

2006年5月19日
(社)日本船主協会
国際幹事会

報告書案「外航海運の競争実態と競争政策の問題点について」に関して

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を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。

報告書案諸点への見解につきましては次項で申し述べますが、報告書案を纏めるにあたっては、適用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事は理解出来ませんが、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のは無く、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。

2. 報告書案各部分に対する意見

事実誤認に関する部分：青字

恣意的な記述と思われる部分：緑字

その他：橙字

(1) P.1 (問題点 1)

平成 11 年(1999 年)の海上運送法改正以降、「海運同盟と非加盟船社間で航路安定化協定を締結する等の協調的な運賃修復及びサーチャージの設定がみられるようになっている」との記述に関しましては、代表的な航路安定化協定である TSA (太平洋航路安定化協定) は 1989 年から存在しており、1999 年以降の変化として盛り込むのは適切ではないと考えます。更に、本報告書ではこの部分を含めて、数箇所において同盟・協定船社と非加盟船社が協調して運賃修復およびサーチャージ設定を行っているかのような誤解を招く表現がされておりますが、そのような事実は全くありません。

(2) P.23 (問題点 2)

荷主アンケートで出た意見として船社の高水準の利益を批判する見解のみが紹介されているため、船社がカルテルを利用し不当に高い利益を得ているとの印象を読者に与えることを懸念致します。邦船社の場合、経常が増加した背景には定期船部門の黒字化だけではなく、不定期船マーケット高騰の影響もあります。また、定期船部門が黒字化したのは最近であり、過去には長らく赤字に苦しんでいた事実もご理解頂きたいと考えます。

(3) P.24 (問題点 3)

定期船同盟行動憲章条約に定めるサーチャージの代表として、CAF、BAF、THC、PSS が例示されておりますが、THC は同条約の定めるサーチャージ (狭義のサーチャージ) には該当せず、チャージであると考えます。本報告書案およびアンケートで使用されている「サーチャージ」は THC を含む「運賃以外に荷主に賦課される諸料金」(広義のサーチャージ=世界各地の競争法適用除外の対象=) と考えますので、本報告書案においてサーチャージの定義に同盟憲章条約を用いるのは適切ではないと考えます。

(4) P.24 (問題点 4)

サーチャージについては、定期コンテナ船カルテルが実効性を有していると結論されておりますが、現実的には多くのサーチャージが「実効性を有している」と言えるほどの効果はありません。アンケート上は荷主からの不満が強いとされておりますが、どのくらいの荷主が実際に同盟等が公表している数字でサーチャージを負担し

ているのか、という事実確認がなされていません。

(5) P.25 (問題点 5)

サーチャージについては、日本においては新たに導入する場合を含め、日本荷主協会に事前に説明を行い、必要に応じてコンサルテーションを実施しています。サーチャージ改訂が頻繁との記載があり、実際、BAF/CAF のガイドライン金額の改訂は年間数回に及ぶ場合もありますが、これは計算式を変更しているのではなく、バンカー価格や為替が変動する事に伴う調整が一定の方式に基づいて行われていることに起因しております。

(6) P.25 (問題点 6)

ドキュメンテーションフィーは、代理店が徴収しているものであり、海運カルテルとは無関係です。従い例として使用するものとしては相応しくなく、削除をお願い致します。読者に対して、あたかも同盟・協議協定がドキュメンテーションフィーの徴収を主導しているかの印象を与えかねない懸念致します。

(7) P.29 (問題点 7)

「運賃修復ガイドラインが実効性を有する」「カルテルが協調して、2005 年度には \$200/TEU の運賃修復を実施」という表現ですと、例えば同盟が \$200 の運賃修復をアナウンスした結果、各社の実勢運賃が全て \$200 引き上げられたかのような印象を与えるものと考えます。実状はガイドラインを「参考」にして各社が値上げ幅を決めており、上記の表現は適切ではないと思料致します。また、これまで当協会のほか、荷主協会からもご説明があったとおり、運賃修復がガイドラインの発表額通りに 100% 実現された例はほとんどなく、このような実態も併記頂く必要があると考えます。

(8) P.29 (問題点 8)

「運賃修復額」を一方的に通知されるという荷主が存在しているとの記載がありますが、こうした例は寧ろ極めて少数に限られているものと認識致します。このような意見を述べている荷主の割合を明らかにして頂くことを希望致します。

(9) P.29 ~ 30 (問題点 9)

値上げ幅が時として大幅である、との荷主意見が紹介されていますが、他方、値下げも時として同様に行われていることは、(アンケート結果に表れることはないのかもしれませんが) 荷主はご理解されていると存じます(定期船運賃が長期的な上昇傾向にないことは、データから明らかです)。運賃上昇につき言及するのであれば、是非運

賃下落局面についても調査を実施の上、その評価をお願い致します。

(10) P.30 (問題点 10)

サーチャージ設定に関し、定期コンテナ船カルテルが協調的価格行動の核として機能している旨の記述がありますが、同盟・協定船社と盟外船社が協調して行動する事実はありません。また、サーチャージ設定に際し「95%の船社がほぼカルテルの決定通りに荷主にサーチャージ額の決定を行っている」との結論に関しては、事実と異なるものと思料致します。少なくともアンケート上は、「自社が加盟している同盟・協定が決めた金額を参考に相対交渉で決定」と回答している船社が相当数ありますが、何故これらの船社が「ほぼカルテルの決定通りに（自社のサーチャージ額を）決定している」との評価になるのか、是非ご説明をお願い致します。

(11) P.30 (問題点 11)

カルテルが存在しない日中航路においても 60%の荷主が同一金額で請求を受けているのであれば、カルテルが無くなっても同額サーチャージは無くないとの結論につながるのではないのでしょうか。

(12) P.32～33 (問題点 12)

BAF に関しましては、燃料価格や原油価格の上昇率と BAF の上昇率との比較で BAF の上昇率が高い事から、荷主の利益を不当に害しているとの結論が導かれています。然しながら、船社の燃料費回収については、単価上昇分、本船の消費量、積高等のファクターもあり、上昇率だけをもって船社がコスト UP 以上に不当な利益を得ている、とのご批判は公正さに欠けるものと思料致します。BAF 算出の根拠につきましては、引き続き各同盟や協議協定との間で十分な確認作業が実施されますことを希望致します。(5月19日付当協会提出別資料ご参照)

(13) P.33～34 (問題点 13)

CAF については、特に太平洋航路では実際には殆ど徴収できておりません。従いまして、荷主からの不満はないものと考えます。

(14) P.36 (問題点 14)

共同価格設定行為を「カルテルの弊害」と結論付けるのであれば、少なくとも外航定期船業に独禁法適用除外を長期に亘り認めてきた理由および船社からの評価も検証する必要があると思料致します。また、サーチャージに関する荷主の批判に言及されるのであれば、日本の荷主の何割がサーチャージを支払っているのか、等に関する更なる調査が必要と考えます。

(15) P.36～37 (問題点 15)

単にアンケートへの回答を記載するだけでなく、十分な分析が必要と思われます。航路の中長期的な安定と発展は、荷主も非常に重要なこととされているはずですが。また、同アンケートの依頼文書（11月28日付、公正取引委員会事務総局 経済取引局長名）では、アンケート回答を実態調査以外の目的で使用することない旨明記されており、更に、アンケート記載にあたっての留意事項では、本調査は外航海運市場のより正確な実態を把握する為のものであり、結果として回答内容が不正確なものとなっても、公取委より何らかの措置があるものではない旨記述されています。これらのことから、回答者は本アンケートを「実態調査」、報告書は「実態報告」となると理解した上で協力したものと考えます。にもかかわらず、本報告書案がアンケートの一部の結果（荷主からの不満）のみを大きく取り上げ、適用除外制度廃止を提言していることは調査の前提と異なっており、この点極めて遺憾に存じます。除外制度改廃に関する調査を行うのであれば、アンケート結果を踏まえて除外制度改廃の検討を行うと明記した上で、質問・回答がなされるべき、と考えます。

(16) P.37 (問題点 16)

近年、荷動き量の増加や原油高等によりコストが上昇していることは事実ですが、船社間協定がこれを不当に煽るような行為は行っておりません。かかる非難をするのであれば、少なくともどのような行為が該当するのか、明示するべき、と考えます。

(17) P.37～38 (問題点 17)

二重運賃制については、荷主のご意見を踏まえて順次廃止を進めているところです。

(18) P.40 (問題点 18)

「コンソーシアム又はアライアンスにおいて仮に、運賃やサーチャージを横並びで統一することがある場合は、認められないとの意見もあった」との部分に関しまして、アライアンスやコンソーシアムにおいては、運賃やサーチャージに関する協議・意見交換は一切行っておらず、船社としまして、これらを実施したい考えもありません。このような仮定の一文を敢えて挿入されることに対しては、恣意的意図を感じざるを得ません。

(19) P.42 (問題点 19)

平成 11 年(1999 年)の海上運送法改正以降、「外航海運カルテルの置かれている状況には変化がみられる」と記載されていますが、EU が 1986 年以來の制度の見直しを行っていること以外に具体的に变化したものが明らかにされていません。平成 11

年以降いかなる状況変化があったのかについて分析が必要と考えます。

(20) P.43 (問題点 20)

アライアンスについては、EU も独禁法適用除外の必要性を認め、過去 14 年間に亘り除外制度を定期的に延長している点にも言及すべき、と思料します。

(21) P.43 (問題点 21)

外航海運市場の特殊性および除外制度の必要性に関し、当協会からは以下の事項も指摘させて頂いております。

- ・在庫が効かないという特性から容易に破滅的競争に陥る宿命にあること。
- ・カルテルがこれまで運賃の安定化に寄与して来たこと。
- ・寡占化が進む可能性があるというリスクへの評価がなされていないこと。
- ・定航会社の日本航路撤退により日本の荷主が受けるダメージの評価がなされていないこと。

(22) P.44 (問題点 22)

「一時的な需要逼迫によって運賃が高騰することがあるとしても他産業と同様に価格メカニズムによって必要な供給力が提供される」とありますが、外航海運業の場合、通常の価格メカニズムに任せれば、供給にかかわらず、不定期船同様の激しい運賃乱高下が生じると考えます。当協会としては、これまでご説明申し上げた通り、安定した輸送サービスを維持するためには、船社間協定による一定の運賃秩序が不可欠と考えます。

(23) P.44 (問題点 23)

日中航路における運賃乱高下の諸問題は、一部の船社の取引慣行上の問題に起因するものとあり、「一部の船社」とは日中航路でほとんどのシェアを有する中国船社を指すものと考えますが、中国船社が就航しているのは日中航路に限りません。報告書案の通りであれば、中国船社の就航している各航路で同様な問題が発生するはずですが、そのような事態は起こっていないと考えます。日中航路の例は、同盟の効果を具体的に証明している一つの事例と考えられ、是非とも詳細な調査をお願いする次第です。

(24) P.46 (問題点 24)

わが国一般消費者の利益、即ち国益の観点から外航海運市場における競争政策の在り方を検討するのであれば、独禁法適用除外制度を廃止した場合の評価・分析が不可欠と考えます。例えば北米航路での日本発着貨物のシェアは 10%程度であり、か

かる状況下で日本だけが適用除外を廃止され協定活動が不可能となれば、日本寄港の縮小・中止や日本向けスペース割り当ての削減、という事態も考えられます。このような事態に対し、大手・中小を含めた荷主の利益、ひいては国益の観点から具体的な検証がなされるべき、と思料致します。

(25) P.46 (問題点 25)

EU の見解が紹介されている一方で、わが国としての検証は行われていません。適用除外制度を廃止することが外航海運産業にプラスの影響を与えると結論付けるのであれば、わが国としてもその証明がなされる必要があると思料致します。

(26) P.48 (問題点 26)

船社間協定が現時点において利用者の利益を不当に害していない、という点は、国土交通省にも認識頂いているものと認識します。

(27) P.52 (問題点 27)

独禁法適用除外を廃止する事が外航海運産業にとっても望ましいとの結論ですが、論拠が明確にされる必要があると思料致します。

(28) 参考資料 5 (問題点 28)

除外制度の日米欧比較において、二重運賃制度、フィデリティーリベート、運賃延戻制等に関し、日本は、米国は×となっておりますが、同表を見ただけでは、に日米の制度が異なっており、除外制度の国際整合制が保たれていないかのような印象を読者に与えるものと懸念致します。実態としましては、わが国でも二重運賃制度は最早使われておらず、日米の制度では実質的に差はありません。

以上