

外航海運に関する実態調査アンケートの結果について

平成 18 年 3 月 6 日
公正取引委員会
経済取引局調整課

1 趣旨・目的

我が国を取り巻く外航海運市場の状況は、貨物輸送のコンテナ化等の進展、アジア等の主要航路の荷動き量の増加等により、大きく変化してきている。また、海運同盟等の船社間の協定に基づく活動も変化しているとされている。

この様な状況を踏まえて、外航海運市場における取引の実態や問題点を把握するため、アンケート調査を実施したところである。

2 アンケート調査

(1) 調査の方法

上記、荷主¹及び船社²に対して、平成 17 年 11 月 28 日付けでアンケート調査表を発送し、平成 17 年 12 月 16 日を回答期限とした。

平成 18 年 2 月 10 日現在、下表のとおり回答を得ている。

【荷主を対象とするアンケート調査】

発送数	回収数	回収率 (%)
1,970社	1,066	54.1%

【船社を対象とするアンケート調査】

発送数	回収数	回収率 (%)
46社	33	71.7%

(2) 調査内容

荷主を対象とするアンケート調査における主な調査内容は、外航海運の利用状況について、欧州航路、北米航路及び日中航路の定期コンテナ船の利用状況について、海運同盟及び航路安定化協定について、一手積契約等の実施状況について、及び不定期船の利用状況について。

船社を対象とするアンケート調査における主な調査内容は、欧州航路、北米航路及び日中航路の運航状況について、欧州航路、北米航路及び日中航路における海運同盟等の活動状況について、一手積契約等の実施状況について、及び不定期船の運航状況について。

¹ 東京証券取引所 1 部・2 部全上場企業のうち、外航海運利用の可能性のある業種に該当する 1,970 社を対象。

² 日本船社及び外国船社で、外航海運業を行っている 46 社を対象。

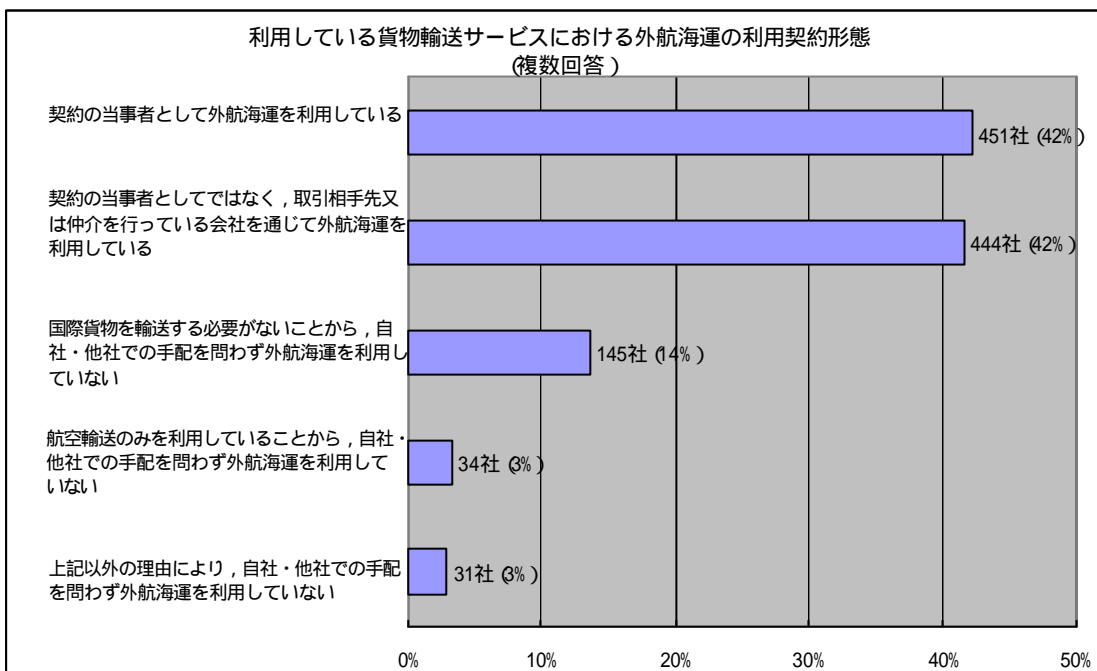
【荷主を対象とするアンケート調査結果】

図表 1	外航海運の利用状況	2
図表 2	定期船及び不定期船の利用状況	3
図表 3	航路別利用状況	4
図表 4	船社選定理由	5
図表 5	利用している船社の変更頻度	6
図表 6	運賃の妥当性	7
図表 7	サーチャージが運賃に含まれるか	8
図表 8	運賃の取決め方法	9
図表 9	船社からの運賃改定の提示方法	10
図表 10	海運同盟等への加盟の有無による運賃差	11
図表 11	運賃改訂があった場合の船社からの説明	12
図表 12	船社から請求されるサーチャージ	13
図表 13	サーチャージ改訂があった場合の提示方法	14
図表 14	サーチャージの運賃に対する割合	15
図表 15	サーチャージ水準の妥当性	16
図表 16	海運同盟等への加盟の有無によるサーチャージの差	17
図表 17	サーチャージ改訂があった場合の船社からの説明	18
図表 18	「海運同盟」の機能	19
図表 19	「航路安定化協定」の機能	20
図表 20	各航路において、重要と考える機能、仕組み	21
図表 21	不定期船の用船契約水準の妥当性	22
図表 22	不定期船における海運同盟の存在	23
図表 23	不定期船における海運同盟の機能	24
図表 24	一手積契約等の取決めの有無	25
図表 25	新規参入した船社との契約状況	26

(外航海運の利用一般について)

図表1 外航海運の利用状況

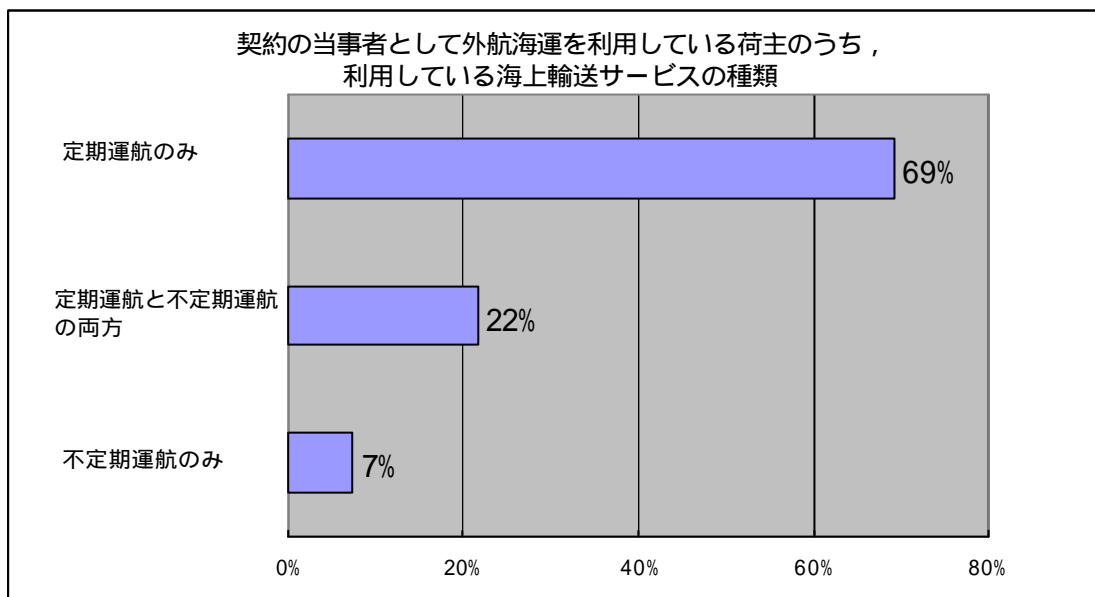
アンケート調査に回答した企業のうち、約40%は契約の当事者である荷主として外航海運を利用しており、約40%は、直接の契約当事者ではないが、相手取引先又は仲介を行っている会社を通じて外航海運を利用している。



図表2 定期船及び不定期船の利用状況

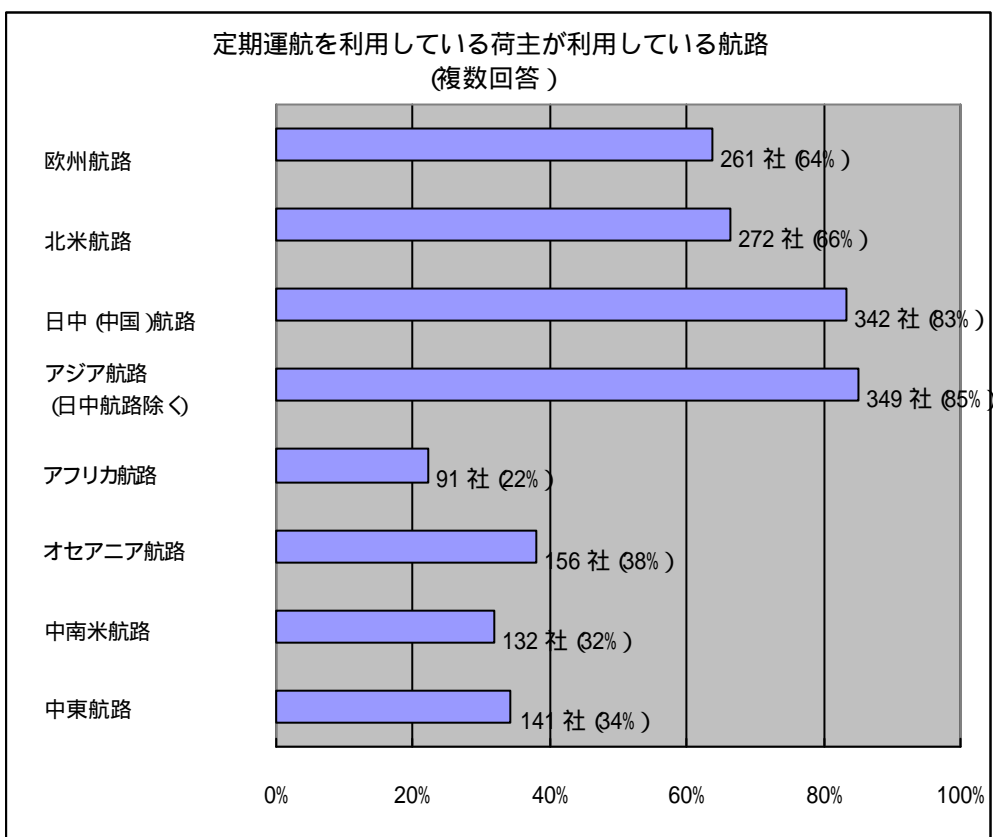
契約の当事者として外航海運を利用していると回答した荷主（451社）のうち、約70%が定期運航のみを利用している。また、約20%は、定期運航と不定期運航の両方を利用している。

契約の当事者として外航海運を利用していると回答した荷主の90%以上が、外航海運定期運航を利用している。



図表3 航路別利用状況

定期運航を利用している荷主（410社）のうち，アジア航路（日中航路除く）と日中航路を利用すると回答した社がそれぞれ80%を上回っている。欧州航路及び北米航路の利用は，それぞれ約65%である。

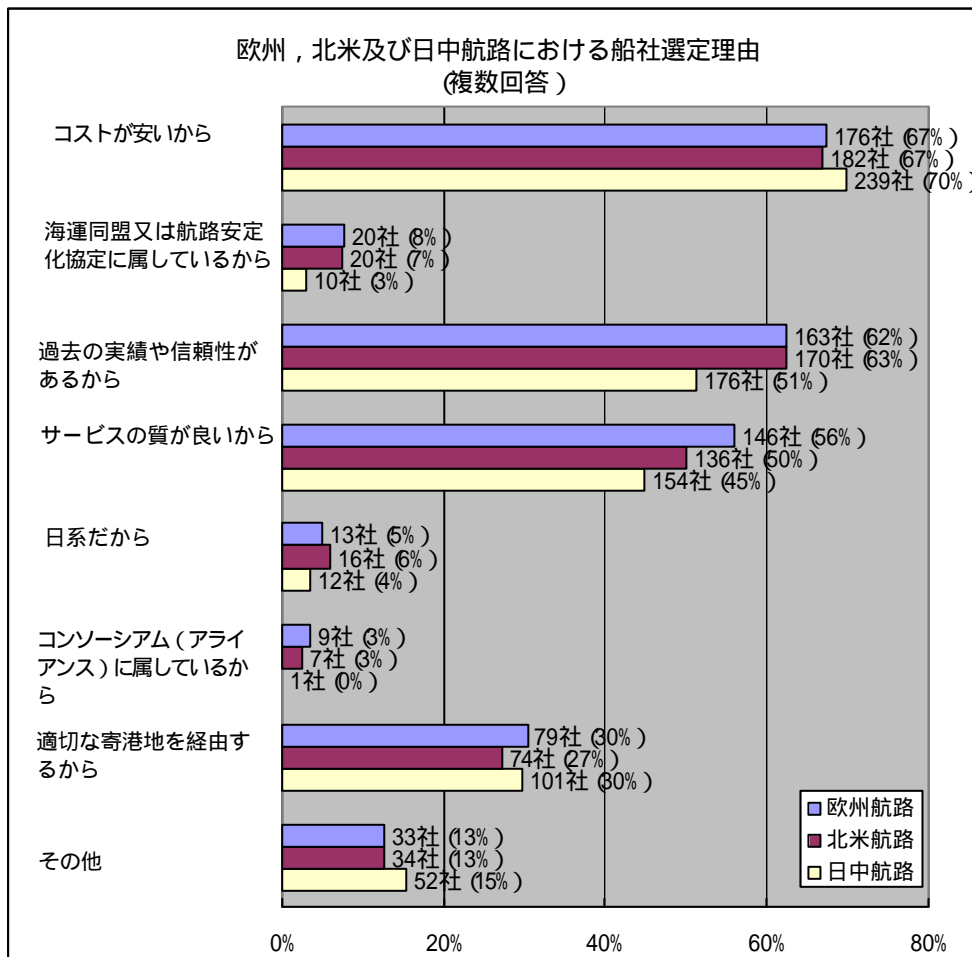


(欧州航路、北米航路及び日中航路における船社選定や変更について)

図表4 船社選定理由

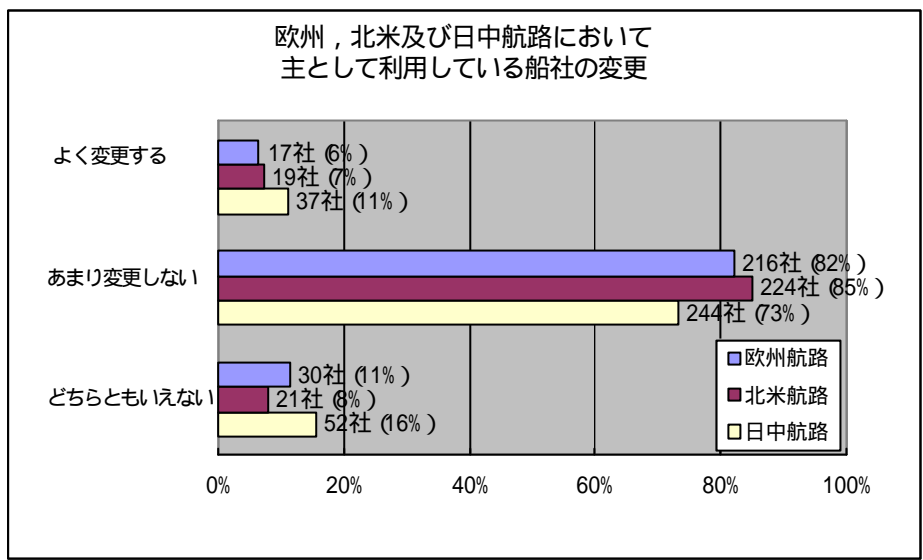
荷主の船社選定の理由については、「コストが安いから」との回答が最も多く、欧州、北米及び日中いずれの航路においても約70%であった。その他、「サービスの質が良いから」との回答も各航路とも50%前後であり、荷主はコスト及びサービス内容を基準に船社を選定しているといえる。一方、「過去の実績や信頼性があるから」と回答する荷主も各航路においても50%以上となっている。

海運同盟又は航路安定化協定に属しているからと回答する荷主は、わずかであった。



図表5 利用している船社の変更頻度

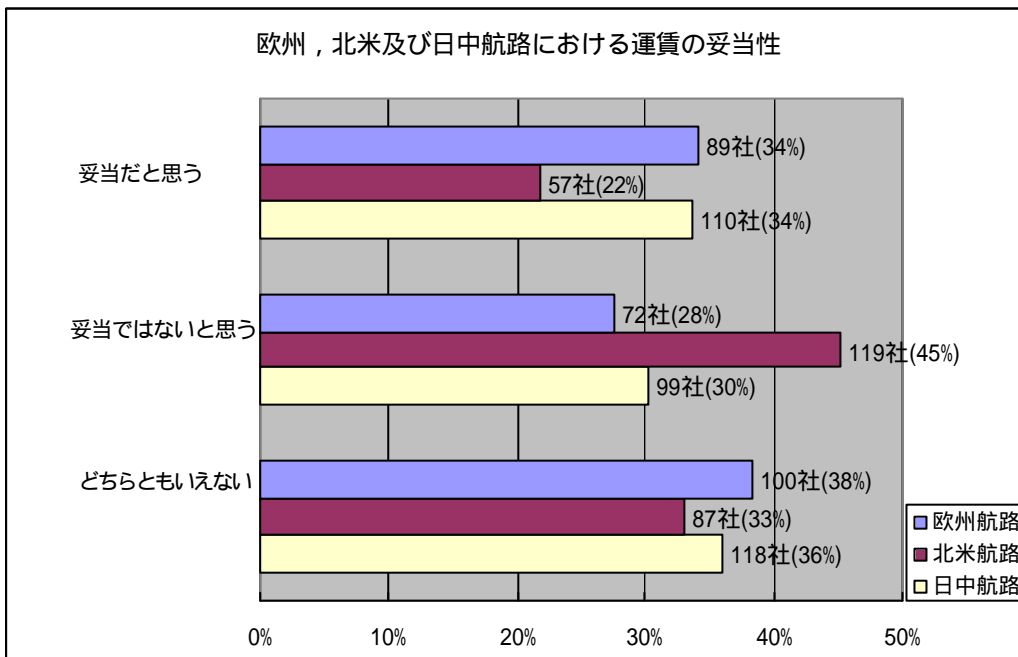
欧州及び北米航路を利用している荷主の約80%、日中航路を利用している荷主の約70%は「あまり変更しない」と回答している。



(運賃及びサーチャージについて)

図表6 運賃の妥当性

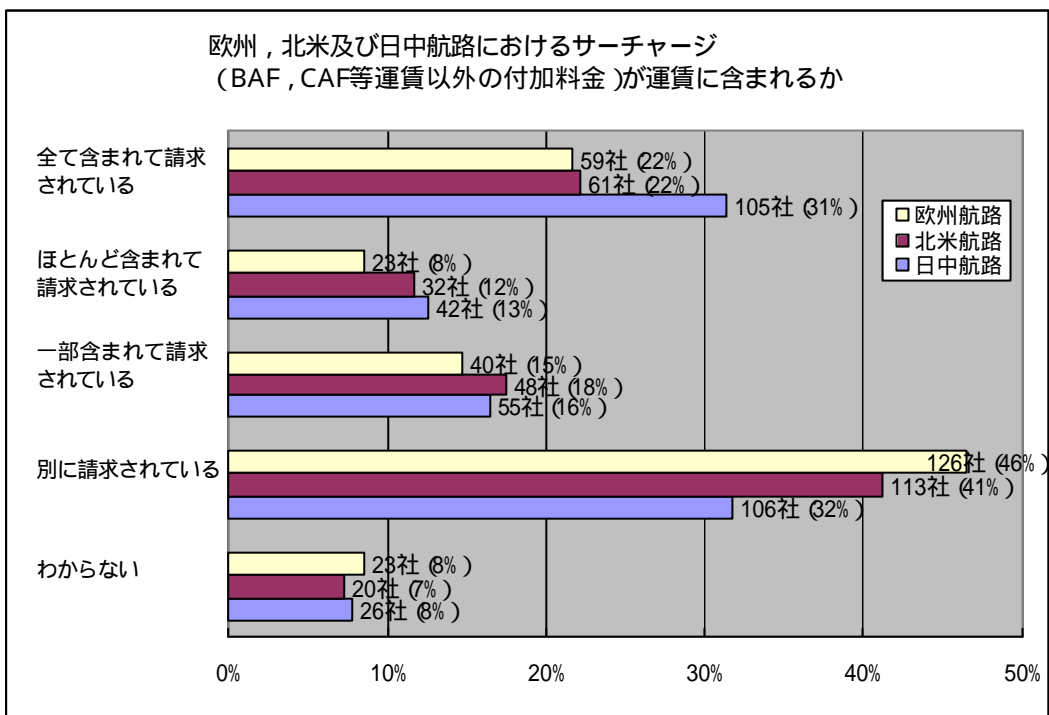
欧州航路及び日中航路において運賃が「妥当だと思う」とする回答は34%であり、「妥当ではないと思う」とする回答は約30%であった。
一方、北米航路においては、「妥当ではないと思う」(45%)とする回答が「妥当だとも思う」(22%)を大幅に上回っている。



図表7 サーチャージが運賃に含まれるか

サーチャージ（BAF，CAF等運賃以外の付加料金）が運賃と別に請求されていると回答した荷主は欧州及び北米航路で約40%から45%，日中航路では約30%であった。

一方，全て含まれて請求されている回答した荷主は，欧州及び北米航路で約20%，日中航路では約30%であった。

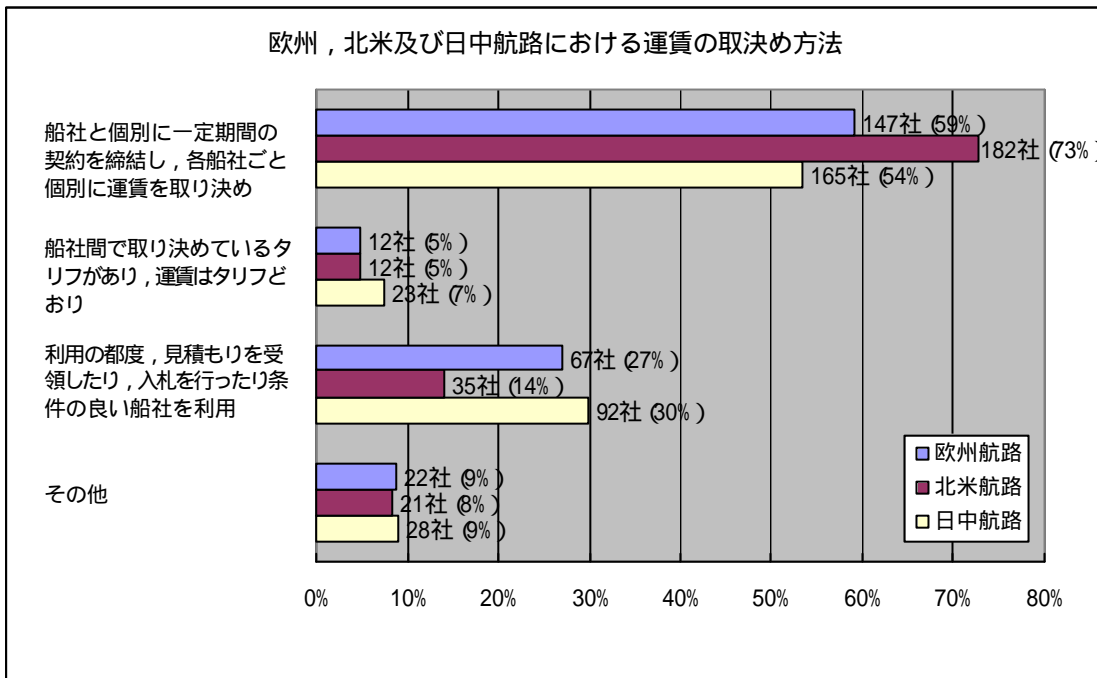


(欧州、北米及び日中航路における運賃及びサーチャージ等について)

図表8 運賃の取決め方法

「各船社と一定期間の個別契約を締結」していると回答した荷主は、欧州航路及び日中航路で約50%，北米航路で70%であった。

「入札等により条件の良い船社を利用」していると回答した荷主は、欧州及び日中航路においては、約3割であった。

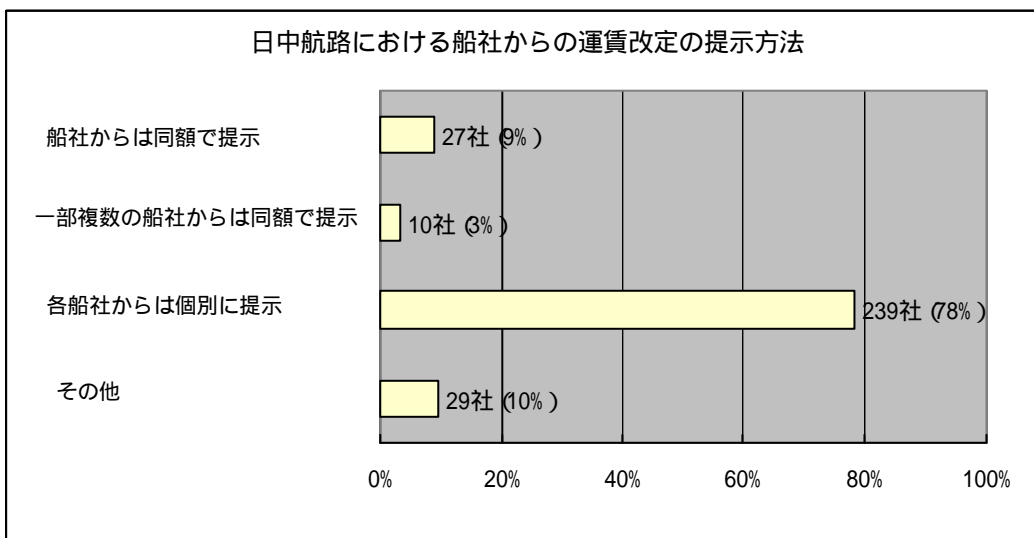
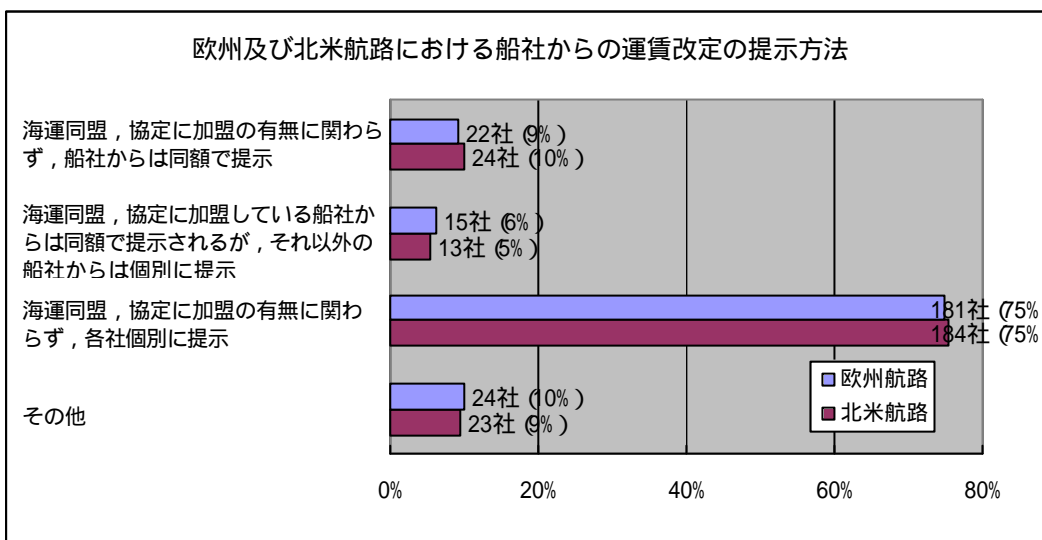


図表9 船社からの運賃改定の提示方法

欧州、北米及び日中航路における船社からの運賃改定の提示方法

約75%の荷主が欧州航路及び北米航路において「同盟及び協定の有無に関わらず各社個別に提示される」と回答している。

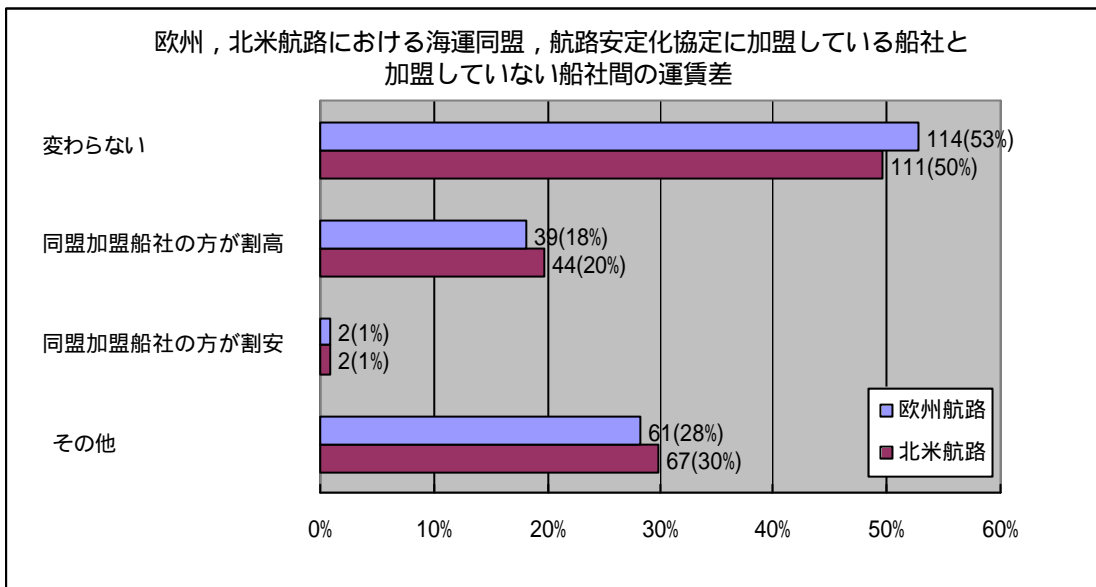
海運同盟等が存在しない日中航路においても、「船社からは同額で提示」及び「一部複数の船社からは同額で提示」と回答する荷主が約1割であった。



図表10 運同盟等への加盟の有無による運賃差

約50%の荷主が海運同盟等に加盟している船社と、加盟していない船社間の運賃について「変わらない」と回答している。

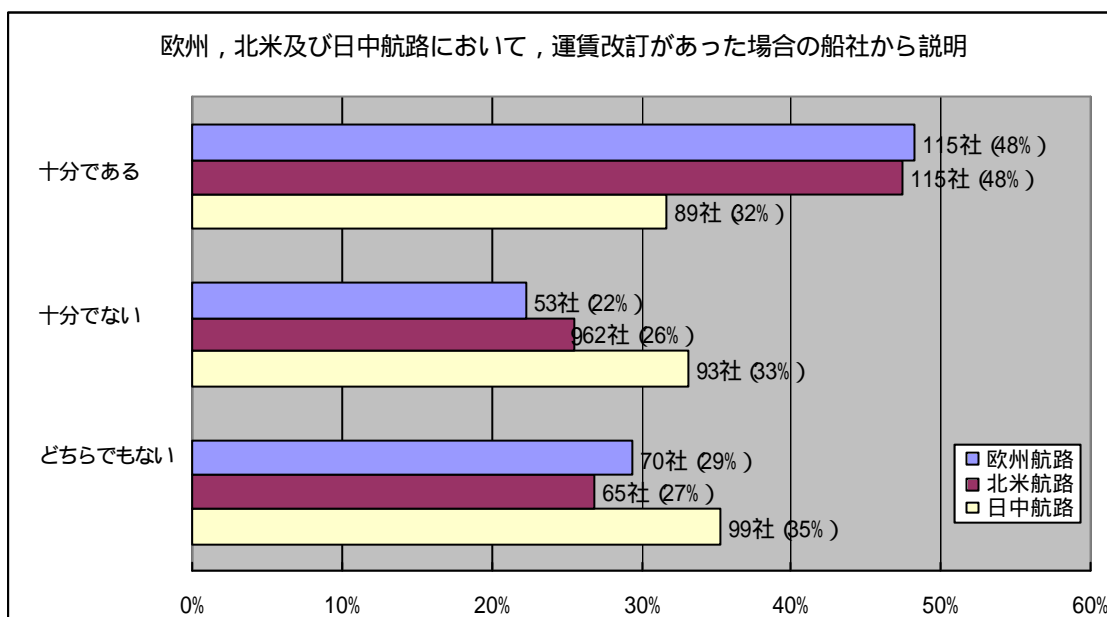
海運同盟等に加盟船社の運賃が割高であるとした荷主は約20%あり、水準としては5%~20%割高と回答している。



図表1 1 運賃改訂があった場合の船社からの説明

欧州航路及び北米航路においては、約50%の荷主が船社からの説明が「十分である」としている。

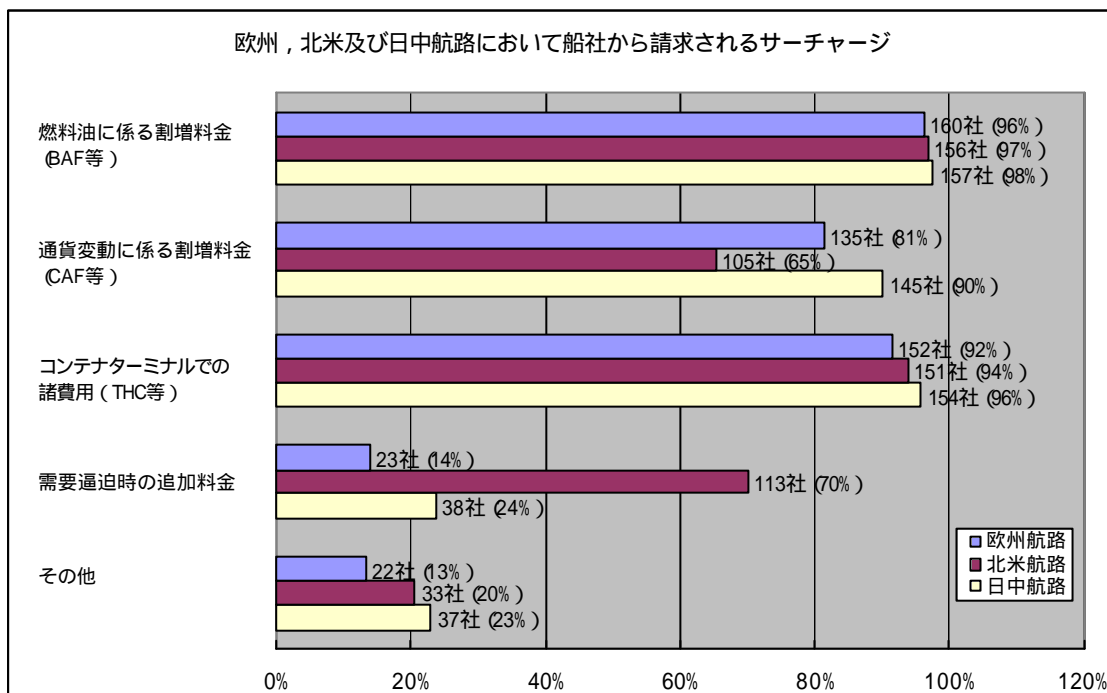
日中航路においては、船社からの説明が「十分である」とする回答と、「十分ではない」と回答する荷主はいずれも約30%であった。



図表12 船社から請求されるサーチャージ

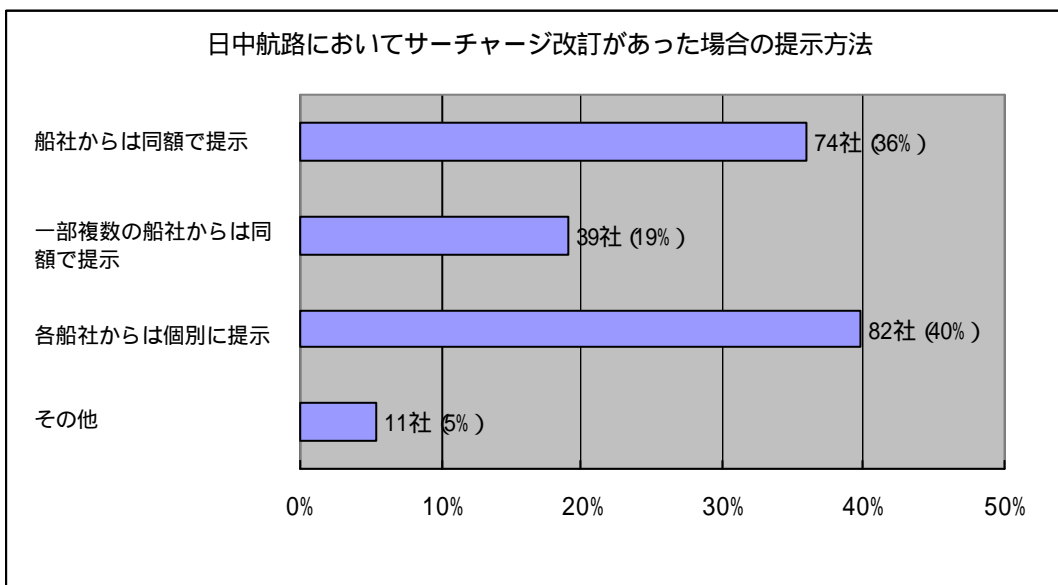
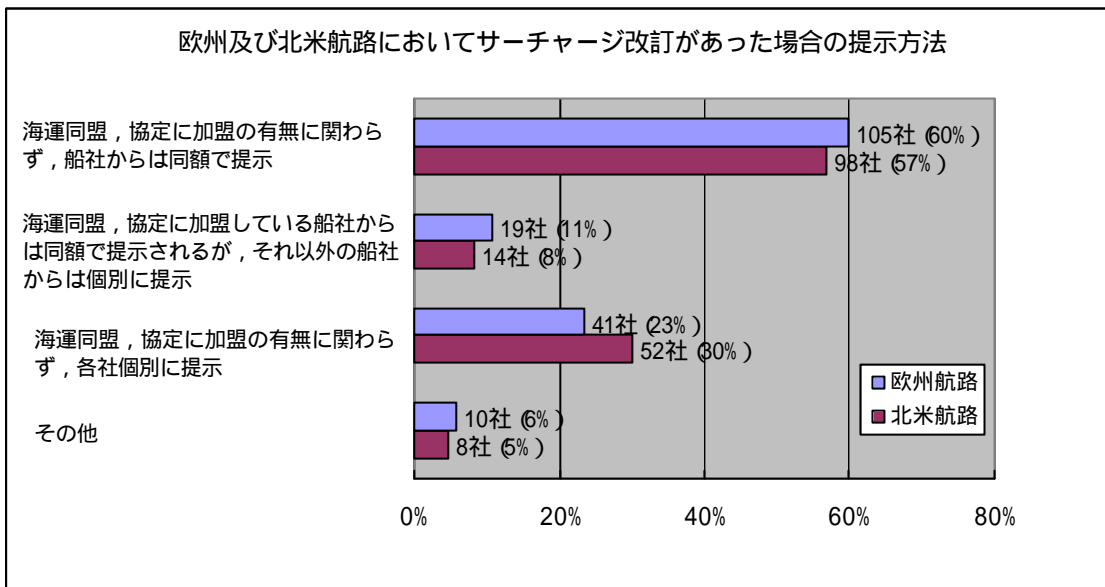
サーチャージが運賃とは別に請求されると回答した荷主のうち、ほとんどの荷主がB A F（燃料油に係る割増料金）、C A F（通貨変動に係る割増料金）及びT H C（ターミナルハンドリングチャージ）を請求されている。

需要逼迫時の追加料金を請求されている荷主は、欧州航路及び日中航路では低い（欧州航路14%、日中航路24%）であるのに対して、北米航路では約70%である。



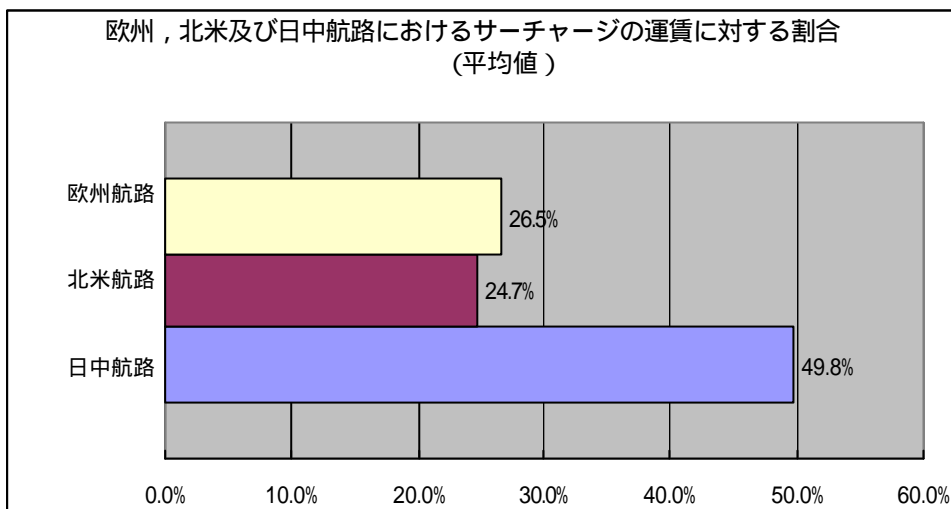
図表13 サーチャージ改訂があった場合の提示方法

サーチャージが運賃とは別に請求されると回答した荷主のうち、欧州航路及び北米航路とも「同盟加盟の有無に関わらず、船社からは同額で提示される」と回答した荷主が約60%おり、「同盟、協定に加盟している船社からは同額で提示されるが、盟外船社からは個別に提示される」としている荷主は約10%となっている。



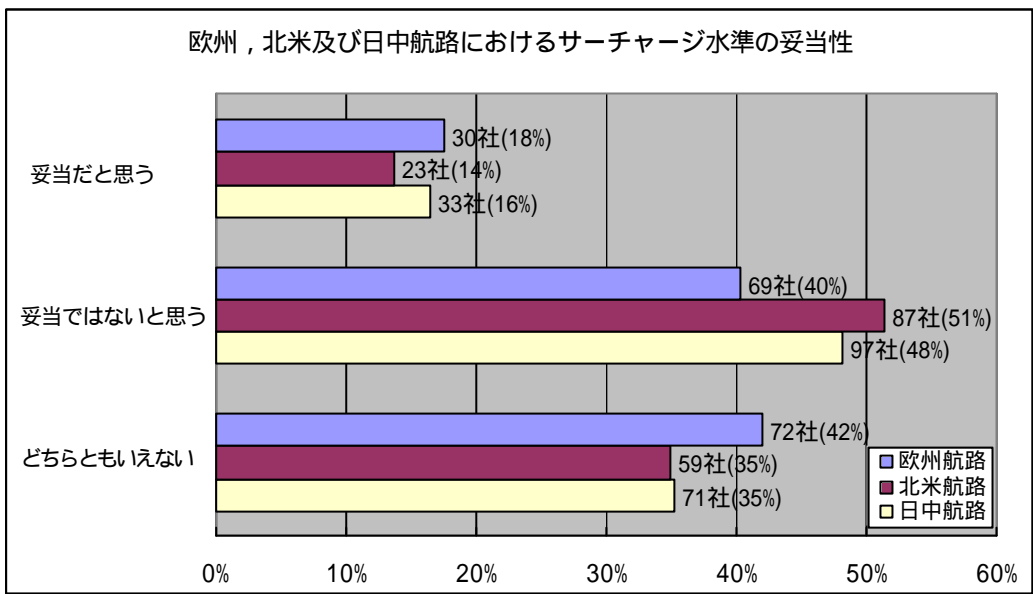
図表14 サーチャージの運賃に対する割合

各航路において請求されるサーチャージ（合計）の運賃に対する割合は、平均値で見ると、欧州及び北米航路では約25%であった。一方、中国航路では、50%であった。



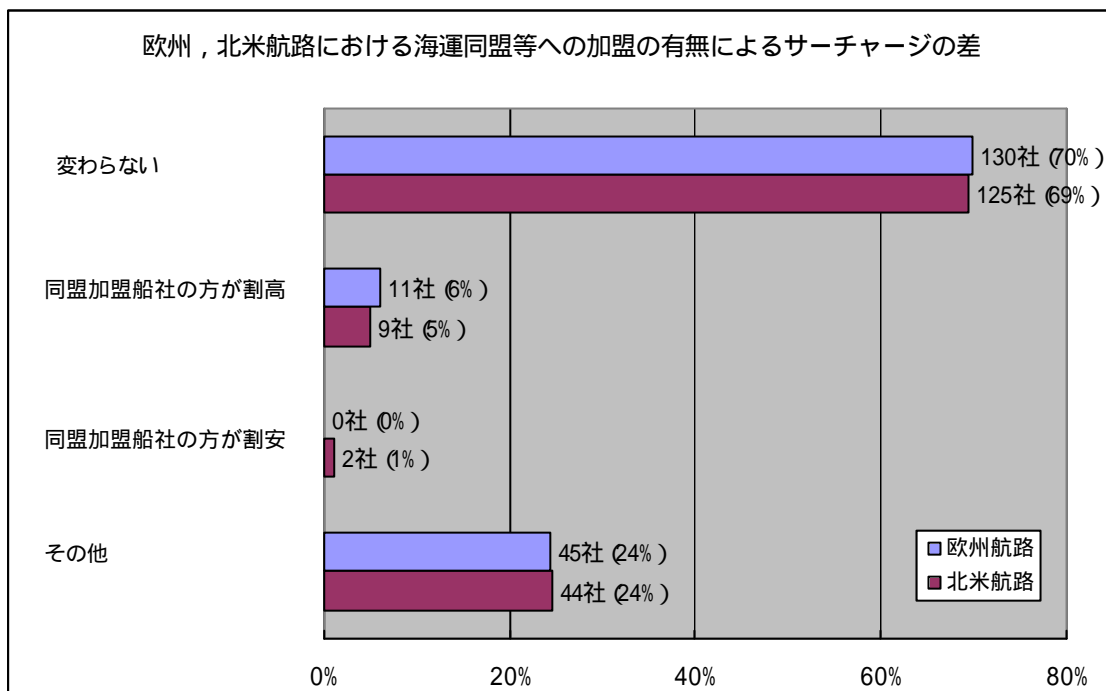
図表15 サーチャージ水準の妥当性

サーチャージ水準が「妥当である」と回答する荷主が、2割以下であったのに対し、「妥当ではない」と回答する荷主が、4割から5割であった。



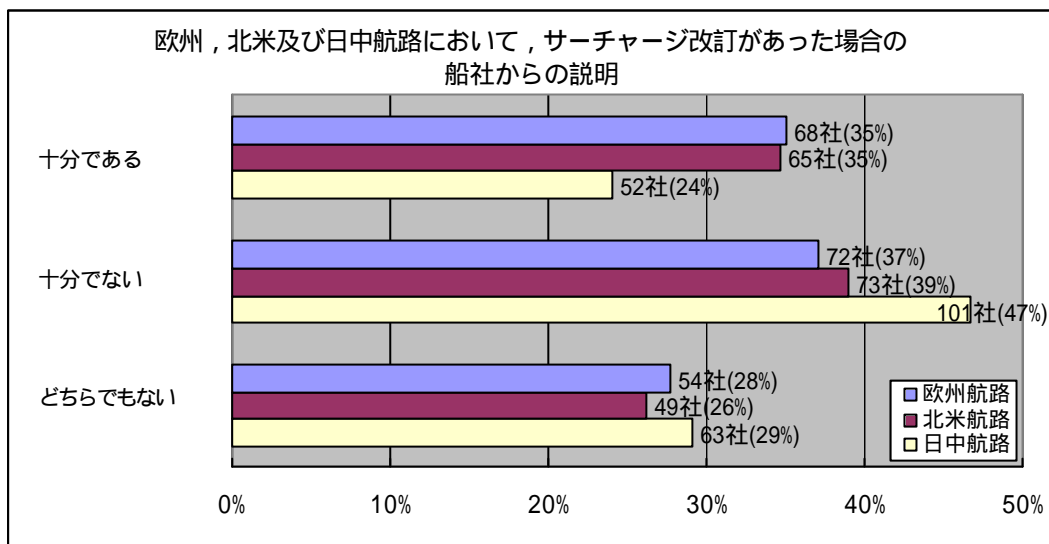
図表 1 6 海運同盟等への加盟の有無によるサーチャージの差

約 70%の荷主が海運同盟等に加盟している船社と、加盟していない船社間のサーチャージについて「変わらない」と回答している。



図表17 サーチャージ改訂があった場合の船社からの説明

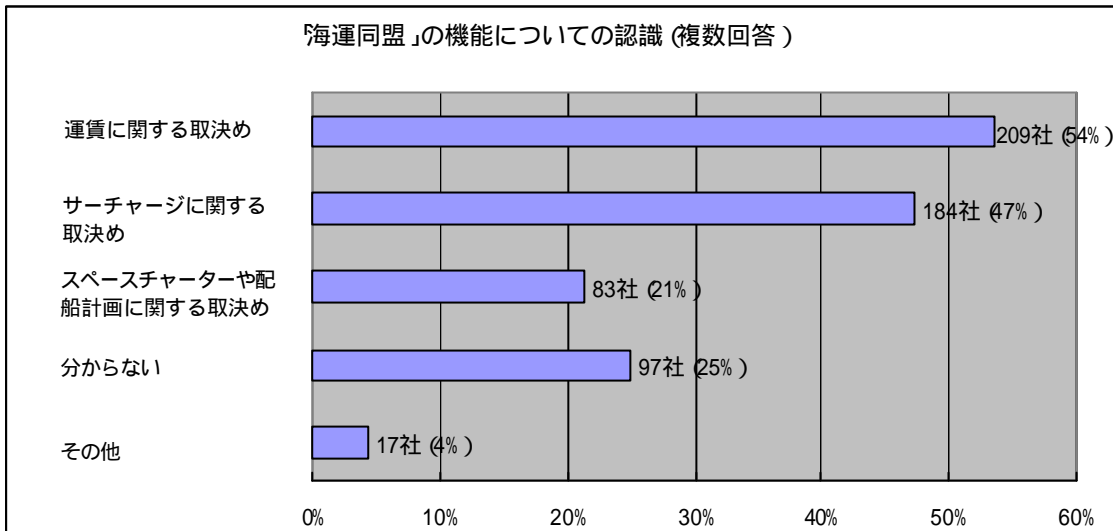
欧州航路，北米航路及び日中航路のいずれの航路においても，船社からの説明が「十分でない」とする回答が，「十分である」とする回答を上回った。特に，日中航路における船社からの説明が「十分でない」と回答する荷主が約50%であった。



(海運同盟及び航路安定化協定の機能について)

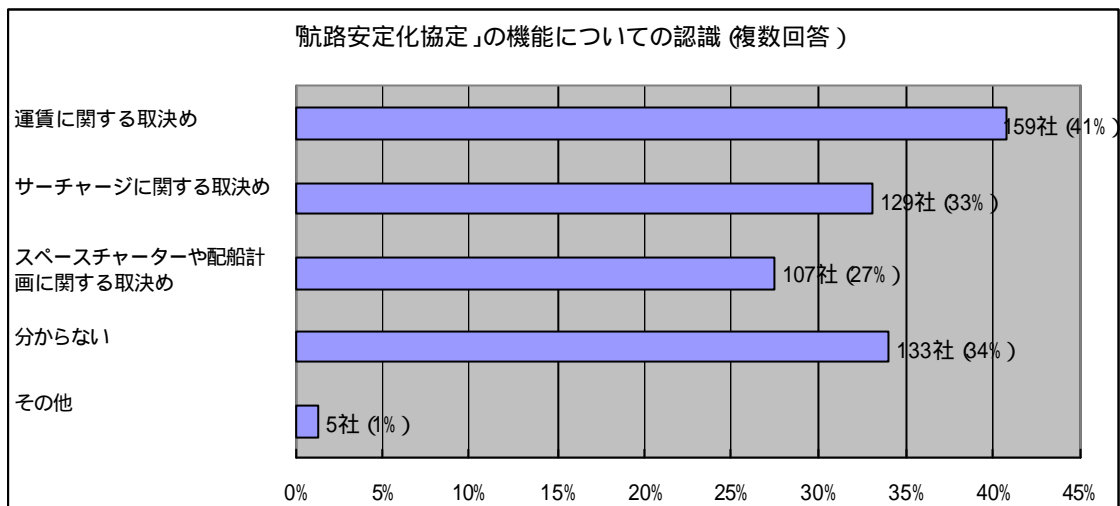
図表18 「海運同盟」の機能「海運同盟」の機能についての認識(複数回答)

荷主の約50%が、海運同盟の機能を「運賃に関する取決め」及び「サーチャージに関する取決め」を行っているとは認識している。



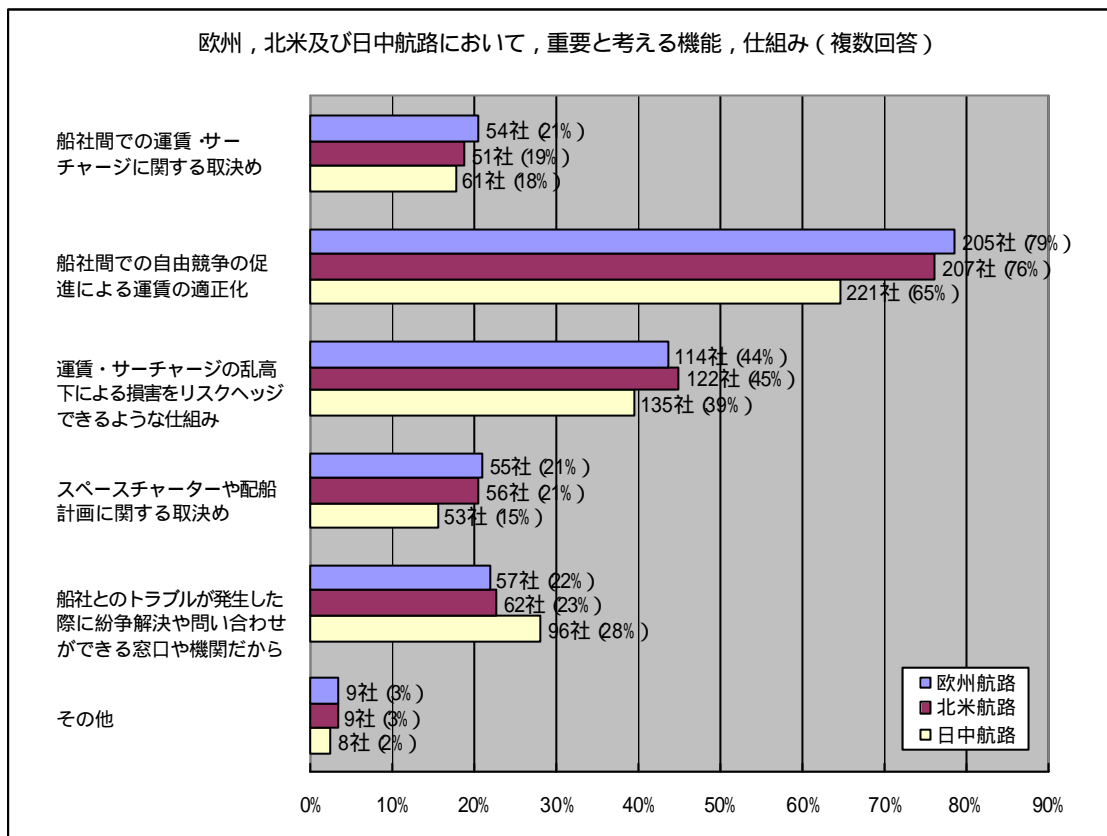
図表 19 「航路安定化協定」の機能

荷主の約40%が、航路安定化協定の機能を「運賃に関する取決め」を行っているとして認識している。



図表 20 各航路において、重要と考える機能、仕組み

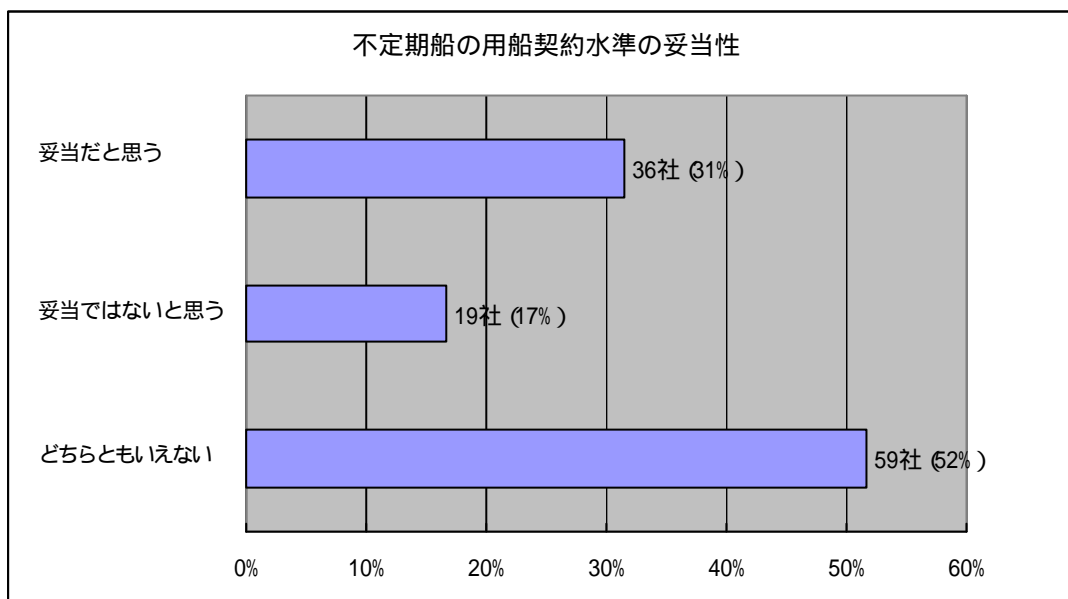
欧州航路及び北米航路では 80% 近く、日中航路では 65% の荷主が、航路において重要な機能や仕組みを「船社間での自由競争の促進による適正化」としている。



(不定期船について)

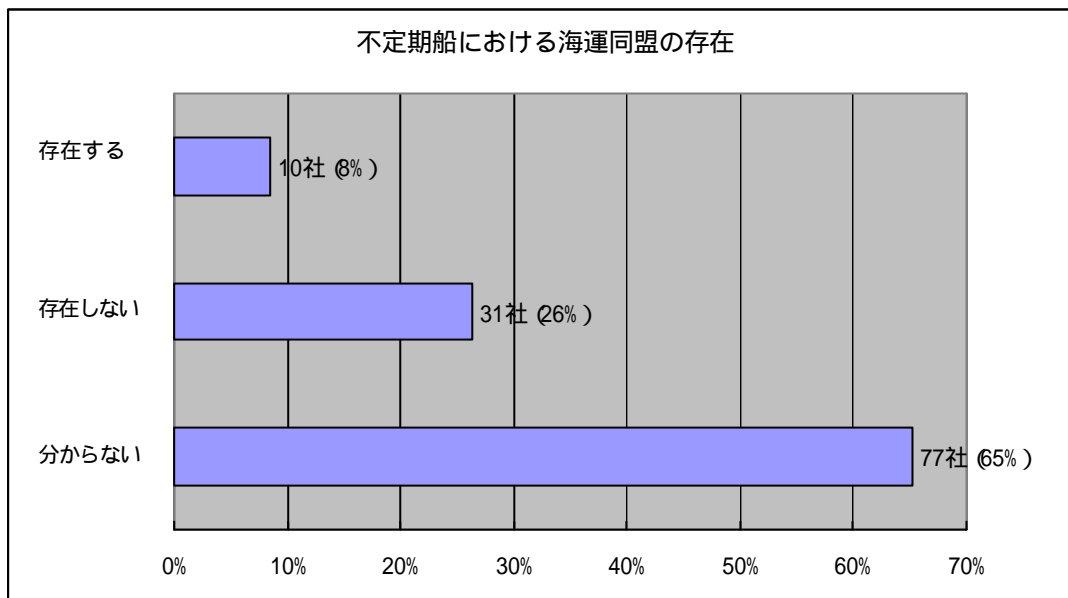
図表 2-1 不定期船の用船契約水準の妥当性

不定期船を利用している荷主のうち、不定期船の用船契約の水準が「妥当だと思う」と回答した荷主は、31%である。「妥当ではないと思う」と回答した荷主は17%であった。



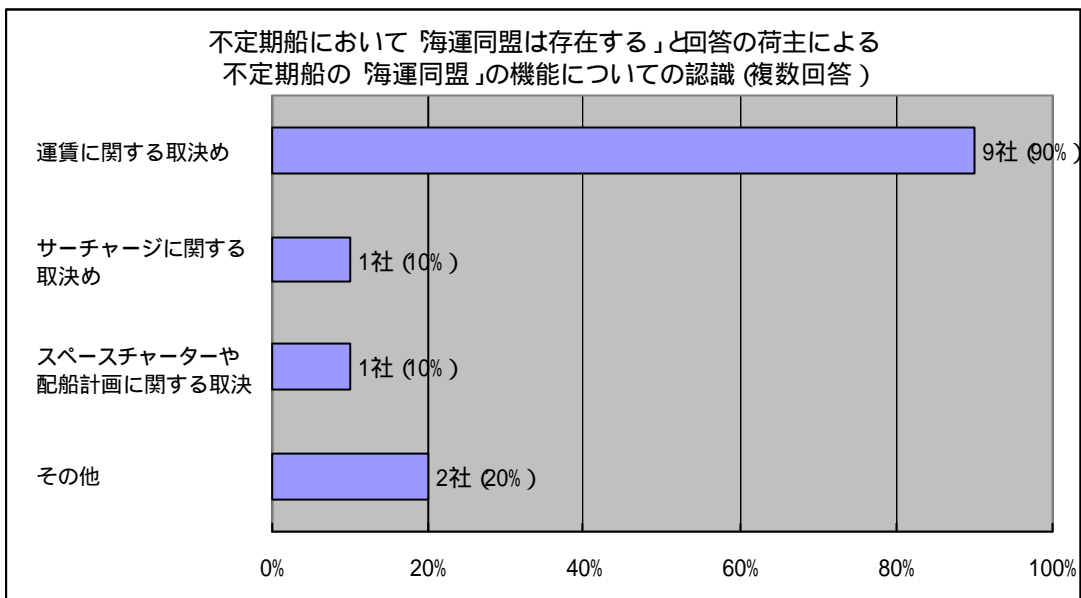
図表 2 2 不定期船における海運同盟の存在

不定期船において、海運同盟が「存在する」と回答した荷主は 8 % であり、「存在しないと回答した荷主は 2 6 % であった。



図表 2 3 不定期船における海運同盟の機能

不定期船において海運同盟が存在すると回答した荷主（10社）のうち，その機能が「運賃に関する取決め」とする回答が90%である。



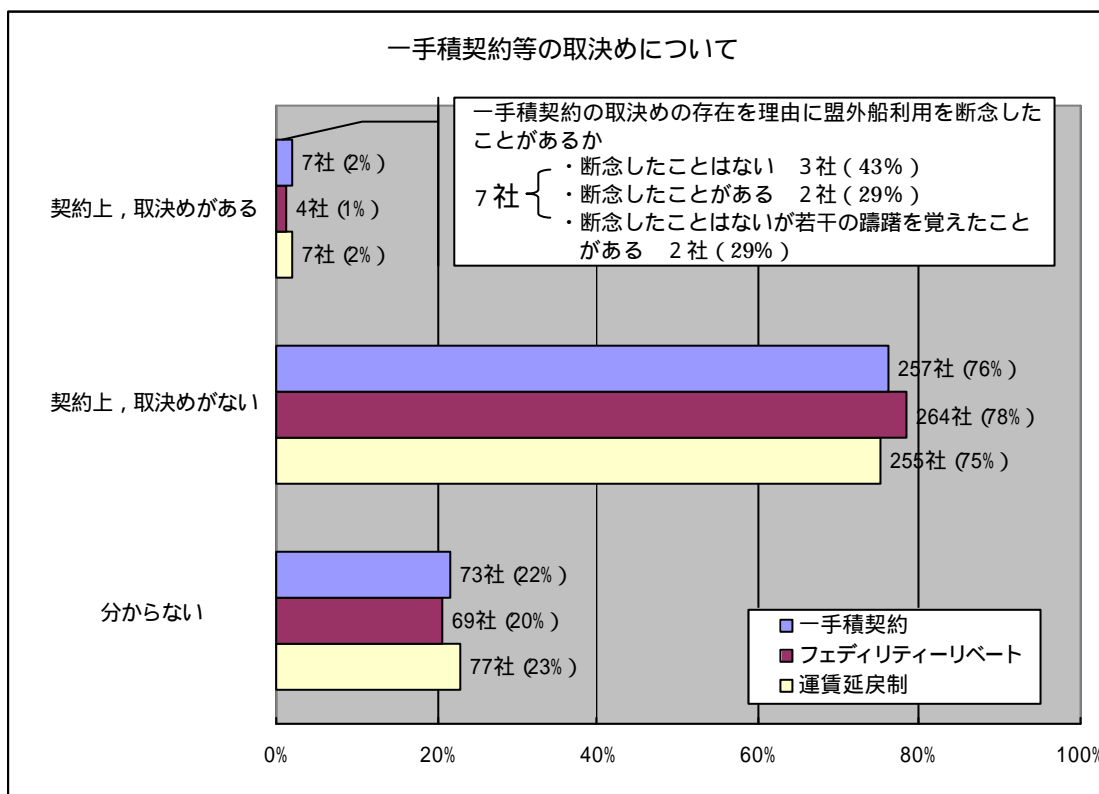
(一手積契約、フェディリティーリベート及び運賃延戻制について)

図表2 4 一手積契約、フェディリティーリベート及び運賃延戻制についての取決の有無

欧州航路、北米航路及び日中航路において、一手積契約等の取決めがあると回答した荷主は、ごくわずかである。

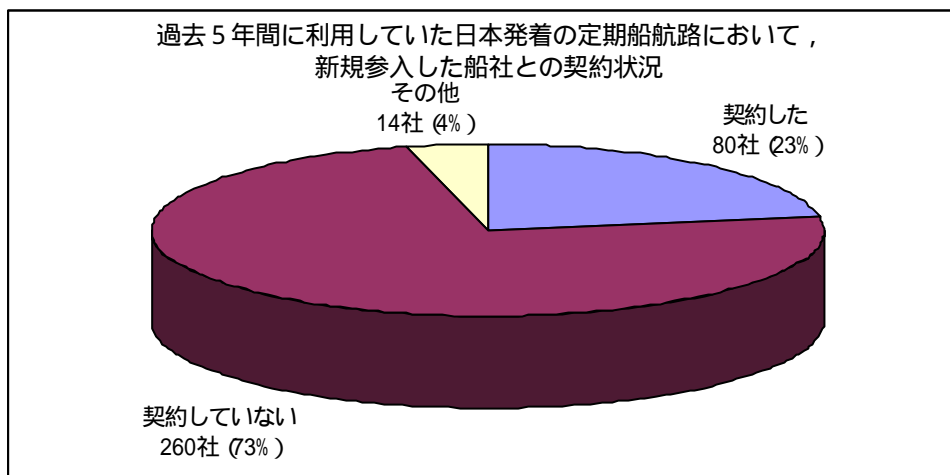
さらに、一手積契約等の取決めがあると回答した荷主のうち、取決めが存在することが理由で盟外船の利用を「断念したことがある」と回答した荷主は2社(29%)であり、「断念したことはないが、若干の躊躇を覚えたことがある」との回答も2社(29%)であった。

なお、外航海運における定期運航を利用している荷主全体(410社)に対して、一手積契約の取決めが存在することが理由で盟外船の利用を「断念したことがある」又は「断念したことはないが、若干の躊躇を覚えたことがある」と回答した荷主はそれぞれ2社(0.4%)である。



図表25 新規参入した船社との契約状況

新規参入した船社と「契約した」と回答した荷主は23%であり、「契約していない」と回答した荷主は73%であった。



【船社を対象とするアンケート調査結果】

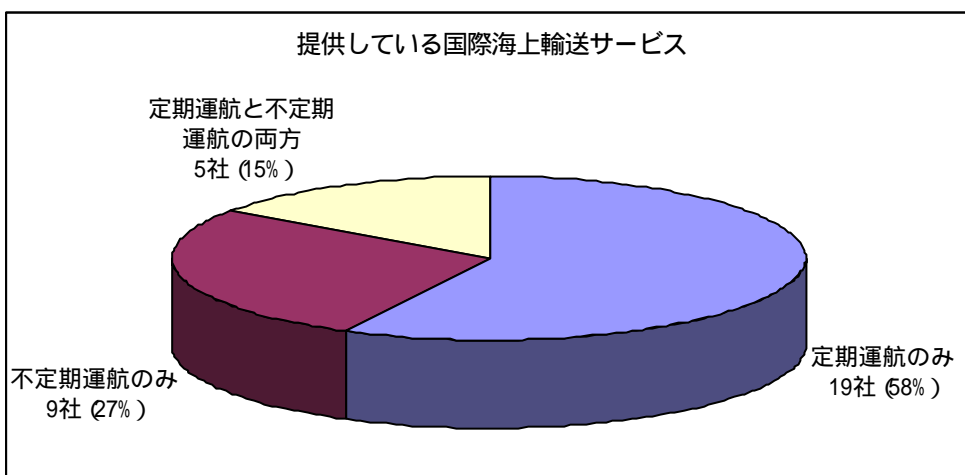
図表 2 6	提供している国際海上輸送サービス	2
図表 2 7	定期コンテナ船を就航させている航路	3
図表 2 8	欧州航路における、海運同盟への加盟状況	4
図表 2 9	欧州航路における運賃の決定方法	5
図表 3 0	欧州航路におけるサーチャージの決定方法	6
図表 3 1	北米航路における、航路安定化協定への加盟状況	7
図表 3 2	北米航路における運賃の決定方法	8
図表 3 3	北米航路におけるサーチャージの決定方法	9
図表 3 4	サーチャージの運賃に対する割合	10
図表 3 5	定期コンテナ船市場における新規参入	11
図表 3 6	海運同盟、航路安定化協定等への加盟状況	12
図表 3 7	海運同盟等への加盟拒否	13
図表 3 8	海運同盟等への加盟条件	14
図表 3 9	海運同盟等への加盟希望の有無	15
図表 4 0	海運同盟等へ加盟していないことによる不利益	16
図表 4 1	一手積契約（二重運賃制）の実施状況	17
図表 4 2	フェデリティーリベートの実施状況	18
図表 4 3	運賃延戻制の実施状況	19
図表 4 4	コンソーシアム又はアライアンスの締結状況	20

【船社を対象とするアンケート調査結果】

(海上輸送サービス一般)

図表26 提供している国際海上輸送サービス

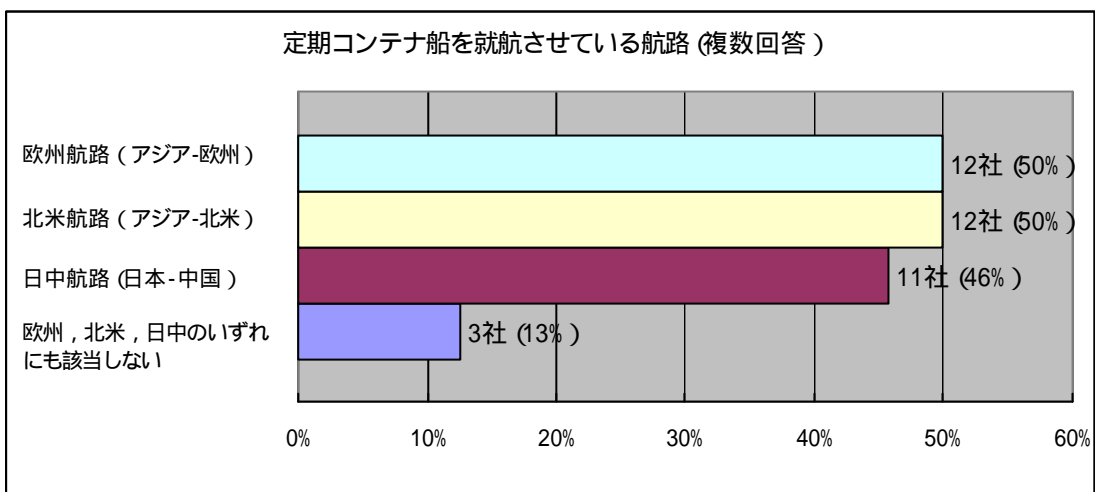
アンケート調査に回答した船社のうち、定期運航サービスのみ提供している船社が19社(58%)、不定期運航サービスのみを提供している船社が9社(27%)、定期運航サービス及び不定期運航サービスの両方を提供している船社が5社(15%)であった。



図表 2 7 定期コンテナ船を就航させている航路

定期コンテナ船を就航させていると回答した船社(24社)のうち、欧州航路及び北米航路に定期コンテナ船サービスを就航させている船社はそれぞれ12社(50%)であった。

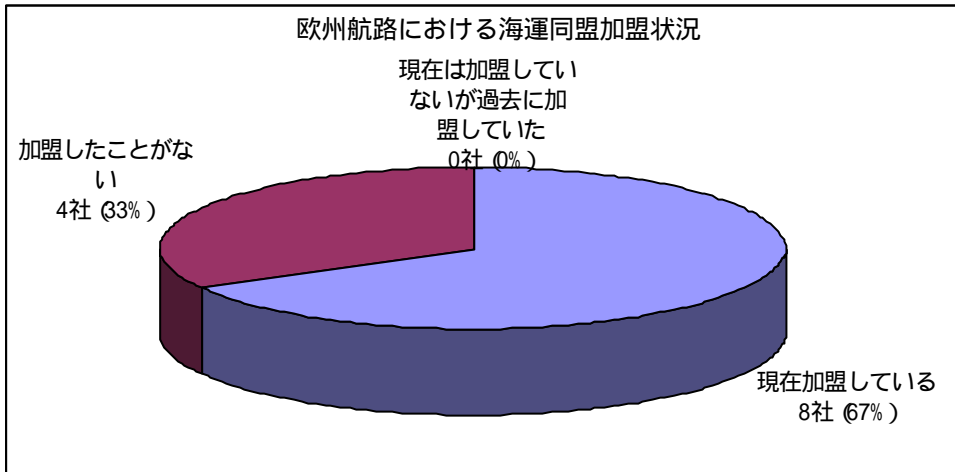
日中航路に定期コンテナ船を就航させていると回答した船社は11社(46%であった)



(欧州航路における運賃及びサーチャージについて)

図表28 欧州航路における、海運同盟への加盟状況

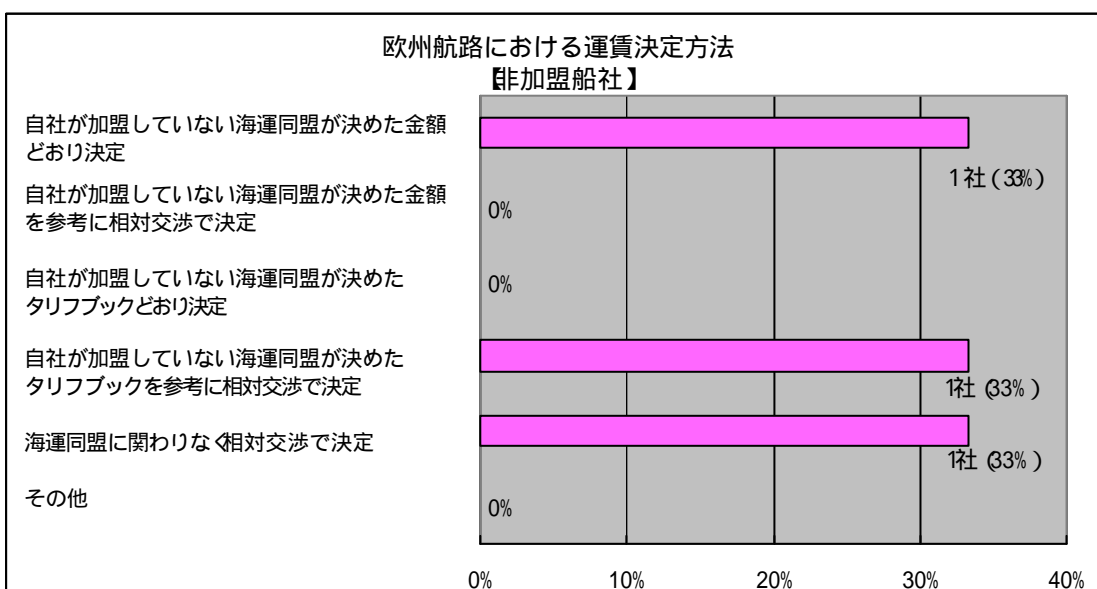
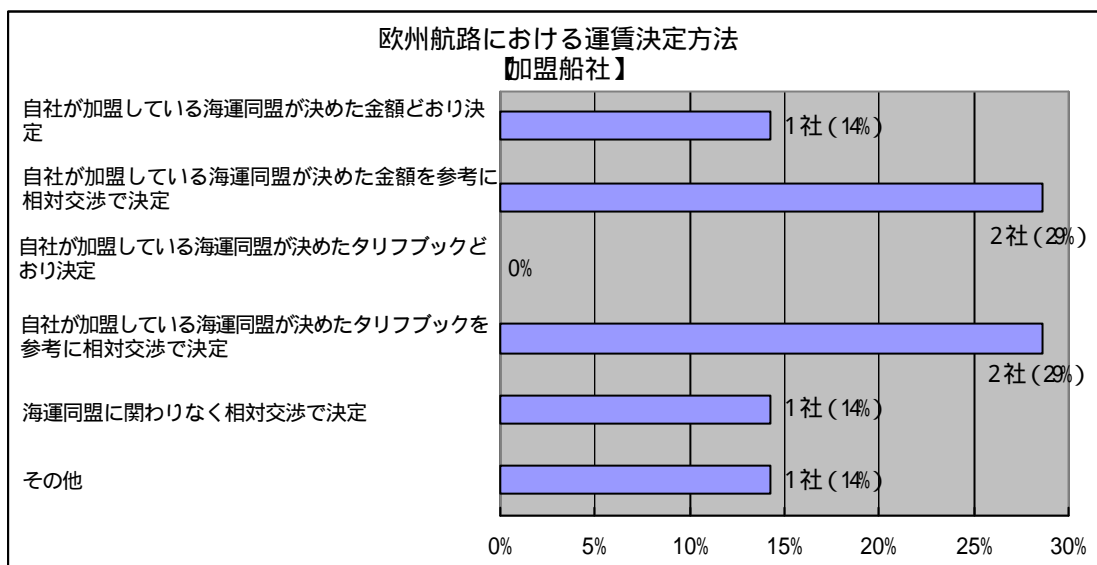
欧州航路に定期コンテナ船を就航させていると回答した船社のうち、67%が「現在加盟している」と回答しており、33%が「加盟したことがない」と回答している。「現在加盟していないが過去に加盟していた」と回答した船社はいなかった。



図表 2 9 欧州航路における運賃の決定方法

海運同盟に加盟している船社のうち、海運同盟のタリフブックどおりに運賃を決定しているとする船社はいなかった。

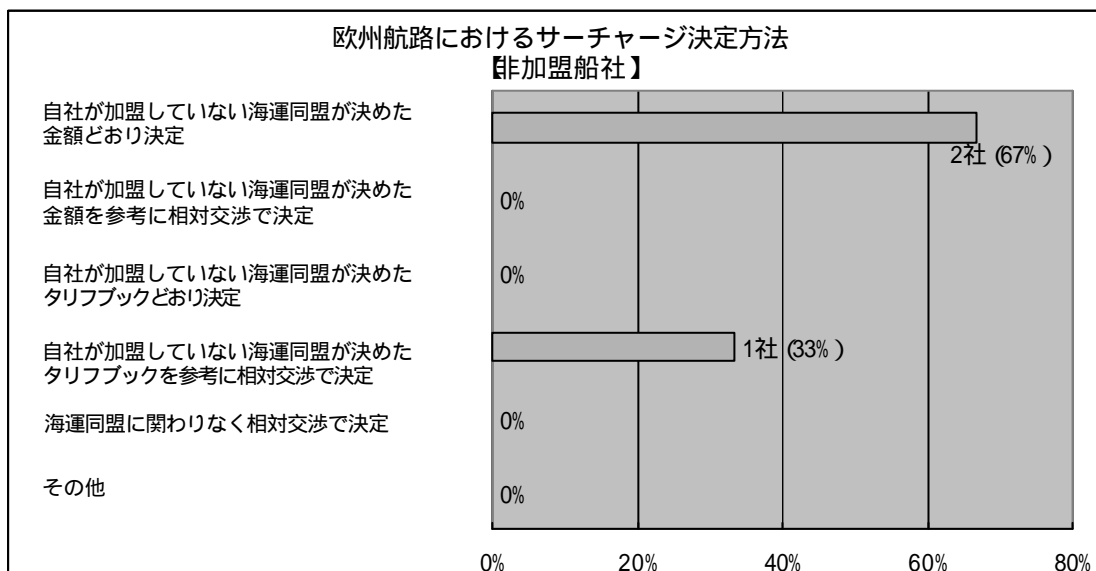
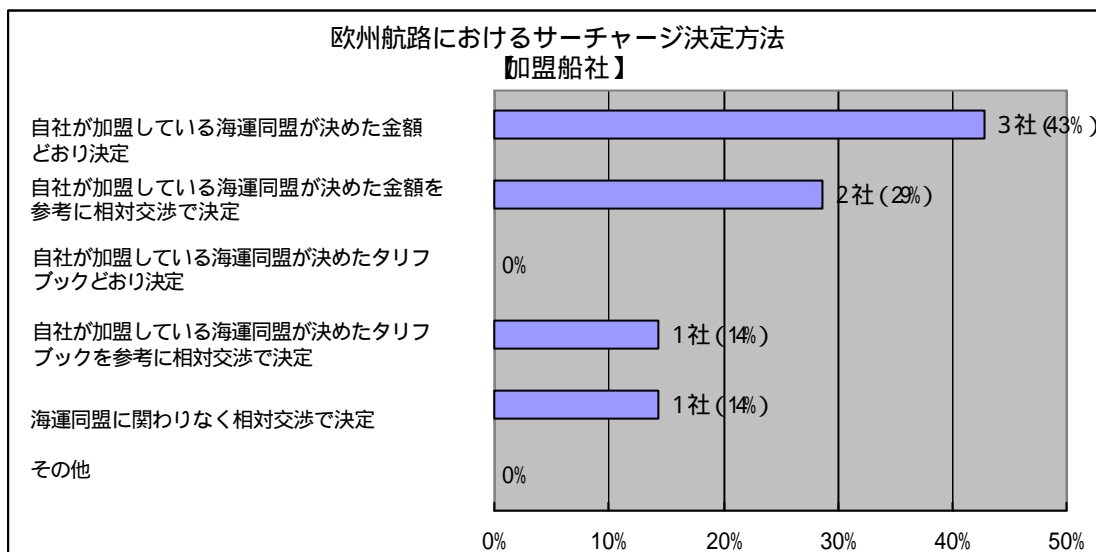
海運同盟に加盟していない船社のうち、海運同盟の決めた金額どおり決定していた船社が 1 社、海運同盟の決めた金額を参考にしているとする船社が 1 社あった。



図表30 欧州航路におけるサーチャージの決定方法

海運同盟に加盟している船社のうち、海運同盟のタリフブックどおりにサーチャージを決定しているとする船社はいなかった。海運同盟が決めた金額どおり決定している船社が最も多く約50%であった。

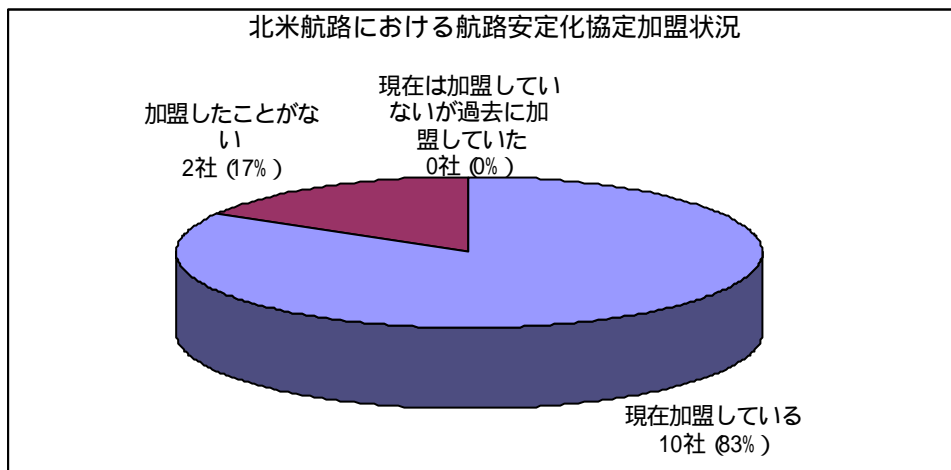
海運同盟に加盟していない船社のうち、相対交渉で決定する船社はおらず、海運同盟が決めた金額どおり又はタリフブックを参考に決定している。



(北米航路における運賃及びサーチャージについて)

図表3-1 北米航路における、航路安定化協定への加盟状況

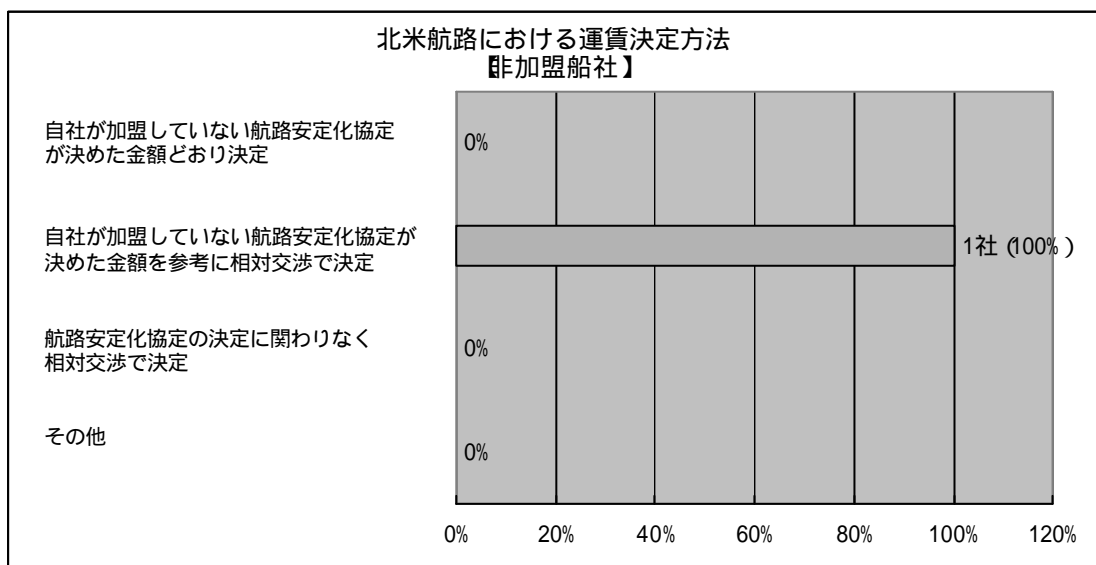
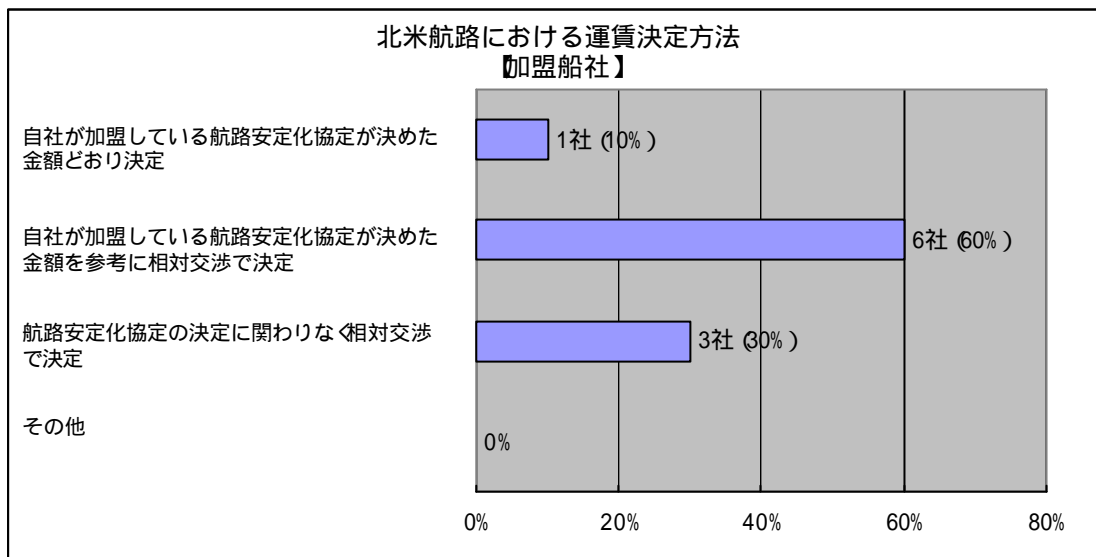
北米航路に定期コンテナ船を就航させていると回答した船社のうち、83%が「現在加盟している」と回答しており、17%が「加盟したことがない」と回答している。「現在加盟していないが過去に加盟していた」と回答した船社はいなかった。



図表 3 2 北米航路における運賃の決定方法

航路安定化協定に加盟している船社のうち、協定が決めた金額を参考に決定していると回答した社が半数以上を占めた。

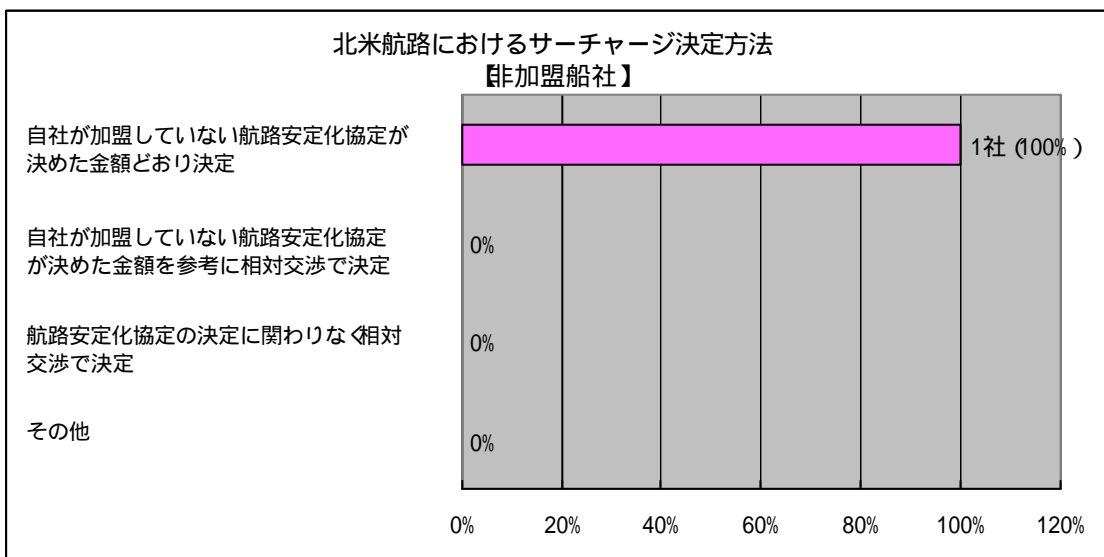
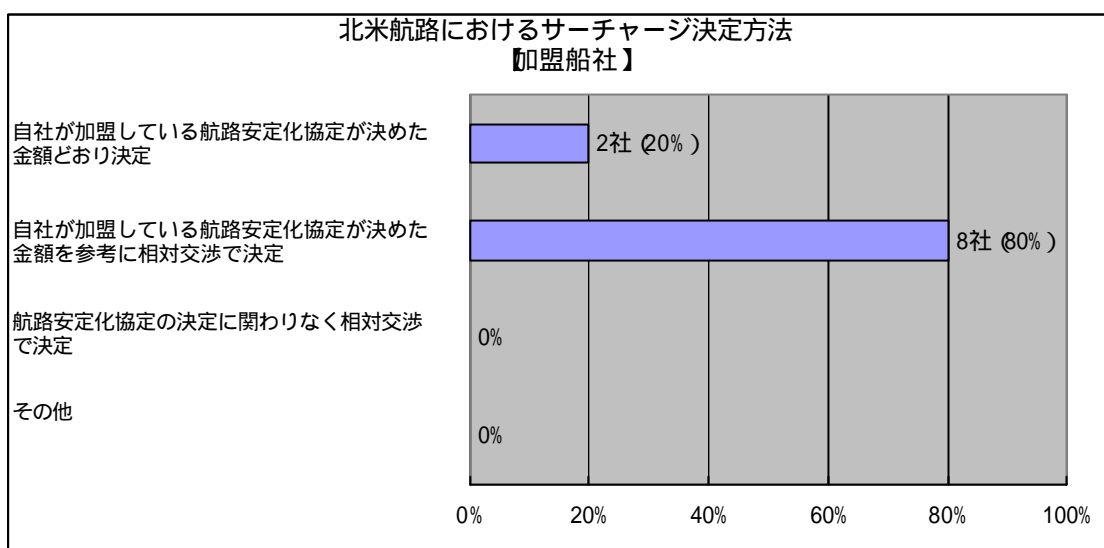
航路安定化協定に加盟していない船社についても、協定が決めた金額を参考にしていると回答する船社が 1 社あった。



図表3-3 北米航路におけるサーチャージの決定方法

航路安定化協定に加盟している船社のうち、協定が決めた金額どおりにサーチャージを決定しているとする船社は20%、協定が決めた金額を参考にしている船社が最も多く80%であった。

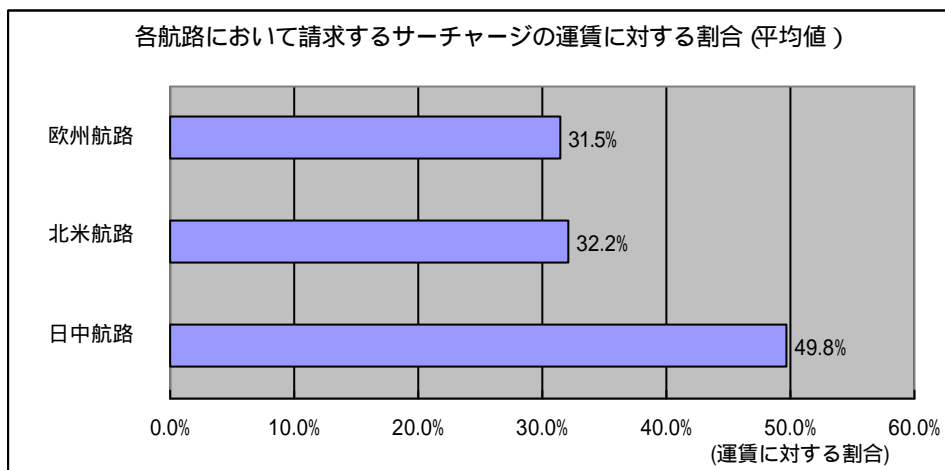
航路安定化協定に加盟していない船社についても、協定が決めた金額どおり決定しているとする社が1社あった。



(欧州航路，北米航路及び日中航路におけるサーチャージの運賃に対する割合)

図表 3 4 欧州航路，北米航路及び日中航路におけるサーチャージの運賃に占める割合

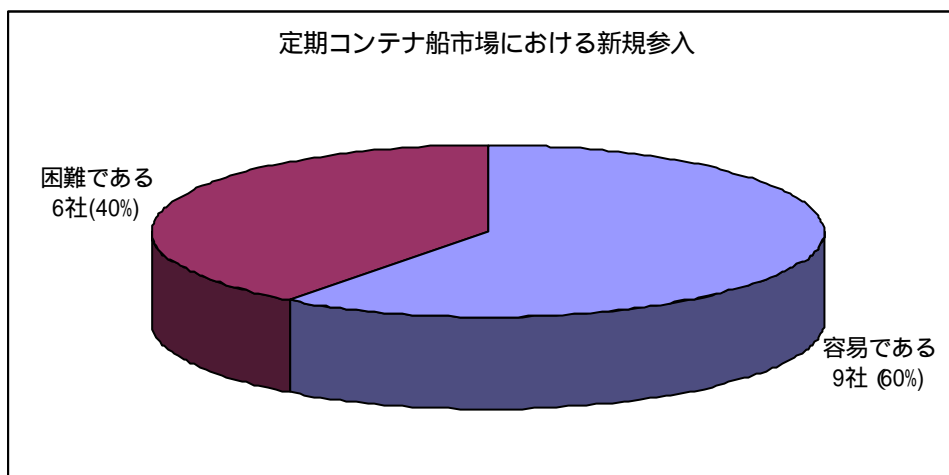
欧州航路及び北米航路において，サーチャージの運賃に占める割合の平均をとるとそれぞれ約 3 割であるが，日中航路では割合が高く約 5 0 %であった。



(新規参入)

図表3-5 定期コンテナ船市場における新規参入

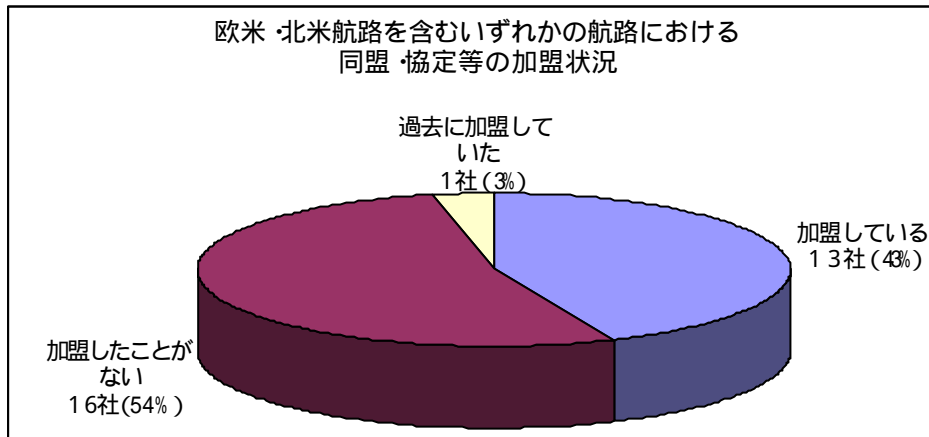
現在定期コンテナ船を就航させていない航路に新規参入することの容易性について聞いたところ、容易であると回答した社が60%、困難であるとした社が40%であった。



(海運同盟等への加盟状況)

図表36 海運同盟，航路安定化協定等への加盟状況

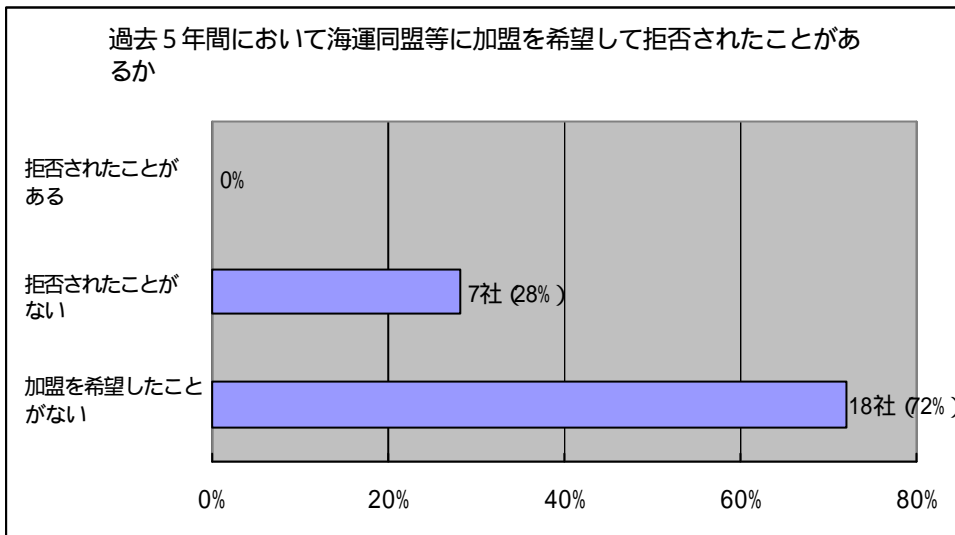
定期船，不定期船及び航路に関わらず，海運同盟及び航路安定化協定等へ「加盟している」と回答した船社が約4割であり，「加盟したことがない」と回答した船社が約5割であった。



(海運同盟等への加盟について)

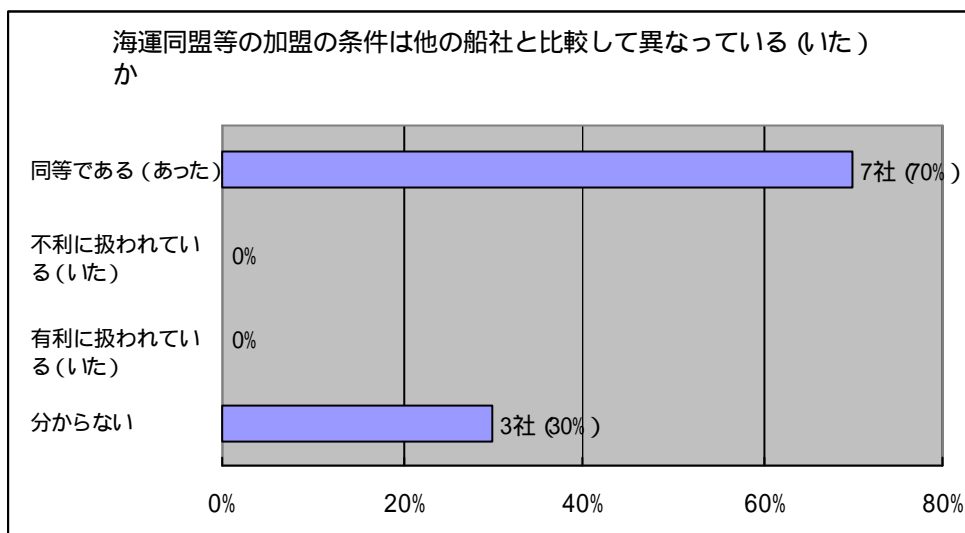
図表37 海運同盟等への加盟拒否

過去5年間、海運同盟及び航路安定化協定等に対する加盟を希望し、「加盟を希望して拒否されたことがある」と回答した船社はいなかった。



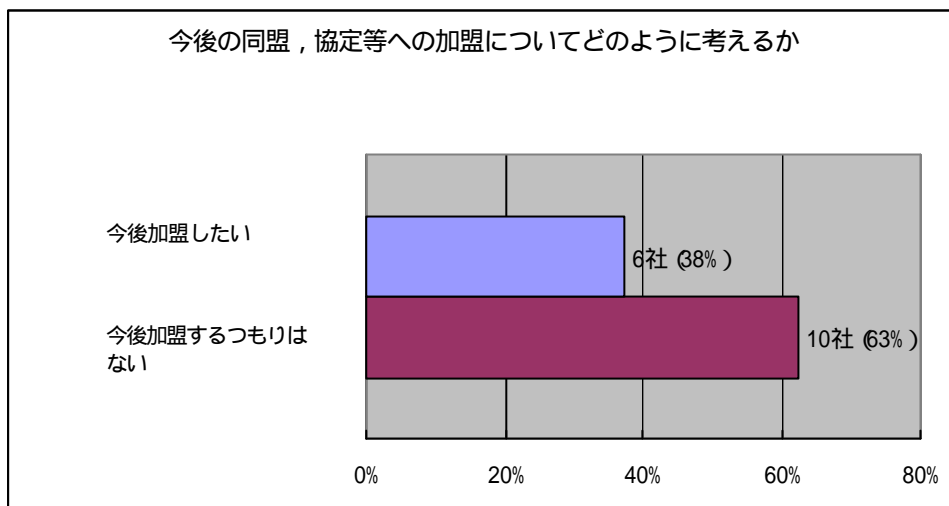
図表38 海運同盟等への加盟条件

海運同盟等に加盟するにあたって、他の船社と比べて「不利に扱われた」「有利に扱われた」と回答した船社はいなかった。



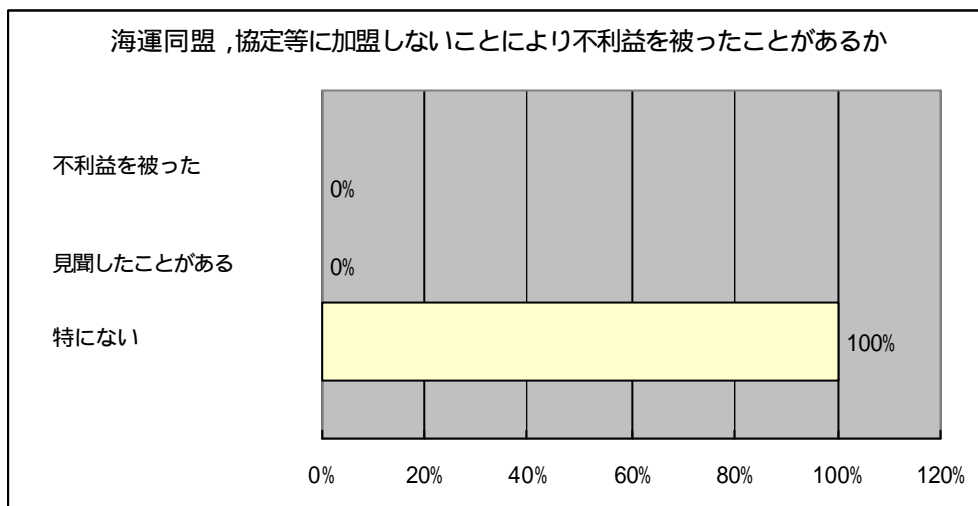
図表39 海運同盟等への加盟希望の有無

現在海運同盟等に加盟していない船社のうち、「今後加盟したい」と回答した船社が約4割、「今後加盟するつもりはない」と回答した船社が約6割であった。



図表40 海運同盟等へ加盟していないことによる不利益

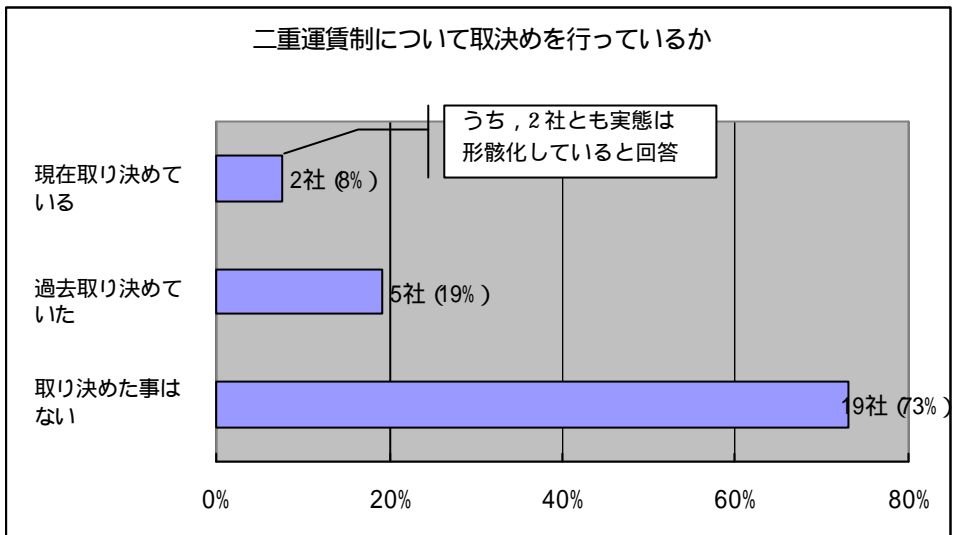
現在海運同盟等に加盟していない船社のうち、加盟していないことにより、「不利益を被った」又は「見聞をしたことがある」と回答した船社はいなかった。



(一手積契約等の実施状況について)

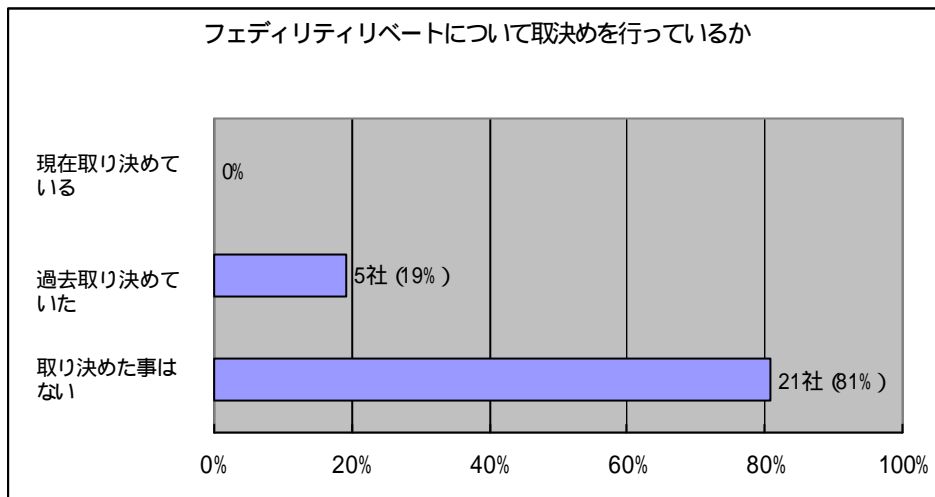
図表4-1 一手積契約(二重運賃制)の実施状況

一手積契約(二重運賃制)の取決めがあると回答した船社は2社(8%)であるが、いずれの2社も「実態として形骸化している」と回答している。



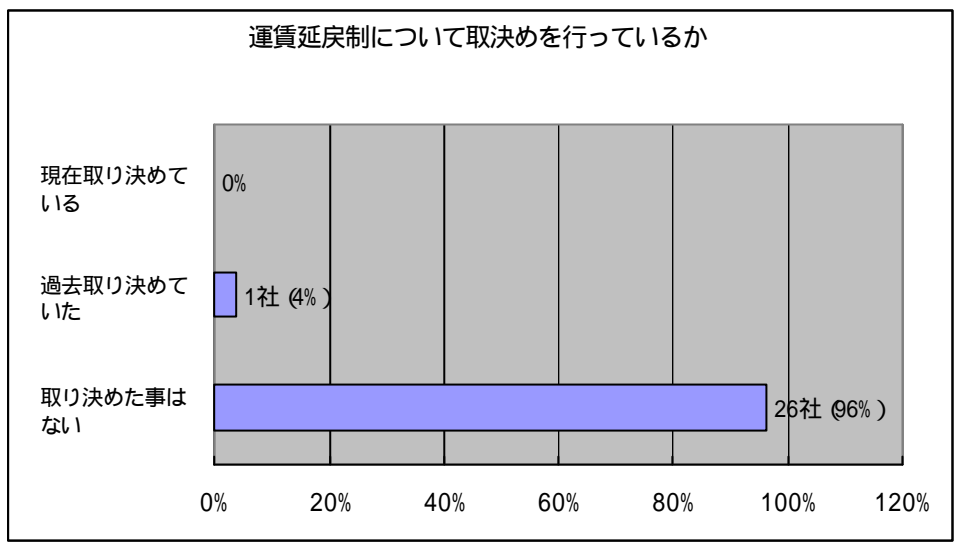
図表4 2 フェディリティーリベートの実施状況

フェディリティーリベートの取決めがあると回答した船社はいなかった。



図表 4 3 運賃延戻制の実施状況

運賃延戻制の取決めがあると回答した船社はいなかった。



(コンソーシアム・アライアンスについて)

図表4-4 コンソーシアム又はアライアンスの締結状況

コンソーシアム又はアライアンスの「締結している」と回答した船社は42%であり、「締結したことがない」と回答した船社が55%であった。

