



国部整計管第30号

平成17年4月13日

政策研究大学院大学

工学博士 森地 茂 様

国土交通省中部地方整備局長

大村 哲夫

土地収用法第22条の規定に基づく意見聴取について

平成16年11月30日付けで土地収用法第18条の規定に基づき事業認定の申請がありました静岡空港整備事業に関し、下記の事項についてご貴見を書面にて賜りますようご依頼申し上げます。

記

1. 静岡空港の必要性について

静岡空港については、需要予測結果が過大であるため必要性が薄いとの指摘がありますが、静岡県が実施した需要予測の手法及び結果、社会経済情勢等から総合的に判断して、静岡空港の必要性についてどのようにお考えですか。

2. 需要予測の現況OD表に使用したデータについて

- ① 静岡空港の需要予測は、平成12年全国幹線旅客純流動調査の航空旅客の実測データとなる平成11年度航空旅客動態調査の実施日（平成11年10月27日）に静岡県内全域が強い雨と風に見舞われ交通機関に影響が出たため、静岡県は、実測データが特異値であるとして、平成12年全国幹線旅客純流動調査の航空旅客量の補正を行っています。静岡県が行ったこの補正の必要性についてどのようにお考えですか。
- ② 補正の必要があった場合も、航空旅客の羽田・名古屋空港の利用圏域を12都県に設定し、この航空利用者の平成12年度合計値に、平成7年度調査結果の静岡県の構成比を乗ずるという静岡県の補正手法については、「流動量を恣意的に増加させるための不合理な手法である」との指摘※がありますが、この補正方法の妥当性についてどのようにお考えですか。

※具体的な指摘の例

- ・ 静岡県の航空流動量のトレンドは、横ばいか減少傾向であり平成11年度航空旅客動態調査の実測データを補正する必要はない。
- ・ 補正の結果、北海道との流動量が大幅に増える一方で、沖縄との流動量は補正の基となった実測データよりも少なくなるという矛盾を露呈している。

【添付資料】

- ・ 静岡空港の需要予測等再試算調査報告書（平成15年4月 静岡空港需要等検討委員会）
.....（参考資料1）
- ・ 静岡県と遠隔地の都道府県・全国との旅客流動量（全国幹線旅客純流動調査から）
.....（参考資料2）
- ・ 航空OD表の補正の具体的方法
.....（参考資料3）
- ・ 国土交通省による「静岡空港の需要予測について」の検証レポート（改訂2版）～流動量水増しの意図とトリックについて～（2004年11月） 公述人からの提供資料
.....（参考資料4）

平成17年4月25日

国土交通省中部地方整備局長

大村 哲夫 殿

政策研究大学院大学
教授 森 地 茂



土地収用法第22条の規定に基づく意見聴取への回答

平成17年4月13日付けの文書、国部整計管第30号にて依頼のありました標記の件について、私の意見を以下の通りまとめましたので回答申し上げます。

記

1. 静岡空港の必要性について

需要予測の方法は、国土交通省航空局が公表しているものに基づいており、現在実用できる最新、最善の方法として、特に問題はない。また、需要予測調査は幅を持った予測をおこなっており、県の計画値はその幅の中にある。

国内航空需要は増加基調にある。また近年の新規開設国内路線の事例を見ると、開設前の域外空港利用や乗り継ぎ利用時より大幅に旅客数を伸ばしている事例も多い。これらから、本予測結果は安全側のものと言える。

静岡は四国4県、北陸3県に匹敵、或いはそれ以上に経済活動の活発な地域であり、今後一層の活性化が望まれていること、アジア地域の経済発展に対応した国際交流も一層進むこと、かつ、羽田、中部空港から遠く、全国的に見ても空港過疎地域であることなどから考え、本空港の必要性を否定する論拠は妥当性を欠く。

2. 需要予測の現況OD表に使用したデータについて

① 平成12年調査結果の補正について

調査日に静岡県において悪天候による交通機関の運行に影響がでたことから、流動量の調査結果に補正が必要なことは言うまでもない。なお、航空だけ補正して、鉄道は補正していないから恣意的だとの指摘は誤解であり、鉄道の調査日はその日に当たっていないため、この補正は必要ない。(幹線純流動調査は各交通機関ごとの調査結果を集合したものであり、別組織でおこなわれる調査日は一致していない。そのこともあって、年間拡大に際して補正の工夫がなされているのである。)



② 補正方法の妥当性について

近隣の羽田、名古屋空港との競合を考えたとき、12都府県を設定することは恣意的なものとは言えず、妥当である。

平成7年の純流動調査を用いることも、全国の全交通機関のデータが揃っていて、当時の最新のものという意味で妥当である。

なお、旅客純流動調査は、一日だけのサンプル毎のODデータである航空動態調査と、1年間の路線別旅客数データである航空輸送統計年報の両方を用いて年間OD表を作成した結果である。いろいろなデータ利用者が適切にその用途にあった利用方法がとれるように、その作成過程を明記し、その方法に従ってデータを加工してある。今回の天候の影響などの修正をしていないのはこのためである。純流動調査は居住地別ODデータであること、旅行目的など旅行者の特性が把握されていることに、総流動調査との差があり、だからこそ、純流動調査結果を用いた最新の需要予測手法も利用可能なのである。局地的気象条件でこれらの行動が異なると考えられる平成12年データのODパターンを使うべきだという意見はこの意味で予測システムとしての論理整合性を欠くこととなる。

平成7年度のODパターンを使うことは12都府県関係の7年から12年のパターン変化を無視することになるという問題と、平成12年のODパターンを使うことは気象条件の交通流動に与えた影響を無視することになるという問題との、どちらが重要かが、補正方法の妥当性の判断材料となる。結論的には、この影響の大きさについての判断、および以下の点から、本法が妥当と考える。

静岡から北海道への需要が減少しているからODパターンが変化しており、従ってこの方法は恣意的であるとの意見は、サンプル数を合計した航空動態調査のデータの移動平均をもとにしている。路線毎に調査結果のサンプル抽出率は年度により変動しており、その補正をおこなった上で静岡から北海道の時系列推移をみると、それが減少傾向にあるというのは、誤解である。