

内航海運業の用に供する船舶の平成15年度以降5年間の各年度の適正な船腹量

船 種	現有船腹量 (H15.9.30)	適 正 船 腹 量				
		15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
貨 物 船	1,568千G/T	1,582 ( 14)	1,572 ( 4)	1,570 ( 2)	1,567 ( 1)	1,565 ( 3)
	2,609千D/W	2,632 ( 23)	2,616 ( 7)	2,612 ( 3)	2,608 ( 1)	2,604 ( 5)
セメント専用船	431千G/T	399 ( 32)	399 ( 32)	399 ( 32)	399 ( 32)	399 ( 32)
	698千D/W	646 ( 52)	646 ( 52)	646 ( 52)	646 ( 52)	646 ( 52)
自動車専用船	141千G/T	149 ( 8)	149 ( 8)	149 ( 8)	149 ( 8)	149 ( 8)
	114千D/W	120 ( 6)	120 ( 6)	120 ( 6)	120 ( 6)	120 ( 6)
油 送 船	732千G/T	692 ( 40)	674 ( 58)	665 ( 67)	660 ( 72)	657 ( 75)
	1,586千 m <sup>3</sup>	1,499 ( 87)	1,460 (126)	1,441 (145)	1,430 (156)	1,424 (162)
特殊タンク船	205千G/T	200 ( 5)	200 ( 5)	200 ( 5)	200 ( 5)	200 ( 5)
	317千D/W	309 ( 8)	309 ( 8)	309 ( 8)	309 ( 8)	309 ( 8)
合 計	3,077千G/T	3,022 ( 55)	2,994 ( 83)	2,983 ( 94)	2,975 (102)	2,970 (107)
	5,324千D/W 千 m <sup>3</sup>	5,206 (118)	5,151 (173)	5,128 (196)	5,113 (211)	5,103 (221)

注1. ( )内は、現有船腹量に対する船腹過剰量で は船腹不足の状況を示す。

土・砂利・石材 専 用 船	640千G/T	627 ( 13)	551 ( 89)	428 (212)	417 (223)	398 (242)
	1,179千D/W	1,152 ( 27)	1,014 (165)	787 (392)	767 (412)	731 (448)

注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33%(212千G/T)、載貨重量トンの29%(344千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。