

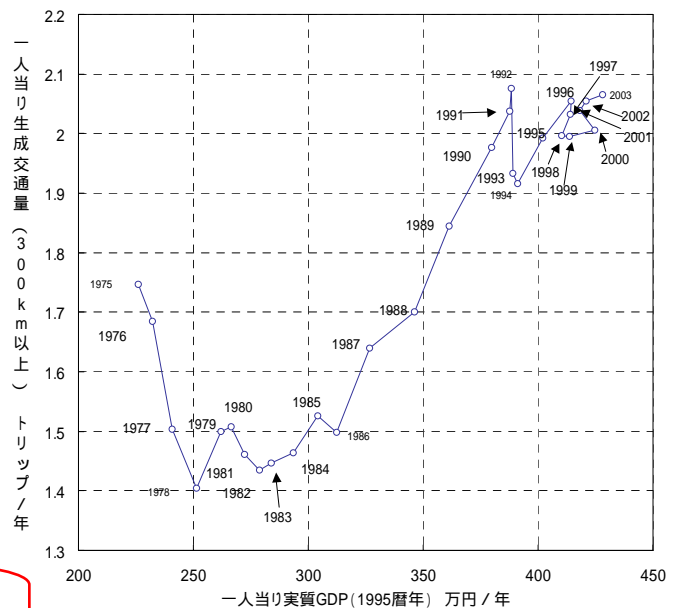
Q2. 国内総生産（GDP）と生成交通量が高い相関関係にあることを利用して 1978 年以降のデータサンプルで需要予測が行われていますが、それより前あるいは最近については両者の相関関係が低いのではないですか。

A2. 今回の需要予測は、過去から現在までの需要と関係の深い事項（人口、GDP など）との傾向を分析して関係式（モデル式）をつくり、将来を予測する手法です。今回は 20～30 年先の需要予測であるため、過去についても同程度の期間（1975 年以降）の GDP と生成交通量の相関関係を確認しました。一人当り GDP と一人当り生成交通量の関係をみると全体としては高い相関が認められます（重相関係数 0.9 程度）。モデル式はこの中で両者の相関が最も高かった（重相関係数 0.984）1978 年から 2003 年までのサンプルデータを基としており、統計的には十分な有意性があると考えられます。

ところで、1990 年代以降だけをとると、両者の関係に不規則な動きが見られます。1990 年代は「失われた 10 年」といわれるように、日本が戦後始めて経験した長期的な経済の低成長・停滞期でした。世の中が変化している中で過去の実績から将来を予測することは難しいといえます。このため今回の予測では、仮に 1990 年代のような経済の状態が将来も続く場合も想定したケースを設定しました。（参考：PI レポート詳細版 P 107）

開始年次	重相関係数	GDP パラメータ	t 値	サンプル数	採否
1975	0.909	0.784	11.3	29	
1976	0.944	0.869	14.5	28	
1977	0.976	0.961	22.6	27	
1978	0.984	1.014	27.4	26	採用
1979	0.983	1.025	25.4	25	
1980	0.983	1.050	25.1	24	
1981	0.984	1.082	25.1	23	
1982	0.983	1.111	24.3	22	
1983	0.979	1.100	21.2	21	
1984	0.974	1.061	18.4	20	
1985	0.969	0.998	16.2	19	
1986	0.958	0.941	13.3	18	
1987	0.935	0.868	10.2	17	

パラメータ推定結果



一人当り GDP 一人当りの生成交通量（300km 以上）の関係

一人当り GDP と一人当り生成交通量の増減には同じ傾向が見られます。重相関係数 0.98 と高い相関となりました。

