

第 部  
海上交通をめぐる現状・  
課題と政策的対応

## 第1章 外航海運

### 第1章のポイント

#### < 現状分析 >

- ・定期船部門については、平成9年（1997年）後半からのアジア通貨・経済危機と欧米の好況により、貨物量がアジア発の増大とアジア着の減少となり、インバランスが更に拡大した。アジア発貨物については、需要増加を受けて運賃引上げの動きが活発化した。
- ・不定期船部門については、自動車専用船部門の市況が、アジア地域から欧米地域への自動車の輸出が増加したことから好調に推移したものの、アジア地域の景気後退の影響により、自動車以外の荷動き需要が品目を問わず低下している状況にあることから海運市況が低迷した。
- ・我が国外航海運企業の輸送動向としては、アジア向けのセメント、機械類の輸出が大幅に減少する一方、北米向けの鉄鋼の輸出量が著しく増加した。
- ・外航海運大手4社の経営状況は、燃料油価格が低下したこと、円安基調であったことや、自動車専用船の好調も加わって増収増益であった。また、グローバルな競争の下で、経営基盤を強化するため、平成10年10月には日本郵船と昭和海運が合併し、平成11年4月には大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併するなど、大型合併が相次いだ。
- ・日本籍船及び日本人船員の減少には依然歯止めがかかっておらず、船員の高齢化も進んでいる。

#### < 政策 >

- ・我が国は「海運自由の原則」に基づき、国際貿易を支える自由で公正な国際海運市場を形成するべく、WTO、OECD等の国際機関における活動に積極的に貢献するとともに、必要に応じて二国間協議を行っている。特に、本年はWTOの次期ラウンドが開始されることから、我が国は、6月のOECD海運委員会において、次期WTO交渉に向けた戦略に関する考え方を提案した。
- ・外航海運協定の独占禁止法適用除外制度を見直した結果、適用除外制度そのものは維持するが、海上運送法を改正し、運輸大臣が個々の協定を審査して、不当に競争制限的であると認める場合には、当該協定の変更・禁止命令を発出することとした。
- ・重要な意義を有する日本籍船及び日本人船員を確保するため、「国際船舶」における日本人船長・機関長2名配乗を可能とする制度を導入するとともに、若年船員養成プロジェクトを開始した。
- ・イラク危機、船舶に対する窃盗・強盗事件等、我が国関係船舶の安全が脅かされる事態に際し、官民が協力して安全確保に努めた。