

【補足資料 2】

米連邦航空局（F A A）の需要予測

F A Aは 2003 年 3 月 18 日、航空需要に関する 2014 年までの 12 年間の予測を発表した。これは F A A の業務に関連する米国内の状況を見るものである。

それによると、米国の航空輸送や航空機の需要は最終的には回復するものの、成長率は予想外に低く見積もられている。航空旅客需要も、これまでは 9.11 テロ以前の水準に戻るのが 2004 年度と見られていたが、今回は早くも 2005 年度、どうかすると 2006 年度になるといふ。

その結果、米国の航空旅客数が 10 億人に達するのは、これまで 2013 年と考えられていたが、今回の予測では 2003 年が 6.5 億人、2004 年が 6.8 億人、2005 年が 7.1 億人、2006 年が 7.4 億人で、2014 年になっても 10 億人には達しないだろうと見ている。

しかしリージョナル航空、すなわちコミューター航空の成長はめざましく、70 席以下の旅客機を使用する航空輸送需要は平均 5.6% の年率で成長すると見られる。ちなみに大型機による路線の成長率は 3.5% という。

それにもかかわらず、航空界を取り巻く環境は国際的、政治的、経済的、技術的に急速に変化しつつあり、F A A としてもいち早く将来を予見して、新しい状況に対応しなければならぬという自覚を述べている。

ただし、予想を狂わせる問題点もある。ひとつはイラク戦争の影響である。この戦争によって旅客需要が減るだろうから、それがいつまで続くか、いつになったら回復するかによって、長期間の需要が変わってくる。戦争の影響が大きく長く続けば、アメリカの体力の弱った民間航空界がその影響を吸収するのはむずかしいかもしれない。すなわち経営的に行き詰まるエアラインが出てくるということである。

もう一つ、2003 年だけでも景気の回復が遅れるならば、予測通りの旅客が得られず、したがって予測値は 1 年先延ばしになるであろう。

また燃料価格も問題である。今の将来予測は、航空燃料の値段が向こう 12 年にわたって年率 0.5% しか上がらないという前提である。しかしイラク戦争やボリビアの紛争によって、石油の値段が高騰するようなことになれば、予想通りの成長はあり得ない。

さらにアジア太平洋地域と中南米地域の経済回復は、かなり楽観的に見ている。しかし日本とアルゼンチンの経済がもっと悪化すれば、周辺諸国への影響も大きく、航空需要の伸びは鈍化するであろう。

こうした中、ジェネラル・アビエーションに関する向こう 12 年間の予測は、機材数が

年率平均 0.7%の増加、飛行時間が 1.5%の伸びとなるであろう。その伸びを支える中心は、社用またはビジネス航空というのが F A A の見方である。

というのも、9.11 テロによって、飛行禁止区域が増えるなど、製造面と運航面の両方に悪影響が出ている。最も象徴的なのはワシントン・ナショナル空港への乗り入れ禁止措置で、現在も解かれていない。またニューヨークやワシントンの周辺には V F R 機の乗り入れを認めない空域が設けられている。

そのうえ米国経済の不況が追い討ちをかけており、経済界の立ち直りが遅れるならば、その分だけジェネラル・アビエーションの成長も遅れざるを得ない。具体的には、2002 年の 21 万機が 2014 年には 23 万機になるという。

かくて、ジェネラル・アビエーションの向こう 12 年間の需要は次表のように予測される。

CALENDAR YEAR	ACTIVE FLEET			HOURS FLOWN (Thousands)		
	PISTON	TURBINE	TOTAL	PISTON	TURBINE	TOTAL
<u>Historical</u>						
1997	2,259	4,526	6,785	344	1,740	2,084
1998	2,545	4,881	7,426	430	1,912	2,342
1999	2,564	4,884	7,448	556	2,188	2,744
2000	2,680	4,470	7,150	531	1,777	2,308
2001	2,292	4,491	6,783	583	1,559	2,141
2002E	2,450	4,350	6,800	490	1,620	2,110
<u>Forecast</u>						
2003	2,470	4,350	6,820	500	1,625	2,125
2004	2,500	4,370	6,870	510	1,640	2,150
2005	2,530	4,390	6,920	520	1,655	2,175
2006	2,560	4,415	6,975	530	1,675	2,205
2007	2,590	4,440	7,030	540	1,695	2,235
2008	2,620	4,465	7,085	550	1,715	2,265
2009	2,650	4,490	7,140	560	1,735	2,295
2010	2,680	4,510	7,190	570	1,755	2,325
2011	2,710	4,530	7,240	580	1,775	2,355
2012	2,740	4,550	7,290	590	1,795	2,385
2013	2,770	4,570	7,340	600	1,815	2,415
2014	2,800	4,590	7,390	610	1,835	2,445

[資料] FAA Forecast 2003-2014, March 18, 2003

上表によると、米国籍のヘリコプターはレシプロ機とタービン機を合わせて、2001 年の 6,800 機から 12 年後の 2014 年の 7,390 機まで 1.09 倍の増加となる。これに伴い飛行時間は 211 万時間が 244 万時間と 1.15 倍になる。なお 1 機当りの年間飛行時間は 1997 ~ 2002 年の実績平均が 323 時間、2003 年以降の予測平均が 321 時間となっている。