

第1章 国内航空旅客需要の動向

ここでは、需要予測モデルの構築に当たって留意すべき事項の検討に資するよう、国内航空旅客需要の動向を整理する。

1.1 生成量・発生量と航空需要の動向

(1) 生成量と航空需要の動向

図1.1.1に示すように、航空需要の伸びはGDPの伸びより大きい。需要の変動は経済指標だけでは説明できない要因があるものと考えられる。

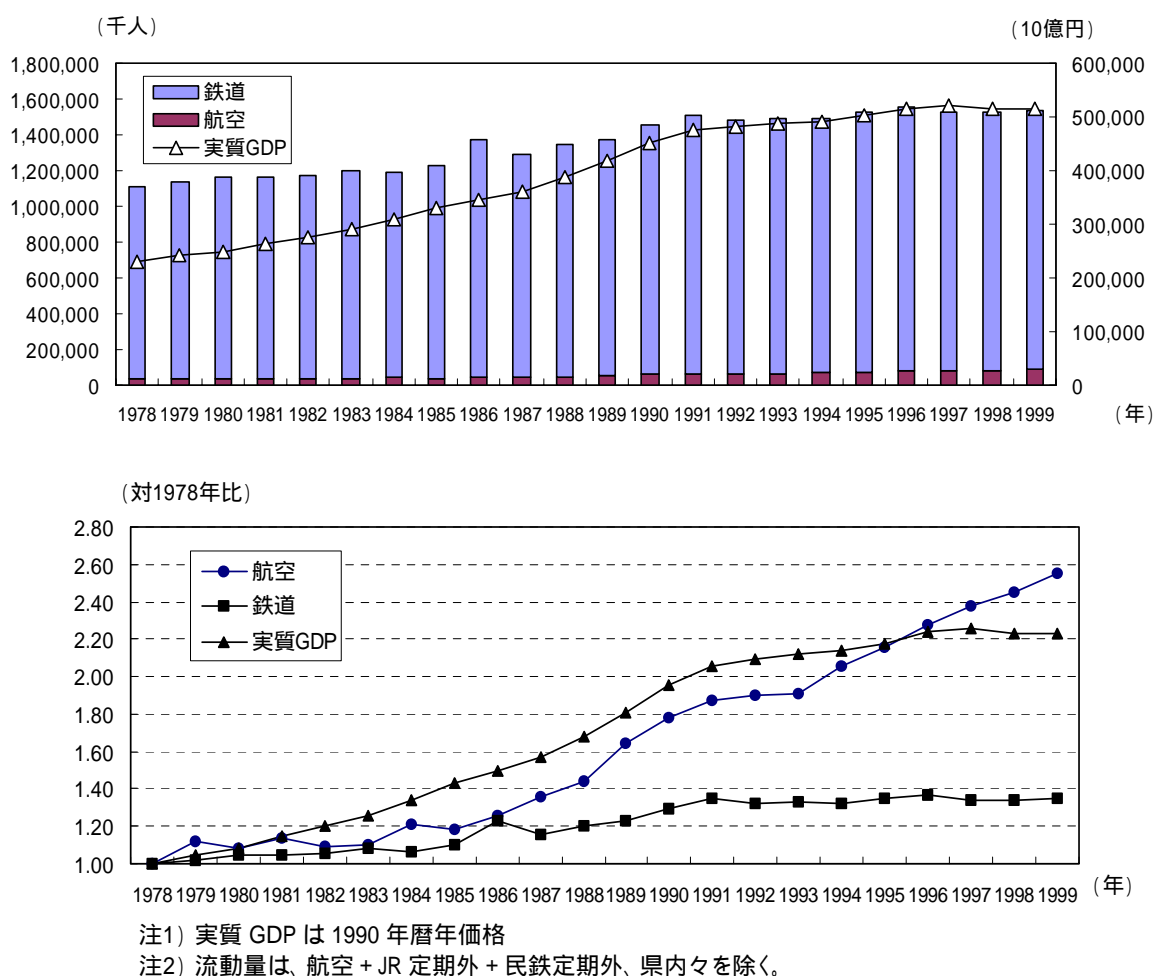
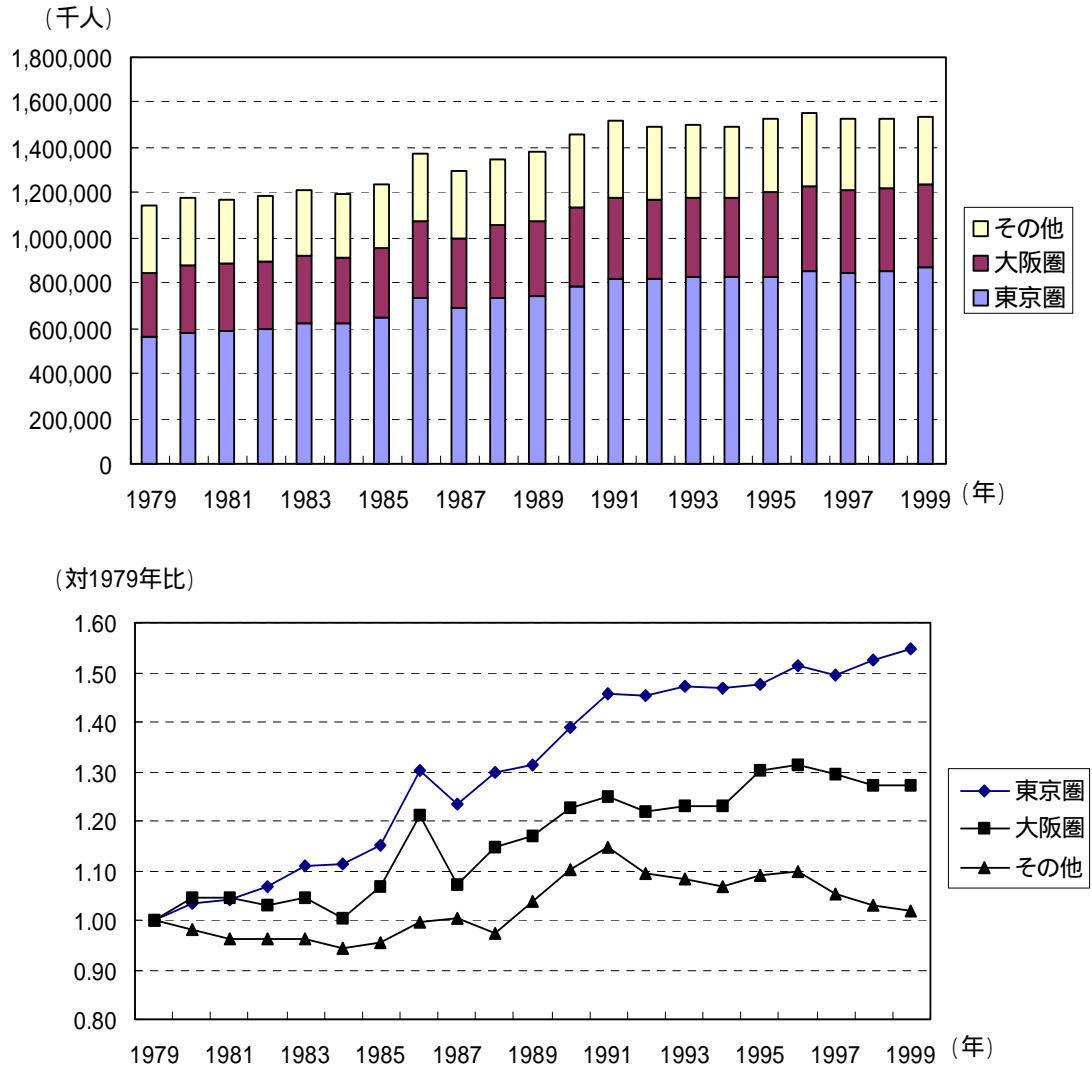


図 1.1.1 生成量と実質 GDP の動向

(資料) 旅客地域流動調査 (運輸省)、国民経済計算年報 (経済企画庁)

(2) 発生量の動向

図1.1.2に示すように、発生量の水準とその伸びは地域によって異なっている。その要因として、所得水準や交通利便性の地域による違い等が考えられる。



注1) 流動量は航空および鉄道(JR 定期外 + 民鉄定期外)、府県内々を除く

注2) 東京圏は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。大阪圏は京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。

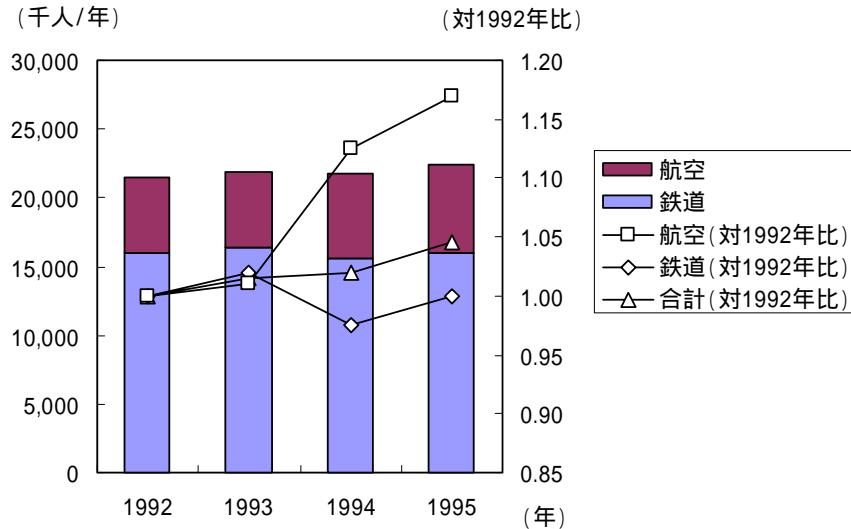
図 1.1.2 地域別発生量の動向

(資料)旅客地域流動調査(運輸省)

1.2 交通サービス向上による航空需要等の変化

(1) 空港アクセス交通機関の整備による影響

図1.2.1に示すように、福岡空港への地下鉄延伸によって空港へのアクセシビリティが改善され、福岡県発着の航空流動が鉄道と比較して大きな伸びを示している。



		1992年	1993年	1994年	1995年
航空分担率 (%)		27	26	29	30
年間 離着陸回数(回)	福岡	82,722	81,198	80,954	91,640
	北九州	1,352	1,322	1,362	1,374
備考			地下鉄 福岡空港線 開業(3月)		

注1)平成2年から平成7年で、福岡空港におけるアクセス交通機関分担率は、鉄道 0.0% 44.3%、リムジンバス 27.4% 7.2%、タクシー33.6% 13.3%、自家用車 18.9% 15.9%に変化している。

注2)航空旅客数には、1991年開港の北九州空港利用者を含む。

注3)鉄道旅客は、JR定期外+民鉄定期外のうち、県内々を除く全てのOD量が対象。

図 1.2.1 福岡県発着の航空および鉄道利用旅客数の動向

(資料)旅客地域流動調査(運輸省)、航空輸送統計年報(運輸省)

(2) 路線開設による影響

表1.2.1、図1.2.2に示すように、富山空港に新千歳路線が開設されたとき、近接する小松空港との需要の取り合いだけでなく、大きな誘発需要が発生している。

表1.2.1 県別新千歳空港路線の空港間分担状況

	富山空港利用	小松空港利用
富山県居住者	97.8%	2.2%
石川県居住者	2.2%	97.8%

(資料)全国幹線旅客純流動調査(平成7年、国土庁・運輸省・建設省)

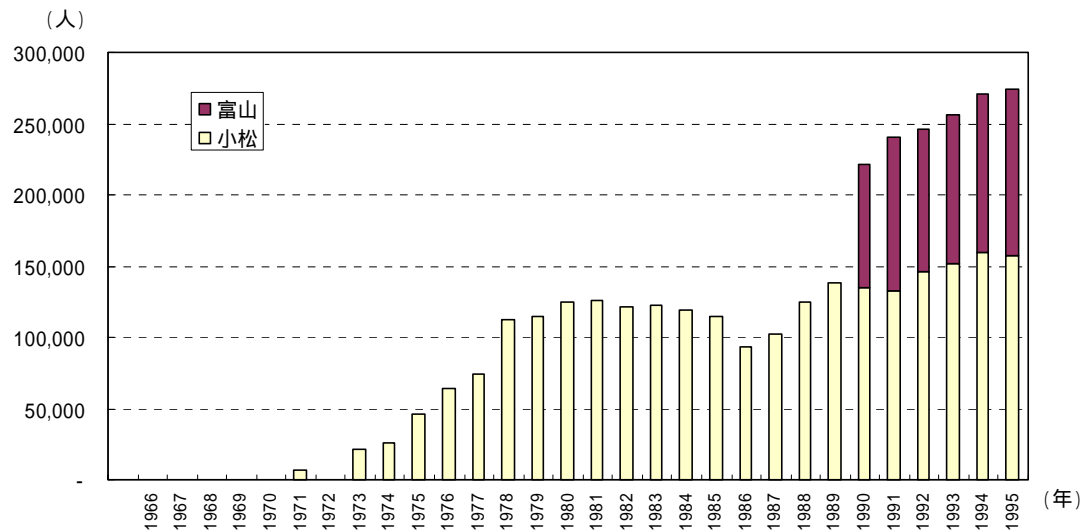


図 1.2.2 富山・新千歳路線と小松・新千歳路線の旅客数の動向

(資料)旅客地域流動調査(運輸省)

1.3 空港発着容量等の増加と航空需要の変化

表1.3.1、図1.3.1に示すように、東京国際空港の発着容量が拡大することで、潜在的な航空需要が顕在化する可能性がある。

また、航空便数が増加して利便性が高まった場合、図1.3.2に示すようにロードファクターが低下する路線もあれば、図1.3.3に示すようにロードファクターが高水準を保ちながら需要が増加する路線もあるが、いずれにしても需要は増加している。

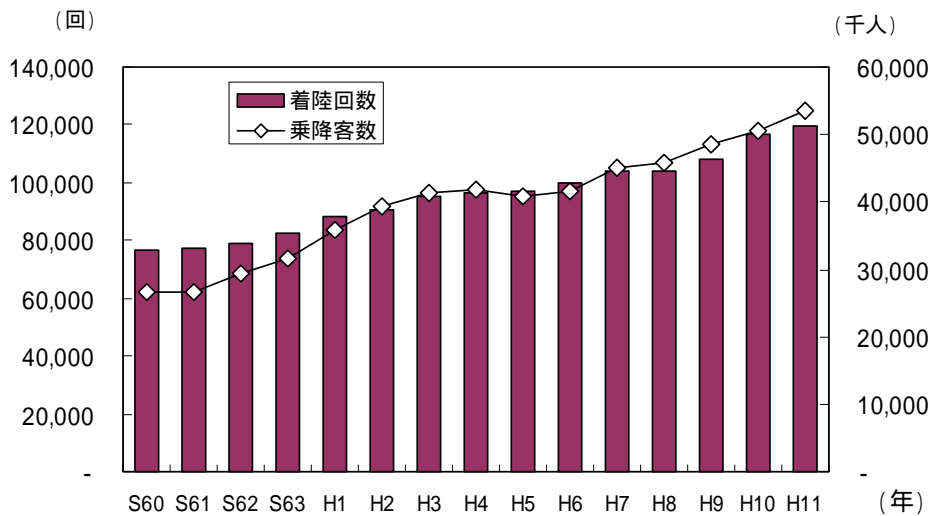
航空旅客需要予測で用いられている従来のモデルでは、運航頻度の増加による航空需要の増加、発着容量による需要の変化を予測、説明することができない。

表1.3.1 東京国際空港沖合展開状況

区分	沖合展開前	第1期計画	第2期計画	第3期計画
概要	-	新A滑走路	西側ターミナル施設	新B、C滑走路 東側ターミナル施設
滑走路	(B滑走路) 2500m×45m (C滑走路) 3150m×60m	新A滑走路 3000m×60m (B滑走路) 2500×45m (C滑走路) 3150m×60m	新A滑走路 3000m×60m (B滑走路) 2500×45m (C滑走路) 3150m×60m	新A滑走路 3000m×60m B滑走路 2500×60m C滑走路 3000m×60m
面積	408ha	586ha	約894ha	約1100ha
供用開始		昭和63年7月	平成5年9月	新C:平成9年3月 新B:平成12年3月
処理能力(年)	約16万回	約18万回 平成2年:21万回	約21万回	約25.5万回

注1) 滑走路のカッコ内は旧滑走路を示す。

2) 平成2年12月から運用時間の拡大(7:00～22:00を6:00～23:00に拡大)により処理能力が増加した。

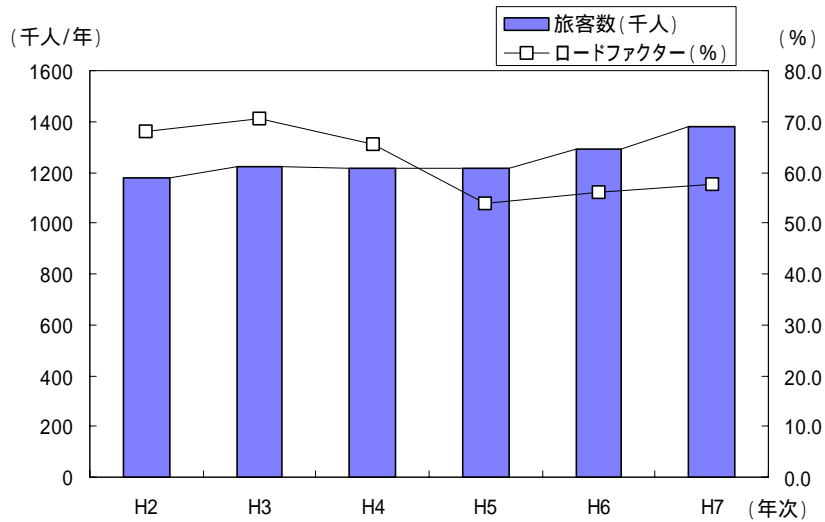


注) のぞみが平成4年に営業運転開始

図1.3.1 東京国際空港の着陸回数および旅客数の動向

(資料) 数字でみる航空(運輸省)

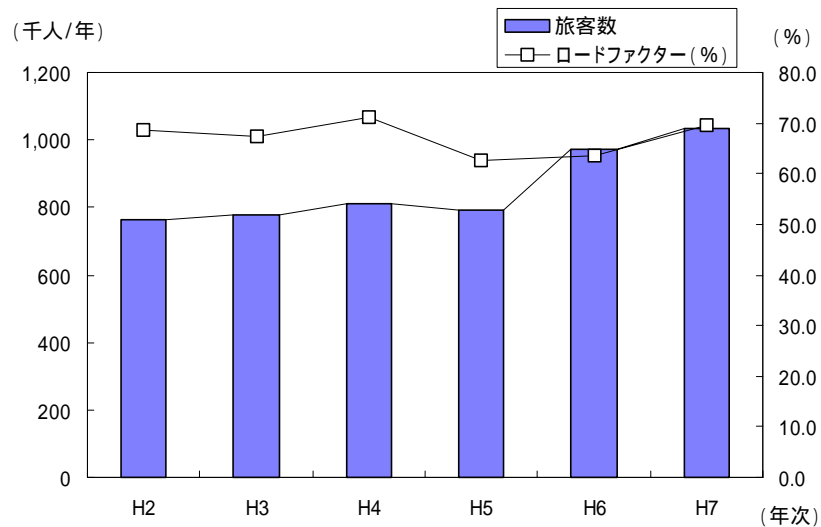
[便数が増加してロードファクターが低下したケース]



年	H2	H3	H4	H5	H6	H7
便数(便/日)	7	7	7	8	8	8
旅客数(千人/年)	1,175	1,221	1,213	1,214	1,290	1,376
座席数(席/年)	1,713	1,722	1,883	2,212	2,279	2,385
ロードファクター(%)	68.1	70.4	65.4	53.9	56.2	57.6

図 1.3.2 東京・函館路線での運航頻度増加による旅客数とロードファクターの変化

[便数が増加してもロード・ファクターが高水準のケース]



年	H2	H3	H4	H5	H6	H7
便数(便/日)	6	6	6	7	7	8
旅客数(千人/年)	763	780	813	792	972	1,033
座席数(席/年)	1,115	1,135	1,150	1,255	1,317	1,590
ロードファクター(%)	68.5	67.4	71.2	62.7	63.5	69.6

図 1.3.3 名古屋・福岡路線での運航頻度増加による旅客数とロードファクターの変化