

2006 年 4 月 17 日

定期船市場の実態について

(規制研補足資料)

(社)日本船主協会

3 月 16 日に開催されました政府規制等と競争政策に関する研究会(第 40 回会合)において、席上、時間的制約により十分な回答ができなかった下記の点につきまして、補足説明申し上げます。

記

1. アライアンスの競争性

- ・ アライアンス・コンソーシアムは技術協定であり、船腹の共同配船による寄港地や便数の充実・貨物スペースの共用などによるコスト削減を目的とするもの。
- ・ アライアンス非加盟船へのスペース貸しは日常的。
- ・ 同一船舶上の同一荷主貨物であっても、運賃は各社により異なることは航空旅客と同様であり、競争制限的側面はない。運賃の共通下限もない。
- ・ アライアンスへの独禁法適用除外の必要性については、欧州当局もこれを認め、制度の存続決定を 2005 年に行っている。

2. 運賃動向およびサーチャージ

- ・ 前回規制研資料の通り、我が国を含むアジア発のコンテナ基幹航路(北米東航、欧州西航)での過去 10 年間の運賃指標は 50～150 の間で推移しており、同盟等の協定が存在しないタンカー・不定期船の運賃・傭船料と比較して、安定的に推移。
- ・ 同盟制度においても需給(市場)メカニズムが機能しており、運賃高止まり等の弊害は生じない。
- ・ THC(ターミナルハンドリングチャージ)などのサーチャージは、必要コストを下回るほどの破滅的競争に陥る海運マーケットにおいて、船社がコントロールできない費用として運賃から外出したいとの考え方から生まれたもの。
- ・ これにより、各船社の合理化努力の及ぶ海上運賃についての競争環境を整えている。最低限の必要費用に関しては競争の枠外に置き、荷主サイドにも分担願いたいという考え方。
- ・ サーチャージの新設・改訂時などには、荷主との事前協議等、利用者の立場へも引き続き十分な配慮を行っていく。

3. 結び

- ・ 厳しい船社間競争の中で、マーケット・ニーズや各国競争政策など時代の変化に対応し、各当局の適切な監視の下、民間自治機能(self- policing)が有効に作用してきた結果、同盟などの競争制限性は大幅に低下。
- ・ 公共的輸送インフラである安定した定期船サービスの供給や、継続的な船舶・港湾再投資には、航路環境の安定が前提であり、そのためには現行の「管理された独禁法適用除外制度」の維持が必要。
- ・ 2003 年に開始された EU の同盟規則の見直しは、完了までになお数年を要するものと見られており、わが国制度の検討にあたっては、国益の観点などからの総合的な検討が必要。様々な要素を充分勘案し、客観的データに基づいた丁寧な審議をお願いしたいと切望。

以上