

2006年3月16日  
 (社)日本船主協会

**エラスムス大学 ハララムビデス教授講演会概要**

主催：(財)日本海運振興会  
 2006年2月23日 於 東京

**ヘラクレス・E・ハララムビデス教授：**

ロッテルダム・エラスムス大学教授（海運経済・物流学）、エラスムス・海運経済・物流センター所長。

欧州の同盟制度見直しにあたっては、欧州委員会競争総局の委託を受け、競争法適用除外制度が外航定航海運に与える経済的影響を調査。報告書は2003年11月に公表される。（いわゆる「エラスムス・レポート」）

**1. 定航海運の特殊性**

- 競争政策の中で、定航海運分野は他の経済分野と異なる扱いを受けてきた。背景は以下の通り。
  - ・ 非常に高い固定費と低い限界費用(marginal cost)という特徴を持ち、これが業界の長期的持続可能性を毀損している。
    - 高固定費：貨物量に関わらず、コストが発生
    - 低限界費用：船腹に余裕がある場合、出航直前に持ち込まれた貨物を極めて低運賃で輸送する動機が働く。
  - ・ 定航海運は、荷主の輸送需要に対応する為、余裕を持った船腹を準備する。（＝余剰船腹が不可避との内在的特徴）
    - 余剰船舶は、運賃不安定化要因
  - ・ 北米航路・欧州航路ともに西航/東航の荷動き量の不均衡が存在。
  - ・ 荷動き量の不均衡と船舶大型化が相俟って、余剰船腹の幅は拡大する。
  - ・ 船社は以下2つの方法により、上記余剰船舶による不安定化に対処；
    - 同盟・協議協定を通じた一定の運賃規律策定
    - アライアンスを通じた協力（船社間での船腹融通等）
  - ・ 上記のうち、何れが欠けても、船社の寡占化を招来する。
- 欧州委員会が、同盟に対する適用除外制度廃止を提案した直後、定航船社の大型M&Aが相次いだ。マースク社（デンマーク）はP&Oネドロイド社（英国/オランダ）を買収し、ハパクロイド社（ドイツ）はCPシブス社（カナダ）を買収した。

これらは、欧州委員会提案の影響と考えられる。

## 2. 欧州における同盟制度見直しについて

- 欧州委員会は、見直し当初から「同盟制度は問題あり」との予断を持って作業を行っており、これまでのプロセスが客観的かつ公平であるとは言えない。
- 欧州委員会は、同盟に対する競争適用除外制度を維持する立証責任を船社側に課しているが、立証は規制当局が行なうべき。
- 外航海運は世界的産業であり、欧州委員会は制度変更にあたって、EU以外の国々・地域とも連絡をする必要がある。

## 3. 「エラスムス・レポート」の結論要旨

- 不定期船の運賃変動と比較して、定期船の運賃は相対的に安定しており、同盟が存在したほうが、運賃はより安定する。
- 同盟はもはや運賃維持/引き上げ能力を持たず、カルテルとしては運営されていない。
- 今日の同盟は、定航海運の長期的な持続可能性を担保する低コストかつ自主的な（=安定したサービスと運賃提供を確保するための規制当局を要さない）取り決めである。

以上