

(山岸先生参考資料)

1. 諸外国における海運規制に対する見解

(1) 欧州議会、

同盟廃止に慎重な決議採択 欧委は 13 日に 4056/86 見直しで結論 (05-12-05)

欧州議会は 2005 年 12 月 1 日の本会議で競争規則の海運への適用について、運輸観光委員会が提出した現行の海運同盟制度の存続を基本的に支持する決議案を一部修正のうえ、賛成 408 票／反対 139 票／棄権 62 票で採択した。今回の欧州議会の決議は、欧州委員会による外航船社間協定の EU 競争法からの包括適用除外を規定した理事会規則 4056/86 の見直し作業に一石を投じた形。ただ、13 日に欧州委が公表すると見られる最終結論は基本的に 4056/86 の廃止をうたったものになると伝えられる。

欧州では 03 年 3 月から欧州委員会が 4056/86 の見直しに着手、2004 年 10 月には欧州委の競争総局 (DG COMP) が 4086/56 廃止を盛り込んだホワイトペーパーを公表したあと、ELAA (欧州定期船社団体) など関係者が提出した意見を踏まえたディスカッション・ペーパーを今年 7 月に公表したものの、内容は 4056/86 を廃止する方向で変わらないものだった。

また、2005 年 11 月に公表された DG COMP が委託した 4056/86 廃止による経済的な影響調査の報告書でも、同盟廃止が市場環境に好影響を与えるとの見方が示されていた。

一方、欧州議会でも運輸観光委員会がこの見直し問題を審議、欧州委員会の新規則は 5 年間暫定実施したうえで評価すべきで、新規則の策定にあたっては日本、米国など EU 域外の国の法制度にも留意すべきなどとした決議案をまとめ、本会に提出していた。

(2) シンガポール競争法委員会

外航船社間協定の独禁法適用除外を容認 シンガポール競争法委員会が海運界の要望受け (05-12-08)

シンガポール競争法委員会 (CCS) は 2005 年 12 月 6 日、2004 年競争法 (Competition Act of 2004) の第 34 条 (禁止事項) から外航船社間協定の包括適用除外を認めることにしたと発表した。コンソーシアムは 2010 年まで包括適用除外するほか、同盟・協議協定については当面の間、包括適用除外を認め、今後の海運業界を巡る海外情勢に応じ適宜見直すとしている。シンガポール船主協会 (SSA) は同日付で歓迎のコメントを発表、日本船主協会もシンガポールが新たな競争法 (独禁法) の制定で外航船社間協定に対する包括的適用除外を認めたことは、今後アジア各国で整備される独禁法制定の動きに大きな影響力を与えるものとみている。

シンガポールでは 2004 年 10 月の国会で業種を超えた国レベルの競争法を制定、日本の公正取引委員会にあたる CCS が設置、2006 年 1 月 1 日から大半の規定を施行することになり、2005 年春から CCS がガイドライン案の策定作業に入り、2005 年 5 月 13 日までに関係者のコメントを求めた。

これに対し、同法で直接的な影響を受ける海運業界は重大関心を示し、日本船主協会は SSA と情報交換するとともに、2005 年 5 月 10 日には豪州で開催されたアジア船主フォーラム総会の SERC 会合でも問題を提起、日米欧と同様の外航船社間協定に対する包括適用除外制度を設けるコメントを香港船主協会との連名で提出したあと、これまで SSA を通じて CCS に対して働きかけを続けてきた。

こうしたロビイングが奏功し、CCS もシンガポール港が独禁法の包括適用除外を認めている各国と

の海運の中継拠点として機能しているとの認識から、価格協定をはじめ競争制限的な事業者間協定の禁止を定めている同法第 34 条の免除を認めることになった。

CCS では、外航船社間協定の包括的除外規定については、2006 年 3 月に民間から意見提出を求めたうえで、7 月までに制度化、2006 年 1 月 1 日に遡り適用することにしている。

CCS では、EU や豪州における船社間協定の包括適用除外制度の見直しの動きにも注目、コンソーシアムに対する適用除外を 2010 年までの期限を付けたのも、EU がコンソーシアム規則の見直しを 2010 年に設定していることに合わせたものと見られている。

(3) 欧州委員会

船社間協定の独禁法適用除外を廃止 欧州委が 4056/86 見直しで最終結論 (05-12-16)

欧州委員会は 2005 年 12 月 14 日、外航船社間協定を EU 競争法（独禁法）からの包括適用除外を規定している理事会規則 4056/86 を廃止する最終結論を発表した。これにより欧州関係定期航路で、150 年以上にわたり航路運営の柱として機能してきた海運同盟制度は歴史の幕を閉じることになった。

ただ、欧州委員会は今後、4056/86 の改正法案を閣僚理事会に提出し審議、可決した後、2 年間の猶予期間を経て施行されることになったほか、(1) 民間の第三者機関を通じた船社間での荷動き、需給状況に関するデータ収集・交換・公表 (2) トレードアソシエーション/トレードフォーラムの形成 (3) 運賃指標の作成 (4) サーチージ類の共同設定、に関するガイドラインをまとめることになり、実際に独禁法の適用除外制度が廃止となるのは 08~09 年になる見通し。

ELAA（欧州定航船社団体）では、船社側が主張していた独禁法除外制度の存続が認められなかったことを遺憾としながらも、ELAA が独禁法適用除外制度廃止の代替案として 04 年 8 月に提出した内容に沿ったガイドラインをまとめることを歓迎するコメントを発表した。

また、日本の海運業界でも、予想したよりも廃止時期が先延ばしとなったことや、今後の EU 閣僚理事会での 4056/86 廃止法案の審議の過程で、日本など諸外国との政策調整を慎重に進めるよう要望し、ガイドラインに船社の主張が盛り込まれるよう注力していくとともに、この間に荷主団体との対話を促進していくことになるとしている。

欧州委員会ではガイドラインをまとめるための準備段階として、競争総局（DG COMP）が 2006 年 9 月にイシューペーパー（論点を整理した論文）を公表するとしている。

欧州委員会は 03 年 3 月から 4056/86 の見直しに着手、2004 年 10 月に DG COMP が 4056/86 の廃止を盛り込んだホワイトペーパーを公表したあと、ELAA など関係者が提出した意見を踏まえたディスカッション・ペーパーを 2005 年 7 月に公表したが、4056/86 を廃止する方向は変わらず、海運業界でも欧州委員会の最終結論も廃止が打ち出されたのは想定内としている。

同盟など船社間協定の独禁法適用除外制度を巡っては豪州での見直し作業が進められているほか、米国でも全分野を対象として反トラスト法見直しを検討中で、日本でも公正取引委員会が 11 月に特殊指定の海運を含む 5 業種を対象に見直しに入り、関係業界などからの実態調査を進めていることから、欧州での動きがどう影響するか注目される。

2. サーチージの一例

(1) Panama Canal Surcharge

太平洋航路安定化協定 (TSA) メンバーは 2005 年 5 月 1 日付でパナマ運河庁 (ACP) が運河拡張計画の資金に充当するため、コンテナ船の通航料を値上げすることに対応、各社が課徴している Panama Canal

Surcharge を現行の 115 ドル/コンテナから 165 ドル/コンテナへの引き上げる勧告案をまとめた。また、大西洋航路の同盟・協定 (TACA) も 5 月から Panama Canal Transit Fee を同額引き上げると発表した。

(2) Security Surcharge

(a) 米国 PNW のシアトル、タコマ、ポーランド、バンクーバーなどオレゴン州、ワシントンなど 13 港の港湾ターミナル業者で組織する Northwest Marine Terminals Association は、2006 年 1 月 1 日から入港船に対して 1 日当たり 250~260 ドルの Security Surcharge を導入する。PNW 諸港のほとんどは、250 ドル/日の料金となる。一部の港湾は過去数か月課徴している料金とは別途に徴収する。

(b) APL (米国) は北米航路の輸出入貨物を対象に、2005 年 10 月 1 日発効で New York/Newark 港に 4 ドル/コンテナ、フィラデルフィア港に 2.50 ドル/コンテナの Terminal Security Charge を導入する。セキュリティ関連費用の上昇で、現地の港湾ターミナル業者が利用料金を引き上げていることに対処するもの。

(c) Hanjin Shipping (韓国) も 2005 年 10 月 1 日発効でニューヨーク港に 4 ドル/コンテナの Terminal Port Security Charge の導入を決めた。

(d) 日本郵船は 2005 年 10 月 1 日発効でニューヨーク港揚げコンテナ貨物を業者 5 社で組織する New York Terminal Conference が今年 10 月から揚げ/積みコンテナに 4 ドル/コンテナの Security Surcharge を導入することに対応した措置である。

(e) 川崎汽船は 2005 年 9 月 1 日発効で北米からアジア向け貨物を対象に 6 ドル/コンテナの ISPS Security Charge を適用する。9 月 1 日以降ターミナルに搬入する貨物から徴収を開始する。

(3) Port Congestion Surcharge

(a) 欧州同盟 (FEFC) メンバーは 2003 年 5 月 1 日発効でアルジェ港 (アルジェリア) 発着貨物にドライで 90 ドル/20'、180 ドル/40'、リーファーで 120 ドル/20'、240 ドル/40' の Congestion Surcharge を導入する。

(b) 大西洋航路の同盟協定、Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) メンバーはロサンゼルス/ロングビーチ経由による海上輸送貨物を対象に 2004 年 11 月 15 日発効で 200 ドル/20'・400 ドル/40' の Congestion Surcharge を導入する計画を固めた。米西岸最大のゲートウェーである LA/LB 地区はアジアからのコンテナ貨物の増大に加え、港湾労働者不足や鉄道への接続遅れなどで、2004 年 7 月ごろから港湾混雑が続いており、船社の費用負担が重くなっていることに対処するもの。LA/LB 地区の港湾混雑で米国関係同盟が Congestion Surcharge の導入策を打ち出しのは初めてのことで、今後の太平洋航路などにも波及していく可能性もあり、動きが注目される。

TACA には ACL (スウェーデン)、Hapag-Lloyd (ドイツ)、MSC (スイス)、Maersk Sealand (デンマーク)、日本郵船、OOCL (香港)、P&O Nedlloyd (オランダ) が加入している。

(c) Maersk Sealand (デンマーク) はアルジェ港 (アルジェリア) の混雑が続く、現地港湾局に事態の打開を働きかけているが、改善が見込めないと、2004 年 3 月 15 日発効で Algiers Port Congestion Surcharge をドライで 200 ドル/20'、400 ドル/40'、リーファーで 500 ドル/20'・40' に変更することを決めた。同港には同盟が 2003 年 5 月 8 日からドライで 90 ドル/TEU、リーファーで 120 ドル/TEU の Congestion Surcharge を導入している。

(4) Peak Season Surcharge

日本/南米東岸航路のコンテナ配船社は 2004 年 7 月 1 日発効で南米東岸向けで 200 ドル/20'、400

ドル／40' の運賃修復を実施するとともに、8月1日-11月30日の間、150ドル／20'、300ドル／40' の Peak Season Surcharge (PSS) を導入する方針を固めた。

また、日本／南米西岸航路のコンテナ配船社も2004年7月1日発効で南米西岸向けで300ドル／20'、600ドル／40' の運賃修復に加え、7月1日-11月30日の間、200ドル／20'、400ドル／40' の PSS を導入する方針を打ち出した。

極東／中東航路の協議協定、Informal Rate Agreement (IRA) メンバーは、2004年8月18日発効で中国南部・香港出し貨物を対象に200ドル／TEU の Peak Season Surcharge (PSS) を導入する。また、極東／インド大陸航路の協議協定、India-Subcontinent Asia Agreement (ISAA) メンバーは、8月15日発効で中国南部・香港出し貨物に150ドル／TEU の PSS を導入する計画を打ち出した。

(5) War Risk Surcharge

商船三井は2003年4月15日発効 (B/L Date) で日本を含むアジアから西アフリカのアイボリーコースト (アビジャン揚げ) 向け貨物を対象に74ドル／20'、148ドル／40' の War Risk Surcharge の導入を決めた。

(6) Bunker Surcharge

豪州・ニュージーランド同盟 (ANZESC) は2003年4月1日発効で日本から東南・西北豪州向け FCL 貨物の Bunker Surcharge を現行の100ドル／20'、200ドル／40' から125ドル／20'、250ドル／40' へ引き上げることを決めた。

(以上の資料は、オーシャン・コマース社「Cyber Shipping Guide」による)