

海運同盟独占禁止法適用除外問題の行方

石 黒 行 雄

(日米教育委員会日本フルブライト・メモリアル基金シニア・アドバイザー)

目 次

はじめに

I. 現状

1. 各国の海運に対する競争法適用除外の状況
2. 運賃及び付加・付帯費用に対する各船社の対応状況

II. 見通し

1. 不定期船形態の運送契約の普及
2. 海運への競争法適用除外の継続見通し
3. 競争法途上国との不整合性

III. まとめ

はじめに

日米欧の主要外航定期船航路における規制緩和が進み、同盟協定に対する競争法の適用除外が廃止されつつある。米国及び欧州の関係する外航定期船航路では、同盟が消滅し、それに代わって、航路安定化協定下での定期船サービスが実施されている。そしてその航路安定化協定の内容もさらに縮小・制限される状況となって来た。

そのような状況下で、定期船サービスはなくなるのであろうかという疑念には否定的であるし、また規制緩和はどこまで進むのであろうかという問いには致命的な進行はしない、そして定期船海運に対する独占禁止法適用除外はどこまでそしてどのような方向に進むのであろうかとの疑問については、現状からの大幅な変化はないものとの推測の下に、題記テーマについての考察を進める。

I. 現状：

ここで海運に対する競争法適用除外の現状を確認すると、この時点で海運への競争法適用除外となっているものは、オペレーション業務提携協定を除き、次の二つである。第一に、認可された海運協定の下で複数協定メンバーにより使用される共通運賃ガイドラインの設定に対するものであり、第二は、認可された協定下で複数船社によって行われる船上輸送スペース（船腹）調整に対するものである。

第一の運賃ガイドライン協定は、現在太平洋航路および大西洋航路において同盟船や盟外船の区別なく参加することが出来る船社間協定「航路安定化協定（talking agreement or discussion agreement）」¹⁾である。この協定の下にメンバー船社は、運賃政策やサービス条件などについて話し合う。協定メンバーは協定で決定する運賃率をガイドラインとして使用し、それぞれの船社が独立して独自の運賃を取り決め運用するが、協定によって合意された事項を遵守する義務はない。米国および欧州を中心とする海運協定の中に共通運賃ガイドラインに加え、数量割引運賃契約（サービスコントラクト **service contract: S/C**）の導入が1984年米国海運法によって義務付けされたが、さらに1998年海運改正法（Ocean Shipping Reform Act: OSRA）²⁾では、一般公開義務のない非公開数量割引運賃契約（**confidential S/C**）³⁾の導入も協定に規定することが義務付けられた。その影響は大きく、事実上海運輸送は数量割引運賃契約による貨物輸送が主流となった。

第二の船腹調整については、これまで航路秩序安定のためにという名目で、貨物量の多寡に合わせた船腹増減調整や貨物量減少時の運賃水準維持のために、船上スペースの間引き調整などが行われていたが、現在では利用者の利害を考慮しない協定メンバーの自己利益のためだけの船腹調整は、米国海運法およびEU共通海運政策により禁止されている。しかし季節的要因による貨物減少への船腹調整など限定された範囲内ではあるが、協定メンバーが過剰船腹を調整する余地はこの時点ではまだ残されている。

1. 各国の海運に対する競争法適用除外の状況：

1) 米国

米国政府は1998年海運改正法（OSRA）⁴⁾によって定期船海運同盟に対する適用除外の範囲を極限にまで縮小した。すなわち、この法律は海運に対する反トラスト法の適用除外を残したが、二重運賃制⁵⁾の完全廃止、強制インデペンデントアクション（**independent action: I/A**）権⁶⁾の容認、非公開サービスコントラクト採用の法規化など海運同盟の主要な機能を取り外す形となった。そのような状況下で米国反トラスト改革委員会（U.S. Antitrust Modernization Commission: AMC）は、反トラスト改革委員会法（Antitrust Modernization Commission Act）⁷⁾に基づき行った調査報告書を大統領と議会に提出した（2007年4月）。その報告書は、海運（international shipping conference）を含めたいくつかの規制産業（regulated industries）の反トラスト法適用除外の廃止を強く勧告し⁸⁾、その取り扱いを政府と議会に委ねたが、議会及び米国政府は海運に対する規制緩和の見直しを保留しており、米国連邦海事委員会（Federal Maritime Commission: FMC）も1998年海運改正法による現在の体制を維持する姿勢を示している。EU理事会規則4056/86廃止後の状況を見守る姿勢である。

2) EU

欧州議会は2006年7月に定期船海運への競争法包括適用除外廃止を決定し、それを受けて閣僚委員会は、海運企業間協定に対する競争法包括適用除外免除（理事会規則4056/86⁹⁾）を2008年10月18日をもって廃止することを決定した。それによって、EC条約第81条（競争阻害行為の禁止：制限的協定・協調的行動に対する規制）及び第82条（支配的地位の濫用の禁止）が、定期船海運活動に対し直接適用される。それに伴い、今年10月18日にEU理事会規則4056/86が廃止されると共に実施されるガイドライン¹⁰⁾の内容が明

らかになって来ているが、定期航路を運営する船社間の情報交換がある程度認められる内容となっている。

3) 日本

日本においては、海上運送法28条（一定の要件の下での独占禁止法に対する適用除外）により海運へ対する独占禁止法の適用除外が認められているが、公正取引委員会は1998年～1999年に見直しを行い、2006年末に独禁法の定期船海運への一括適用除外の廃止を結論付けた。そしてその検討を国土交通省へ要請し最終決定を委ねた¹¹⁾。国土交通省はその取り扱いについて広く意見を公募すると共に、検討を重ねている。

4) その他¹²⁾

オーストラリア：1974年取引慣行法の適用除外に関する見直しを行い、改正をするが適用除外を維持することを公表している（2006年8月）。

中国（中華人民共和国独占禁止法2008年施行）：2008年前半の米国運輸省海事局（MARAD）長官の中国訪問の際に、海運に対する適用除外政策を維持することで中国交通部と米国海運局長官との間でお互いに合意し、公表している。

シンガポール：2004年競争法（非競争的取引の禁止規定及び支配的地位の濫用の禁止規定：2006年6月施行）により、2010年12月31日までの期限付きで、適用除外を行っている。

2. 運賃及び付加・付帯費用に対する各船社の対応状況：

運賃及び諸費用に対する外航定期船運営各社の対応は、自社コストに基づく独自の運賃及び付加費用（bunker adjustment factor: BAF, currency adjustment factor: CAF, etc.）と付帯費用（terminal handling charge: THC）の設定の方向に進んでいる。

a. マースクライン（デンマーク）：2008年1月に同年3月からの独自BAF課徴金の導入を荷主業界に通知した¹³⁾。

b. MSC（スイス）：独自のBAF課徴額適用の発表（2008年2月）¹⁴⁾。

c. 商船三井：欧州航路でBAF, CAF, THC（欧州側）の独自料金設定を発表（2008年10月施行予定）¹⁵⁾。

d. CMA CGM（フランス）：欧州関係航路の独自CAF徴収方式を発表（2008年10月より適用予定）¹⁶⁾。

e. COSCON（中国）：極東/欧州航路で10月から独自THC¹⁷⁾。

f. 川崎汽船：10月から独自のBSF/CAF, THC¹⁸⁾。

II. 見通し

1. 不定期船形態の運送契約の普及

上記Iの2. a.-f. にて示されたように、外航定期航路運営各社は独自の計算による運賃と付加・付帯費用の適用をはじめており、急速に広まって来た。定期船海運各社によるそれぞれ独自の運賃、BAF, CAF, THCの設定と利用者への提示は、今後ますます進展し定着するであろう。その課徴方法も単一航路だけの適用から複数航路を結合した手法を採って、定期船サービス会社が荷主側に提供するであろうし、荷主側にもその方式を採用する可能性もあり、外航海運企業の大規模化と市場の寡占化によりそれが現実のものとなっ

てくるであろう。一方、計量化することは難しいが、このような状況下で定期船サービスを利用する中小荷主の不便と不利の度合いはますます増大しよう。

2. 海運への競争法適用除外の継続見通し：

EU委員会は2008年10月18日に実施されるEUの理事会規則4056/86廃止によって生ずるであろう海運業界のとまどいに対し、競争制限的協定・協調的行動に対する規制であるEC Treaty第81条（競争阻害行為の禁止）適用のためのガイドラインを公表している¹⁹⁾。そしてこのガイドラインを、新しい制度が海運業界に競争的市場を育成する新しい競争制度のスタートであると位置付けている²⁰⁾。

17ページにわたって描かれるガイドラインの内容は、詳細にわたっており、定期船に加え不定期船及び国内沿岸航路（Cabotage）を含む。このガイドラインを基に現在航路安定化協定の下に実施されている船社間の話し合いが、10月18日からどのように扱われるのかについて考察すれば、船社間の話し合いは現状より厳しい制限が課せられるであろう。しかし、船社間の話し合いの余地が全くなくなるものではないと考察される。定期船の船社間の話し合いの余地が、より制限的ではあるがまだ残されるという感触である。下記は同ガイドラインに示される範囲である。

Characteristics of the information exchanged (3.2.3.)²¹⁾

a. 交換される情報の性質：情報には個別情報と集計した情報とがあり、個別情報は特定の企業のものであり、集計情報は相当数の企業データを結合したもので、個々の情報の識別は不可能である。競争者間の個別情報の交換は、原則的にEC条約第81条第1項²²⁾に抵触しない集計情報の交換よりも、一層大きく第81条第1項に抵触しそうである。EU委員会は、集計情報のレベルに特別な注意を払うであろう。その集計情報は、直接的或いは間接的に自己の競争者の競争的戦術を確認するために、その企業が集計情報を個別情報へ転換出来ないようにすべきである（第52項）²³⁾。

b. データの年齢とその関連する期間も重要な要素である。データは歴史的なものや最近のもの、また将来のものもあり得る。歴史的情報の交換は、企業の将来の行動に実際のインパクトを与えないので、第81条1項の違反にはならないと考えられる。過去のケースにおいて1年以上経過した情報は歴史的情報として考えられるが、1年以内の情報は最近のものとして観られて来た（第54項前半）²⁴⁾。

c. 競争を制限する船社間の情報交換は、それにもかかわらずより良い投資計画やより効率的な船腹の使用のような効率を作り出すかも知れない。そのような効率は、具現化され顧客に渡らなければならないし、EU条約第81条第3項²⁵⁾の枠組みの中で情報交換の反競争的效果に対し比較衡量されなければならない。この文脈において第81条第3項の条件の一つが、“顧客が制限的協定によって生み出された利益の正当な分け前を受け取るべきである”ということである。もし第81条第3項に規定される4つのすべての条件が満たされるのであれば、第81条第1項の禁止は適用されない（第58項）²⁶⁾。

3. 競争法途上国との不整合性

海運に対する競争法の適用問題におけるこれからの焦点の一つは、物流において台頭す

るアジア諸国の競争法との関係であろう。長期的視野で観れば、日欧米及びアジアの海運諸国の競争法政策は収斂して行くことになろうが、その収斂の時期と範囲の問題が生じて来よう。アジアは、世界全体の貨物荷動きの約50%を占めるが（下記表-1をご参照）、上記I.の1)~4)にて示された通り、日欧米に比較し競争法の整備が遅れている。アジアの中で競争法そのものがまだ成立していない国が貨物の流れの主要な関係国となりつつあり、また競争法があってもその運用方法が海運先進国と異なる国があり、収斂までの過程における調整をどのように行うかの問題が生じて来る。

表-1 国別輸出入総額表（単位：100万米ドル）

地域/国	輸出	増減		輸入	増減	
	2003	2005		2003	2005	
世界全体	7,011,994	9,727,445	+39%	7,166,451	9,894,794	+38%
アジア全体	2,075,034	2,900,731	+40%	1,877,840	2,778,714	+48%
中国	438,228	761,953	+74%	412,760	659,953	+60%
日本	471,999	594,986	+26%	383,085	514,988	+34%
韓国	193,817	284,419	+47%	178,827	261,238	+46%
シンガポール	144,183	229,652	+59%	127,935	200,050	+56%
香港	223,762	289,337	+29%	231,896	299,533	+29%
マレーシア	99,370	140,871	+42%	81,949	114,410	+40%

（出典：世界の統計2007総務省統計局平成19年3月発行217頁より引用し作成）

Ⅲ. まとめ

競争法の解釈が適正に行われ、違反ケースは厳密に審査され対処されること、また自由競争により市場が偏り歪みそして経済的資源配分が適正に行われなくなる場合（或いは、なる恐れがあると考えられる場合）には、国家関与による規制と調整とが行われることが必要とされる。競争法管轄機関による競争法の適正な解釈と違反ケースへの対処、及びその産業を管轄する行政との両方の判断が行われることで、均衡が計られ適格な政策が生まれるからである。どちらか一方だけへの偏りは、その国の経済発展にマイナス効果を与え、国際競争から取り残される恐れがある。すなわち、競争法の運用に対し、政府の規制と調整を最も望ましい割合で結合させることが求められているのであり、海運についても“定期船海運に対する競争法の適用除外の維持か廃止か”といった二者択一の問題ではなく、その国の実状に適った解答をもとめることが、海運産業と世界貿易における適正な経済的資源配分のために考慮され検討されるべきである。それには、緊急時（国家間紛争や大規模自然災害の発生など）及び恒常的ベースでの安定した資源輸送手段確保のための一定数の健全な自国商船の確保と維持など、国益を見据えた事項が加えられる。

日本における利用者である荷主及び荷主団体との対話関係は、緊密なものが築かれつつあり日米欧の中では最もスムーズな関係にある。しかし、将来さらに進むであろうと予想される少数大型船社グループによる市場寡占体制（下記表-2を参照）が常態化するよう

になると、利用者側の不利な立場が明らかになって来よう。

表-2 トップ10コンテナ船社の積載能力 (teu) による順位表：予定されている合併後のランク

Lines	2005 Oct現在の積載能力 No.of ship/1000teu	2007 Jan現在の積載能力 No.of ships/1000teu	2007 Janの市場シェア (%)
マースク (デンマーク)	539 / 1,501	505 / 1,624	17
メディタレニアンシッピング (MSC スイス)	263 / 714	982 / 282	11
CMA CGM (フランス)	229 / 469	234 / 635	7
エバグリーン (台湾)	152 / 454	160 / 549	6
ハパックロイド(ドイツ)	133 / 402	128 / 441	5
APL (ネブチューン・オリエンタラインNOL) (シンガポール)	103 / 320	93 / 313	3
チャイナシッピング (中国)	109 / 309	86 / 356	4
コスコ (COSCO中国)	115 / 297	125 / 376	4
ハンジン (Hanjin韓国)	73 / 290	80 / 336	4
日本郵船 (NYK日本)	83 / 258	106 / 310	3

注：(出典：「Based on fleets at Oct 1 2005」Lloyd's SHIPPING economist Volume 27, November 2005及び「今週の焦点」Shipping Gazette April 7, 2008より引用し作成)

すでに上記表-1 の上位3船社 (マースク、MSC及びCMA CGM：合計シェアが34.1%) が、太平洋航路においてVessel Sharing Agreement (船上スペース共有スロット交換協定) の下に共同配船を開始し、寡占化傾向が進んでいる²⁷⁾。寡占化が進行し荷主側の不利な立場が明らかになって来た場合に、行政がどのような政策を採ることになるのか。寡占体制にある船社グループと日本の荷主及び荷主団体との対話を衡平化するためには、法的担保が必要となって来るかも知れない。

コンフィデンシャル・サービスコントラクト (confidential S/C) やインデペンデント・アクション (I/A) によって定期船運賃が決定され、外航定期航路運営各社が独自に設定する付加料金や付帯料金の適用による定期船サービスが主流となるのは極く近い将来として、この方式は不定期船契約そのものである。輸送する貨物の運賃・料金の分野で定期船サービスが不定期船と異なるのは、定期船協定加盟各社が運賃・付加料金・付帯料金を設定するに際し、航路安定化協定下での情報交換が出来ることと、ある程度の水準やガイドライン情報が入手出来るという点にある。ここで強調したい点は、海運に対する競争法の適用除外の廃止は世界的規制緩和の流れではあるが、それでも利用者側が必要としている定期船サービスの存続のためには、何らかの協定の下における船社間の話し合いと運賃ガイドラインのオープン化のような情報交換の機会と空間が必要とされることである。10月18日をもって実施される海運へのEC条約第81条 (競争阻害行為の禁止) 適用へのガイドラインは、EUの海運に対する理事会規則4056/86 (海運企業間協定に対する競争法適用除

外) 廃止後の、ローマ条約競争法の適用範囲を示すものとして、今後の外航定期船海運の展開にどのような影響を与えるのか注目される。

海運秩序は、自然の産物ではない。海運秩序は、一定の法的制度的装置によって担保されなければならない。国境を越える経済活動が行われる場合には、法的制度的装置によって担保された経済秩序が必要であるからである²⁸⁾。

注釈

- 1) 日本荷主協会『JSC 国際物流用語辞典』(オーシャンコマース 2003年)258頁。船社が運賃政策やサービス条件などについて話し合う船社間協定で協定での合意事項を遵守する義務はなく、協定船社はそれぞれ独自に運賃を取り決める。海運同盟や運賃協定に比し取り決めに対する拘束力が弱い。
- 2) シッピングガイド『98年米国改正海事法』(オーシャンコマース 1999年)1-178頁。この法律(外航海運改革法Ocean Shipping Reform Act: OSRA)は、「1998年外航海運改正法によって修正された1984年海事法(The Shipping Act of 1984 as modified by The Shipping Act Reform Act of 1998)」と呼称され、1998年5月より施行されたが、「連邦海事委員会(FMC)へのタリフ届出制廃止、非公開サービス・コントラクトの認可」などが新たに設定された。U.S. FMC “SHIPPING ACT OF 1984”
<<http://www.fmc.gov/about/ShippingAct.asp>>
- 3) 日本荷主協会(前掲書注1 34頁)。service contract (S/C)は、米国の1984年海運法により海運同盟へ導入された数量割引運賃制度で、荷主が一定期間、同盟船社に一定数量の積荷保証をする対価として船社が貨物のスペース、輸送日数、寄港地など一定のサービス水準と一般荷主より安い運賃を提供する契約で、契約基本条件は同盟のタリフに記載され一般公開される契約であったが、このS/Cは「1998年改正海運法(OSRA)」によって、「運賃なども非公開とすること」が可能となった。
- 4) Public Law 105-256-Oct.14, 1998 105th Congress.
- 5) 日本荷主協会(前掲書注1 140頁)。この二重運賃制度は「盟外船を利用せずに貨物を同盟船に一手積みする同盟荷主に同盟と契約のない荷主より低い運賃率を適用する」もので、日本公正取引委員会の見解で「その差は9.5%以内」と定められていた。
- 6) 同盟メンバーが同盟内でそのステータスを維持しながら、独自に運賃やサービス水準を設定することが出来る権利で「1984年海運法では強制導入」が義務付けされた。川上博夫・森隆行『海運のABC』(成山堂書店 平成10年 121-123頁)。
- 7) Antitrust Modernization Commission Act of 2002, Pub.L.No 107-273, § 11053,116 Stat. 1856, 1856 (2002), amended by Antitrust Modernization Commission Extension Act of 2007, Pub. L.No.110-6, 121 Stat. 61 (2007).
- 8) THE ANTITRUST MODERNIZATION COMMISSION: “To The President and The Congress of The United States: STATUTORY EXEMPTIONS FROM THE ANTITRUST LAWS”, April 2, 2007, p.viii & pp.351-352.
<http://govinfo.library.unt.edu/amc/report_recommendation/amc_final_report.pdf>
- 9) EU “Council Regulation (EEC) No.4056/86(1) of 22 December 1986”
<<http://www.antimon.gov.sk/dl.aspx?f=%2Ffiles2F10%2F2004%2FR.4056-1986.rtf>>
海運企業間協定に対する競争法の適用除外を規定する。
- 10) Commission of the European Communities, “Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to

maritime transport”, Brussels, 1.7.2008 SEC (2008) 2151 final.

<<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/>>

- 11) 公正取引委員会『外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について』（公正取引委員会事務総局経済取引局調整課 平成18年12月6日）公表書のitem-4、別紙1の8頁および別紙2。
<<http://www.jftc.go.jp>>
- 12) 日本海事センター『外航海運における船社間協定に係わる調査』（海運問題研究会・海運経済問題研究会 平成20年4月）調査報告書32頁 別表外航船社間協定の競争法包括適用除外をめぐる各国・地域の状況報告（2008年3月現在）。
- 13) シッピングガイド『マースク新BAF 3月から順次導入 市況変化への連動性高める』（2008年1月22日付けShipping Guide）。
- 14) 海事プレス『MSCジャパン後潟社長に聞くBAF課徴額独自フォーミュラー導入 取扱量大巾増加』（2008年2月15日付け）。
- 15) シッピングガイド『10月から欧州航路で独自料金 商船三井もBAF, CAF, 欧州側THC設定』（2008年9月4日付けShipping Guide）。
- 16) シッピングガイド『欧州関係航路の独自CAF徴収方法を発表CMA CGM（フランス）』（2008年9月4日付けShipping Guide）。
- 17) シッピングガイド『極東/欧州航路で10月から独自THC COSCON（中国）』（2008年9月22日付けShipping Guide）。
- 18) シッピングガイド『10月から独自のBAF/CAF, THC 川崎汽船』（2008年9月22日付けShipping Guide）。
- 19) 注10を参照。
- 20) EU Press Release, “Antitrust: Commission adopts Guidelines on application of competition rules to, maritime transport services”, IP/08/1063, Brussels, 1st July 2008/10/03.
<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1063&type=HTML&>>
- 21) supra, note 10, p.11.
- 22) EU “Consolidated Versions of The Treaty on European Union and of The Treaty Establishing The European Community (2002)”, Official Journal of the European Commission 24. 12. 2002, pp.27/110–28/110.
<http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EN.003301.html>
この81条は「競争阻害行為の禁止」を規定するもので、第一項はコモンマーケットと調和しない次の行為を禁止する。「メンバー国家間の通商に影響を与え、またコモンマーケットの中で競争に反対や、阻止、制限、歪曲を与える効果を持つ企業間のすべての協定や企業団体による決定を禁止する。そして特に下記の項目について禁止する。(a)直接的或いは間接的購買,販売価格、或いは貿易条件の調整、(b)生産、マーケット、技術発展、或いは投資の制限、(c)マーケット或いは供給源をシェアすること、(d)そのために競争において不利益を与える他の通商団体との同等の取引とは異なった条件を適用すること、(e)その特質より或は商業慣習によれば、そのような契約の課題に関係のない追加的義務の他の団体による引き受けを条件とする契約を締結すること。」
- 23) supra, note 10, p.12.
- 24) ibid, p.12.
- 25) supra, note 22, p.c325/64. この第81条第3項は、次のような場合には本条が不適用となる範囲を定めている。「上記第一項は、次のような場合には適用されないことを明らかにする。企業間の協定或

は協定の範疇、企業団体による決定或は決定の範疇、そして協調慣行或は協調慣行の範疇で、商品の生産或は配分を改善すること及び技術や経済的進行のための振興に貢献し、それと同時に結果的に生ずる利益の正当なシェアを顧客に認める場合には適用されない。そしてこの第3項の不適用は、(a) 目的の達成に不可欠でない企業の協調的制限に課されないし、(b) 問題の相当量の部分に関して、そのような企業が競争を削除する可能性に対しては課すことが出来ない。」と規定する。

26) *supra*, note 10, p.13.

27) *Shipping Gazette*, 『単独志向3船社、太平洋で共配 寡占化へ向う世界定期航界でメガキャリア同士組めば』(April 7, 2008付 8頁)。

28) 柳赫秀「国際法序論」『法学教室No.275』(2003年8月) 104-105頁。