

2006年5月19日
(社)日本船主協会
国際幹事会

外航定期海運と独禁法適用除外について

1. はじめに

今般ご内示頂きました政府規制等と競争政策に関する研究会の題記報告書案（以下「報告書案」）では、外航海運に対する独禁法適用除外制度（以下「除外制度」）は廃止すべきとの結論が盛り込まれておりますが、当協会と致しましては、3ヶ月弱の間に行われた3回の研究会による審議によって、現在有効に機能している現行制度の早期廃止の方向性が短期間で打ち出されることに対し、強く危惧しております。

報告書案を纏めるにあたっては、除外制度の下で実際に活動している船社間協定や、これら協定に加入している外国船社、さらには同制度を運用している国土交通省等からの意見聴取をはじめ、国益を踏まえた十分な検討が必要不可欠と考えます。

また、報告書案にEU競争当局の見解が数多く引用されています。制度の研究にあたり、諸外国の見解を参考にすることは理解出来ますが、一方で最近シンガポールでは競争法の導入と同時に船社間協定への適用除外を認める方針が政府より示されております。また、日本とも関係の深い米国では現時点で外航海運への独禁法適用除外見直しの動きは出ておりません。諸外国の見解を参考にするのであれば、一ヶ国の動きのみを参考にすることは無く、広く各国の考え方を調査・評価すべき、と思料致します。

更に、関係法令を遵守しつつ活動している船社の商行為に対し、十分な検討を経ることなく「不当」であるとする表現が多用されている点は極めて遺憾に存じます。

当協会と致しましては、本研究会がこの時点で報告書案を性急に公表するのではなく、関係者の幅広い意見と客観的データに基づいた丁寧な審議が引き続き行われることを切望致しますので、何卒ご高配下さるようお願い致します。

以下では、これまでご説明申し上げたことも含め、当協会意見を再度取り纏めます。

2. 外航定期船社間協定に関する各国独占禁止法適用の現状

- ① 海運同盟をはじめとする外航定期船社間協定は、日/欧、日/米、米/欧を含む全世界の航路でその必要性が認められ、1916年米国海事法による独禁法適用除外以降、現在に至るまで各国独禁法の適用を除外されている。
- ② 2006年1月に新たに制定・施行されたシンガポール競争法においても、日米欧同様に適用を除外する予定。(現在、細則を検討中)
- ③ EUはここ3~4年をかけて現行制度を見直し中。

3. 外航海運業の特性

以下全ての条件を併せ持つ業界；

- ① 自らが販売する商品は船のスペースであり、在庫が利かないという特性
- ② 船社にはコントロール不能な貿易不均衡により、往復航の荷動きが大きく異なる(インバランス)ため、往復航を合計すると供給(船腹)余剰が不可避。
- ③ 限界費用が低い。(コンテナを1本多く輸送することに伴う運航コスト増加は極めて小さい)
- ④ 世界の国際物流を根底で支える社会的インフラ
- ⑤ 船舶/ターミナル/コンテナ等への大規模且つ継続的投資が必要な装置産業
- ⑥ 社会的インフラとして、ピークに合わせた輸送能力の確保が求められる
- ⑦ 参入障壁は存在しない
- ⑧ 日本企業にとっての海外現地工場へのベルトコンベア機能
- ⑨ 国内市場の存在しない世界単一市場
- ⑩ コスト構造や経営哲学の異なる海外の企業との競争
- ⑪ サービスの差別化が難しく、安易に価格競争に陥る傾向

* 他産業との違い

- 製造業であれば、需給悪化時に在庫調整が可能
- 他の運輸業との比較
 - 不定期船・タンカー：配船ルート変更や係船が可能
 - 航空：海運と同様、適用除外制度が存在
 - 鉄道：事実上の沿線独占状況により、経営が安定

4. 何故外航定期海運に独禁法適用除外が必要なのか

- ① 上述の通り、インバランスにより、不可避免的な余剰船腹を抱える上、在庫が利かず、限界費用が低いことから、採算を度外視してスペースを埋めようとする動機が恒常的に存在する。このような中、わずかな消席率（船腹量に対する実際の輸送量の割合）低下等を契機として、破滅的競争に陥るケースが多い。この状態が長く続けば過当競争・採算悪化から航路撤退する船社が出現し、M&A等を通じ船社数が減じ、結果として「寡占化」が生じる。事実、現在の適用除外の傘下でも、米国では最早グローバルに定期船事業を展開する会社は存在せず、欧州でも船社集約が進行中、日本では嘗て12社あった定期船事業者は今や3社、といった状況であるが、更なる「寡占化」の加速は避けられない。また、過去16年間の定期船部門業績は大半が赤字。（添付資料ご参照）
- ② 同盟・協議協定が消滅する事により、外航定期海運のマーケットは需給バランスのみで決まる完全な自由競争世界となる。その結果として想定される点は以下の通り。
- － 船社は寄港地を選別し、貨物量が多く且つコストの安い港に配船を集中する。
 - － 大手荷主偏重にならざるを得ない。
 - － 貨物量が少なく且つコストの高い港へは、競争が少なく運賃が高いことが判明すれば寄港する事になり、当該港を利用する荷主のコストが増加する。
 - － 需給が引き締められれば、即運賃上昇が際限なく上昇し、需給バランスにより乱高下する。週単位、日単位で運賃が上下動するケースや運賃下落時にはサービスそのものが供給されない事態も起こりうる為、荷主が享受するサービスが著しく不安定なものになる。
- ③ 特に、近隣諸国が適用除外制度を維持する中、日本のみが同制度廃止ということになれば、日本の市場へも以下の影響があると考えられる。
- － 日本の特定大手荷主のみをターゲットとした配船は続行される可能性もあるが、日本の制度の特殊性及びマーケット乱高下を嫌い、寄港する船社数の減少は避けられず、結果として荷主の選択の幅は大幅に狭まる。
 - － 中小の荷主にとっては、日本直航サービスでのスペース確保が著しく困難なる。直航サービスでスペースを確保する為には、大手やアジア荷主との比較で相当の割高運賃を負担するか、或いはサービスの質が著しく劣るアジアでの母船接続を選択せざるを得ない。

- * なお、米国が現行除外制度を廃止したと仮定した場合、アジア～北米トレードにおいてはほぼ 100%の貨物が北米向けであるため、必然的に米国の新制度に適合させることとなる。しかしながら、同トレードにおいて、日本のシェアは 10%程度であり、わが国だけのルール変更は関係者の混乱を引き起こすことになる。

④ 定航海運への独禁法適用除外制度については、日本の国益という観点での評価が必要不可欠。即ち、

- － 欧州には合併等により Maersk 等の巨大船社が存在している事に加え、税制面など船社への優遇措置が充実しており、船社の国際競争力維持を政府が強力にサポートしている側面がある。
- － アジアでは中国船社の成長が著しいが、国家的戦略に基づいて自国の海運業を充実させているのは明らか。台湾、シンガポール等でも各々が Flag Carrier を抱え、各社が自国の海運政策を担っている。
- － 日本の定航各社は常に国際競争に曝されているが、その競争相手は上記の様な外国船社である。これまでも邦船社は税制面等で競争上不利な条件下での競争を余儀なくされて来たが、同盟制度を上手く活用する事により何とか生き残って来た歴史がある。
- － 日本は四方を海に囲まれた島国であり、国の存立基盤が資源を輸入し、製品を輸出する事にある事は論を待たないが、これを支えてきたのが外航海運業である。競争原理の導入という画一的な原則のみで定航海運への独禁法適用除外を廃止する事は、この海上インフラという日本にとって非常に重要なライフラインを外国船社に独占されるというリスクを孕んでおり、国家の安全保障上、重大な問題であると考えざるを得ない。

5. 同盟・協定によるメリット

① 安定した定期船サービス・運賃の提供

- － 輸送手段の安定的供給が可能となる。
- － 運賃の乱高下が少なく、荷主は輸送コストの予測が立て易い。
カルテルによる運賃の安定化効果については、不定期船との比較データ（添付データ参照）からも明らかであり、定期航路でも同盟や協定が存在していない日中航路では運賃の乱高下が見られる。
- － タリフやガイドラインは実質的に運賃に上限を設ける効果があり、例えば値上げガイドラインとして\$100 が示されると、それを下回る金額で値上げが成功する事はあるが、それを上回る事はない。また、需給が極端にタイトになっても、上限効果が働く為、不定期船のような極

端なピークを作ることがない。

② 船社にとっては、その経営基盤安定化の為の必要最小限の手段

- － 現行制度であっても船社の経営基盤安定という観点からは十分とはいえない面もあるが、それでも一定の役割は果たしている。
- － 運賃下降局面では、カルテルであっても需給バランスを超えて運賃を維持する事は不可能だが、急激な運賃の下落に対し、一定の緩和効果が期待出来る。
- － 運賃修復の可否はカルテルではなく、あくまで需給バランスだが、カルテル内で適切な値上げ幅を議論する事により、運賃修復を側面でサポートする効果が期待出来る。

③ 破滅的競争へ陥り易い外航定期海運の特性と、カルテルによる歯止め効果のバランスにより、運賃は荷主/船社が妥協出来るレベルで推移。

④ 海上運賃が商品の最終消費者価格に占める割合は一般的に非常に低く、1%を切るものも多数存在しており、現状が日本の荷主の国際競争力を不当に弱めているという事実はない。

6. 現在の市場実態を踏まえ、今後も必要である適用除外制度

① 既に必要の無い・実態にそぐわない制度を残してきたことは認めざるを得ない。すなわち、

- － 二重運賃制度
- － 一手積み契約
- － 運賃割戻し・延戻し制度

等々であり、これについては即廃止すること基本的には異存はないが、これらは各同盟・協定のメンバー全員の合意が必要となる。邦船社は引き続き荷主からの意見を尊重の上、制度の完全廃止へ向けて努力する所存である。

② 海運カルテルは最早ハードコアカルテルとしては機能しておらず、荷主の購買パワーはカルテルを凌駕している。ビット（最近は電子ビット）形式により、競争は更に激化する傾向にある。

<海運カルテルの実情>

● 同盟タリフ

- － 同盟タリフは殆ど使われていないのが実態。

- 一 寧ろ同盟の主な機能は運賃修復計画（後述）の公表と言える。

● 運賃修復

- 一 同盟・協議協定は運賃修復計画を公表するが、実際の位置付けは以下の通り。
 - ・ 公表された運賃修復額に強制力は無く、各社は同金額を参考にはするが、価格決定は自らの意思及び個別荷主との交渉で決定
 - ・ 従い、運賃修復プランに「拘束力」は存在していない。
 - ・ 運賃修復計画は公表しても、実際の運賃が上がらない場合や、寧ろ値下がりする場合も過去において多々起こっている。
 - ・ 具体例として、欧州同盟は日本出し 12 ヶ月運賃で\$200/TEU の値上げを 4 月 1 日付けで実施すると公表しているが、運賃は寧ろ下落している。
 - ・ 一方で、同盟・協議協定として運賃修復計画を決める事は、加盟船社への一定の圧力となり、破滅的競争の抑止力効果がある。
- 一 運賃相場を決めるのはカルテルではなく、あくまで需給バランスである。
- 一 カルテルには一定の範囲で需給に基づく市況の急激な変化を緩和する効果があるものとする。

● サーチャージ

- 一 BAF、CAF、THC 等のサーチャージについては、各社はこれをコストのベンチマークとして捉え、荷主との運賃交渉にあたっての参考とする
- 一 無論、「拘束力」は無く、全ての荷主が決められたサーチャージを負担している事実はない。
- 一 同盟・協議協定によるサーチャージ策定の意義
 - ・ 船社でコントロール出来ないコスト要因を運賃とは別に徴収するコンセプトの共有化（過当競争の抑止効果）
 - ・ コストのベンチマーク
 - ・ メンバー間のコスト情報をベースに一定のロジックで統一金額を策定するが、逆に言うと荷主にとって需給がタイトになっても当該コスト部分についての不当値上げリスクを回避

● 荷主との対話

- 一 適用除外を受けている事への責任から濫用への自戒
- 一 日本では国交省指導の下、荷主との対話実施（コンテナ・ SHIPPING ・ フォーラム等）

- － 荷主からも一定の評価
 - － 二重運賃制度の廃止等、荷主からの要望が強い案件への取り組み
- ③ 航路安定のために必要なものとしては（各同盟・協定によりその差はあるが）、実態を勘案し
- － 「目安となる運賃　そして／又は　修復方針」
 - － 「目安となるチャージ・サーチャージ等」
- が代表的なものとなる。

7. 結論

- － 独禁法適用除外制度の維持は必要であり、既に厳しい競争を行っている外航海運に対する一律の制度廃止論は、過度の競争原理の導入となる。
- － 船社は適用除外制度が極めて重要であると考えており、だからこそ制度の濫用を指弾されることのないように配慮し、寧ろ自らその機能を必要最小限に抑え、荷主との対話も実施している。
- － 現行制度が一部実態と合わなくなっている点があるのであれば、適宜修正していくことを議論したい。
- － 本件は日本の貿易や港湾に大きな影響を及ぼす問題であり、国益を踏まえつつ時間をかけて検証を重ねていくべき。

以上