

第 III 編  
需要試算結果

## 1. 前提条件

### (1) 試算ケースの設定

表 3-1 試算ケースの設定（年間発着回数の制約設定）※1

試算ケース	基本ケース		(参考)羽田・成田 潜在需要ケース	
	羽田	成田	羽田	成田
国内旅客	37.7 万回	2 万回	制約なし	2 万回
国際旅客※2	24.5 万回		制約なし	
国際貨物※2				

※1: 便数上限に到達後、ロードファクター上昇、機材大型化を可能とする

※2: 羽田と成田を一括し、成田に集約して試算(旅客便+貨物便)

※3: 静岡空港へのアクセス条件については、静岡県資料より設定

百里飛行場へのアクセス条件については、国土交通省関東地方整備局資料より設定

### (2) 社会経済フレーム等の設定

#### 1) 共通事項

表 3-2 将来試算にかかる社会経済フレーム等の設定（共通事項）

項目	2005 年モデル
試算年次	2012・2017 年度 (参考値 2022・2027 年度)
日本 GDP 成長率※1	政府見通し等より 1.8%(2006～2012)、2%程度(2013～2020)、1%台半ば(2021～2027)
都道府県別 GRP※1	政府見通し等より設定
人口※1	全国値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成 18 年 12 月推計)の中位推計値。 都道府県別値は国土計画局推計値。
道路ネットワーク ※1、※2	既設 2005 年度時点での高速道路ネットワーク 新設 高規格幹線道路が段階的に整備・供用開始
LOS(時間・運賃)※1	・2005 年 10 月現在の LOS(時間・運賃)を設定。 ・神戸、新北九州空港は 2006 年 10 月時点を反映。 ・整備新幹線は整備計画や既存の路線を参考に設定。

※1: 都道府県別 GRP、人口、道路ネットワーク、及び LOS(時間・運賃)については、国内航空貨物以外(国内航空旅客、国際航空旅客、国際航空貨物)の共通事項。

※2: 道路ネットワーク(新設): 高規格幹線道路は 2012、2017 に整備予定に応じ供用。

## 2) 国内航空旅客（基本ケース）

表 3-3 将来試算にかかる社会経済フレーム等の設定（国内旅客）

項目		2005 年モデル
ゾーン		全国 223 ゾーン(2000 年モデルに比べ、東京+2、千葉+2、大阪+4、兵庫+1)
国内航空ネットワーク	既設路線	2007 年 4 月現在の路線(計画路線含む)を設定
	新設路線	静岡・百里が 2012 年度当初までには供用と設定。路線設定は計画に基づく。 <sup>※1</sup> 成田・関西空港における路線成立の可能性を検討。
鉄道ネットワーク	既設路線	2005 年 10 月現在の路線を設定
	整備新幹線	・八戸～新青森, 博多～新八代間が 2012 年度当初までには供用と設定。 ・新青森～新函館, 長野～金沢間が 2017 年度当初までには供用と設定。
	空港アクセス鉄道	成田新高速鉄道・仙台空港アクセス鉄道が 2012 年度当初までには供用と設定
容量制約	羽田	37.7 万回/年
	成田	2 万回/年
	伊丹 <sup>※2</sup>	ジェット 200 回/日、プロペラ 170 回/日
	神戸	60 回/日
	その他	容量制約なし
大型機構成率		2012 年 32%, 2017 年以降 30%

※1: 静岡空港の航空ネットワークは、静岡県資料より設定。

百里飛行場の航空ネットワークは、国土交通省関東地方整備局資料より設定。

※2: 機材の最大利用者数はジェット 330 人(B777-300 を想定)、プロペラ 60 人(DHC8-Q400 を想定)を想定。

[参考：将来予測における大型機構成率の設定]

将来予測における大型機構成率は、本邦大手航空会社2社（JAL・ANA）の近年の機材構成の変化や、羽田再拡張後を見据えた中期機材計画を参考に、2005年度現在の35%から2017年度の30%まで段階的に減少すると設定する。

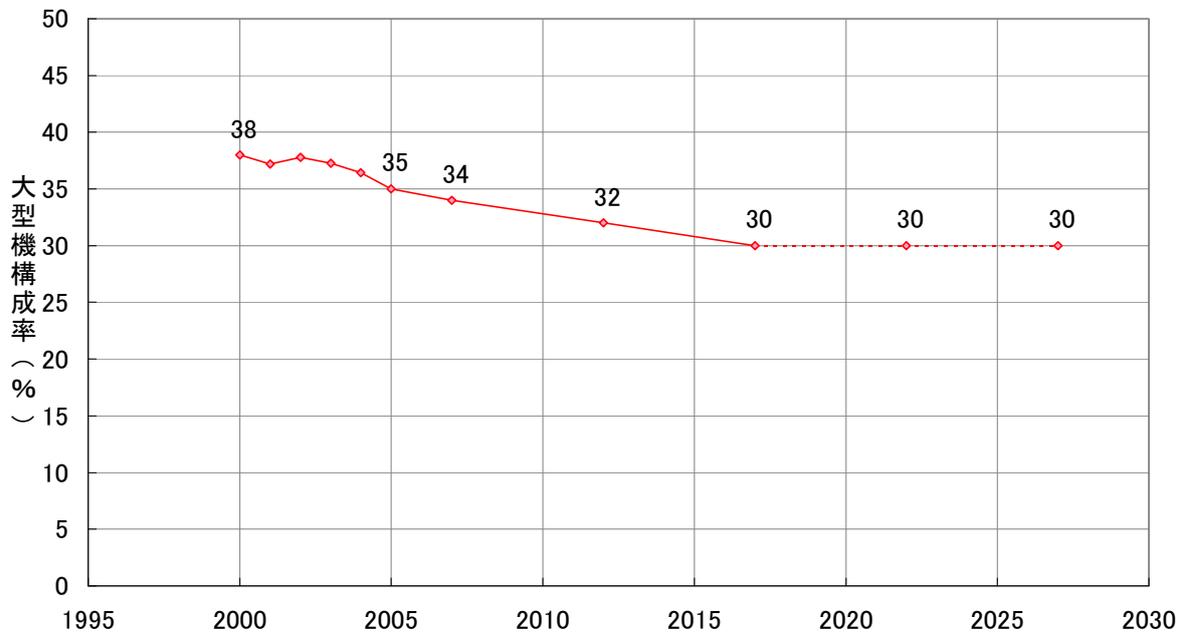
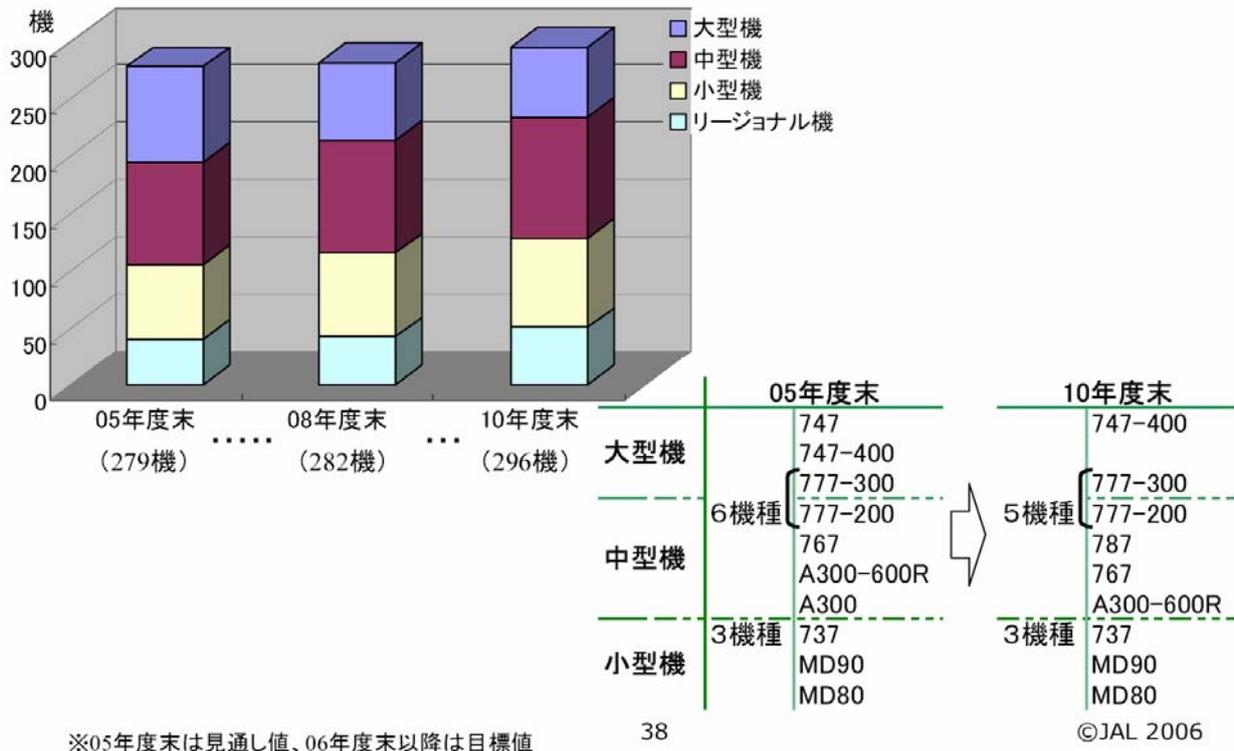


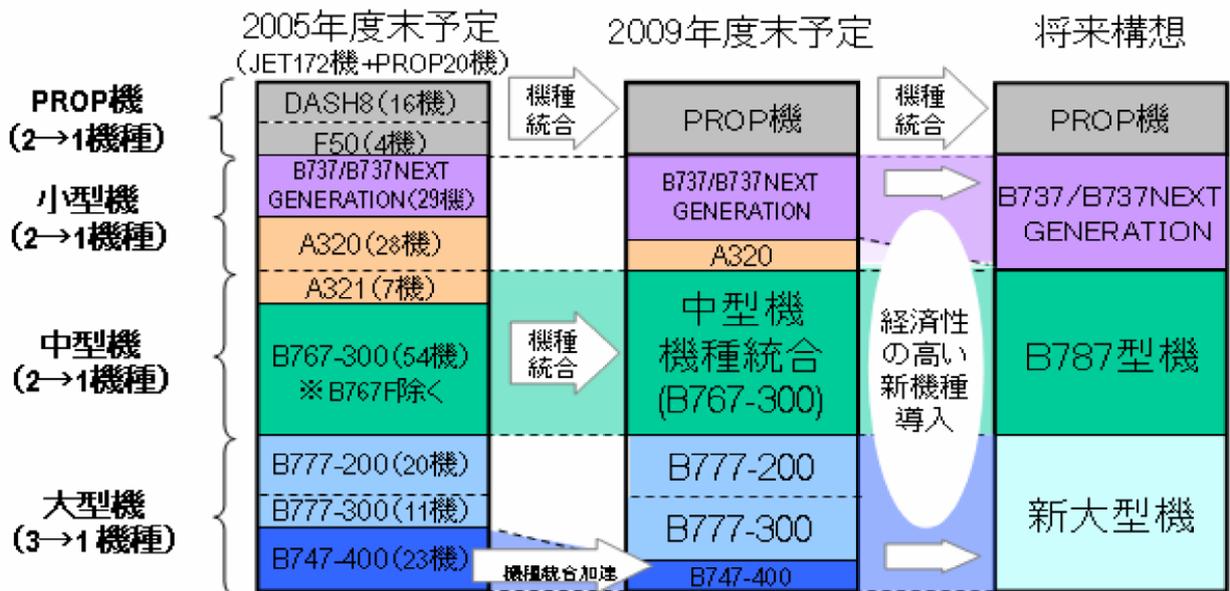
図 3-1 本邦大手航空会社の大型機構成率の将来設定

### 機材計画



資料)「JAL グループ 2006-2010 年度中期経営計画説明会」(2006年3月, JAL)

図 3-2 JALの機材計画



\* 詳細な計画は単年度の事業計画策定時に決定予定。

資料)「ANA グループ 2006~09 年度中期経営戦略」(2006年1月, ANA)

図 3-3 ANAの機材計画

### 3) 国際航空旅客（基本ケース）

表 3-4 将来試算にかかる社会経済フレーム等の設定（国際旅客）

項目		2005 年モデル
ゾーン		国内 75 ゾーン(日本人)・50 ゾーン(外国人) 海外 32 ゾーン
海外 GDP 成長率		アジア/アジア以外 2006:11.0%/3.4%、2007:7.4%/3.8%、2008:6.7%/2.5%、 2009~2027:4.1%/2.1% 2006~2007:「WORLD ECONOMIC OUTLOOK Database, September 2006」(2006 年 9 月, IMF) 2008:「Global Economic Prospect 2007(世界経済の展望 2007)」(2006 年 12 月, 世界銀行) 2009~2027:「Global Economic Prospect 2007」又は「世界経済の潮流 2004 年秋」(2004 年 11 月, 内閣府政策統括官室)
為替レート		IMF 短期見通しで一定:「WORLD ECONOMIC OUTLOOK Database, September 2006」(2006 年 9 月, IMF)の 2007 年値 [ドル]115 円/ドル
国際航空ネットワーク	既設路線	2007 年 4 月現在の路線(計画路線含む)を設定
	新設路線	成田・関西・中部空港における路線成立の可能性を検討。 静岡空港における計画路線を設定。
国内航空ネットワーク	既設空港	2007 年 4 月現在の路線(計画路線含む)を設定
	新設空港	静岡・百里が 2012 年度当初までには供用と設定。路線設定は計画に基づく。
鉄道ネットワーク	既設路線	2005 年 10 月現在の路線を設定
	整備新幹線	・八戸～新青森, 博多～新八代間が 2012 年度当初までには供用と設定。 ・新青森～新函館, 長野～金沢間が 2017 年度当初までには供用と設定。
	空港アクセス鉄道	成田新高速鉄道・仙台空港アクセス鉄道が 2012 年度当初までには供用と設定
容量制約	成田	24.5 万回/年
	羽田	
	その他	容量制約なし

#### 4) 国内航空貨物

表 3-5 将来試算にかかる社会経済フレーム等の設定 (国内貨物)

項目	2005 年モデル
ゾーン	全国1ゾーン

#### 5) 国際航空貨物 (基本ケース)

表 3-6 将来試算にかかる社会経済フレーム等の設定 (国際貨物)

項目	2005 年モデル	
ゾーン	国内 47 ゾーン, 海外 17 ゾーン	
工業製品出荷額	経済産業省が提唱する「新産業創造戦略」(平成 16 年 5 月)が実現すると想定し、国内都道府県別業種別工業製品出荷額に新産業創造戦略の業種別成長率を乗じて、推計。	
海外 GDP 成長率	アジア/アジア以外 2006:11.0%/3.4%、2007:7.4%/3.8%、2008:6.7%/2.5%、 2009~2027:4.1%/2.1% 2006~2007:「WORLD ECONOMIC OUTLOOK Database, September 2006」(2006 年 9 月, IMF) 2008:「Global Economic Prospect 2007(世界経済の展望 2007)」(2006 年 12 月, 世界銀行) 2009~2027:「Global Economic Prospect 2007」又は「世界経済の潮流 2004 年秋」(2004 年 11 月, 内閣府政策統括官室)	
為替レート	IMF 短期見通しで一定:「WORLD ECONOMIC OUTLOOK Database, September 2006」(2006 年 9 月, IMF)の 2007 年値 [ドル]115 円/ドル [ユーロ]147 円/ユーロ	
国際航空ネットワーク	既設路線 2007 年 4 月現在の路線(計画路線含む)を設定 ※旅客便便については、国際旅客の「成田・関西・中部空港における路線成立の可能性の検討」結果を反映。	
容量制約	成田	24.5 万回/年
	羽田	
	その他	容量制約なし



表 3-7 推計対象空港

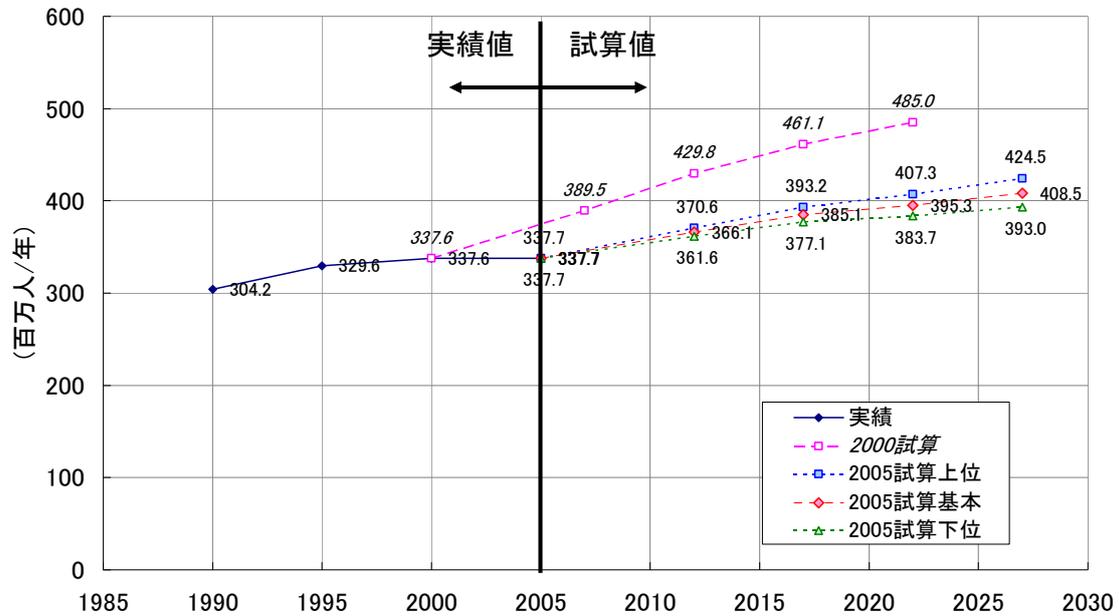
広域地方ブロック	50府県	空港	推計対象空港		
			国内旅客	国際旅客	国際貨物
北海道	道北	稚内	○	-	-
北海道	道北	旭川	○	○	-
北海道	道北	利尻	○	-	-
北海道	道北	オホーツク紋別	○	-	-
北海道	道北	女満別	○	-	-
北海道	道北	礼文	○	-	-
北海道	道東	釧路	○	-	-
北海道	道東	帯広	○	-	-
北海道	道東	根室中標津	○	-	-
北海道	道央	丘珠	○	-	-
北海道	道央	新千歳	○	○	○
北海道	道南	函館	○	○	-
北海道	道南	奥尻	○	-	-
東北地方	青森県	青森	○	○	-
東北地方	青森県	三沢	○	-	-
東北地方	岩手県	花巻	○	-	-
東北地方	宮城県	仙台	○	○	○
東北地方	秋田県	秋田	○	○	-
東北地方	秋田県	大館能代	○	-	-
東北地方	山形県	山形	○	-	-
東北地方	山形県	庄内	○	-	-
東北地方	福島県	福島	○	○	-
東北地方	新潟県	新潟	○	○	○
東北地方	新潟県	佐渡	○	-	-
首都圏	茨城県	百里	○	-	-
首都圏	千葉県	成田	○	○	○
首都圏	東京都	羽田	○	○	-
首都圏	東京都	大島	○	-	-
首都圏	東京都	三宅島	○	-	-
首都圏	東京都	八丈島	○	-	-
首都圏	東京都	新島	○	-	-
首都圏	東京都	調布	○	-	-
首都圏	東京都	神津島	○	-	-
首都圏	東京都	青ヶ島	○	-	-
首都圏	東京都	御蔵島	○	-	-
首都圏	東京都	利島	○	-	-
北陸地方	富山県	富山	○	○	-
北陸地方	石川県	小松	○	○	○
北陸地方	石川県	能登	○	-	-
中部圏	長野県	松本	○	-	-
中部圏	静岡県	静岡	○	○	-
中部圏	愛知県	中部	○	○	○
中部圏	愛知県	小牧	○	-	-
近畿圏	大阪府	伊丹	○	-	-
近畿圏	大阪府	関西	○	○	○
近畿圏	兵庫県	但馬	○	-	-
近畿圏	兵庫県	神戸	○	-	-
近畿圏	和歌山県	南紀白浜	○	-	-
中国地方	鳥取県	鳥取	○	-	-
中国地方	鳥取県	米子	○	○	-
中国地方	鳥根県	隠岐	○	-	-
中国地方	鳥根県	出雲	○	-	-
中国地方	鳥根県	石見	○	-	-
中国地方	岡山県	岡山	○	○	-
中国地方	広島県	広島	○	○	○
中国地方	広島県	広島西	○	-	-
中国地方	山口県	山口宇部	○	-	-
四国地方	徳島県	徳島	○	-	-
四国地方	香川県	高松	○	○	-
四国地方	愛媛県	松山	○	○	-
四国地方	高知県	高知	○	-	-
九州地方	福岡県	北九州	○	○	-
九州地方	福岡県	福岡	○	○	○
九州地方	佐賀県	佐賀	○	-	-
九州地方	長崎県	長崎	○	○	-
九州地方	長崎県	五島福江	○	-	-
九州地方	長崎県	杵岐	○	-	-
九州地方	長崎県	対馬	○	-	-
九州地方	長崎県	上五島	○	-	-
九州地方	長崎県	小値賀	○	-	-
九州地方	熊本県	熊本	○	○	-
九州地方	熊本県	天草	○	-	-
九州地方	大分県	大分	○	○	-
九州地方	宮崎県	宮崎	○	○	-
九州地方	鹿児島県	鹿児島	○	○	○
九州地方	鹿児島県	種子島	○	-	-
九州地方	鹿児島県	屋久島	○	-	-
九州地方	鹿児島県	奄美	○	-	-
九州地方	鹿児島県	喜界島	○	-	-
九州地方	鹿児島県	沖永良部	○	-	-
九州地方	鹿児島県	与論	○	-	-
九州地方	鹿児島県	徳之島	○	-	-
沖縄県	沖縄県	那覇	○	○	○
沖縄県	沖縄県	南大東	○	-	-
沖縄県	沖縄県	久米	○	-	-
沖縄県	沖縄県	宮古	○	-	-
沖縄県	沖縄県	石垣	○	-	-
沖縄県	沖縄県	与那国	○	-	-
沖縄県	沖縄県	多良間	○	-	-
沖縄県	沖縄県	北大東	○	-	-
沖縄県	沖縄県	波照間	○	-	-
沖縄県	沖縄県	粟国	○	-	-
沖縄県	沖縄県	慶良間	○	-	-
		合計	93	28	11

## 2. 試算結果

試算結果は以下のとおり。

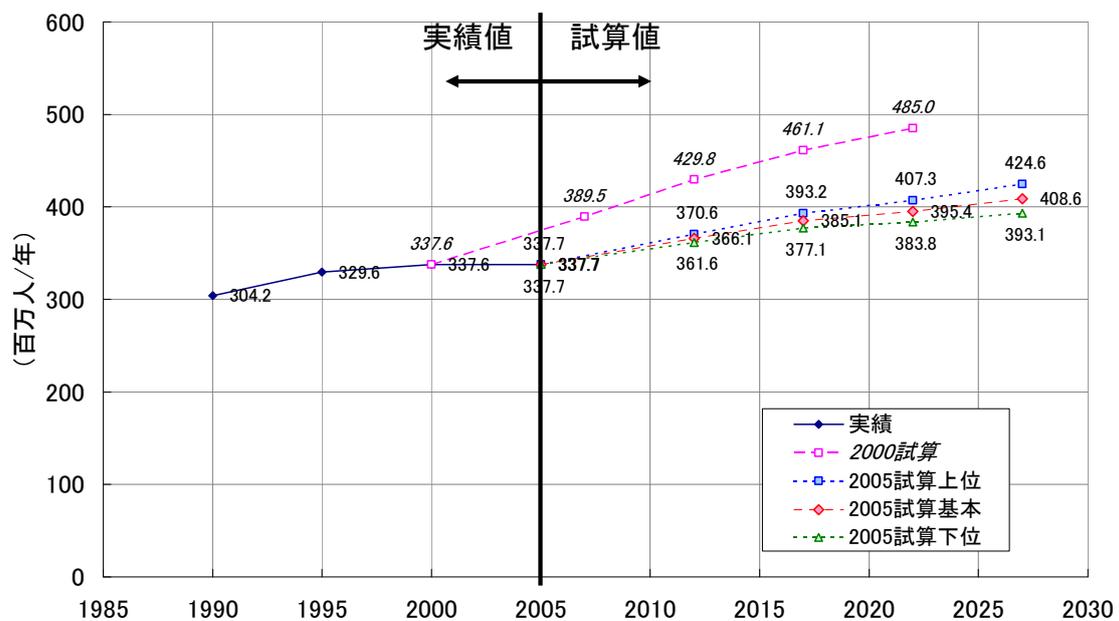
### 2-1 国内旅客

#### (1) 全国発生量



注1) 207生活圏間距離が200km以上の長距離ODのみ対象  
注2) 他交通機関も含む

図 3-5 全国発生量（基本ケース：制約在り）



注1) 207生活圏間距離が200km以上の長距離ODのみ対象  
注2) 他交通機関も含む

図 3-6 全国発生量（参考ケース：制約無し）

(2) 交通機関別旅客数及び交通機関分担率

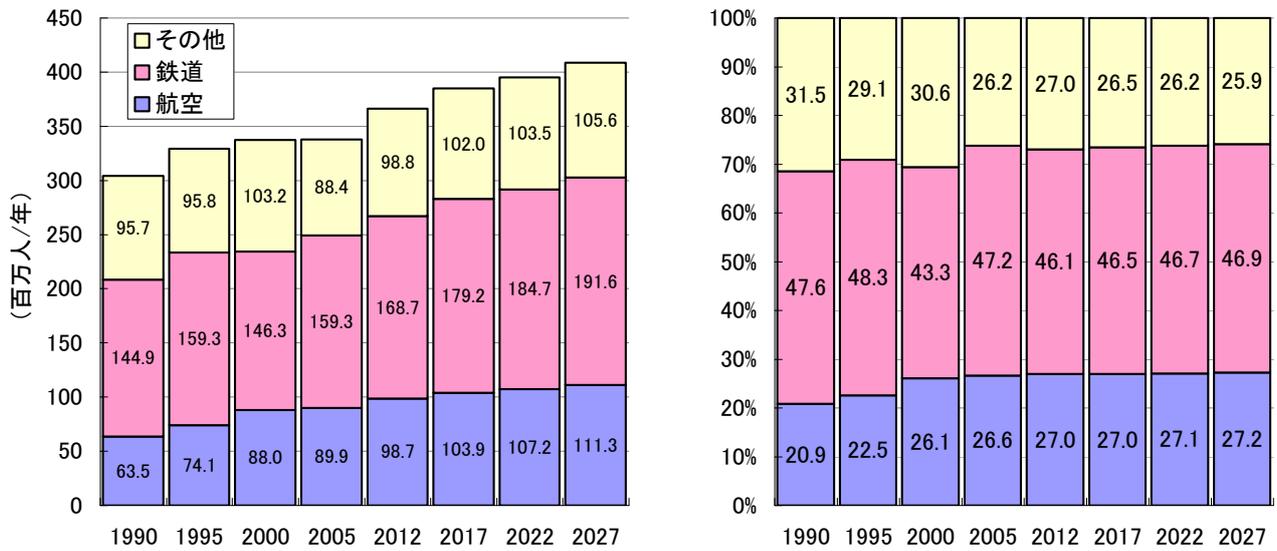


図 3-7 交通機関別旅客数及び交通機関分担率 (基本ケース：制約在り)

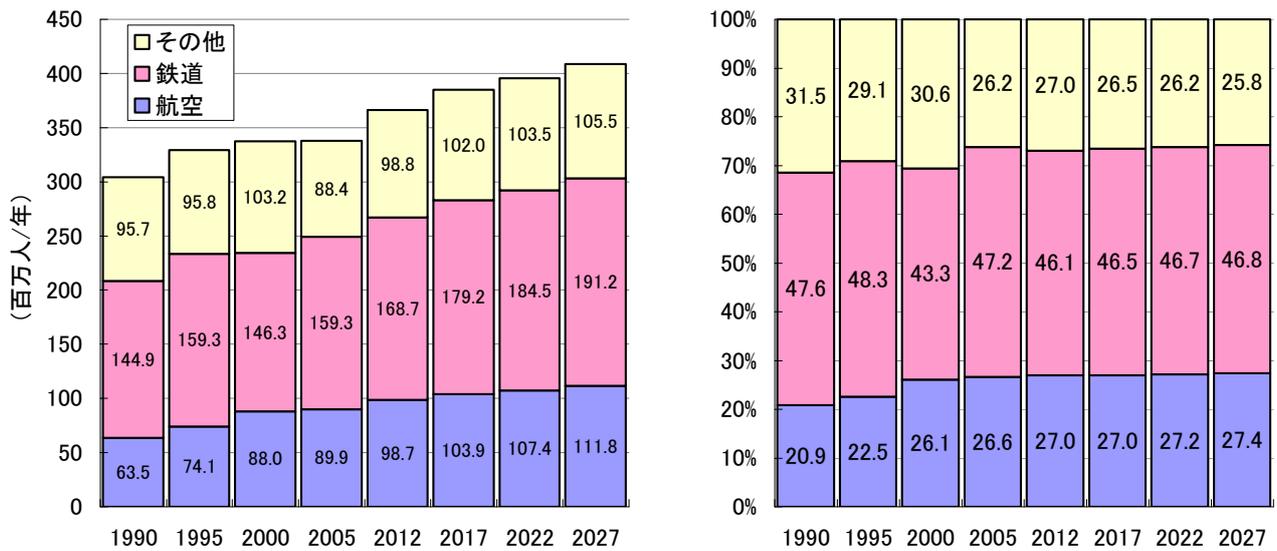


図 3-8 交通機関別旅客数及び交通機関分担率 (参考ケース：制約無し)

(3) 国内航空旅客数

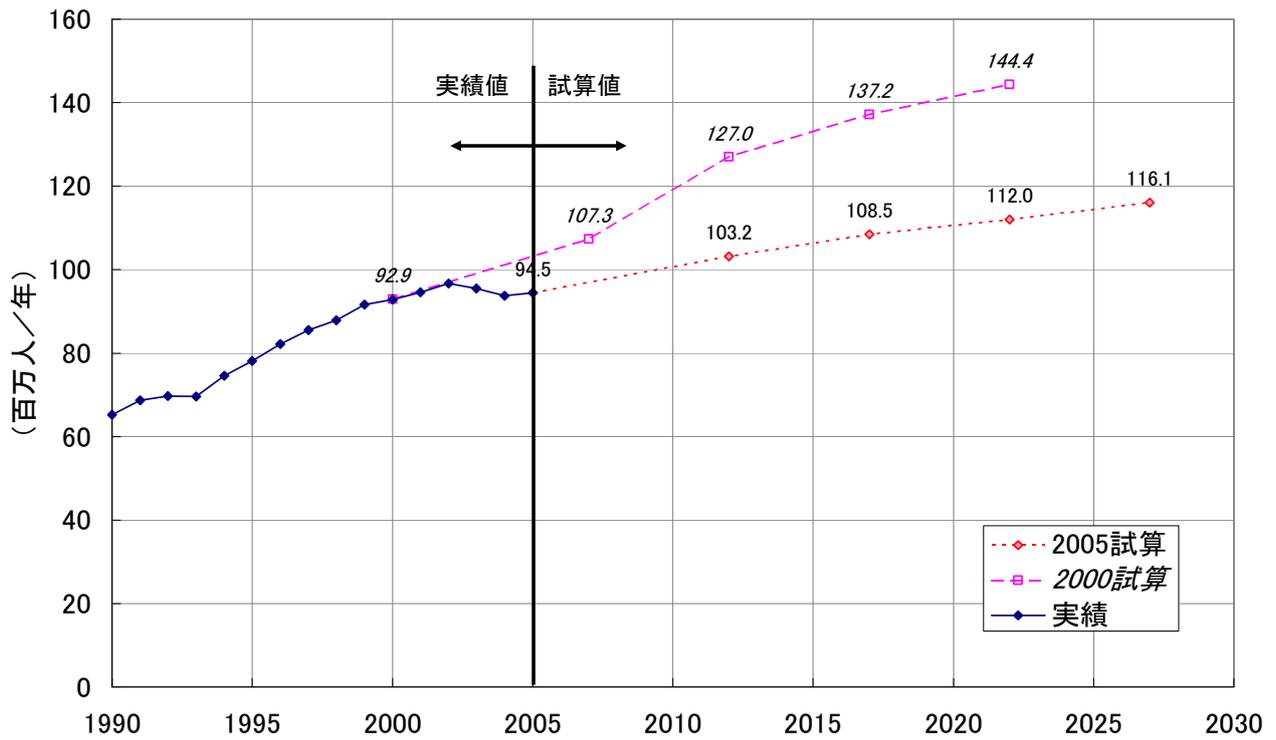


図 3-9 国内航空旅客数 (基本ケース：制約在り)

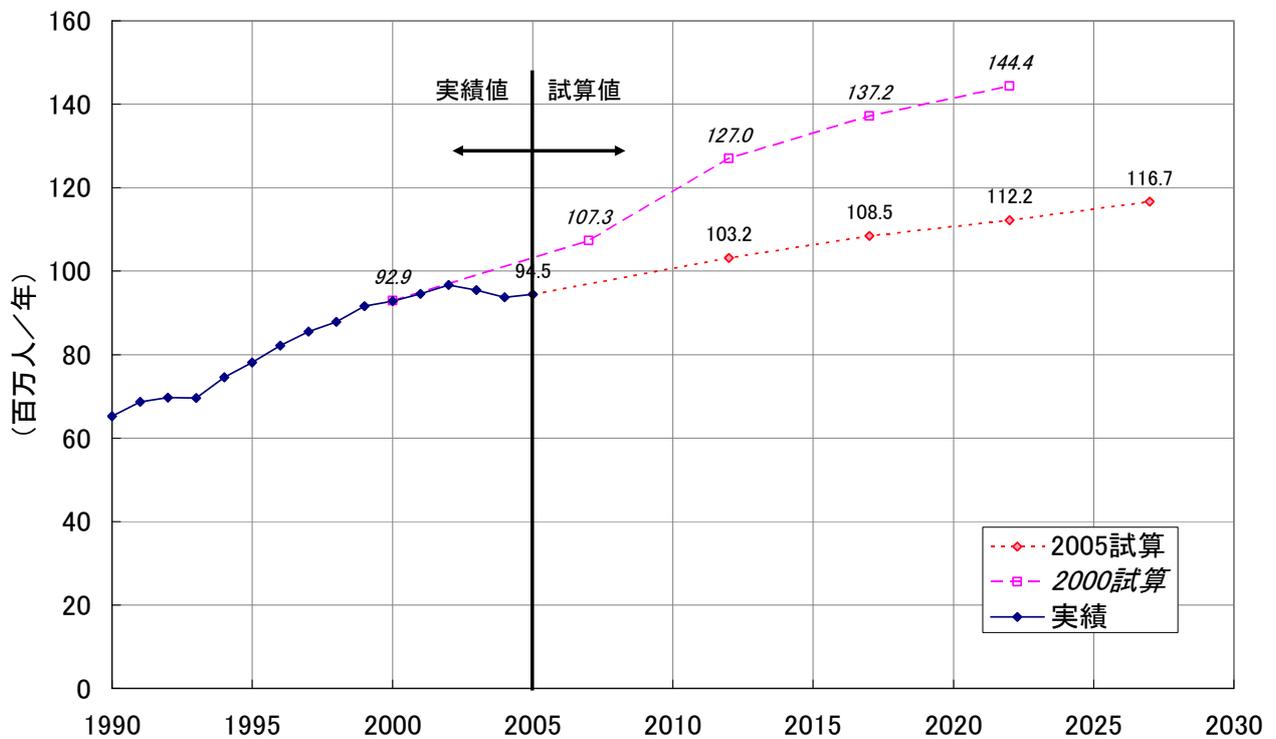
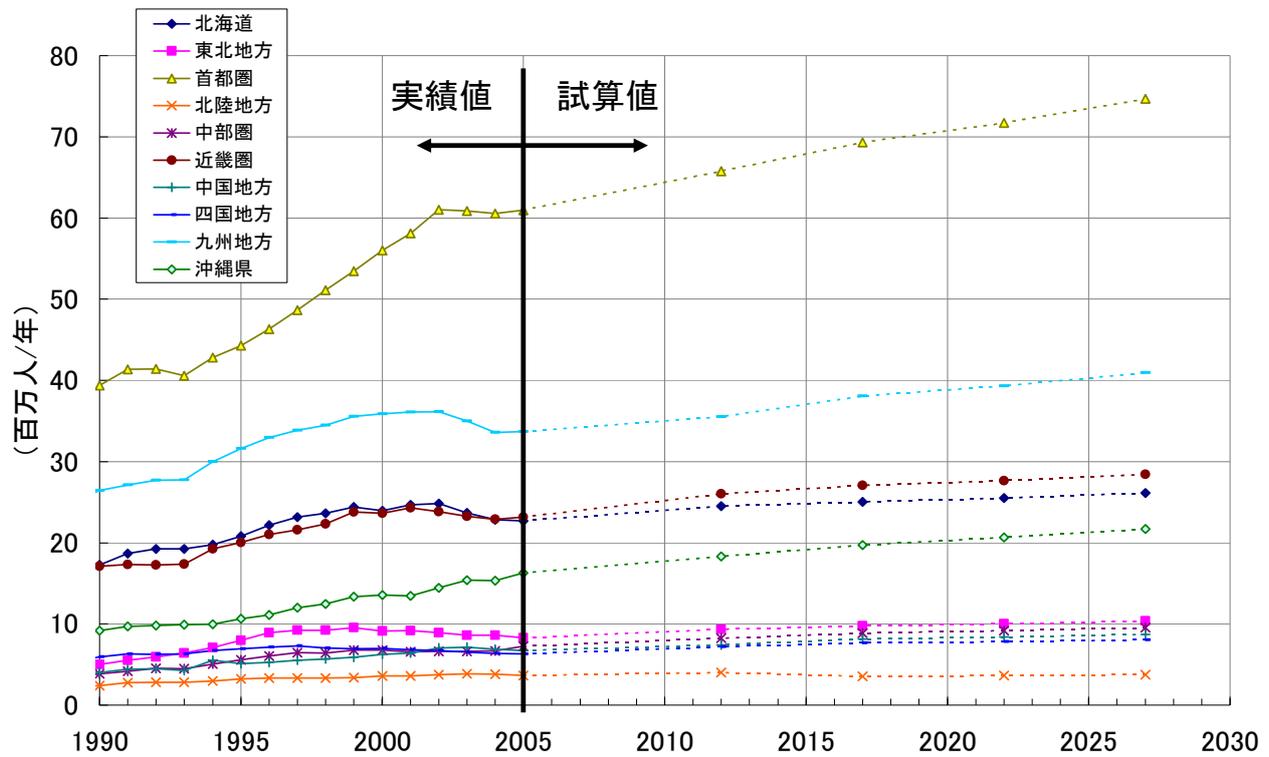


図 3-10 国内航空旅客数 (参考ケース：制約無し)

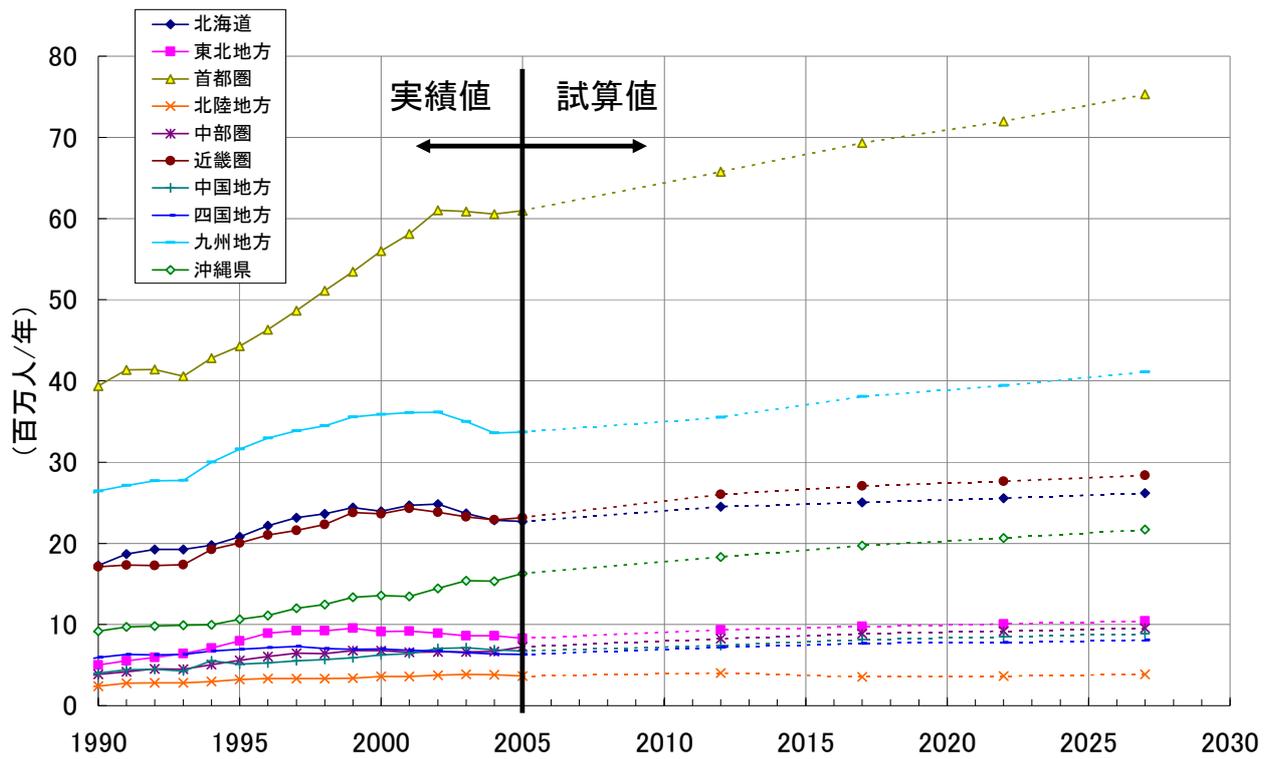
(4) 地域ブロック別国内航空旅客数



(百万人/年)

	実績値				試算値			
	1990	1995	2000	2005	2012	2017	2022	2027
北海道	17.3	20.8	23.9	22.7	24.5	25.0	25.5	26.1
東北地方	5.0	8.0	9.1	8.3	9.3	9.7	10.0	10.4
首都圏	39.4	44.3	56.0	60.9	65.8	69.3	71.7	74.7
北陸地方	2.4	3.2	3.6	3.7	4.0	3.6	3.7	3.8
中部圏	3.8	5.6	6.8	7.2	8.3	8.9	9.2	9.6
近畿圏	17.1	20.0	23.6	23.2	26.0	27.1	27.6	28.4
中国地方	4.0	5.1	6.3	6.7	7.4	8.1	8.4	8.7
四国地方	5.9	7.0	7.0	6.3	7.2	7.7	7.8	8.0
九州地方	26.4	31.6	35.9	33.7	35.5	38.0	39.3	40.9
沖縄県	9.2	10.6	13.6	16.3	18.3	19.7	20.7	21.7
全国	130.5	156.2	185.7	189.0	206.3	217.1	223.9	232.3

図 3-11 地域ブロック別国内航空旅客数 (基本ケース：制約在り)



(百万人/年)

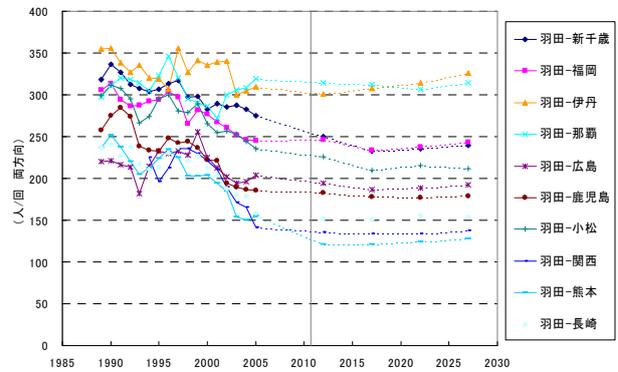
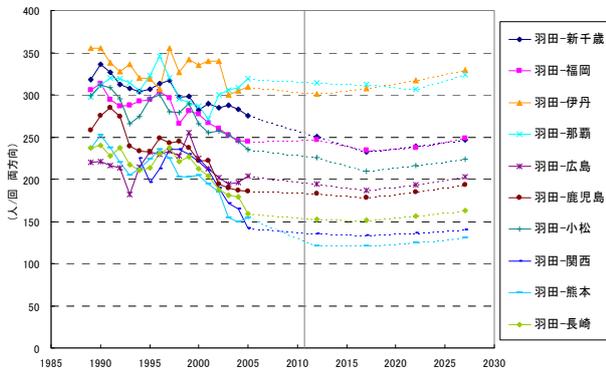
	実績値				試算値			
	1990	1995	2000	2005	2012	2017	2022	2027
北海道	17.3	20.8	23.9	22.7	24.5	25.0	25.5	26.2
東北地方	5.0	8.0	9.1	8.3	9.3	9.7	10.0	10.4
首都圏	39.4	44.3	56.0	60.9	65.8	69.3	72.0	75.3
北陸地方	2.4	3.2	3.6	3.7	4.0	3.6	3.7	3.9
中部圏	3.8	5.6	6.8	7.2	8.3	8.9	9.2	9.5
近畿圏	17.1	20.0	23.6	23.2	26.0	27.1	27.6	28.4
中国地方	4.0	5.1	6.3	6.7	7.4	8.1	8.5	8.8
四国地方	5.9	7.0	7.0	6.3	7.2	7.7	7.8	8.1
九州地方	26.4	31.6	35.9	33.7	35.5	38.0	39.4	41.1
沖縄県	9.2	10.6	13.6	16.3	18.3	19.7	20.7	21.7
全国	130.5	156.2	185.7	189.0	206.3	217.1	224.3	233.4

図 3-12 地域ブロック別国内航空旅客数 (参考ケース：制約無し)

(5) 1 便当たり旅客数 (羽田国内旅客数上位 10 路線)

(基本ケース：制約在り)

(参考ケース：制約無し)



路線	実績				試算(制約なし)				試算(制約あり)			
	1990	1995	2000	2005	2012	2017	2022	2027	2012	2017	2022	2027
羽田-新千歳	336	307	282	275	250	232	235	240	250	232	239	247
羽田-福岡	313	295	277	245	246	234	238	243	246	234	237	249
羽田-伊丹	355	319	335	309	301	307	314	326	301	307	317	330
羽田-那覇	312	323	287	319	314	312	307	314	314	312	307	324
羽田-広島	221	233	225	203	194	187	188	192	194	187	194	203
羽田-鹿児島	275	233	222	185	183	178	177	179	183	178	185	193
羽田-小松	312	295	266	236	226	210	216	211	226	210	216	224
羽田-関西	0	196	221	142	136	133	134	138	136	133	136	140
羽田-熊本	252	224	204	155	121	121	124	128	121	121	124	131
羽田-長崎	240	213	213	159	152	151	156	154	152	151	156	163

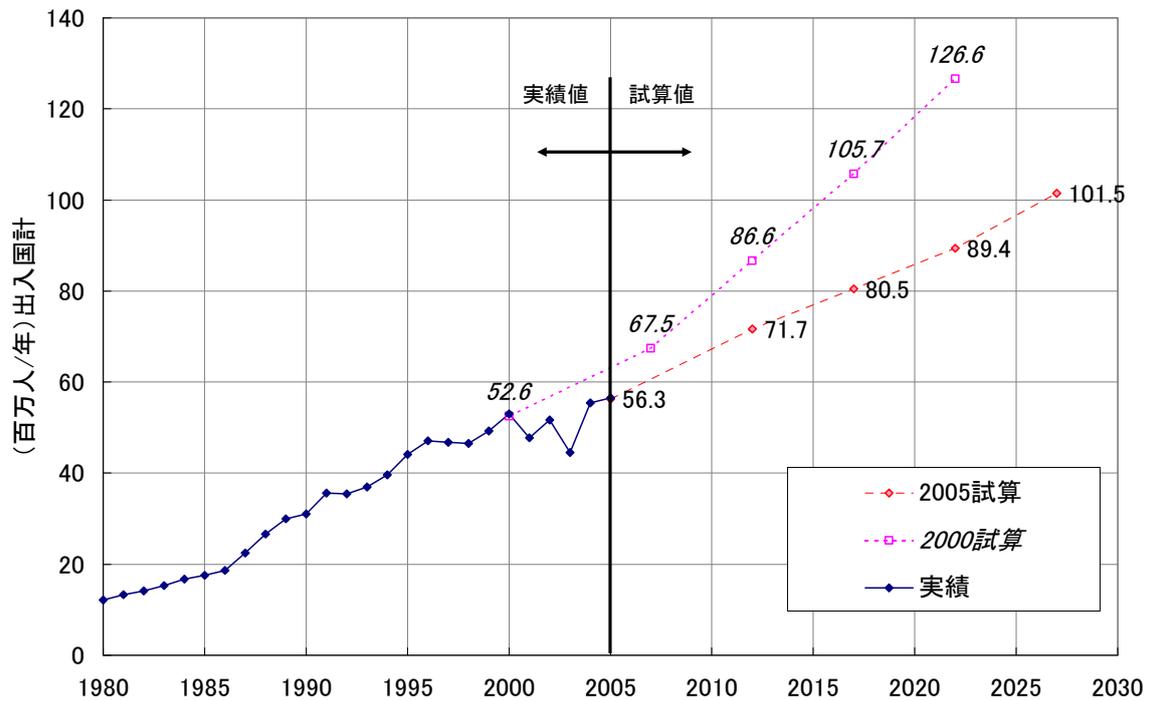
注) 2005 年度時点の羽田国内線年間旅客数上位 10 路線が対象

資料) 実績は「航空輸送統計年報」(国土交通省)

図 3-13 羽田国内旅客数上位 10 路線における 1 便当たり旅客数の将来試算値

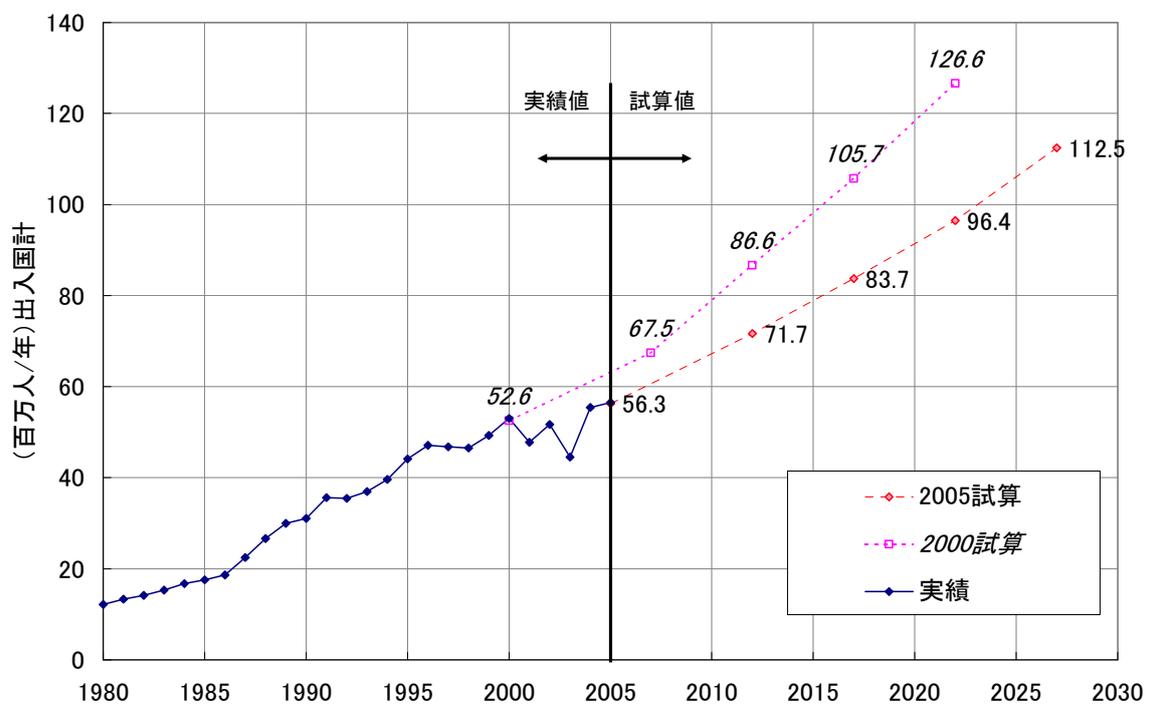
## 2-2 国際旅客

### (1) 国際航空旅客数



注) 国際定期便のある 28 空港の旅客数を対象

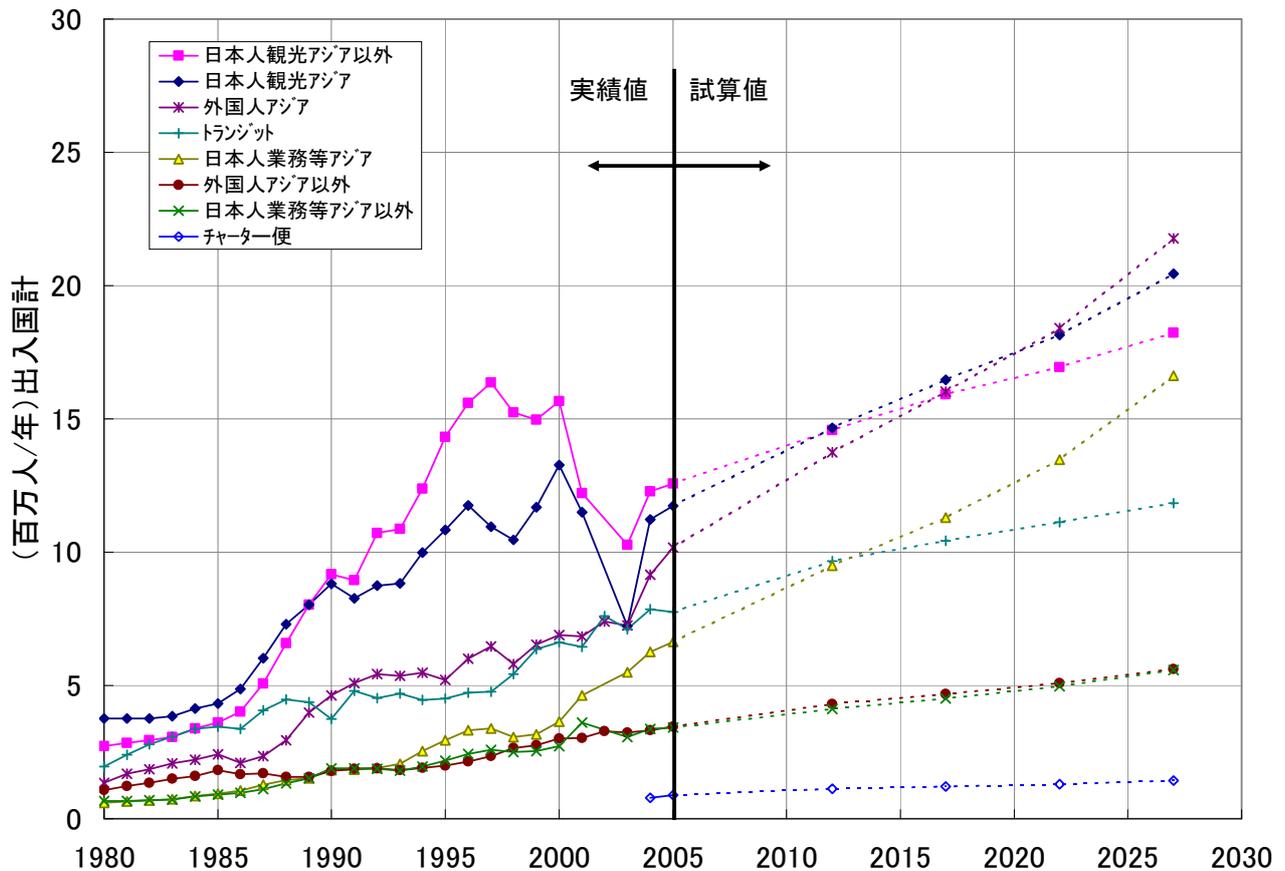
図 3-14 国際航空旅客数 (基本ケース：制約在り)



注) 国際定期便のある 28 空港の旅客数を対象

図 3-15 国際航空旅客数 (参考ケース：制約無し)

(2) 国際航空旅客数（推計区分別）

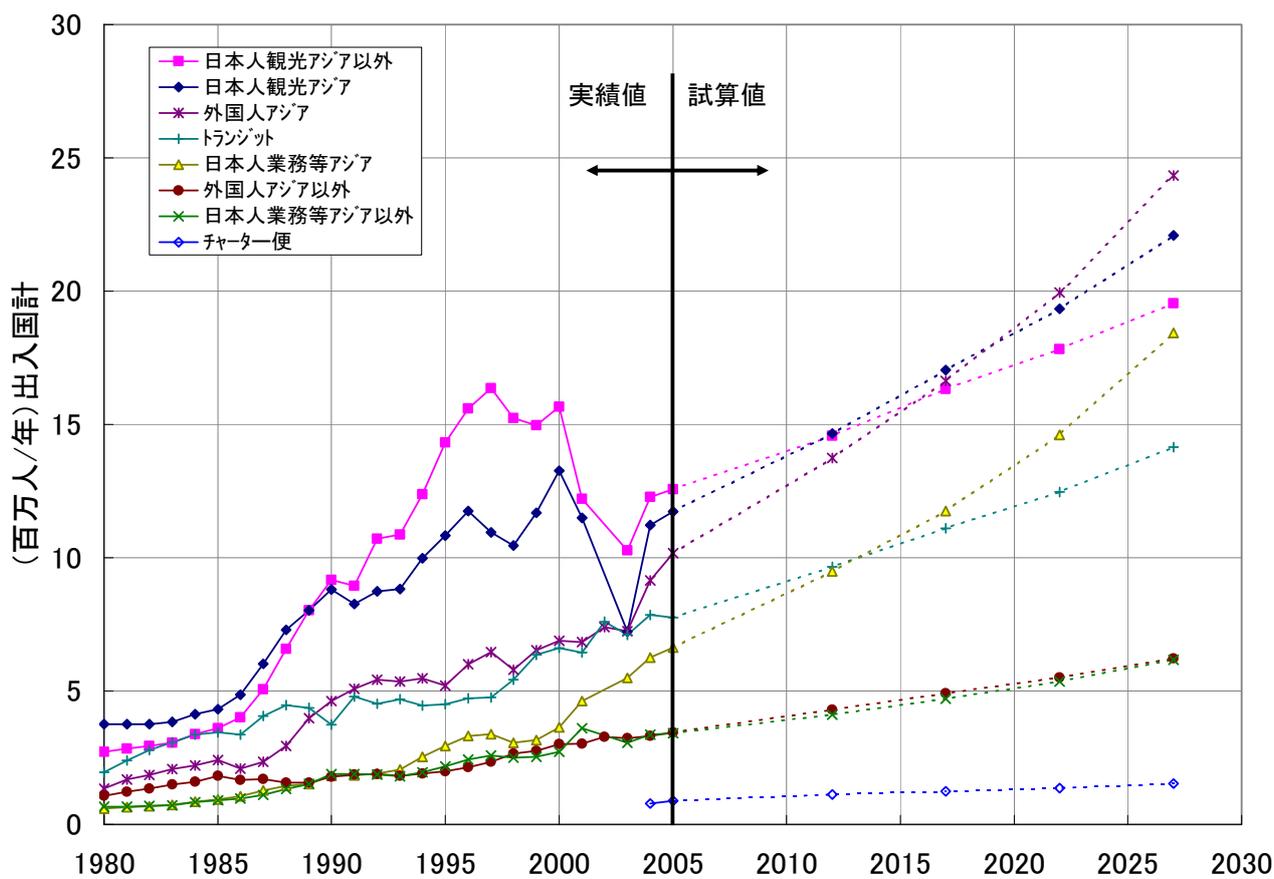


(単位:百万人/年、両方向)

	日本人観光アジア	日本人観光アジア以外	日本人業務等アジア	日本人業務等アジア以外	外国人アジア	外国人アジア以外	トランジット	チャーター便
2005	11.7	12.6	6.6	3.4	10.2	3.5	7.8	0.9
2012	14.7	14.6	9.5	4.1	13.7	4.3	9.7	1.1
2017	16.5	15.9	11.3	4.5	16.0	4.7	10.4	1.2
2022	18.2	16.9	13.5	5.0	18.4	5.1	11.1	1.3
2027	20.4	18.2	16.6	5.6	21.8	5.6	11.8	1.4

注) 国際定期便のある 28 空港の旅客数を対象

図 3-16 推計区分別国際航空旅客数（基本ケース：制約在り）



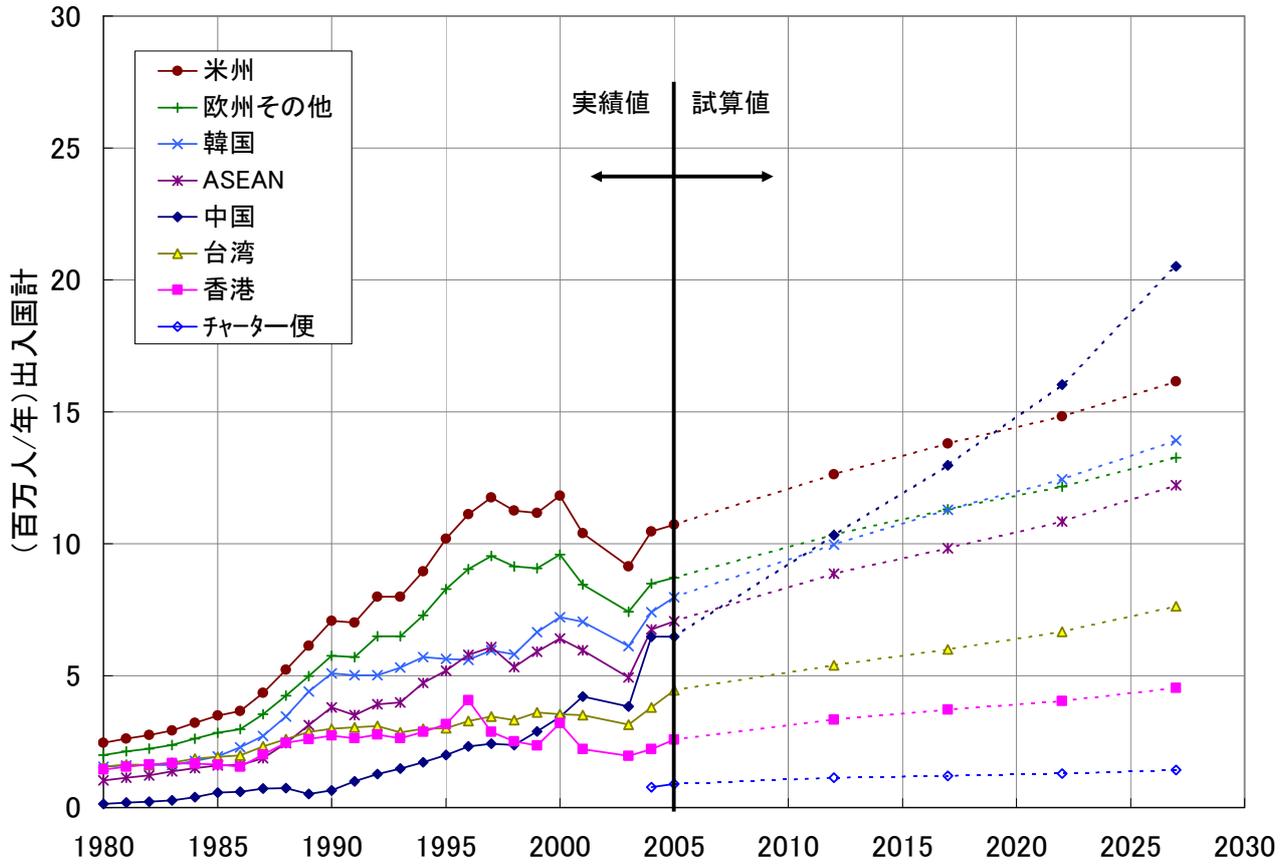
(単位:百万人/年、両方向)

	日本人 観光アジ ア	日本人 観光アジ ア以外	日本人 業務等 アジア	日本人 業務等 アジア以 外	外国人 アジア	外国人 アジア以 外	トランジット	チャーター 便
2005	11.7	12.6	6.6	3.4	10.2	3.5	7.8	0.9
2012	14.7	14.6	9.5	4.1	13.7	4.3	9.7	1.1
2017	17.0	16.3	11.8	4.7	16.6	4.9	11.1	1.2
2022	19.3	17.8	14.6	5.4	20.0	5.5	12.5	1.4
2027	22.1	19.5	18.4	6.2	24.3	6.2	14.2	1.5

注) 国際定期便のある 28 空港の旅客数を対象

図 3-17 推計区分別国際航空旅客数 (参考ケース: 制約無し)

(3) 海外方面別航空旅客数



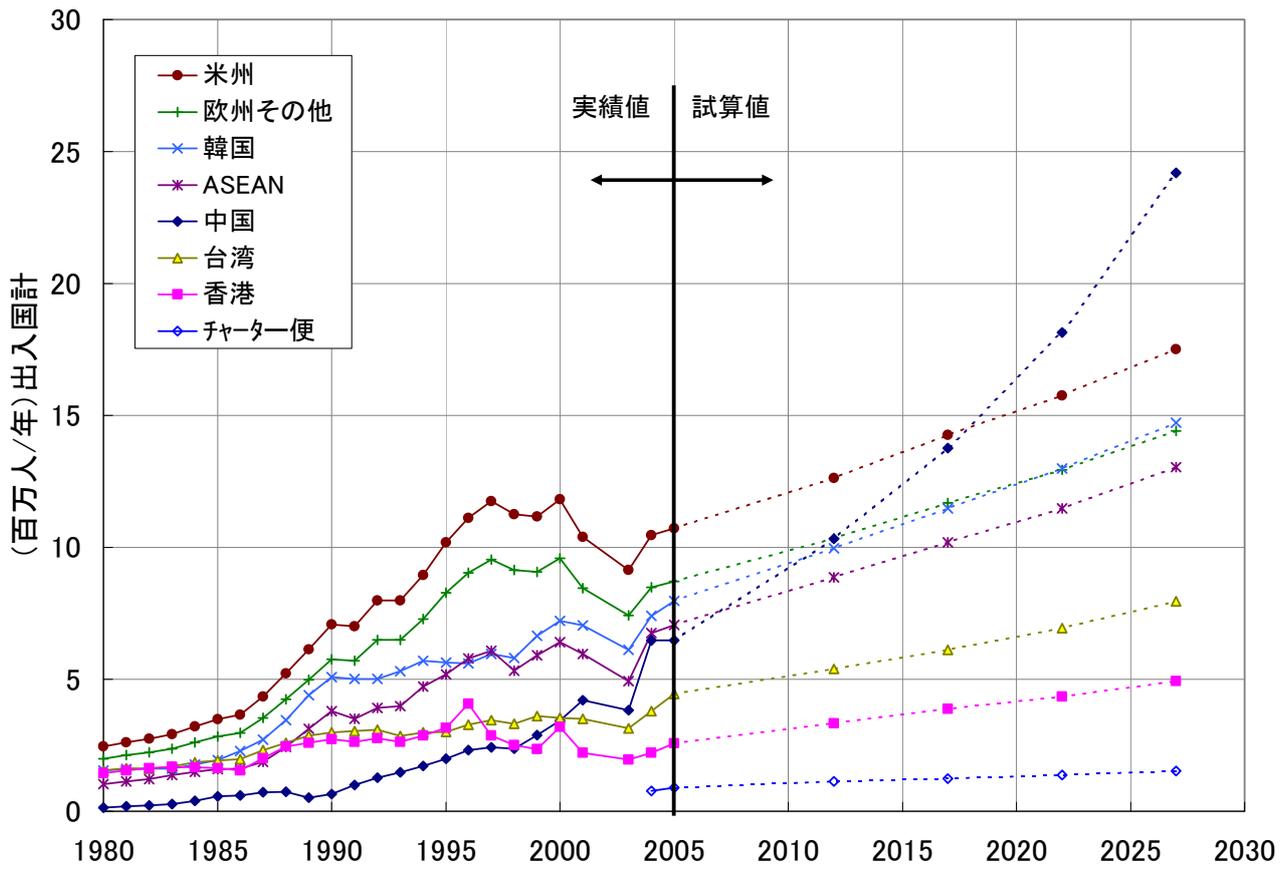
(単位:百万人/年、両方向)

	中国	香港	台湾	韓国	ASEAN	米州	欧州その他	合計
2005	6.5	2.6	4.4	8.0	7.1	10.7	8.7	48.0
2012	10.3	3.3	5.4	10.0	8.9	12.6	10.3	60.9
2017	13.0	3.7	6.0	11.3	9.8	13.8	11.3	68.9
2022	16.0	4.0	6.7	12.4	10.8	14.8	12.2	77.0
2027	20.5	4.5	7.6	13.9	12.2	16.2	13.3	88.2

注1) 国際定期便のある28空港の旅客数を対象

注2) トランジット除く。

図 3-18 海外方面別航空旅客数 (基本ケース: 制約在り)



(単位: 百万人/年、両方向)

	中国	香港	台湾	韓国	ASEAN	米州	欧州その他	合計
2005	6.5	2.6	4.4	8.0	7.1	10.7	8.7	48.0
2012	10.3	3.3	5.4	10.0	8.9	12.6	10.3	60.9
2017	13.8	3.9	6.1	11.5	10.2	14.3	11.7	71.4
2022	18.2	4.3	6.9	13.0	11.5	15.8	12.9	82.6
2027	24.2	4.9	7.9	14.7	13.0	17.5	14.4	96.8

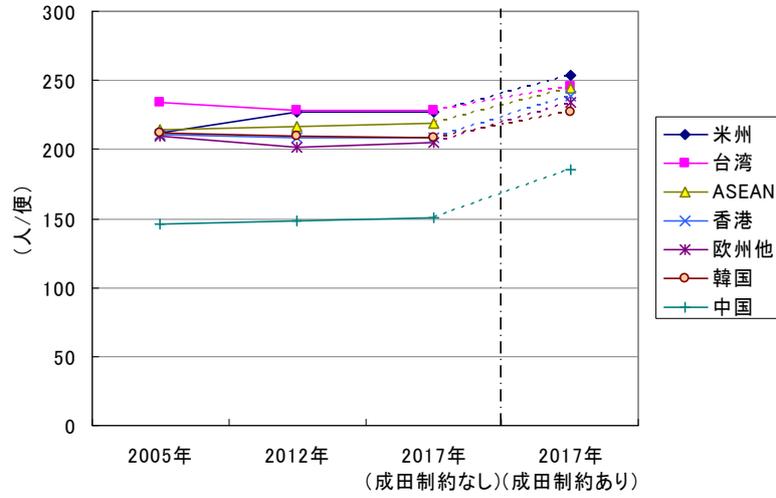
注1) 国際定期便のある28空港の旅客数を対象。

注2) トランジット除く。

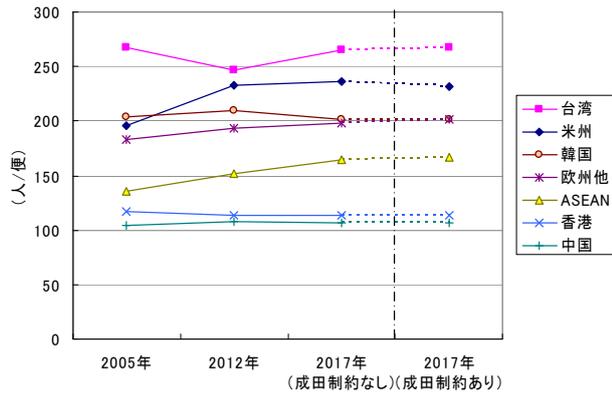
図 3-19 海外方面別航空旅客数 (参考ケース: 制約無し)

(4) 1 便当たり旅客数

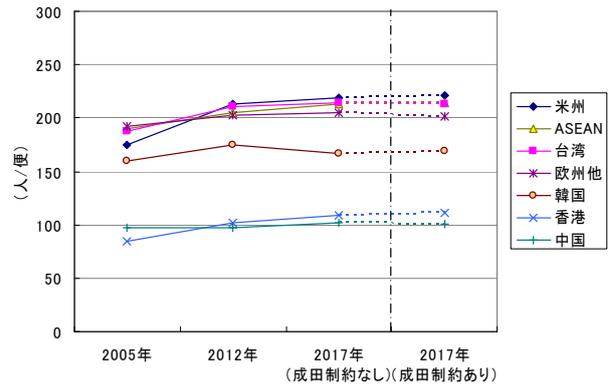
(成田)



(関西)



(中部)



		中国	香港	台湾	韓国	ASEAN	米州	欧州他	平均										
2005年	成田	146	211	233	212	214	212	210	202	2017年 (成田制約無し)	成田	151	209	229	209	219	227	204	203
	関西	104	118	268	204	136	195	183	160		関西	106	114	265	202	165	237	198	164
	中部	97	85	188	160	190	175	192	154		中部	101	109	214	167	213	219	205	168
	その他	56	197	148	149	143	127	147	110		その他	72	161	147	155	142	112	75	115
	全空港	108	172	214	188	186	203	200	176		全空港	119	174	212	190	202	224	201	180
2012年	成田	149	209	229	209	216	227	202	203	2017年 (成田制約有り)	成田	186	238	246	227	245	254	234	231
	関西	108	114	247	210	152	233	194	165		関西	107	114	268	201	167	232	201	166
	中部	97	102	211	175	206	213	203	168		中部	101	111	213	169	215	221	201	171
	その他	67	155	148	148	133	109	76	112		その他	71	159	147	155	142	115	78	115
	全空港	116	171	210	190	194	222	197	180		全空港	127	186	219	196	215	240	219	192

注) 実際の便当たり旅客数は海外 32 地域別に試算。表中の数値は 7 方面毎に旅客数で加重平均した値。

資料) 2005 年は「国際航空旅客動態調査」(国土交通省) 及び「JTB 時刻表」より推計

図 3-20 主要空港の海外 7 方面別 1 便当たり旅客数の将来試算値

## 2-3 国内貨物

### (1) 国内航空貨物量

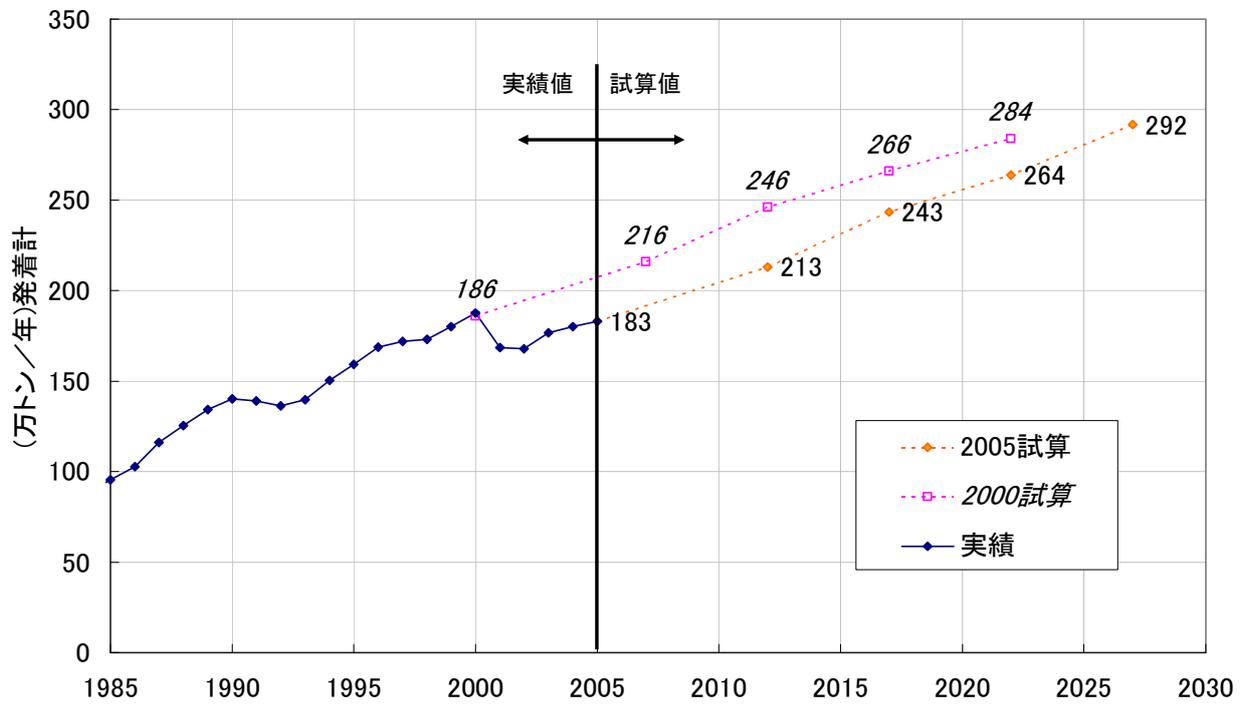


図 3-2-1 国内航空貨物量 (空港取扱量)

## 2-4 国際貨物

### (1) 国際航空貨物量

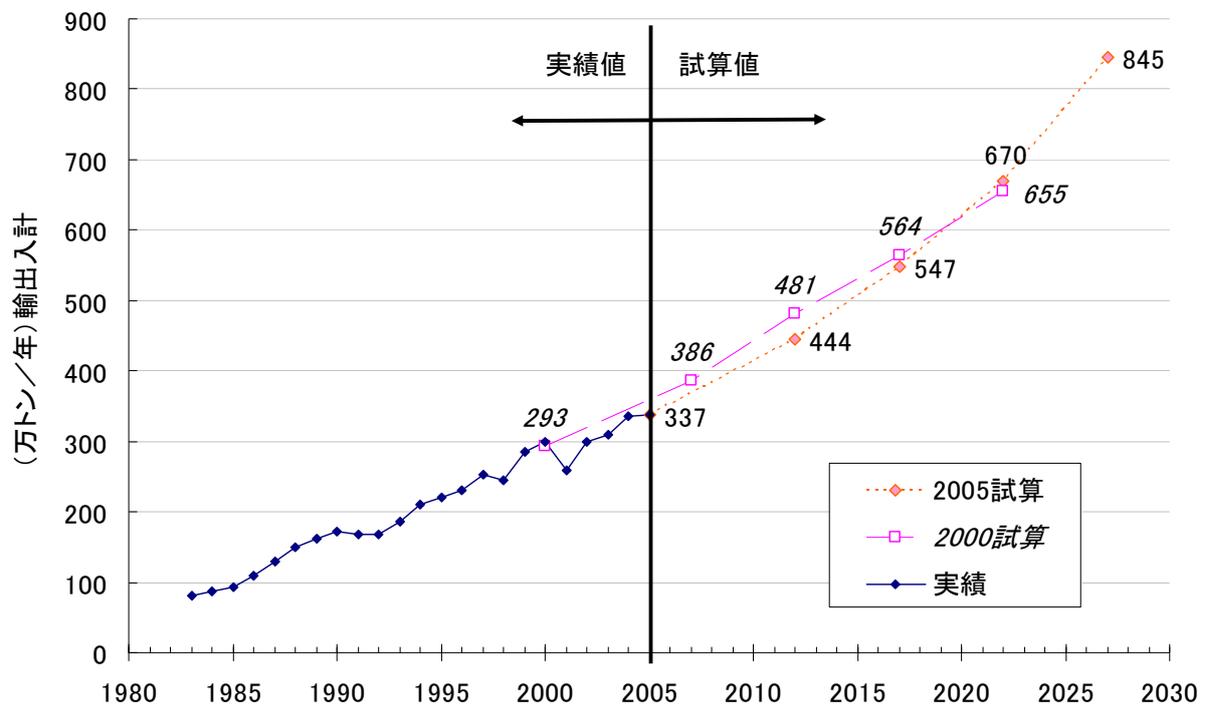
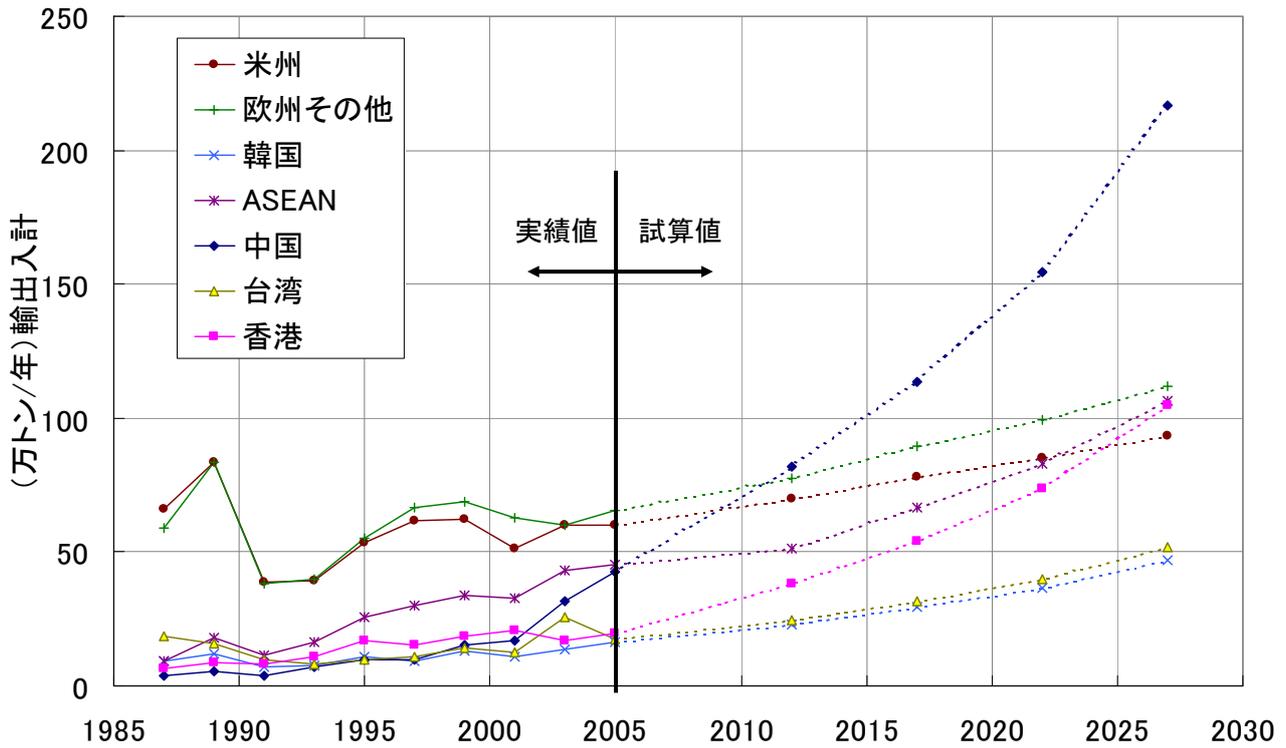


図 3-22 国際航空貨物量

(2) 海外方面別航空貨物量



注) トランジット除く。

(万トン/年)

	2005	2012	2017	2022	2027
米州	60	70	78	85	93
欧州その他	66	78	90	100	112
中国	43	82	114	154	217
香港	20	38	54	74	105
台湾	17	24	32	40	52
韓国	16	23	30	37	47
ASEAN	45	51	67	83	106
トランジット	51	58	60	67	74
合計	318	425	523	640	806

図 3-23 海外方面別航空貨物量

## 2-5 発着回数

### (1) 国内線旅客便発着回数

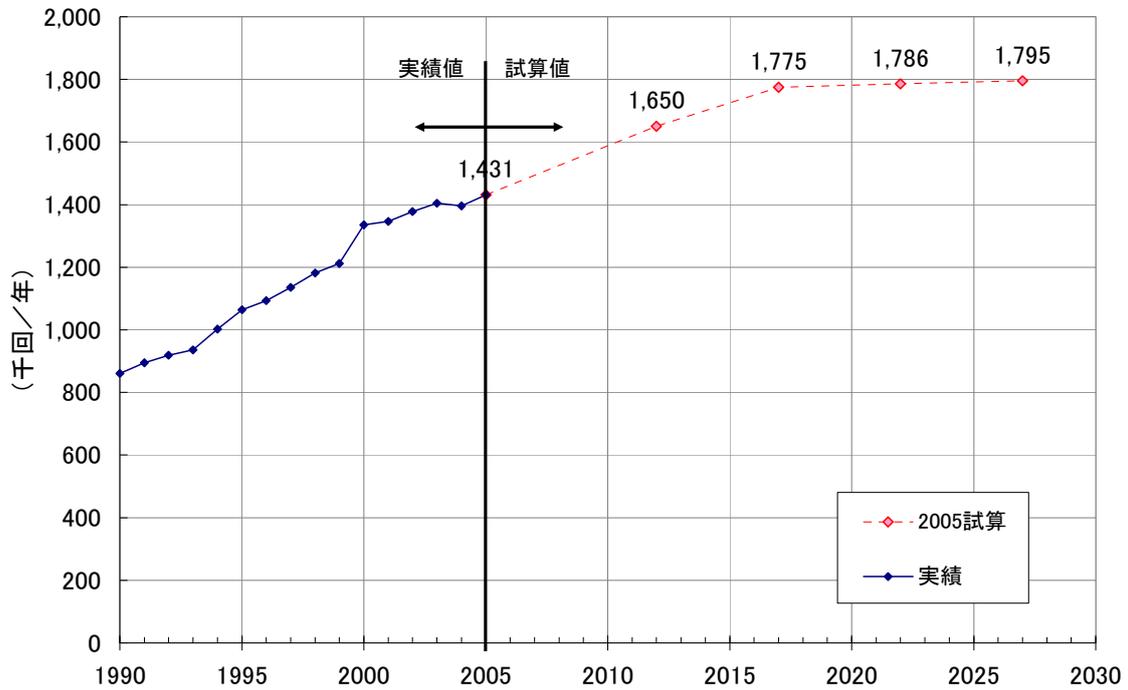


図 3-24 国内線旅客便発着回数（基本ケース：制約在り）

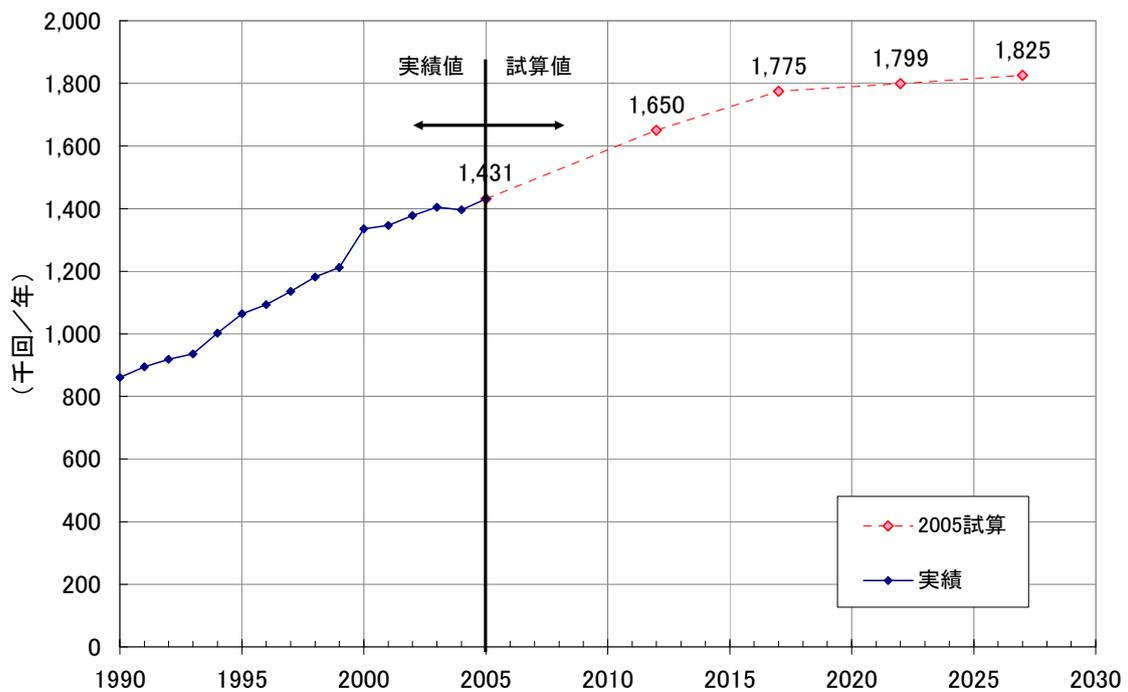
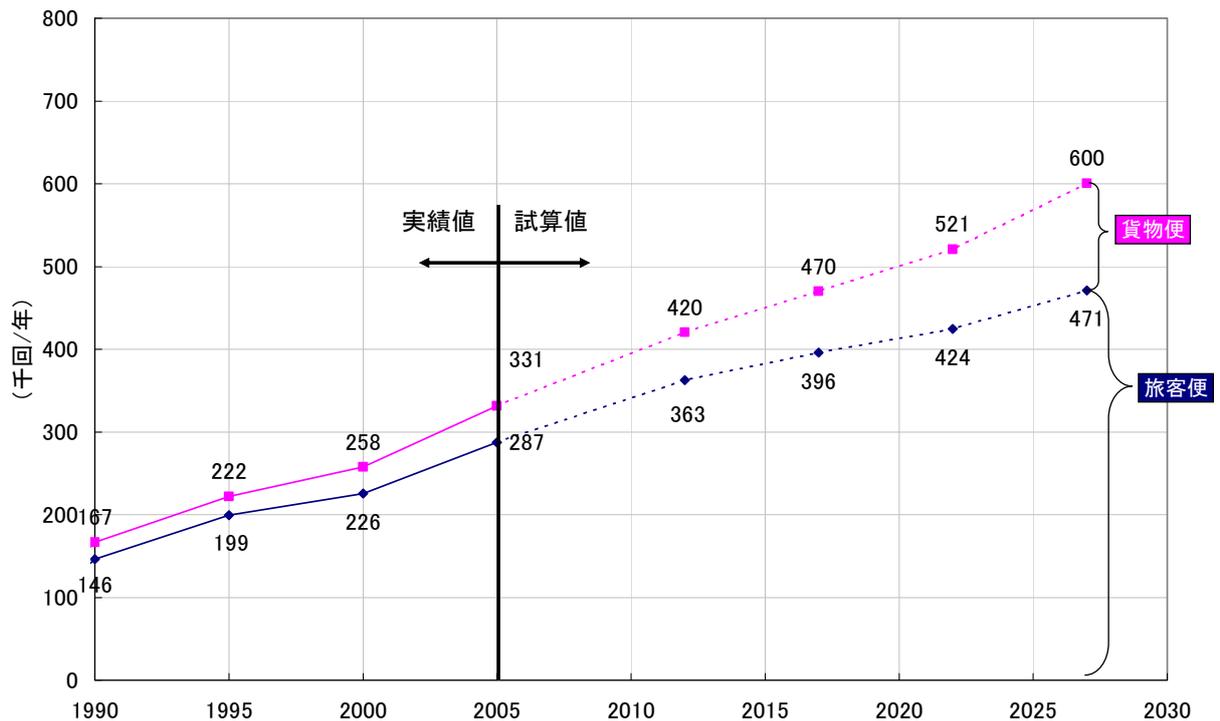


図 3-25 国内線旅客便発着回数（参考ケース：制約無し）

(2) 国際線旅客便・貨物便の発着回数



注) 実績は成田・関西・中部空港は各空港会社資料、その他の空港は空港管理状況調書より作成。  
 国有機等の発着回数は含まない。

図 3-26 国際線旅客便・貨物便の発着回数 (基本ケース: 制約在り)

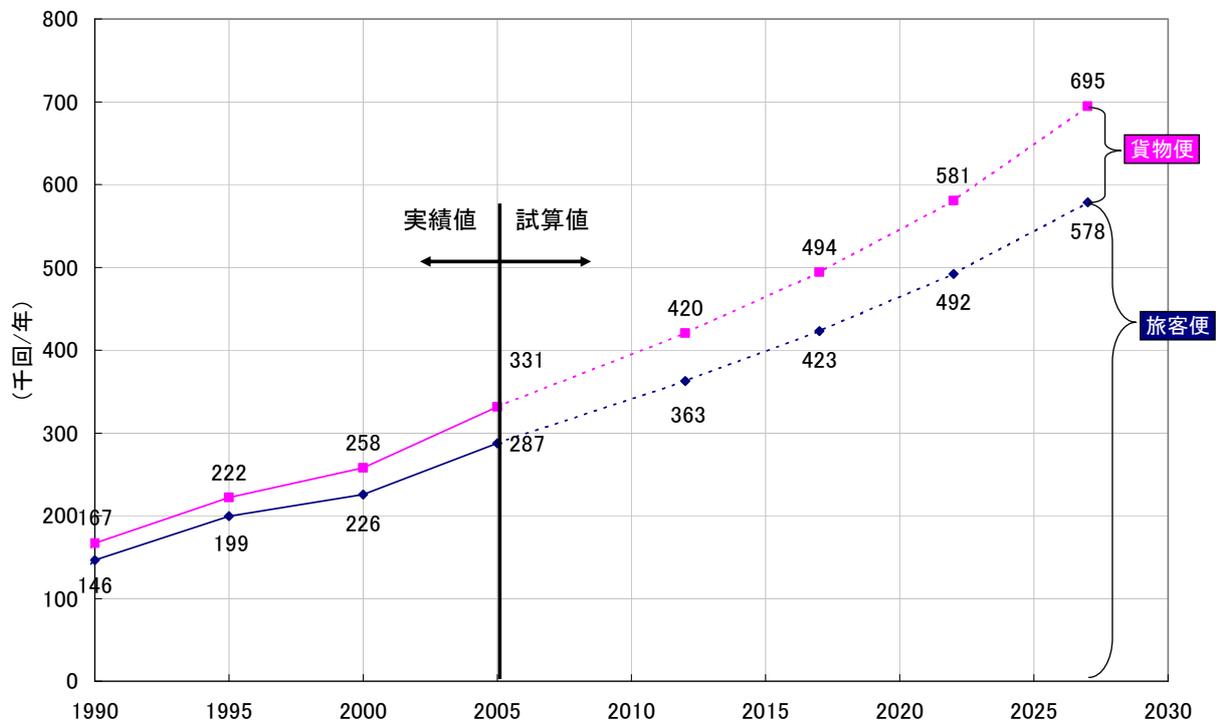


図 3-27 国際線旅客便・貨物便の発着回数 (参考ケース: 制約無し)

注) 実績は成田・関西・中部空港は各空港会社資料、その他の空港は空港管理状況調書より作成。  
 国有機等の発着回数は含まない。

(3) 海外方面別発着回数 (旅客便+貨物便)

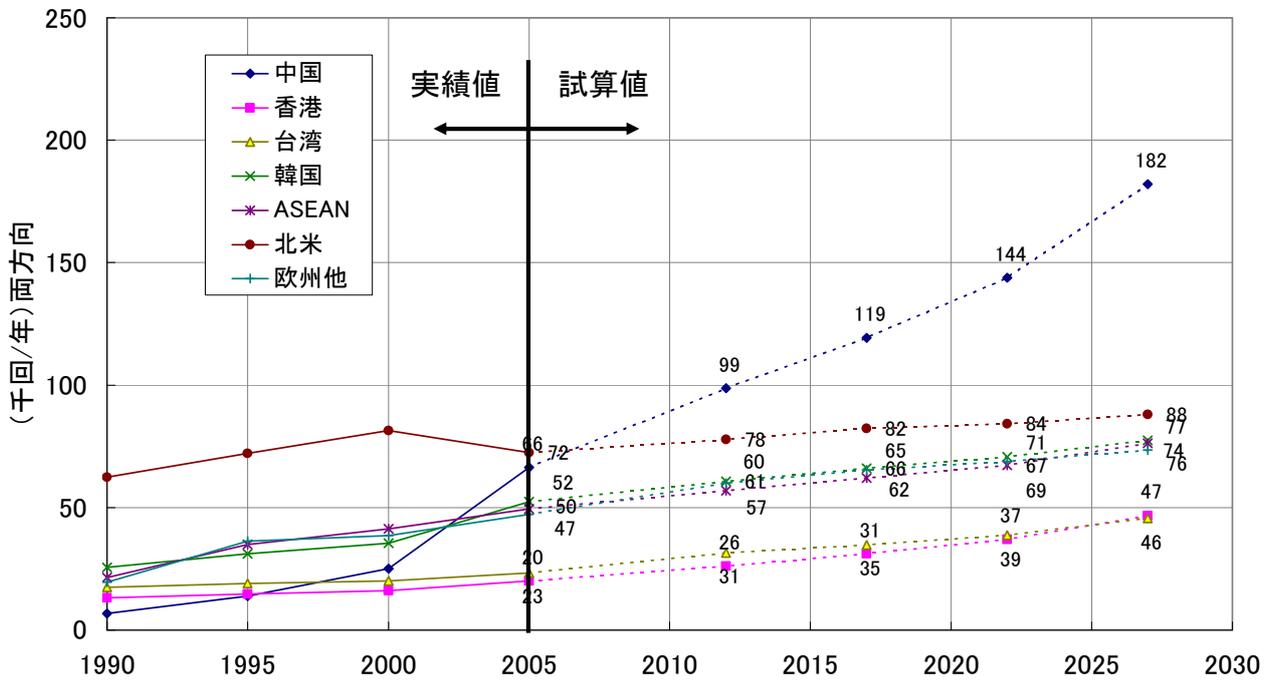


図 3-28 海外方面別発着回数 (旅客便+貨物便)・(基本ケース: 制約在り)

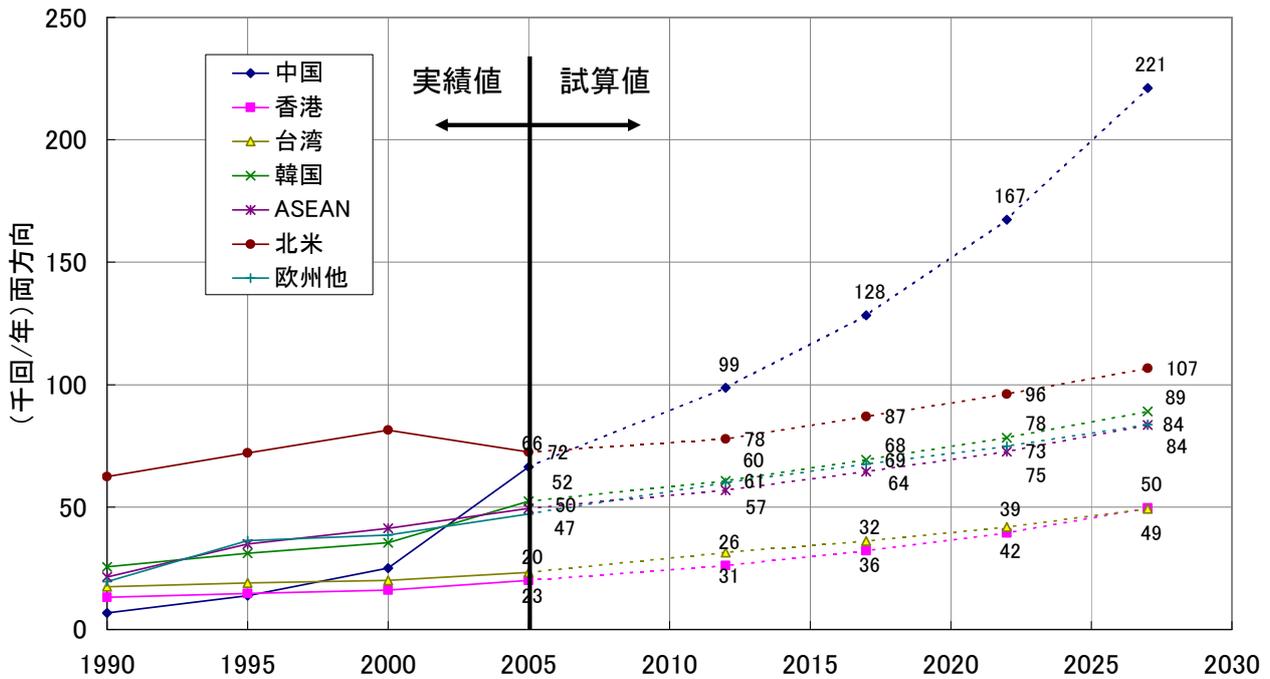


図 3-29 海外方面別発着回数 (旅客便+貨物便)・(参考ケース: 制約無し)

(4) 海外方面別発着回数 (旅客便)

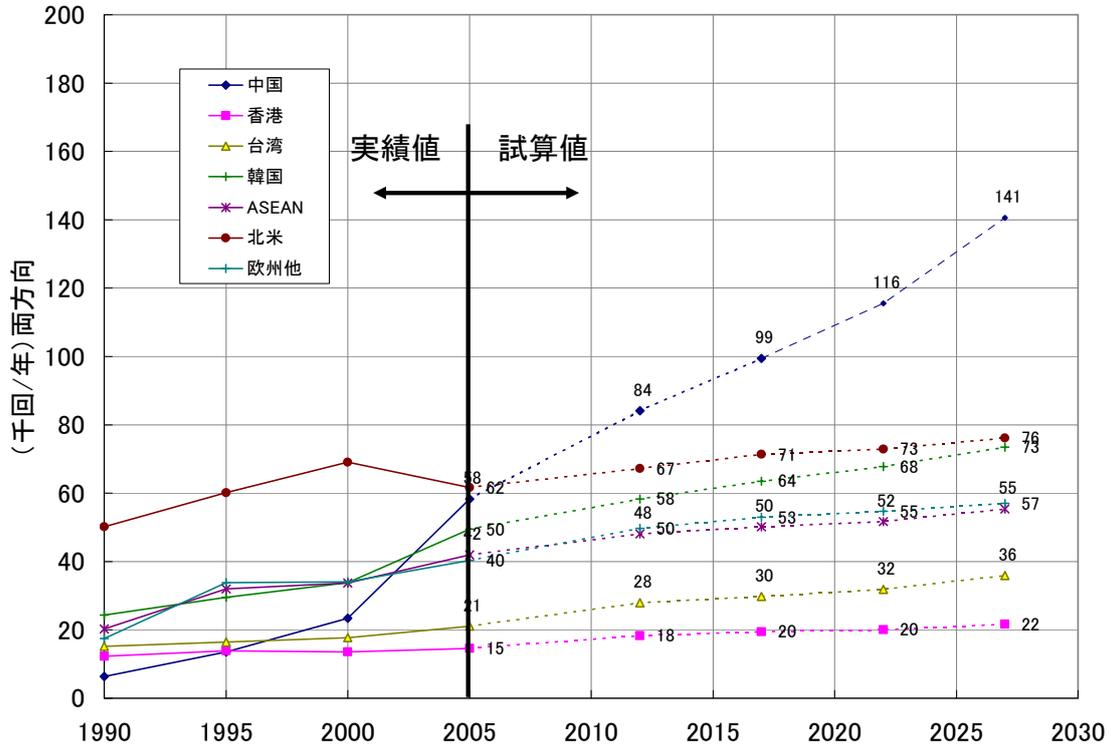


図 3-30 海外方面別発着回数 (旅客便)・(基本ケース：制約在り)

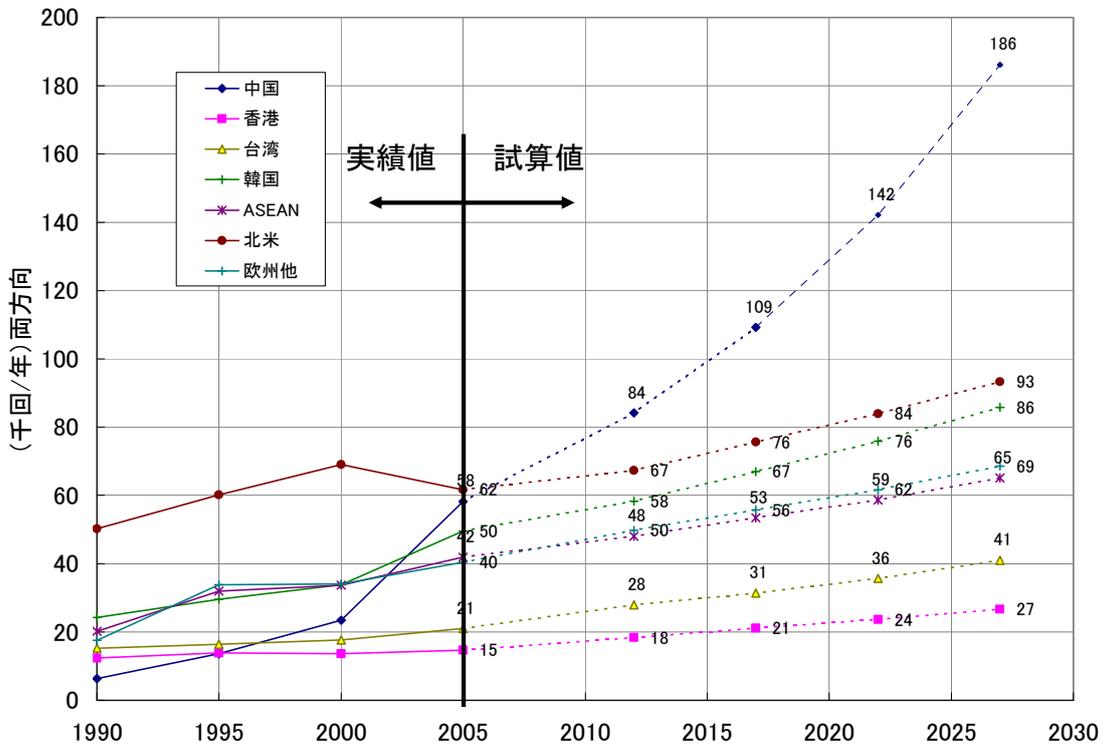


図 3-31 海外方面別発着回数 (旅客便)・(参考ケース：制約無し)

(5) 海外方面別発着回数（貨物便）

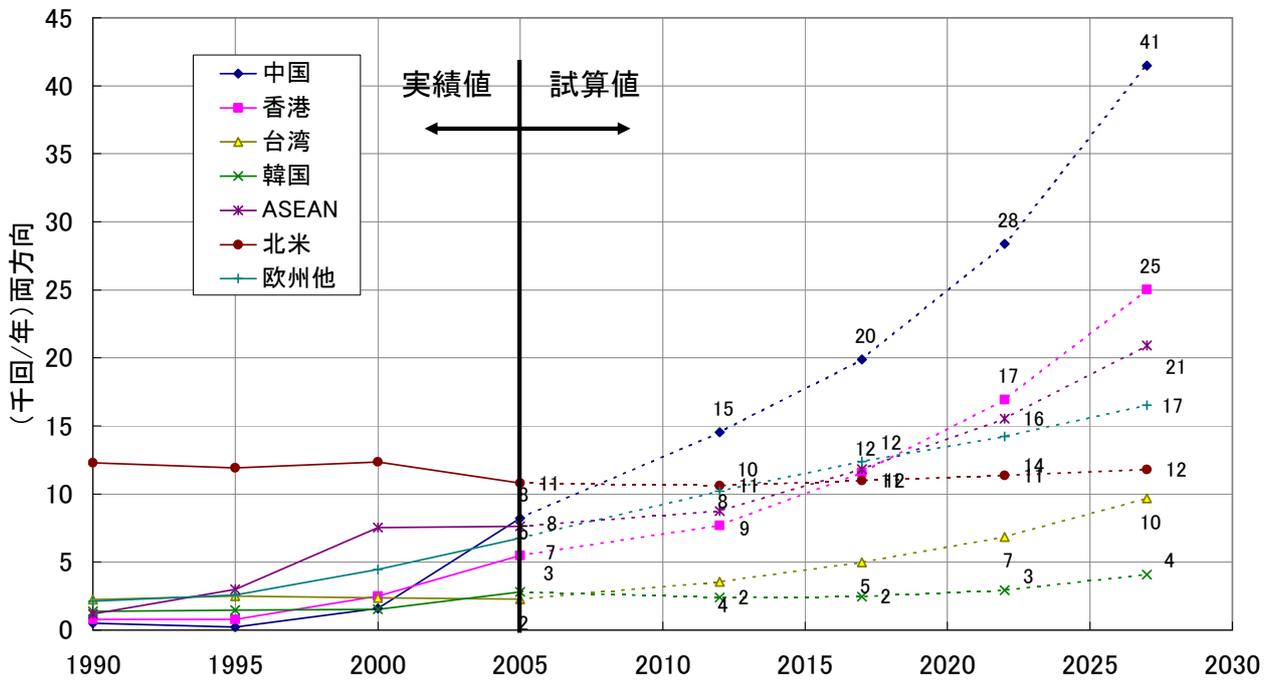


図 3-3-2 海外方面別発着回数（貨物便）・（基本ケース：制約在り）

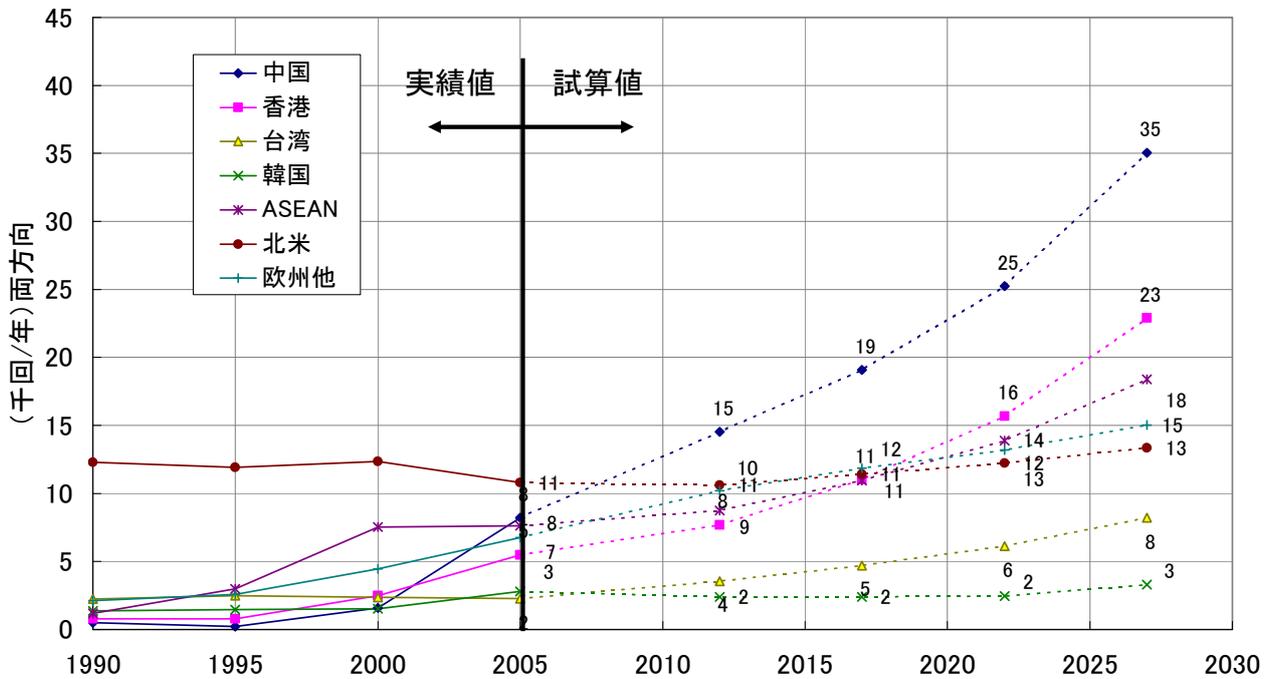


図 3-3-3 海外方面別発着回数（貨物便）・（参考ケース：制約無し）

## 2-6 個別空港

### (1) 羽田空港及び成田空港

表 3-8 羽田空港及び成田空港の試算における便数上限設定※<sup>1</sup>

予測ケース	基本ケース		[参考] 羽田・成田 潜在需要ケース	
	羽田	成田	羽田	成田
国内旅客	37.7万回	2万回	制約なし	2万回
国際旅客※ <sup>2</sup>	24.5万回		制約なし	
国際貨物※ <sup>2</sup>				

※<sup>1</sup>: 便数上限に到達後、ロードファクター上昇、機材大型化を可能とする。

※<sup>2</sup>: 羽田と成田を一括し、成田に集約して試算。

表 3-9 需要試算結果

		年度	旅客数(万人) 貨物量(万トン)			年平均伸び率 (%)		発着回数 (万回)			年平均伸び率 (%)	
			2005 (実績)	2012	2017	2005~ 2012	2012~ 2017	2005 (実績)	2012	2017	2005~ 2012	2012~ 2017
国内 旅客	基本ケース	羽田	5,950	6,390	6,740	1.0%	1.1%	29.6	34.1	37.4	2.1%	1.9%
		成田	100	120	120	2.0%	0.3%	1.2	1.8	1.8	5.4%	0.8%
	[参考]	羽田	5,950	6,390	6,740	1.0%	1.1%	29.6	34.1	37.4	2.1%	1.9%
		成田	100	120	120	2.0%	0.3%	1.2	1.8	1.8	5.4%	0.8%
国際 旅客	基本ケース		3,470	4,450	4,850	3.6%	1.7%	15.2	19.8	20.5	3.9%	0.7%
	[参考]		3,470	4,450	5,270	3.6%	3.4%	15.2	19.8	23.5	3.9%	3.5%
国際 貨物	基本ケース		224	293	319	3.9%	1.7%	2.7	3.6	3.7	4.2%	0.9%
	[参考]		224	293	362	3.9%	4.3%	2.7	3.6	4.4	4.2%	4.4%
国際 発着計※	基本ケース							18.1	23.6	24.5	3.9%	0.7%
	[参考]							18.1	23.6	28.1	3.9%	3.6%

※国際発着計には国有機等の発着回数 3 千回を含む。

注) 四捨五入の関係で合計などの数値が一致しないことがある。

## (2) 関西国際空港

表 3-10 需要試算結果

		実績値	試算値		年平均伸び率	
		2005	2012	2017	2005～2012	2012～2017
国内 旅客数	近畿ブロック	2,320万人	2,600万人	2,710万人	1.7%	0.8%
	うち関西国際空港	490万人	590万人	640万人	2.6%	1.8%
国際 旅客数	関西国際空港	1,110万人	1,380万人	1,610万人	3.1%	3.1%
国際 貨物量	関西国際空港	80万トン	109万トン	159万トン	4.5%	7.8%
関西国際空港発着回数※		11.1万回	14.6万回	17.2万回	4.0%	3.4%

便数制約：[羽田・成田]羽田国内37.7万回/年、成田国内2万回/年、国際(成田+羽田)24.5万回/年  
[伊丹]ジェット200回/日、プロペラ170回/日 [神戸]60回/日

※国際便について国有機等の発着回数を含む。

注)四捨五入の関係で合計などの数値が一致しないことがある。

## (3) 中部国際空港

表 3-11 需要試算結果

		実績値	試算値		年平均伸び率	
		2005 (2006速報)	2012	2017	2005～2012	2012～2017
国内 旅客数	中部ブロック	720万人	830万人	890万人	1.9%	1.4%
	うち中部国際空港	680万人 (630万人)	680万人	740万人	0.0%	1.7%
国際 旅客数	中部国際空港	530万人 (550万人)	680万人	860万人	3.6%	4.7%
国際 貨物量	中部国際空港	23万トン (24万トン)	32万トン	54万トン	4.5%	11.2%
中部国際空港発着回数※		10.5万回 (10.5万回)	10.5万回	12.7万回	0.0%	3.9%

便数制約：[羽田・成田]羽田国内37.7万回/年、成田国内2万回/年、国際(成田+羽田)24.5万回/年  
[伊丹]ジェット200回/日、プロペラ170回/日 [神戸]60回/日

※国際便について国有機等の発着回数1千回を含む。

※※中部国際空港の発着回数は2006年は横ばいに推移しているが、2007年は減少の見込み。

(2007年4月現在の国内定期便数は23路線81便:2006年10月に比べ16便減少)

注)四捨五入の関係で合計などの数値が一致しないことがある。

### 3. 感度分析

将来の社会経済動向の不確実性により、航空需要試算の推計値がどの程度変動するのか検討する必要がある。そのため、主要な社会経済指標について過年度の動向を踏まえて現実的な変動を設定し、全国値を試算した。これにより、これら指標の組み合わせによる全国値への影響を検討するとともに対象指標の本モデルに対する感度を分析した。

#### (1) 感度分析の対象指標の条件設定及び計算手法

人口、日本GDP、海外GDP、為替変動について、過年度の動向を踏まえ以下のように感度分析の条件を設定。

全てのケースの組合せで簡易計算を行うとともに、さらに人口の上位と下位、GDPの上位と下位のケースで詳細計算を行った。

簡易計算とは、対象指標の変化に伴う交通サービスの変化（航空便数の増減）を反映しない簡易的な計算方法であり、詳細計算とは、繰り返し計算を行うことで、人口等の対象指標の変化に伴う交通サービスの変化（航空便数の増減）を反映し、需要の誘発又は取り止めといった影響も考慮する計算方法。なお、簡易分析の対象はメインモデルを対象とし、離島・トランジットは対象外とした。

詳細感度分析は便数が整合するまで繰り返し計算を伴う関係上、計算に多くの時間を要するため、簡易計算で全ての組合せについて試算し、振れ幅の最大値・最小値などの全体傾向を把握した上で、主要な指標である人口、GDPについてのみ詳細感度分析を実施。

表 3-12 感度分析の前提条件

指標	指標別 ケース	設定				国内 旅客	国際 旅客	国内 貨物	国際 貨物	
人口	基本	人口問題研究所の出生中位(死亡中位)推計				○	○	-	-	
		伸び率	2006-12	2013-17	2018-27					
		日本	-0.1%	-0.3%	-0.6%					
	高位	人口問題研究所の出生高位(死亡低位)推計				○	○	-	-	
		対基本	2012	2017	2027					
		日本	+0.6%	+1.2%	+3.0%					
	低位	人口問題研究所の出生低位(死亡高位)推計				○	○	-	-	
		対基本	2012	2017	2027					
		日本	-0.7%	-1.3%	-2.7%					
日本 GDP 成長率	基本					○	○	○	○	
										2006-12
	日本	1.8%	2%程度	1%台半ば						
成長率	高成長	基本ケースに対して、+0.3% (毎年)				○	○	○	○	
	低成長	基本ケースに対して、-0.3% (毎年)				○	○	○	○	
海外 GDP 成長率	基本					-	○	-	○	
		2006	2007	2008	2009-27					
		アジア	11.0%	7.4%	6.7%					4.1%
	アジア 高成長	欧米	3.4%	3.8%	2.5%	2.1%	-	○	-	○
		基本ケースに対して、フィリピン+0.3%、台湾・中国+0.4%、香港・韓国・マレーシア・インドネシア・シンガポール+0.6%、タイ+0.7% (毎年)								
		基本ケースに対して、フィリピン-0.3%、台湾・中国-0.4%、香港・韓国・マレーシア・インドネシア・シンガポール-0.6%、タイ-0.7% (毎年)								
	アジア 低成長	基本ケースに対して、北米+0.2%、欧州+0.3% (毎年)				-	○	-	○	
		基本ケースに対して、北米-0.2%、欧州-0.3% (毎年)				-	○	-	○	
	為替 レート	基本	115 円/ドル, 147 円/ユーロ, 14.4 円/元等				-	○	-	○
円高		円・ドル相場が 15 円円高、他の通貨相場も連動				-	○	-	○	
円安		円・ドル相場が 15 円円安、他の通貨相場も連動				-	○	-	○	
元切り 上げ		中国人民元が日本通貨に対して 25%切り上げ (2005 年 に対して)				-	○	-	○	

注1) GDPは1人当たりGDPとして設定した。

注2) 成田・羽田空港の「容量制約なし」ケースを対象とした。

注3) 日本GDP成長率の感度分析幅は、平成14年1月及び平成17年1月の「構造改革と経済財政の中期展望」における中期試算(2006~2010年の5年間)の差の単純平均(0.3%)より設定している。

注4) 海外GDP成長率の感度分析幅は、国毎に、過去20年間(1985~2005年)の日本実質GDPの成長率の変動幅(標準偏差)と、海外実質GDP成長率の変動幅(標準偏差)の比率を、日本の実質GDP成長率の感度分析幅「0.3%」に乗じることで設定する。

注5) 為替レートの感度分析幅は、2000年代(2000~2005年)の円・ドル相場の平均114.7円/ドル・標準偏差7.3円/ドルを踏まえ、約95%有意水準にあたる±15円/ドル(=2σ)と設定する。また、人民元切り上げの感度分析幅は、「米中経済・安保検討委員会」の“中国の通貨・人民元の対ドルレートを現状より少なくとも25%切り上げるべき(2005年9月)”との見解を参考に、「2005年に対して25%元切り上げ」と設定する。

## (2) 各指標の感度分析幅の設定

### 1) 日本実質 GDP 成長率

日本の実質 GDP 成長率の感度分析幅は「±0.3%」とする。

これは過去内閣府が試算した中期試算が、3年後の同試算において約0.3%下方修正された事例を参考に設定した。

表 3-13 平成14年1月及び平成17年1月の「構造改革と経済財政の中期展望」における  
将来実質GDP試算の比較

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
平成14年1月予測	-1.0	0.0	0.6	1.5	1.5	1.6	1.9	1.9	1.9	1.9	—	—
平成17年1月予測	—	—	—	2.1	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	1.5
(差)	—	—	—	-0.6	-0.1	0.1	0.4	0.3	0.4	0.3	—	—

注) 中期試算(2006~2010年の5年間)の差の単純平均は「0.3%」

資料1) 「構造改革と経済財政の中期展望」(平成14年1月25日閣議決定)

及び同参考資料(内閣府作成)

資料2) 「構造改革と経済財政の中期展望-2004年度改定」

(平成17年1月20日経済財政諮問会議)

### 2) 海外実質 GDP 成長率

海外実質 GDP 成長率の感度分析幅は、国毎に、過去20年間(1985~2005年)の日本実質 GDP 成長率のブレ幅(標準偏差)と、海外実質 GDP 成長率のブレ幅(標準偏差)の比率を、日本の実質 GDP 成長率の感度分析幅「0.3%」に乘じることで設定する。(例: 北米は年率±0.2%、香港は±0.6%等)

なお、安定成長にある欧米経済の影響と、発展途上にあるアジア経済の影響とを分けて把握しておくために、感度分析は欧米とアジアに分けて実施する。

なお、日本を含む世界経済全体の高成長・低成長の影響を把握するために、別途、日本・欧米・アジアの実質 GDP 成長率を同時に変化させたケースも感度分析の対象とする。

表 3-14 毎年の実質 GDP 成長率 (※自国通貨ベース)  
(アジア)

(%)

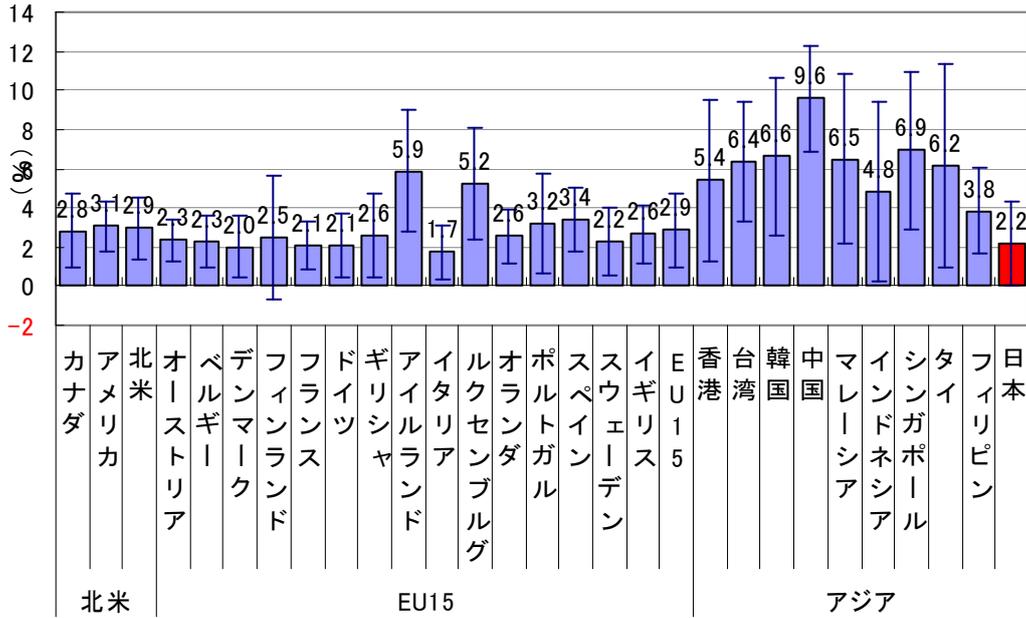
	アジア										
	香港	台湾	韓国	中国	マレーシア	インドネシア	シンガポール	タイ	フィリピン	日本	
1	1986	12.5	11.5	10.6	8.8	1.2	5.9	2.1	5.5	3.4	2.8
2	1987	13.4	12.7	11.1	11.6	5.4	4.9	9.8	9.5	4.3	5.0
3	1988	8.0	8.0	10.6	11.3	9.9	5.8	11.5	13.3	6.8	6.7
4	1989	2.7	8.5	6.7	4.1	9.1	7.5	10.0	12.2	6.2	4.3
5	1990	4.0	5.7	9.2	3.8	9.0	7.2	9.2	11.6	3.0	6.0
6	1991	5.7	7.6	9.4	9.2	9.5	6.9	6.6	8.1	-0.6	2.2
7	1992	6.4	7.8	5.9	14.2	8.9	6.5	6.3	8.1	0.3	1.1
8	1993	6.3	6.9	6.1	14.0	9.9	6.8	11.7	8.3	2.1	-1.0
9	1994	5.6	7.4	8.5	13.1	9.2	7.5	11.6	9.0	4.4	2.3
10	1995	3.9	6.5	9.2	10.9	9.8	8.2	8.1	9.2	4.7	2.5
11	1996	4.2	6.3	7.0	10.0	10.0	7.8	7.8	5.9	5.8	2.9
12	1997	5.1	6.6	4.7	9.3	7.3	4.7	8.3	-1.4	5.2	-0.0
13	1998	-5.5	4.5	-6.9	7.8	-7.4	-13.1	-1.4	-10.5	-0.6	-1.5
14	1999	4.0	5.7	9.5	7.1	6.1	0.8	7.2	4.4	3.4	0.7
15	2000	10.0	5.8	8.5	8.4	8.9	5.4	10.0	4.7	6.0	2.6
16	2001	0.6	-2.2	3.8	8.3	0.3	3.6	-2.3	2.2	1.8	-0.8
17	2002	1.8	4.2	7.0	9.1	4.4	4.5	4.0	5.3	4.4	1.1
18	2003	3.2	3.4	3.1	10.0	5.5	4.8	2.9	7.0	4.9	2.1
19	2004	8.6	6.1	4.7	10.1	7.2	5.0	8.7	6.2	6.2	2.0
20	2005	7.3	4.1	4.0	10.2	5.2	5.6	6.4	4.5	5.0	2.4
1986~2005年											
平均		5.4	6.4	6.6	9.6	6.5	4.8	6.9	6.2	3.8	2.2
標準偏差		4.2	3.0	4.0	2.7	4.3	4.6	4.0	5.2	2.2	2.2
(対日本比)		1.92	1.39	1.84	1.25	1.99	2.10	1.85	2.40	1.02	1.00
幅		0.6	0.4	0.6	0.4	0.6	0.6	0.6	0.7	0.3	0.3

(北米及び欧州)

(%)

	北米			EU15																
	カナダ	アメリカ	北米	オーストリア	ベルギー	デンマーク	フィンランド	フランス	ドイツ	ギリシャ	アイルランド	イタリア	ルクセンブルグ	オランダ	ポルトガル	スペイン	スウェーデン	イギリス	EU15	
1	1986	2.4	3.5		2.3	1.9	4.9	2.6	2.3	2.4	0.5	0.4	2.9	10.0	3.1	3.3	3.4	2.8	3.9	
2	1987	4.3	3.4		1.7	2.4	0.3	3.6	2.1	1.5	-2.3	3.6	3.2	4.0	1.9	7.6	5.7	3.4	4.5	
3	1988	5.0	4.1		1.9	4.6	-0.1	5.1	4.3	3.7	4.3	3.0	4.2	8.5	3.0	5.3	5.3	2.6	5.0	
4	1989	2.6	3.5		3.5	3.6	0.6	5.4	4.0	3.9	3.8	5.6	3.4	9.8	4.8	6.6	5.0	2.7	2.2	
5	1990	0.2	1.9		4.6	3.1	1.5	0.1	2.7	5.7	0.0	7.7	2.1	5.3	4.1	7.9	3.8	1.0	0.7	
6	1991	-2.1	-0.2		3.6	1.8	1.3	-6.2	1.2	5.0	3.1	1.6	1.5	8.6	2.4	3.4	2.5	-1.1	-1.4	
7	1992	0.9	3.3		2.4	1.3	2.0	-3.7	1.7	2.3	0.7	3.6	0.8	1.8	1.5	3.1	0.9	-1.2	0.2	
8	1993	2.3	2.7		0.3	-0.7	-0.1	-0.9	-0.8	-0.8	-1.6	2.3	-0.9	4.2	0.7	-0.7	-1.3	-0.5	2.3	
9	1994	4.8	4.0		2.7	3.3	5.5	3.6	1.5	2.6	2.0	5.9	2.2	3.8	2.9	1.5	2.3	3.9	4.3	
10	1995	2.8	2.5		1.9	4.3	3.1	3.9	1.8	1.8	2.1	9.6	2.8	1.4	3.0	2.3	4.1	3.9	2.9	
11	1996	1.6	3.7		2.6	0.8	2.8	3.7	1.0	1.0	2.4	8.3	0.7	1.5	3.0	3.6	2.4	1.3	2.8	
12	1997	4.2	4.5		1.8	3.7	3.2	6.1	2.1	1.7	3.6	11.7	1.9	5.9	3.8	4.2	3.9	2.3	3.0	
13	1998	4.1	4.2		3.6	1.9	2.2	5.2	3.3	2.0	3.4	8.5	1.4	6.5	4.3	4.8	4.5	3.7	3.3	
14	1999	5.5	4.5		3.3	3.1	2.6	3.9	3.0	1.9	3.4	10.7	1.9	8.4	4.0	3.9	4.7	4.5	3.0	
15	2000	5.2	3.7		3.4	3.7	3.5	5.0	4.0	3.1	4.5	9.2	3.6	8.4	3.5	3.9	5.0	4.3	3.8	
16	2001	1.8	0.8		0.8	1.2	0.7	2.6	1.8	1.2	5.1	5.7	1.8	2.5	1.4	2.0	3.5	1.1	2.4	
17	2002	2.9	1.6		0.9	1.5	0.5	1.6	1.1	0.0	3.8	6.0	0.3	3.6	0.1	0.8	2.7	2.0	2.1	
18	2003	1.8	2.5		1.1	0.9	0.7	1.8	1.1	-0.2	4.8	4.3	0.0	2.0	0.3	-1.1	3.0	1.7	2.7	
19	2004	3.3	3.9		2.4	2.4	1.9	3.5	2.0	1.2	4.7	4.3	1.1	4.3	2.0	1.2	3.1	3.7	3.3	
20	2005	2.9	3.2		2.0	1.5	3.2	2.9	1.2	0.9	3.7	5.5	-0.0	4.0	1.5	0.4	3.4	2.7	1.9	
1986~2005年																				
平均		2.8	3.1	2.9	2.3	2.3	2.0	2.5	2.1	2.1	2.6	5.9	1.7	5.2	2.6	3.2	3.4	2.2	2.6	2.9
標準偏差		1.9	1.2	1.6	1.1	1.3	1.6	3.1	1.2	1.7	2.1	3.1	1.3	2.9	1.4	2.5	1.6	1.7	1.5	1.9
(対日本比)		-	-	0.72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.86
幅		-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3

資料) 「World Economic Outlook 2006 09」(IMF)



注) 図中の縦線は標準偏差を示す。

図 3-34 毎年の実質 GDP 成長率 (1985~2005 年) の平均値及び標準偏差 (※自国通貨)

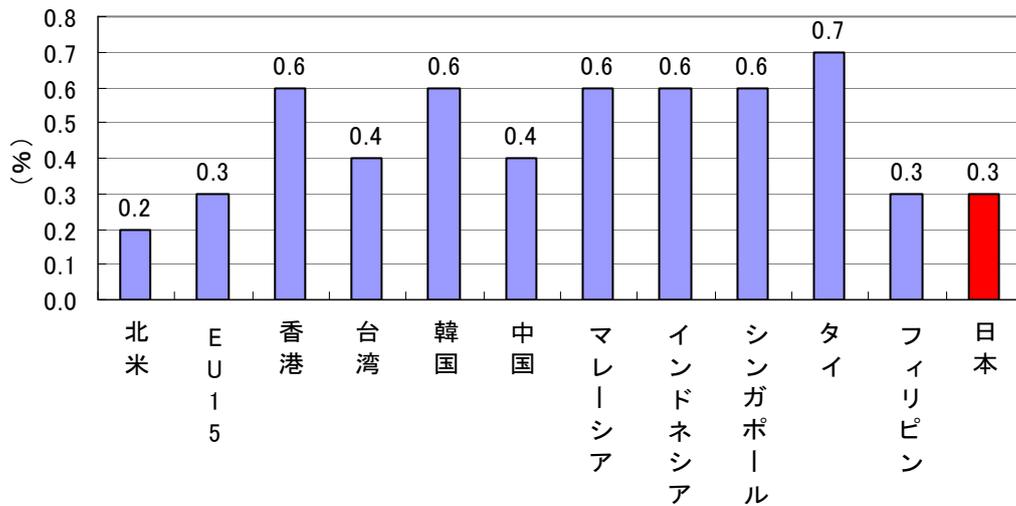


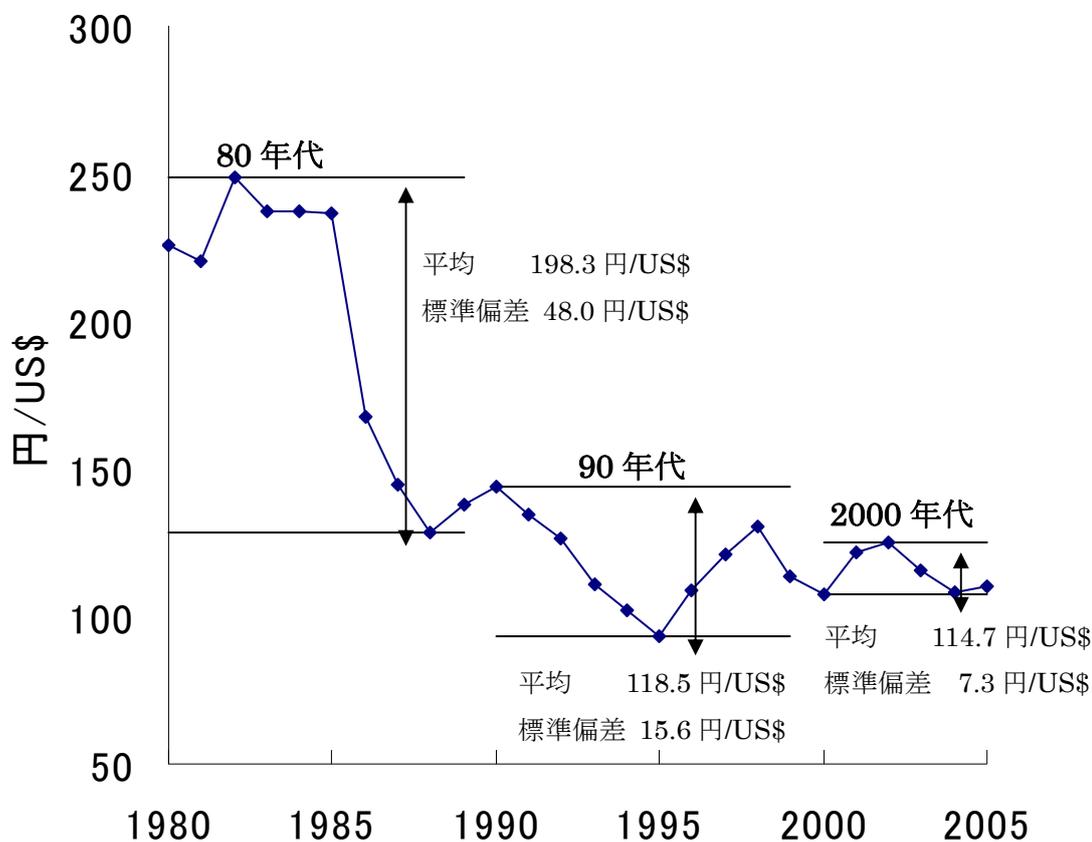
図 3-35 実質 GDP 成長率の感度分析幅 ※標準偏差の対日本比率をもとに設定

### 3) 為替レート

為替レートの感度分析幅は、2000年代(2000～2005年)の円・ドル相場の平均114.7円/ドル・標準偏差7.3円/ドルを踏まえ、約95%有意水準にあたる±15円/ドル(=2σ)と設定する。

1980年代は1985年プラザ合意以降急激に円高が進み変動幅が大きかったが(平均198.3円/ドル・標準偏差48.0円/ドル)、それ以降、変動幅は小さくなり1990年代には平均118.5円/ドル・標準偏差15.6円/ドル、2000年代には平均114.7円/ドル・標準偏差7.3円/ドルとなった。これは、世界経済の一体化で主要国の景気循環が似てきたことや、市場参加者の情報格差縮小などが背景にある。

このような背景を踏まえ、今後は1980年代・1990年代のような大きな変動幅は想定しにくいと考え、2000年代の変動幅程度の幅を設定した。



資料) 「World Economic Outlook Database」(IMF)

図 3-36 為替の推移

### ① 人民元切り上げ幅の設定

人民元切り上げの感度分析幅は、「米中経済・安保検討委員会」の“中国の通貨・人民元の対ドルレートを現状より少なくとも25%切り上げるべき（2005年9月）”との見解を参考に、「2005年に対して25%元切り上げ」と設定する。

この感度分析は2012年以降に適用する。

なお、これ以降、具体的な目標数値は公表されていない。

### 【新聞記事】人民元を25% 切り上げ要求 米議会諮問機関

【ワシントン＝広瀬英治】米議会の諮問機関である「米中経済・安保検討委員会」は9日、年次報告書を発表し、中国の通貨・人民元の対ドルレートを現状より少なくとも25%切り上げるべきだとの見解を示した。25%の切り上げが実現しなければ、世界貿易機関（WTO）への提訴や、中国からの輸入製品に対する制裁関税の発動を検討すべきだと議会に勧告した。

出典「読売新聞」（2005年11月）

<http://www.yomiuri.co.jp/atmoney/mnews/20051111mh01.htm>

### (3) 全組合せケース

#### ① 国内旅客

: 全9ケース (=人口 (3) × 日本 GDP (3))

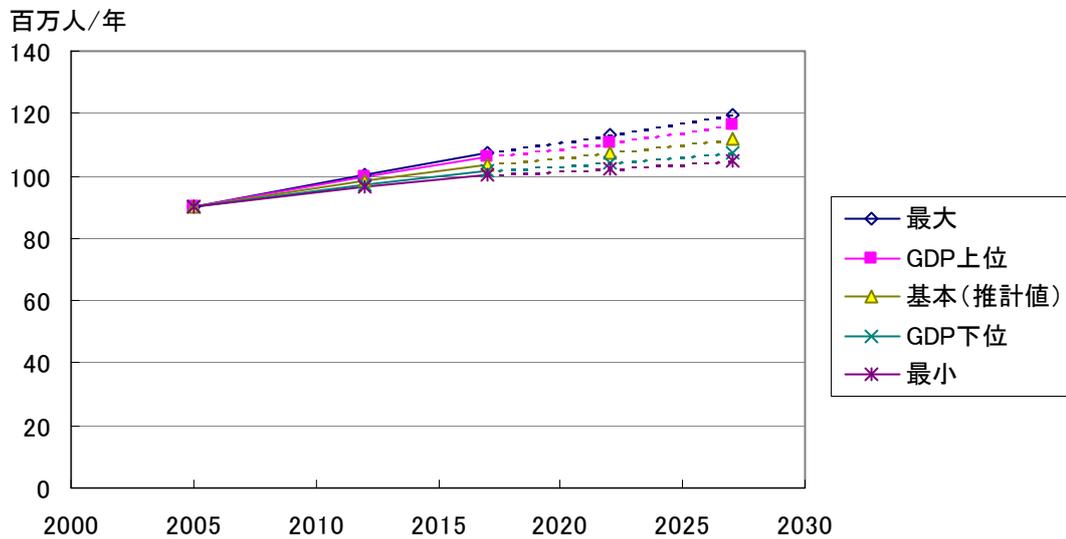


図 3-37 国内旅客感度分析結果概要

表 3-15 国内旅客ケース概要

指標	指標別 ケース	組合せケース						
		最大	GDP 上位	人口 上位	基本 (推計)	人口 下位	GDP 下位	最小
人口	基本	—	○	—	○	—	○	—
	高位	○	—	○	—	—	—	—
	低位	—	—	—	—	○	—	○
日本 GDP 成長率	基本	—	—	○	○	○	—	—
	高成長	○	○	—	—	—	—	—
	低成長	—	—	—	—	—	○	○
2017年試算値(基本=100)		103.4	102.1	101.2	100.0	98.7	97.9	96.7

## ② 国際旅客

：全 324 ケース (=人口 (3) × 日本 GDP (3))

× アジア GDP (3) × 欧米 GDP (3) × 為替 (4))

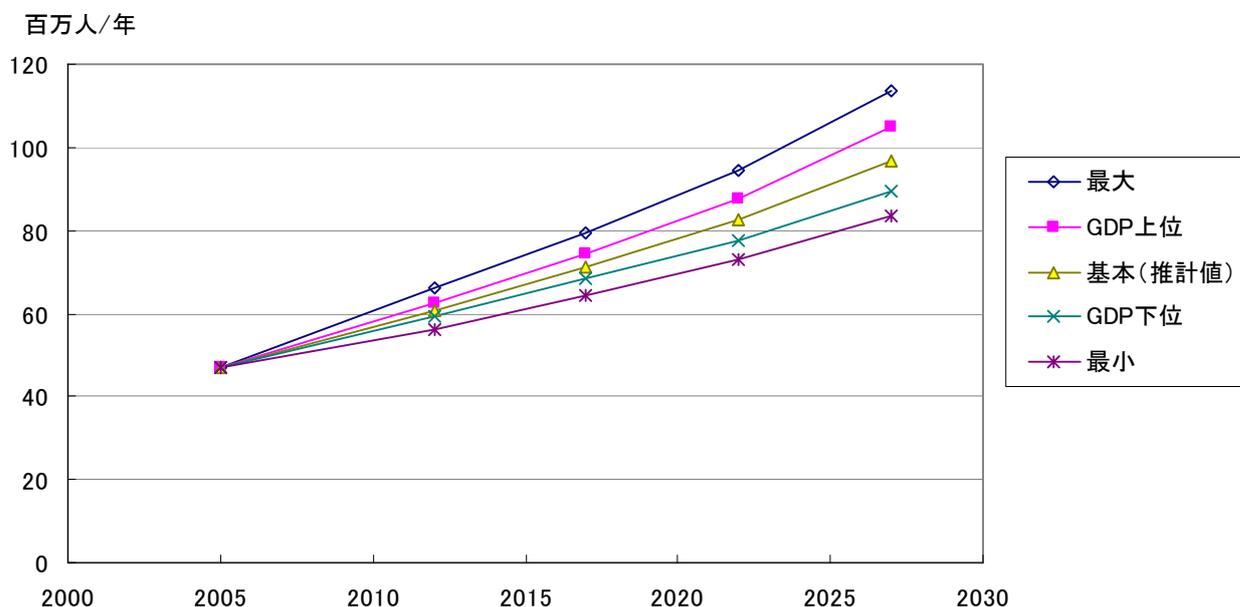


図 3-38 国際旅客感度分析結果概要

表 3-16 国際旅客ケース概要

指標	指標別ケース	組合せケース									
		最大	為替円高	GDP上位	人口上位	基本(推計)	人口下位	為替元切上	GDP下位	為替円安	最小
人口	基本	—	○	○	—	○	—	○	○	○	—
	高位	○	—	—	○	—	—	—	—	—	—
	低位	—	—	—	—	—	○	—	—	—	○
日本 GDP 成長率	基本	—	○	—	○	○	○	○	—	○	—
	高成長	○	—	○	—	—	—	—	—	—	—
	低成長	—	—	—	—	—	—	—	○	—	○
海外 GDP 成長率	基本	—	○	—	○	○	○	○	—	○	—
	アジア高成長	○	—	○	—	—	—	—	—	—	—
	アジア低成長	—	—	—	—	—	—	—	○	—	○
	欧米高成長	○	—	○	—	—	—	—	—	—	—
	欧米低成長	—	—	—	—	—	—	—	○	—	○
為替レート	基本	—	—	○	○	○	○	—	○	—	—
	円高	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—
	円安	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○
	元切り上げ	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—
2017年試算値 (基本=100)		<b>111.4</b>	105.7	<b>104.3</b>	101.0	<b>100.0</b>	98.9	98.8	<b>95.9</b>	95.4	<b>90.4</b>

注1) アクセシビリティ指標を固定して繰り返し計算を行わず算出

注2) 為替レートの元切り上げケースも計算したが、結果が試算の幅におさまっている（例えば、為替レートの元切り上げのみの場合は基本ケースと GDP 下位ケースの間となる）ため、図には表示していない。

### ③ 国内貨物

: 全3ケース (=日本 GDP (3))

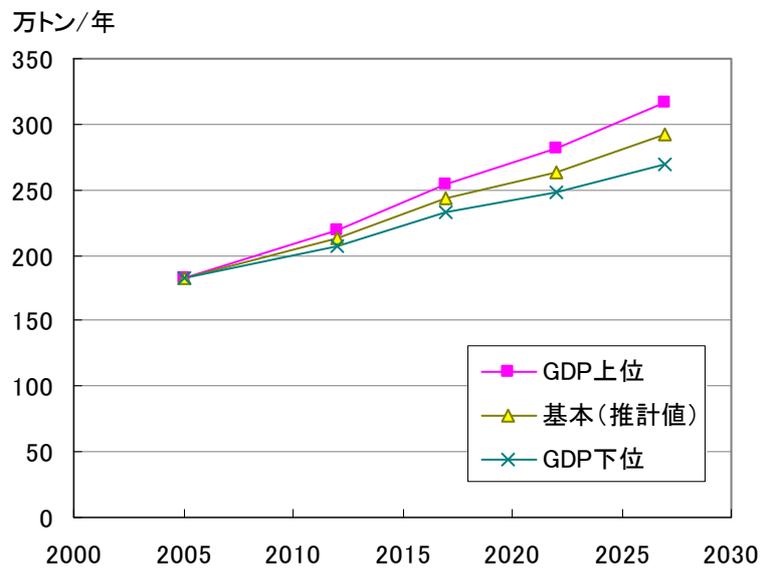


図 3-39 国内貨物感度分析結果概要

表 3-17 国内貨物ケース概要

指標	指標別 ケース	組合せケース		
		GDP 上位	基本 (推計値)	GDP 下位
日本 GDP 成長率	基本	—	○	—
	高成長	○	—	—
	低成長	—	—	○
2017年試算値 (基本=100)		<b>104.6</b>	<b>100.0</b>	<b>95.6</b>

#### ④ 国際貨物

: 全 108 ケース (=GDP (3) ×アジア GDP (3)  
×欧米 GDP (3) ×為替 (4))

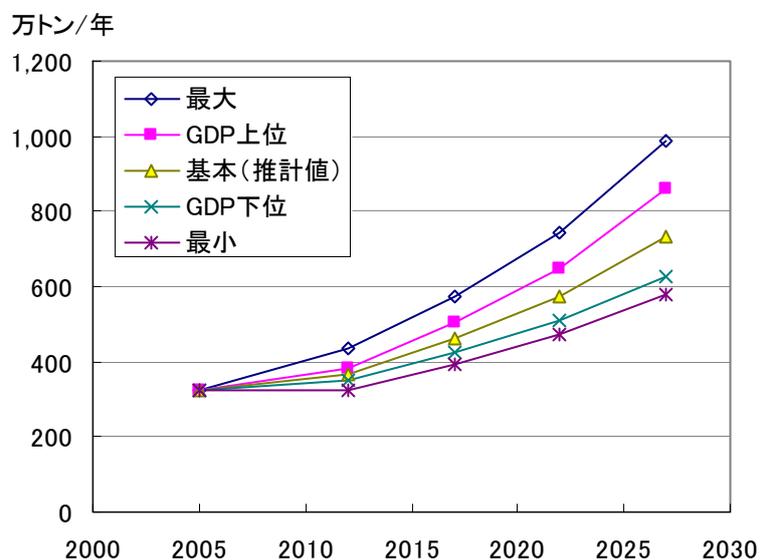


図 3-40 国際貨物感度分析結果概要

表 3-18 国際貨物ケース概要

指標	指標別 ケース	組合せケース							
		最大	為替 円高	GDP 上位	基本 (推計値)	為替 元切上	為替 円安	GDP 下位	最小
日本 GDP 成長率	基本	—	○	—	○	○	○	—	—
	高成長	○	—	○	—	—	—	—	—
	低成長	—	—	—	—	—	—	○	○
海外 GDP 成長率	基本	—	○	—	○	○	○	—	—
	アジア高成長	○	—	○	—	—	—	—	—
	アジア低成長	—	—	—	—	—	—	○	○
	欧米高成長	○	—	○	—	—	—	—	—
	欧米低成長	—	—	—	—	—	—	○	○
為替 レート	基本	—	—	○	○	—	—	○	—
	円高	○	○	—	—	—	—	—	—
	円安	—	—	—	—	—	○	—	○
	元切り上げ	—	—	—	—	○	—	—	—
2017年試算値(基本=100)		<b>124.4</b>	114.0	<b>108.6</b>	<b>100.0</b>	98.6	92.3	<b>92.1</b>	<b>85.3</b>

(4) 詳細分析結果

① 国内旅客

全国の国内航空旅客数

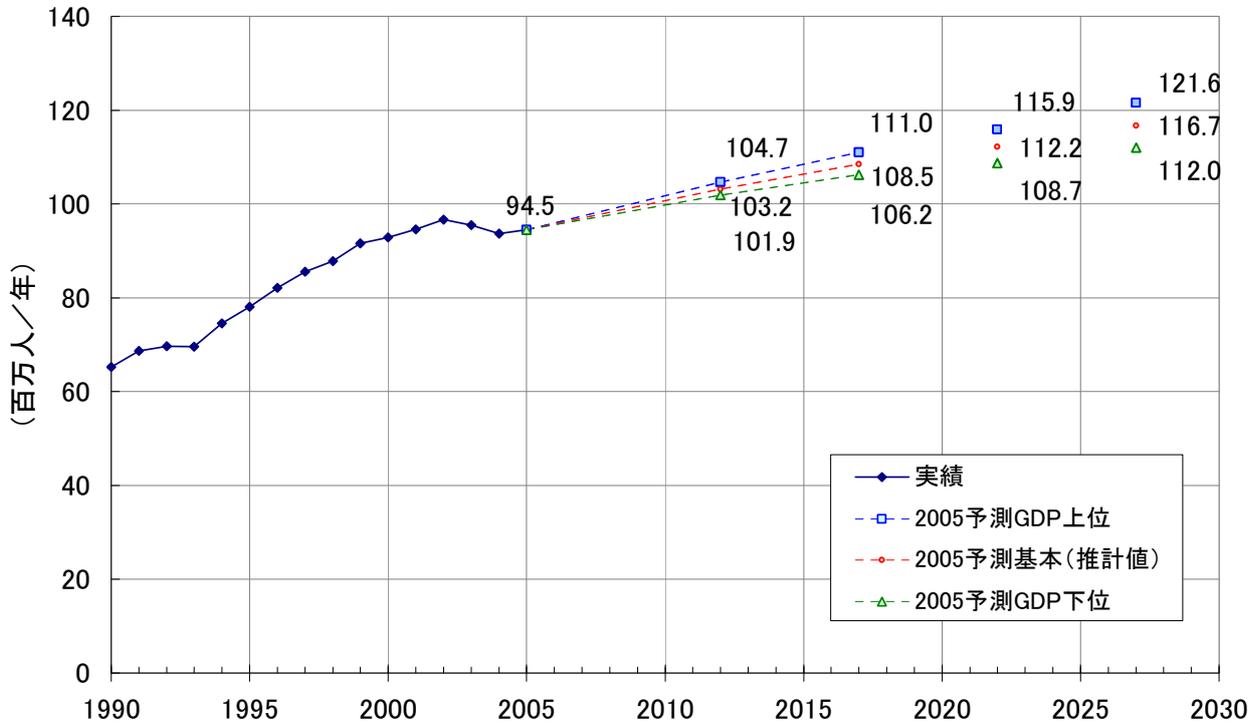


図 3-41 国内旅客感度分析結果 (GDP 上位・GDP 下位)

表 3-19 国内旅客ケース一覧

指標	指標別 ケース	組合せケース				
		GDP 上位	人口 上位	基本 (推計値)	人口 下位	GDP 下位
日本人口	基本	○	—	○	—	○
	高位	—	○	—	—	—
	低位	—	—	—	○	—
日本 GDP 成長率	基本	—	○	○	○	—
	高成長	○	—	—	—	—
	低成長	—	—	—	—	○
2017 年試算値 (基本=100)		<b>102.3</b>	100.2	<b>100.0</b>	99.8	<b>97.9</b>

## ② 国際旅客

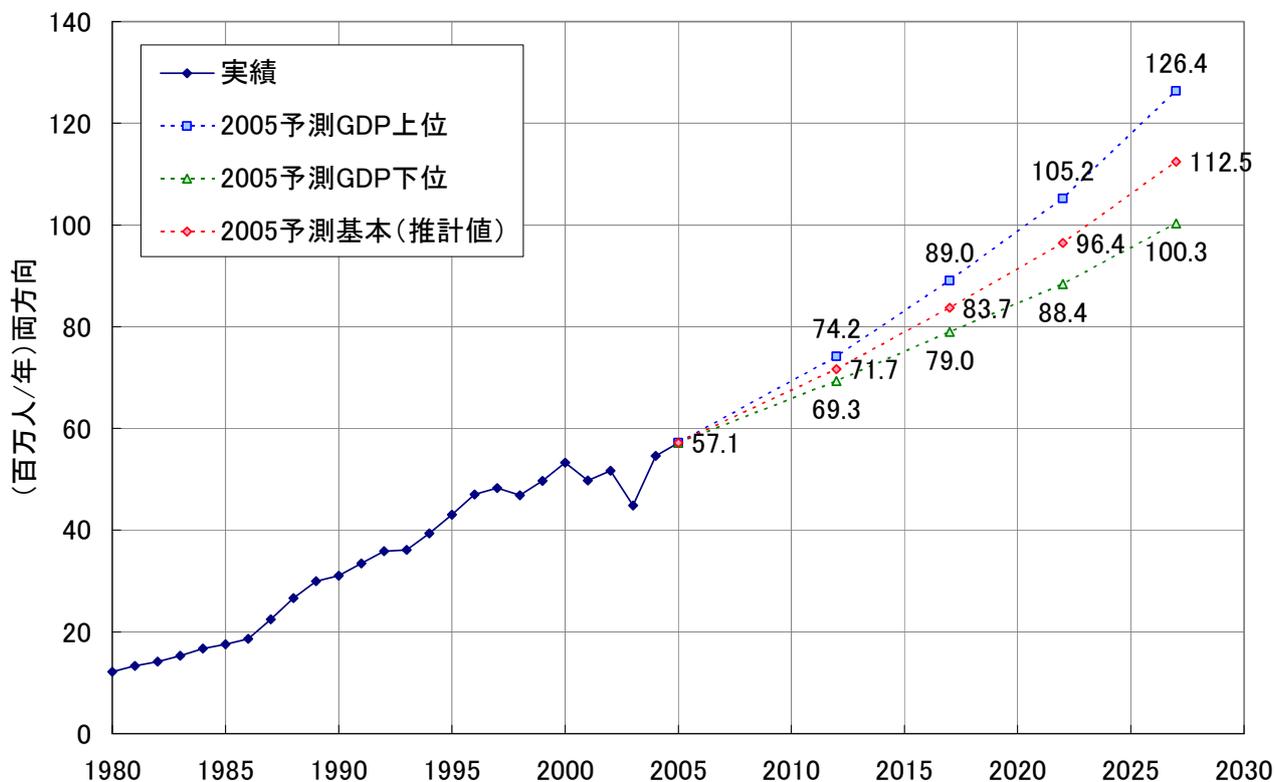


図 3-42 国際旅客感度分析結果 (GDP 上位・GDP 下位)

表 3-20 国際旅客ケース一覧

指標	指標別 ケース	組合せケース		
		GDP 上位	基本 (推計値)	GDP 下位
日本 GDP 成長率	基本	—	○	—
	高成長	○	—	—
	低成長	—	—	○
海外 GDP 成長率	基本	—	○	—
	アジア高成長	○	—	—
	アジア低成長	—	—	○
	欧米高成長	○	—	—
	欧米低成長	—	—	○
2017年試算値(基本=100)		106.4	100.0	94.4