

(社)日本船主協会『サーチャージに関する補足ご説明』に対するコメント

平成 18 年 6 月 16 日
公正取引委員会事務総局
経済取引局調整課

平成 18 年 5 月 19 日の政府規制等と競争政策に関する研究会において、(社)日本船主協会から提出された『サーチャージに関する補足御説明』(5 月 19 日日本研究会資料 2 - 3)に対するコメントは、以下のとおり。

1. サーチャージの徴収実態【日本船主協会提出ペーパー P 1】

「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ま。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。

公正取引委員会による荷主アンケート調査及びヒアリング調査における荷主からの意見を紹介しているもの。また、3 月 16 日の本研究会における、日本荷主協会からの意見聴取においても、同盟のフォーミュラだからという説明のもと統一で提示されること、一方的ノートの場合もあることが指摘されている(5 月 19 日当研究会資料 4 - 2 参照。)

定期コンテナ船カルテルが定めたサーチャージのガイドラインについて、荷主との個別交渉の結果、荷主がガイドラインと同じ水準でサーチャージを負担していなかつても、弊害が存在しない理由とはならない。荷主は、船社が外航海運カルテルのガイドラインに基づいて一律のサーチャージを求めていることに対して、一方的である、要求されるサーチャージの水準が不透明であるという不満を抱いている。

荷主との交渉の結果、どの程度サーチャージのガイドラインが、どの程度実現されたかは、各船社が把握している。このため、右情報の記載を希望するのであれば、船社側が開示することが必要である。情報が開示されれば、報告書に記載する用意がある。

なお、仮に、協定で取り決めているサーチャージが、ほとんど実現されていないものであるとすれば、協定の目的を達成するために必要なものではないと考えられ、海上運送法 29 条の要件である「協定の目的に照らして最小限度であること」に適合しないと考えられる。

2. 適用除外制度と船社・荷主の利益【P1】

「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。

独占禁止法は、一般消費者の利益を確保することを目的としており、独占禁止法の適用除外が認められるのは、それが荷主、ひいては一般消費者の利益にもなる場合に限られる。日本船主協会の「独禁法の適用除外制度を必要としているのは、無論船社側」、
「荷主と船社の利害は最終的には相反する関係」との指摘は、適用除外制度が荷主の利益とならなくとも、船社の利益にさえなれば存続すべきという意見と解せられる。しかしながら、独占禁止法及び適用除外制度の趣旨を勘案すれば、荷主の利益を不当に害していれば、制度は廃止することが適当である。

3. 標準コストでサーチャージを定めることの妥当性【P2】

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、実際に荷主にどうご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。

日本船主協会のペーパーに記載されているように「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」にあるとすれば、「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、実際に要したコストを上回る料金を荷主に求める船社を認めることになることから、その説明は矛盾しており、「許容範囲内」とは言えず、荷主の利益を不当に害するおそれがある。

4. 原油と船舶用重油【P2】

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。

指摘のとおり、船社は原油を購入し、燃料としては使用していない。しかし、日本船主協会『日本海運の現状』にもあるように、一般的に原油価格と重油価格は概ね比例して変動していること、船用重油価格は、各船社の補油地は区々であり、補油地によって重油価格も異なること、から原油価格とB A Fとの相関関係を示した。重油価格とB A Fとの相関関係について必要と考えるならば、情報提供することを妨げない。

5. BAFの妥当性【P3～4】

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。

日本船社協会は、欧州同盟のBAFについて検証を行っているが、1TEUあたりの燃料消費コストが119ドルであるとする理由、欧州同盟はBAFを算出するにあたって、Cockett Index社の指標を使用しているにもかかわらず、Cockett Index社の指標以外の重油価格を使用している理由が示されていない。このように、欧州同盟におけるBAF取り決めの適正さについて検証を行うものとしては、明確でない点がある。

また、仮に、日本船主協会の欧州同盟におけるBAF算定と同様の考え方を北米航路で算定すると、以下のようになり、BAFは、燃油の上昇率以上に賦課されているものとなる。

TSA	BAF/TEU	Bunker
2003年1月 (BAFは3月を使用)	\$220.00	\$183.00
2006年1月 (BAFは3月を使用)	\$525.00	\$318.00
UP率	238%	174%

6. 船社のドル建て比率【P4】

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。

日本船主協会『日本海運の現状』においては、「外航海運企業のドル建て比率と他産業の海外売上比率との比較」と題し、「ドル建ての金額比率は80%に達している」としている(別添1参照)。したがって、欧州同盟で使用しているCAF算定の通貨利用比率では、米国ドル39%、円7%であることから、邦船社は、本来のコスト構造とは異なる取り決めを行っていることとなる。

7. 各船社のコスト実態を反映していないCAFの妥当性【P4】

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。

上記3と同様、各船社のコスト実態を反映していないCAFは、実際に要したコストを上回る料金を荷主に求める船社を認めることにもなることから、日本船主協会の「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」との説明に反し、荷主の利益を不当に害するおそれがある。

8. WTSAのCAFの妥当性【P4】

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。

日本船主協会は「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」としており、仮にそうであるならば、WTSA加盟船社の円/ドル交換比率のベースは1ドル235円ということになるが、為替のベースレートを1985年当時の235円であるとしているとは到底考えられない。また、TSA、WTSA両方に加盟している船社にとっては、往航(126円/ドル)と復航(235円/ドル)の通貨交換比率のベースレートが異なっていることとなる。さらに、邦船社は、為替に関してリスクヘッジしていること等を公表していることからCAF算定の根拠となっているベースレートは、船社の為替変動に係るコストを反映させたものではないものとなる。

なお、「既にSCAGAからも公取へは回答済み」としているが、SCAGAからは、CAF算定式は、現在の事務局長就任以前に取り決められたものであり、算定方法に係る資料は保存されていないことから、算定式の根拠については不明であるとの回答となっており、何の根拠も示されていない状況にある。

9. THCについて【P5】

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。

日本船主協会は、THCは、「CY(コンテナヤード)へのGate-in・out, CYでのシャシーからの積みおろし, 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」であり、「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をお願いする」ためのものとしている。しかしながら, 報告書(2次案)記載のとおり, 同じ船社であるにもかかわらず, 航路によってサーチャージの水準が異なっており, また, SCAG Aに対してはTHCの算定根拠を示すように求めているにもかかわらず, 欧州同盟におけるTHCの算定式は非開示, 太平洋航路安定化協定ではTHCに関する算定式が存在しないとしている。以上のとおり, 外航海運カルテルにおいて定められているTHCが「最低限のコスト」であるという日本船主協会の主張は, 合理的な根拠がない。

10. ガイドラインの達成【P5】

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。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。

上記1と同様に、定期コンテナ船カルテルが定めたサーチャージのガイドラインが交渉の結果、ガイドラインとおり徴収できていないとしても、実際のコストを上回るサーチャージを荷主に要求する船社の存在を許容する不当性を阻却する事由とはなりえない。

11. 標準コストとしての統一THC

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。

上記3と同様に、「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」にあるとすれば、「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、実際に要したコストを上回る料金を荷主に求める船社を認めることになることから、矛盾している。3月16日に行われた当研究会においても、日本荷主協会から、自前のコンテナターミナルを有している邦船社のコストは安いと考えられるが、カルテルで決まったということで同一水準のTH

Cを要求されることは問題であるとの指摘がなされている。また、標準的なコストを算定する方法が存在しないということは、合理的な根拠なくサーチャージを決めていることを示しており、極めて問題である。また、サーチャージ算定方法を非開示としていることは、そもそも標準コストを十分に荷主に説明していないこととなり問題である。

以上