

## 外航海運市場をめぐる荷主及び船社の問題意識

## 荷主からのヒアリング及びアンケートより

## 海運同盟・航路安定化協定

- ・定期船部門については「公益性を有する」ために運賃同盟の存在が認められていると思うが、運賃市況の上昇によるリスクヘッジ機能は感じられず、荷主にとって目立った形でメリットが感じられない。特に近年「コストアップ」を利用して市況の上昇感をあおり、空前の高収益を上げていると報道される船社もあると報道される中、公益性との矛盾が感じられてならない。
- ・高い利益を計上する中で、コストアップ要因を自社努力で吸収する考え方がどの程度あるのか見えてこない。コストアップ相当分を強制的に利用者に負担を強い、断ればコンテナを乗せなくても良いという姿勢である。
- ・TSA の影響が大きく入札を行っても、まず一度の見積では踏み込んだ運賃提示はなされない。各社様子見である。その後、数度の出し直しにより、ようやくレートが決まる状況。悪い慣習であり船路安定化協定などは廃止すべき。

## サーチャージ

- ・ピークシーズンサーチャージ、セキュリティサーチャージ、ドキュメンテーションフィー等、独禁法適用除外となっていて守られ過ぎ。
- ・CAF, BAF, THC 等のサーチャージは算出基準や根拠が曖昧で分かりにくい。
- ・BAF, CAF など、算出基準をもっと公表すべきではないか。
- ・THC が同じ施設を使用（コストは同じはず）しているのに仕向航路により高低が有るのはおかしい。

## 日中航路について

- ・自由競争とはいえ、運賃の高低がはげしい。
- ・毎週のように運賃の変動があり商売が難しい。・主体の運賃よりサーチャージが高くなっている。
- ・運賃が元払い（中国荷主負担）であっても、サーチャージが着払い（日本荷受入負担）となるような商習慣が存在し、不合理。

## 適用除外制度の範囲について

- ・適用除外制度の対象外であるはずの船積み関連書類の作成・発効手数料（ドキュメンテーション・フィー）の導入を検討しているところがある。

## 不定期船

- ・不定期船の外航海運カルテルはもはや機能しおらず、不要である。

## 港湾について

- ・日本の港湾コストが諸外国対比で割高であり競争上の不利が生じている。
- ・24 時間対応とはなっているものの、割増料金の高さ故、事実上従来と大差のない混雑が続いている。
- ・港湾作業時間が世界主要国、とりわけアジア主要国の港と比べ短く、それによる締切時間が早いことから、貨物を搭載し出航に至るまでに（貨物搬入後から）相当の日数と時間がかかり過ぎる。

## 船社からのヒアリング及びアンケートより

### 日中航路

- ・参入したいがコンテナ数が足りないこと，季節要因による貨物量の変動が大きく船社間競争が激しいため運賃が乱高下し，利益を得られる見込みがない。

### 適用除外制度

- ・過去に比べて海運同盟の機能は変化しているが，現在においても需給予測に基づく情報交換により投資計画の設定等に役立っている。安定輸送体制の維持の為に，適用除外制を継続してほしい。
- ・外航海運は世界貿易の重要な手段として機能し続けてきており，将来もその重要性は変わらない。外航海運業は莫大な投資を必要とした全世界的な輸送インフラ整備と，世界経済の継続的成長をサポートする社会的な投資行為としての側面もある。これまで適用除外制が認められてきたのも，こうした側面があるからであり，公共性・公益性を考慮しない最近の EU 等における競争法適用除外の見直しについては強い懸念。
- ・仮に適用除外制がなくなった場合，アライアンスの枠内でできることをやるしかない。
- ・適用除外制を見直す際には，競争法上どこまでが許されて，どこからがアウトなのかということと同時に示さないと市場は混乱する。

### 港湾（港湾法）

- ・他国と比べ，日本のコストは高い。特に入港料が高く競争力を失っている。
- ・日本ではコンテナ 5 段積みが通常であり，6 段積みについては届出が必要，7 段・8 段積みは論外で入港できない。
- ・米国と比較すると総括的に比べて運賃，港湾を含めて日本は高い。

### 水先人（水先法）

- ・現在，港と湾では案内人が 2 人入れ替わりで乗船する必要がある。2 箇所泊まる必要があり，非効率。また，米国と比較すると総括的に運賃，港湾を含めて日本は高い。
- ・タグボートも水先人も限られた船社関係の企業が独占している状態。タグボート事業を行おうと思っても参入できない。

### カボタージュ（船舶法）

- ・カボタージュ規制のため，積み替えがスムーズに行かず，コストがかかってしまう。この緩和により競争力のあるサービスが提供できると思われる。