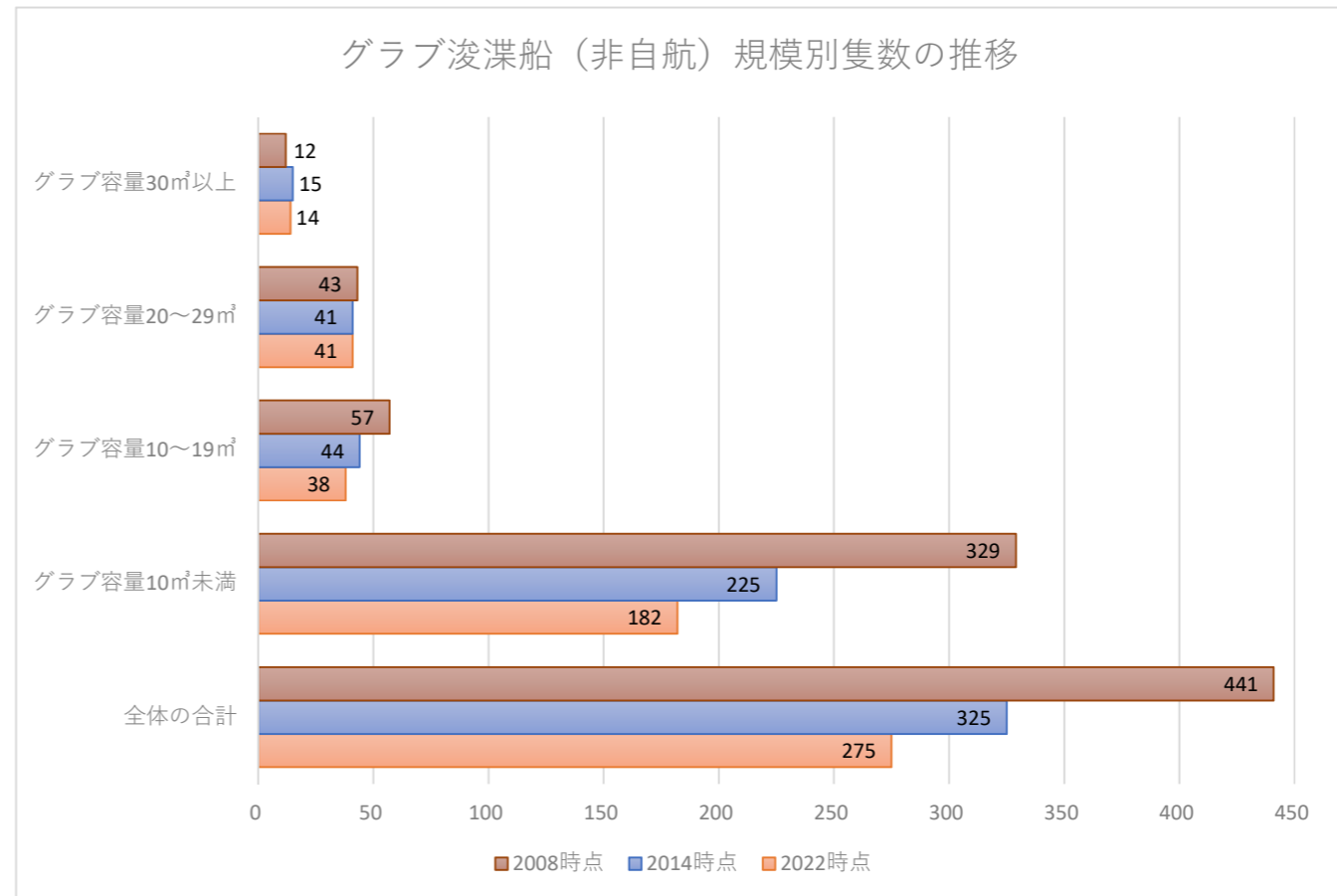
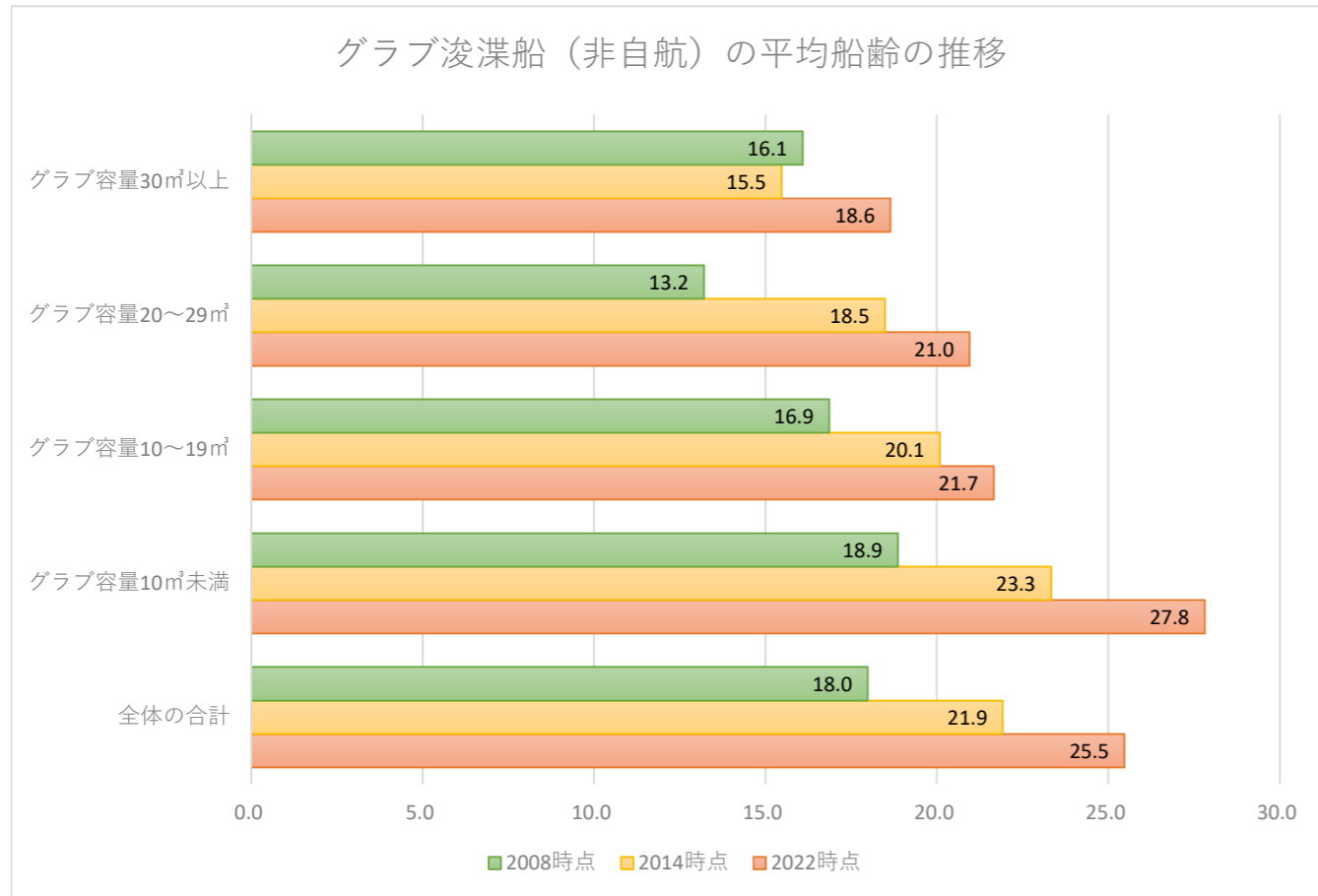


グラブ浚渫船（非自航）の隻数等の推移(2008～2022)

【資料4】



グラブ浚渫船(非自航)	2022時点			2014時点			2008時点		
	平均船齢	隻数	割合	平均船齢	隻数	割合	平均船齢	隻数	割合
全体の合計	25.5	275	100.0%	21.9	325	100.0%	18.0	441	100.0%
直近時点からの増減	3.6	△ 50		3.9	△ 116		—	—	
グラブ容量10m³未満	27.8	182	66.2%	23.3	225	69.2%	18.9	329	74.6%
直近時点からの増減	4.5	△ 43		4.5	△ 104		—	—	
グラブ容量10～19m³	21.7	38	13.8%	20.1	44	13.5%	16.9	57	12.9%
直近時点からの増減	1.6	△ 6		3.2	△ 13		—	—	
グラブ容量20～29m³	21.0	41	14.9%	18.5	41	12.6%	13.2	43	9.8%
直近時点からの増減	2.5	0		5.3	△ 2		—	—	
グラブ容量30m³以上	18.6	14	5.1%	15.5	15	4.6%	16.1	12	2.7%
直近時点からの増減	3.2	△ 1		△ 0.6	3.0		—	—	

【隻数、割合について】

- ・ グラブ容量が10m³未満のものは過去14年で隻数、割合ともに大きく減少しており、10～19m³のものも減少傾向にある。
- ・ 一方、20m³以上のものは隻数にほとんど変化がみられず、相対的にシェア率が上昇。

【平均船齢について】

- ・ 全体で見ると2008年と2014年の差は3.9年、2014年と2022年の差は3.6年となっており、経過年数より平均船齢の差が小さいことから、一定の代謝（新造・廃船）があったことが推察される。
- ・ 規模別で見ると、10m³未満のものは平均船齢の伸びが大きい一方、10m³以上のものは平均船齢の伸びが小さく、特に2008年から2014年の6年間における30m³以上のものは逆に平均船齢が低くなるなど、代謝がある程度進んだものと推察される。

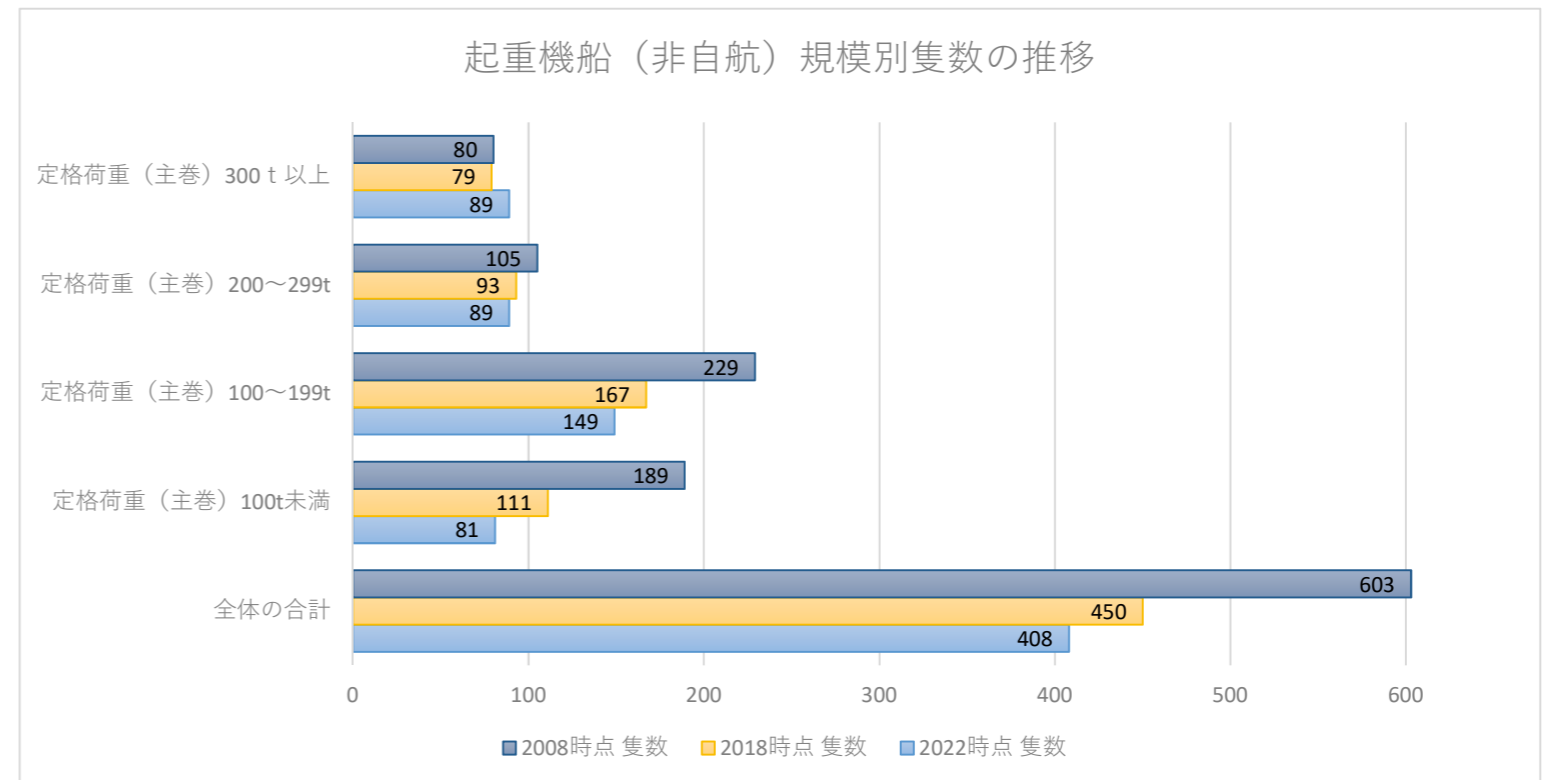
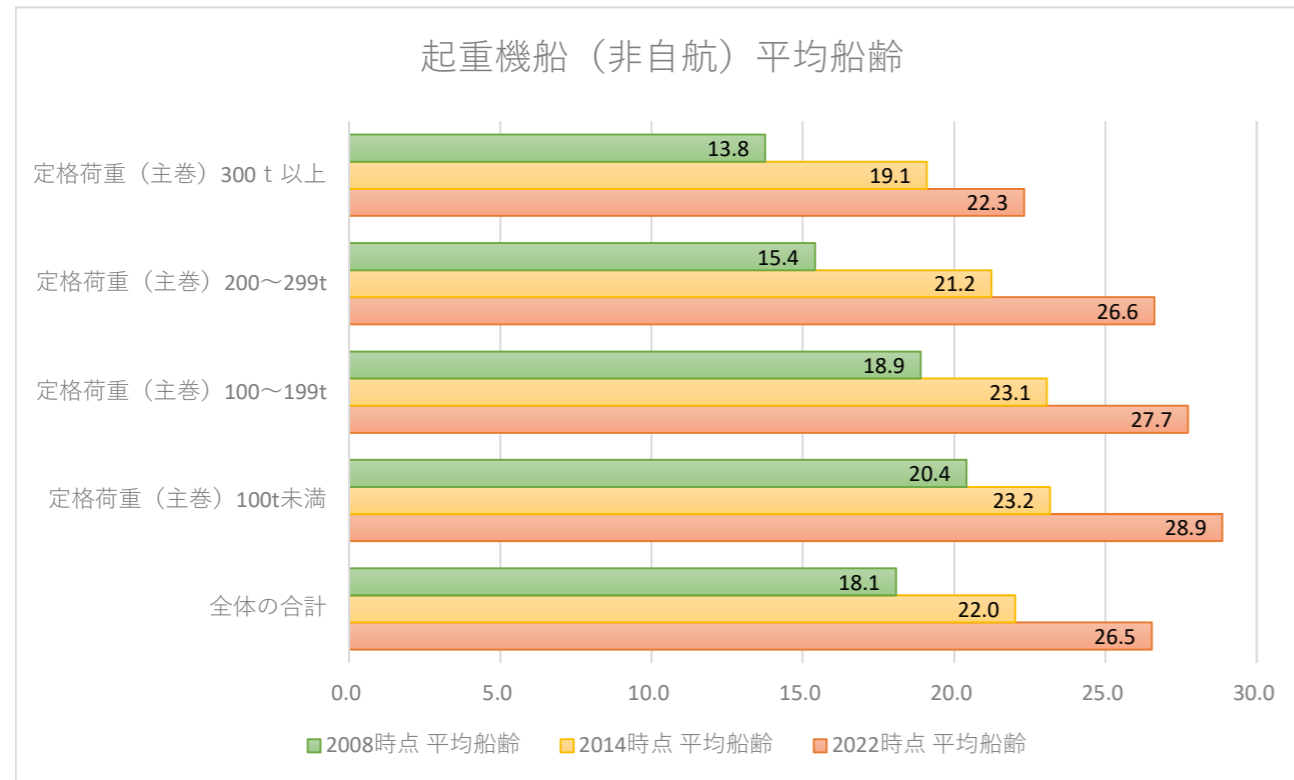
↓

・ これらの結果を踏まえると、20m³未満のものは隻数自体が大きく減少している事に加え、置き換えが進んでおらず老朽化の進行が懸念される一方、20m³以上のものは一定程度代謝が進んでおり、相対的に大型化が進んでいることがうかがえる。

出典：現有作業船一覧2021、2013、2007(一般社団法人日本作業船協会)

起重機船（非自航）の隻数等の推移(2008～2022)

【資料4】



起重機船（非自航）	2022時点			2014時点			2008時点		
	平均船齡	隻数	割合	平均船齡	隻数	割合	平均船齡	隻数	割合
全体の合計	26.5	408	100.0%	22.0	450	100.0%	18.1	603	100.0%
直近時点からの増減	4.5	△ 42		3.9	△ 153		—	—	
定格荷重（主巻）100t未満	28.9	81	19.9%	23.2	111	24.7%	20.4	189	31.3%
直近時点からの増減	5.7	△ 30		2.8	△ 78		—	—	
定格荷重（主巻）100～199t	27.7	149	36.5%	23.1	167	37.1%	18.9	229	38.0%
直近時点からの増減	4.7	△ 18		4.2	△ 62		—	—	
定格荷重（主巻）200～299t	26.6	89	21.8%	21.2	93	20.7%	15.4	105	17.4%
直近時点からの増減	5.4	△ 4		5.8	△ 12		—	—	
定格荷重（主巻）300 t 以上	22.3	89	21.8%	19.1	79	17.6%	13.8	80	13.3%
直近時点からの増減	3.2	10		5.4	△ 1		—	—	

出典：現有作業船一覧2021、2013、2007(一般社団法人日本作業船協会)

【隻数、割合について】

- ・定格荷重が200t未満のものは過去14年で隻数、割合ともに大きく減少。
- ・一方、200t以上のものは隻数にほとんど変化がみられず、300t以上のものは増加しており、シェア率も上昇。

【平均船齡について】

- ・全体でみると2008年と2014年の差は3.9年、2014年と2022年の差は4.5年となっており、経過年数より平均船齡の差が小さいことから、一定の代謝（新造・廃船）があったことが推察される。
- ・規模別でみると、300t未満のものは2008年と2014年の平均船齡の差より2014年から2022年における平均船齡の差の方が概ね大きくなっていることから、近年では代謝が停滞傾向にあるものと推察される。300t以上のものは元々の隻数が少ないため一概には言えないが、2014年から2022年の平均船齡の差が経過年数より短い3.2年であるため、新造船への置き換え等の代謝がある程度進んだものと推察される。



- ・これらの結果を踏まえると、200t未満のものは隻数自体が大きく減少している事に加え、置き換えが進んでおらず老朽化の進行が懸念される一方、200t以上のものは減少数が下げ止まっており、相対的に大型化が進んでいることがうかがえる。

