

はじめに

近年、我が国における空港整備を取り巻く社会経済環境は大きく変化してきている。海外出国者数の急増、新東京国際空港や関西国際空港に加え中部国際空港の新規整備による国際拠点空港サービスの拡充と、国内外空港間の競合、航空サービス改善による誘発需要の発生、空港の容量制約による需要への影響、規制緩和によるエアライン間の競争激化等、航空旅客需要予測時に考慮すべき事項も多岐に渡っている。

また、これらの事項を考慮した需要予測を実施するためのモデル開発に関する調査研究も国内外で進められており、その一部は既に実務で適用されてきている。

本調査は、このような背景の下、将来の空港・航空政策の検討のための基礎資料を得るため、現時点で考え得る最新の知見により、国内・国際の航空旅客需要予測モデルを構築することを目的とするものである。

なお、本調査は、財団法人運輸政策研究機構に委託し、株式会社三菱総合研究所の協力を得て、「航空需要予測手法に関する調査検討委員会」を通じ学識経験者のご指導を頂きつつ実施したものである。

「航空需要予測手法に関する調査検討委員会」名簿

委員長	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院理工学研究科教授
委員	井口 典夫	青山学院大学院経営学部教授
	森川 高行	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	兵藤 哲朗	東京商船大学商船学部助教授
	奈良平博史	国土交通省航空局監理部総務課航空企画調査室長
	茨木 康男	国土交通省航空局飛行場部計画課長
	佐藤 孝夫	国土交通省航空局飛行場部計画課地域航空施設計画官
	長田 太	国土交通省航空局飛行場部新東京国際空港課長
	千代 幹也	国土交通省航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官
	及川 研	国土交通省国土技術政策総合研究所空港研究部長

(1) 本報告書の構成

本報告書は、第 編、第 編の2編構成となっている。

第 編では国内航空旅客需要予測モデル、第 編では国際航空旅客需要予測モデルについて解説をおこなっている。

各編の第1章では、航空旅客需要の動向を整理し、第2章では、第1章を踏まえて、モデル構築の基本的な考え方として、新たに作成するモデルの特徴を整理するとともに、モデルの構築方法・手順を示している。各編の第3章では、航空旅客需要予測モデルを構成する各サブモデルの構築結果を示し、 編の第4章および 編の第4章では、構築したモデルを用いて将来需要を試算するなどモデルの検証を行っている。

(2) 本報告書で用いる用語の定義

本報告書では、特に断らない限り、以下の用語を用いることとする。

大都市圏、首都圏、中京圏、近畿圏

首都圏、中京圏、近畿圏を大都市圏とし、以下の都道府県が属するものと定義する。

首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

中京圏：岐阜県、愛知県、三重県

近畿圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

府県単位（／区分）

47 都道府県のうち北海道については表1のとおり4区分した合計 50 の区分を、府県単位（／区分）と定義する。

表1 北海道の地域区分

区分	含まれる支庁	中心都市
道北	上川、網走、留萌、宗谷	旭川市
道東	十勝、釧路、根室	釧路市
道央	石狩、後志、空知、胆振、日高	札幌市
道南	渡島、檜山	函館市

際内トランジット、際々トランジット

国内の空港における、国内航空と国際航空の乗り継ぎを際内トランジット、国際航空相互の乗り継ぎを際々トランジットと呼ぶ。

誘発需要

所得や人口の増加等による需要増分、あるいは交通機関分担率等の増加による転換需要とは区別し、交通サービスの向上によって、1人当たりの旅行回数が増加したことによる需要の増加分を指す。