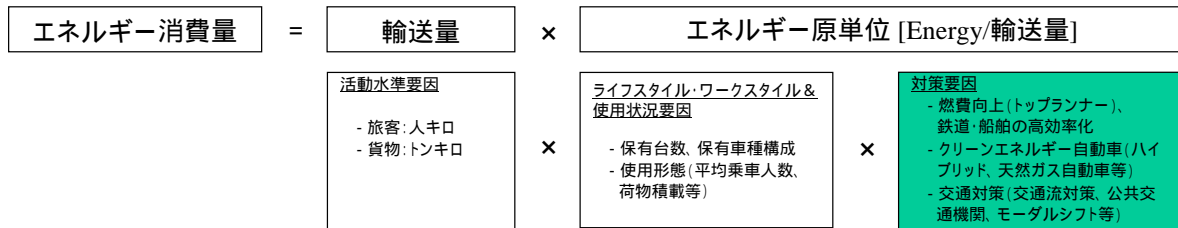
床面積、ワークスタイル要因

床面積は、サービス化を背景に事務所ビル向けを中心に増加、高齢化を踏まえ、医療・福祉関連も堅調に増加。



(3) 運輸（旅客、貨物）部門

運輸部門の基本構造



輸送量と自動車保有台数

- ・ 旅客輸送は増加。貨物輸送は経済活動の伸び鈍化や物流効率化等を背景に減少の傾向。
- ・ 自動車保有台数は、乗用車は堅調に増加、トラックは経済活動の伸び鈍化や物流効率化等を背景に減少の見込み。

