

外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について

参考資料 目次

| | | |
|---------|---|----|
| 参考資料 1 | 実態調査の概要及び検討の経緯 | 1 |
| 参考資料 2 | 年表（海運同盟と競争政策） | 2 |
| 参考資料 3 | 極東運賃同盟に対する審判手続打切決定書（「海運業における特定の不公正な取引方法の運用基準—いわゆる「五原則」）及び海運業における特定の不公正な取引方法 | 3 |
| 参考資料 4 | 我が国の外航海運適用除外制度の概要 | 5 |
| 参考資料 5 | 独占禁止法適用除外となる協定の日・米・EU比較 | 7 |
| 参考資料 6 | 海上運送法に基づく外航海運カルテル通知状況（平成17年度） | 9 |
| 参考資料 7 | 【荷主アンケート】各航路における船社からの運賃改定の提示方法及び船社との運賃取決め方法 | 10 |
| 参考資料 8 | 【荷主アンケート】海運同盟及び航路安定化協定の機能についての認識 | 11 |
| 参考資料 9 | 平成17年度運賃修復の内容 | 12 |
| 参考資料 10 | 【船社アンケート】サーチャージの決定方法 | 13 |
| 参考資料 11 | BAFの算定方法 | 14 |
| 参考資料 12 | CAFの算定方法 | 18 |
| 参考資料 13 | 【船社アンケート】二重運賃制、フリートリイポート、運賃延戻制の取決めについて | 20 |
| 参考資料 14 | 二重運賃制が契約上存在する航路 | 21 |
| 参考資料 | 海上運送法（抄） | 22 |
| 参考資料 | 用語解説 | 24 |

○実態調査の概要及び検討の経緯

(1) 実態調査の概要

ア 調査期間 平成17年4月～平成18年3月

イ 調査方法

①荷主及び船社に対するアンケート調査

アンケート調査は、荷主企業¹（以下「荷主」という。）及び船舶運航事業者²（以下「船社」という。）を対象に、平成17年11月28日付け発送、平成17年12月16日を回答期限とした。発送数及び回答率は以下のとおりであった。

| 対象 | 発送数 | 回収数 | 回収率 |
|----|---------|---------|-------|
| 荷主 | 1, 970社 | 1, 067社 | 54.1% |
| 船社 | 46社 | 33社 | 71.7% |

②荷主、船社に対するヒアリング調査

ヒアリング調査は、以下の者を対象に平成17年7月から平成17年12月まで行われた。荷主 9社

船社 8社

(社) 日本荷主協会

(社) 日本船主協会

外国船舶協会

海運同盟事務局 (SCAGA)

(社) 日本国際ナショナルフレイトフォワードーズ協会

有識者 6名

国土交通省

(2) 政府規制等と競争政策に関する研究会における検討経緯

| | 開催日 | 概要 |
|-----|------------|---|
| 第1回 | 平成18年3月6日 | 外航海運の実態について |
| 第2回 | 平成18年3月16日 | 外航海運の競争実態及び適用除外制度について 業界からのヒアリング及び議論 |
| 第3回 | 平成18年5月19日 | 報告書原案のとりまとめ |

¹ 東京証券取引所1部・2部全上場企業のうち、外航海運利用の可能性がある業種及び日本国際ナショナルフレイトフォワードーズ協会加盟会社である1, 970社を対象。

² 日本船社及び外国船社で、外航海運業を行っている46社を対象。

○年表（海運同盟と競争政策）

| 欧州 | 米国 | 日本 |
|--|---|----|
| 1875年 カルカッタ同盟（英国／インド航路にて世界初の海運同盟） | 1890年 シャーマン法制定 (1914年 第一次世界大戦) | |
| | 1916年 米国海運法制定 (外航海運カルテルの適用除外 ・運賃延戻制の禁止) | |
| | (1939年 第二次世界大戦) | |
| 1950年 欧州関連航路において二重運賃制採用 1958年 EC条約（ローマ条約）発効 1966年 欧州関連航路において運賃延戻制を採用 1987年 ローマ条約を基本とする共通海運政策（一括適用除外） 2003年 欧州同盟による二重運賃制（一手積契約）とフィデリティーリベートの廃止 2004年 欧州委ディスカッションペーパー公表（6月） 2004年 欧州委ホワイトペーパー公表（10月） 2005年 欧州委が4056/86（一括適用除外制度）の廃止を提案 2006年 欧州委員会より競争法適用に関するガイドラインに関する論点ペーパーを公表予定（9月） | 1947年 独占禁止法制定 1949年 極東同盟に対する審判開始 1949年 海上運送法制定（適用除外規定） 1950年 公取5原則制定 1959年 海上運送法の一部改正（二重運賃制との選択制を条件に運賃延戻制を適法化） 1961年 ボナー法 (15%以内の二重運賃制を許容 ・同盟運賃表（タリフ）の届出及び公開の義務化) 1984年 米国海運法 (二重運賃制の禁止 ・IA（独立行動権）及びSC（サービスコントラクト ¹ ）の導入 ・同盟によるSC締結制限の禁止) 1988年 北米航路において航路安定化協定締結 1998年 海運改革法 (運賃、サービス内容等に関する情報を非公開とする) 1947年 独占禁止法制定 1949年 極東同盟に対する審判開始 1949年 海上運送法制定（適用除外規定） 1950年 公取5原則制定 1959年 海上運送法の一部改正（二重運賃制との選択制を条件に運賃延戻制を適法化） 1999年 海上運送法改正（協定内容の事前届出制、変更禁止命令等の導入） 2006年 海運業における特定の不公正な取引方法（海運特殊指定）の廃止 | |

¹ 大口の荷主と船社の間で、タリフレートよりも有利な運賃を提供するなど、荷主にとって有利な条件の契約を締結すること。

○極東運賃同盟に対する審判手続打切決定書（「海運業における特定の不公正な取引方法の運用基準—いわゆる「五原則」）

（原文縦書き）

昭和34年12月23日 公正取引委員会

主文

本件審判手続を打ち切る。

理由

公正取引委員会は、極東運賃同盟を構成していた船舶運航事業者らが日本における荷主との間に一般船荷契約を締結していたことが私的独占禁止法及び事業者団体に違反する疑があるとして昭和24年4月16日右船舶運航事業者ら及び荷主らを被審人として本件審判開始決定をした。しかるにその後海上運送法が制定せられて船舶運航事業者らが他の船舶運航事業者とする協定、契約または共同行為については一定の条件の下に私的独占禁止法の適用が除外されるに至つたのを始めとして、その後事業者団体の廃止、私的独占禁止法の一部改正、海上運送法の一部改正があつて、本件に適用されるべき法令も種々変遷を重ねて今日に至つている。しかのみならずさきに、公正取引委員会は昭和25年11月28日本件被審人らに対し

- (1) 契約荷主と非契約荷主との運賃差は9.5パーセントをこえないこと。
- (2) 外国バイヤーが積込船を指定するFOB船積の場合には、これを同盟契約の適用除外とすることを明記するとともに、契約荷主はかかる場合においては、いかなる罰則又は制裁をも受けることなしに盟外船を利用して船積することができること。
- (3) 契約荷主が船積を請求する場合において、当該荷主が横浜市駐在の同盟支部長に対し、その旨を通告したにもかかわらず、同支部長がその通告を受けた日から七日以内に、その通告をうけた日から起算して三十日の期間内に利用しうるべき船腹の余裕がある旨の回答を与えなかつたときは、同荷主は、何らその権利を侵害されることなく、その必要とする船腹を他に求めることができること。
- (4) 契約荷主が同盟契約に違反して船積した場合において同荷主が同盟に対し支払うべき「清算賠償金」の金額は、同荷主が同盟船に船積した場合に支払うべき運賃額の50パーセントとすること。および
- (5) 契約を解除するには、契約当事者のいずれか一方からの文書による3カ月の予告期間をおいた通告をもつてこれを行うことができること。

の5項目を一般船荷契約に規定することを条件として審判手続を一時中止する旨の通告をなした。被審人らははじ来今日に至るまで右の条件を遵守しきたり、また、日本の荷主と関係のあるその他の運賃同盟も大体においてこれに歩調をそろえ、既に慣行となつてきたものであるが、右は今般公正取引委員会により指定された海運業における特定の不公正な取引方法（告示17号）の関係規定から見ても、もはやこれらに抵触するものでないことが認められる。

以上の事実および諸般の事情を参酌して本件審判手続を打ち切ることを相当と認め主文のとおり決定する。

○海運業における特定の不正取引方法（平成18年4月13日廃止）

（原文縦書き）

昭和34年11月11日 公正取引委員会告示第17号

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）第2条第7項の規定により、海運業における特定の不正取引方法を次のように指定し、昭和28年公正取引委員会告示第14号（海運業における特定の不正取引方法）を廃止する。

海運業における特定の不正取引方法

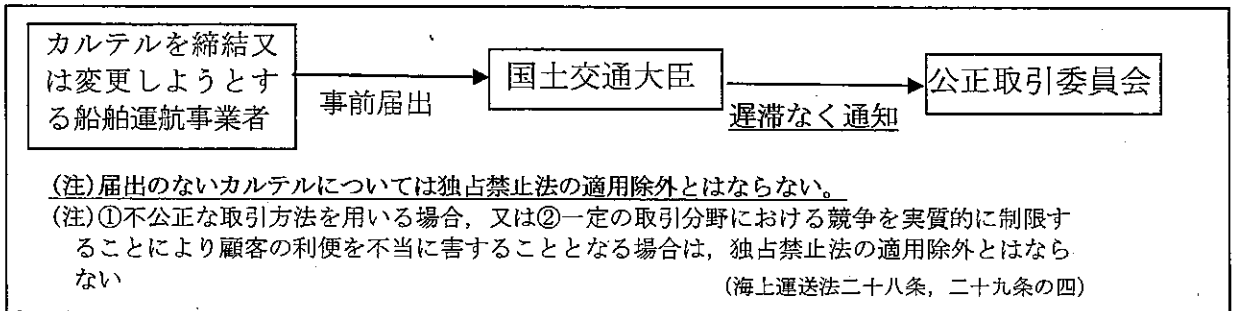
船舶運航事業者（海上運送法（昭和24年法律第187号）第2条第2項の船舶運航事業を営む者をいう。以下同じ。）が単独に又は他の船舶運航事業者とする結合、協定若しくは申合せ（以下「結合等」という。）により行なう左の行為

- 一 貨物の量の多寡により、又は貨物の船積地若しくは陸揚地により、特定の荷主又は地域に対し、運賃及び料金その他の運送条件について、不当に差別的な取扱をすること。
- 二 他の船舶運航事業者が結合等に加入を申し出た場合に、他の加盟者に比べ、加入の条件を不当に差別的にし、又は船腹の過剰その他正当かつ合理的な理由がないのにその加入を拒むことにより、その船舶運航事業者の事業活動に著しく不利益を与えること。
- 三 一定範囲の貨物の運送をもつぱら結合等に参加している船舶運航事業者に行なわせる旨の契約（以下「一手積み契約」という。）を締結した荷主に対し、運賃及び料金その他の運送条件について不当に有利な取扱をし、又は荷主が一手積み契約を解除することを不当に制限し、若しくは荷主が一手積み契約に違反した場合に、不当に高い違約金若しくは損害賠償金の支払を求めること。
- 四 荷主が結合等に参加している船舶運航事業者から合理的な期間内に船腹の提供をうけることができなかつたため等の正当かつ合理的な理由により、結合等に参加していない船舶運航事業者にその貨物の運送を行なわせた場合に、その荷主に対し、違約金若しくは損害賠償金の支払を求め、又は運賃及び料金その他の運送条件について、不利な取扱をすること。
- 五 一定期間内に一定範囲の貨物の運送をもつぱら結合等に参加している船舶運航事業者に行なわせた荷主に対し、その期間内に受け取った運賃及び料金の一部を返還する場合に、その一定期間を不当に長くし、又はその返還する運賃及び料金の額を不当に高くすること。
- 六 運賃のべもどし（荷主が一定期間内に一定範囲の貨物の運送をもつぱら結合等に参加している船舶運航事業者に行なわせた場合に、その期間に引き続く一定期間内に一定範囲の貨物の運送をその結合等に参加している船舶運航事業者以外の者に行なわせなかつたことを条件として、当該運賃及び料金の一部を返還することをいう。以下同じ。）を用いる場合に、一手積み契約を締結することを申し出た荷主に対し、その契約の締結を拒み、又は一手積み契約を締結した荷主に対し、運賃のべもどしにより運賃及び料金の一部の返還を受ける荷主に比べ、運賃及び料金その他の運送条件について、不当に不利な取扱をすること。

○我が国の外航海運適用除外制度

外航海運カルテルは、独占禁止法の制定直後から、海上運送法により適用除外とされていたが、平成11年7月23日の適用除外整理法の成立に伴い、公正取引委員会の関与規定が設けられることとなった。

1 外航海運カルテルの仕組み



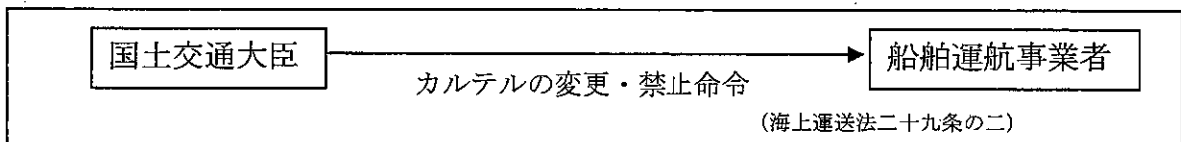
※ 上図の下線部分は、平成11年の適用除外整理法により追加された部分である(=11年7月までは公取委に対する通知義務がなく、また、無届出のカルテルも適用除外となっていた。)

2 問題のある外航海運カルテルへの対処規定

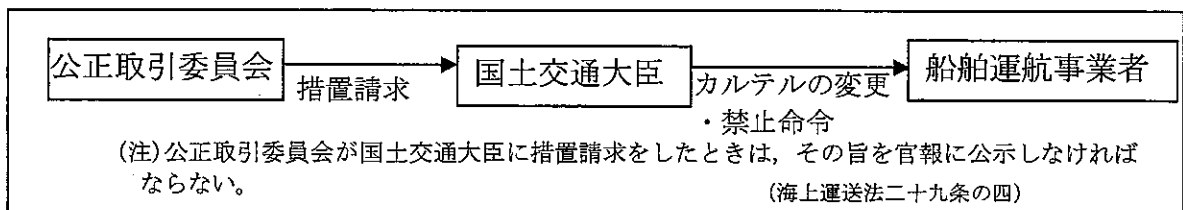
外航海運カルテルの内容が、①利用者の利益を不当に害する、②不当に差別的である、③加入脱退を不当に制限する、④協定の目的に照らして必要最小限度とはいえない、のいずれかに該当する場合には、国土交通大臣は当該カルテルの変更・禁止命令を行わなければならないとされており、その場合の手続は、以下のとおりである。

※ これら規定は、平成11年の適用除外整理法により創設された。

ア 国土交通大臣が届出を受理した段階で変更・禁止命令を行う場合

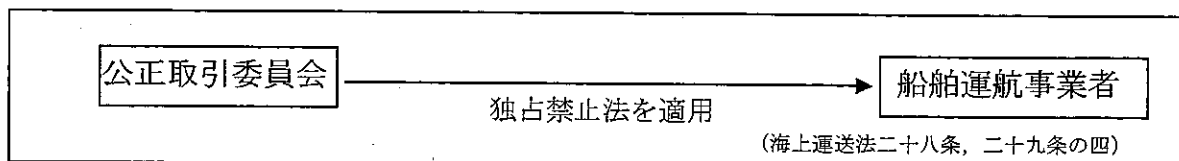


イ 公正取引委員会からの措置請求を受けて変更・禁止命令を行う場合



ウ 公正取引委員会がイの措置請求を行い、その旨公示してから1か月を経過しても

なお、国土交通大臣が変更・禁止命令を行わない場合



(参考) 平成11年の適用除外整理法について

平成11年の適用除外整理法は、平成7年3月の規制緩和推進3か年計画以来累次の閣議決定において規定された独占禁止法適用除外制度の見直しの最終段階として立法措置を講じたものであり、平成9年の適用除外整理法で積み残された適用除外カルテルの整理が行われた。その概要は以下のとおりである。

| | |
|---------------|---|
| 独占禁止法の改正 | 不況カルテル制度、合理化カルテル制度等の廃止 |
| 独占禁止法適用除外法の廃止 | 協同組合等の適用除外は、独占禁止法第24条の規定に一本化するとともに、その他の団体（証券取引所、日本証券業協会等）について、適用除外を廃止。 |
| 個別法の改正 | <ul style="list-style-type: none"> ○内航海運カルテルの範囲縮小（海上運送法） ○外航海運カルテルに係る手続規定の整備（海上運送法） ○内航海運組合の行為に係る手続規定の整備（内航海運組合法） ○国際航空カルテルに係る手続規定の整備（航空法） ○環境衛生同業組合の行為に係る手続規定の整備（環衛法） |

○独占禁止法適用除外となる協定の日・米・EU比較

(根拠条文については、下段に記載)

<適用除外となるための手続き>

| | 日本 | 米国 | EU |
|-------|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| 協定の届出 | ○届出義務 海上運送法(以下「法」という)第29条の2 | ○届出義務 海運法第5条(a) | ○届出不要 理事会規則4056/86により一括適用除外 |

<定期コンテナ船カルテルの適用除外となる範囲>

(凡例：○適用除外となる。×適用除外とはならない。△競争当局が不明確としているもの又は、適用除外とはならないものの運用上適用除外として取り扱われているもの)

| 協定の内容 | 日本 | 米国 | EU |
|-------------------|---------------------------------|--|------------------------------------|
| 共通タリフ (船社拘束あり) | ○ 法第28条, 29条の2 ¹ | × 海運法第5条(c) ² (加盟船社拘束の禁止) | ○ 理事会規則4056/86第3条 ³ |
| 運賃修復ガイド ライン | ○ 法第28条, 29条の2 | ○ 海運法第4条(a) ⁴ | ○ 理事会規則4056/86第3条 ⁵ |
| サーチャージ | ○ 法第28条, 29条の2 | ○ 海運法第4条(a) | ○ 理事会規則4056/86第3条 |
| THC | ○ 法第28条 ⁶ , 29条の2 | ○ 海運法第4条(a) | △ 競争当局は不明確としている ⁷ |
| 二重運賃制 | ○ 法第28条, 29条の2 | × 海運法第7条(b) ⁸ | ○ 理事会規則4056/86第5条 ⁹ |
| フィデリティー リベート | ○ 法第28条, 29条の2 | × 海運法第10条(b) ¹⁰ | ○ 理事会規則4056/86第5条 ¹¹ |
| 運賃延戻制 | ○ 法第28条, 29条の2 | × 海運法第10条(b) | ○ 理事会規則4056/86第5条 |
| 内陸運賃のガイ ドライン | × 法第28条 | ○ 海運法第4条(a) | × 理事会規則4056/86第1条 ¹² |

<不定期船協定の適用除外制度>

| | 日本 | 米国 | EU |
|--------|---------------------------|-------------|---|
| 不定期船協定 | ○ 法第28条 (協定種類の区別なし) | × 海運法第3条 | ○ 理事会規則1/2003は、不定期船に適用されない ¹³ |

<コンソーシアム・アライアンスの適用除外制度>

| | 日本 | 米国 | EU |
|----------------------|---------------------------|-------------|---|
| コンソーシアム・ アライアンス協定 | ○ 法第28条 (協定種類の区別なし) | ○ 海運法第3条 | ○ 理事会規則823/2000 ¹⁴ により 2010年4月まで一括適用除外 |

¹ 海上運送法第 28 条、及び第 29 条の 2：不公正な取引方法を用いる場合、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害する場合を除く。また、協定の内容が、1 利用者の利便を不当に害さないこと、2 不当に差別的でないこと、3 加入及び制限を不当に制限しないこと、4 協定の目的に照らして必要最小限度であること。に適合すると認められる場合。

² 米国海運法第 5 条： An ocean common carrier agreement may not— (3) adopt mandatory rules or requirements affecting the right of an agreement member or agreement members to negotiate and enter into service contracts. An agreement may provide authority to adopt voluntary guidelines relating to the terms and procedures of an agreement member's or agreement members' service contracts if the guidelines explicitly state the right of the members of the agreement to not follow these guidelines.

³ 理事会規則 4056/86 第 3 条： Agreements, decisions and concerted practices of all or part of the members of one or more liner conferences are hereby exempted from the prohibition in Article 85(1) of the Treaty, subject to the condition imposed by Article 4 of this Regulation, when they have as their objective the fixing of rates and conditions of carriage, and, as the case may be, one or more of the following objectives.

⁴ 米国海運法第 4 条： This Act applies to agreements by or among ocean common carriers to (1) discuss, fix, or regulate transportation rates, including through rates, cargo space accommodations, and other conditions of service.

⁵ 欧州委員会理事会規則 4056/86 第 3 条： Agreements, decisions and concerted practices of all or part of the members of one or more liner conferences are hereby exempted from the prohibition in Article 85(1) of the Treaty, subject to the condition imposed by Article 4 of this Regulation, when they have as their objective the fixing of rates and conditions of carriage, and, as the case may be, one or more of the following objectives.

⁶ 海上運送法第 28 条より：「本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路において、船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項を内容とする協定若しくは契約の締結又は共同行為」

⁷ 欧州委員会 DG Competition, Director Lowri Evans 氏の 2005 年 10 月 ロンドンにおけるスピーチでは、THC に関して「It is far from clear that the joint fixing of terminal handling charges falls within the scope of the conference block exemption regulation.」としている。欧州委員会理事会規則 4056/86 第 1 条では、一括適用除外の範囲について、「It shall apply only to international maritime transport services」としている。

⁸ 米国海運法第 7 条： This Act does not extend antitrust immunity (4) to any loyalty contract.

⁹ 欧州委員会理事会規則 4056/86： The shipping lines' members of a conference shall be entitled to institute and maintain loyalty arrangements with transport users, the form and terms of which shall be matters for consultation between the conference and transport users' organizations.

¹⁰ 米国海運法第 10 条： No common carrier, either alone or in conjunction with any other person, directly or indirectly, may— (7) offer or pay any deferred rebates.

¹¹ 欧州委員会理事会規則 4056/86 第 5 条： Loyalty arrangements must comply with the following conditions: (a) Each conference shall offer transport users a system of immediate rebates or the choice between such a system and a system of deferred rebates.

¹² 欧州委員会理事会規則 4056/86 第 1 条： It shall apply only to international maritime transport services

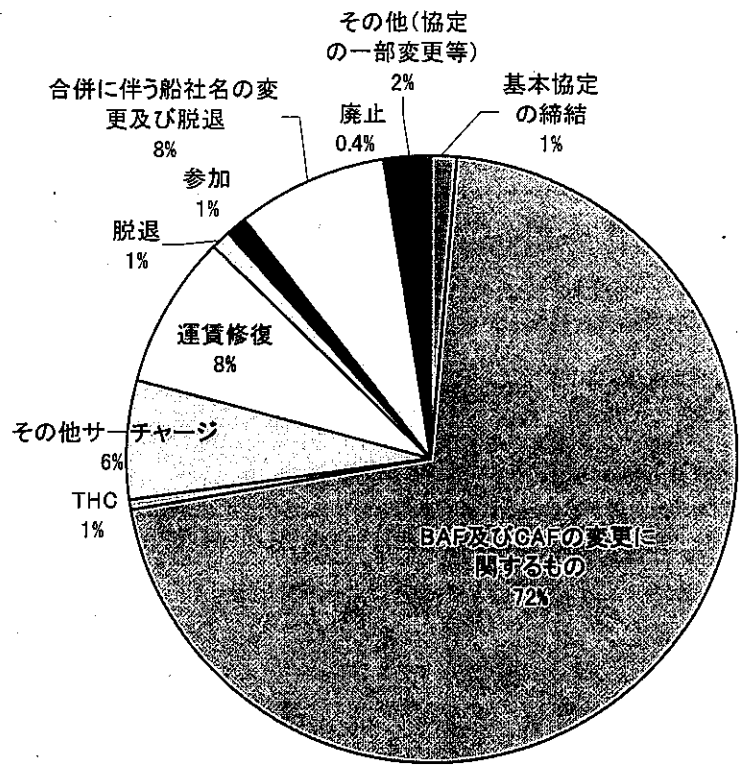
¹³ 欧州委員会理事会規則 1/2003 第 32 条： This Regulation shall not apply to: (a) international tramp vessel services as defined in Article 1(3) (a) of Regulation (EEC) No 4056/86.

¹⁴ 欧州委員会理事会規則 823/2000 の規定では、海運同盟内のコンソーシアムについてはシェア 30% 未満、同盟外のコンソーシアムについては 35% 未満である場合には、適用免除の申請を行うことなく、競争法の適用が免除される。また、シェア 50% 以下のコンソーシアムについても、欧州委員会に届出後 6 か月以内に同委員会の反対が無い場合には、適用免除が与えられる

○海上運送法に基づく外航海運カルテル通知状況（平成17年度）

・平成17年度に届出のあった685件の内訳

| | 割合 | 件数 |
|--------------------|-------|-----|
| 基本協定の締結 | 1.5% | 10 |
| ①BAF及びCAFの変更に関するもの | 70.7% | 484 |
| ②THC | 0.7% | 5 |
| ③その他サーチャージ | 6.3% | 43 |
| ④運賃修復 | 8.0% | 55 |
| ⑤脱退 | 1.3% | 9 |
| ⑥参加 | 0.9% | 6 |
| ⑦合併に伴う船社名の変更及び脱退 | 8.0% | 55 |
| ⑧廃止 | 0.4% | 3 |
| ⑨その他（協定の一部変更等） | 2.2% | 15 |



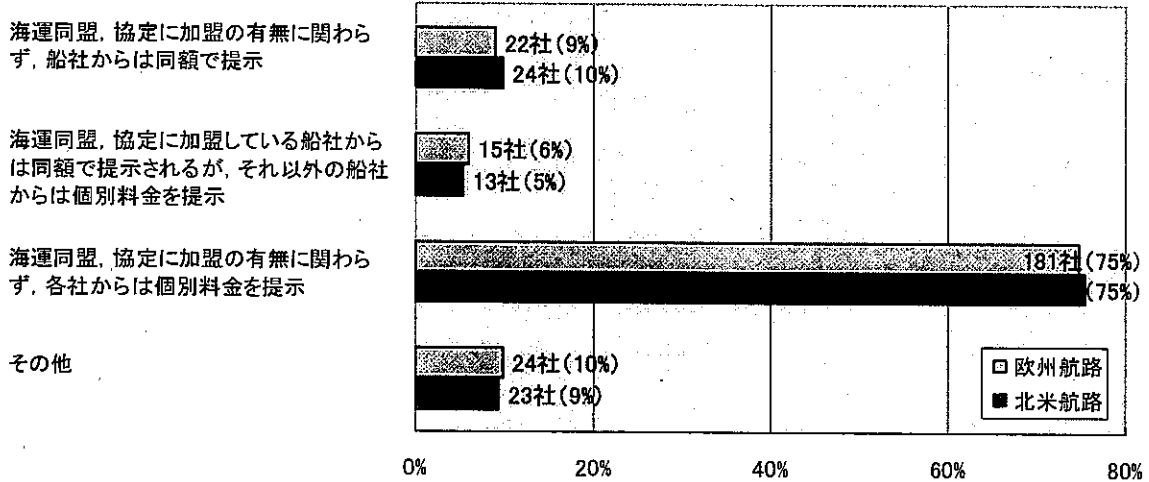
（平成17年度の通知をもとに公正取引委員会にて作成）

参考資料 7

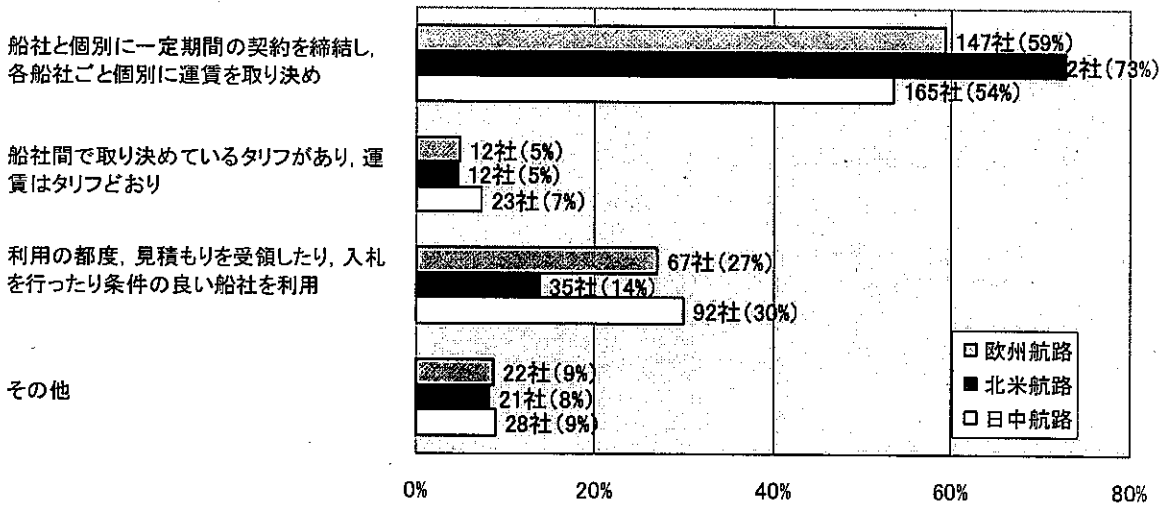
○各航路における船社からの運賃改定の提示方法及び運賃取決め方法

①各航路における船社からの運賃改定の提示方法

(※定期コンテナ船カルテルの存在しない日中航路を除いた欧州航路及び北米航路に関する回答)



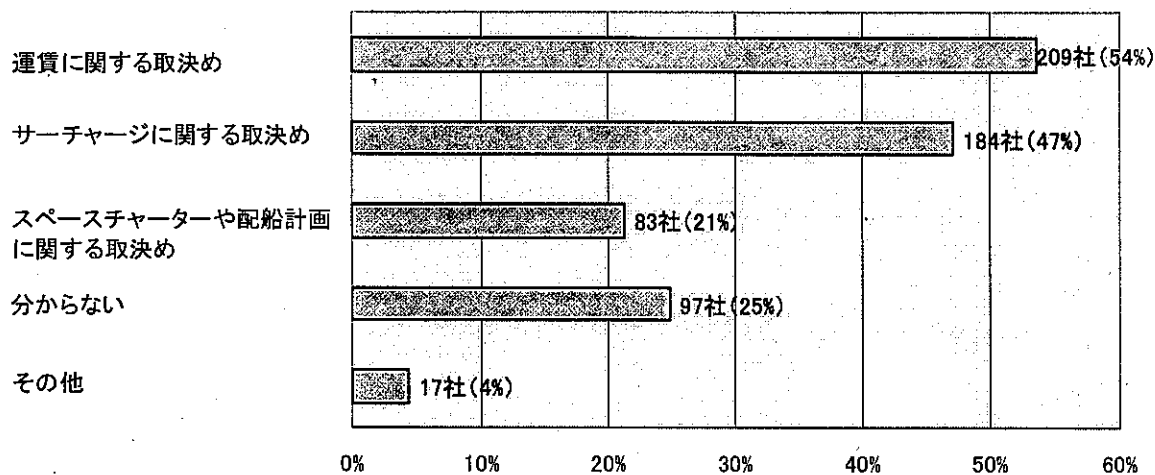
②船社との運賃取決め方法



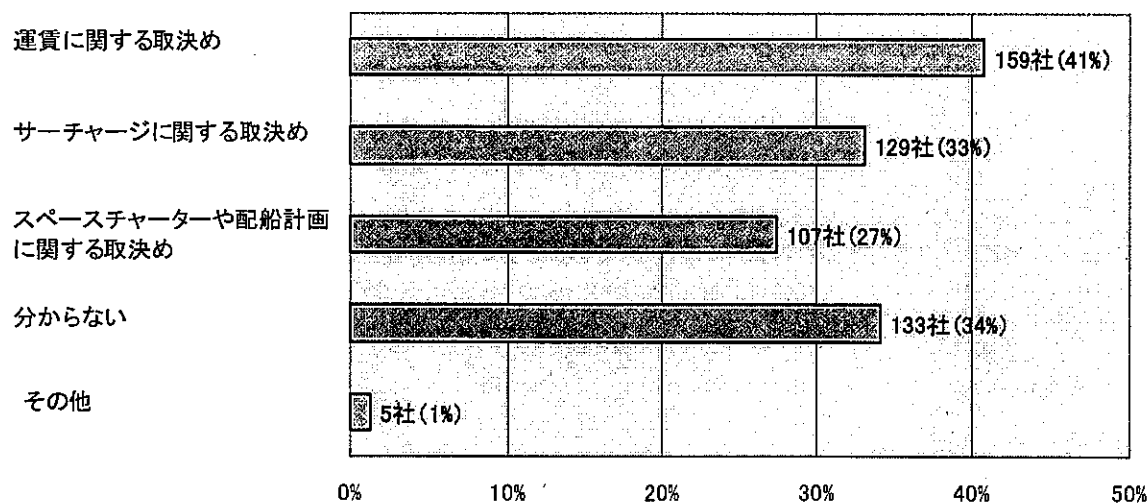
(公正取引委員会荷主アンケート調査)

○海運同盟及び航路安定化協定の機能についての認識

①「海運同盟」の機能についての認識（複数回答）



②「航路安定化協定」の機能についての認識（複数回答）



(公正取引委員会荷主アンケート調査)

参考資料 9

○平成17年度に運賃修復として届出のあった内容

◆北米航路

・太平洋航路安定化協定【北米往航】

| 発効日 | 内容/品目 | 変更内容 |
|------------|----------------|------------------------|
| 2005年4月15日 | East Coast向け貨物 | ピークシーズンサーチャージガイドラインの延期 |

・西航太平洋航路安定化協定【北米復航】

| 発効日 | 内容/品目 | 変更内容 |
|------------|--------------------|----------------------------|
| 2005年4月15日 | ウエストペーパー | \$50/FEUの運賃修復 |
| 2005年5月1日 | 野菜 | \$150/FEUの運賃修復 |
| 2005年7月1日 | 牛肉、豚肉を含むプロテイン商品 | \$600/FEUの運賃修復の延期 |
| 2005年7月1日 | 獣皮 | \$150/TEUの運賃修復 |
| 2005年9月1日 | ドライフルーツ及びナッツ | \$80/TEUの運賃修復 |
| 2005年9月1日 | ウエストペーパー | \$50/FEUの運賃修復 |
| 2005年9月1日 | 材木 | \$100/TEUの運賃修復 |
| 2005年9月1日 | ドライコンテナで輸送される玉葱 | \$740/FEUの運賃修復 |
| 2005年9月21日 | りんご | \$2600/FEU |
| 2005年10月1日 | 北米東岸の柑橘類 | \$4662/FEU(1パッケージあたり\$3.7) |
| 2005年12月1日 | 北米西岸の柑橘類 | \$2100/FEU(1パッケージあたり\$3.7) |
| 2006年3月1日 | 魚介類 | 蟹\$6600/FEU(その他魚介類ごとの取決め) |
| 2006年3月15日 | 一般コンテナ貨物及び小口コンテナ貨物 | \$160/TEU運賃修復 |
| 2006年4月1日 | 化学品/樹脂 | \$80/TEUの運賃修復 |

◆欧州航路

・日本欧州運賃同盟(JEFC)【欧州往航】

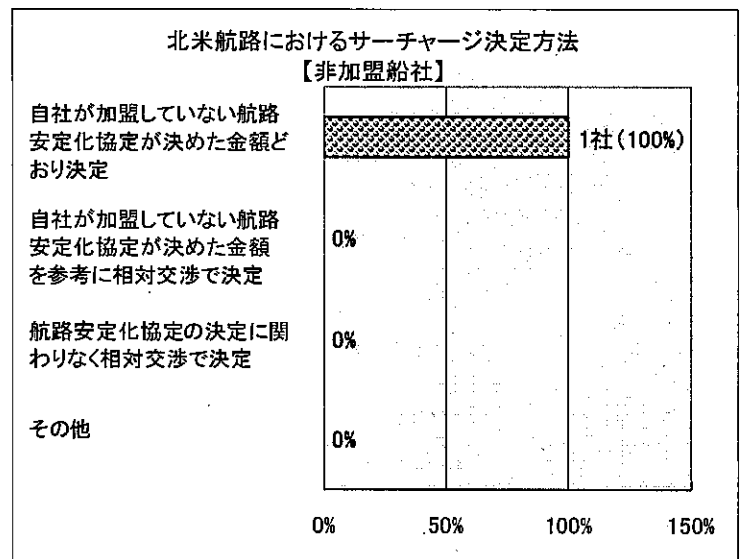
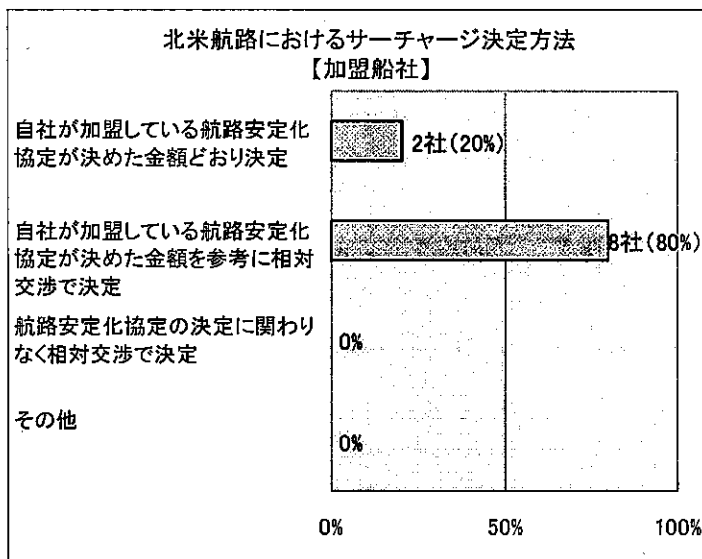
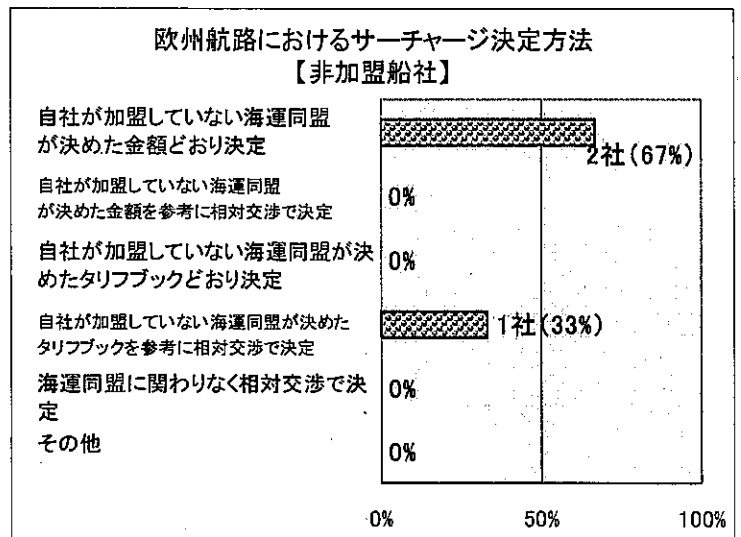
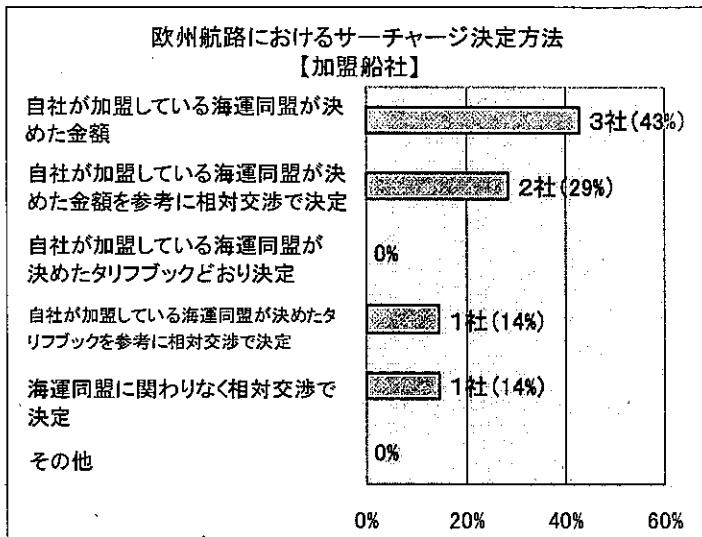
| 発効日 | 内容/品目 | 変更内容 |
|-----------|-----------------------|---|
| 2006年4月1日 | 日本出し北欧州・地中海向け海上運賃について | \$ 200/TEU(1年契約), \$ 150/TEU(半年契約)の運賃修復 |

・極東運賃同盟(FEFC)【欧州復航】

| 発効日 | 内容/品目 | 変更内容 |
|------------|------------------------------|-----------------|
| 2005年6月1日 | ウエストペーパー、プラスチックスクラップを除く全貨物 | \$ 100/TEUの運賃修復 |
| | ウエストペーパー、プラスチックスクラップ | \$ 200/TEUの運賃修復 |
| 2005年9月1日 | 一般貨物及び冷凍貨物 | \$ 100/TEUの運賃修復 |
| | 特殊コンテナ(フラットラック・オーブントップコンテナ他) | \$ 150/TEUの運賃修復 |
| 2005年11月1日 | 木材・古紙・プラスチックスクラップ貨物 | \$ 100/TEUの運賃修復 |
| 2006年4月1日 | 北欧州からアジア向け貨物に対する運賃 | \$ 50/TEUの運賃修復 |
| 2006年6月1日 | 北欧州からアジア向け貨物に対する運賃 | \$ 75/TEUの運賃修復 |
| 2006年4月1日 | 地中海からアジア向け貨物に対する運賃 | \$ 50/TEUの運賃修復 |
| 2006年6月1日 | 地中海からアジア向け貨物に対する運賃 | \$ 75/TEUの運賃修復 |

(平成17年度の通知をもとに公正取引委員会にて作成)

○サーチャージの決定方法



(公正取引委員会船社アンケート調査)

○太平洋航路安定化協定における BAF の算定方法

①船社が補油する 9 港湾の利用比率を船社の実績を勘案し、以下のように取り決める。

| | |
|--------|---------|
| ロサンゼルス | 22.22% |
| シンガポール | 18.90% |
| 韓国 | 15.67% |
| シアトル | 10.21% |
| 台湾 | 10.08% |
| オークランド | 9.64% |
| 香港 | 5.67% |
| ニューヨーク | 4.51% |
| 日本 | 3.10% |
| 合計 | 100.00% |

②A 重油及び C 重油利用率を加盟船社の実績をもとに以下のように設定する。

| | |
|--------|---------|
| A 重油利用 | 6.24% |
| C 重油利用 | 93.76% |
| 合計 | 100.00% |

③Platts¹社が提供する港湾ごとの A 重油価格及び C 重油価格、あらかじめ設定した上記利用率をもとに、燃油 1 トンあたりの加重平均価格を算出する。

④燃油の加重平均値と BAF の対比表をあらかじめ加盟船社の実績等をもとに設定し、以下の図表にある対比表をもとに BAF を算出する。

図表 太平洋航路安定化協定における BAF 算定方法

| 燃油価格 (加重平均価格/トン) | 適用する BAF (1 TEU あたり) |
|--|-------------------------|
| \$80 未満 | - |
| \$80 以上 \$100 未満 | \$4 |
| \$100 以上 \$120 未満 | \$40 |
| \$120 以上 \$140 未満 | \$70 |
| \$140 以上 \$160 未満 | \$105 |
| \$160 以上 \$180 未満 | \$140 |
| \$180 以上についても同様に、加重平均化された燃油価格が \$20 上昇するごとに、BAF は \$35/TEU 上昇する。 | |

¹世界の原油、天然ガス、電力等のエネルギー市場に関する情報、動向及び価格指標等を提供している企業。

【BAF 具体的算出例】

Platts 社提供の燃油価格情報が、ロサンゼルス港の場合、A 重油価格が\$220-230\$/トン C 重油価格が\$100-\$110/トンとなっている場合、

- ① A 重油加重平均値は、 $\$225 \times 22.22\% \times 6.24\% = \underline{\$3.119/\text{トン}}$ 、
- ② C 重油加重平均値は、 $\$105 \times 22.22\% \times 93.76\% = \underline{\$21.875/\text{トン}}$ となる。
- ③ ①+② = \$24.994/トンとなり、
ロサンゼルス港の加重平均化された燃油価格は、\$24.994/トンとなる。

- ④ 上記①～③と同様に、ロサンゼルス港以外の 8 港においても、Platts 社提供の燃油価格情報をもとに、各港の加重平均燃油価格を算出する。
- ⑤ ③に、④の各港の加重平均燃油価格を加え、1 トンあたりの加重平均燃油価格を算出する。
- ⑥ ⑤の結果を、上記対応表にあてはめ、BAF を決定する。

(出所：海運同盟事務局 (SCAGA) 提供資料及び太平洋航路安定化協定をもとに公正取引委員会にて作成)

○欧州同盟における BAF の算定方法

①船社が補油する地域の利用率を船社の実績を勘案し、以下のように取り決める。

| | |
|-------|---------|
| ヨーロッパ | 48.25% |
| 中東 | 1.70% |
| 極東 | 50.05% |
| <hr/> | |
| 合計 | 100.00% |

②1989年9月29日の Cockett Marine Oil 社²の C 重油価格指標(Index)は、653.27 を基準値とする。

③Cockett Marine Oil 社の指標を利用開始した、1989年9月29日の平均 C 重油価格 \$94.77/トン を基準値とする。

④コンテナ船で 1 TEU を運送する際に往復ベースで消費する燃油の平均重量を 1.2569 トン とする。

⑤上記③の 94.77/トンに④の 1.2569 を乗じ、1 TEU あたりを輸送する際の基準燃油価格値を \$119.12 とする。

④直近の Cockett Marine Oil 社の C 重油価格指標を、上記②の基準値で割って変動率を求める。

⑤上記④の変動率から固定値分(100%)を引き、その値を基準燃油価格値に乘じ、BAF 額を算出する。

(出所：海運同盟事務局 (SCAGA) 提供資料をもとに公正取引委員会にて作成)

² Cockett Marine Oil Ltd. : 燃油市場動向についての指標を提供している独立系企業。

FEFC Lump Sum BAF System

BAF 計算式(March'06 Review for application from 1/May/06)

<Date: 01/Mar/06>

| | <u>① weight</u> | | <u>② Cockett Index</u> | | <u>Result</u> |
|------------------------------|--|---|------------------------|---|---|
| Europe | 48.25% | x | 2122.60 | = | 1024.15 |
| Middle East | 1.70% | x | 2028.80 | = | 34.49 |
| Far East | 50.05% | x | 2122.90 | = | 1062.51 |
| | 100.00% | | | | 2121.16 |
| a. Average weighted Index | | | | | 2121.16 |
| ③ | b. Average Cockett Index as at 29/9/89 | | | | 653.27 (固定値) |
| c. Change a. over b. | | | | | 224.70% |
| ④ | d. Bunker cost per TEU | | | | 119.12 (US\$固定値) |
| e. c. times d. (BAF for TEU) | | | | | 267.66 (US\$) |

<Note>

- ① Bunker offtakes as calculated by FEFC accountants
- ② The Cockett Marine Oil Bunker Market report indices for 01/Mar/06
- ③ Cockett Index average when NT90 Tariff constructed
- ④ Average Conference Bunker price as calculated by Accountants
ie Bunker cost per ton US\$94.77 @1.2569 tons used to move 1 TEU on round voyage = US\$119.12

(SCAGA提供資料)

○欧州同盟 CAF の算定方法

①2003 年に、日欧州同盟加盟船社の実績コストに基づき、各船社の通貨の利用率を以下のように、ロンドン所在の独立機関によって計算した。

| | | |
|--------|------|---------|
| 英国 | GBP | 7.92% |
| EC | ユーロ | 18.49% |
| スウェーデン | SKR | 0.91% |
| デンマーク | DKK | 4.59% |
| ノルウエー | NOK | 0.26% |
| ロシア | RUB | 0.25% |
| 日本 | JPY | 7.41% |
| トルコ | TRL | 0.07% |
| エジプト | EGP | 0.55% |
| シンガポール | SGD | 4.24% |
| マレーシア | MYR | 0.77% |
| インドネシア | IDR | 0.61% |
| ベトナム | DONG | 0.16% |
| タイ | THB | 0.51% |
| 香港 | HKD | 5.25% |
| 中国 | YUAN | 4.16% |
| 台湾 | TWD | 1.85% |
| フィリピン | PHP | 0.22% |
| 韓国 | KRW | 2.75% |
| 米国 | USD | 39.03% |
| 合計 | | 100.00% |

②2003 年 1 月 2 日の為替レートと、直近の為替レート（ロンドン Financial Times 誌）平均値との変動割合を、毎月計算する。

③各通貨の変動割合を求め、上記①の割合で加重平均化する。5%以上の変動がある場合は、CAF を適用する。

（出所：海運同盟事務局（SCAGA）提供資料をもとに公正取引委員会にて作成）

Monthly Average  Percent

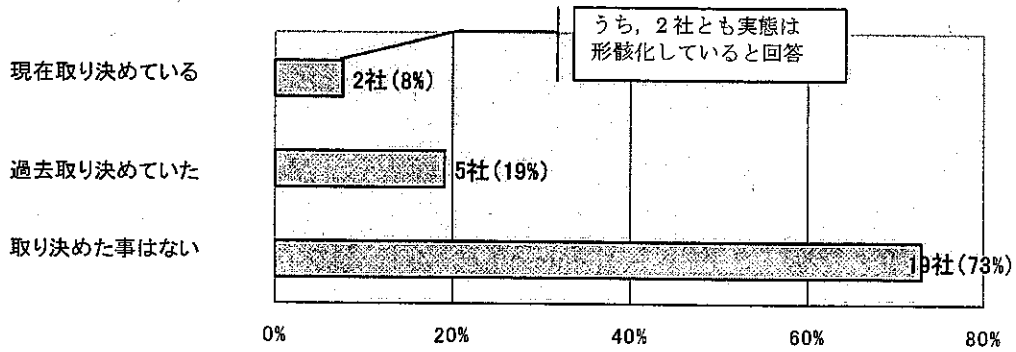
| COUNTRY | CURRENCY | Rate of Exchange As Published 2006年3月1日 | BASE RATE | | Variance against 2-Jan.03 | WEIGHT % | Re/Devaluation | FEFC CAF |
|-------------|----------|---|------------|-----------|------------------------------|----------|----------------|----------|
| | | | 2-Jan-03 | 2-Jan-03 | | | | |
| UK | GBP | 0.5710 | 0.6212 | 8.7916% | 7.92 | 0.6963 | | |
| EC | EURO | 0.8387 | 0.9529 | 13.6163% | 18.49 | 2.5177 | | |
| Sweden | SKR | 7.9182 | 8.7133 | 10.0414% | 0.91 | 0.0914 | | |
| Denmark | DKK | 6.2585 | 7.0784 | 13.1006% | 4.59 | 0.6013 | | |
| Norway | NOK | 6.7488 | 6.9278 | 2.6523% | 0.26 | 0.0089 | | |
| Russia | RUB | 28.0281 | 31.9500 | 13.9927% | 0.25 | 0.0350 | | |
| Japan | JPY | 115.8250 | 118.6700 | 2.4563% | 7.41 | 0.1820 | | |
| Turkey | TRL | 1.3145 | 1.6900 | 26.2836% | 0.07 | 0.0184 | | |
| Egypt | EGP | 5.7337 | 4.6300 | -19.2494% | 0.55 | (0.1059) | | |
| Singapore | SGD | 1.6212 | 1.7345 | 6.9887% | 4.24 | 0.2963 | | |
| Malaysia | MYR | 3.7150 | 3.8000 | 2.2880% | 0.77 | 0.0176 | | |
| Indonesia | IDR | 9,182,5000 | 8950,0000 | -2.5320% | 0.61 | (0.1054) | | |
| Vietnam | DONG | 15,910,0000 | 15401,0000 | -3.1992% | 0.16 | (0.0051) | | |
| Thailand | THB | 39.1580 | 43.1000 | 10.0669% | 0.51 | 0.0513 | | |
| Hong Kong | HKD | 7.7587 | 7.7984 | 0.5117% | 5.25 | 0.0269 | | |
| China | YUAN | 8.0402 | 8.2770 | 2.9452% | 4.16 | 0.1225 | | |
| Philippines | PHP | 51.6600 | 53.3850 | 3.3391% | 0.22 | 0.0073 | | |
| Taiwan | TWD | 32.4505 | 34.7700 | 7.1478% | 1.85 | 0.1322 | | |
| Korea | KRW | 971.0000 | 1186.0500 | 22.1473% | 2.75 | 0.6090 | | |
| USA | USD | 1.0000 | 1.0000 | 0.0000% | 39.03 | 0.0000 | | |
| TOTAL | | | | | | 100.00 | 5.2858 | |

* Turkish Lira revalued on 1.1.05

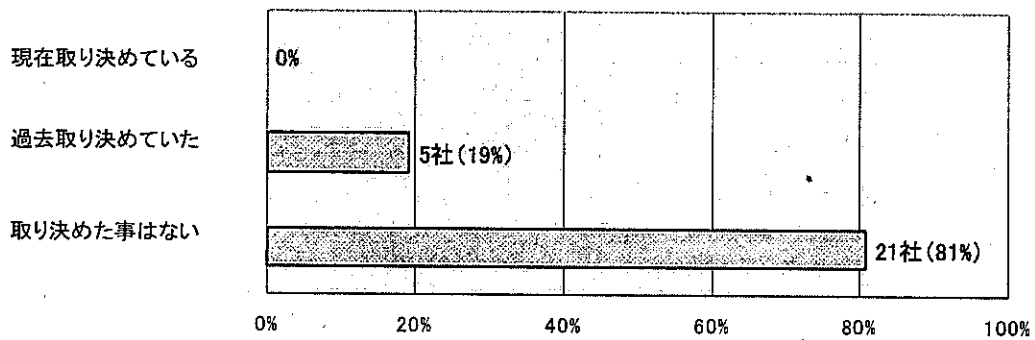
(SCAGA提供資料)

○二重運賃制、フィデリティーリベート、運賃延戻制の取決めについて

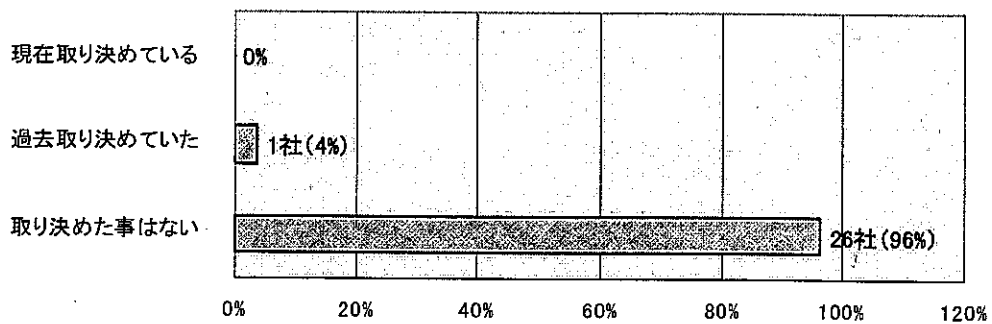
①二重運賃制について取決めを行っているか



②フィデリティーリベートについて取決めを行っているか



③運賃延戻制について取決めを行っているか



(公正取引委員会船社アンケート調査)

○二重運賃制が契約上存在する航路

| 航路 | 往/復航 | 略称 | 同盟/協定名 |
|-------|------|---------|--|
| 極東 | 往航 | BOBCON | Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference |
| | 往航 | FESAMEC | Far East/South Asia-Middle East Conference |
| | 往・復航 | JCFC | Japan/Ceylon Freight Conference |
| | 往・復航 | JPFC | Japan/Philippines Freight Conference |
| アフリカ | 往航 | FEEA | Far East/East Africa Freight Conference |
| | 往航 | JWAAC | Japan/West Africa (Angola/Cameroun Range) Freight Conference |
| | 往航 | JWANS | Japan/West Africa (Nigeria/Senegal Range) Freight Conference |
| オセアニア | 往航 | JSPFC | Japan/South Pacific Freight Conference |
| 南米 | 往航 | JLA | Japan-Latin America Eastbound Freight Conference |
| | 往航 | JWCSA | Japan-West Coast South America Freight Conference |
| | 往航 | JMEX | Japan-Mexico Freight Conference |

(出所：海運同盟事務局 (SCAGA) 提供資料)

○海上運送法（抄）

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）

第二十八条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、次条第一項の認可を受けて行う第一号から第三号までに掲げる行為又は第二十九条の二第一項の規定による届出をして行う第四号に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は第二十九条の三第四項（第二十九条の四第三項において準用する場合を含む。）の規定による公示があつた後一月を経過したとき（第二十九条の三第三項又は第二十九条の四第二項の請求に応じ、国土交通大臣が次条第三項又は第二十九条の二第二項の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

- 一 輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる本邦の各港間の航路において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該航路において事業を営んでいる二以上の一般旅客定期航路事業者が行う共同経営に関する協定の締結
- 二 本邦の各港間の航路において旅客の利便を増進する適切な運航日程又は運航時刻を設定するため、同一の航路において事業を営んでいる二以上の一般旅客定期航路事業者が行う共同経営に関する協定の締結
- 三 本邦の各港間の航路において貨物の運送の利用者の利便を増進する適切な運航日程を設定するため、同一の航路において事業を営んでいる二以上の一般旅客定期航路事業者又は貨物定期航路事業者が行う共同経営に関する協定の締結
- 四 本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路において、船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項を内容とする協定若しくは契約の締結又は共同行為

（協定の認可等）

第二十九条 一般旅客定期航路事業者又は貨物定期航路事業者は、前条第一号から第三号までの協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。
 - 一 利用者の利益を不当に害さないこと。
 - 二 不当に差別的でないこと。
 - 三 加入及び脱退を不当に制限しないこと。
 - 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。
- 3 国土交通大臣は、第一項の認可に係る協定の内容が前項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、その一般旅客定期航路事業者又は貨物定期航路事業者に対し、その協定の内容を変更すべきことを命じ、又はその認可を取り消さなければならない。

第二十九条の二 船舶運航事業者は、第二十八条第四号に掲げる行為をし、又はその内容を変更しようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定による届出に係る行為の内容が前条第二項各号に適合するものでないと認めるときは、その船舶運航事業者に対し、その行為の内容を変更すべきことを命じ、又はその行為を禁止しなければならない。

（公正取引委員会との関係）

第二十九条の三 国土交通大臣は、第二十九条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。

- 2 国土交通大臣は、第二十九条第三項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

3 公正取引委員会は、第二十九条第一項の認可に係る協定の内容が同条第二項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、国土交通大臣に対し、同条第三項の規定による処分をすべきことを請求することができる。

4 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

第二十九条の四 国土交通大臣は、第二十九条の二第一項の規定による届出を受理し、又は同条第二項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

2 公正取引委員会は、第二十九条の二第一項の規定による届出に係る行為の内容が第二十九条第二項各号に適合するものでないと認めるときは、国土交通大臣に対し、第二十九条の二第二項の規定による処分をすべきことを請求することができる。

3 前条第四項の規定は、前項の請求について準用する。

(禁止行為)

第三十条 船舶運航事業者は、次の各号に掲げる事項をしてはならない。

一 荷物の量の多寡によつて荷主と締結する契約につき不公正又は不当に差別的な取扱いをし、又は荷物の積付けの場所その他の施設、通常の条件における荷物の積込み若しくは陸揚げ若しくは損害賠償の請求の調整及び解決について荷主に対して不公正又は不当に差別的な取扱いをすること。

二 特定の人、地域又は運送の方法に対して、不当に優先的な取扱いをし、若しくは利益を与え、又は不当に不利な取扱いをし、若しくは不利益を与えること。

三 虚偽の運賃請求書を作成し、運送貨物の品目又は等級について賃率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他不公正な方法によつて、第十九条の六（第十九条の七において準用する場合を含む。）の規定により公示した賃率表の運賃及び料金より高い金額又は低い金額で貨物を運送すること。

四 船舶運航事業者が加入を申し出た場合において、他の加盟者に比べ、加入の条件が不当に差別的であり、又は当該航路における船腹の供給が需要に対し過剰となることその他の正当かつ合理的な理由がないのに加入を認めない明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申合せに参加すること。

五 荷主若しくは港によつて、又は日本の輸出業者に対して外国の競争者に比べ、不当に差別的な運賃及び料金を設定し、その他不当な運賃及び料金を設定する明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申合せに参加すること。

六 運賃のべもどし（荷主が一定期間内に一定範囲の貨物の運送を専ら一定の船舶運航事業者に行かせた場合に、当該期間に引き続く一定期間内に一定範囲の貨物の運送をその一定の船舶運航事業者以外の者に行かせなかつたことを条件として、当該運賃及び料金の一部を返還することをいう。以下同じ。）により荷主を不当に拘束し、又は運賃のべもどしにより荷主を不当に拘束する明示若しくは黙示の貨物の運送に関する結合、協定若しくは申合せに参加すること。

(荷主の禁止行為)

第三十一条 荷主は、定期航路事業を営む者（以下「定期航路事業者」という。）と通謀して、虚偽の運賃請求書を受領し、運送貨物の品目又は等級について賃率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他著しく不公正な方法によつて、定期航路事業者が第十九条の六（第十九条の七において準用する場合を含む。）の規定により公示した賃率表の運賃及び料金より低い金額で当該定期航路事業者へ貨物を運送させてはならない。

○用語解説

| | | | |
|----------------|---|----------------------|---|
| 定期船 | 貨物の有無にかかわらず、一定の航路に配船され、不特定多数の荷主の多くに貨物を対象とする定期貨物船輸送。 | スペースチャーター | (=スロットチャーター) 同一の定期コンテナ航路に配船する複数の海運会社が相互に一定のスペースを融通し合いコンテナを輸送する制度。 |
| 不定期船 | 定期船に対し、特定の航路を定めずに貨物の有無により不定期に運航される貨物船輸送。 | 運賃 | 運賃とは、以下のサーチャージを含まない、貨物の輸送に係る基本運賃。 |
| 海運同盟 | 特定航路に配船する複数の海運会社が、加盟各社の利益維持増進を図ると共に、輸送能力の安定、運賃の安定、サービスの向上等を目的として、運賃や営業形態を相互に協定する船社間の協定。運賃について取り決めを行い、拘束力のあるものとされている。 | サーチャージ | 課徴金をいう。通貨価値、燃料価格の変動やターミナル混雑に伴う基本運賃以外の割増・付加料金。(例: CAF(為替変動割増料金), BAF(燃料油割増料金)等) |
| 航路安定化協定 | 従来の同盟・盟外の枠組を超えて安定的な輸送マーケットを供給するため、マーケット分析等の情報交換を行い、運賃設定方針等の情報交換を行い、定期航路の維持・安定を図ることを目的とする船社間の協定。運賃方針等の設定を行うものの、拘束力を伴うものではないとされている。 | THC(ターミナルハンドリングチャージ) | コンテナターミナル内で発生するコンテナの取り扱い費用の一部を補填する目的で設定された、船社が荷主に課徴するサーチャージ。積港と揚港の両方で発生する。 |
| コンソーシアム・アライアンス | 良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業が企業連合を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を行う戦略的船社間協定。アライアンスはコンソーシアムのうち世界規模で提携が行われるもの。 | 盟外船 | 海運同盟に加盟していない船会社の船。 |
| コンテナ | 貨物輸送の合理化のために開発された輸送容器。異なった種類の輸送機関に対する適合性を重点に置いて決定された一定の容積を有する。国際標準化機構(ISO)ならびに日本工業規格(JIS)による定義があり、サイズは通常長さで表示され、20, 40フィートのものが主流。 | 二重運賃制(一手積契約) | 海運同盟に属する船に船積みすることを契約した荷主に対し、一般の運賃よりも低い運賃が適用される制度。また、契約荷主がこれに違反して盟外船を利用した場合は、一定の違約金を支払わせるか、あるいは、以後の契約を拒否する等の措置をとる制度。 |
| TEU | (=Twenty Foot Equivalent Unit) 長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数。20フィートコンテナ=長さ'20フィート(約6m)×幅'8フィート(約2.4m)×高さ'8フィート(約2.4m) | フィデリティーリベート | 荷主が一定の期間盟外船を利用しなかった場合に、同盟船がその期間中に、その荷主から受け取った運賃の一部を、その期間終了後に払い戻す制度。 |
| FEU | (=Forty Foot Equivalent Unit) 長さ40フィートのコンテナを1単位とした換算個数。長さ'40フィートは約12m。 | 運賃延戻制 | 荷主が一定期間一度も盟外船を利用しなかった場合に、さらにその期間(払い戻し対象期間)に引き続く一定期間、盟外船を利用しなかった場合に荷主の請求に基づき一定額の払い戻しを行う制度。 |