

国際航空旅客需要予測の前提条件

前提条件を次のとおりとした。

(1)対象年次

2007、2012、2017、2022年度とした。

(2)日本の実質国内総生産 (GDP)

「政府経済見通し」、 「構造改革と経済財政の中間展望について」 (平成 14年 1月 25日閣議決定)、 参考資料 (内閣府作成)及び国土交通省推計より

2001年度	-1.0%
2002年度	0.0%
2003年度	0.6%
2004、2005年度	1.5%
2006年度	1.6%
2007 - 2010年度	1.9%
2011 - 2015年度	1.5%
2016 - 2020年度	1.3%
2021年度以降	1.0%

と設定した。

(3)実質県内総生産

実質経済成長率の推計をもとに算出した全国の実質国内総生産をコントロールトータルして、人口変化率により人口増減に伴う経済規模の増減を反映させた方法で推計した。

(4)為替レート

短期における為替レートの予測は民間機関から予測されているが、長期にわたった為替レートの予測値がない。

そこで、現状の為替レートを参考に、130円 / US ドルと設定した。

また、ソウルトランジットを利用した経路におけるソウル発着の航空運賃を円に換算するために対ウオンレートが必要となる。対ウオンレートについては、2000年の外国為替相場の12ヶ月平均値を用い、9.53円 / 100ウオンと設定した。

対USDレート

設定値 130円 / USD

対ウォンレート

設定値 2000年平均値 9.53円 / 100ウォン

設定根拠 IMF資料における2000年(暦年)期中平均値。

(5)海外のGDP

海外のGDP成長率は以下の要領で設定した。

対象国 :アジア9カ国(韓国、中国、香港、台湾、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ) / アメリカ合衆国

実績値2000年度まで使用

年平均成長率

アジア 経済企画庁「アジア経済1999」(平成11年6月)、OECD「2020年の世界経済」より以下の値を設定。

2001～2010年度 6.1% 2011年度～ 4.22%

アメリカ合衆国 米大統領府行政管理予算局(OMB)(平成13年8月)、OECD「2020年の世界経済」より以下の値を設定。

2001～2010年度 3.2% 2011年度～ 1.5%

(6)人口

わが国の将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所から公表されている「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」、都道府県別の将来推計人口(平成14年3月推計)の中位推計値を用いた。

(7)交通サービス

航空サービス

将来の航空サービスについては、国内、国際ともに2000年10月時点をベースに、以下の新規計画を反映させた。

【新空港整備】

2007 年度までに能登空港、神戸空港、新北九州空港、中部国際空港、百里空港、静岡空港が開港

なお、中部国際空港、新北九州空港の開港に伴い、現名古屋空港、現北九州空港は閉鎖するものとした。

【空港アクセス整備】

2007 年度までに仙台空港のアクセス鉄道整備

鉄道サービス

将来の鉄道サービスについては、2000 年 10 月時点をベースに、以下の新規計画を反映させた。

【整備新幹線】

- ・ 2007年度までに供用 :盛岡～八戸 (フル)、石動～金沢 (スーパー)、新八代～西鹿児島 (フル)
- ・ 2012から2017年度までに供用 :八戸～新青森 (フル)、長野～富山 (フル)、博多～新八代 (フル)

【品川新駅】

- ・ 2007年度までに供用
- ・ 品川新駅の供用に伴う東海道新幹線の増加本数 4本 / 時

高規格幹線道路

高規格幹線道路について、2007年度までに整備計画区間が供用。

(8)その他条件

〔ソウルトランジット利用経路の設定〕

航空経路選択モデルにおいて、ソウルトランジットの利用経路の設定は、ダイヤ(各空港からソウル空港、ソウル空港から各方面)を考慮した所要時間最短ルートを設定している。そのため、本来ならば利用空港周辺で一泊するであろう経路においても、日本国内の陸上アクセスが長くてもダイヤ設定のよいルート(空港)を探索し利用経路と設定してしまう。そこで、このような不自然な利用経路の設定を排除するために、ソウルトランジットの利用空港は地元のソウル便が就航している空港を最優先で利用する経路を設定した。

国内航空旅客需要予測の前提条件

メインモデル

使用モデル	2000年モデル	
予測年次	2007, 2012, 2017, 2022年度	
ゾーン	全国214ゾーン	
データ	全国幹線旅客純流動調査	2000年
	航空旅客動態調査	1999年
GDP	政府経済見通し、「構造改革と経済財政の中期展望について」(平成14年1月25日閣議決定) 参考資料(内閣府作成)及び国土交通省推計より、 2001年度 -1.0%、2002年度 0.0%、2003年度 0.6%、2004、2005年度 1.5%、2006年度 1.6%、 2007～2010年度 1.9%、2011～2015年度 1.5%、2016～2020年度 1.3%、2021、2022年度 1.0%	
人口	国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成14年1月)の中位推計値	
航空ネットワーク	既設空港	2000年10月時刻表を基に設定
	新設空港	能登、中部、新北九州、神戸、静岡、百里 上記の空港が、2007年度までに供用
	アクセス鉄道	仙台空港アクセス鉄道が、2007年度までに供用
鉄道ネットワーク	既設路線	2000年10月時刻表を基に設定
	整備新幹線	盛岡～八戸(フル)、石動～金沢(スーパー)、新八代～西鹿児島(フル)、 品川新駅が、2007年度までに供用
	品川新駅の供用に伴う東海道 新幹線の増加本数	4本/時
	整備新幹線	八戸～新青森(フル)、長野～富山(フル)、博多～新八代(フル) 上記整備区間が、2012～2017年度に供用
道路ネットワーク	既設	2000年時点での高速道路ネットワーク
	新設	高規格幹線道路の整備計画区間が2007年度までに供用開始
LOS(時間、運賃)	2000年10月時刻表を基に設定	
容量制約	羽田	2007年 275,000回/年、2012年～ 407,000回/年
	伊丹	ジェット桟250便/日
	神戸	20,000回/年

(注1)都道府県別GDPについて

実質経済成長率の推計を基に算出した全国の実質国内総生産をコントロールトータルとして、人口変化率により人口増減に伴う経済規模の増減を反映させた方法で推計した。

(注2)利用航空経路、航空路線に関する留意事項

利用可能な航空路線の選択肢は4経路を基本とする。将来新規空港の整備により利用経路が増えた場合には、選択経路を追加する。

離島モデル

対象路線	幹線旅客純流動調査の対象ODゾーン以外を結ぶ 路線で、2000年に開設されている路線を対象
計算方法	単回帰モデルを作成し、傾向が統計的に有意であると判断される路線 については、モデルで推計。その他の路線については、2000年度実績が 横ばいで推移するものとする。