

将来輸送量・船腹量推計について(概要) (資料3)

2011年3月15日

海事局内航課

((財)日本海事センター実施調査より)

将来輸送量・船腹量推計の基本的考え方

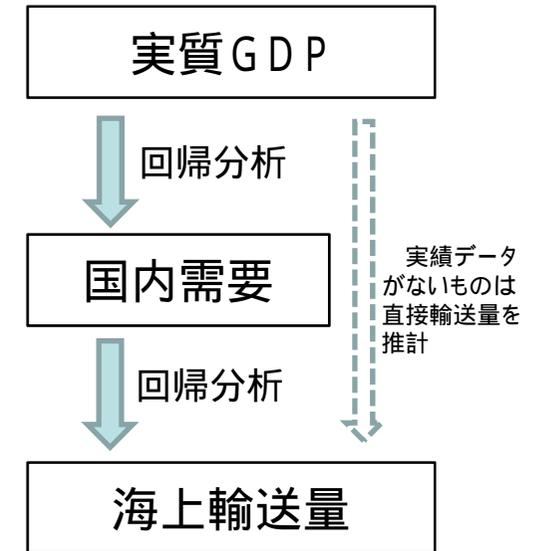
輸送量推計について

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、IMFによる予測(1.8%成長、上位ケース)、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)、0%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。

産業構造の変化に伴う輸送量の変化等については、基本的に過去のGDPと輸送量の推移の中にそのトレンドが織り込まれていると考えているが、各業界における将来見通し等がある場合はそれを考慮したものとなっている。

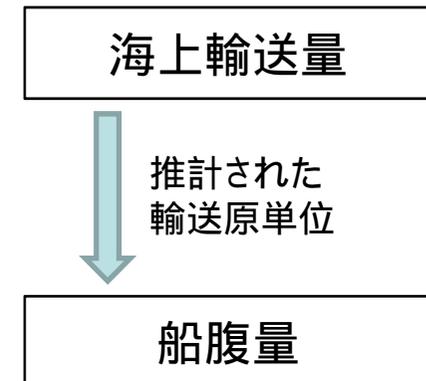


船腹量推計について

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。



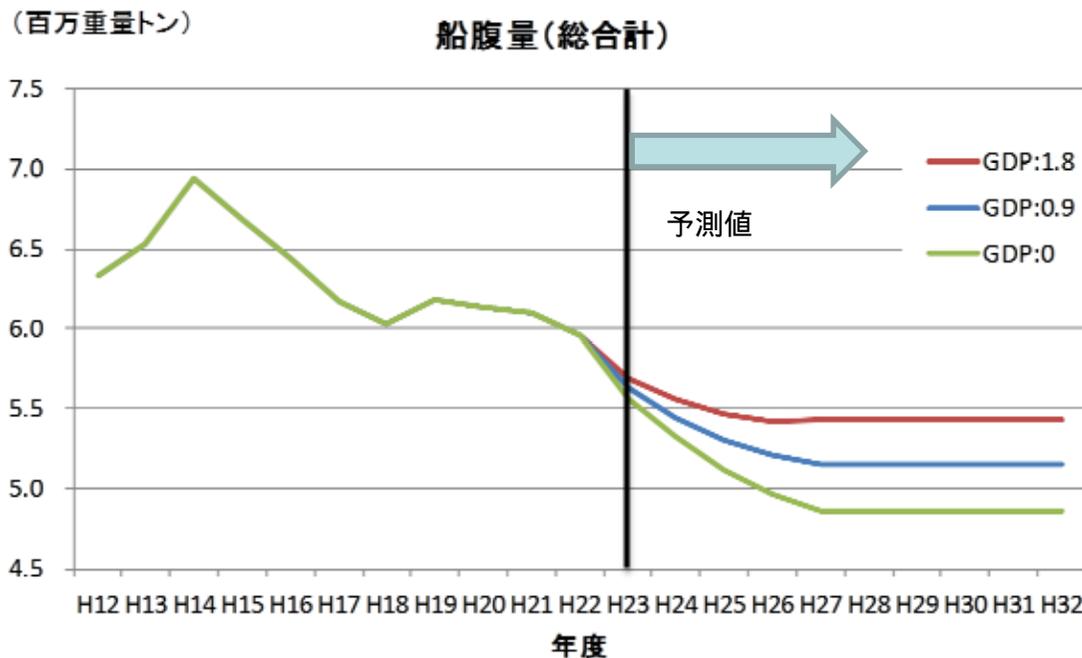
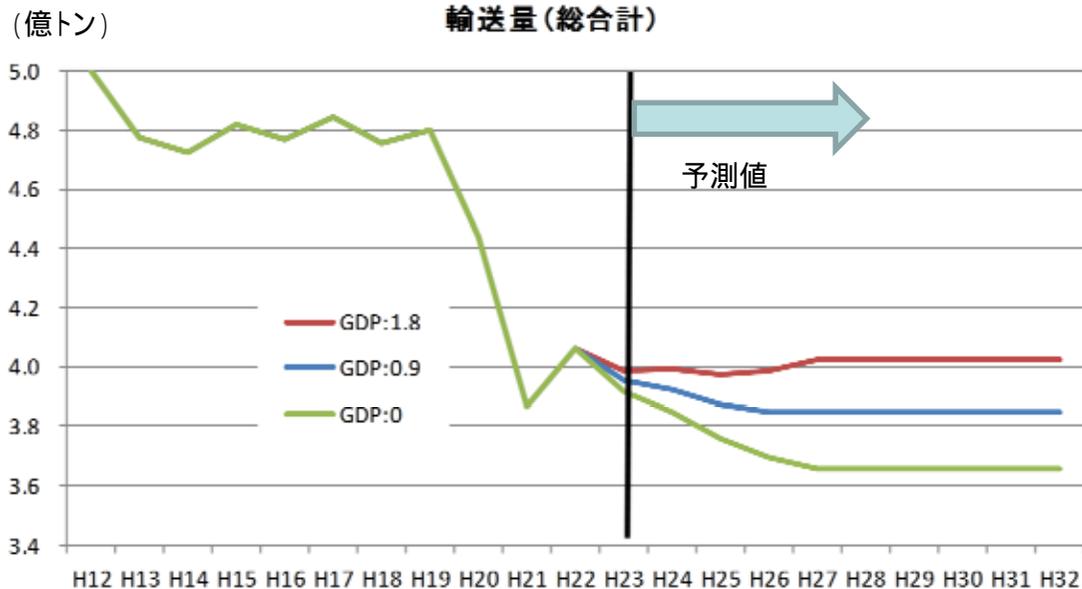
品目と船種の関係について

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
鉄鋼	貨物船	一般貨物船
その他貨物		
石灰石	石灰石専用船	特殊貨物船
石炭	石炭専用船	
砂利・砂・石材	砂利・砂・石材船	
自動車	自動車専用船	
原油	油送船	油送船
重油		
揮発油		
その他石油・石油製品		
化学薬品		
セメント	セメント専用船	適用対象外
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

将来輸送量推計・船腹量予測について



・輸送量推計において、5年後輸送量(平成27年度)の対H22年度比を見ると、上位ケースで 1%、中位ケースで 5.3%、下位ケースで 10% となっている。(減少幅は品目によって異なる)

・船腹量予測において、5年後船腹量(平成27年度)の対H22年度比を見ると、上位ケースで 8.8%、中位ケースで 13.5%、下位ケースで 18.4% となっている。

・輸送量よりも船腹量の方が大きく落ち込むということは、過去の船腹需給のトレンドから見ると、一定程度の船腹が過剰であるとの解釈も可能であると言える。