

# 第7回国際海上輸送部会

## 説明資料

平成19年11月16日



国土交通省海事局

## 第6回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### <開催日時>

平成19年10月12日（金）

### <出席委員>（敬称略）

杉山武彦、松田英三、赤塚宏一、秋山昌廣、荒木幹夫、太田和博、河野真理子、南部鶴彦、藤澤洋二

### <オブザーバー>

（社）日本物流団体連合会平山理事長、（社）日本船主協会中本理事長、（社）日本造船工業会寺門企画部部長、石油連盟波田野常務理事

### 【適正な競争環境の整備：秩序ある競争の確保】

- 海運分野においては、破滅的競争が発生しやすく、最終的に消費者の利益を害するという理由から独占禁止法適用除外が従来より認められてきた。
- 近年、独禁法適用除外の代表例であった電気・通信については適用除外が見直されており、運輸分野（海運分野）についても廃止論がでるのは一般的な流れとして理解できるが、海運の特殊性を考えるべき。
- 適用除外制度が廃止された電気・通信分野と同じように海運分野にイノベーションがあったか。海運は今も昔も船舶で物を運ぶという基本的形態は変わっていない。
- 適用除外制度を廃止しようとしているEUは石油・ガスなどの資源エネルギー輸入はパイプラインで行われており、これらを海上輸送に頼っている日本とは状況が異なる。このような分野が破滅的競争に陥ってよいのか。
- EU競争法は域外適用があるので、慎重に検討すべき。
- EU／米国の動向を注視する必要がある。
- 世界的な流れが適用除外制度廃止へ進めば、日本が制度を維持することが正当化されるのはどの時点までか検討する必要がある。

## 第6回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【適正な競争環境の整備：秩序ある競争の確保（続き）】

- 適用除外制度が独禁法の例外規定であり、また、公取から国交省としての判断を求められている以上、国交省側に举证責任がある。
- 定性的説明だけでなく、数値を元にした説明を準備する必要があるのではないか。
- 一般国民に理解してもらえる説明が必要。

### 【地球規模での安全・環境問題への取り組み：国際海上輸送にとって重要な航路の安全確保等】

- マ・シ海峡の航行安全対策の日本の協力については、理解しているが、マ・シ海峡に限らず、ホルムズ海峡、インド洋などもある。また、セキュリティー対策も重要。ソマリアでの海賊対策において、フランスが海軍を派遣するというような議論のように、実行組織としては、軍であるとか、コースト・ガードになると考えるが、海賊対策についてこれら組織との連携ということも議論をすべきではないか。
- マ・シ海峡は重要な海上輸送路であるとともに、運航の難しい海峡であり、船舶を運航する立場からみると、マ・シ海峡の航行安全対策をできるだけ早く実施すべきである。分離通航帯内において速度を落として航行すると海賊が乗船してくるなどの問題がある。

### 【地球規模での安全・環境問題への取り組み：船舶の安全性向上、環境保全への貢献】

- 安全・環境問題について、世界的なスタンダードを作って、収益につなげることは、EUの得意とするところと考えるが、日本がこのようなことを行うのは大変な努力が必要なのではないか。

## 競争法の域外適用（効果主義）について

### <効果理論（主義）の考え方>

- ◎外国で行われる行為について自国市場に効果を及ぼすことを意図し、かつ効果が及ぶ場合に自国競争法が適用されるという効果理論が国際公法上の管轄権原則としてほぼ確立
- ◎ECでも1988年にウッドパルプ事件判決で、反競争的行為が共同体市場で実行される場合にその域外管轄権が行使されるという実行理論を採用

（出典：「独占禁止法」 村上政博（弘文堂））

### <事 例>

- ◎日本製紙「感熱紙価格カルテル」事件（1995年 米国）  
日本国内で他のメーカーと米国向けのファクス用感熱紙の価格についてカルテル行為を行ったとして起訴された事例
- ◎ウッドパルプ事件（1988年 EC）  
パルプメーカー等（EC域外法人）によるEC向け輸出価格カルテル事件  
同判決は、①EC競争法の管轄権は、EC域外で形成されEC域内で実行された行為に及ぶこと、②EC域外で締結された協定等について、その対象商品がEC域内で販売された場合にEC競争法の管轄権が及ぶこと を明らかにした。

# 寡占化が進む定期船分野 (世界のコンテナ船運航船腹量上位20社)

| 順位          | 運航船社                                                  | 運航船腹量(2007.1.1) |           | 世界の船腹量<br>に対して占める<br>割合(TEU)% |
|-------------|-------------------------------------------------------|-----------------|-----------|-------------------------------|
|             |                                                       | 隻数              | TEU       |                               |
| 1           | Maersk Line(デンマーク)/Safmarine(デンマーク)                   | 505 隻           | 1,623,701 | 17                            |
| 2           | Mediterranean Shipping Company(スイス)                   | 282 隻           | 982,481   | 11                            |
| 3           | CMA CGM(フランス)/Delmas(フランス)/ANL(オーストラリア)               | 234 隻           | 635,003   | 7                             |
| 4           | Evergreen(台湾)/Italia Marittima(イタリア)/Hatsu Marine(英国) | 160 隻           | 548,747   | 6                             |
| 5           | Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)                       | 128 隻           | 440,544   | 5                             |
| 6           | China Ocean Shipping (Group) Company(中国)              | 125 隻           | 375,762   | 4                             |
| 7           | China Shipping Container Line(中国)                     | 86 隻            | 355,837   | 4                             |
| 8           | 韓進海運(韓国)/Senator Lines(ドイツ)                           | 80 隻            | 335,763   | 4                             |
| 9           | NOL(シンガポール)/American President Line(米国)               | 93 隻            | 312,965   | 3                             |
| 10          | 日本郵船/東京船舶                                             | 106 隻           | 309,988   | 3                             |
| 11          | Orient Overseas Container Line(中国)                    | 74 隻            | 296,335   | 3                             |
| 12          | 商船三井                                                  | 90 隻            | 280,055   | 3                             |
| 13          | 川崎汽船                                                  | 80 隻            | 260,560   | 3                             |
| 14          | 陽明海運(台湾)                                              | 86 隻            | 250,676   | 3                             |
| 15          | Compania Sud Americana de Vapores(チリ)                 | 75 隻            | 223,241   | 2                             |
| 16          | Zim Integrated Shipping(イスラエル)/Gold Star Line(イスラエル)  | 84 隻            | 222,889   | 2                             |
| 17          | Hamburg Sud(ドイツ)/Alianca(ブラジル)                        | 81 隻            | 190,544   | 2                             |
| 18          | 現代商船(韓国)                                              | 38 隻            | 165,059   | 2                             |
| 19          | Pacific International Lines(シンガポール)                   | 87 隻            | 132,282   | 1                             |
| 20          | Wan Hai Lines(台湾)                                     | 66 隻            | 109,242   | 1                             |
| 20社計        |                                                       | 2,560 隻         | 8,051,674 | 86                            |
| World Total |                                                       | 3,885 隻         | 9,335,773 |                               |

MAERSK LINE で  
世界の船腹量(TEU)の17%

上位欧州系船社3社で  
世界の船腹量(TEU)の35%



邦船3社合計  
世界の船腹量(TEU)の9%

<参考>

2004年(EUが4056/86廃止を提案)以降

☆MAERSK がP&Oネロロト(蘭)買収

☆Hapag-Lloyd がCPシブス(英)買収

☆CMA CGMがデルマス(仏)買収

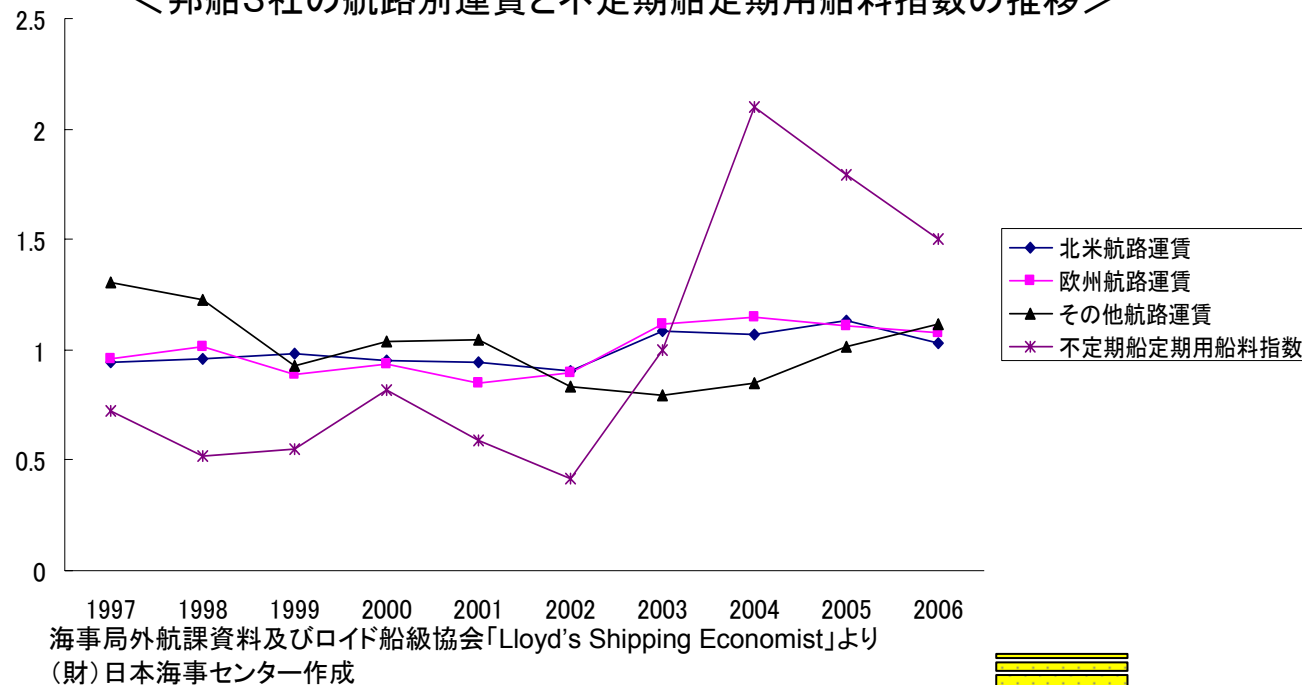
※4056/86 定期船分野のEU競争法包括適用除外規則

(出典)MDSデータを基に日本郵船調査グループにて集計

## <参考> 同盟・協定の効果：運賃の安定性について

平成11年の見直しの際に適用除外制度が維持された理由  
「海運同盟は、運賃安定効果があり荷主にとっても望ましい」

< 邦船3社の航路別運賃と不定期船定期用船料指数の推移 >



< 邦船3社の航路別運賃と不定期船定期用船料指数の変動係数※1の比較 >

|             | 変動係数   |
|-------------|--------|
| 北米航路        | 0.0863 |
| 欧州航路        | 0.1243 |
| その他航路       | 0.2374 |
| 不定期船定期用船料指数 | 0.5908 |

海事局外航課資料及びロイド船級協会  
「Lloyd's Shipping Economist」より  
(財)日本海事センター作成

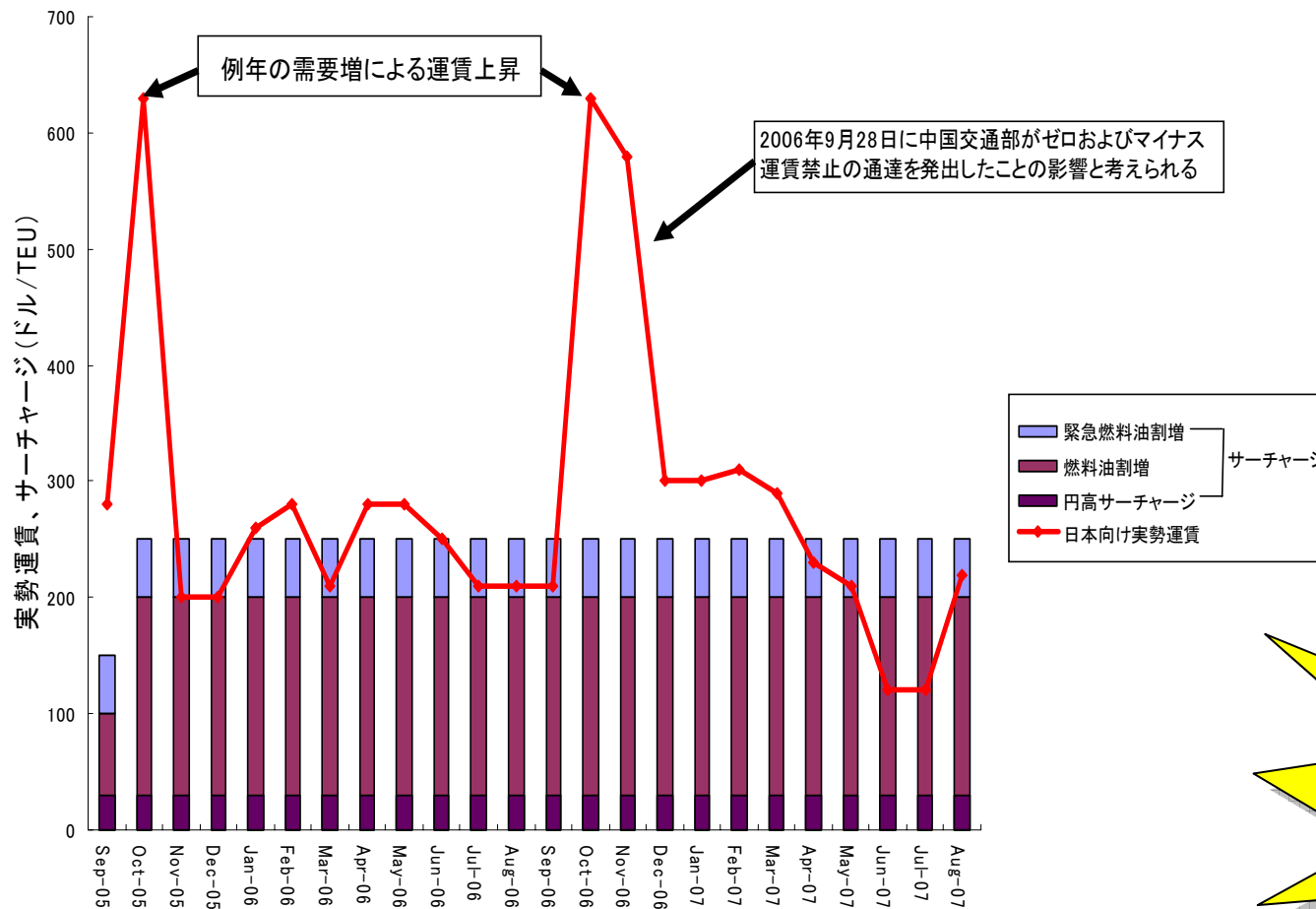
※「標準偏差÷平均値」で定義。変動係数が小さいほど運賃の変動が少なく、安定的。

北米、欧州航路はその他航路及び不定期船よりも運賃は安定的

同盟・協定がある航路に一定の運賃安定効果がみられる。

## <参考>日中航路について

### <上海発日本向けコンテナ貨物実勢運賃の推移> (2005年9月～2007年8月)



上海航運交易所「航運交易公報」及び  
Containerisation International  
「Freight Rate Indicators」より  
(財)日本海事センター作成

### <航路別運賃指数の変動係数※の比較>

|            | 変動係数   |
|------------|--------|
| 欧州航路(西航)   | 0.0816 |
| 欧州航路(東航)   | 0.0358 |
| 北米航路(西航)   | 0.0444 |
| 北米航路(東航)   | 0.0576 |
| 日中航路(日本向け) | 0.4529 |

上海航運交易所「航運交易公報」及び  
Containerisation International  
「Freight Rate Indicators」より  
(財)日本海事センター作成

※「標準偏差÷平均値」で定義。変動係数が小さいほど運賃の変動が少なく、安定的。

マイナス運賃等  
大きな運賃変動

## 主要国における貿易特性及び外航海運の位置付け等について①

### 日本

- 資源エネルギーが輸入の73%を占める(重量ベース)※1
- 一次エネルギー自給率: 16% (先進国の中で最低の水準)※2
- 食料自給率: 40% (先進国の中で最低の水準)※3
- アジア地域との取引(輸出・輸入)が全体の46% ※4  
(アメリカに次いで、中国、韓国、台湾、タイなどのアジア地域との貿易が上位を占める。)
- 近年、我が国企業が部品等の調達先をアジア域内へ拡大した結果、製造業を中心とした相互依存が確立。
- 貿易量の99.7%を外航海運※1 が担っている。特に資源エネルギーの輸入は海運が担っており、この役割は他に代替不可能。

国民生活にとって  
外航海運による安定輸送  
の確保が重要課題。

### EU

- 天然ガス消費量の46%、石油消費量の21%が域内調達※5
- ロシアから輸入される天然ガス(消費量の24%)の80%はパイプライン使用※5
- 食料自給率: 81% ※3
- EU域内の取引(輸出・輸入)が全体の65%※4
- 域内の単一市場化(自由貿易の促進、関税を含む障壁の除去)によるEU全体の競争力強化が統合の目的。
- 域内での近海海運(short-sea shipping)の活性化にも関心が強い。
- 外航海運は、M&Aによって巨大化しており、それぞれ十分な競争力を維持している。
- トン数税制は、既にEUスタンダードとなっている。また船員確保策や海運助成策も進んでおり、加盟国の外航海運が一定の国際競争力をつけたことから、海運の特殊性として船主の独占的地位と慣行を一定限度容認した4056/86(定期船同盟をEU競争法から包括適用除外した規則)の必要性が希薄化したものと思料される。

域内調達が中心であり、  
欧州系外航海運企業は  
3国間が活躍の場

## 主要国における貿易特性及び外航海運の位置付け等について②

### 米

- 一次エネルギー自給率:72% ※2
- 食料自給率:128%(2003年)※3
- NAFTA※6での取引(輸出・輸入)が全体の31% ※4
- アジア地域との取引(輸出・輸入)が全体の29% ※4
- 国内消費財についての自給率が高い。
- 外航海運は海軍予備船隊と国内輸送(カボタージュ)手段の確保という意味合いが強く、コスト競争力も低いことから、既に米国船社が衰退している。なお、合併した外国船社の管理の下、米国船籍は保持している。
- 基本的に荷主国であり、荷主の利益が重視されている。
- 海運法でコンフィデンシャルS/CやI/Aを義務付ける等により、一定の政府の監視の下に利用者(荷主)に有利となる自由競争を推進してきた。
- 米国独禁法改革委員会(AMC)が反トラスト法適用除外制度を原則認めるべきでないという報告書をまとめたもののEUの競争法包括適用除外制度廃止による影響やM&Aによる外航海運会社の巨大化・寡占化に対する懸念も強いことから判断しかねているものと思料。

日本を含むアジアを中心とした工業製品等の輸入拡大に伴って、コンテナ輸送部門の確保が重要

### 豪

- 一次エネルギー自給率:225%(2003年) ※2
- 食料自給率:237%※3
- 取引(輸出・輸入)最大相手国は日本(全体の15%)※4
- 石炭などの原材料系や牛肉・小麦などの食料品を輸出。自動車など機械類の輸入割合が大きい。
- 工業センター(欧米諸国)から遠いため、自給自足政策が推進され、農業国と工業国の二面性がある。
- CER(オーストラリア・ニュージーランド経済緊密化協定)とASEAN自由貿易地域(AFTA)経済連携強化の2つの主要な協定により地域経済における立場を強化している。
- 定期船サービスは、ほぼ外国船社に依存。
- 豪州にとって、特に輸出業者の利益確保が国益にとって重要との認識。
- 主要輸出品である肉類は定時制・温度管理等質の高い海運サービスを要求してる。世界市場への安定したアクセスを提供してくれる信頼性の高い外航定期船サービスは必要※7、これらの事情からも適用除外制度を維持する方針をとったものと思料。

資源輸出・製品輸入の典型的荷主国。安定輸送の確保が重要

※1 交通政策審議会第12回海事分科会資料より

※2 世界国勢図絵2006/07 (財)矢野恒太記念会 より 2003年データ

※3 農林水産省 HPより(2003年:カロリーベース)なお、EUについては加盟国7カ国の平均で算出。

※4 JETRO HP 貿易統計より(2006年金額ベースによる輸出・輸入シェアの平均)

※5 JETRO「ユーロトレンド2007. 4」より(2004年のデータ)

※6 NAFTA 北米自由貿易協定(米・カナダ・メキシコ)

※7 ※2004年8月豪州政府運輸・地域サービス省「生産性委員会への具申 1974年通商慣行法第10部の見直し」より