

外航海運市場をめぐる競争実態と内外の制度について

平成 18 年 3 月 6 日

公正取引委員会調整課

1 . 用語解説	1
2 . 海運同盟と競争政策（日本，米国，欧州の政策）	2
3 . 我が国における外航海運の位置づけ	3
4 . 世界の定期船市場の動向	4
5 . 外航海運カルテルの実態	5
6 . 外航海運カルテルの届出状況	6
7 . 我が国関連航路における競争状態（欧州航路）	7
8 . 我が国関連航路における競争状態（北米航路）	8
9 . 我が国関連航路における競争状態（日中航路）	9
10 . 外航海運カルテルの拘束力低下	10
11 . 運賃の動向	14
12 . 外航海運カルテルによる運賃調整の実態	15
13 . 外航海運カルテルによるサーチャージ調整の実態	18
14 . 市場への新規参入容易度	23
15 . 荷主の船社選定理由	24
16 . E U の外航海運カルテル適用除外制度	25
17 . 米国の外航海運カルテル適用除外制度	28
18 . 我が国の外航海運適用除外制度	30
19 . 海運特殊指定の廃止に関する検討状況	32
20 . 外航海運市場における競争政策上の検討課題	34

1. 用語解説

<p>定期船</p>	<p>貨物の有無にかかわらず、一定の航路に配船され、不特定多数の荷主の多くに貨物を対象とする定期貨物船輸送。</p>	<p>スペースチャーター</p>	<p>(=スロットチャーター)同一の定期コンテナ航路に配船する複数の海運会社が相互に一定のスペースを融通し合いコンテナを輸送する制度。</p>
<p>不定期船</p>	<p>定期船に対し、特定の航路を定めずに貨物の有無により不定期に運航される貨物船輸送。</p>	<p>スロット</p>	<p>コンテナスペースのこと。</p>
<p>海運同盟</p>	<p>特定航路に配船する複数の海運会社が、加盟各社の利益維持増進を図ると共に、輸送能力の安定、運賃の安定、サービスの向上等を目的として、運賃や営業形態を相互に協定する船社間の協定。運賃について取り決めを行い、拘束力のあるものとされている。</p>	<p>運賃</p>	<p>運賃とは、以下のサーチャージを含まない、貨物の輸送に係る基本運賃。</p>
<p>航路安定化協定</p>	<p>従来の同盟・盟外の枠組を超えて安定的な輸送マーケットを供給するため、マーケット分析等の情報交換を行い、運賃設定方針等の情報交換を行い、定期航路の維持・安定を図ることを目的とする船社間の協定。運賃方針等の設定を行うものの、拘束力を伴うものではないとされている。</p>	<p>サーチャージ</p>	<p>課徴金をいう。通貨価値、燃料価格の変動やターミナル混雑に伴う基本運賃以外の割増・付加料金。(例：CAF(為替変動割増料金)、BAF(燃料油割増料金)等)</p>
<p>コンソーシアム・アライアンス</p>	<p>良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業が企業連合を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を行う戦略的船社間協定。アライアンスはコンソーシアムのうち世界規模で提携が行われるもの。</p>	<p>THC(ターミナルハンドリングチャージ)</p>	<p>コンテナターミナル内で発生するコンテナの取り扱い費用の一部を補填する目的で設定された、船社が荷主に課徴するサーチャージ。積港と揚港の両方で発生する。</p>
<p>コンテナ</p>	<p>貨物輸送の合理化のために開発された輸送容器。異なった種類の輸送機関に対する適合性を重点に置いて決定された一定の容積を有する。国際標準化機構(ISO)ならびに日本工業規格(JIS)による定義があり、サイズは通常長さで表示され、10、20、40フィートのものが主流。</p>	<p>盟外船</p>	<p>海運同盟に加盟していない船会社の船。</p>
<p>TEU</p>	<p>(=Twenty Foot Equivalent Unit)長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数。20フィートコンテナ=長さ'20フィート(約6m)×幅'8フィート(約2.4m)×高さ'8フィート(約2.4m)</p>	<p>二重運賃制(一手積契約)</p>	<p>海運同盟に属する船に船積みすることを契約した荷主に対し、一般の運賃よりも低い運賃が適用される制度。また、契約荷主がこれに違反して盟外船を利用した場合は、一定の違約金を支払わせるか、あるいは、以後の契約を拒否する等の措置をとる制度。</p>
		<p>フェディリティーレポート</p>	<p>荷主が一定の期間盟外船を利用しなかった場合に、同盟船がその期間中に、その荷主から受け取った運賃の一部を、その期間終了後に払い戻す制度。</p>
		<p>運賃延戻制</p>	<p>荷主が一定期間一度も盟外船を利用しなかった場合に、さらにその期間(払い戻し対象期間)に引き続く一定期間、盟外船を利用しなかった場合に荷主の請求に基づき一定額の払い戻しを行う制度。</p>

2. 海運同盟と競争政策

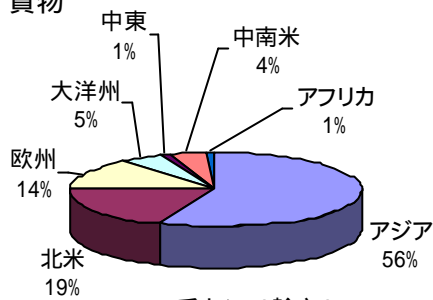
欧州	米国	日本
1875年 カルカッタ同盟（英国／インド航路にて世界初の海運同盟）	1890年 シャーマン法制定 (1914年 第一次世界大戦)	
	1916年 米国海運法制定 (適用除外 ・運賃延戻制の廃止) (1939年 第二次世界大戦)	
1950年 欧州関連航路において二重運賃制採用 1958年 EC条約（ローマ条約）発効 1966年 欧州関連航路において運賃延戻制を採用	1961年 ボナー法 (15%以内の二重運賃制を許容 ・同盟運賃表（タリフ）の届出及び公開の義務化)	1947年 独占禁止法制定 1949年 極東同盟に対する審判開始 1949年 海上運送法制定（適用除外規定） 1950年 公取5原則 1959年 海上運送法の一部改正（二重運賃制との選択制を条件に運賃延戻制を適法化）
1987年 ローマ条約を基本とする共通海運政策（一括適用除外）	1984年 米国海運法 (二重運賃制の禁止 ・IA（独立行動権）及びSC（サービスコントラクト ¹ ）の導入)	
2003年 欧州同盟による二重運賃制（一手積契約）と運賃延戻制の廃止 2004年 欧州委ディスカッションペーパー公表（6月） 2004年 欧州委ホワイトペーパー公表（10月） 2005年 欧州委が4056/86（一括適用除外制度）の廃止を提案 2006年 欧州委員会より競争法適用に関するガイドラインに関する論点ペーパーを公表予定（9月）	1988年 北米航路において航路安定化協定締結 1998年 海運改革法 (同盟によるSC締結制限の禁止 ・運賃，サービス内容等に関する情報を非公開とする)	1999年 海上運送法改正（協定内容の事前届出制，変更禁止命令等の導入）

¹ 大口の荷主と船社の間で，タリフレートよりも有利な運賃を提供するなど，荷主にとって有利な条件の契約を締結すること。

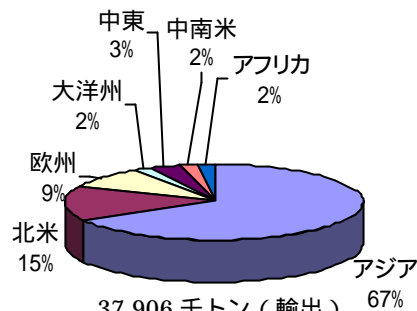
3. 我が国における外航海運の位置づけ

平成16年における定期船輸送と不定期船輸送のそれぞれの輸送量は重量ベースでは定期船約9千5百万トンに対し、不定期船約8億5千万トンで、およそ1対9の比率であるが、金額ベースでは50%の貨物が定期船輸送によって輸送。とりわけ定期コンテナ船は、海上貿易における重要な輸送手段。定期コンテナ船による輸出，輸入ともに、相手地域はアジア²，北米及び欧州で約9割を占めている。

コンテナ貨物

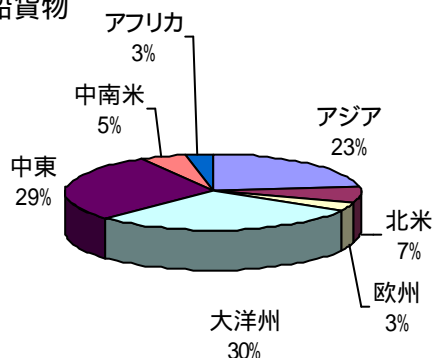


58,067千トン (輸入)

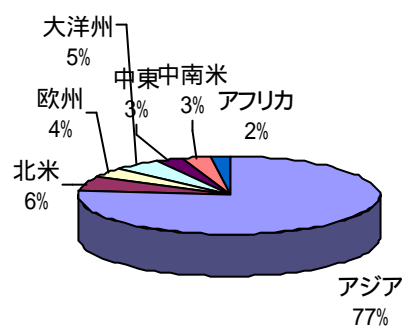


37,906千トン (輸出)

不定期船貨物



753,806千トン (輸入)



91,960千トン (輸出)

品目別海上貿易量及び貿易額

(単位:1000トン,億円)

輸出入合計				輸入			
輸出入合計		941,739	765,134	総計		811,873	349,037
輸出	総計	129,866	416,097	乾貨物計		505,103	254,821
	鉄鋼	34,972	25,012	鉄鉱石		134,884	4,314
	セメント	10,313	234	石炭		179,939	10,935
	機械類	13,387	153,828	燐鉱石等		19,798	4,827
	乗用自動車	6,079	80,676	木材		14,694	5,710
	電気製品	1,498	45,962	パルプ・チップ		16,528	3,569
	プラスチック	5,522	12,544	小麦		5,490	1,382
	肥料	909	112	米		662	372
	その他	57,186	97,729	大麦 裸麦		1,439	287
				トウモロコシ・大豆		20,886	5,098
				機械機器		6,268	59,329
				その他		104,516	158,999
				液体貨物計		306,770	94,216

(出所:『海事レポート平成17年版』国土交通省海事局編)

² 国土交通省海事局編『海事レポート平成17年版』によると、アジア域内航路において、我が国発着貨物は4,818千TEUであり、その約5割は中国の2,252千TEUとなっている。

4. 世界の定期船市場の動向

世界の定期コンテナ船市場の動向をみると、経営効率化と世界規模での高頻度なサービスを提供するために、大手船社間の合併、買収が活発になっている。1997年1月の英国のP&OCLとオランダのネドロイドの定期船部門の合併や、同年11月のシンガポールのNOLによる米国のAPLの買収をはじめとして、1999年11月には運航船腹量トップのデンマークのマースク（Maersk）による米国のシーランド（Sea-Land）のコンテナ部門の買収が行われ、巨大メガキャリアと呼ばれるマースク・シーランド（Maersk-SeaLand）が誕生している。更に2006年2月には、マースク・シーランドはコンテナ船運航船腹量世界4位のP&Oネドロイドを買収し、運航船腹量のシェアを更に伸ばしている。

M&A完了後フルコンテナ船オペレーター別運航船腹量(上位27社)

New Ranking	Present Ranking	Corporation	Vessel	Capacity (TEU)	Av. TEU
1	1	New MAERSK	508	1,486,640	2,926
	1	MAERSK	348	983,430	2,826
2	2	MSC	233	685,319	2,941
	3	P&O NEDLLOYD	160	503,210	3,145
3	4	EVERGREEN	147	451,045	3,068
4		New CMA-CGM	168	416,930	2,482
5		New HAPAG-LLOYD	128	388,127	3,032
	5	CMA-CGM	148	384,341	2,597
6	6	APL(NOL)	92	310,298	3,373
7	7	COSCO	126	305,327	2,423
8	8	HANJIN	80	304,886	3,811
9	9	CSCL	76	283,686	3,733
10	10	NYK	100	279,301	2,793
11	11	OOCL	59	232,161	3,935
12	12	CSAV	82	224,804	2,742
13	13	K-LINE	71	223,297	3,145
14	14	MOL	67	211,503	3,157
	15	HAPAG-LLOYD	55	208,692	3,794
15	16	ZIM	76	192,998	2,539
16	17	YANG MING	69	184,089	2,668
	18	CP SHIPS	73	179,435	2,458
17	19	HAMBURG-SUD	76	167,831	2,208
18	20	HYUNDAI	40	150,289	3,757
19	21	PIL	83	120,503	1,452
20	22	WAN HAI	64	98,677	1,542
21	23	UASC	26	66,818	2,570
22	24	RCL	41	50,816	1,239
23	25	MISC	19	35,809	1,885
	26	DELMAS	20	32,589	1,629
24	27	COSTA	21	32,090	1,528
25	28	IRISL	12	31,440	2,620
26	29	SYMS	29	26,507	914
27	30	HORIZON LINES	14	24,358	1,740

(出所：『世界のコンテナ船隊および就航状況 2005年版』日本郵船調査グループ編)

5. 外航海運カルテルの実態

世界全体で締結されている海運同盟の数は、1970年代初めの360以上から、2000年の約250へと減少している³。日本を発着する航路に係る海運カルテルは現在約30件あり、カルテルの存在する航路は、アフリカ航路、欧州航路、極東航路、豪州航路、南米航路及び北米航路である。カルテルの存在しない航路は、日中航路となっている。

航路	往/復航	略称	同盟/協定名	DRS (二重運賃制)	同盟	協定
北米	往航	TSA	Transpacific Stabilization Agreement	×		
	往航	CTSA	Canada Transpacific Stabilization Agreement	×		
	復航	WTSA	Westbound Transpacific Stabilization Agreement	×		
	復航	CWTSA	Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement	×		
欧州	往航 ⁴	JEFC (N.E)	Japan Europe Freight Conference - North Europe Committee	×		
	往航	JEFC (MED)	Japan Europe Freight Conference - Mediterranean Committee	×		
	往航	JGARSPC	Japan/Gulf of Aden & Red Sea Ports Conference	×		
極東	往航	BOBCON	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference			
	往航	FESAMEC	Far East/South Asia-Middle East Conference			
	往復航	JCFC	Japan/Ceylon Freight Conference			
	往復航	JHSFA	Japan/Hong Kong & Japan/Straits Freight Agreement	×		
	往復航	JPFC	Japan/Philippines Freight Conference			
	往復航	JTFC	Japan/Thailand Freight Conference	×		
	往復航	JTJFC	Japan/Taiwan/Japan Container Freight Conference	×		
アジア	往復航	IADA	Intra Asia Discussion Agreement	×		
アフリカ	往航	FEFA	Far East/East Africa Freight Conference			
	往航	JAHOSAS	Japan & Hong Kong/South Africa Shipping Conference	×		
	往航	JWAAC	Japan/West Africa (Angola/Cameroun Range) Freight Conference			
	往航	JWANS	Japan/West Africa (Nigeria/Senegal Range) Freight Conference			
	往航	FECI	Far East/Canary Islands & Western Sahara Freight Conference	×		
	復航	WAFEAC	West Africa (Angola/Cameroun Range)/Far East Freight Conference	×		
	復航	WAFENS	West Africa (Nigeria/Senegal Range)/Far East Freight Conference	×		
オセアニア	往航	ANZESC	Australian and New Zealand/Eastern Shipping Conference	×		
	往航	JSPFC	Japan/South Pacific Freight Conference			
南米	往航	JLA	Japan-Latin America Eastbound Freight Conference			
	往航	JWCSA	Japan-West Coast South America Freight Conference			
	往航	JMEX	Japan-Mexico Freight Conference			
	復航	BRAZIL	Brazil/Far East/Brazil Freight Conference	×		
	往航	RIVERPLATE	Far East/River Plate/Far East Freight Conference	×		
	復航	WCSAFC	West Coast of South America/Far East Freight Conference	×		

網掛けは二重運賃制が契約上存在する航路。(出所：SCAGA⁵提供資料)

上記以外にも数社間で締結するディスカッション・フォーラム等(コンソーシアム・アライアンス等を含む協定)が存在する。

³ 『海上コンテナ物流論』成山堂書店 山岸寛著

⁴ 欧州航路復航はFEFC(極東運賃同盟)

⁵ SCAGA:海運同盟事務所

6. 外航海運カルテルの届出状況

本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路に関しては、船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項を内容とする協定、契約又は共同行為については、その締結・変更についてあらかじめ国土交通大臣に届け出なければならないこととされており、国土交通大臣は届出を受理したときは公正取引委員会に通知しなければならないこととされている。(海上運送法第 29 条の 4 第 1 項)

平成 16 年度において、国土交通大臣から通知を受けたものは 462 件であった。

海上運送法第 29 条の 4 第 1 項に基づく外航海運カルテル通知

年度	届出件数	内訳	
		締結	変更等
平成 3	349	9	340
平成 4	319	16	303
平成 5	285	14	271
平成 6	242	13	229
平成 7	241	19	222
平成 8	244	16	228
平成 9	188	7	181
平成 10	196	10	186
平成 11		28	
平成 12		19	
平成 13	162	7	155
平成 14	211	8	203
平成 15	634	41	593
平成 16	462	6	456

平成 11 及び 12 年度については、締結件数のみ

(出所：公正取引委員会年次報告)

平成 16 年度に国土交通省から通知のあった外航海運カルテルの概要

締結 6 件の概要

いずれもコンテナ船に係るスペース・チャーター協定(船舶の運航者等が、別の船舶の運航者から、船腹の一部を借りて自分の引き受け貨物を運送)である。

変更 456 件の概要

いずれも運賃協定の内容変更。各協定とも主に C A F や B A F の変更が大半を占める。

(主な変更内容)

- ・燃料価格に対応した運賃の変更
- ・為替変動に対応した運賃の変更
- ・繁忙期料金の設定変更
- ・船社の新規加盟・脱退

7. 我が国関連航路における競争状態（欧州航路）

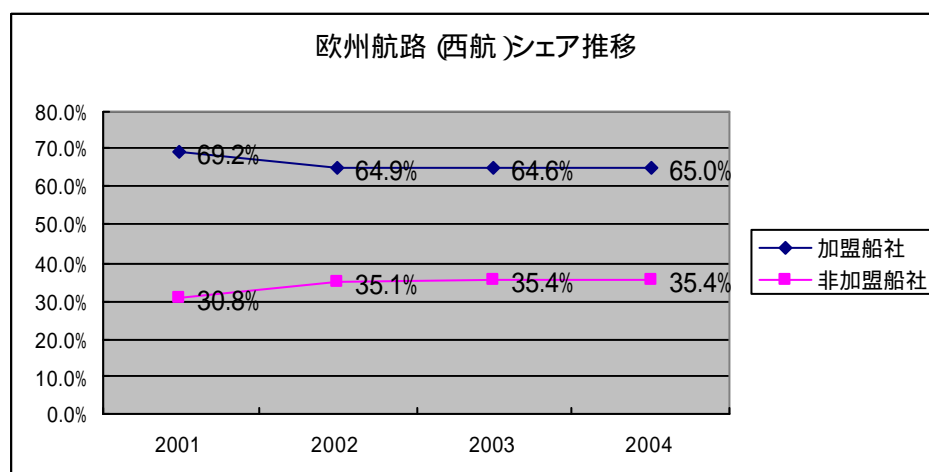
欧州航路における欧州同盟のシェアは2001年の69%から、2004年の65%へと若干減少している。HHI（ハーフィンダール指数）は、2001年の709から、2004年の662へと若干減少している。

（注）海運同盟を1つの事業体とみた場合のHHIは、2001年5000、2004年4500。

	2001	2002	2003	2004
Hanjin（韓）	12.3%	12.2%	12.5%	12.5%
Maersk Sealand（デ）	11.8%	12.3%	11.0%	10.5%
P&O Nedlloyd（蘭）	9.7%	8.4%	8.4%	8.0%
Evergreen（台）	7.8%	8.3%	7.5%	7.5%
CMA CGM（仏）	4.2%	5.2%	5.8%	6.2%
APL（シンガポール）	6.9%	5.8%	5.8%	5.8%
MSC（スイス）	2.2%	4.9%	5.1%	5.1%
Hapag-Lloyd（ドイツ）	5.5%	4.5%	4.5%	4.9%
NYK（日本郵船）	5.5%	4.5%	4.5%	4.8%
COSCO（中）	3.9%	5.1%	4.6%	4.6%
OOCL（香港）	4.2%	3.9%	3.9%	4.5%
MOL（商船三井）	5.5%	5.2%	4.5%	4.4%
K Line（川崎汽船）	3.5%	4.5%	4.5%	4.3%
China Shipping（中）	2.5%	2.7%	4.1%	4.1%
HMM（韓）	5.5%	4.5%	3.9%	3.8%
Yangming（中）	3.5%	3.2%	3.2%	3.2%
Norasia	1.4%	1.0%	1.9%	2.3%
MISC（マレーシア）	2.1%	1.3%	1.3%	1.5%
ANL	0.0%	0.3%	1.3%	0.8%
Others	2.1%	1.8%	1.6%	1.6%
合計シェア	100%	100%	100%	100%
HHI 指数	709	696	665	662
CR5（上位5社のシェア）	48.5%	47%	45.2%	44.7%

網掛けは同盟加盟船社

（出所：商船三井提供資料，リサーチ会社資料等に基づき公正取引委員会にて作成）



8. 我が国関連航路における競争状態（北米航路）

北米航路については、太平洋航路安定化協定が占めるシェアは2001年には約80%であったものが、マースク・シーランドやCMA CGMの脱退などもあり、2004年に60%へと大幅に低下している。HHIは、2001年の641から2004年の563へと若干減少している。

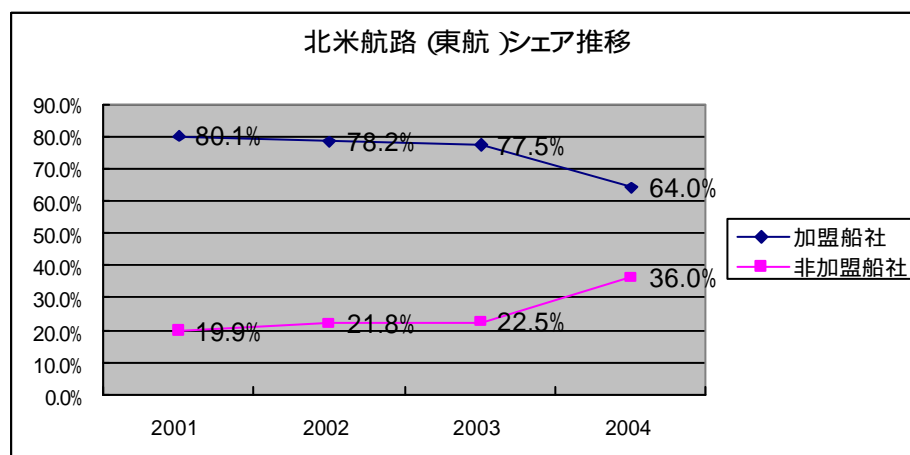
（注）太平洋航路安定化協定加盟船社を1つの事業体とみた場合のHHIは、2001年のHHIは、6,600であったものが、2004年には4,090。

	2001	2002	2003	2004
Maersk Sealand(デ)注	12.5%	11.1%	10.9%	10.6%
APL(シンガポール)	8.6%	8.2%	8.1%	8.3%
Hanjin(韓)	8.2%	7.8%	8.7%	7.7%
Evergreen(台)	9.4%	9.6%	9.0%	7.3%
COSCO(中)	6.8%	6.6%	5.3%	5.9%
HMM(韓)	6.2%	5.7%	5.8%	5.7%
NYK(日本郵船)	5.4%	5.5%	5.7%	5.4%
OOCL(香港)	5.2%	5.8%	5.6%	5.3%
China Shipping(中)	3.3%	4.1%	4.0%	4.8%
K Line(川崎汽船)	5.1%	5.2%	5.3%	4.6%
Yangming(中)	4.8%	4.5%	4.3%	4.5%
MOL(商船三井)	3.9%	3.7%	4.0%	3.9%
P&O Nedlloyd(蘭)	2.8%	3.0%	3.3%	3.5%
CMA CGM(仏)	1.7%	2.0%	2.4%	3.3%
MSC(スイス)	2.0%	2.0%	2.7%	3.2%
Hapag-Lloyd(ドイツ)	2.3%	2.5%	2.4%	2.1%
Others	11.8%	12.7%	12.5%	13.9%
合計シェア	100%	100%	100%	100%
HHI指数	641	608	603	563
CR5(上位5社のシェア)	45.5%	43.3%	42.5%	39.8%

網掛けは航路安定化協定の加盟船社

注 Maersk Sealandは、2004年に太平洋航路安定化協定から脱退

(出所：商船三井提供資料に基づき公正取引委員会にて作成)



9. 我が国関連航路における競争状態（日中航路）

日中航路においては、約 40 社程度が運航を行っており、積取り率の 90% は中国船社が押さえているとされている。

公正取引委員会が船社に対して行ったアンケート調査結果⁶（以下「船社アンケート」という。）においても、日中航路（往航⁷）における上位 3 社のシェアは 2002 年に 48.9%、2003 年には 48.4% であり、上位 3 社いずれも中国船社である。日中航路（復航⁸）における上位 3 社のシェアは 2002 年に 42.2%、2003 年には 37.8% であり、往航と同様に上位 3 社いずれも中国船社である。

	2002	2003
日中航路（往航）荷動き量 （TEU）	523,203	669,384
A 社	13.7%	20.0%
B 社	25.0%	17.9%
C 社	10.2%	10.5%
C R 3（上位 3 社シェア）	48.9%	48.4%

	2002	2003
日中航路（復航）荷動き量 （TEU）	1,322,946	1,582,999
B 社	10.5%	13.8%
A 社	16.5%	13.4%
C 社	6.4%	9.4%
C R 3（上位 3 社シェア）	42.2%	37.8%

（出所：『2005 年版国際輸送ハンドブック』（株）オーシャンコマースのデータ、及びアンケート結果に基づき公正取引委員会にて作成）

⁶ 2005 年 11～12 月に船社 46 社を対象に実施。33 社回答（回収率 71%）

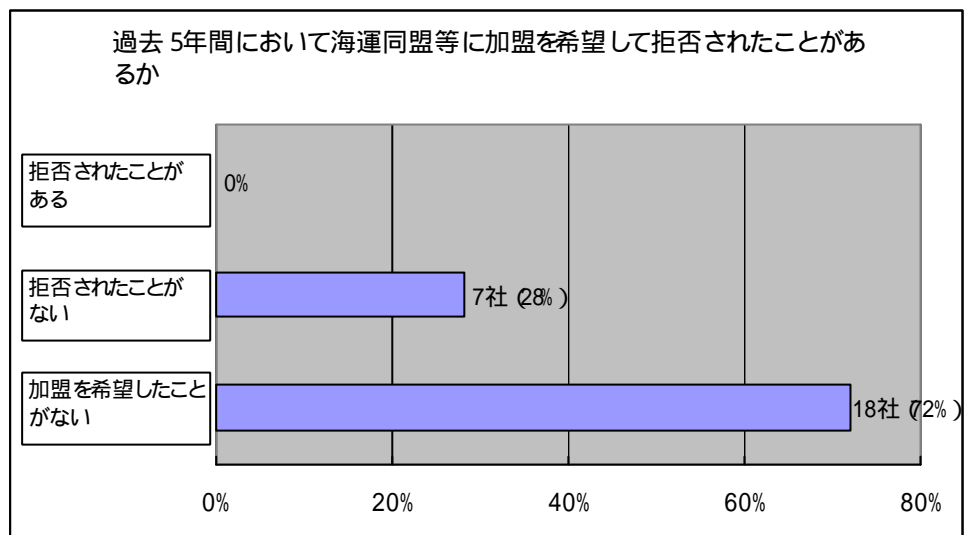
⁷ 日中航路往航：日本から中国へ向かう航路。

⁸ 日中航路復航：中国から日本へ向かう航路。

10. 外航海運カルテルの拘束力低下

(10-1 外航海運カルテルへの参加拒否)

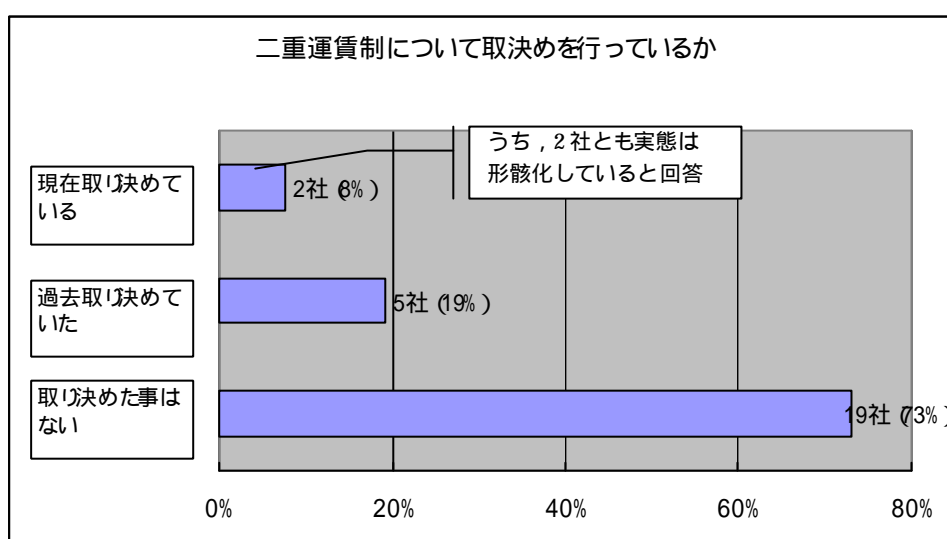
船社アンケートにおいても、過去5年間、海運同盟及び航路安定化協定等に対する加盟を希望し、「加盟を希望して拒否されたことがある」と回答した船社はいない。



(公正取引委員会船社アンケート調査図表 37)

(10-2 二重運賃制)

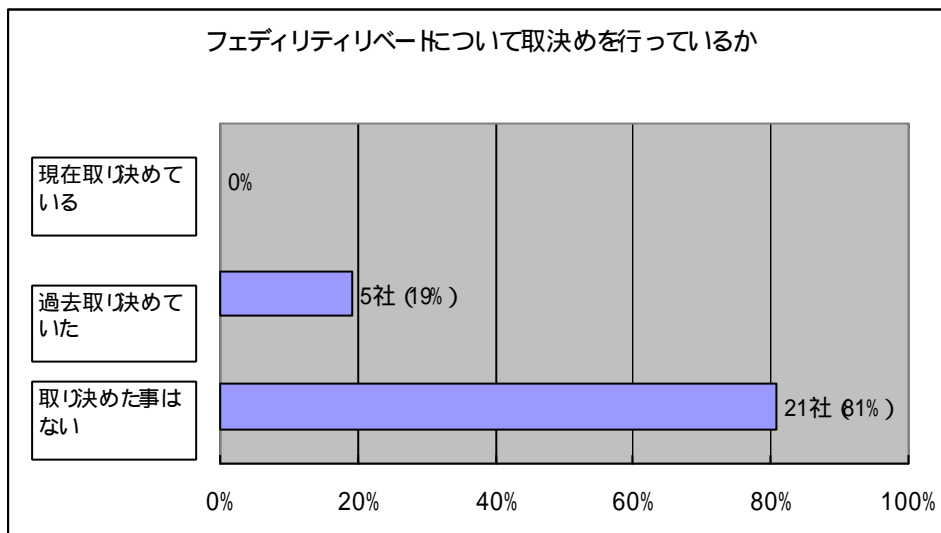
二重運賃制は、欧州航路では 2003 年末、豪州航路では 2004 年 8 月に同盟契約から削除され、現在はいずれの航路においても、同盟契約から削除されるか、規定があっても実質的な効力を有していない状況となっている。欧州同盟の荷主拘束手段の廃止の理由は、海運同盟機能が弱体し、同盟タリフが形骸化していること、二重運賃制を維持するための経費が、海運同盟加盟船社の経済的負担となっていることがあげられている。船社アンケートにおいても、「取り決めたことがない」及び「過去取り決めていた」が 92%となっており、現在取り決めていないと回答した 2%の船社も実質的な効力を有しているものではなく、形骸化していると回答している。



(公正取引委員会船社アンケート調査図表 41)

(10-3 フェディリティリベート)

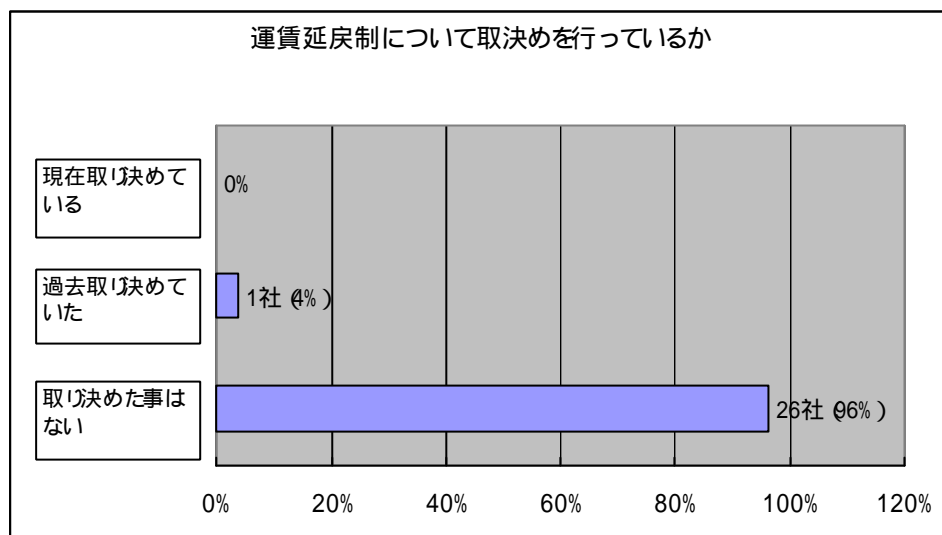
フェディリティリベートは欧州同盟の同盟契約中に存在した制度であるが、2003 年末をもって、欧州同盟の同盟契約の内容から削除されており、現在は、すべての航路においても存在しない。船社アンケートにおいてもフェディリティリベートを「取り決めている」と回答した船社はいない。



(公正取引委員会船社アンケート調査図表 42)

(10-4 運賃延戻制)

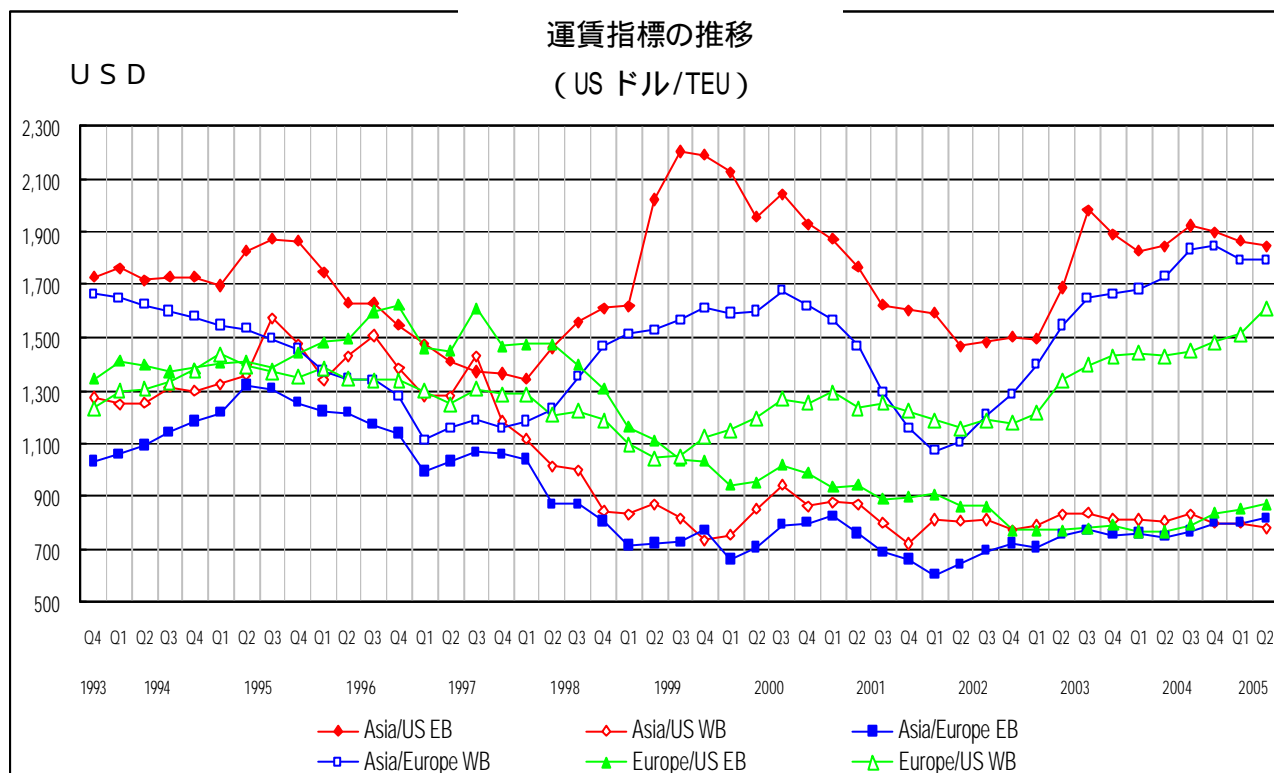
現在、運賃延戻制を実施しているとするものはなく、相当以前から運賃延戻制は存在していない。船社アンケートにおいても運賃延戻制を「取り決めている」と回答した船社はいない。



(公正取引委員会船社アンケート調査図表 43)

11. 運賃の動向

平成 14 年以降、運賃は、欧州航路及び北米航路において上昇している。荷主からは、日本船社及び外国船社も高水準の利益⁹をあげながらも、運賃等が引き続き上昇傾向にあることは問題であるという指摘もみられる。



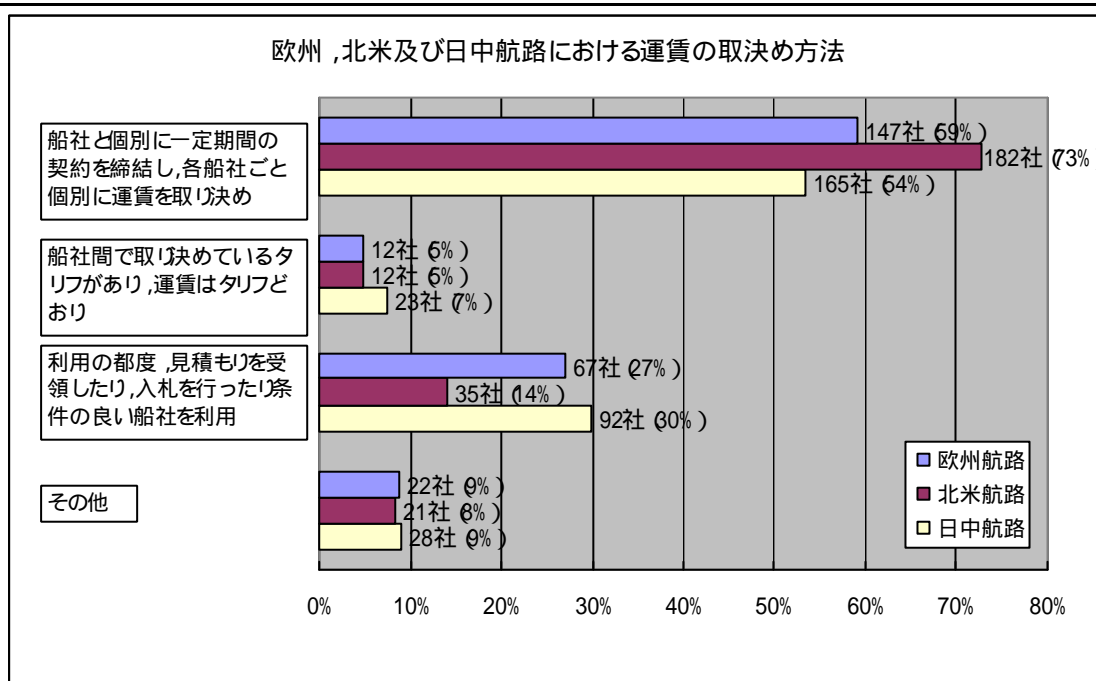
⁹ 平成 16 年度の我が国の外航海運大手 3 社（日本郵船，商船三井，川崎汽船）の経常利益は合計 1890 億円と過去最高益となっている。

12. 外航海運カルテルによる運賃調整の実態

(12-1 タリフの形骸化・運賃取り決め方法)

海運同盟等の主要な機能は、本来、同盟タリフを決定することであったが、最後に同盟タリフが改定されたのは1998年であり¹⁰、現在では、荷主からの個別の問い合わせや、個別の契約（サービス・コントラクト）の締結交渉の過程で運賃が決定されており、貨物量や利用回数が極めて少ない一部の荷主に適用する場合を除いては同盟タリフが適用されることはほとんどなく、形骸化している。

公正取引委員会が荷主に対して行ったアンケート調査結果¹¹（以下「荷主アンケート」という。）においても、船社との運賃の取決め方法については、「各船社と一定期間の個別契約を締結」、「入札等により条件の良い船社を利用」とする回答は、欧州及び北米航路のいずれの航路においても約85%となっている。



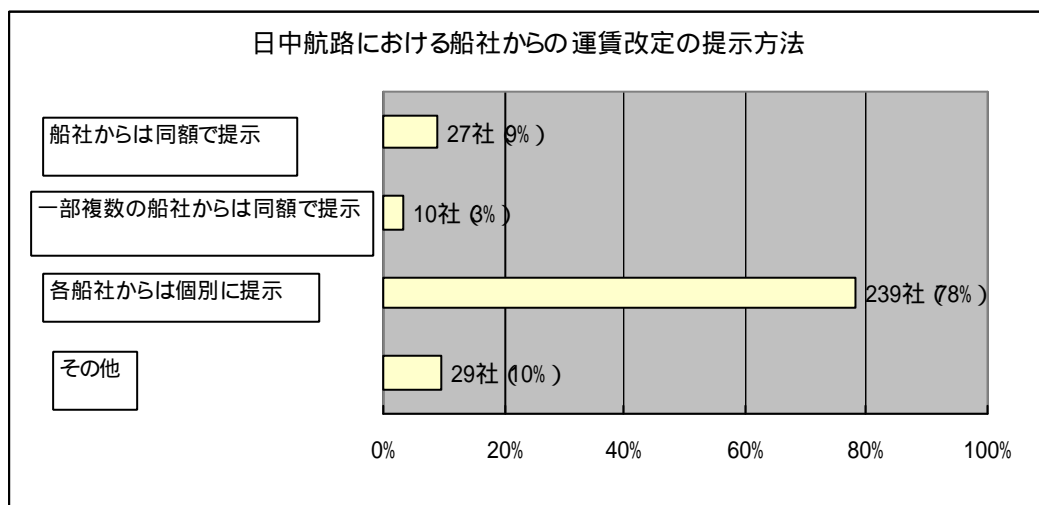
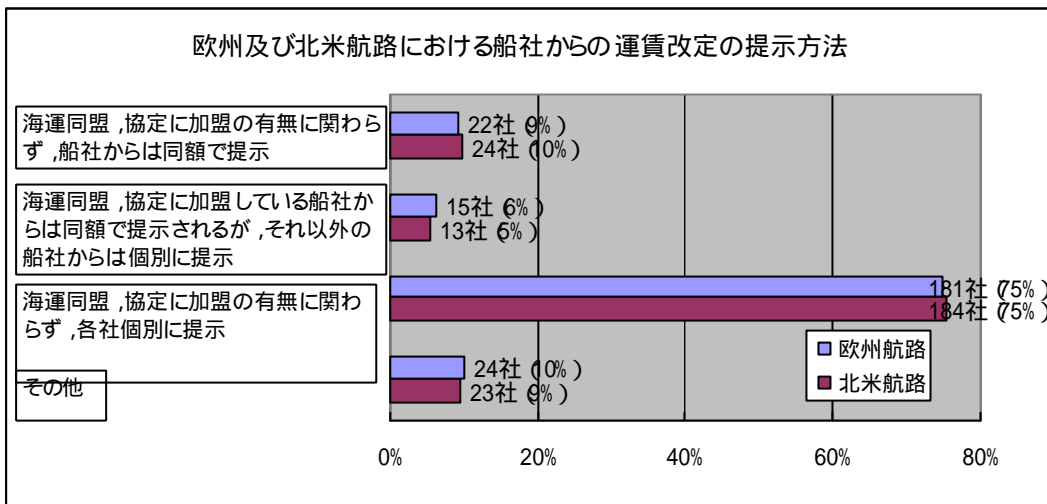
(公正取引委員会荷主アンケート調査図表8)

¹⁰ 荷主及び海運同盟加盟船社からのヒアリングによる。

¹¹ 2005年11～12月に荷主1,970社に対して実施。1,066社回答（回収率54%）

(12-2 運賃改定の提示方法)

また、船社からの運賃の値上幅等の提示方法については、約75%の荷主が欧州航路及び北米航路において「同盟及び協定の有無に関わらず各社個別に提示される」と回答しており、一定の価格競争が各船社間において行われていることが窺える。

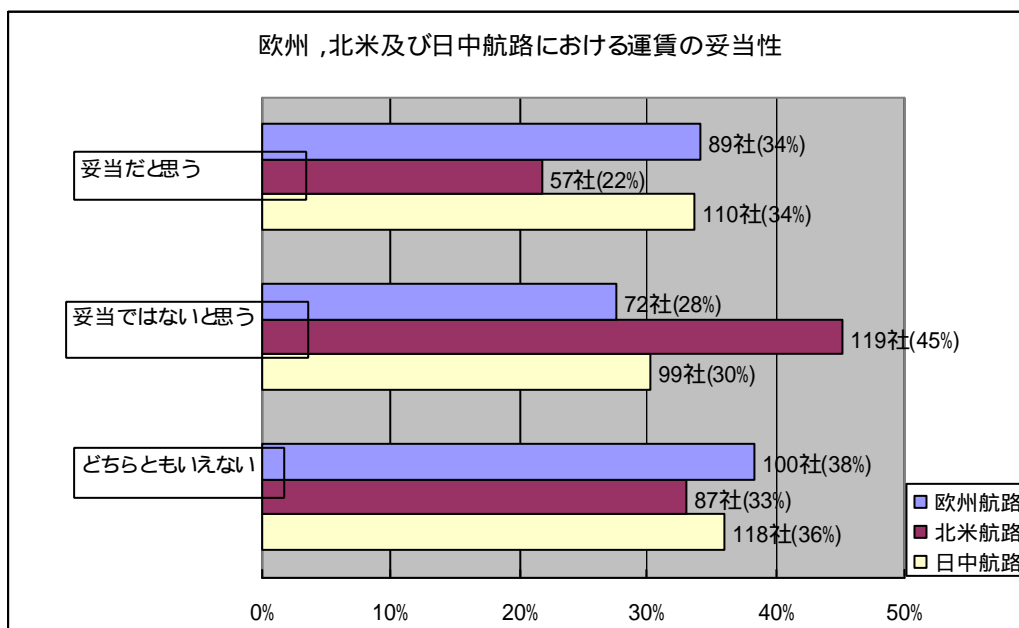
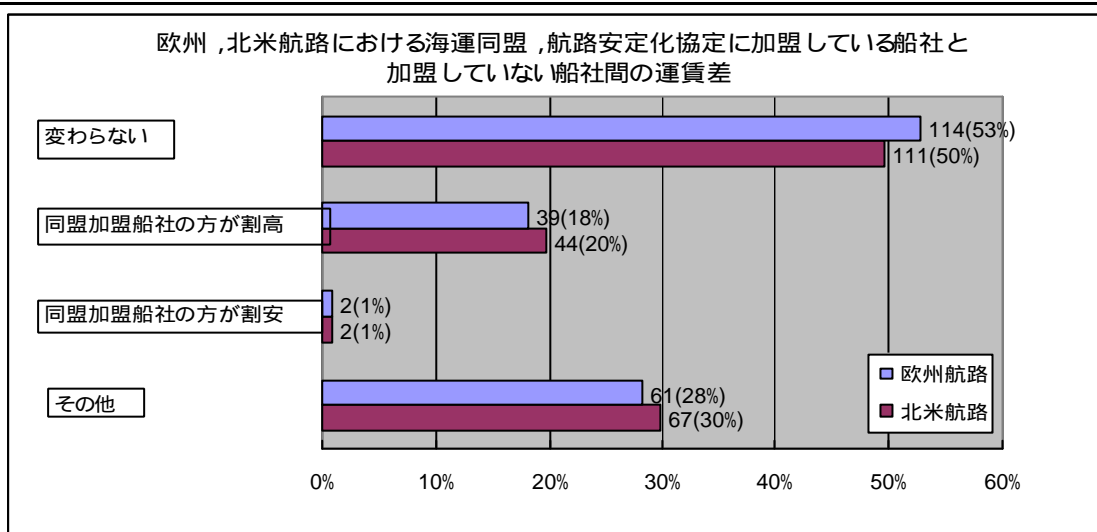


(公正取引委員会荷主アンケート調査図表9)

(12-3 運賃の妥当性)

荷主アンケートによれば、海運同盟等に加盟している船社と、加盟していない船社間の運賃について「変わらない」が約50%となっているが、海運同盟等に加盟している船社の運賃の方が割高であるとした荷主は約20%あり、水準としては5%~20%割高と回答している。

また、運賃の妥当性については、北米航路においては、「妥当ではない」(45%)とする回答が「妥当である」(22%)を大幅に上回っており、近年の大幅な値上げや、往航と復航¹²の貨物量のインバランスによる運賃差が極端である点が「妥当ではない」という回答となって顕れている。



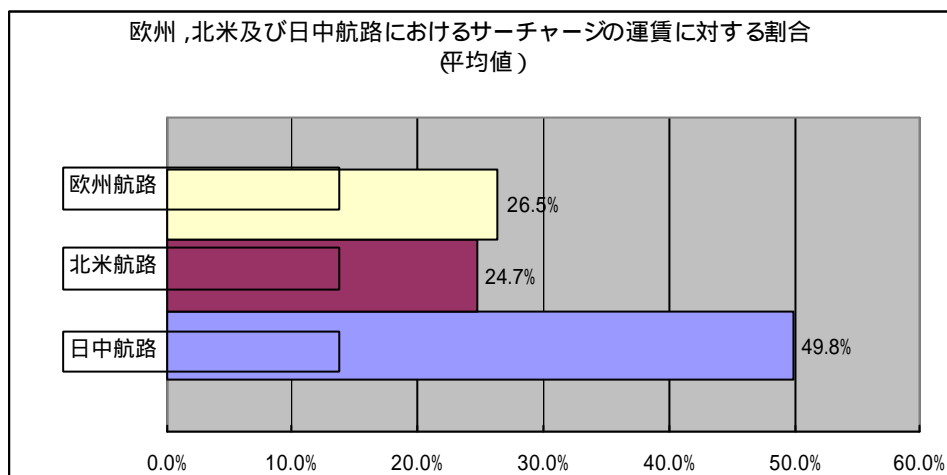
(公正取引委員会荷主アンケート調査図表 10・6)

¹² 往航：日本から北米に向かう航路，復航：北米から日本に向かう航路

13. 外航海運カルテルによるサーチャージ調整の実態

(13-1 サーチャージの運賃に占める割合)

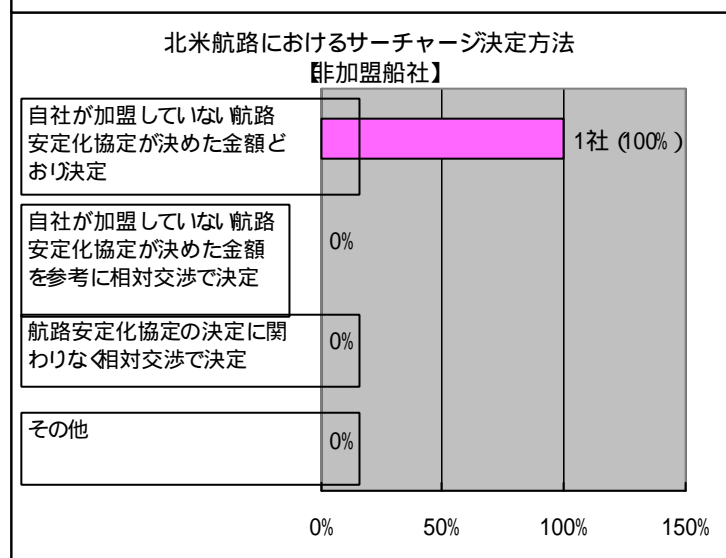
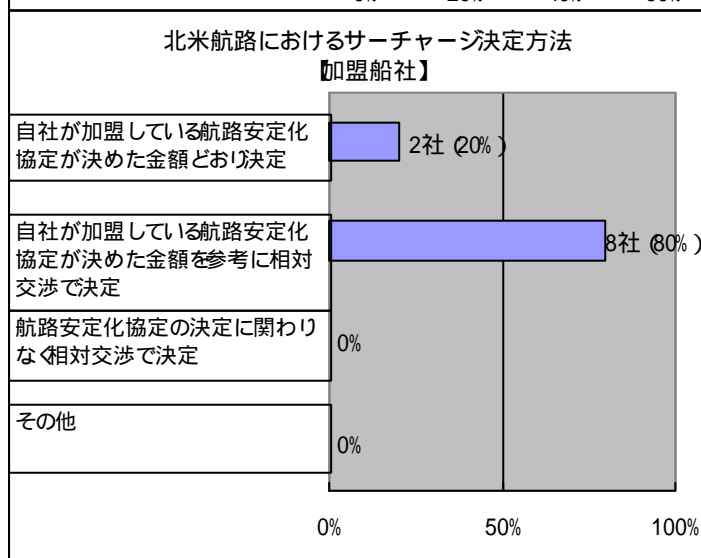
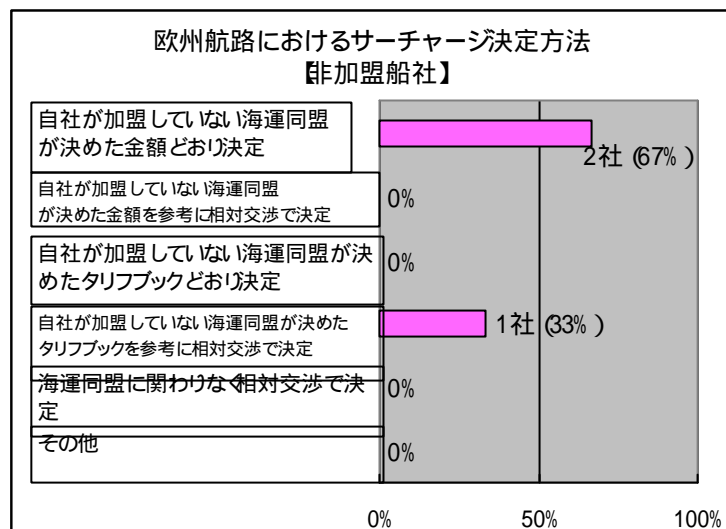
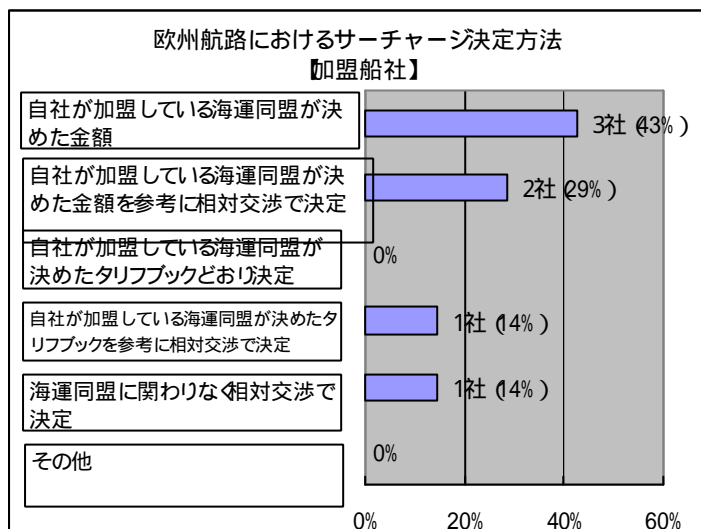
外航海運においては、運賃とは別立てに様々なサーチャージが荷主に賦課されているが、荷主アンケートによれば、サーチャージが運賃の一部として請求されることもあるが、サーチャージの運賃に占める割合は、欧州及び北米航路で約 25%，日中航路では約 50%となっている。



(公正取引委員会荷主アンケート調査図表 14)

(13-2 サーチャージの船社の決定方法)

船社アンケート及びヒアリングによれば、同盟加盟船社及び盟外船社ともに、サーチャージについてはほぼ同盟の決定どおりに荷主に請求を行っている。

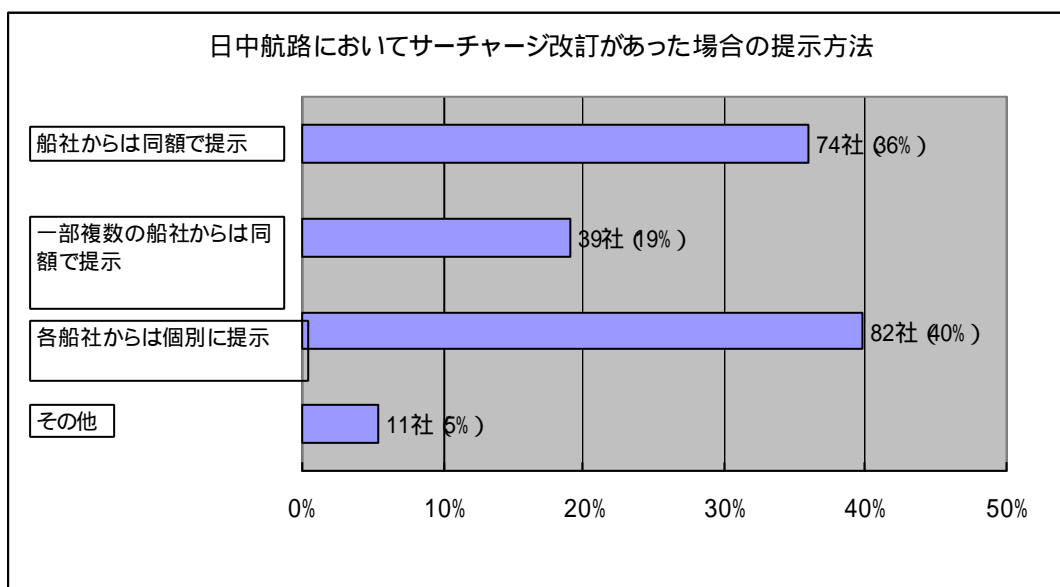
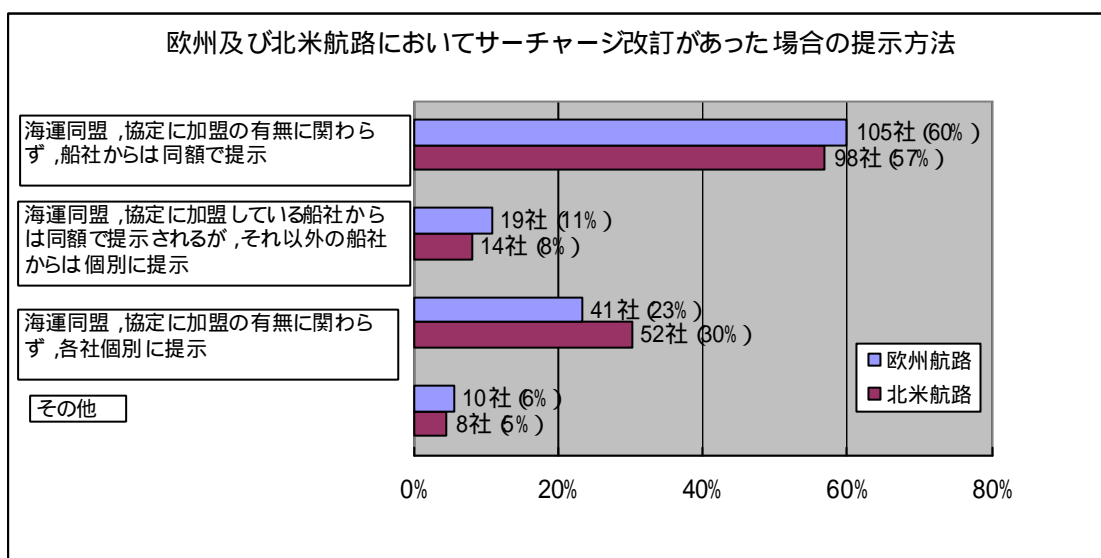


(公正取引委員会船社アンケート調査図表 30・33)

(13-3 サーチャージの荷主への提示方法)

荷主アンケートによると、欧州・北米航路とも「同盟加盟の有無に関わらず、船社からは同額で提示される」と回答した荷主が約60%あり、「同盟、協定に加盟している船社からは同額で提示されるが、盟外船社からは個別に提示される」としている荷主は約10%となっている。

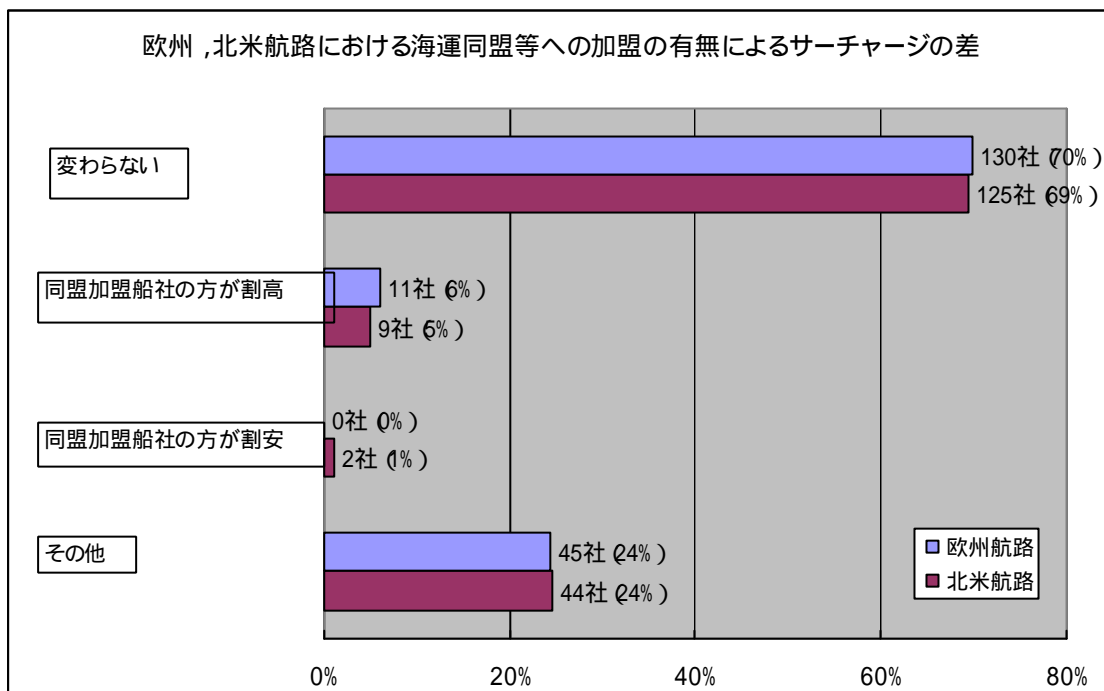
海運同盟が存在しないとされる日中航路においても、「船社からは同額で提示」が36%、「一部複数の船社からは同額で提示」が19%であり、半数を超える荷主は、日中航路のサーチャージは、同額で提示されることがあるとの認識となっている。



(公正取引委員会荷主アンケート調査図表 13)

(13-4 海運同盟等に参加している船社と盟外船社とのサーチャージの実態)

荷主アンケートによれば、海運同盟等に参加している船社と盟外船社とのサーチャージの差については、欧州航路及び北米航路を利用している荷主の約70%が「変わらない」と回答しており、同盟、盟外にかかわらず、サーチャージの水準はほぼ同等となっている。

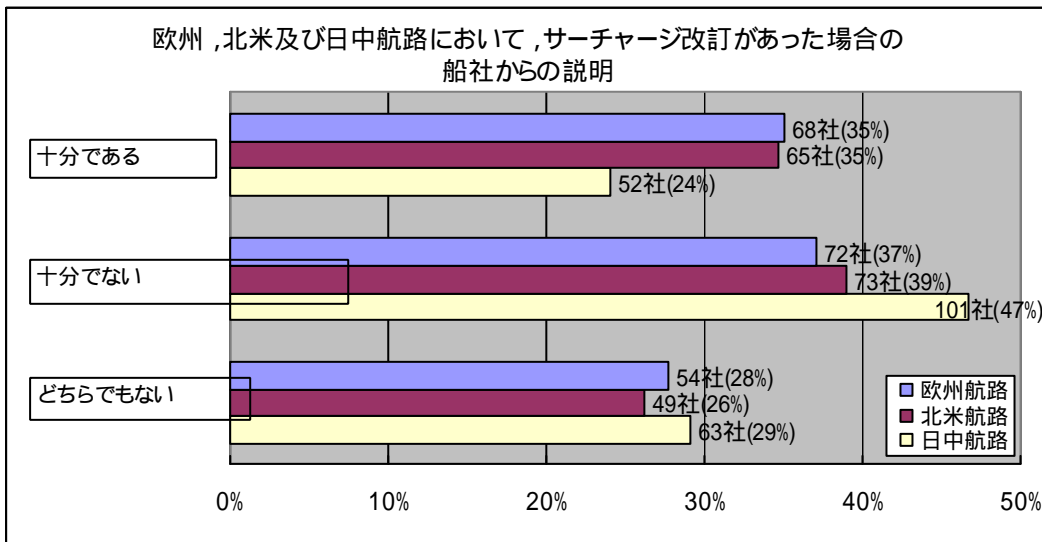
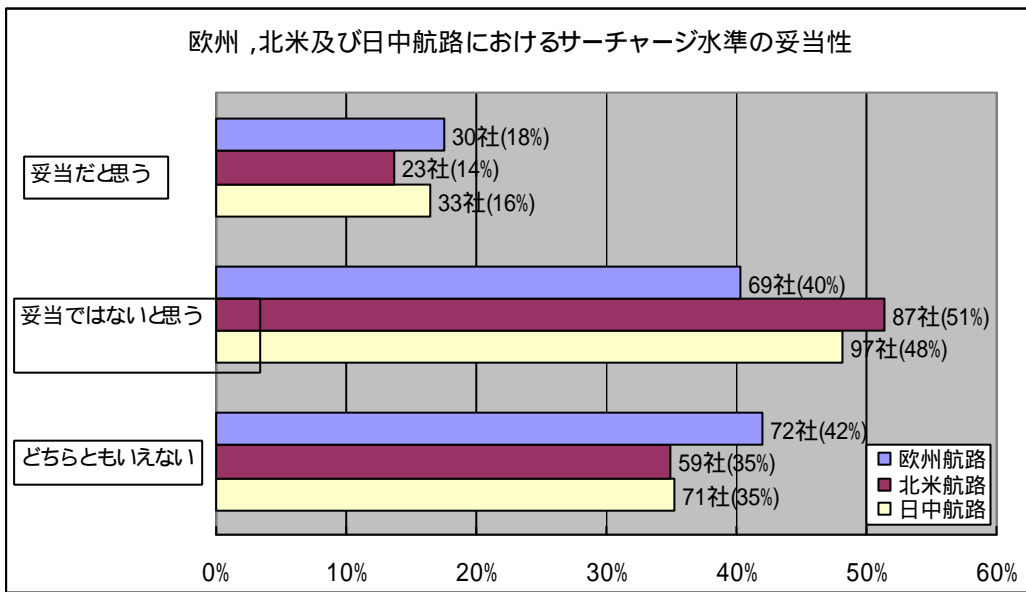


(公正取引委員会荷主アンケート調査図表 16)

(13-5 サーチャージの妥当性)

サーチャージについて海運同盟等が依然として価格支配力を有しており、盟外船社や海運同盟が存在しない航路においても、海運同盟が定めたサーチャージの適用について追隨している実態にある。荷主アンケート調査によれば、サーチャージ水準が「妥当である」と回答する荷主が、2割以下であったのに対し、「妥当ではない」と回答する荷主が、4割から5割となっている。

また、サーチャージに変動があった場合に船社の説明については、「十分でない」とする回答が、「十分である」とする回答を上回った。特に、日中航路における船社からの説明が「十分でない」が約50%となっている。

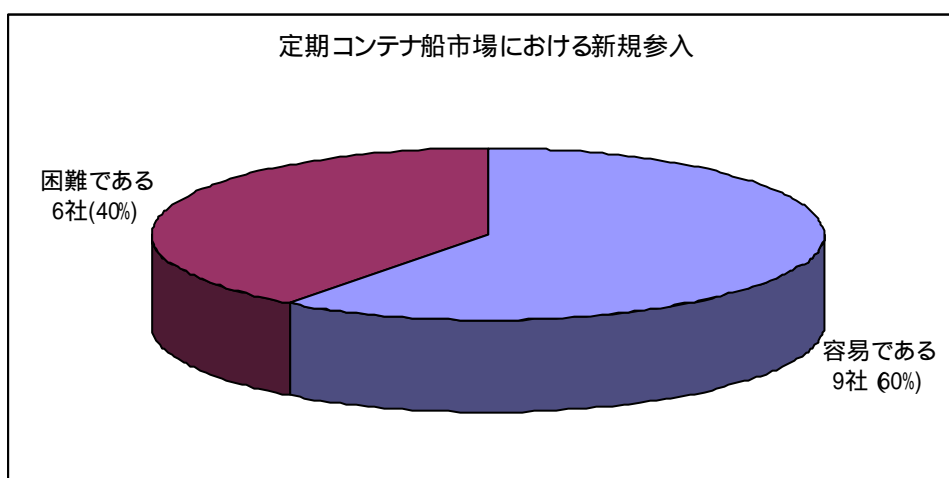


(公正取引委員会荷主アンケート調査図表 15・17)

14. 市場への新規参入容易度

船社アンケートによると、定期コンテナ船を就航させていない航路に新規参入することが、「容易である」とした社が60%、「困難である」とした社が40%であった。

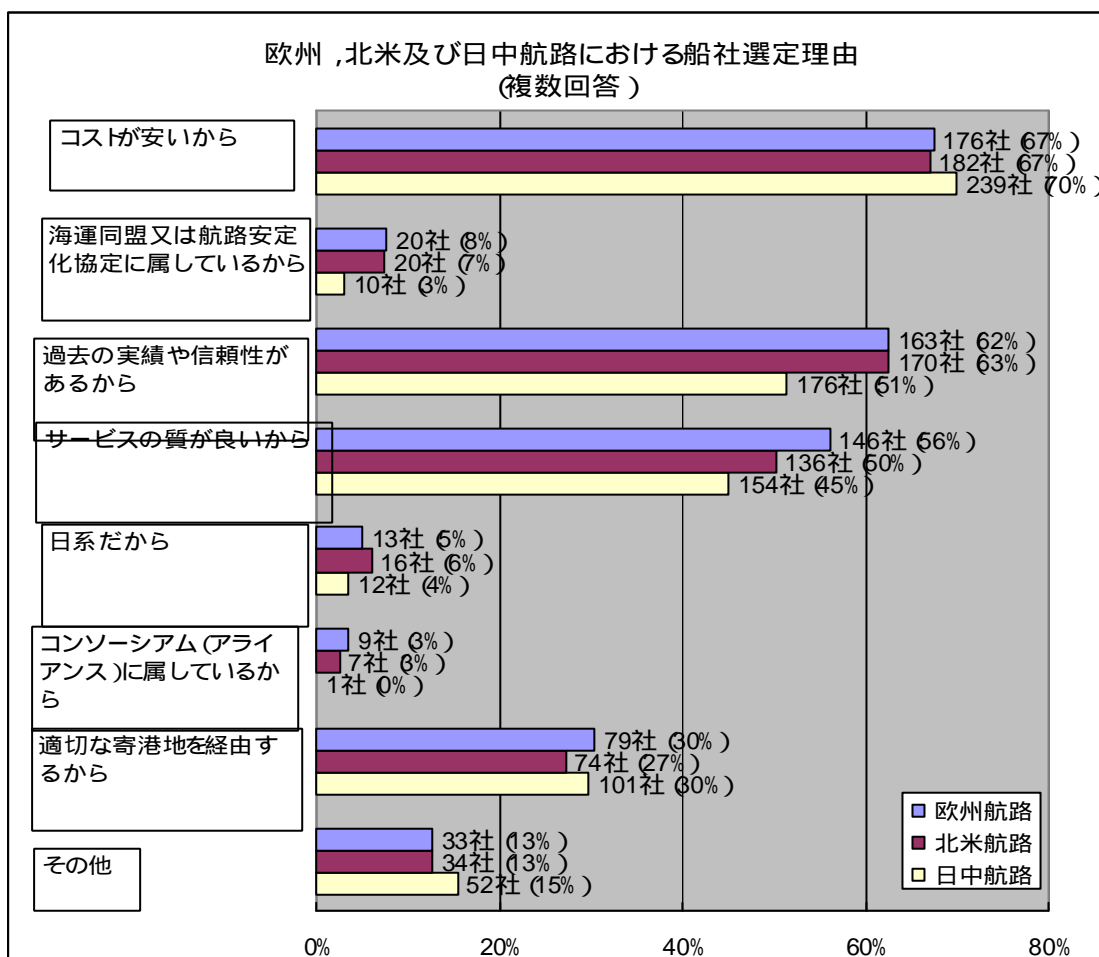
「容易である」と回答した社については、障害はないが、航路環境（貨物量、運賃水準、競合状況、港湾事情等）を配慮して判断するべきであり、船舶調達、ターミナル確保等物理的要件さえ解決することができれば新規参入は可能としている。「困難である」と回答した船社は、港の施設や機器が整備されていないので莫大な投資が必要であり、既就航船社の攻勢があるなかで荷主の確保及び良質な定期サービスを提供するのは難しいこと等を理由にあげているが、制度上の理由を指摘する船社はない。



(公正取引委員会船社アンケート調査図表 35)

15. 荷主の船社選定理由

荷主アンケートによれば、船社選定の理由は、「コストが安いから」との回答が最も多く、いずれの航路においても約 70%であった。「海運同盟又は航路安定化協定に属しているから」と回答した荷主は欧州、北米及び日中航路のいずれにおいても少数であり、海運同盟のインサイダー、アウトサイダーを問わず利用船社を選択している状況となっている。



(公正取引委員会荷主アンケート調査図表4)

16-1. EUの外航海運カルテル適用除外制度の概要

EC条約81条は、価格協定等を禁止しているが、同条第3項において一定の場合に適用除外を定め、同項に基づき、理事会規則4056/86により海運同盟における協定等について81条の適用除外としている。

(1) EC条約81条

EC条約81条1項は、価格の固定、生産や投資等の制限、市場の分割等のように、EU市場内での競争の防止、制限又は歪曲をその目的又は効果として持つ企業間協定、企業連合体による決定及び協定を禁止し、これに違反する行為は同条第2項によって無効とされる。しかし、同条第3項において、

物品の生産又は流通の改善若しくは技術的又は経済的発展の促進に寄与すること、
結果として生じる便益が消費者に公平に配分されるものであること、
当該事業者に対し、目的達成のために必要不可欠でない制限は課さないこと、
当該製品・サービスのかなりの部分について当該事業者間の競争を減少させる可能性がないこと、

の4要件を充足する場合は、第1項の適用が除外されるとしている。

(2) 理事会規則4056/86

EC条約81条3項を根拠に制定された規則4056/86は、1又は複数の海運同盟¹³のメンバーの全部又は一部による協定、決定又は共同行為であって、以下のものをEC条約81条の適用除外としている。

運賃及び運送条件の設定をその目的としていること、又は

に加え、次に掲げる目的のうち、1又は2以上のものを有していること

- ・ 運行時刻表、航海日又は寄港日の調整
- ・ 航海又は寄港の頻度の決定
- ・ 同盟メンバー間における航海数又は寄港回数の調整又は配分
- ・ 同盟の各メンバーが提供する輸送能力の規制
- ・ メンバー間の貨物又は運賃収入の配分

(3) 適用除外カルテルに関する手続き

海運同盟の締結・変更にあたっては、特段の手続きは必要とされず、何ら申請や届出を行うことなく、競争法の適用除外とされる。

¹³ 海運同盟とは、特定の地域内の特定航路において貨物輸送のために国際的な定期船サービスを提供している2以上の船舶運行事業者からなるグループ。

16-2. EUの外航海運カルテル適用除外制度の見直しの動きについて

欧州委員会は、2003年3月に海運同盟の適用除外制度の見直しに着手し、2005年12月に最終報告書を公表した。最終報告書では、海運同盟に関して、欧州条約第81条の適用を免除する一括適用免除規則(理事会規則(4056/86))を廃止することを提案している。

(1) 欧州委員会コンサルテーションペーパー

欧州委員会は、規則4056/86の制定から15年以上が経過しており、定期船輸送の市場も変化しているとして、2003年3月にコンサルテーションペーパーを公表し、現行の適用除外制度に着手した。コンサルテーションペーパーは、競争法適用除外について、予備的な論点を抽出すること、及び理事会規則4056/86の見直しを行う次のステップにつながる関係者等からのコメントや、根拠を引き出すことを目的としており、海運同盟の必要性等について21項目の質問を照会した。

(2) 欧州委員会ディスカッションペーパー

2004年6月に、欧州委員会は、公式見解ではないものの、これまでの予備的調査では、海運同盟の一括適用除外を正当化できる決定的な根拠が見出せなかったとして、適用除外制度の見直しを提案したいとのディスカッションペーパーを公表した。

(3) E L A A¹⁴の提案

2004年8月には、E L A Aは海運同盟の維持は、航路安定に必要不可欠としながらも、仮に制度の改正が行われるならば、各航路における船腹供給量及び市場規模のデータに関する情報交換・協議、品目別の貿易量に関する情報交換・協議、需給予測に関する協議・分析。需給予測に関しては公表、運賃指標。運賃指標は公表、及びサーチャージ算定方法の公表及び透明性の高い算定式の設定について引き続き競争法の適用除外とするべきとの提案を行った。

(4) 欧州委員会ホワイトペーパー

2004年10月に欧州委員会は、EC条約第81条第3項の4要件と現在の市場の状況に鑑みると、定期船運賃同盟による価格制限、供給規制及び市場規制に対する適用除外を正当化するだけの経済上の決定的な証拠を欠いており、規則4056/86の規定、特に、海運同盟の一括適用除外及び技術協定の除外に係る規定を廃止することについて検討すべきであるとするホワイトペーパーをまとめ、パブリックコメントに付した。

¹⁴ E L A A : European Liner Affairs Association

(5) 欧州委員会最終報告書

2005 年 12 月，欧州委員会は，欧州条約第 81 条の適用を免除する一括適用免除規則（理事会規則 4056/86）を廃止することを提案する最終報告書を公表した。現行の適用免除規則の下では，海運事業者は共同して運賃を固定し，運行量を決定することが認められているが，規則の廃止は，E U の外航海運の利用者は確実な運行サービスを低い運賃で利用できるようになり，消費者に利益をもたらすこととなるとしており，E U の産業の競争力を高め，リスボン戦略¹⁵の達成に資するものであるとしている。今後，閣僚理事会に付託され採決が行われるとともに，欧州議会に諮問予定となっている。

同報告書では，以下の点について言及している。

- ・ 運賃は，必ずしも距離に比例して算定されているものではなく，また，海運同盟は，運賃に影響を及ぼしている。
- ・ サーチャージは，海運同盟により設定されており，その算定方法は不透明である。
- ・ 海運同盟が，航路の安定に寄与しているとする根拠がない。
- ・ E L A A による提案は，そのままでは受け入れ難い。

また，適用免除規則（理事会規則（4056/86））を廃止することによる影響を以下のように示している。

- ・ 外航海運に係る運賃が低下する。
- ・ 船社のサービス品質は現状維持されるか，向上する。
- ・ E U の船社には特に影響はなく，好影響を及ぼすとも考えられる。
- ・ E U の港湾，港湾業者，労働者，貿易及び発展途上国に悪影響はない。

外航海運カルテルの適用除外の廃止が閣僚理事会で決定された場合には，2 年間の猶予期間をおき，2007 年 12 月までに競争法適用下における競争ルールを規定したガイドラインを公表するとしている。

また，2006 年 9 月に，欧州委員会はイシューペーパーを公表し，イシューペーパーでは，E L A A が提案している船社間の情報交換等に関する論点についても言及するとしている。

¹⁵ 2000 年 3 月，E U 加盟国首脳は，2010 年までに E U を「より良い職業をより多く創出し，社会的連帯を強化した上で，持続的な経済成長を達成しうる，世界中で最もダイナミック，かつ競争力のある知識経済」地域に発展させるという目標を定めている。

17-1. 米国の外航海運カルテル適用除外制度の概要

米国においては、1984年海運法に基づき、海運同盟は反トラスト法の適用除外とされている。

(1) 反トラスト法の適用除外とされる行為

オーシャンコモンキャリア¹⁶、又はオーシャンコモンキャリア間による以下の行為には反トラスト法は適用されない。

- ・ 通し運賃率（複合一貫輸送の場合の内陸共通運賃）を含む輸送運賃率、貨物積込設備及びその他のサービス条件を討議し、決定し又は規制する行為
- ・ 輸送貨物、収入、利益又は損失を共同計算し、又は配分する行為
- ・ 寄港地を割り当て、又は港間の配船の回数もしくは態様を制限する行為
- ・ 輸送する貨物又は旅客の数又は種類を制限し、又は規制する行為
- ・ オーシャンコモンキャリア間で、又は1以上の海貨ターミナル運営業者との間において、排他的、優先的又は協力的行動を取り決める行為
- ・ サービス・コントラクト（大口荷主に対する優遇）に係る事項を協議し、協定する行為

ただし、以下の行為は禁止される。

- ・ 運賃の払い戻しを提示し、又は支払うこと（運賃延戻制の禁止）
- ・ 正当な理由無く運賃表に有利な価格又は不利な価格を含むこと（二重運賃制の禁止）
- ・ 競争抑圧船の運行
- ・ 荷主の差別的取扱い
- ・ 加盟船社が同盟とは異なる運賃又はサービスを設定することを妨げること
- ・ 協定への加盟を不当に制限すること
- ・ 協定からの脱退を制限や、協定からの脱退にペナルティーを課すこと

(2) 適用除外とされるための手続き

国際海運等に関する協定等が反トラスト法の適用除外となるためには、F M C¹⁷（連邦海事委員会）に申請を行い、かつ協定を発効させなければならない。

¹⁶ オーシャンコモンキャリア：外航貨物運送事業者とほぼ同義

¹⁷ F M Cは、1961年に設立された独立行政機関である。主な活動内容は、適用除外協定の審査及び監視、海上貨物運送業務の免許付与、乗客の損害補償、海上審判に対する裁決、海運市場の調査、監査、経済分析等の実施、及び米頂の海運貿易に悪影響を及ぼす外国政府及び外国海運会社による差別的慣行の排除及び外国政府との調整。

17-2. 米国の適用除外制度の歴史的経緯

米国においては、1916年海運法により、反トラスト法の適用除外としており、1984年海運法及び1998年外航海運改革法においても適用除外制度は維持されてきている。他方、二重運賃制は禁止され、船社の独自行動権が保障され、海運同盟が個々の船社に対しサービス・コントラクトの締結を制限することが禁止されている。

(1) 1916年海運法

海運同盟の反トラスト法適用除外を定めたものであるが、すべての協約、了解事項の船舶院 (Shipping Board (後の連邦海事委員会 = F M C)) に対する届出義務を課すとともに、それによって船舶院に認可された海運同盟のみが反トラスト法の適用除外となると規定した。また、運賃延戻し、競争抑圧船及び荷主の差別的取扱いを禁止した。

(2) ボナー法 (1961年海運法)

15%以内の割引率による二重運賃制を許容するものであるが、その一方で、同盟協定の認可基準が厳格化され (「公共の利益」要件の追加) 、同盟運賃表 (タリフ) の届出及び公開も義務付けられた。

(3) 1984年海運法 (現行法の成立)

二重運賃制の禁止、加盟船社に対する独自行動権 (IA: Independent Action = 加盟船社が同盟とは異なる運賃又はサービスを独自に設定できる権利) の保障、同盟又は船社がサービス・コントラクトを締結することの許容等の規定が盛り込まれた。

特に、独自行動権の許容を海運同盟に義務付けたことは、海運同盟が最大の目的としていた統一運賃の設定機能を弱体化させ、個々の海運企業による独自行動権の行使が頻発した結果、北米航路における運賃の大幅下落を招くこととなった。

(4) 1998年外航海運改革法 (1984年海運法の一部改正)

運賃同盟に対する適用除外は維持することとされたが、他方、同盟が個々の船社に対しサービス・コントラクトの締結を制限することが禁止され、個々の船社は荷主との間で、サービス・コントラクトの締結を自由かつ非公開に行うことが可能になった。

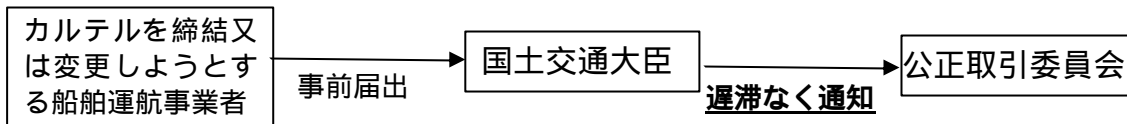
(5) 最近の見直しの動きについて

米国においては、1990年代以降、2度にわたって、海運の適用除外制度の廃止が検討されたが、いずれも中断されている。

18. 我が国の外航海運適用除外制度

外航海運カルテルは，独占禁止法の制定直後から，海上運送法により適用除外とされていたが，平成11年7月23日の適用除外整理法の成立に伴い，公正取引委員会の関与規定が設けられることとなった。

1 外航海運カルテルの仕組み



(注)届出のないカルテルについては独占禁止法の適用除外とはならない。

(注) 不公正な取引方法を用いる場合，又は一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより顧客の利便を不当に害することとなる場合は，独占禁止法の適用除外とはならない
(海上運送法二十八条，二十九条の四)

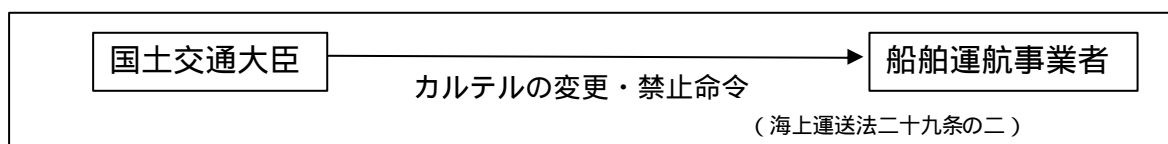
上図の下線部分は，平成11年の適用除外整理法により追加された部分である（=11年7月までは公取委に対する通知義務がなく，また，無届出のカルテルも適用除外となっていた。）

2 問題のある外航海運カルテルへの対処規定

外航海運カルテルの内容が，利用者の利益を不当に害する，不当に差別的である，加入脱退を不当に制限する，協定の目的に照らして必要最小限度とはいえない，のいずれかに該当する場合には，国土交通大臣は当該カルテルの変更・禁止命令を行わなければならないとされており，その場合の手続きは，以下のとおりである。

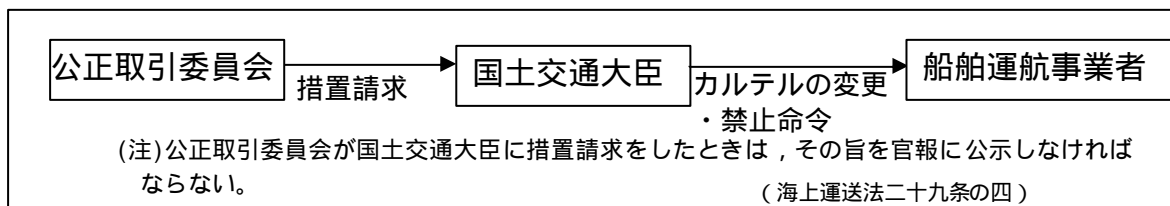
これら規定は，平成11年の適用除外整理法により創設された（=11年7月までは，問題のある適用除外カルテルについても手をこまねいているだけであった。）

ア 国土交通大臣が届出を受理した段階で変更・禁止命令を行う場合



(海上運送法二十九条の二)

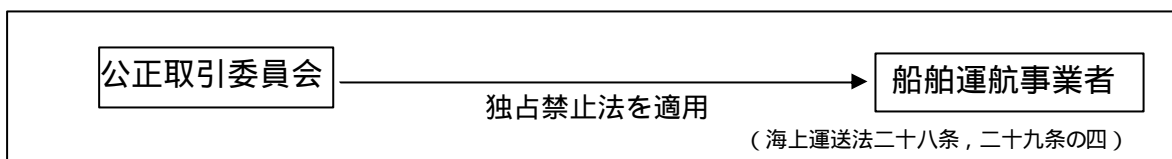
イ 公正取引委員会からの措置請求を受けて変更・禁止命令を行う場合



(注)公正取引委員会が国土交通大臣に措置請求をしたときは，その旨を官報に公示しなければならない。

(海上運送法二十九条の四)

ウ 公正取引委員会がイの措置請求を行い，その旨公示してから1か月を経過しても
 なお，国土交通大臣が変更・禁止命令を行わない場合



(参考) 平成11年の適用除外整理法について

平成11年の適用除外整理法は，平成7年3月の規制緩和推進3か年計画以来累次の閣議決定において規定された独占禁止法適用除外制度の見直しの最終段階として立法措置を講じたものであり，平成9年の適用除外整理法で積み残された適用除外カルテルの整理が行われた。その概要は以下のとおりである。

独占禁止法の改正	不況カルテル制度，合理化カルテル制度等の廃止
独占禁止法適用除外法の廃止	協同組合等の適用除外は，独占禁止法第24条の規定に一本化するとともに，その他の団体（証券取引所，日本証券業協会等）について，適用除外を廃止。
個別法の改正	内航海運カルテルの範囲縮小（海上運送法） 外航海運カルテルに係る手続規定の整備（海上運送法） 内航海運組合の行為に係る手続規定の整備（内航海運組合法） 国際航空カルテルに係る手続規定の整備（航空法） 環境衛生同業組合の行為に係る手続規定の整備（環衛法）

19. 海運特殊指定の廃止に関する検討状況

公正取引委員会は、海運特殊指定は、近年運用実績に乏しく、また、その規制対象となっている行為については、海運同盟非加盟事業者の市場シェアの増大や海運同盟が定めた運賃の形骸化といった、近年の外航海運における業界実態や取引実態の変化にかんがみると、もはや実施することが極めて困難となっているものと認められるため、規制の簡素化の観点から廃止することとするパブリックコメントを平成 18 年 3 月 1 日より実施している（意見提出期限は平成 18 年 3 月 31 日。）。

海運業における特定の不正取引方法

（原文縦書き）

昭和 34 年 11 月 11 日 公正取引委員会告示第 17 号

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）第 2 条第 7 項¹⁸の規定により、海運業における特定の不正取引方法を次のように指定し、昭和 28 年公正取引委員会告示第 14 号（海運業における特定の不正取引方法）を廃止する。

海運業における特定の不正取引方法

船舶運航事業者（海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）第 2 条第 2 項の船舶運航事業を営む者をいう。以下同じ。）が単独に又は他の船舶運航事業者とする結合、協定若しくは申合せ（以下「結合等」という。）により行なう左の行為

- 一 貨物の量の多寡により、又は貨物の船積地若しくは陸揚地により、特定の荷主又は地域に対し、運賃及び料金その他の運送条件について、不当に差別的な取扱をすること。
- 二 他の船舶運航事業者が結合等に加入を申し出た場合に、他の加盟者に比べ、加入の条件を不当に差別的にし、又は船腹の過剰その他正当かつ合理的な理由がないのにその加入を拒むことにより、その船舶運航事業者の事業活動に著しく不利益を与えること。
- 三 一定範囲の貨物の運送をもつばら結合等に参加している船舶運航事業者に行なわせる旨の契約（以下「一手積み契約」という。）を締結した荷主に対し、運賃及び料金その他の運送条件について不当に有利な取扱をし、又は荷主が一手積み契約を解除することを不当に制限し、若しくは荷主が一手積み契約に違反した場合に、不当に高い違約金若しくは損害賠償金の支払を求めること。

¹⁸ 現行第 2 条第 9 項

- 四 荷主が結合等に参加している船舶運航事業者から合理的な期間内に船腹の提供をうけることができなかつたため等の正当かつ合理的な理由により、結合等に参加していない船舶運航事業者はその貨物の運送を行なわせた場合に、その荷主に対し、違約金若しくは損害賠償金の支払を求め、又は運賃及び料金その他の運送条件について、不利な取扱をすること。
- 五 一定期間内に一定範囲の貨物の運送をもつぱら結合等に参加している船舶運航事業者に行なわせた荷主に対し、その期間内に受け取つた運賃及び料金の一部を返還する場合に、その一定期間を不当に長くし、又はその返還する運賃及び料金の額を不当に高くすること。
- 六 運賃のべもどし（荷主が一定期間内に一定範囲の貨物の運送をもつぱら結合等に参加している船舶運航事業者に行なわせた場合に、その期間に引き続く一定期間内に一定範囲の貨物の運送をその結合等に参加している船舶運航事業者以外の者に行なわせなかつたことを条件として、当該運賃及び料金の一部を返還することをいう。以下同じ。）を用いる場合に、一手積み契約を締結することを申し出た荷主に対し、その契約の締結を拒み、又は一手積み契約を締結した荷主に対し、運賃のべもどしにより運賃及び料金の一部の返還を受ける荷主に比べ、運賃及び料金その他の運送条件について、不当に不利な取扱をすること。

20．外航海運市場における競争政策上の検討課題

今後、外航海運に関する独占禁止法の適用除外制度存続の適否、現行制度下における対応の必要性について検討を行っていくことが必要。

【論点1】外航海運に関する独占禁止法の適用除外制度存続の適否

平成11年に適用除外制度の見直しを行った際に、外航海運に対する独占禁止法適用除外制度を存続させたのは、運賃安定効果等、荷主にとっても望ましいものであるという意見が存在したこと、米・EU等との制度の国際的な調和を図ることが必要であることという理由によるものである。

外航海運市場における競争状況の変化や諸外国における制度見直し状況を踏まえながら、我が国の制度についても適時適切な見直しを行っていくことが必要である。こうした観点から、適用除外制度存続の根拠となった2つの点について、改めて検証を行うことが必要ではないか。

【論点2】現行制度下における対応の必要性

海上運送法においては、利用者の利益を不当に害さないこと等が外航海運カルテルの条件とされている。多数の荷主から不透明なサーチャージの問題点について指摘されていることを踏まえ、海上運送法に基づく措置も含めて、是正のために適切な措置を講ずる必要があるのではないか。