

政府規制等と競争政策に関する研究会 (外航海運)



2006年3月16日
(社)日本船主協会

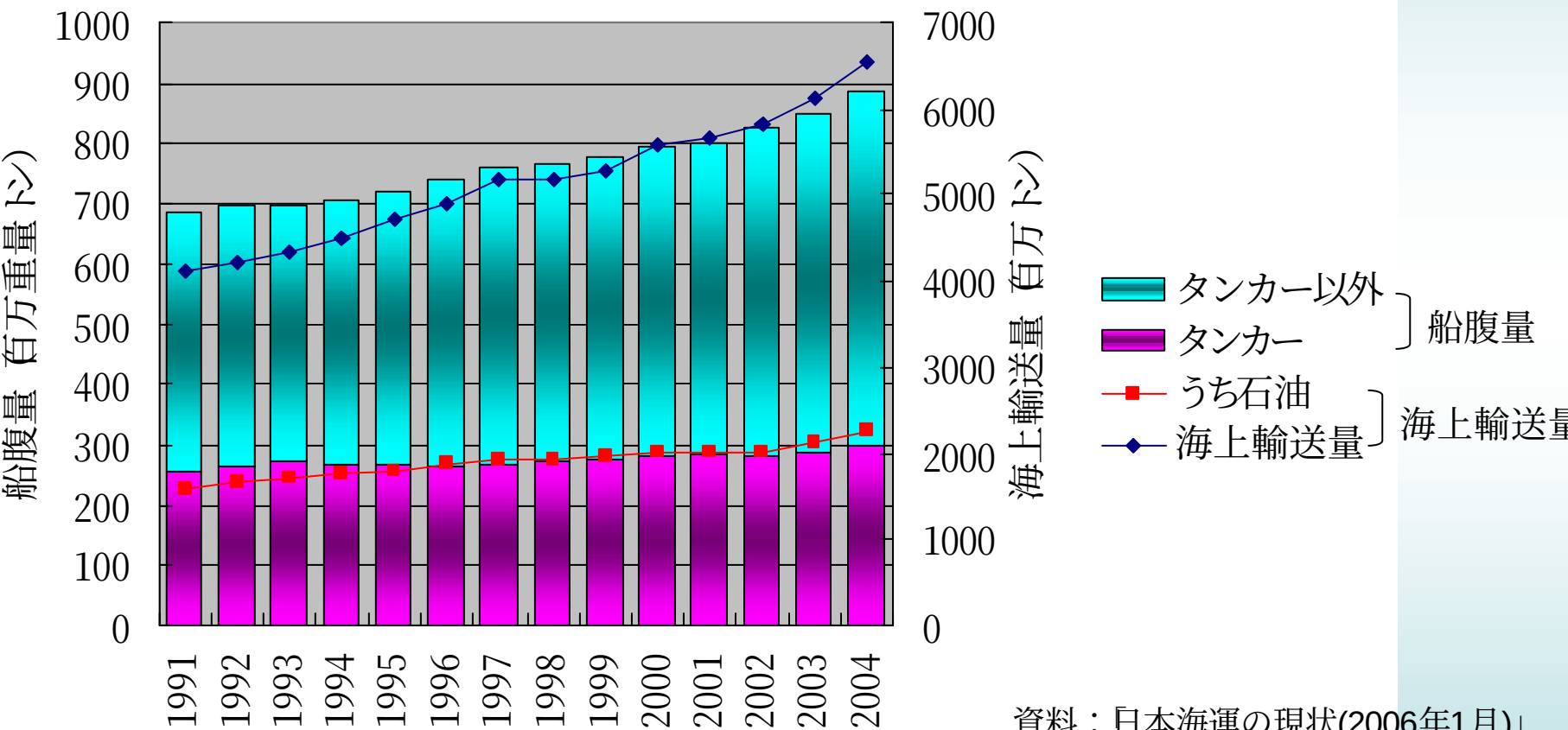
1. 外航海運の概観
2. 定期船事業の特色と社会的インフラとしての公共性
3. 海運同盟、航路安定化協定に対する 評価と必要性
 - A. 同盟、航路安定化協定の現状
 - B. 船社の視点
 - C. 諸外国の適用除外制度の現状
4. 外航定期海運から見た日本の特性
5. 日本における 荷主と同盟、協定との関係
6. 独禁法適用除外制度に関する 日本船主協会の見解

1. 外航海運の概観

- *世界の海上輸送量は65億トン、日本発着は10億トン、その99.7%が海上貿易
- *定期船は 8300万TEU*, うち日本発着は約1080万TEU(日本発着の内訳 :北米航路 17%、欧州航路 12%、アジア航路 60%)
- *中国発着貨の 著しい伸び、日本発着のシェアは相対的に低下
- *海上輸送量は 定期も不定期も継続的な成長が見込まれる
- *収入の80%、費用の70%が トレ建て (大手3社の平均)
- *経常損益推移 (大手3社、定期・不定期合計)
95年より 徐々に改善、ここ3年は堅調であるが
定期航路部門は 長期にわたり概ね 赤字で推移してきた

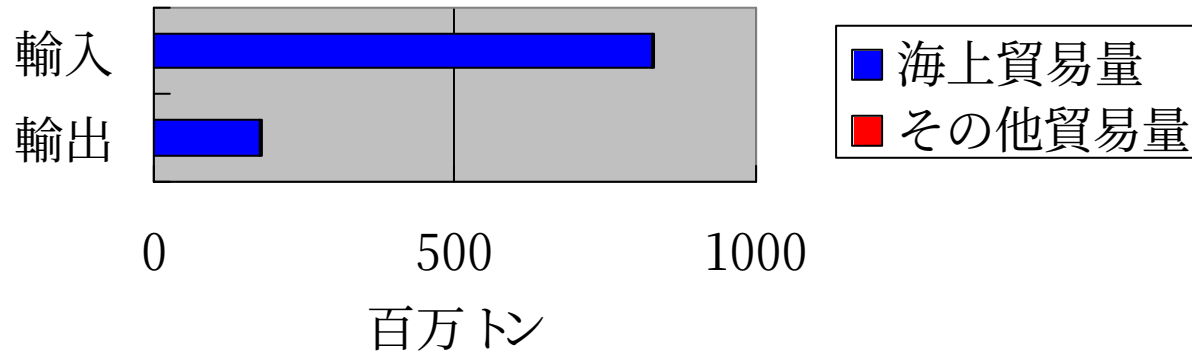
*TEU(Twenty - Foot Equivalent Unit) :20フィートコンテナ換算

世界の海上輸送量と船腹量推移



資料：日本海運の現状(2006年1月)」

我が国貿易に占める海上貿易の割合 (トン数ベース)

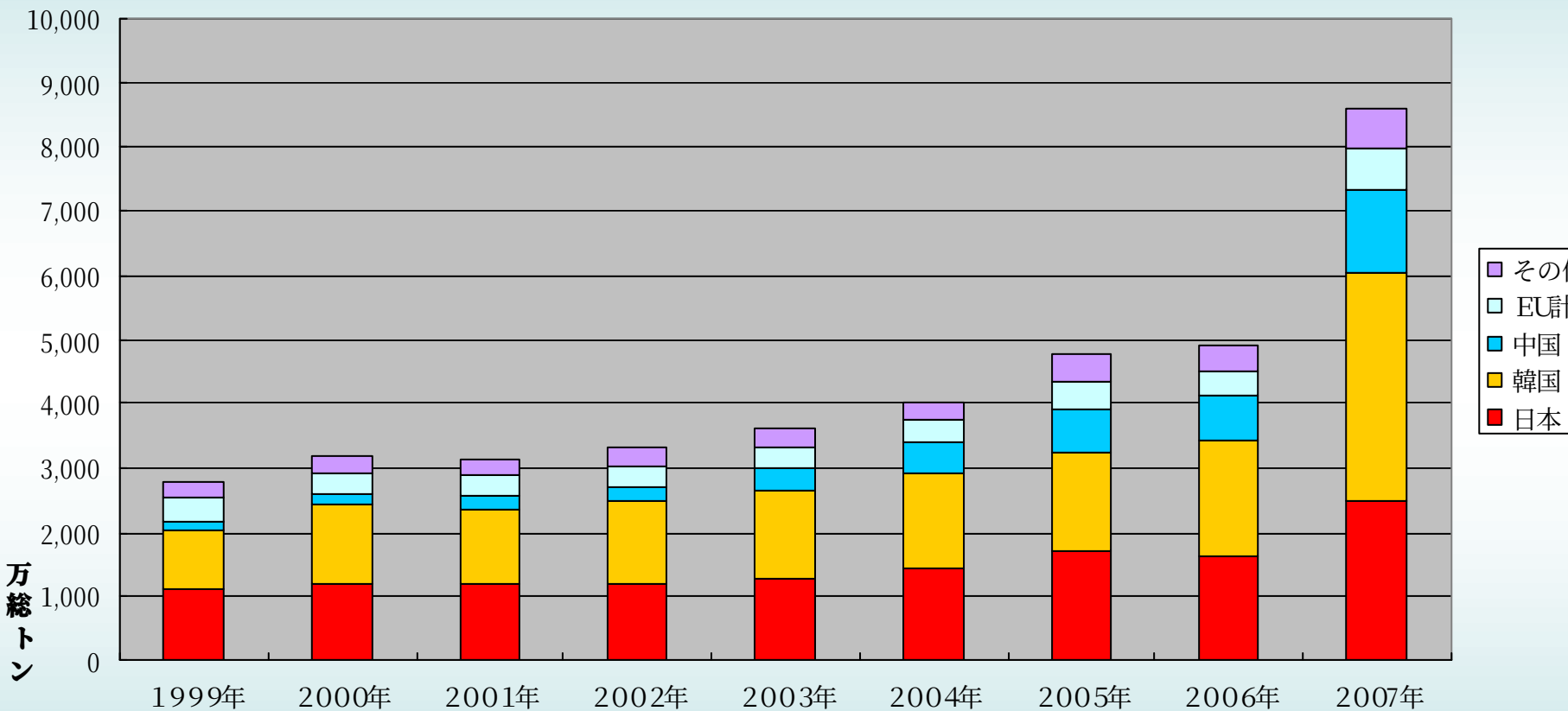


	輸出		輸入		輸出入合計	
	総量	海上貿易量(%)	総量	海上貿易量(%)	総量	海上貿易量(%)
1985	94	94 (99.5)	604	603 (99.9)	698	697 (99.9)
1990	85	84 (99.1)	712	712 (99.9)	798	796 (99.8)
1995	117	116 (99.3)	772	771 (99.8)	889	886 (99.8)
2000	131	130 (99.0)	808	807 (99.8)	940	937 (99.7)
2002	155	154 (99.2)	787	785 (99.8)	942	939 (99.7)
2003	169	167 (99.2)	815	814 (99.8)	984	981 (99.7)
2004	178	176 (99.1)	830	828 (99.8)	1,008	1,005 (99.7)

単位 :百万トン)

資料：日本海運の現状(2006年1月)」

世界の商船建造量と竣工予定



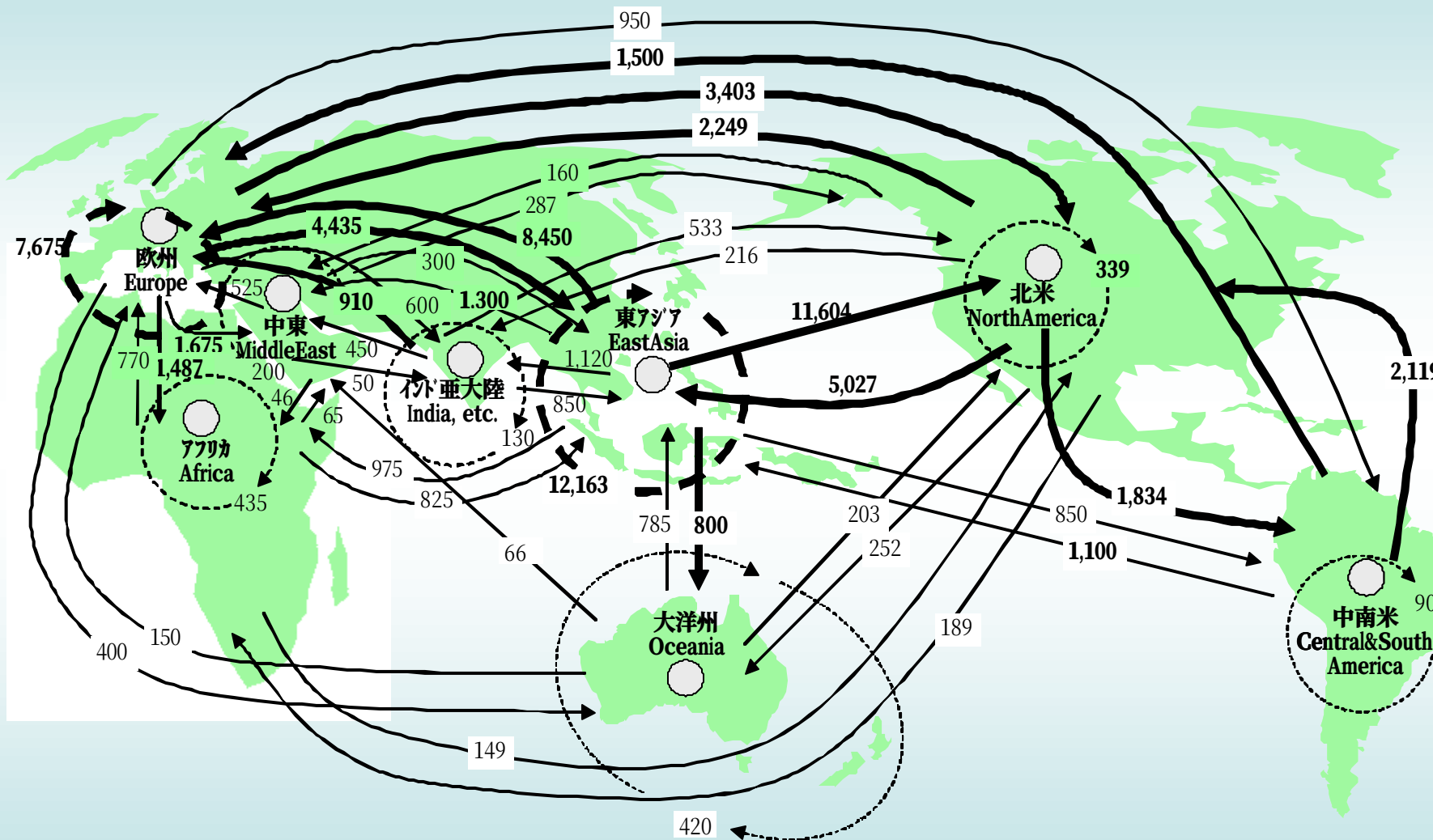
2005～2007年は発注済船舶の竣工予定

資料：日本海運の現状 (2006年1月)」

World Container Movement in 2004

Total: 82,689,000 TEU

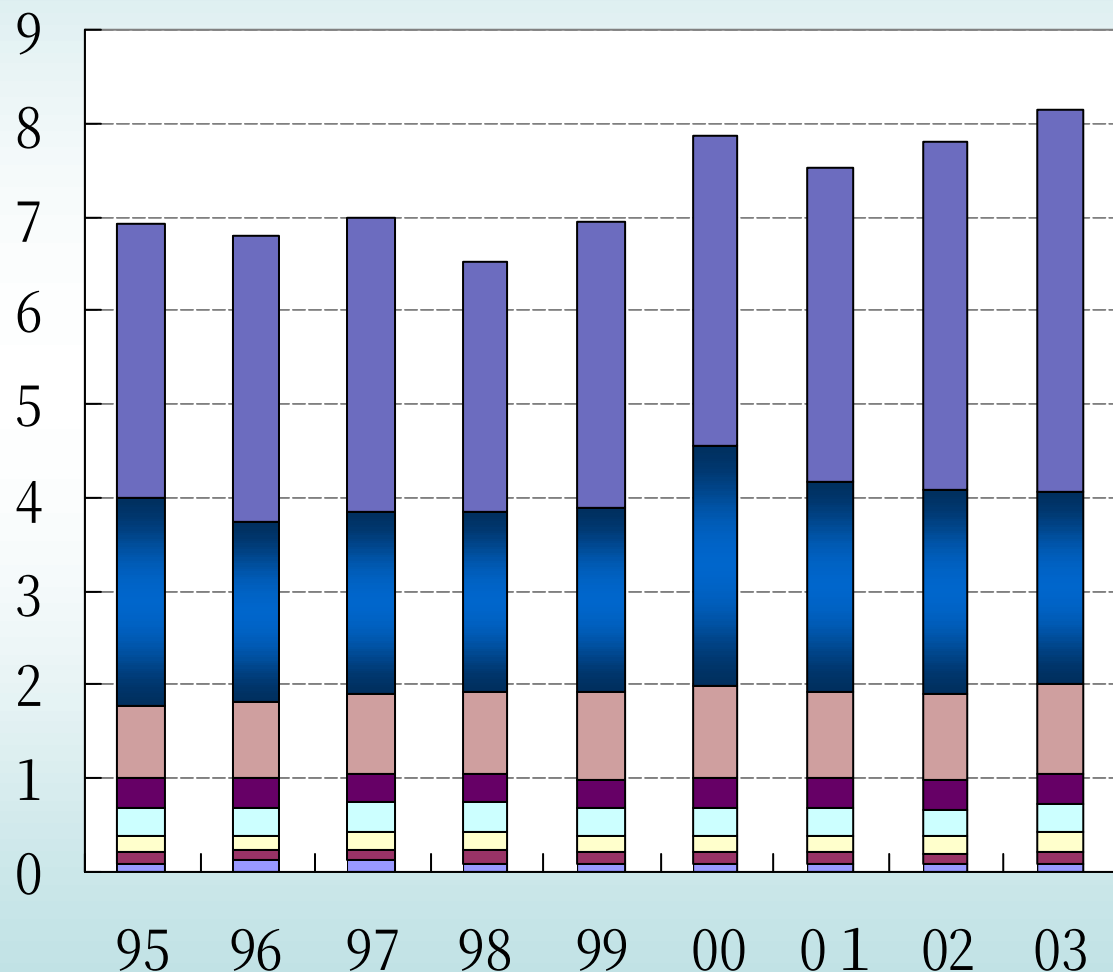
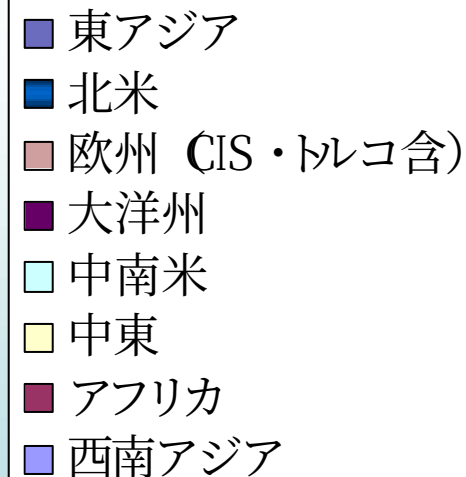
7



日本の地域別コンテナ輸出入推移

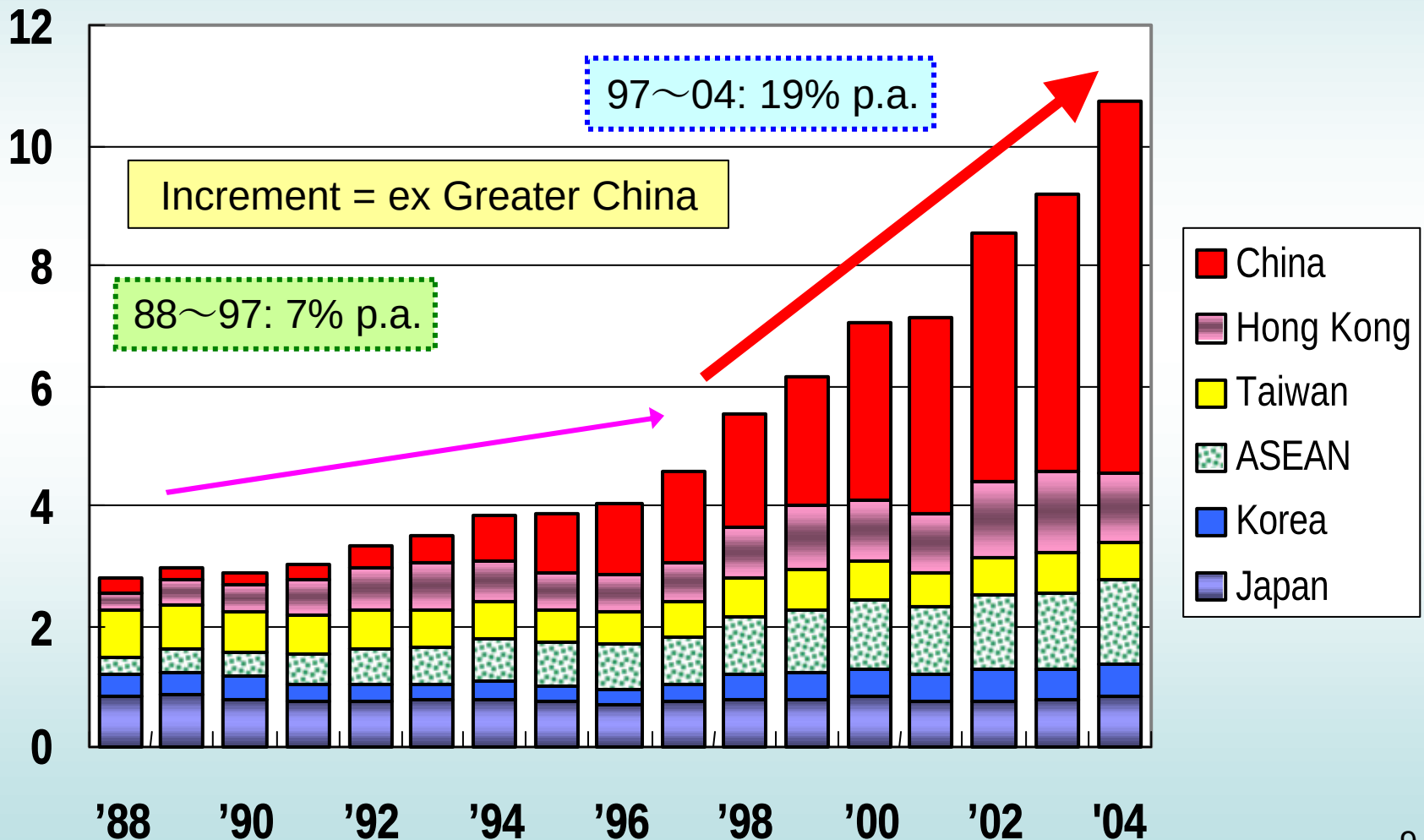
百万TEU

- 増える対東アジア貿易
- 遠洋貨物は増えない
- 短距離＝短い航海時間
→ 航空と大差ない日数



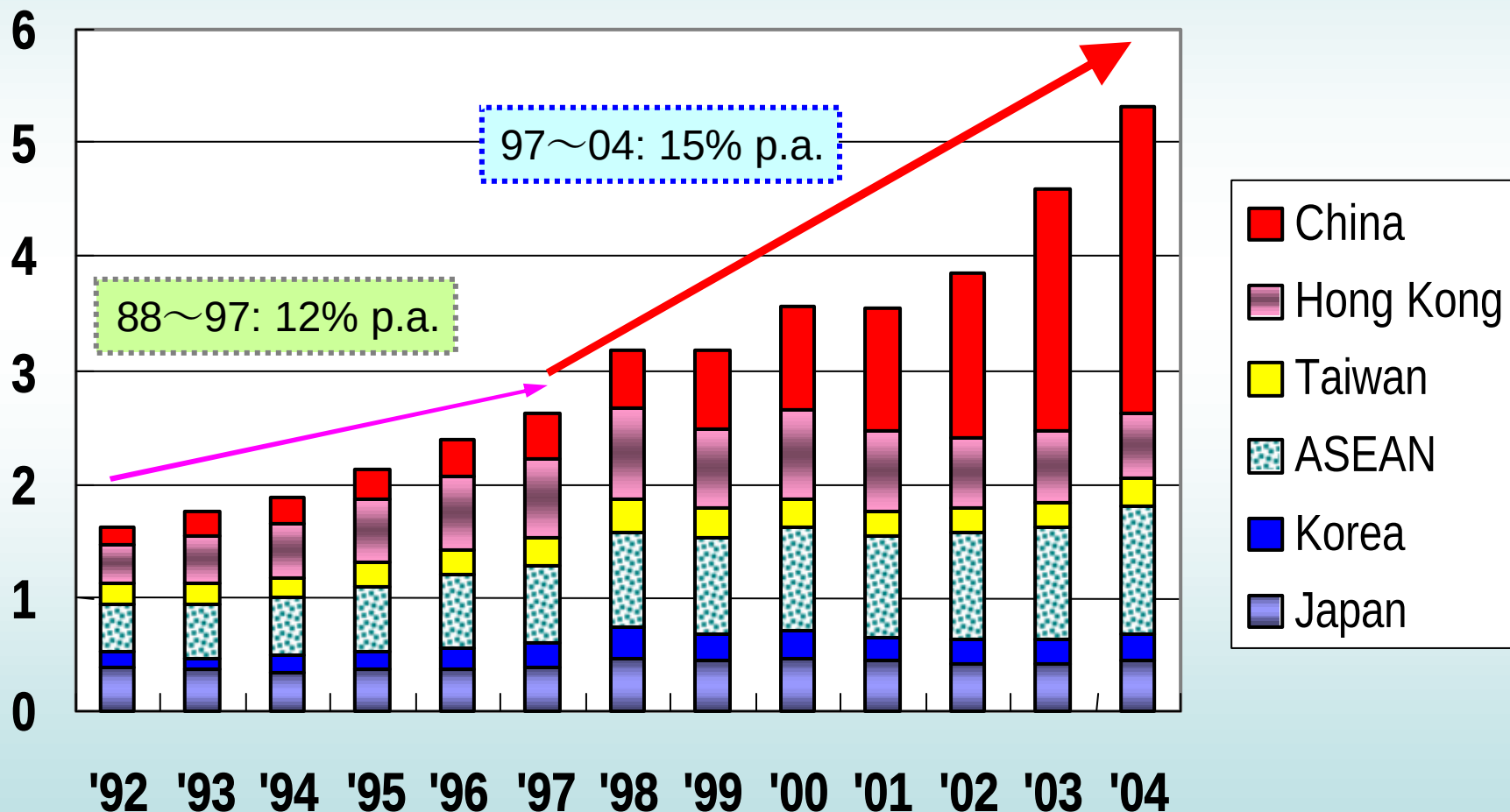
太平洋東航コンテナ荷動き量

(単位 :百万TEU)



欧州西航コンテナ荷動き量

(単位 :百万TEU)



世界の港別コンテナ取扱量ランキング (上位20港)

順位	1981		1991		2001		2004	
	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU
1	ロッテルダム	2,049	シンガポール	6,354	香港	17,990	香港	21,984
2	NY/NJ	1,860	香港	6,161	シンガポール	15,520	シンガポール	20,600
3	神戸	1,576	高雄	3,913	釜山	8,072	上海	14,557
4	香港	1,559	ロッテルダム	3,782	高雄	7,540	深セン	13,630
5	高雄	1,124	神戸	2,635	上海	6,340	釜山	11,430
6	シンガポール	1,064	釜山	2,570	ロッテルダム	6,102	高雄	9,710
7	ハンブルグ	906	ハンブルグ	2,188	ロスアンゼレス	5,183	ロッテルダム	8,281
8	サンファン	841	ロスアンゼレス	2,038	深セン	5,076	ロスアンゼレス	7,321
9	横浜	812	基隆	2,007	ハンブルグ	4,688	ハンブルグ	7,003
10	ブレーメン	811	NY/NJ	1,865	ロングビーチ	4,462	ドバイ	6,429
11	シアトル	805	横浜	1,796	アントワープ	4,218	アントワープ	6,064
12	アントワープ	794	東京	1,783	ポートケラン	3,759	ロングビーチ	5,780
13	オークランド	775	ロングビーチ	1,767	ドバイ	3,501	ポートケラン	5,244
14	釜山	743	アントワープ	1,761	NY/NJ	3,316	青島	5,140
15	東京	695	サンファン	1,584	ブレーメン	2,972	NY/NJ	4,478
16	基隆	655	フェリクストウ	1,433	フェリクストウ	2,800	タンジュンペラハ	4,020
17	ロスアンゼレス	620	ブレーメン	1,277	塩田	2,700	寧波	4,006
18	ジェッタ	618	ドバイ	1,255	青島	2,640	天津	3,814
19	ルアーブル	612	オークランド	1,194	東京	2,535	レムチャニン	3,624
20	ボレタイモア	556	バンコク	1,170	ジョヤタウロ	2,488	ブレーメン	3,496

出典: Containerization International, 業界誌等

(22) 横浜	2,303	(21) 東京	3,358
(27) 神戸	2,010	(26) 横浜	2,606
		(29) 神戸	1,850

2 定期船事業の特色と社会的インフラとしての公共性 (その1)

特色

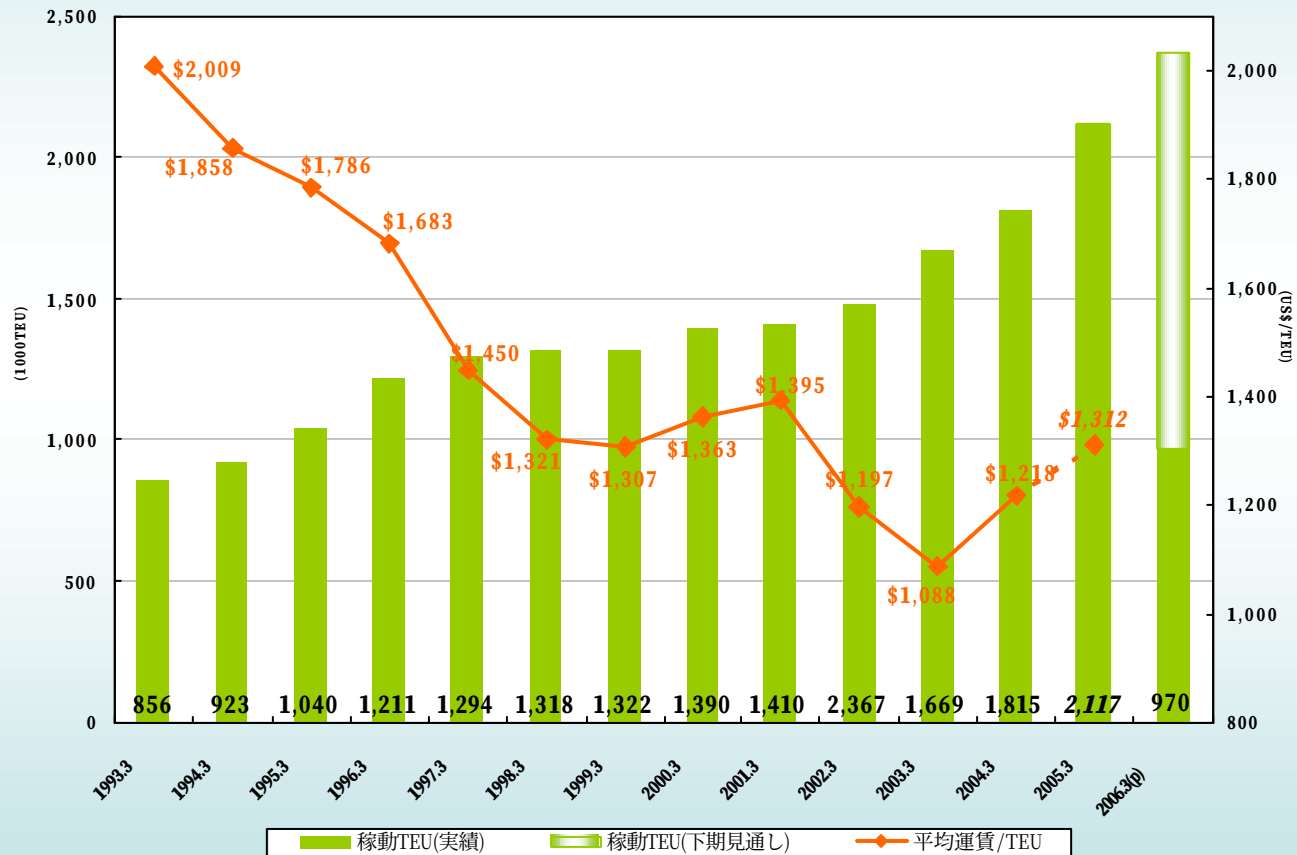
- *大規模且つ継続的投資が必要な装置産業
- *アジアへの生産拠点の集中と、世界経済にとって不可欠な公共インフラ性
- *鉄道と同様 ピークに合わせた輸送量の確保が必要、また 在庫が効かず、且つ大規模
- *参入障壁は存在しない 同盟による参入規制や国内法上の規制は無く、政府間協定なども不要)
- *日本企業の海外現地工場へのベルトコンベア機能
原材料・部品の安定・定時輸送、輸送在庫圧縮)
- *国内市場の存在しない世界単一市場においてコスト構造や経営哲学の異なる 海外の企業と直接競争を行ってきた
→ 大手 6社は 3社となった

2 定期船事業の特色と社会的インフラとしての公共性 (その2)

運賃レベルは 需給バランスが反映される

- 破滅的競争に陥りやすい反面、需給がタイトになると上昇
- 運賃＝生産・販売コストの一部」の不安定化
- 輸出入者の コスト管理の不安定化 (全体から見れば少額だが ある程度の安定性が望ましい)

平均運賃推移 商船三井IR資料より)

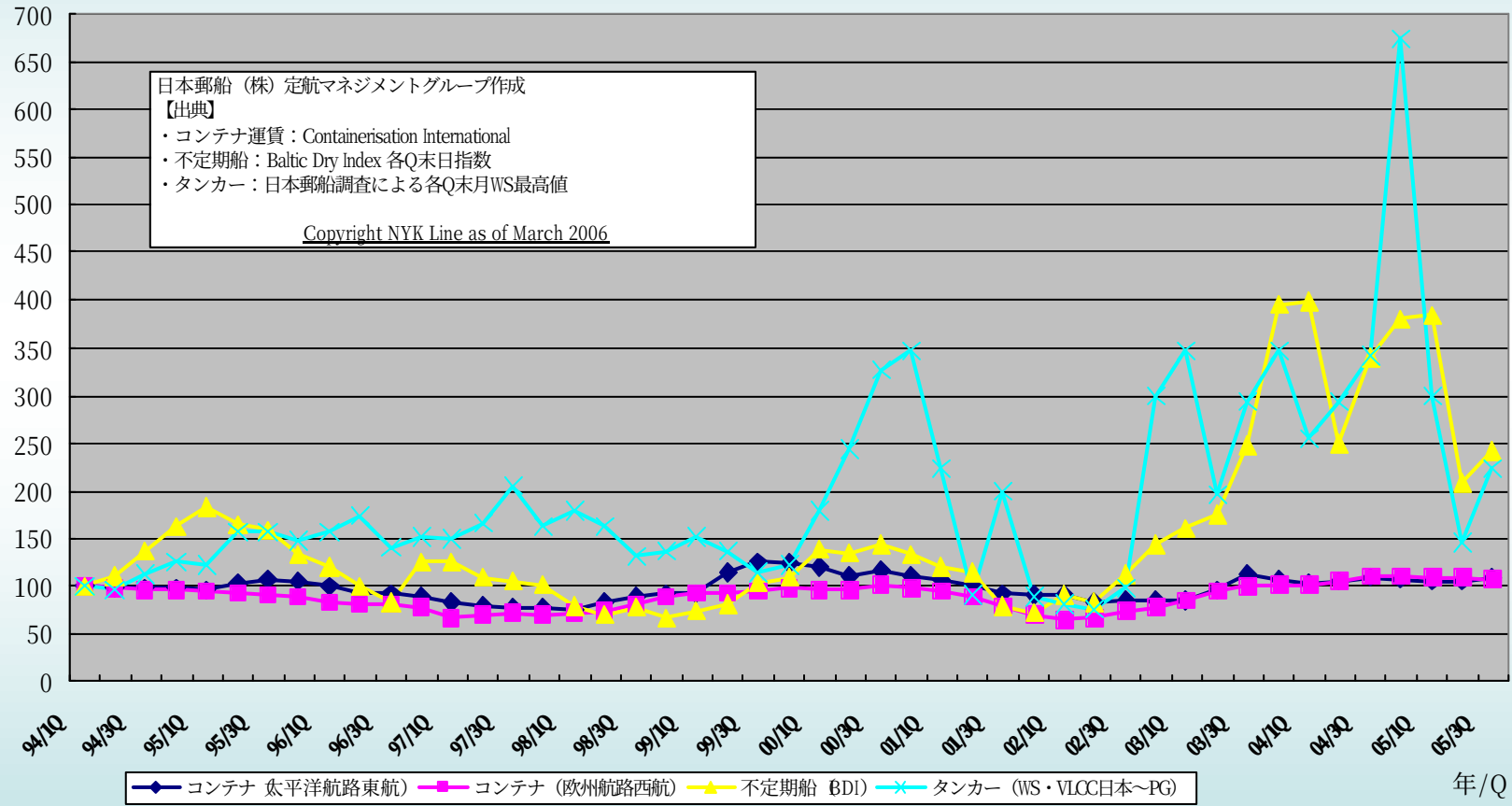


海運マーケットの推移

(コンテナ船 / 不定期船 / タンカー)

指数 (94年1Q=100)

94 1Q - 05 3Q マーケット推移



2 定期船事業の特色と社会的インフラとしての公共性 (その3)

寡占化、M&Aによる 集中化 (米国の例)

- *84年海事法成立以降15年で 大手米国籍外航海運企業は 全て 倒産、または 外国企業に買収された
- *米国で 最初に規制緩和が行われた鉄道事業では 寡占化が進み 近年 コンテナ内陸輸送の為の設備投資が進まず コスト上昇とサービス低下を招いている

結果→ 2004年の米国西岸諸港の大混雑
北米航路の一貫輸送運賃値上げ要因

3. 海運同盟、航路安定化協定に対する 評価と必要性

A. 同盟、航路安定化協定の現状

- * 嘗ての価格設定機能・拘束力の喪失
- * ガイドライン設定→ 個別船社の判断
荷主との個別相対交渉
- * 激しい競争環境が存在する
類発するM&A、不安定な業績)
- * また、運賃推移、レベルなどからも高い競争性の存在
が示されている

3. 海運同盟、航路安定化協定に対する 評価と必要性

B. 船社の視点

＜現在も実効性があるもの＞

- [illegible]

＜嘗て同盟として有していた機能→現在では機能していない＞

- i) 二重運賃制による 拘束力
- ii) 新規参入の規制、積み取りシェア、寄港地制限など (功罪両側面)

3. 海運同盟、航路安定化協定に対する 評価と必要性

C. 諸外国の適用除外制度の現状

現在見直しが行われている国： EU, オーストラリア

現在独禁法体系全般を見直し中の国： 米国

現在適用除外制度が存在している国：

上記を含む 競争法の概念がある諸外国

最近競争法が導入され 適用除外規則を策定中の国：

シンガポール

海運法制の新設・改訂予定の国：

インド

4. 外航定期海運から見た 日本 の 特性

- * 地理的要因 特に欧州航路 8隻 vs 7隻)
- * 日本 - 北欧州ループ新設に要する 船とコンテナの
総投資額：約 1400億円
船舶 \$120M X 8隻、コンテナ \$ 260M @ \115)
- * 10年で経済的に陳腐化、アジア発荷動きの
成長→ 大型化、設備更新の為 継続的投資が必要
- * 日本寄港ループの減少 (2003年→ 2005年)
欧州航路 : 11→ 7 (アジア全体では 38→ 55に増加)
北米航路 : 31で横ばい (アジア全体では 68→80に増加)

5. 日本における 荷主と 同盟、協定との関係

- * 荷協・国交省・同盟・協定による 定期的な対話の開催 (フォーラム → 日本のみの制度)
- * 加えて同盟・協定による荷主協議の開催
- * 船社の日常の営業活動を通じての 個別荷主との 運賃・サービス交渉
- * これらにより 適用除外制度の濫用が防止されている
- * EUでも 荷主との協議が義務付けられているが 実態的には行われておらず、荷主・同盟間の関係は日本のそれとは根本的に異なる

6. 独禁法適用除外制度に関する 日本船主協会の見解 (その1)

- * 運賃・サービスの安定供給、将来の荷動き増加に備えた投資、技術革新には 航路環境のある程度の安定性が大前提となり、
- * そのためにも船社間協定、同盟に対する独禁法適用除外は不可欠
同盟、協定は 過去100年にわたり一定の貢献をして来た)

6. 独禁法適用除外制度に関する 日本船主協会の見解 (その2)

- * 独禁法適用除外撤廃の場合予想される 中長期的不利益要素：
 - 運賃の不安定性、
 - 頻繁な参入・撤退、
 - 寡占化、
 - 将来供給量の不安定性、
 - 技術革新・安全性向上の停滞
- * 日本においては 荷主協会との協議 (フォーラム) が自発的に行われており、国土交通省も荷主と船社の自発的対話を適切に監視し、適用除外制度の濫用が防止されている。国土交通省→ EU競争総局への意見)
こうした対話は世界でも日本において最も実質的に行われており、EU競争当局・アジア諸国荷協も注目している。アジア船主フォーラム(注)にても、各国船主協会に 関係同盟、船社と各国荷主協会との対話促進を日本より呼びかけている
注 :日本船協を含むアジア7地域13船主協会による組織)

6. 独禁法適用除外制度に関する 日本船主協会の見解 (その3＝結び)

- * 資源を持たない島国 日本にとっても その社会的インフラの経済性と安定性の両立は 不可欠
- * 日本の適用除外制度の評価と検討に際しては その国際的整合性を保つ事が重要である一方で、日本と諸外国・地域の海運政策・関連法制や地理的・経済的地域特性の差異も考慮しつつ 多角的な観点から行われるべきであるが、
- * これら日本固有の環境、制度、及び 現存する適切な競争環境のもと、外航海運に対する独禁法適用除外制度は日本 及び その貿易相手国の社会・経済に 不利益をもたらすのでは無い。寧ろ この撤廃が引き起こすであろう 中長期的不安定性による 不利益が懸念される。