

(4) コンテナ船におけるコンテナの最大積載列数については、**図-1.2.2**を参考にすることができる¹⁾。

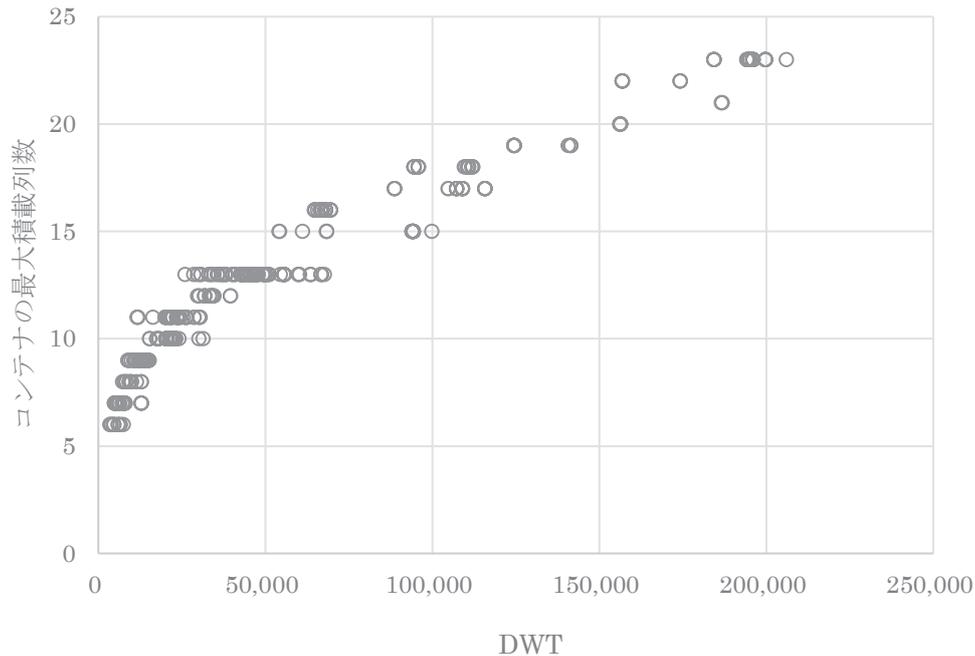


図-1.2.2 コンテナ船の載貨重量トン数とコンテナの最大積載列数の相関

(5) 貨物船、コンテナ船、タンカーの載貨重量トン数(DWT)と国際総トン数(GT)の回帰式を**表-1.2.3**に示す。ここでは、この回帰式の決定係数 R^2 と回帰式まわりの標準偏差 σ を考慮したうえで、この回帰式を適用することができる。なお、表中の回帰式は、各船種ごとに、**表-1.1.1**で示されているトン数の範囲内において適用可能である。

表-1.2.3 載貨重量トン数(DWT)と国際総トン数(GT)の回帰式

船種	回帰式	決定係数 R^2	標準偏差 σ (トン)
貨物船	$GT = 0.529DWT$	0.995	2,168
コンテナ船	$GT = 0.920DWT$	0.986	5,236
タンカー	$GT = 0.523DWT$	0.996	2,826

(国土技術政策総合研究所港湾研究部港湾計画研究室作成, 2018年.)

【参考文献】

- 1) 岩崎幹平, 山形創一: 船舶の主要諸元に関する解析, 国土技術政策総合研究所資料 No. 991, 2017.
- 2) 国土交通省港湾局: 臨海部防災拠点マニュアル【改訂版】, p11~12, 2016.
- 3) 赤倉康寛・小野憲司: 大規模災害時の緊急支援船の船型・対応係留施設の分析, 国土技術政策総合研究所資料 No. 942, p15~18, 2017.
- 4) 小泉哲也, 鈴木武, 長尾毅: アジア国際フェリー輸送の拡大に対応した輸送円滑化方策に関する研究, 国土技術政策総合研究所プロジェクト研究報告 No. 48, p. 3-17, 2015.
- 5) Lloyd's List Intelligence 船舶動静データ: Lloyd's List Intelligence (2017.1), 2017.
- 6) Clarkson 船舶諸元データ: Clarkson World Fleet Register, 2017.5.
- 7) 日本海運集会所: 日本船舶明細書 (2017年版), 2017.
- 8) Clarkson 船舶諸元データ: Clarkson World Fleet Register, 2017.12.
- 9) 高橋宏直, 後藤文子: 統計解析による船舶の高さに関する研究, 国土技術政策総合研究所報告 No. 31, 2006.
- 10) H. Takahashi, A. Goto: Study on Ship Height by Statistical Analysis, Report of National Institute for Land and Infrastructure Management No. 33, 2007.
- 11) 谷本剛, 安部智久: 超大型バルク船の減載時の船舶挙動に関する分析, 国土技術政策総合研究所資料 No. 834, 2015.