

2006年5月19日  
(社)日本船主協会  
国際幹事会

## サーチャージに関する補足ご説明

「政府規制等と競争政策に関する研究会」(以下「研究会」)の「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について(案)」(以下「報告書案」)中の P.30～P.36 において同盟・協議協定が設定しているサーチャージへの考察がなされておりますが、当協会と致しまして、本件に関し以下の通り補足ご説明させて頂きたく存じます。

### 1. はじめに

「報告書案」中のサーチャージに関する記載につきましては、当協会にて明らかに事実誤認と思われる点を既にご連絡済みであり、是非そちらもご参照願いたく存じます。あえてここで繰り返させて頂きますと、まず「報告書案」にはサーチャージに関して、「サーチャージには拘束力がある」や「一方的に通告された」と言った評価が下されておりますが、これは事実誤認と思われれます。又、日本において実務上どの程度同盟・協議協定が定めるサーチャージが浸透しているのかの調査・検証が十分になされておられません。サーチャージの実態については、なかなか掌握が難しい面があるとは存じますが、当協会が理解する限りにおいては、例えば北米航路における CAF などは、殆ど徴収出来ていないと認識しております。サーチャージの是非を論じる上では、徴収の実態を正しく掌握する事は必要不可欠であり、是非引き続き調査をお願いする次第です。

### 2. サーチャージの意義について

「報告書案」では、主に荷主の観点からサーチャージの是非が論じられているとの印象を受けますが、サーチャージの共同設定行為に対し、独禁法の適用除外を必要としているのは、無論船社側であり、何故船社がかかる適用除外を必要としているかについても、十分な検証を是非お願いする次第です。一般的に言って、荷主と船社の利害は最終的には相反する関係にあり、双方が完全に満足する状況の実現は困難であると考えられます。現行のサーチャージは、同盟・協議協定にて共同設定行為により策定されていますが、一方でその金額での徴収が徹底されている訳では無く、基本的な位置付けは、コストの「ベンチマーク」であると言えます。「報告書案」には荷主に選択権が無いといった記

述がありますが、現実的にはサーチャージを別立てで契約していない荷主も多数存在しているのが実状です。

一方で、取れていないのであれば、そもそもサーチャージの共同設定行為に意味がないのではないかと、との見方もあるかもしれませんが、これも正しい認識とは言えません。サーチャージの根本は、船社が自らのコントロールの及ばない要素を運賃とは別立て精算とする事で、定期船事業者の経営基盤の安定を図る、という点にあります。サーチャージが同盟・協議協定の決めた金額で徴収出来ていないとしても、以下の点は船社にとって大きなメリットになります。

同盟・協議協定によりサーチャージを共同設定する事により、かかるコスト要因については運賃の変動とは別に考えるべきであるというコンセンサスが形成され、それによりある程度破滅的競争へ陥る事への抑止効果が期待出来る。

コストのベンチマークとして、例えサーチャージを外だし出来ない場合でも、運賃交渉の際の参考とする事が出来る。

最後に、本来コスト構造は船社によって異なるはずなのに、一律のサーチャージを適用する事はコスト回収という基本理念に反する、との批判があり、「報告書案」にも言及されています。この点につきましては、サーチャージは前述の通り、あくまでコストのベンチマークであり、実際に荷主にどうぞ負担頂くかについては、個別交渉の上で決まっている、という実状をご考慮頂きたいと思います。ベンチマークである以上、同盟・協議協定メンバーの標準的なコストを持ってサーチャージを設定する事は許容範囲内の行為と考えます。

### 3. BAF について

「報告書案」では、BAF の上昇率が原油価格の上昇率を大きく上回っている、との記述があり、これを読む限りでは、あたかも船社が燃料費の値上げを理由に不当に高いBAF を荷主へ賦課しているかのごとき印象を受けます。

船社はその燃料として原油を購入している訳では無く、船用重油を燃料として使用していますので、比較は原油では無く、船用重油価格を使用すべきです。その上で、報告書案では主に北米航路と欧州航路のBAF について言及されていますので、各同盟・協議協定が課徴しているBAF の適正につき、当事者である各同盟・協議協定と検証を行うべきであると考えます。

ご参考までに、当協会でも欧州同盟（FEFC）の BAF で考察してみました。結果は以下の通りとなり、船社が燃料価格の上昇以上のものを荷主に請求している事実は確認出来ませんでした。比較については、簡易比較という事で、報告書案の中で対象としている期間の最初と最後、即ち 03 年 1 月と 06 年 1 月で行いました。又、燃料価格については、ある邦船社の日本、シンガポール、ロッテルダム、ロスアンゼルス 4 港平均値を使用しています。

BAF と燃料価格の上昇率比較ですが、まず単純な比較は以下の通りとなります。

FEFC	BAF/TEU	Bunker
2003 年 1 月	\$56.00	\$183.00
2006 年 1 月	\$240.00	\$318.00
UP 率	429%	174%

次に、欧州同盟の BAF は実際の燃料価格を反映するのに 2 ヶ月間の時差があります。具体的に説明しますと、例えば 06 年 5 月の現時点でも現在の燃料価格に従い BAF は計算されていますが、計算された BAF は 06 年 7 月に適用になります。従い、03 年 1 月の燃料価格に対応する BAF は 03 年 3 月、同 06 年 1 月の燃料価格に対応するものは 06 年 3 月の BAF という事になります。BAF の数字を 1 月から 3 月のものに入れ替えたものは以下。

FEFC	BAF/TEU	Bunker
2003 年 1 月	\$97.00	\$183.00
2006 年 1 月	\$257.00	\$318.00
UP 率	265%	174%

最後に当該燃料価格による船社の実コストを見る必要があります。欧州同盟の BAF 算出にあたって使われている 1TEU あたりの燃料消費コストは約\$119/TEU です。この部分については、ベースレートに含まれている為、BAF の精算としてはコスト増 NET 部分だけを追加徴収するのが BAF の仕組みですが、燃料費全体の推移としては、上記 BAF に\$119/TEU を加算してみる必要があります。試算したものは以下の通り。

FEFC	BAF/TEU	Bunker
2003 年 1 月	\$216.00	\$183.00
2006 年 1 月	\$376.00	\$318.00
UP 率	174%	174%

当協会の試算では偶々 UP 率が同一という結果になりました。常に同率で推移する

ものでもないとは思われますが、今回の簡易検証では、BAF については概ね船社のコスト UP に相当するレベルで決められていると見る事は出来るかと思えます。

#### 4 . CAF について

CAF につきましても、当協会と致しましては、是非当該同盟・協議協定と内容の検証を実施して頂きたいと考えます。但し、「報告書案」の問題点につきまして、以下の通りご指摘させていただきます。

まず、当協会のコメントとして、邦船3社の収入80%、費用70%はドル建てである、との見解に言及の上、欧州航路のCAF算出方法との比較で、各通貨の使用比率が上記数字と異なる事から、船社の為替変動リスクをカバーするという趣旨から外れている、と結論付けておられます。まずお断わりさせていただきますが、当協会はいくまで一般論且つ概論として海運業の実態をご説明する目的でドル建て比率を申し上げたものですが、これは正しくは外貨建てという意味でご理解頂くべきものです。一般にワールドワイドに事業を営む船社は厳密に言うと各国毎で通貨が異なる収入や支出がありますが、これら全てを明示する事は不可能です。これらの非円ドル通貨については、邦船社の場合、円以外の通貨としてドルと連動しているという意味でドル建てと簡便的に説明される場合が多いのが実状です。公取の調査段階でCAFの妥当性を検証する為、とのご説明を頂いておらず、一般論での数字でお話しした内容でご判断頂いている様ですが、これは事実誤認です。

又、サーチャージが同盟・協議協定加盟船社で統一されねば意味が無い事は前述の通りです。従い、場合によっては邦船社の外貨比率を正確にカバーしていない場合もあるかもしれませんが、これは邦船社の各航路における外貨比率ではなく、加盟船社全体としてご判断頂く必要があります。

最後にWTSAのCAFが50%前後の水準で推移している事をもってCAFの趣旨を逸脱している、とのコメントがありますが、一概に%が高いから不当というのは正しい評価では無いと考えます。既にSCAGAからも公取へは回答済みと存じますが、WTSAのCAFのフォーミュラが設定されたのは1985年で、当時の換算率として1ドル235円が基準レートになっております。足元の換算率は110円程度ですので、その間の為替変動が大きかった事がその原因と考えられます。尚、これは繰り返しになりますが、WTSAのCAFについては、殆ど実際には徴収出来ておりません。従い、コストのベンチマークにはなりえても、実際の競争制限的効果は殆どありません。

## 5 . THC

一般的に THC とは、CY (コンテナヤード) への Gate-in・out、CY でのシャーシからの積みおろし、クレーンまでの横持ち、本船への積みおろし、蔵置料、等のコストをカバーするためのものですが、コストのカバーさえできないほどの破滅的競争に陥ることもある海運マーケットにおいて、せめ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して欲しいという考えから生まれたものです。即ち、これらコストを外出しする事により、船社の努力の及ぶ海上運賃においてマーケット変動に応じて競争をする環境を整えることが可能となり、一方で、最低限のコストに関してはその競争の枠外に置き、荷主サイドにも分担願いたいという考え方です。

コンテナ化が始まる前の一般貨物船による定期船サービスでは、船社からの貨物の引渡しは船側渡しが原則 (その後の費用は荷主負担) で、従い海上運賃に占める荷役コストの割合は低く、企業努力である程度吸収出来るレベルでしたが、コンテナ化によりコンテナヤードのゲートから搬出するまでが船社の責任範囲となりました。船舶の大型化や配船の効率化といった船社の努力により海上運賃単価は大幅な減少をみましたが、一方で積揚地における荷役費用が運賃に占める割合は相対的に高くなり、船社が自らのコントロールが及ばない荷役コスト相当分が運賃マーケットの変動に曝されるようになり、定航各社の経営の安定性を脅かす事態となった事が THC 導入の背景です。当協会としても、定期船運航会社が安定的且つ継続的に事業が行える環境を整えるためには、THC については、同盟・協議協定によるガイドライン設定並びに運賃とは別立ての精算が認められるべき、と考えております。

THC の考え方は、ヨーロッパにおいては 20 年程前から導入され、荷主団体と船社団体の間での協議を経ていますが、日本においては、アジア航路において類似のチャージ (ECHC : Empty Container Handling Charges) が 90 年代に導入されたのをはじめとして、98 年 ~ 2000 年に欧州、北米等の同盟・協議協定で導入され、その過程で、各同盟・協議協定と日本荷協との間で話し合いがもたれました。前述しました通り、荷主は支払者であり、船社は請求者である関係であり、双方が完全に満足の行く結果を望むことは困難ですが、THC に関する現状は、将来の改訂に際して事前に協議を行う等、荷主の立場へも十分配慮する事を明らかにする事で、双方にとって受け入れ可能な妥協が成立している、というのが当協会の理解です。

THC に関するその他の関連コメントは以下の通りです。

THC を含むチャージ、サーチャージは、各同盟、協定ともにガイドラインであり、

硬直性の有無は相対交渉の結果次第という事になりますが、THC に関しては、上記導入の経緯等の理由から、CAF などと比較しますと、各船社とも、コストリカバリーの重要なアイテムとして重視しているが故に値引きに応じていないケースも比較的多いものと思われます。これはコンテナ輸送サービスを提供する上での必要コストを広く分担願う、という考え方で、荷主サイドのご理解を得たいと考えます。尚、THC であっても、100%同盟・協定が公表している数字で徴収出来てはいない事実は申し副えさせていただきます。

日本においては、本来は港毎にコストが異なるところ、統一の THC が導入されている事に対する批判があるようですが、前述の通り、サーチャージは THC も含め、コストのベンチマークであり、各荷主にご負担頂く THC についても船社との個別交渉で決まっております。ベンチマークとしての性格上、標準コストとして統一の THC を使用している事ご理解賜りたく存じます。

以上