

4. 予測における留意点

本予測にあたり、将来予測に影響を与えると考えられるもののうち、考慮に入れた事項の主なものは(1)のとおりであり、数字の評価が困難であること等の理由により考慮に入れなかった事項の主なものは(2)のとおりである。

(1) 予測にあたり考慮している主な事項

- ・ 少子化・高齢化による年齢階層別人口の変化を踏まえた予測を行っている。
- ・ 国内総生産等の経済指標については、政府の見通し等を用いている。
- ・ 余暇化、レジャー化の進展に伴い、一人あたりの観光目的の需要が増加してきており、この増加傾向と経済審議会における関連項目の見通しを踏まえ予測している。
- ・ 各輸送機関の幹線交通ネットワークについては、各輸送機関毎の整備の進捗状況を踏まえ、将来を想定している。また、幹線交通のネットワークの整備に伴う交通利便性の向上に伴い、地域の輸送需要に変化が生じるような予測モデルを構築している。
- ・ 将来予定されている新幹線、在来線の高速化について、現段階において把握している最新の情報を考慮している。

(2) 予測にあたり考慮していない主な事項

- ・ 情報化の進展に伴い、ライフスタイル(オンラインショッピング等)、ワークスタイル(テレワーク等)が変化していくと考えられるが、情報化の進展に伴う需要の変化を想定した上での予測は行っていない。
- ・ 近年、大規模生産拠点等の統合・廃止等の動きがみられ、地域間の貨物輸送に変化が生じていくと考えられるが、貨物の地域相互間の流動パターンは、1995年の全国貨物純流動の調査結果を用いて予測しており、国内生産額、輸入額については、実績の推移等を用いて予測している。
- ・ 環境意識の高まりによって、公共交通機関を利用する性向が高まる

ことが考えられるが、そのような性向を想定した上で予測は行っていない。

- ・ 需給調整規制の廃止、運賃の認可制から届出制への変更等規制緩和策が推進されることによる運賃の低廉化、輸送サービスの向上等従来の傾向から想定できない輸送需要に変化については考慮していない。
- ・ 将来の輸送機関別輸送量を予測するにあたり、個々の輸送施設（港湾、空港、道路等）の容量制約につき考慮せず、輸送機関分担モデルから推計された輸送量はすべて処理が可能であるとした。
- ・ 環境負荷軽減型物流システム、物流総合情報の提供システム等の今後の物流施策による貨物輸送の効率化については考慮していない。