

9・4 2003年度以降5年間の内航適正船腹量

2003年12月11日、交通政策審議会第8回海事分科会（分科会長：三村 明夫（社）日本鉄鋼連盟会長、[資料9-4-1](#)参照）において「2003～2007年度の内航適正船腹量」が策定され、同日付けで[資料9-4-2](#)のとおり国土交通大臣に答申した。

適正船腹量の策定・告示は、「運輸大臣は、内航海運業の用に供する船舶について、当該年度以降の5年間について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た各年度の適正な船腹量を船種毎に定め告示しなければならない」旨の内航海運業法の規定に基づき実施されているものである。

同答申によると、2003年9月30日現在の6船種の船腹量小計は、3,077千総トンとなっており、同年度の適正船腹量3,007千総トンに比して約2.3%（70千総トン）過剰となっている。船種別に見ると、貨物船、自動車専用船以外は、船腹不足となっているが2007年度には、貨物船が過剰に転じるとされている。

また、今後の適正船腹量の告示については、同審議会の答申「内航海運の活性化による海上物流システム高度化について」において「この適正船腹量に照らして著しく船腹量が過大になるおそれがある場合には船腹量の最高限度を設定されるとされているが、競争的市場環境の整備を図るため、これを廃止することが適当である。」としており、これに基づき、内航海運業法の改正（平成17年4月1日実施）を行い、最高限度量の廃止、このために必要とされる法律に基づく適正船腹量の告示の廃止が決定された。但し、適正船腹量は、内航海運事業者等関係者にとって、内航船舶建造等の中期的な指針を与えるものとして名称を変更し、法律に基づかないかたちで今後とも何らか指標を作成し発表することとしている。

交通政策審議会
海事分科会委員名簿

(50音順、敬称略)

(委員)

圓川 隆夫	東京工業大学教授
杉山 武彦	一橋大学副学長
杉山 雅洋	早稲田大学教授
松尾 正洋	日本放送協会解説委員
三村 明夫	(社) 日本鉄鋼連盟会長
山村 レイコ	国際ラリーライダー

(臨時委員)

井出本 榮	全日本海員組合組合長
加藤 俊平	東京理科大学教授
金丸 純一	鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長代理
立石 信義	日本内航海運組合総連合会会長
大和 裕幸	東京大学教授

平成15年度～19年度内航適正船腹量

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)
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)
油送船	732千G/T	692 (▲40)	674 (▲58)	665 (▲67)	660 (▲72)	657 (▲75)
	1,586千m ³	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)
小計 (土・砂利・石材専用船を除く)	3,077千G/T	3,007 (▲70)	2,982 (▲95)	2,970 (▲107)	2,963 (▲114)	2,958 (▲119)
	5,324千D/W	5,182 (▲142)	5,132 (▲192)	5,109 (▲215)	5,094 (▲230)	5,084 (▲240)

注1. ()内は現有船腹量に対する船腹過剰量である。

2. 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。

3. 適正船腹量の策定は、中長期的な需要予測に基づくものであり、短期的な増加分については考慮していない。

4. 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。

[資料9 - 4 - 2] - (2)

・船種別輸送量の見通し

船 種	品 目	実 績			推 計				
		12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
貨 物 船 (百万トン)	鉄 鋼	54.6	50.7	50.3	51.2	50.6	49.9	49.2	48.6
	石 灰 石	59.1	57.6	55.3	54.6	54.3	54.3	54.3	54.3
	その他貨物(注1)	109.4	103.7	101.1	101.1	101.1	101.7	102.4	103.0
	小 計	223.0	211.9	206.7	207.7	206.8	206.8	206.8	206.9
セメント専用船 (百万トン)	セ メ ン ト	49.3	47.9	44.5	43.0	43.0	43.0	43.0	43.0
自動車専用船 (百万トン)	自 動 車	4.0	4.1	4.4	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2
土・砂利・石材 専用船 (百万トン)	土・砂利・石材	133.5	145.1	140.1 (実績見込)	174.8	153.6	117.7	114.0	108.0
油 送 船 (百万トン)	黒 油	68.6	60.0	59.1	56.0	52.6	51.2	50.6	50.3
	白 油	98.9	99.6	97.0	97.4	96.3	95.6	95.0	94.5
	その他(注2)	20.3	19.1	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0
	小 計	187.8	178.7	173.1	170.4	165.9	163.8	162.6	161.8
特殊タンク船 (百万トン)	高 圧 ガ ス 等	25.7	23.3	22.6	22.6	22.6	22.6	22.6	22.6

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。

注2. 油送船の「その他」とは、油脂、ケミカルである。