

# 講演録

「定航海運にかかる規制改革の経済効果について」

ロッテルダム・エラスムス大学教授 ヘラクレス・E・ハララムビデス 氏

平成 18 年 2 月

## 定航海運にかかる規制改革の経済効果について

講師： ロッテルダム・エラスムス大学教授  
ヘラクレス・E・ハララムビデス氏

### 《司会》

皆様大変お待たせいたしました。

これから講演会を開催させていただきます。

本日の司会進行を務めさせていただきます、国土交通省海事局外航課の風巻と申します。どうぞ、よろしく願いいたします。

本講演会は、財団法人日本海運振興会のご協力を得て開催するものでございます。

本日は、ロッテルダム・エラスムス大学のヘラクレス・E・ハララムビデス教授をお招きしており、その国際的な海運経済に対する幅広い見識から、「定航海運にかかる規制改革の経済効果について」との演題でご講演をいただきます。

ハララムビデス教授は、ロッテルダム・エラスムス大学の海運経済学・ロジスティックス学の教授であるとともに、エラスムス・海運経済・ロジスティックス・センターの所長、そして海運経済ロジスティックスの編集長であります。

教授は、競争法適用除外制度が外航定航海運に与える経済的影響について、EC競争総局から調査を委託されて作成しました、いわゆるエラスムス・レポートのとりまとめ責任者であるとともに、海運経済学・ロジスティックス学の専門家として、これまでもEUの海運政策に深く関与されるなど、大変ご活躍されております。

なお、講演は約2時間を予定しておりますが、途中、10分程度の休憩を入れさせていただきます。また、講演終了後に時間の許す限り質疑応答の時間を設けますので、ご質問のある方はその質疑応答のときをお願いいたします。

当会場は禁煙とさせていただきます。また、お手持ちの携帯電話は電源をお切りいただくか、またはマナーモードにさせていただくよう、ご協力をお願いいたします。

それでは、ハララムビデス教授、よろしく願いいたします。

### 《ハララムビデス教授》

親切なご紹介をいただきましてありがとうございます。

再び日本を訪れる事が出来たことを大変うれしく思います。

本日、皆様の前でこのような講演をさせていただく機会を得ましたことに関し、国土交通省の皆様、そしてまた、財団法人日本海運振興会の皆様方に御礼申し上げたいと思います。

そして、この3日間、月曜日、火曜日、水曜日と大変お世話になりました、小森さん、奈良さん、本多さんにお礼を申し上げたいと思います。日本での滞在が楽しいものになるように、ありとあらゆる努力をしていただきまして、ありがとうございます。

私どもの大学は、エラスムス大学です。ロッテルダムにある大学ですが、こちらの写真に出ておられるのが、16世紀のユマニストとして有名であります、オランダのエラスムスの銅像となっています。

では、早速プレゼンテーションのほうに入らせていただきます。

皆様のお手元にも配布されているプレゼンテーションです。

本日限られた時間ですので、すべてのスライドをカバーすることが出来ないかもしれません。

したがっていくつか飛ばして進めさせていただきたいと思います。

1 ページ目の一番下にも書いてありますけれども、このプレゼンテーションの中身というのはまだドラフトの段階です。

ですから、注意深く読んでいただきたいと思います。

さらに、チェックをしなければならない、検証しなければならない内容も含まれております。

そして一部は間違った情報、つまり、私が入手した情報が間違ったものが反映されているところもあるかと思います。

しかしながら、3月末には最終版を書き上げたいというふうに思っております。

新しい、その最終版が完了しました暁には、国土交通省、あるいは日本海運振興会に送付させていただきますので、皆様にも配布していただけるのではないかと思います。

当初、国土交通省の方々から、日本でセミナーをして欲しいといわれた時に与えられたトピックですが、ヨーロッパにおける規制改革という内容でした。このトピックというのは、日本のみならず世界各国にとっても関心の高いトピックであります。

また、関心あるのみならず、懸念事項ともなっています。

とりわけ、この定期船の海運において、欧州委員会が進めようとしている規制改革の方向性について懸念が高まっています。

2003年に欧州委員会の中の競争に関する総局が、この分野において公開の協議を始めました。

その中身というのは、4056という規則の中身をレビューし、出来れば廃止をするという取り組みでありました。

この4056というのは、ローマ条約の85条、86条を定航海運に適用する規則であります。

では、本質的な部分について話をしたいと思います。

基本的に、4056/86によりまして、この規則によりまして特定の条件の下、定期船の同盟は、タリフ、その他の条件などを共同で決定することが出来る内容となっております。

ですからタリフを設定する、あるいは運送に関してのその他の条件などを、共同で決定することが出来るというのを、このプライス・フィクシングと呼んでおります。

この同盟というのは、歴史としては100年以上にさかのぼりますが、そのキャリア間の協力関係であります。

その規制を自らに、共同で課していく、そして、また価格を設定していくという取り組みです。

その他、輸送に関する条件を一緒に決めていこうという内容のものです。

また、UNCTADのこのライナー同盟の行動規範の中にも、“同盟”が定義されております。これは地理的な特定ということになっていまして、特定のルートにおいて貨物の輸送に関し、その定航海運の中で2社、あるいはそれ以上の社が共同で決める内容となっております。

定期船のサービスをするにあたって、共通のオペレート、あるいは条件を整備するということが、この同盟の目的となっております。

ここで問題となるのは、どうしてこのような同盟関係の中、価格操作が長きに渡り容認されてきたのかということです。

非常に長きに渡って容認されてまいりました。

そして、この定航海運という分野だけが、他の経済の分野とは違った扱いを受けてきたのかという事も問題となっております。

と言いますのも、この分野以外の様々な産業におきましては、競争政策に基づく法律というのは非常に厳格に用いられているからです。

そして、この競争政策のなかで、この定航海運だけが例外として扱われてまいりました。

その背景にありますのは、この定航海運というのは、非常に固定費が高く、そして限界コストが低いという特徴があるからです。

この固定費が高いというのは、事前に決定されたルートを、たとえその船に

貨物がいっぱいになっていてもなくても、そのサービスを提供しなければならないからです。

ですから、輸送する貨物の量にかかわらず、コストがかかってくるという特徴があります。

したがって、これは固定費ということになるわけです。

そして限界コストは非常に低いというのも特徴です。

この状況の中では、コンテナを積んだり降ろしたりするコストに相当します。

1つ例を挙げたいと思います。

出港する寸前になってから、フォアダーがいくつか輸送してもらいたいコンテナを持ち込んだとします。そして、その当該船舶に余裕のキャパがあるのであれば、その追加のコンテナを輸送するという動機が働くというわけでありませぬ。

限界コストであってもそれを輸送するという動機付けになります。

例えばそれが100ドルであったとしてもです。

本来、神戸からロッテルダムまでコンテナを輸送するには1200~1400ドルかかるにもかかわらず、100ドルであったとしてもその貨物を運ぼうという気になります。

このような慣行がすべてのキャリアの間で行われることになると、非常に阻害になるような競争状況というのが生まれます。

従って業界の長期的な持続可能性というものが損なわれることになります。

次のスライドは飛ばしたいと思います。

定航海運の供給のコントロールに非常に大きな影響を及ぼしてくる要因というのは、貿易そのものが不均衡であるということです。

アジアとヨーロッパ、イーストバウンドとウエストバウンドを比較しましても、非常にそのバランスが悪い、大きな不均衡があるということがお判りいただけると思います。

そして、船舶のキャパに関しても同様のことが言えます。

こちらでもアジアとヨーロッパの余剰キャパを比較したグラフとなっています。より大きな船舶を造るに従って、この不均衡というのはさらに拡大していくことになります。

従って、確かに余剰キャパという問題があります。

そしてそれを管理していかなければなりません。

この余剰キャパというのは運賃に対して不安定要素と、不安定な影響を及ぼしています。

そして、このような余剰キャパの問題というのは、より大きな船舶が作られ

ることによって、さらに拡大していくこととなります。

今まで、このような余剰キャパへの対応策としてキャリアが行ってきた事は、その価格をフィクスするという事と、そして同盟関係を結ぶということです。

この2つの要素の1つでもなくなってしまうと、結果、業界において再編が進行するという事です。

そしてこのような再編によって何がおきるのか、その影響についてはこれから見極めていかなければなりません。

しかしながら、この点については、また後で言及したいと思います。

この4056という包括適用除外を欧州委員会が廃止をするということを発表したすぐ後に起きた状況ですが、マースク社がP&Oネドロイドを買収するという状況が生まれました。そしてハパグロイドはCPシッピングを買収しました。

グラインド・アライアンスはニュー・ワールド・アライアンスと新たなアライアンスを構築しました。

このような業界の再編の動きでありますけれども、欧州委員会が、この包括適用除外を廃止するという事を発表し、規制緩和が行われるということを受けておきたものだと、私は考えています。

さて、規制当局が価格操作に関して懸念している内容をご紹介します。

例えば、プライス・フィクシングをすることによって、市場における支配力につながるのではないかという懸念があります。

限界コストを超えて、価格設定をプロデューサーが設定することが出来、そして競争によって、それまで存在していた消費者側の余剰分がありますけれども、この部分がプロデューサーのメリットのために削減される、減少するということになると言われております。

その領域というのはPM、PCとBGで囲まれた長方形の部分であります。

コストが削減されている、低下している業界におきましては、マージナルのコストベースで価格を設定することは、赤字につながります。

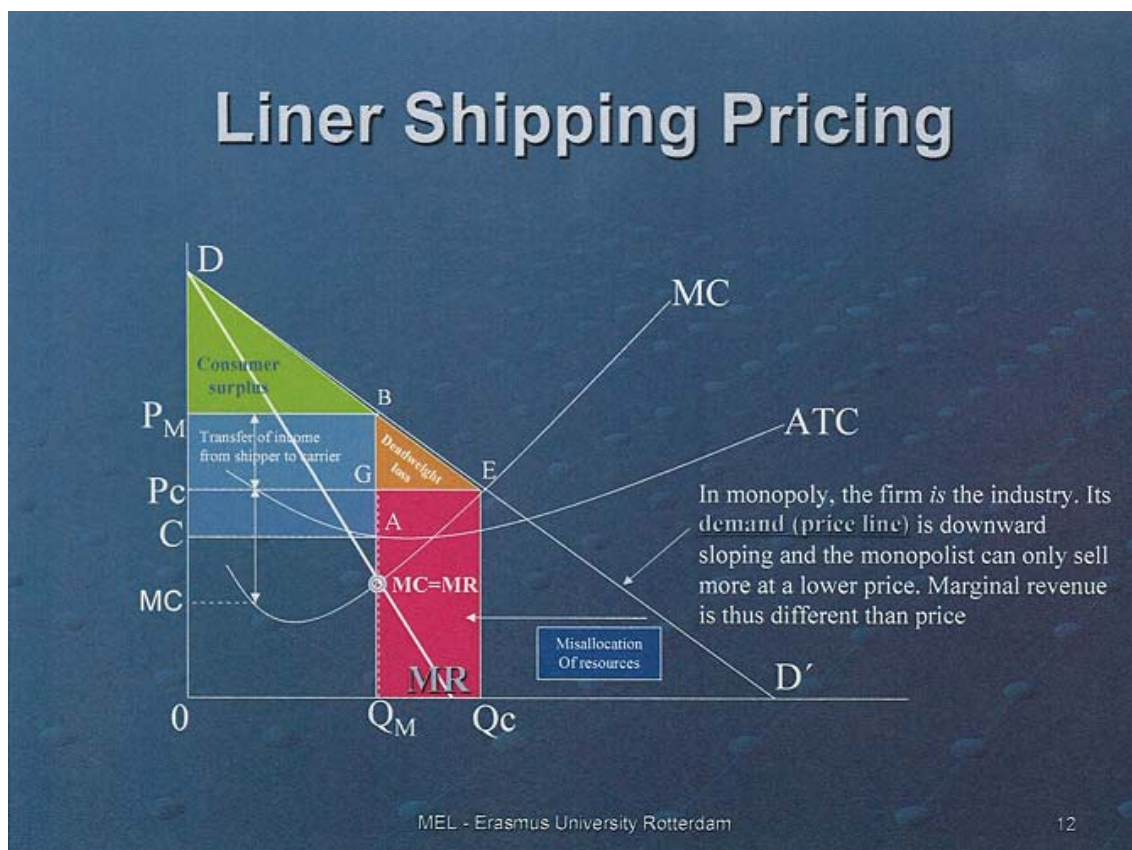
こちらのほうが限界コストであり、そしてMCという価格を設定したとします。

そして平均コストがPCであったならば、MC、PCのこの間隔が赤字ということになります。

同盟があるときには、PCの価格設定が可能です。

そしてここで、例えばPC、PMのような利益をプロデューサーのほうに上げない、享受しない様にするために、PC以上の価格が設定されないように担保するのが、規制当局の役割だと思います。

従って、世界各国における規制当局の役割というのは、 $P_C$ と $P_M$ の間が出る限り小さい数字であるように、出来れば“0”であるように担保することです。



次に、規制当局側のジレンマについてお話ししたいと思います。

規制の最適化を図るということです。

この点線の部分が最適レベルということになります。

というのは、その規制当局は、左側にあるような反競争的な行為、あるいはその談合や結託などによって、高い価格が設定されると言うことを、理解しているからです。

逆に右側のほうは、競争が過剰になっているという状況です。

このような状況の中でも、価格は高くなります。

というのも、スケールメリットは損なわれる。そして相乗効果が発揮できないからです。

では、欧州委員会のレビューの過程について、ご説明申し上げたいと思います。

OECDが出しました同様のレポートのフォローアップとしての位置づけとなっています。これが、2002年に出てきたわけです。

多くの人たちは、このレポートの中身は客観的ではないという評価をしました。

キャリアを含めた多くの人たちの見解であったわけですが、といたしますのも、このような海運同盟のメリットや欠点などを客観的に評価するのではなく、条約の81条3項の累積的なその条件に、異を唱えるということを趣旨としたからであります。

81条1項に決められているその価格設定に関し、適用除外の条件を定めたのがこの81条3項となっています。

81条1項においては、プライス・フィクシングに関する規定はありません。

そして81条3項において、この価格の設定、プライス・フィクシングが許容される条件が定められております。

ですからこのOECDのレポートは、最初から偏見を持ったレポートである、というのが大方の見方でした。

このような海運同盟というのは、独占禁止法の適用除外を受けるべきではないということを主張しました。

プライス・フィクシングというのは非効率につながる、貿易にとって良くない、そして価格の安定性を確保するためにプライス・フィクシングという慣行は必要不可欠なものではないということを主張しました。

81条3項においての累積的条件の一つをあげたいと思います。

まず、その必要不可欠であるという条件がそれです。

すなわち、プライス・フィクシングをする以外に、定期的な信頼性のあるサービスは享受できない、という条件を満たさなければならないということです。

この必要不可欠であるという条件ですが、荷主からも、そして欧州委員会からも攻撃の対象となっております。

彼ら曰く、供給ならびに価格を規制する他のよりよい手段があるということを行っているわけです。

コンソーシアムやアライアンスなどの枠組みの中で、別の技術的な協力によって、安定したサービスが提供できる、という主張をしています。

さて、OECDのレポートに対して、キャリア側の主張を紹介したいと思います。

まず、このレポートは偏見があるというふうに説明しました。

そして、間違っている、正確ではない、自らの主張を正当化するために、統



計やデータなどを厳選している、都合よく選んでいると言っています。

そしてまた、実証されていない、固定観念に基づく前提を用いている、という批判をしました。また、その他いろいろと批判はありました。

そこで、ICS国際海運会議所の見解ですが、OECDのレポートについては、分析が欠如していると強く批判しました。

すなわち、キャリア側の批判の内容というのは、このOECDレポートというのは、あらかじめ決められた結論に基づいたレポートであったということです。

私個人としても、OECDレポートの中身については不満がありました。

しかしながら、欧州委員会は完全にOECDの報告書を受け入れました。

あまりにも、この欧州委員会側は声高に、積極的にOECDレポートを受け入れたということがありましたので、その姿勢に関して、疑いを持つ人も多くいました。

OECDレポートの内容を受けて、欧州委員会側も自ら独自で調査をはじめなければならないという結論を出しました。

では、欧州委員会が、どうして4056の規則のレビューを始めたのかという理由です。

競争政策に関する規制を近代化する取り組みをしているので、いずれにしても4056も対象になるという考えが打ち出されました。

現行のマーケットの状況を考え、包括適用除外をサポートしうるだけの、その要素がないということを主張しました。

この欧州委員会が主張している、現行のマーケットの状況ですが、その中身については、私にとっても明確ではありません。

実際、何がおきたのかという私の考えですが、非常に有力なヨーロッパの荷主委員会：ESCのロビーによって、この決定に至ったということです。

ESCは、永きに渡ってこの準備を進めてまいりました。

そして大衆迎合的な主張などを多く述べました。

世論に訴えて、ということなのですけれども、例えば、カルテルであるとか、独占であるとか、あるいはマーケットにおいてその力を乱用している、というような論陣を張ったのです。

そしてこのような表現にすぐ反応するのが、その競争政策にかかわる弁護士たちです。

これらの弁護士の多くは、生まれて1度もコンテナを見たこともないというような人たちが多くいました。

他方、キャリア側も準備不足であったことは否めません。

ワールド・ SHIPPING ・ カウンシルから何枚かその報告が出ていますけれど

も、エクサという組織もありますが、安全性そしてまた雇用問題に対応する組織であったがために、この問題について多く言及はしませんでした。

また、ELAA（ヨーロッパ・ライナー・アフエア・アソシエーション）というのは、まだ創設されたばかりの状況でした。

このELAAというのは、4056のレビューに対応するために作られた協会です。

欧州委員会から、コンサルテーション・ペーパーが渡されました。

そして、このコンサルテーション・ペーパーの中で、条約の81条3項の条件を、今もこの4056が満たしているかどうかということに関し、疑義を出したわけです。

81条3項の累積条件というのは、こちらに列挙している4点です。

The EC Consultation Paper

The Commission's Consultation Paper<sup>[1]</sup> ventured to question whether 4056/86 still complies with the (cumulative) conditions of **Article 81(3)** of the *Treaty*. Namely, that conferences (and their block exemption):

- Contribute to improving production or distribution or to promoting technical or economic progress (efficiency gains);
- Allow consumers (users) a fair share of the benefits;
- Restrictions to competition (i.e. price-fixing) are **indispensable** to the attainment of the objectives;
- Do not lead to the possibility of eliminating competition in respect of 'a substantial part of the products in question'.

[1] Consultation paper on the review of Council Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for the application of articles 81 and 82 of the Treaty to maritime transport.

MEL - Erasmus University Rotterdam 19

この価格のフィクシングに関して、適用除外の制度を用いるためには、こちらに列挙している4点すべてが満たされなければなりません。

まず、プライス・フィクシングは生産と流通を改善することに資する必要性があります。

すなわち、効率性が高まらなければならないという要件になります。

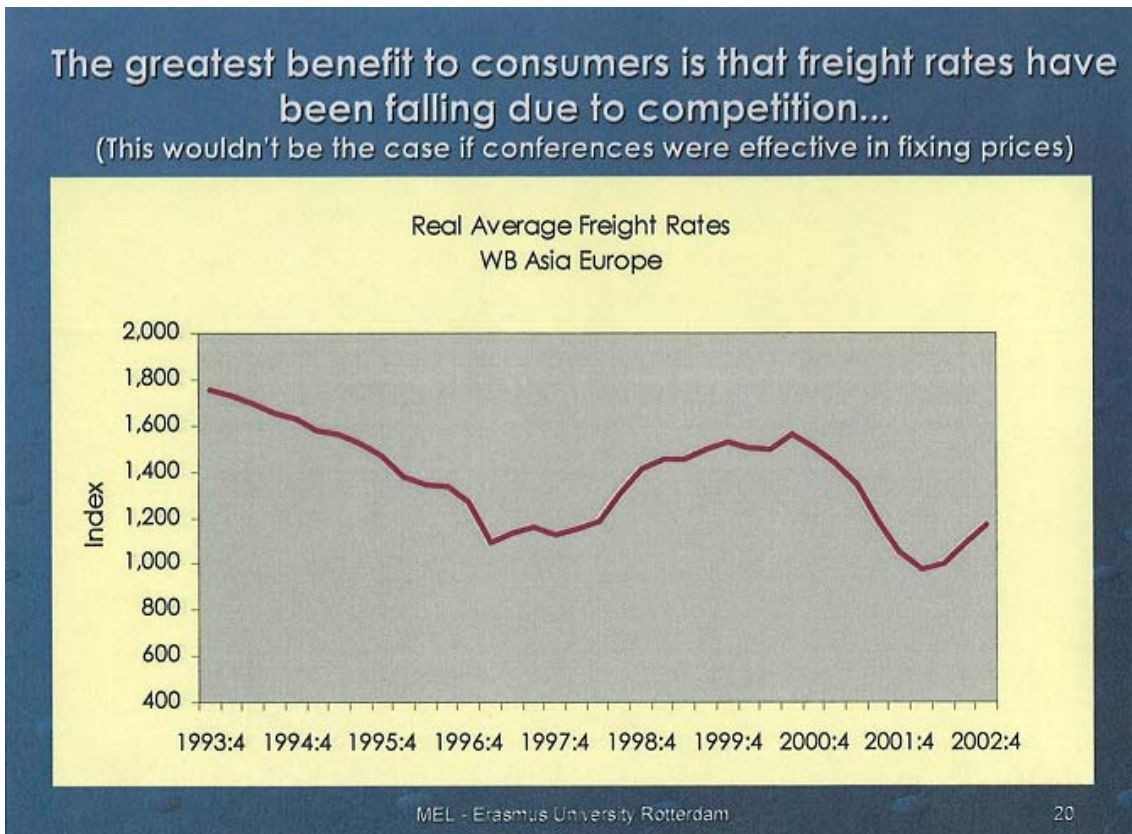
2点目ではありますが、これらメリットに関しまして、一部消費者に還元しなければなりません。

このプライス・フィクシングの目的を達成するために必要不可欠であるという要件も満たさなければなりません。

そして、プライス・フィクシングによって競争が排除されない、という条件を満たさなければなりません。

まず、最初に、消費者に対するメリットは何だったかということですが、実質運賃は減少してまいりました。

これはウエスト・バウンドのアジア・ヨーロッパルートということになりますが、これが実質平均運賃です。



この海運同盟が、価格のフィクシングを行わなければ、このような運賃の低下というものは実現しなかったと思われまます。

例えば、本当に独占があるならば、価格の操作によって価格の低下、減少というのは見られなかったはずです。

コンサルテーション・ペーパーは、皆様方もすでにご覧になっているかもしれませんが、非常に複雑、難解で、その法律的な主張が網羅された内容となっています。

そして、ただ主張するということのために、様々な議論を展開しているという内容となっています。

そして、もうすでに結論がある内容が、このコンサルテーション・ペーパー

の中に反映されています。

すなわち、欧州委員会がどういう考え方を持っているのかということも、もうすでに主張しているわけです。

というのは、コンサルテーションということで、どうぞ意見をおっしゃってください、といいながら、もうすでに欧州委員会のほうでは判断を下している、このように考えているということを主張しているのです。

公共のコンサルテーションを始める方法として、このようなプロセスが客観的であり、公平なものであるとは決していえないと私は思います。

このコンサルテーション・ペーパーの中の文章であります、規制は明らかに簡素化、近代化が必要だということが書かれています。

しかしながら、もっと重要な文章が、コンサルテーション・ペーパーの中に含まれています。

その内容というのは、包括適用除外を今後も維持していくという根拠は、現時点において問題があるという内容になっています。

このコンサルテーション・ペーパーが出た後、同時期に、エラスムス大学の海運経済・ロジスティックス・センターは欧州委員会のコンサルタントとして採用されました。

二つのことが仕事として付されました。

コンサルテーション・ペーパーに対して提出された各方面からの文章を分析するということ。

そして、運賃の安定性に関する経済的、統計学的な分析を行うこと、これが二つ目の付託された仕事でありました。

その内容というのは、大掛かりな同盟がある場合とない場合とを比較して分析をするようにと言われたのです。

今は、この報告書はエラスムス・レポートとされています。

その結果についてご紹介したいと思います。

一つ目の結果というのは、同盟があったほうが、運賃はより安定しているという内容です。明らかに他の海運の分野よりも運賃は安定しているという結果が出ています。

バルクキャリアーやタンカーに比べても、運賃は安定しているということが分かりました。

このように、価格を安定化するという役割を同盟が担っているがために、今までも、同盟というのは独占禁止法の適用除外を受けていたわけでありました。

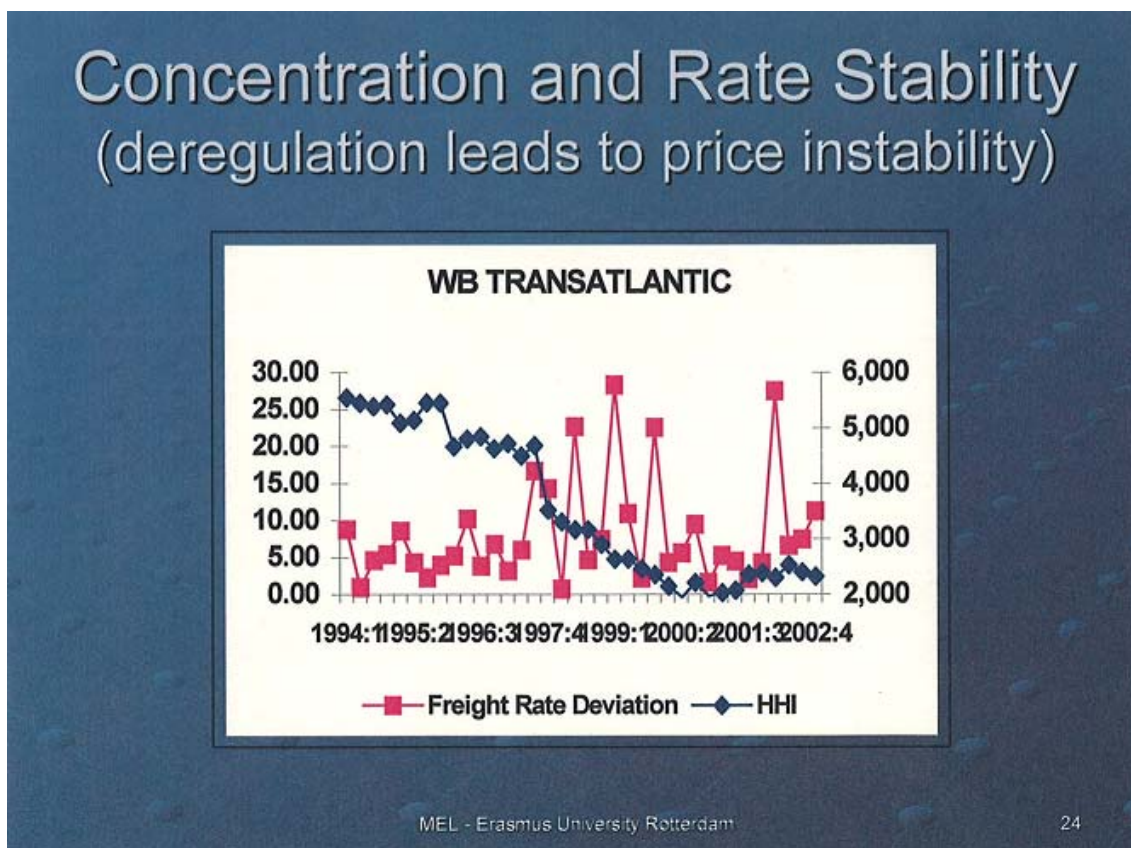
さらにこの報告書の中で、同盟は、今やカルテルとしては運営されていないという結論を出しました。

価格を維持する、あるいは引き上げる力はない、という結論も出ています。



この同盟の役割というのは、定航海運の長期的な持続可能性を担保する低コストな自主的な取り決めであるという結論を出しました。

こちらが一つの例です。



ウエスト・バウンドのトランス・アトランティックの例です。

規制緩和が進められるという状況は、ブルーの曲線で表しています。業界における集中度を図る指標として、HHIを用いています。ブルーの曲線です。

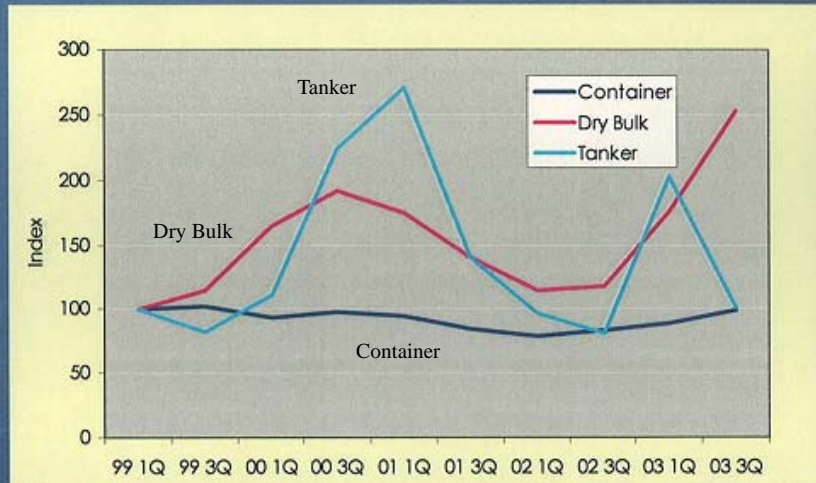
そして、業界としての集中度が減少するに従って、価格の変動性が高まっています。

次に、運賃の安定度を示すグラフの、青の曲線、これは定期船のフレートです。

水色とピンクが、それぞれタンカーとドライバルクの運賃です。

ご覧のとおり、コンテナのほうが非常に安定しているということが、お判りいただけると思います。

# Freight Rate Stability



Freight rate stability has always been considered of paramount importance by shippers. It is only recently, due to their 'obsession' with destroying conferences, they appear willing to 'accept the risk' of greater rate instability. No doubt, many will live to regret it!. On the other hand, however, the European Court has rightly argued that 'stability' cannot be a cause in itself and 'stability' *per se* cannot be more important than competition.

MEL - Erasmus University Rotterdam

25

このような運賃の安定というのは、荷主にとって、かつては、非常に重要な要素でした。

そして、このような運賃の安定性に対し、不満を出し始めたのは、つい最近のことです。

同盟がなくなるのであれば、価格は安定しなくても良い、とまで言い始めたのは、つい最近のことであるということです。

ではエラスムス・レポートのその後についてご紹介いたします。

この報告書の中に言及がありました、同盟の安定化効果について、欧州委員会は大きな不満を持ちました。

したがって、このレポートの部分は本文ではなく、アネクセス、付属文書とするように要請してきました。

そしてまた、但し書きをつけなければならない、ということもいわれました。

その中で、このスタディの部分、この部分に関しましては、欧州委員会の要請を受けて行ったものではない、ということを書かされました。

我々が勝手に分析した結果であるということを書きました。

まるで、暇であったので勝手にやった、ということを示唆するような内容の事を書かされました。

したがって、レポートの、この部分に関しましては、欧州委員会は縁を切る  
といたしますか、距離を置いたわけです。

この報告書以外にも重要なペーパーがありました。

後で詳しくご紹介差し上げたいと思いますが、その中でも、日本の船主協会  
J S Aの報告書・ペーパーというのは非常に重要な役割を担っております。

実際、コンサルテーション・ペーパーに対し回答文章が出たのは、35件あ  
りました。

その中でも重要と思われるものは、1つはE L A Aから出されたものがあり  
ます。

そしてE S C（ヨーロピアン・シッパーズ・カウンシル）から出されたもの  
があります。

その主張に対して、定量的な証拠を示したのは、この2件のペーパーでした。

これが日本のJ S Aから出された内容です。

ここで重要な点というのは、信頼性の高い定航海運を実現するためには、こ  
の同盟制度というのは重要だという点です。

そして適用除外制度があるがために、キャリアはコストの節約を享受してい  
る、そして、このコスト削減のメリットを荷主にも還元している、より良いサ  
ービスを提供するというで還元しているという主張になっています。

また、日本では、荷主とキャリアの対話が非常に良好ですので、他の国々に  
おいても、荷主とキャリアの対話を進めることが推奨されています。

アジア・シップオーナー・フォーラムが、昨年開催されましたけれども、今  
申しあげました日本側の主張は再確認されています。

この会議は東京におきまして、昨年12月に開催されました。

この会議の中で、今からご説明申し上げます覚書が採択されています。

シンガポールでの非常に重要な展開について、参照されています。

定航海運の取り決めに関して、包括適用除外を提供することが、シンガポー  
ルにおいて決定されております。

他のアジアの近隣諸国での状況も鑑み、今回のシンガポールの決定は非常に  
重要である、という結論がこの会議で出ています。

また、東京で開催されたA S Fの委員会では、E L A Aの取り組み、方向性  
に関しても、サポートをしています。

このキャリア協定の特定の要素に関しては、今後も持続するべきであるとい  
う内容を支持しています。

そしてまた、この会議の中では、その競争法の適用除外制度は、これからも  
不可欠なものである、という結論が出されました。

投資などを行っていくためにも、この適用除外制度が必要不可欠であるとい

うことを再確認いたしました。

次に国際海運会議所（ICS）の見解です。

2点目に注目していただきたいと思います。

独占禁止法の適用除外の制度は、リソースのより効率的な活用のための協力を推進するものである、と言及しています。

そして現行のシステムは、貿易の不均衡を軽減するということにも資する、という見解を出しています。

さらに、ICSは、非常に強力なステートメントを出しています。

すなわち、このような適用除外の制度を廃止することによって、業界において合併が進められ、そして結局、競争が損なわれるという、そこまでの主張をしています。

そして、それがいかに正しかったのかというのが、こちらのページに出ています。

先ほども言及した点ですけれども、欧州委員会の意向がはっきりした段階で、次のことがおきました。

マースクはP&Oネドロイドを買収しました。

ハパグロイドはCPシップスを買収しました。

そしてグランド・アライアンスとニュー・ワールド・アライアンスは、同盟の中の同盟を構築したのです。

ドイツの運輸省も声高に主張をしました。

大臣の言葉ですけれども、レビューは規制そのものから派生したものではない、と言う内容の発言をしています。

コンサルテーション・ペーパーの中身は中立的な見解ではないと、これは先ほども申し上げた点なのですけれども、コンサルテーション・ペーパーを出し、そこから様々な方面から意見を聞くというプロセスであったにもかかわらず、最初から欧州委員会の見解を強く主張するという、先制攻撃をかけてきたのです。

レビューに関しての適切な手続き、方法が明確にされなかったという批判もありました。

また、欧州委員会のやり方は、いかにも単独主義的であるという批判も出ています。

そして、欧州委員会が、他の国で起きている状況なども十分考慮し、そして単独的な規制緩和を進めることがないように、ドイツの運輸省は強く求めています。



もしよろしければ、この時点で短い休憩を取らせていただければと思うのですが、いかがでしょうか。

《司会》

では、ここで休憩を取らせていただきたいと思います。  
今は15時12分過ぎでございますので、15時25分になったら再度再開ということでよろしく願いいたします。

~~~~休憩~~~~

《司会》

それでは時間となりましたので再開させていただきます。  
ハララムビデス教授、よろしく願いいたします。

《ハララムビデス教授》

では続けます。

次に2004年6月の状況です。公開の協議が行われた数ヵ月後ということになりますが、競争総局の方から、ディスカッション・ペーパーが出てまいりました。

レビューの暫定的な分析結果が紹介されました。

その中に、非常に興味深い内容がありましたので、引用したいと思います。

欧州委員会の見解として出ているのですけれども、適用除外が導入される条件は、もはや満たされていないと言う内容になっています。

そしてまた、1986年に包括適用除外が導入された際の選定条件は、もはや有効であるという経済的な証拠がない、という内容が出ています。

すなわち、これは、先ほどご覧に入れました81条3項にかかわるところです。

81条3項の条件はもはや満たされていない、したがって定航海運の同盟に関しての包括適用除外制度を廃止するということを、欧州委員会は提案する、という結論になっています。

協議が始まってから6ヶ月たった段階でしたが、そしてあくまで暫定的な分析結果と前置きはしています。

しかしながら、もう結論はすでに出ているということが、明らかであります。

この規制を緩和すると、規制を撤廃するという、その適用除外を撤廃するという意味は、すでにこの時点で決まっているようであります。

そしてその後何がおきたのかと説明します。

ここで欧州委員会は、レビュー条項が包含されていない規制に関してのレビューの取り組みを立ち上げました。

このレビューというのは、かなりあいまいな根拠に立脚したものでした。

そして、最後に経済学的な根拠はない、という結論を出しているわけです。

しかしながら、このような制度をこれからも持続することに関しての、経済学的な根拠はないのかもしれませんが、しかし同様にこの制度に異議を唱えるだけの、決定的な経済学的な証拠もない、ということにおのずと結論が導き出されるということです。

経済学的な証拠、決定的なものはないということを、欧州委員会は主張しています。

そのような主張をすることによって、欧州委員会は、立証責任をキャリア側に課したのです。

すなわち、これからも適用除外のメリットを享受すべきだという、その根拠をキャリア側に示せというわけです。

あるいは、例えば自分たちは象ではないということを立証しなければならないということと同じです。

しかし、私が思いますに、その立証責任があるのは、規制当局側ではないでしょうか。

きちんとやるべきことをしているということを、立証しなければならないのはプロデューサー側ではありません。

むしろ、その規制当局、自らがきちんと行っていないということを、証明すべきだと思います。

そうでなければ、どうして規制当局が必要なのかという、そもそも論にもなります。

同盟に、E L A Aの方からも自らの提案が出てまいりました。

これは、欧州委員会の規制を撤廃する、この適用除外制度を撤廃するという内容のディスカッション・ペーパーが出た際の回答として出されています。

E L A A側は、これからも、この規則を持続すべきであるということを主張しました。

そして、そのようなポジションの権利を侵害することなく、以下を求めています。

そのような前置きをした上で代替策を提案しています。

その SHIPPING に関しましては、供給の安定性が重要である、ということ

主張しております。

そして、これからは、その価格設定や供給に関しての管理をするのではなく、その代わり、情報交換システムを提案しています。

そして、これが将来の法的文章の適用除外という位置づけにして欲しいということを求めています。

では、この情報交換制度について、何が想定されているのかをお話ししたいと思います。

様々なライン同士で、キャパの稼働率に関しての総合的な数字などを交換する、そして需給の総データなどについても交換をする、このような情報は公開し、当事者たちに公開する、そして価格指数を創設する、このような価格指数を持つことの重要性について、私は長年キャリア側に主張してまいりました。

そして、この価格指数というのは、証券取引所などにも導入されるべきである、と言うことを私は主張しています。

そしてヘッジの手段として、この種の価格指数に関心を持っているという証券取引所を、私は1つあげることが出来ます。

ドライバルクのトレードで用いられている指数です。

同じようなものをこの定航海運においても導入できればと思っております。

ですから、このような指数取引をするにあたって、キャリアの方から売って、そして荷主の方が買うということによって、お互いにリスクを削減するということ出来るのではないかと思います。

すなわちヘッジとして活用できるということです。

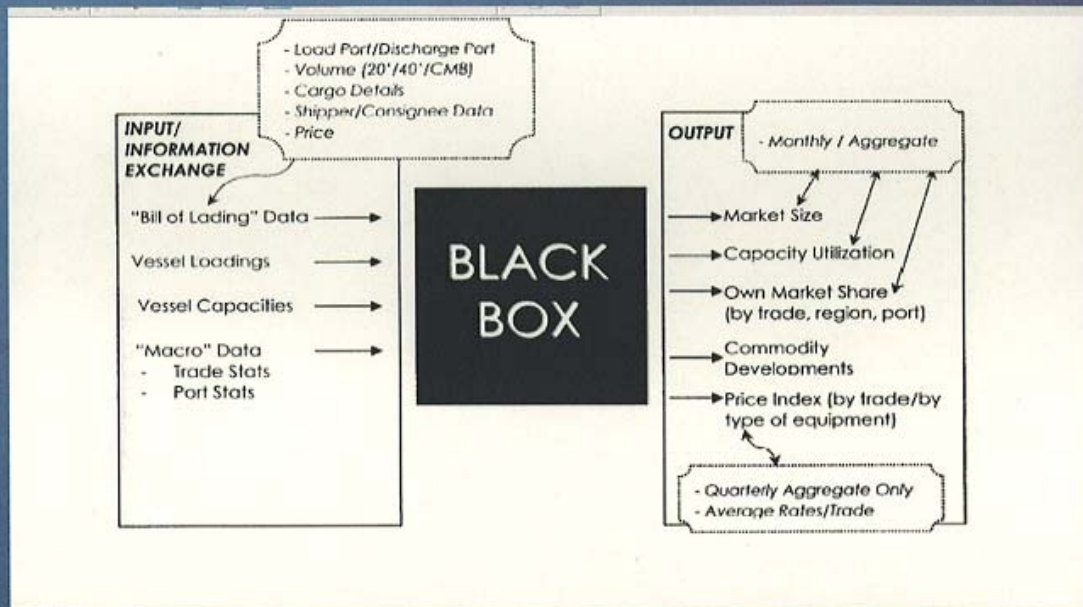
そして、このE L A Aの最後の提案ですが、サーチャージや付加料金などに関しては、一般に提供されているものでなければなりませんし、透明性のある方式によって計算されるべきである、ということを提案しております。

そして、これは定期的に荷主側と協議をするべき内容であるということも、提案されています。

日本では、すでにこういう取り組みがなされている、というふうに聞いています。

E L A Aが現在提案している情報交換制度は、図式化するとこのようになります。

## The ELAA information exchange system



MEL - Erasmus University Rotterdam

43

そして、この図式を見てお判りいただけると思いますが、左側の方がインプットになっています。

B/Lのデータ、そしてローディングやキャパ、そのほかのマクロデータなどがインプットされます。

ブラックボックスの中で、これらの数字が集計されます。

そして、集計された情報が右側の方に、このような形で、アウトプットとして出てまいります。

そして、現在は、どのくらいの間隔を置いて、このような情報を提供するのかということが、協議されているということです。

1ヶ月になるのか、3ヶ月になるのか、6ヶ月になるのか、その期間によって競争力というものが変わってまいります。

ELAAは、周到に準備して提案した内容です。

そして、コンサルタントを採用し、調査も行っております。

情報交換が、いかに重要なのかということを立証するために、スタディを行いました。

マーケットの効率化を高めるために重要な制度であるということを主張しています。

では、荷主側の反応についてご紹介いたします。

ディスカッション・ペーパーに対する反応です。

あまり多く主張する必要はありませんでした。

というのは、自分たちに代わって、欧州委員会のほうから十分な主張がなされているからです。有利に主張されているからです。

4056の規則を今後も持続するという経済学的な根拠は決定的なものはないために、今後廃止に向けて提案するという内容が、すでにディスカッション・ペーパーの中で紹介されています。

ESC側は、この4056という規則を廃止するために、競争総局がホワイト・ペーパーを発表することを提案しています。

根拠として、コンソーシアムの規則、823を挙げています。

ただ、皆様はご存知だと思いますけれども、アライアンスやコンソーシアムというのは、価格設定を行っていません。

むしろ、キャリア間での技術的な協力を推進すると体制となっています。

例えば、こちらに列挙してある箇条書きがありますけれども、こういう分野において協力しているのみです。

寄港地に関する合理化、そしてスペース・チャーターなどにおける協力が見られます。

配船協定、船舶の共有に関する協定などもあります。

陸上施設の活用に関しましても協力をしています。

ターミナルのインフラ関連の協力も見られます。

そして機材などのプール化など、こういう取り組みが見られます。

さて、欧州委員会のほうから出されたホワイト・ペーパーですが、先程のELAAの提案内容を反映したものとなっています。

欧州委員会のほうから感謝の意が表明されています。

しかしながら、ELAAとしてはそういうふうを考えているかもしれませんが、協議内容の結果ではないと、したがって内容についてELAAの提案内容については、吟味しなければならない、競争法に照らして問題が無いかということ、担保しなければなりません。

そして、盟外船などに対し、どういう影響を及ぼすのか、見極めていくということでした。

そのほか、荷主に対する影響、最終消費者に対する影響も検討されるということです。

したがって、欧州委員会は関係者からコメントを出すよう募集しました。

そして、このホワイト・ペーパーの結論です。

ディスカッション・ペーパーの結論とほとんど同一の内容でした。

こちらに出ている通りとなっています。

この4つの累積的な条件をもって、定航海運の価格の設定、そして供給、マーケット規制などに関して、適用除外されていた条件はもはや満たされていない、という内容になっています。

そして、このような制度を今後も持続する、継続することに関して、決定的な、経済学的な根拠が無い、という内容になっています。

これが、先程からご説明申し上げている立証責任に関する点です。

すなわち、欧州委員会は、キャリア側に立証責任を課したのであります。

自分たちが提供するデータベースに、その立証責任を果たさなければならぬとしています。

この価格の設定、フィクシングのメリットを、これからも享受し続けるべきだということに関しての根拠を示めせ、と欧州委員会側はキャリア側に求めています。

では、結論に入りたいと思います。

時間も、ちょうどいいようです。

2005年12月に、欧州委員会は、4056という規則を今後廃止する意向である、ということを発表しました。

そして同時に、4056に取って代わる規制体制を、ELAA側が提案した内容は、正しい方向性にあるということも認めています。

私のこの言及についての解釈ですが、欧州委員会側は、情報交換制度の創設に関しては、肯定的な見解を持っているのではないかと思います。

そして、これから、欧州委員会としてのガイドラインを発表する、ということも決定しています。そういう発表もありました。

これは、私どももいつ出てくるのかということで、期待をこめて待っています。

したがって、今回の規則が廃止された後、欧州委員会は、どういう体制を考えているのかということを示す内容に注目しています。

この決定を受けて、キャリアを代表する組織でありますELAAは、非常に遺憾であるという表明をしています。

そのほかの国々、地域ともコンタクトをとる重要性を強調しています。

とりわけ、シンガポールの関係当局とのコンタクトが必要だということです。

アジアにおいては、これらの同盟制度は、脅威にさらされているわけではありません。

この点については、欧州委員会は一方的な手段を講じる予定です。

したがって、もっとグローバルな脈絡で物事を考えるように働きかけていきたいと思っています。

その規則の運用方法についてです。

そして、このグローバルな脈絡で考えるべきだというのは、UNCTADの行動にも照らして考えなければならない、そしてまたカーゴシェアリングという観点からも検討が必要だということです。

長い間、忍耐強く私の話を聞いていただきましたことに対し、御礼申し上げます。

皆様方とともに、今後、欧州委員会が、どのようなガイドラインを発表することになるのか見守ってまいりたいと思います。

そして、発表される内容が、この業界のみならず、貿易、そして世界の繁栄に資するものであることを期待したいと思います。

内容がはっきりとした、おそらく来年にでも、また、皆様とこういうディスカッションの場を設けることが出来ればと考えております。

ありがとうございました。

《司会》

ハララムビデス教授、どうもありがとうございました。

それでは引き続き、質疑応答にはいらさせていただきますと思います。

ご質問のある方いらっしゃいますでしょうか？

《質問者①》

どうもありがとうございました。

一つご質問があります。

先生が今まで価格とか色々調べたのは、いったいどういう方法で調べたのでしょうか？というのが、まず1点でございます。

もう一つの質問は、運賃の乱高下はあまり良くない、という理由を教えてくださいたいというのがもう一つです。

運賃の乱高下は、見方を変えればビジネスチャンスが広がるというふうに解釈する人もいるかもしれません。

以上です。

《ハララムビデス教授》

ご質問ありがとうございました。

私はまず、競争政策に携わる法律家の方々を尊敬しております。

では、もし私が欧州委員会側の人間であれば、今よりキャリアはもっと困った状態に陥るはずです。

ではまず、価格レベルについてです。

コンテナライゼーション・インターナショナルで紹介されているデータがあります。

アメリカのフレートが反映されたものとなっています。

次に運賃の乱高下の影響ですが、今までの定期船の運航においては、非常に重要な問題でした。

言い換えますと、定航海運においては乱高下が無いこと、すなわち価格が安定しているということが、非常に重要でした。常に重要でした。

むしろ長年にわたって、荷主側もこの安定性を要求していました。

そして、これは日本の荷主の方に聞いていただいてもお分かりになりますけれども、貿易のためにも、この価格の安定性、運賃の安定性というのは非常に重要であります。

そして、長年にわたって、規制当局は、この海運同盟は競争法の適用除外制度の対象としておりました。

それはこの価格の安定性というものが非常に大事だということに鑑み、適用除外にしていたのです。

そして最後の点ですけれども、荷主にとっても、あるいは輸出業者にとっても、この輸送にかかる運賃というのは、トータルコストの1部でしかありません。

そして生産などを計画するためにも、前広にこの価格を知りたいのです。

また、この価格の安定性だけを単独に見るべきではなく、供給の安定性とあわせて見ていく必要性があると思います。

実際のところ、価格や運賃の安定性よりも、この供給の安定性のほうがより重要だと思います。

我々の生活全てが、ジャスト・イン・タイムで物が提供されることに依存しています。

生産においても、その販売、流通においても、商品においても、ジャスト・イン・タイムであるということが重要です。

したがって、その生産者であれ、販売業者であれ、消費者であれ、モノの移動が滞るということ、変動があるということは、許容できるものではなくなっています。

確かにおっしゃるとおり、多くの人たちにとって、価格の乱高下があるというのは、ビジネスのチャンスをもたらすのかも知れません。

ただ、その一部の人と申し上げましたけれども、定期船の荷主やオペレータ



一は含まれていないと思います。

といいますのも、価格の変動性から利益を上げる、ビジネスチャンスを見出すというのは、投機という側面を伴います。

投機をするならほかにも、もっと投機のチャンスはあると思うのです。

例えば、カジノで儲けてみるというような方法があるのではないのでしょうか。充分にお答えできましたでしょうか？

ご満足いただけていないのではないかと思いますがいかがでしょうか。

《質問者①》

どうもありがとうございます。

《質問者②》

今日は、非常に貴重な講演を聞かせていただきまして、大変ありがとうございます。

特に、最後に提案されました、インフォメーション・イクスチェンジ・システムというのは非常にすばらしいものですし、市場を円滑に営んでいく上で、不可欠なものだと思っています。

そういったものがあれば、仮にある程度の価格の変動があったとしても、ヘッジング行為などが行われて、価格の安定化にもつながっていくのではないかというふうに思っています。

というのが私の感想ですが、その上で質問でありますけれども、最後の結論をお聞きしますと、E L A Aのご提案を加えて、最終的なE Uの結論は、市場経済、経済学的にも一番望ましい方向になるのではないかというふうに思っています。

と申しますのは、仮に4 0 5 6が維持されなくても、スライド4 4ページにありますような行動と、ようするに価格カルテル以外の行為というのは、一般的なマーケットで認められるべきものだと思います。

ですので、もし4 0 5 6が廃止されたときに、4 4ページの箇条書きに書いてあるところが行いにくくなるというと、むしろ問題になると思います。

もし、そういう事態があるのかどうかについて、今後の展望をお聞きかせただけしたらと思います。

## The ESC response to the June 2004 Discussion Paper

- The response of the European Shippers' Council didn't have to be much, as the Commission had already, gratefully, done the job for them but declaring in the Discussion Paper that "...*there is no conclusive economic evidence to retain 4056 and therefore it would propose to repeal it.*..."
- Thus, ESC just suggested the DG Comp publishes a White Paper repealing 4056, and use the Consortia Regulation 823/2000 as its basis. By this, ESC admits the necessity and usefulness of consortia (and alliances) and of such things as:
  - Port call rationalizations;
  - Space charters;
  - Sailing agreements;
  - Vessel sharing agreements;
  - Collaboration on use of inland equipment;
  - Equipment pooling.

《ハララムビデス教授》

すばらしいご質問をいただきました。

ご質問ありがとうございます。

荷主側からも明確にコンソーシアム、そしてアライアンスに関しては、賛成であるという表明が出ています。

この点に関しましては、ある意味、取引の側面があったと思います。

すなわち、荷主のほうから、アライアンスやコンソーシアムに関して、肯定的な見解を出してもらえれば、キャリア側もこの同盟に関して、ある程度犠牲を払っても良いというような意味合いが含まれていたと思います。

したがって、この荷主側はアライアンスに関しては問題視しないとしています。

したがって、この44ページに列挙されているようなアライアンスの枠組みの中での取り組みについては、問題ないということです。

最近になって、少しその違った側面、懸念事項も表明されています。

すなわち、その同盟に関しての規則、あるいは包括適用除外制度の廃止などを迅速に進めるために、荷主側がプレッシャーをかけてきているのではないか、と思われます。

例えば、2010年まで延長されたコンソーシアムに関しての規則80023というのがあるのですが、この点に関して、荷主側から懸念が表明されています。

この気になっている点は何かと言うことは、現時点では公表しないとしています。

まず同盟についての問題を解決しなければならない、その後我々が懸念していることについて話をしましょうという見解を出しています。

ですから、このやりとりの行間を読みますと、荷主のほうから出ているメッセージというのは、この同盟に関しまして、早く解決をしなければ、アライアンスに関しましての問題をさらにつぶさに検討していくことになるということです。

個人的な見解を申し上げますと、荷主側というのは必ずしもアライアンスに関して満足しているわけではないと思います。

今はそのアライアンスに関して問題視をしていないというのは、とにかく同盟のほうを廃止してもらいたいと思っているからです。

先ほどの8023というのは5年後にはレビューが行われます。

そのレビューの段階になった際には、荷主は、必ずこの8023についても攻撃を仕掛けてくると思います。

《司会》

どうもありがとうございました。

他にご質問のある方いらっしゃいますでしょうか？

《質問者③》

興味深いお話ありがとうございました。

1点伺いたいのは、最近、国際的な合併で、EUの中で海運国が減りつつある。例えばオランダもイギリスも、その定期船の大きな会社がなくなってしまった。こういう海運国がEUの中で減りつつあるということ、つまり荷主国という立場だけでものを考える国が増えているということが、今回のこのような変更に影響を与えているかどうか、このことはまた、今日の議題ではありませんけれども、油濁の問題に対して、やたら厳しく取り締まる、あるいは刑罰的に対応すればいいというような考えが広がりつつあります。

そういうことにも影響を与えているのかと心配しているのですが、そこら辺についてのご見解を伺えればと思います。

《ハララムビデス教授》

私が100%理解できたかどうかは分かりませんが、その私の理解を試す意味でもとりあえずお答えをさせていただきたいと思います。

確かにおっしゃる通り、オランダなどにおいても、再編の結果海運国でなくなったと、そういった観点からヨーロッパにおいて、海運国は減っています。

ただ、それが、その欧州委員会が現在行おうとしている規制改革、規制緩和、その適用除外制度の廃止と直接結びついているかどうか、ということは分かりません。

#### 《質問者③》

つまりですね、もし今回の同盟に対する競争法の適用除外廃止というのが、そういう規制緩和という一般の流れからだけきているのであれば、あきらめもつきやすいのですけれども、逆に海運国が減ってEUの中でいろいろな政策を考えると、海運というものを、もうどうでもいい産業だと、ヨーロッパにとって重要な産業ではない、という考えが影響しているのではないかということ、私は心配しているのです。

#### 《ハララムビデス教授》

はい、よく分かりました。

海運国が減少しているということについて、まず申し上げたいのですが、ただマースクもありますしCMA-CGM、MSCもありますので、トップ5のうち、まだ3社はヨーロッパにあるということで、必ずしも減少しているということはいえないのではないかと思います。

そしてまた、このような状況で、海運業の重要性が損なわれている、過小になっている、軽視されているということについてですが、そういうことを証明する根拠と言うのではないと、そういう論点はないと私は考えています。

ただ、この点に関しましてもう一つ申し上げたいことがあります。

このような海運同盟の廃止ということは、ヨーロッパの今後の貿易にとってメリットを損なうものであると、メリットにつながるものではないということ、を強調したいと思います。

問題となっているのは、そのヨーロッパにおいての、最近の動向を考えますと、競争政策というのは非常に内向的になっています。

中にしか向いていないということでもあります。

域内においての競争、効率、そして、その貿易の歪曲化の除去きり考えていないということにも問題があると思います。

そして、ヨーロッパにおいての現在の競争政策というのは、域内においてのその競争の状況しか見ていません。

その中で歪曲があるのかどうか、ということしか見ていないのであります。

これは海運の分野のみならず、企業合併のその法律に関しても同じことが言えます。

同じようなルールが適用されています。

ですから、この内向的な、ではなく、外向的に見ていかなければならない、外に目を向けていかなければならないということを、私は強調したいと思えます。

といいますのも、例えばドイツの企業であった場合、競争する相手というのは、フランス、スペインやイタリアの会社ではなく、日本や韓国やシンガポール、マレーシア、台湾のような国です。

ですから、競争政策そしてルールなども域内だけを見るのではなく、グローバルな競争にも目を向けて欲しいと私は願っています。

《質問者③》

先生のお考えとご説明、ありがとうございました。

《司会》

では、先ほど挙手がありましたので、お願いします。

《質問者④》

ECは、やっぱりグローバルな観点を持たなければならぬと、ユニラテリズムに陥っているのではないかというのは、全くおっしゃるとおりで、競争政策に限らず、海運の国家助成に関しても、ヨーロッパの中だけのハーモナイゼーションを考えているのではないかということで、我々としては、今のECは考え方がおかしいのではないかと感じておまして、先生のおっしゃったことは全くその通りだと思います。

定期船同盟の規制緩和のことをお伺いしたいのですが、先ほどおっしゃったマースクのようなメガキャリアが登場しているような状況において、規制緩和するということは、今は中国経済もあってマーケットが非常に好況ですけれども、これがいつまで続くか分からないので、将来的に見ますと、最終的には、メガキャリアだけが残って、それ以外の船会社というのは、合併されて数がどんどん減っていくのではないかと、最終的には、数少ないメガキャリアが海運業界を牛耳る、といったら語弊があるのかもしれませんが、マーケットを牛耳るような形になって、結果として、競争促進を意図しているのと違う方向に向いてしまうのではないかと、とくにそのコンテナ業というのは非常に巨大な装置産業ですので、簡単に新規参入が出来る状態でないような状況になっていま

すので、規制緩和をするというのは、少し長い目で見れば、逆の効果を招くのではないかという心配がありますけれども、その点に関しましての先生の将来の見通しなどをお聞かせ願えればと思います。

《ハララムビデス教授》

私も100%賛成です。

全く同感ですが、私のほうから1つだけ付け加えさせていただきたいと思えます。

現在メガキャリアが台頭してきたのみならず、メガシップの台頭もみられません。

そして、経済においては当然なのですが、今は加熱しているかもしれませんが、そのうち弱含んでくることが十分予測されます。

そして、私も先ほど申し上げましたとおり、これからは、同盟だけでなくアライアンスの方も競争当局によって、より問題視される可能性があります。

それならば、今メガシップというのは、アライアンスという枠組みがあるので機能していますけれども、それはチャーターなどでお互いに融通しあう協力体制があるから、この大型船舶も非常にうまく運航しているわけであります。

しかしながら、アライアンスそのものも、今後規制当局によって厳しくみられるようになりますと、メガシップ・大型船舶というのは経済性を失ってしまいます。

そして、キャパを十分活用することが出来なくなります。

国有の船舶であれば問題ないかもしれませんが、商業ベースで運航している船舶に関しましては、採算が取れないという大きな問題もはらんでいると思えます。

《司会》

時間も過ぎたのですけれども、最後にどうしてもこれだけは質問させていただきたいという方が、おられますか。もしおられないようでしたら、終了させていただきたいのですが。

それでは、これをおもちまして、本日の講演会を終了させていただきたいと思えます。

ハララムビデス教授、どうもありがとうございました。

また、ご参加の皆様、ありがとうございました。