

将来輸送量推計と船腹量予測及び資金 管理計画作成の基本的考え方(資料3)

2011年2月16日
海事局内航課

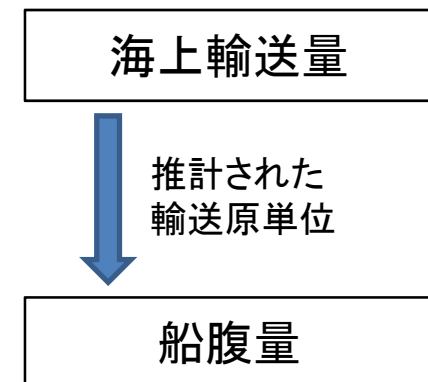
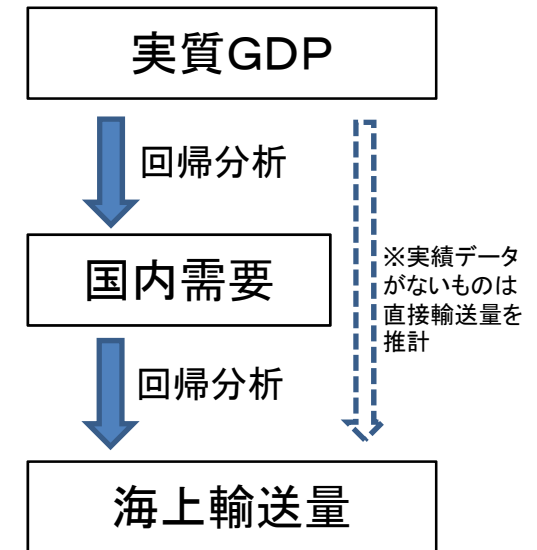
将来の輸送需要推計と将来の船腹量予測の基本的考え方

輸送需要推計について

- 主要品目毎に、1985年～2009年までの実績データを元に、実質GDPを説明変数として国内需要と輸送量を推計。
- 実質GDPは、①IMFによる予測(1.8%成長、上位ケース)、②国交省の将来交通需要推計に用いられる数値(概ね0.9%成長、中位ケース)、③0%成長(下位ケース)、の3ケースを用いる。
- 2010年は直近までの輸送量により算出し、2011年～2016年までの輸送量を推計。それ以降は横ばいとする。
- 各業界団体等による需要推計値がある場合は、それを加味して修正を行う。

船腹量予測について

- 過去の輸送データより、海上輸送量と船腹量の関係を回帰分析。輸送量当たりの必要船腹量を推計。
- 推計された海上輸送量に、上記の輸送原単位を乗じることにより、将来の船腹量を推計する。
- ※適正船腹量の考え方とは異なる。



品目と船種の関係について

品目と船種の関係については、過去の船腹量推計でのやり方を概ね踏襲し、以下の形で区分を行っている。

輸送量を推計する品目	船腹量を推計する船種	建造等納付金区分
①鉄鋼	貨物船	一般貨物船
②その他貨物		
③石灰石	石灰石専用船	特殊貨物船
④石炭	石炭専用船	
⑤砂利・砂・石材	砂利・砂・石材船	
⑥自動車	自動車専用船	
⑦原油	油送船	油送船
⑧重油		
⑨揮発油		
⑩その他石油・石油製品		
⑪化学薬品		
⑫セメント	セメント専用船	適用対象外
⑬特殊タンク用貨物	特殊タンク船	適用対象外

※曳船については、過去の建造量から建造納付金を推定するため、将来船腹量は設定しない。
 ※台船については、新規建造・解撤が行われないものと仮定

資金管理計画の作成の基本的考え方

○資金管理計画の作成に当たっては、①解撤等交付金については、過去の交付金支出の平均額に対し、残りの交付対象船腹量を乗じて算出、②建造等納付金については、過去の建造等納付金収入の平均額に対し、船種毎の将来の予測船腹量による補正を加えて算出。

(交付金)

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{過去の} \\ \text{0歳～15歳船の} \\ \text{船腹量当たりの} \\ \text{平均交付金支出額} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{平成27年までの} \\ \text{交付金交付対象の} \\ \text{船腹量} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{交付金} \\ \text{支出} \\ \hline \end{array}$$

(納付金)

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{過去の} \\ \text{平均納付金収入額} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{将来の} \\ \text{予測船腹量による} \\ \text{補正} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{納付金} \\ \text{収入} \\ \hline \end{array}$$