

平成 13 年度 ~ 17 年度内航適正船腹量について（案）

目 次

- 1 . 適正船腹量策定の対象船舶
- 2 . 適正船腹量の算定方法
- 3 . 主要品目別需要等の見通し（案）
- 4 . 海送比率の見通し（案）
- 5 . 船種別輸送量の見通し（案）
- 6 . 船種別輸送原単位の見通し（案）
- 7 . 平成13年度～17年度内航適正船腹量（案）

適正船腹量の策定について

1. 適正船腹量策定の対象船舶

適正船腹量は、次の船種について定めることになっている。（内航海運業法施行規則第1条の2第1項）

貨物船（昭和39年度より策定）

セメント専用船（セメントの運送に適した構造を有する貨物船）（昭和40年度より策定）

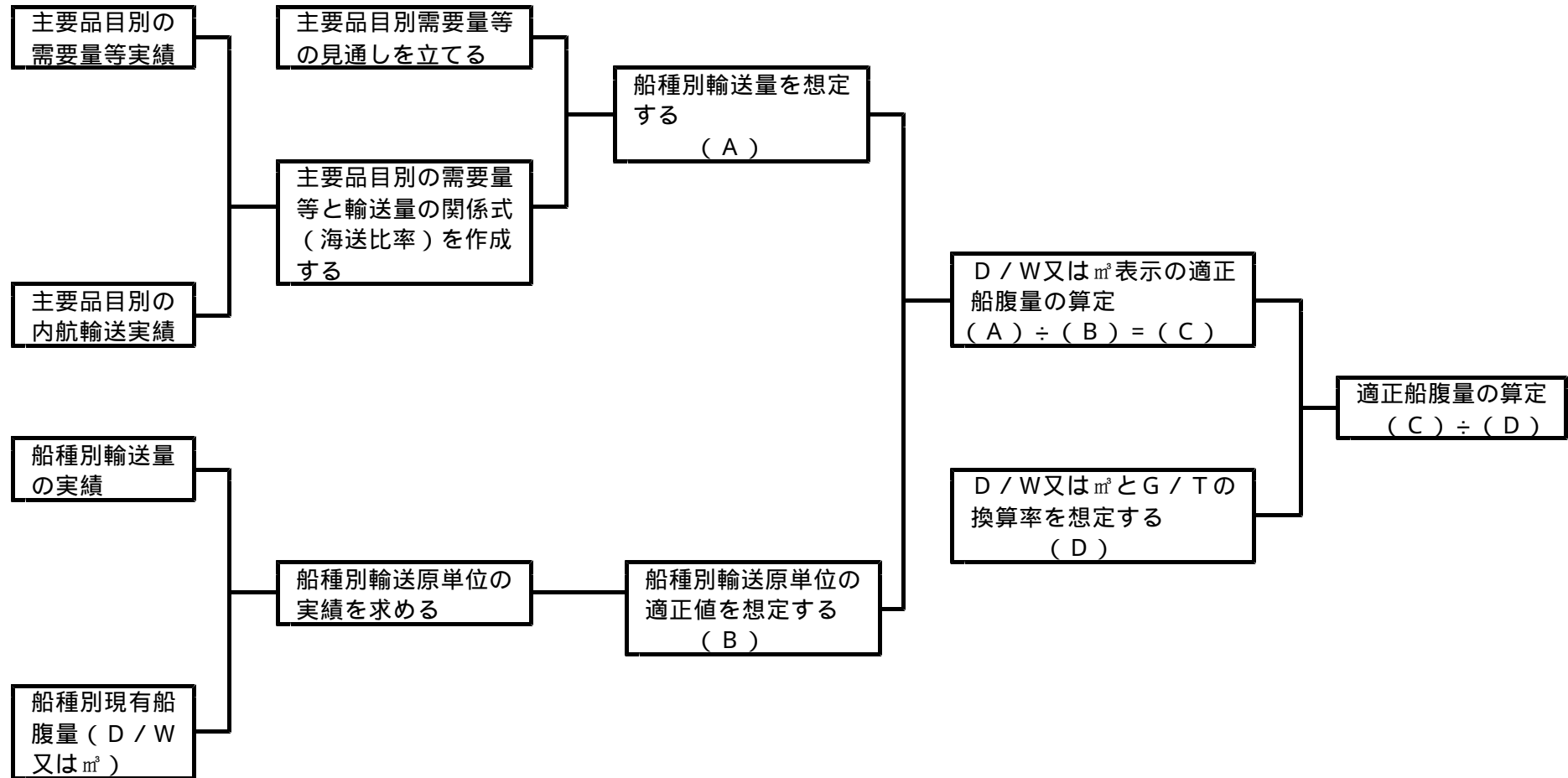
自動車専用船（自動車の運送に適した構造を有する貨物船）（昭和52年度より策定）

土・砂利・石材専用船（土、砂利（砂及び玉石を含む。）又は石材の運送に適した構造を有する貨物船）（昭和62年度より策定）

油送船（昭和39年度より策定）

特殊タンク船（高圧若しくは腐しよくに耐え、又は温度を一定に保つ特殊な構造の液体貨物用タンクを有する貨物船）（昭和41年度より策定）

2. 適正船腹量の算定方法



3. 主要品目別需要量等の見通し(案)

項 目	実 績			推 計					需 要 量 等 の 予 測
	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	
粗鋼国内需要量 (百万ト)	68.7	72.7	81.7	72.9	70.6	70.6	70.6	70.6	平成13年度については、業界団体のヒアリング等から10.7%減と推計。14年度は13年度の3.2%減で15年度以降は横ばいと推計。(注1)
石灰石国内生産量 (百万ト)	183.3	180.9	181.8	174.0	173.0	173.0	173.0	173.0	平成13年度については、業界団体のヒアリング等から4.3%減と推計。平成14年度は13年度の0.6%減で15年度以降は横ばいと推計。(注1)
セメント国内需要量 (百万ト)	70.7	71.5	71.4	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0	平成13年度については、「主要建設資材月報需要予測」(国土交通省)に基づき4.8%減と推計。平成14年度以降は横ばいと推計。
自動車国内出荷台数 (百万台)	5.5	5.6	5.6	5.6	5.5	5.5	5.5	5.5	平成13年度以降については、業界団体のヒアリング等からほぼ横ばいと推計。
海上空港埋立土量 (百万立方メートル)	-	5.8	46.3	82.1	81.4	57.9	46.6	17.6	平成13年度以降については、海上空港埋立計画等から13、14年度にピークを迎え、その後漸減と推計。(注2)
砂利・砂・石材採取量 (百万ト)	586.3	571.0	570.3 (実績見込)	542.9	542.9	542.9	542.9	542.9	平成13年度については、セメント国内需要見通し等を踏まえ4.8%減と推計。14年度以降は横ばいと推計。
石油国内需要量 (百万キロリットル)	266.7	269.0	266.3	267.6	265.4	267.0	266.3	265.0	平成13年度については「平成13年度～17年度石油製品需要見通し」(資源エネルギー庁)等に基づき微増(0.5%)と推計。平成14年度以降も同計画等に基づき推計。
黒油	81.0	79.3	75.9	77.4	74.7	75.0	73.8	71.8	
白油	185.7	189.7	190.4	190.2	190.7	192.0	192.5	193.2	

注1. 貨物船で輸送される品目には、鉄鋼、石灰石の他に穀物、石炭製品等があるが、これらについては、GDP伸び率との関係から推計。

2. 海上空港とは、関西空港(期工事)、中部空港、神戸空港の3つをいう。

4. 海送比率の見通し(案)

品目	海送比率(%)								海送比率の予測	
	実績			推計						
	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度		
鉄鋼	70.1	66.8	66.8	67.9	67.9	67.9	67.9	67.9	平成13年度については、近年の海送比率の推移等を踏まえ推計。平成14年度以降については横ばいと推計。	
石灰石	30.8	31.6	32.5	31.6	31.6	31.6	31.6	31.6	平成13年度については、近年の海送比率の推移等を踏まえ推計。平成14年度以降については横ばいと推計。	
セメント	64.6	65.2	70.4	70.4	70.4	70.4	70.4	70.4	平成13年度以降については、臨海大型工場への生産シフト等が落ち着いたこと等から12年度の横這いと推計。	
自動車	56.2	53.8	59.7	56.6	56.6	56.6	56.6	56.6	平成13年度については、近年の海送比率の推移等を踏まえ推計。平成14年度以降については横ばいと推計。	
砂利・砂・石材	17.0	18.9	18.9 (実績見込)	18.3	18.3	18.3	18.3	18.3	平成13年度については、近年の海送比率の推移等を踏まえ推計。平成14年度以降については横ばいと推計。	
石	黒油	94.0	88.9	90.4	90.4	90.4	90.4	90.4	90.4	平成13年度については、近年の海送比率の推移等を踏まえ推計。平成14年度以降については横ばいと推計。
	白油	60.2	54.5	51.9	50.7	50.7	50.7	50.7	50.7	平成13年度については、物流提携等の促進による合理化により減少(2.4%)と推計。平成14年度以降については横ばいと推計。

注 平成13年度以降の海上空港埋立土の海送比率は関空第 期工事時の海送比率(89.4%)と推計。

5. 船種別輸送量の見通し(案)

船種	品目	実績			推計				
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
貨物船 (百万トン)	鉄鋼	48.1	48.6	54.6	49.5	47.9	47.9	47.9	47.9
	石灰石	56.5	57.1	59.1	55.0	54.7	54.7	54.7	54.7
	その他貨物(注1)	108.2	111.6	109.4	108.9	108.9	108.9	109.6	110.3
	小計	212.9	217.3	223.0	213.4	211.5	211.5	212.2	213.0
セメント専用船 (百万トン)	セメント	45.3	46.0	49.5	47.2	47.2	47.2	47.2	47.2
自動車専用船 (百万トン)	自動車	3.7	3.6	4.0	3.8	3.7	3.7	3.7	3.7
土・砂利・石材 専用船 (百万トン)	土・砂利・石材	109.9	115.2	139.6 (実績見込)	228.1	227.3	194.0	176.9	135.1
油送船 (百万キロリットル)	黒油	76.2	70.5	68.6	70.0	67.5	67.8	66.8	64.9
	白油	111.7	103.4	98.9	96.4	96.7	97.3	97.6	98.0
	その他(注2)	19.8	20.5	20.3	20.3	20.3	20.3	20.3	20.3
	小計	207.7	194.4	187.8	186.7	184.5	185.4	184.6	183.1
特殊タンク船 (百万トン)	高圧ガス等	25.8	26.1	25.7	25.7	25.7	25.7	25.7	25.7

注1. 貨物船の「その他貨物」とは、鉄鋼・石灰石を除いた穀物、石炭製品等である。

2. 油送船の「その他」とは、油脂、ケミカルである。

6 . 船種別輸送原単位の見通し（案）

船 種	原 単 位								原 単 位 の 予 測
	実 績			推 計					
	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	
貨 物 船	5.93	6.52	6.73	6.74	6.75	6.76	6.77	6.78	過去の輸送原単位の実績等を踏まえて、平成13年度については推計。平成13年度以降については、漸増傾向と推計。
セメント専用船	5.75	5.95	6.20	6.11	6.11	6.11	6.11	6.11	過去の輸送原単位の実績等を踏まえて、平成13年度については推計。平成14年度以降については、横ばいと推計。
自動車専用船	2.29	2.33	2.58	2.58	2.58	2.58	2.58	2.58	過去の輸送原単位の実績等を踏まえて、平成13年度については推計。平成14年度以降については、横ばいと推計。
土・砂利・石材 専 用 船	9.76	10.56	13.07 (実績見込)	16.76	16.76	14.94	14.01	11.74	過去の輸送原単位の実績等を踏まえて、平成13年度については推計。平成14年度については、横ばい。平成15年度以降については、減少と推計。
油 送 船	9.03	9.08	9.20	10.08	10.08	10.08	10.08	10.08	過去の輸送原単位の実績等を踏まえて、平成13年度については推計。平成14年度以降については、横ばい。
特殊タンク船	5.78	5.74	6.13	6.26	6.26	6.26	6.26	6.26	過去の輸送原単位の実績等を踏まえて、平成13年度については推計。平成14年度以降については、横ばいと推計。

注 原単位及び適正船腹量の策定にあたっては、季節別輸送量の変動を考慮して、月間海送量が4番目に高い月(4番月)を採用している。

7. 平成13年度～17年度内航適正船腹量(案)

船種	現有船腹量 (H13.6.30)	適正船腹量				
		13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
貨物船	1,608千G/T	1,546 (62)	1,531 (77)	1,528 (80)	1,531 (77)	1,534 (74)
	2,826千D/W	2,718 (108)	2,690 (136)	2,686 (140)	2,691 (135)	2,696 (130)
セメント専用船	446千G/T	431 (15)	431 (15)	431 (15)	431 (15)	431 (15)
	725千D/W	700 (25)	700 (25)	700 (25)	700 (25)	700 (25)
自動車専用船	161千G/T	159 (2)	158 (3)	158 (3)	158 (3)	158 (3)
	130千D/W	128 (2)	128 (2)	128 (2)	128 (2)	128 (2)
土・砂利・石材専用船	638千G/T	635 (3)	633 (5)	606 (32)	589 (49)	537 (101)
	1,220千D/W	1,215 (5)	1,211 (9)	1,159 (61)	1,127 (93)	1,027 (193)
油送船	779千G/T	726 (53)	717 (62)	721 (58)	718 (61)	712 (67)
	1,726千 ^m	1,608 (118)	1,590 (136)	1,597 (129)	1,590 (136)	1,577 (149)
特殊タンク船	225千G/T	222 (3)	222 (3)	222 (3)	222 (3)	222 (3)
	356千D/W	352 (4)	352 (4)	352 (4)	352 (4)	352 (4)
小計 (土・砂利・石材専用船を除く)	3,219千G/T	3,084 (135)	3,059 (160)	3,060 (159)	3,060 (159)	3,057 (162)
	5,763千 ^m	5,506 (257)	5,460 (303)	5,463 (300)	5,461 (302)	5,453 (310)

注1. ()内は現有船腹量に対する船腹過剰量である。

2. 土・砂利・石材専用船については、平成15年度以降、関空2期工事・中部国際空港等の埋立工事がピークを過ぎることから、計算上、大幅な船腹過剰が予想されている。しかし、現実には現有船腹量のうち、総トンの30%(190千G/T)、載貨重量トンの25%(310千D/W)は自家用船舶の臨時投入であり、工事終了と共にこれらが撤退することから、極端な船腹過剰は発生しないものと考えられる。

コンテナ船・RORO船の適正船腹量の試算

1. コンテナ船・RORO船の適正船腹量の試算について

コンテナ船及びRORO船については、その輸送対象貨物が主として紙・パルプ、機械類、雑貨等であることから、適正船腹量の策定においては現在一般貨物船の一部と位置づけている。

しかしながら、鉄鋼、石灰石等一般貨物船の太宗貨物とコンテナ船及びRORO船の対象貨物では輸送動向が異なるため、適正船腹量の増減傾向も基本的に異なるものと考えられる。

このためコンテナ船及びRORO船の適正船腹量を試験的に算出することとしている。

2. コンテナ船・RORO船の範囲

本試算におけるコンテナ船及びRORO船の範囲は、次の船舶とした。

コンテナ船： コンテナの輸送に適した構造を有する船舶。

RORO船： ランプウェイを有し、自走により積載貨物を積み卸しする荷役方式の船舶で、構造上積み荷が特定の単一種類の貨物に限定される船舶（例：鋼材輸送のRORO船等）以外の船舶。

3. コンテナ船・RORO船の輸送量の見通し(案)

平成13年度以降については、過去の輸送量の推移等を踏まえ、漸増と推計した。

輸送量 (千トン)	実 績			推 計				
	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
	10,093	10,864	12,467	13,744	14,653	15,621	16,654	17,755

4. コンテナ船・RORO船の輸送原単位の見通し(案)

過去の船腹需給状況等を踏まえて、平成13年度については推計、平成14年度以降については漸増傾向と推計した。

原 単 位	実 績			推 計				
	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
	4.00	3.91	4.12	4.14	4.16	4.18	4.21	4.23

5 . コンテナ船・RORO船の適正船腹量(案)

現有船腹量 (H13.6.30)	適 正 船 腹 量				
	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
363千G/T	359 (4)	381 (18)	404 (41)	428 (65)	454 (91)
300千D/W	297 (3)	315 (15)	334 (34)	354 (54)	376 (76)

(注) ()内は、船腹過剰量で は船腹不足の状況を示す。

参 照 条 文

内航海運業法（抄）

（内航船腹量の策定）

第二条の二 国土交通大臣は、内航海運業の用に供する船舶について、国土交通省令で定めるところにより、毎年度、交通政策審議会の意見を聴いて、当該年度以降の五年間について各年度の適正な船腹量を国土交通省令で定める船種ごとに定めなければならない。

2 前項の船腹量は、国内における貨物輸送の需給事情その他の経済事情を勘案して定めるものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の船腹量を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

第二条の三 国土交通大臣は、内航海運業の用に供する船舶の国土交通省令で定める船種別の船腹量が、前条第一項の規定により当該年度において定められた当該船種別の船腹量に照らして著しく過大になるおそれがあると認めるときは、交通政策審議会の意見を聴いて、一年以内の期間を定めて内航海運業の用に供する船舶の当該船種別の船腹量の最高限度を設定することができる。

2 国土交通大臣は、前項の船腹量の最高限度を設定したときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

内航海運業法施行規則（抄）

（船種）

第一条の二 法第二条の二第一項、第二条の三第一項及び第六条第二項の運輸省令で定める船種は、次のとおりとする。

一 油送船

二 セメント専用船（セメントの運送に適した構造を有する貨物船をいう。）

三 特殊タンク船（高圧若しくは腐しよくに耐え、又は温度を一定に保つ特殊な構造の液体貨物用タンクを有する貨物船をいう。）

四 自動車専用船（自動車の運送に適した構造を有する貨物船をいう。）

五 土・砂利・石材専用船（土、砂利（砂及び玉石を含む。）又は石材の運送に適した構造を有する貨物船をいう。）

六 その他の貨物船