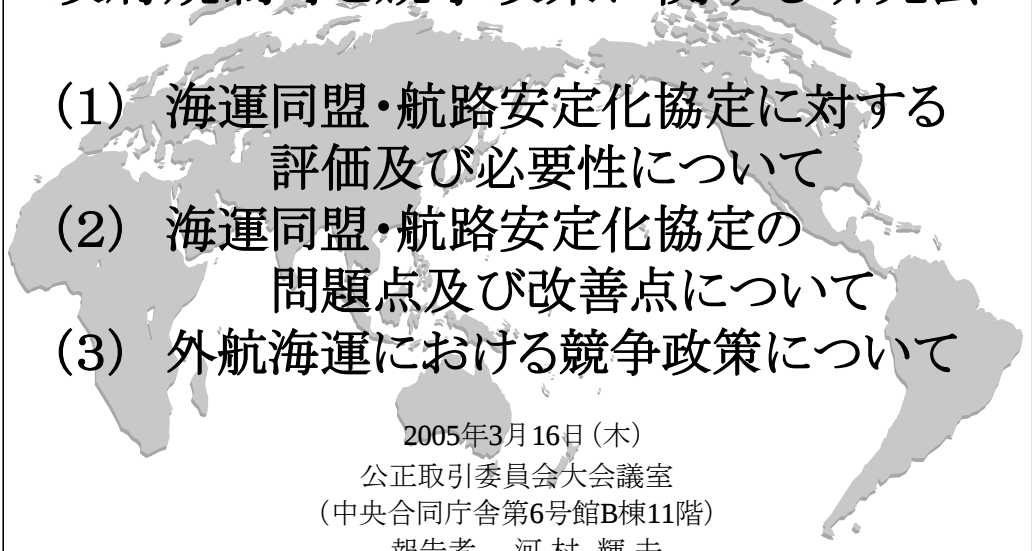


政府規制等と競争政策に関する研究会

- 
- (1) 海運同盟・航路安定化協定に対する
評価及び必要性について
 - (2) 海運同盟・航路安定化協定の
問題点及び改善点について
 - (3) 外航海運における競争政策について

2005年3月16日(木)

公正取引委員会大会議室
(中央合同庁舎第6号館B棟11階)

報告者 河村 輝夫
(社団法人 日本荷主協会 常務理事)

1

日本荷主協会とは:

社団法人日本荷主協会は昭和49年5月、全国の荷主の結束により生まれました。当時、強力な国際カルテルである海運同盟・協定が一方的に行う定期船運賃値上げに対して荷主は対抗する組織も方法もありませんでした。そこで、荷主の間に同盟との協議機関創設の要請が高まり、通商産業省(現、経済産業省)の指導を得て国際輸送の合理化、適正化と荷主利益擁護のためにわが国唯一の荷主団体(協議団体)として設立されたものです。(公取委への事業者団体の届出済み)

近年、産業・貿易構造の変化に伴い、いまや国際物流は商流、物流、情報流を一体とした陸・海・空にまたがる広範で高度な複合サービスが要求されています。荷主協会の役割は、海運同盟との協議のみに限らず、秩序ある安定した貿易と物流のために、国内外の関係機関との協議や意見交換を通じてより確実、より迅速、より低廉な国際物流サービスを求めて活動しております。

会員数は法人会員49社、団体会員7団体、準会員40社、団体加入会社を含めた延べ会員数では、東証上場企業数に匹敵する約1,500社です。

世界各国には同様な荷主団体があり、東南アジアなどでは半ば政府機関が運営しています。米国の荷主団体National Industrial Transportation League (NITL) は100年以上の歴史を持っています。

本日は上記に挙げた三点につき意見を述べるようにとのことですので、まずはこの3点につきお話し上げ、その後に背景ならびにその根拠などにつきご説明申し上げます。

(1) 海運同盟・航路安定化協定に対する 評価及び必要性について

- n 荷主と同盟・協定との関係
- n 同盟・協定の存続は荷主に有益？
- n 有益か否かは運用次第、
評価は荷主が決める

2

Ⅰ 荷主と同盟協定との関係

荷主と船社との関係は元来、友好的なビジネスパートナーの関係である。ところが、船社のカルテルである同盟・協定との関係は、往時はかなり刺々しいものであった。ただ、ここ数年は、日本では大幅な運賃値上げが少なく、サーチャージ導入や規則の変更なども事前の説明があり、無理なものは取り下げるなど、海上運送法の改正後は、国土交通省の監視も行き届き、船社側の行動が抑制されている。

Ⅰ 同盟・協定の存続は荷主に有益？

本研究会第一回の冒頭、「外航海運に対する独禁法適用除外制度は、荷主側に利益がある」との公取委による解説があった。本年1月の公取委記者発表にも「我が方は、適用除外の見直しというのは逐次行って、この問題について結論を出したのは平成11年ですけれども、その段階では、海運同盟というのは、運賃の乱高下をさせない、安定的な運賃にすることができるという意味で、荷主側にも評価する意見が多く見られたこと、……。」とあるが、当協会は設立以来、ごく最近までそのようなコメントをしたことは一度もない。当時の公取委判断の根拠は何であろうか。

Ⅰ 有益か否かは運用次第、評価は荷主が決める

平成9年(97年)3月に本件の見直しを巡り運輸省と公取委が協議したが、日本船主協会は平成10年(98年)2月20日、独禁法適用除外制度の存続を、運輸大臣、公正取引委員会委員長に文書で要望した。この文書中、「なお、運賃同盟等において運賃や料金を変更あるいは新規課徴する際には、都度関係荷主団体との協議を行ったうえで実施しております……」とあるが、荷主団体は独禁法の制約を受けており、決して対等な協議ではない。この要望書を提出以来、船協は、折に触れ、これらの協定は「荷主にも有益である……」との独断と偏見に満ちた表現を続けていたが、この表現にはいまだに不快感を禁じえない。有益か否かは運用次第で、評価は荷主が決めるものである。(次ページに当時のアンケート結果を掲載する)

外航カルテルと独禁法 適用除外アンケート 約70社が回答

日本通主協会が会員企業に

に実施した外航カルテルと
独占禁止法適用除外に関す
るアンケート調査は、最終
的に七十近い回答が寄せら
れた。海運同盟や運賃協定
の是非については、条件付
きを含め存続させても良い
という意見が六割を超え、
全面的な廃止を求める意見
を大幅に上回った。一方、

利用者が求めて外航カル
テルが航路サービスや運賃の
安定に役立っているかとの
問いには、五割以上が「運
用次第でどうにでもなる」
と答え、「かえって弊害に
なっている」との回答も三
割に上った。(2面にアン
ケート結果を掲載)

外航カルテルと独禁法適
用除外に関するアンケート
調査の結果は次の通り(回
答は多、一面参照)
◆海運同盟や運賃協定の
存在は運賃・料率面から
みて存続させて良いもの
か、それとも廃止の方向に
もっていくべきか
①このまま存続させても
良いと思う 4
②全面的に廃止させるべ
きである 36
③条件付きなら存続させ
ても良い 58
④その他 2

めても良い
④その他 52
◆コンソーシアムやアフ
ィアンスのような複数の船
会社による共同配船や共同
運航の方式についてはどう
考えるか
①コスト合理化策として
歓迎する 4
②競争抑制策にはかなら
ず禁止すべき 40
③監視は必要だが一定評
価を与える 58
④その他 0

◆海運同盟・運賃協定や
協定協定のような外航カル
テルには独禁法の適用が除
外されていることを知って
いるか
①まったく知らなかった
4
②熟知している 40
③おおよそこのことは知っ
ている 4
④その他 62

①まったく知らなかった
②熟知している
③おおよそこのことは知っ
ている
④その他

①十分競争していけると
思う
④その他 38
◆日本船社が定期コンテ
ナ航路から撤退したとした
ら、荷主側に何か不都合が
生じるか
①なってみなければ分か
らない 24
②何ら支障を感じない 18
③外国船社だけになると
不安がある 54
④その他 6

◆外航カルテルは利用者
からみた場合、航路サービ
スの安定や運賃の安定に役
立っていると思うか
①かえって弊害になって
いる 30
②十分役立っていると思
える 6
③運用次第でどうにでも
なる 54
④その他 10

外航カルテルと独禁法適用除外

荷協のアンケート調査結果

◆TSA(太平洋航路安
定化協定)のような協定協
定についてどう考えるか
①拘束力ない協定ゆえに
支障はない 12
②強大なカルテルゆえに
禁止すべき 32
③条件付きなら活動をお
断する 58

①コスト合理化策として
歓迎する 4
②競争抑制策にはかなら
ず禁止すべき 40
③監視は必要だが一定評
価を与える 58
④その他 0

◆海運同盟・運賃協定や
協定協定のような外航カル
テルには独禁法の適用が除
外されていることを知って
いるか
①まったく知らなかった
4
②熟知している 40
③おおよそこのことは知っ
ている 4
④その他 62

①まったく知らなかった
②熟知している
③おおよそこのことは知っ
ている
④その他

①十分競争していけると
思う
④その他 38
◆日本船社が定期コンテ
ナ航路から撤退したとした
ら、荷主側に何か不都合が
生じるか
①なってみなければ分か
らない 24
②何ら支障を感じない 18
③外国船社だけになると
不安がある 54
④その他 6

◆外航カルテルは利用者
からみた場合、航路サービ
スの安定や運賃の安定に役
立っていると思うか
①かえって弊害になって
いる 30
②十分役立っていると思
える 6
③運用次第でどうにでも
なる 54
④その他 10

(2) 海運同盟・航路安定化協定の 問題点及び改善点について

- n** 一手積み契約による拘束は即刻廃止を
- n** 急激な運賃上昇や季節賦課金は自粛を
- n** 貿易手続きの煩雑さを招かぬこと

4

Ⅰ 一手積み契約による拘束は即刻廃止を

2005年12月の公取委による船社に対するアンケート結果で、一手積み契約(二重運賃制)を実施しているのは2社のみの回答は、回答船社の事実認識の誤り。一方、荷主側では一手積み契約の為に、契約上は本船選択に拘束を受けている。今や形骸化して久しいものの、違反の場合にペナルティーを伴うような一手積み契約は直ちに全廃するか、かかる同盟の解散を求めたい。

Ⅰ 急激な運賃上昇や季節賦課金は自粛を

最近絶えて久しいが、急激な運賃上昇は貿易コストに影響が大きい。また、東南アジアなどで安易に導入されているピークシーズンサーチャージはわが国においては説得力に乏しく、かつ、安定運賃を標榜する同盟機能を自ら壊しているものである。従来慣行から、荷主との間で互いに確立されたサーチャージは別にして、船社間競争を抑制するために頻発するサーチャージは自粛すべきである。

Ⅰ 貿易手続きの煩雑さを招かぬこと

定期船運賃はTackle to Tackle(本船吊具から吊具まで)、コンテナ船はCY to CY(コンテナヤードからコンテナヤードまで)が運送契約の契約範囲に関する原則であったが、船社の競争抑制策としてTHC(ターミナルハンドリングチャージ)が導入されて以来、売り手と買い手の間で、契約条件に齟齬が生ずることがあった。このように船社側の恣意により貿易条件が阻害されるべきではない。貿易手続きの煩雑さを招かぬように、同盟側は荷主の意見に耳を傾けるべきである。

(3) 外航海運における競争政策について

n 純粋な競争政策の見地から

n 荷主利益から見た場合

n 幅広い国益から見た場合

5

Ⅰ 純粋な競争政策の見地から

定航海運業界にカルテル行為が認められるべき理由は、欧州における調査や研究から見て、なかなか説得力に欠ける。ただ、船社・荷主の業界関係者は社会に出たときから現在の仕組みにどっぷり漬かっており、これ以外の仕組みには慣れていない。ひょっとしたら、適用除外政策や海運同盟がなくなっても何の支障もないのかもしれないが、急激な変化に対する警戒心は荷主側にも強く残る。

Ⅰ 荷主利益から見た場合

運賃の急激な値上げ、サーチャージの乱発、船積み船舶の制限、船社へのインボイス提出、船積前の検才量など、海運同盟の独占的行為に悩まされた記憶を持つ荷主関係者も今や現役を離れつつある。しかし、海運同盟があるから航路サービスや運賃が安定すると思っている荷主は少ない。船社側の利益のために形成するカルテルを荷主が擁護する必要は全くない。

Ⅰ 幅広い国益から見た場合

利用者側から海運同盟の功罪を比べた場合、ひとつ間違えると荷主の利益を大きく損ねる行動もありうる訳だが、我国船社業界がこの仕組みなしには合理的な経営が難しいとするのであれば、一定条件の下に妥協する余地がない訳ではない。日本の貿易業界にとって、日本船社の存在は国益的見地から絶対に必要である。国粋主義者でなくとも、外国船社やその代理店に日本の貿易業界や国民経済の擁護を期待することは無理であろう。

海運同盟の誕生から130年

n 海運同盟の嚆矢はCalcutta Conference

n その前にもあったいろいろな試み

n 定航海運は元来、競争の激しい業界

6

Ⅰ 始めてうまく行った海運同盟 がCalcutta Conference 1875

- ・ 新技術の開発により鉄鋼製の蒸気船
- ・ スエズ運河開通は1869 年
- ・ 東洋貿易の急増
- ・ 船腹過剰による海上運賃の低下

Ⅰ Calcutta Conference の前にもいろいろな試みが・・・

- | | |
|--|--------------------------------------|
| ・ Chinese River and Coastal Conference | ・ Irish Cattle Traffic Conference |
| ・ Belfast Traffic Rates Agreement | ・ South of Ireland Conference |
| ・ Scotch & Irish Traffic Conference | ・ Hongkong / Calcutta Conference |
| ・ Irish Traffic Conference | ・ Irish & English Traffic Conference |

Ⅰ 定航海運は元来、競争の激しい業界

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| ・ 需要と供給に支配されている | ・ 輸送業に在庫の概念はない |
| ・ 新規参入が難しい | ・ 技術も施設も幅広く公開されている |
| ・ 初期投資は大きく必要だが、船はリースでもOK | |
| ・ 往復航にImbalanceが付きまとう | |

過当競争の遺伝子が組み込まれた業界といっても過言ではない。

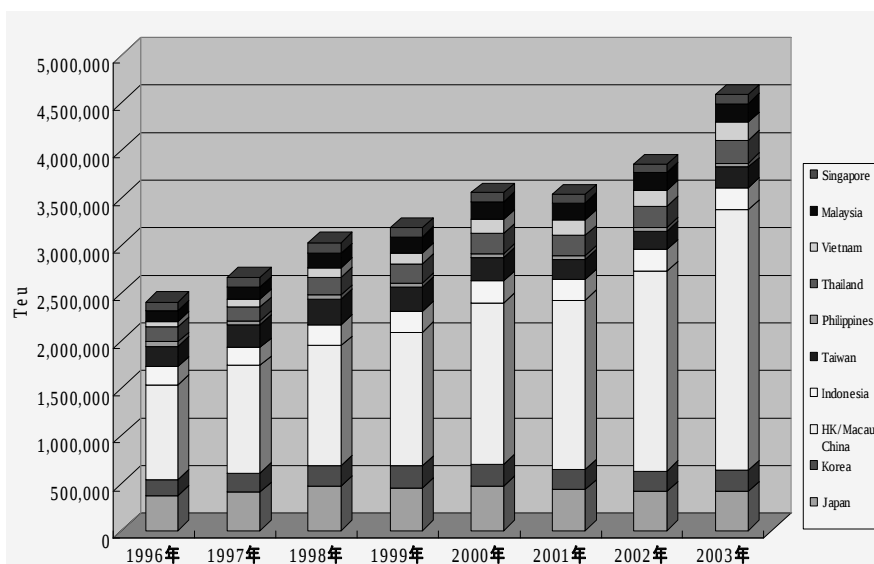
海運同盟を巡る歴史

- n 欧州同盟 (FEFC) 125周年
- n 19世紀末、海運同盟を巡る問題点
- n 海運同盟に関する英国王立委員会1909
- n 同盟憲章条約 (UNCTAD Code)

7

- I 欧州同盟 (FEFC: Far Eastern Freight Conference) 125周年
The Agreement for the Working of the China Trade, Outward and Homeward signed Aug.29, 1879 4ヶ月間続いた
Organized by John Samuel Swire
- I 19世紀末における海運同盟を巡る問題点
恒常的な船腹過剰
貨物量の季節変動
東航と西航の貨物量の不均衡
運賃値下げのための激しい競争100年経っても同じ状況
quoted from "CARGOES" A centenary story of FEFC By Eric Jennings 1980
- I Report of the Royal Commission on Shipping Rings 1909
記録では、当時66の海運同盟があり、その内64がDeferred Rebate System
荷主協会設立の提案 *for consultation meeting, to disclose the agreements among the carriers and to give the Ministry of Trade its jurisdiction for arbitration.*
協議の場を作り、船社間協定内容を開示し、貿易省に仲裁権限を与える.....
- I 定期船同盟行動憲章条約
国連UNCTADが1974年に採択、1983年に発効。署名国数:23, 批准国数:78
この条約は途上国からの突き上げで、海運同盟についての行動基準を定めたもの。同盟加入のオープン化、航路の両端国以外の第三国のシェア、運賃変更手続・調停基準等を規定。日本は未批准。

日本における海運同盟の現状



Ⅰ 過去数年間のアジア／欧州コンテナ航路における各国のシェアを示したグラフ（コンテナ SHIPPING フォーラム船社側資料）では、日本から出る数量は安定してはいるものの比率は大幅に低下してきている。ただし、アジア・中国において日本企業が生産し輸出している貨物量も莫大なものであることを忘れてはいけない。（中国からの輸出の60%が外資系企業の製品である—中国統計局資料）

Ⅰ 日本においては極めて古典的な二重運賃制同盟（契約運賃制同盟）が主流であったが、2003年12月末をもって最も伝統的な日本欧州同盟がフィデリティ・リベート制度の廃止とそれに伴う二重運賃制の廃止をするに至った。

Ⅰ その後、日本を起点とする30あまりの海運同盟の内、幾つかの海運同盟が二重運賃制を廃止するに至っている。いまだ二重運賃制を継続している海運同盟は、むしろメンバー間でこうした談合をすることすら適わぬほど当事者能力を失った形骸的カルテルと言っても良い。特にアジア航路においては、タイ・フィリピン・台湾・インドネシア・HK・海峡地区 など別個の海運同盟があっても、実態としてはIADA（アジア域内協議協定）が運賃などの談合機関として機能している。

Ⅰ 日本荷主協会としては、運賃値上げや規則の変更、サーチャージの賦課などについては、都度協議を行い、その効果もある程度認識できるため、海運同盟の行動には監視を要するものの、存在自体には異議を唱えているものではない。

Ⅰ むしろ、昨今では表向きにはカルテル組織のない日中航路、日韓航路の方が、各社の規則変更やサーチャージ賦課など、その乱脈な運営により、日本の荷主に対して大きな混乱を与えていることも事実である。特に、荷主とは契約関係のない外国船社代理店団体が、本来船社から貰うべき書類作成料や運賃に含まれるべき費用をなどを荷主から徴収する運動をしており、荷主側では海上運送法の埒外のカルテル行為の疑いが濃厚であると考えている。

欧州荷主団体の動き

- n 規則4056/86の撤廃提案
- n Discussion Paper
- n ELAA(欧州定航協会)コメント
- n 海運同盟の消滅で誰が利益を得るのか

9

Ⅰ 規則4056/86の撤廃提案

この規則は企業間のカルテル行為を禁止するローマ条約第85条および第86条の海運へ適用細則だが、本規定の下に一定条件を満たせば海運同盟が行なう輸送条件に関する船社間協定はローマ条約の独占禁止条項は適用除外とされている。

Ⅰ Discussion Paper

2004年5月のEU加盟国会合でDG COMP(競争委員会)は4056/86の撤廃を提案。6月にDiscussion Paperを提出し、「定期船同盟に対する競争法の包括適用除外制度の廃止を提案する」と明記し、また、「定期船同盟への競争法包括適用除外制度が正当なものであるとの決定的な経済的証拠はない」とした。

Ⅰ ELAA(欧州定航協会)コメント

2003年5月にEuropean Liner Affair's Association(ELAA)が結成され、船社側のロビー活動が展開された。ELAAは、FEFC(欧州同盟)やTACA(大西洋航路同盟協定)を中心に24船社で構成。8月末にELAAは、「共通運賃設定行為を放棄しても定期船同盟の存続を求める提案」を提出した。

Ⅰ 海運同盟の消滅で誰が利益を得るのか

巨大船社・大手フォワーダーなどは市場占有率を上げることで利益を増やすことができる。また、超大手荷主はどのような状況であっても相対的に有利な運賃を取ることができる。小口荷主はどうせ自分では船社と運賃交渉をしないのでさしたる変化を感じないであろうが、中程度の荷主が不利益を蒙るものと思われる。この場合の大手荷主とは年間3万TEU程度が境であろうか……。

米国荷主団体ではどうなのか

- n** OSRA(米国新海事法)成立までの道のり
- n** なぜOSRAが必要だったのか
- n** OSRAは限りなき妥協の産物
- n** 性急な動きに戸惑うNITL

10

Ⅰ OSRA(米国新海事法)成立までの道のり

- ・ Shipping Act 1916年 荷主国としての法律
- ・ Shipping Act 改正 1961年 一手積み契約を容認
- ・ Shipping Act of 1984 一手積み契約を禁止
- ・ Ocean Shipping Reform Act of 1998 サービスコントラクトの届出

Ⅰ なぜOSRAが必要だったのか

- ・ 米国荷主の海上運賃は公開タリフのために全てガラス張りであった。
- ・ 船社との裏交渉によるリベートは重い罰則付きの違法行為。
- ・ 国際入札などでは米国企業が欧州・日本勢に対して限りなく不利。
- ・ 自由契約による海上運賃の決定方式を米国大手荷主が望んだ。

Ⅰ OSRAは限りなき妥協の産物

- ・ 米国荷主団体(NITL)は当初、完全自由化と独禁法導入を要求
- ・ 連邦海事委員会(FMC)へのタリフファイリングの廃止をも要求
- ・ 海運業界では談合行為はなんとしても合法化したかった。
- ・ FMCでは組織と人員をなんとか継続・維持したかった。

Ⅰ 性急な動きに戸惑うNITL

- ・ アジア荷主が急にESCの主張に加わり、戸惑っているのは米国荷主団体。
- ・ いまや、NITLの性格が変わってきている。
- ・ 船社・NVOCC・Broker・Forwarderとの急接近を図る。

アジア諸国荷主団体の現状

- n** アジアではビジネスライクな対話が不在
- n** 三極荷主会議の対応
- n** アジア荷主協議会の結成
- n** 欧州荷主協議会との共闘

11

Ⅰ アジアではビジネスライクな対話が不在

アジアでは定航海運に関する法体系の中で荷主を保護する観念が極めて希薄で、また船社側とビジネスライクな話し合いが不在。アジアの荷主は欧州のような道を歩むか、日本の荷主のように話し合いによる解決を目指すか、この3-4年大いに揺れてきた。

Ⅰ 三極荷主会議の対応

2004年9月に上海で開催した三極荷主会議ではELAAの提案を歓迎するものの、更に詳細な説明を行なうべきとのコメントを出している。特にTHCがサーチャージかどうかで、アジア荷主の対応が変わってくることが予測された。こうした世界の荷主団体の声を受け、ESCでは2004年9月末に従来の主張を繰り返す強硬声明を提出。

Ⅰ アジア荷主協議会の結成

アジア・中国においては独禁法の概念すら定かでない国・地域があり、欧州における急転直下の状況変化の中で多種多様な思惑が働いている。2004年9月シンガポールにおいてアジア荷主協議会が成立。ASEAN諸国(タイ・シンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア)・香港・韓国・マカオ・バングラディッシュ・スリランカ・パキスタン・インド・オーストラリア・ニュージーランド・パプアニューギニアが参加。(日本荷主協会は不参加)

Ⅰ 欧州荷主協議会との共闘

特にアジアにおける荷主団体の多くがこれまで海運カルテルとの協議や対話を求めても、欧米日の海運先進国船社に鼻の先であしらわれ、まともな説明も聞けない恨みを欧州荷主団体と共闘することにより晴らすことができそうだと期待を膨らますに至った。海運同盟が消滅しても、THCがなくなる訳ではないものの、同盟側に一矢を報いる目的。2000年ごろから三年間ほど蜜月時代もあったのだが、それ以降の船社側対応が失敗したものと判断する。

日本にいまだに残っている

一手積み契約はどうするべきか？

- n 時代錯誤の仕組みの撤廃を！**
- n 早急に総見直しを！**
- n 少なくとも罰則規定は即時棚上げを！**
- n 契約運賃をタリフとするべき**

12

Ⅰ 時代錯誤の仕組みの撤廃を！

契約荷主になれば享受できる割引運賃率は、現在は実際には非契約荷主でも、誰でも同じようなサービスを受けられるもの。こんな時代錯誤な仕組みは直ぐに見直すべきである。実体のない一手積み契約でも、荷主側への罰則規定は厳然と残っている。同盟との契約をしたばかりに、低運賃の盟外船があったとしても浮気せずに操を通す正直で気の小さい荷主もいる一方、どうせ何にも言って来やしないとタカを括っている荷主だけが良い思いをしているのが現実。これは不公平な仕組みとの声もある。

Ⅰ 早急に総見直しを！

このような仕組みそのものを早急に見直し、平等で公平な仕組みになれば、我国においては「独禁法適用除外の特典を剥奪すべき」との声高な意見も小さくなる。

Ⅰ 少なくとも罰則規定は即時棚上げを！

海運同盟の仕組み自体を改訂するには時間が掛かると言うならば、少なくとも現行の荷主に対する罰則規定だけは棚上げにするよう、船社側は早急に手を打つべきである。日本荷主協会としては、“死に体”になっている同盟組織に止めを刺すよりも、船社側が自分の手でけじめを付けることを願っている。

Ⅰ 契約運賃をタリフとするべき

二重運賃制を廃して新タリフを設定する際に、理屈上、非契約荷主へのタリフを新タリフとする同盟もあったが、従来、一切適用していなかった非契約荷主向け運賃率をこれまでの契約荷主に適用するとは言語道断。どうせ誰も見ていない実態ではあるが、従来の契約運賃をそのまま新タリフに残すべきである。

(この主張はかなり通っている。)

合理的かつ納得性ある改革を

- n** 欧州では同盟の独禁法適用除外撤廃
- n** 北米では米国海事法の運用を注視
- n** 日本の荷主は、この道のプロフェッショナル
- n** アジア荷主は欧州荷主団体の主張に同調

13

Ⅰ 欧州では海運同盟の独禁法適用除外撤廃論

拡大EUのもと、統合を進める欧州では、荷主団体のみならず海運同盟の独禁法適用除外政策の見直し論が一段と加速している。欧州の荷主団体は海運業界と対決して、あたかも100年の恨みを今こそ晴らそうとしているかに見えるが、各国別に見るとかなりの温度差がある。

Ⅰ 北米では米国海事法の運用を注視

北米では米国海事法(OSRA)の運用状況を注視しつつ、コンテナ海運の契約関係において自由契約の原則が実行されている限り、荷主団体も現状を大きく変えることを求めている。但し、フォワード・NVOCCと呼ぶ船社と荷主の中間業者団体は自由化を求めている。

Ⅰ 日本の荷主は、この道のプロフェッショナル

日本の荷主は数も少なく、この道の専門度合いが高いのが特徴。独禁法適用除外問題を論ずる前に、対等なビジネス関係において、話し合いによる解決が可能と信じる。ただ、日本のコンテナ船社があまりにもグローバル化して、株主利益優先となり、国益的見地を考えなくなった際は、欧州荷主の動きに加担するしかない。

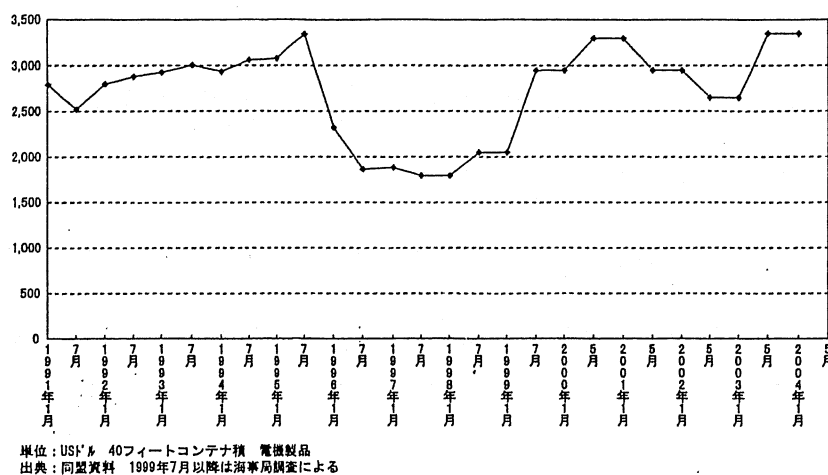
Ⅰ アジア荷主は欧州荷主団体の主張に同調

日本においては船社側と荷主側の対話と意見交換の場がある限り、トラブルが起こったとしても、貿易業界と海運業界の英知により解決策を見つけるであろうが、アジアでは荷主団体と船社側の有効な話し合いの場があまりにも欠如している。行き場のなくなったアジアの荷主団体は、この3月、欧州の主張に同調して共同声明を発表した。しかし、海運同盟がなくなっても、THCがなくなる保証はどこにもない。有効な対話が成り立つには信頼関係が大前提となる。

値上げを繰り返すが……

運賃は決して高くない

図表 2-1-12 北米航路の運賃水準の推移



14

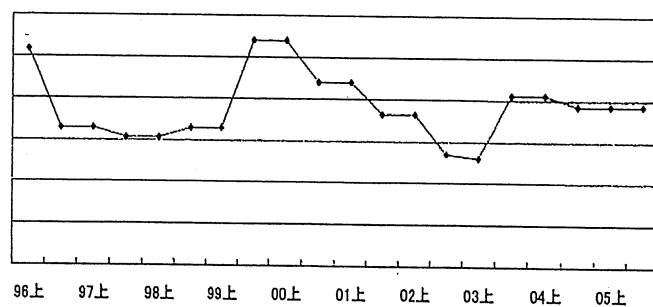
● 北米航路の運賃水準

上に掲げたのは1991年から2004年までの日本から北米航路の家電製品に関する40 Feet型コンテナあたりの輸出運賃水準である。一昨年来、定航海運業界が久方ぶりに活況を取り戻し、収益記録を更新しているが、不思議なことに、運賃自体は往時の運賃に比べると、まだまだ決して高くなっている訳ではない水準なのである。

Canon

北米向け海上運賃推移

(日本→北米西岸)



● 現在の高収益は業界努力の賜物

定航船社が記録的な利益を出していることは、独禁法適用除外に保護された海運同盟・協定のカルテル行為の結果ではなく、コンテナ船の大型化などによる輸送技術革新と大競争時代におけるコスト削減策、的確なマーケティングの成果であると私は信じている。