

### 3 . 輸送機関選択要因の設定

#### ( 1 ) 幹線交通ネットワーク

鉄道の在来線は、既設線および新線予定線からなるネットワークを設定した。新幹線は、現在の営業線に整備新幹線（既着工3線4区間、新規着工3線3区間）を加えたネットワークを設定した。

航空は、現在供用中の空港及び2010年までに開港予定の空港を前提として将来ネットワークを設定した。なお、名古屋空港は、中部国際空港開港をもって定期便の運行はなくなるものとした。

一般道路は、各地域の中心都市間を結ぶ現在の国道及び主要地方道からネットワークを設定した。また、高速道路は、平成10年度末現在における供用区間に整備計画区間を追加したネットワークを設定した。

フェリー、RORO船、コンテナ船は、各地域の代表港湾間にネットワークを設定した。

#### ( 2 ) 運賃、所要時間

運賃は、基本的に平成10年度現在の値を将来の運賃に用いた。

輸送機関の所要時間については、現在実用化されている技術の普及による時間短縮は想定しているものの、技術革新による新たな交通システムの導入により所要時間が大幅に短縮されるような事態は想定していない。

#### ( 3 ) 1人あたり乗用車保有台数

2010年における1人あたり乗用車保有台数は、GDPを説明変数とする回帰式により想定した。