

外航定期船同盟に対する EU 競争法適用除外制度廃止の影響 —FMC 調査の結果について—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1207
日本海事センター企画研究部
研究員 森本清二郎

米国連邦海事委員会 (FMC: Federal Maritime Commission) は、欧州連合 (EU) による外航定期船同盟に対する競争法適用除外制度 (以下、「EU 競争法適用除外制度」) の廃止が米国発着航路に与えた影響について調査を実施し、本年 2 月に結果を公表した。同調査 (以下、「FMC 調査」) は、EU 競争法適用除外制度の廃止による競争力低下を懸念する米国荷主の意向を踏まえて実施されたものである。本稿では、FMC 調査の内容を概観した上で、若干の考察を加えたい。

1. FMC 調査の概要

(1) 背景・目的

外航定期船の分野では、歴史的に、市場と船社経営の安定化を目的に、複数の船社が運賃の設定や配船船腹量の調整、特定荷主に対する運賃の割引 (二重運賃制) や割戻・払戻などを共同で行う定期船同盟 (以下、「同盟」) が結成され、これら同盟の活動に対する競争法の適用除外が各国で認められてきた。

しかし、1984 年と 1998 年の二度にわたる米国海事法改正によって、すでに動揺を来していた二重運賃制が禁止され、また、同盟の共通運賃とは異なる船社独自の運賃設定 (インデペンデント・アクション) や個別荷主との非公開サービス・コントラクト (一定期間内に一定量の積み荷を保証する荷主に対する特別運賃・サービス契約) の締結を同盟内で認めることが義務付けられたため、運賃設定や対荷主政策における同盟の拘束力が失われた。その後は、同盟・盟外船社の区別なく、協調的な運賃修復やサーチャージ設定を行う協議協定が多くの航路で航路安定化の役割を果たすようになっていった。

一方、欧州委員会は 2003 年に同盟に対する EU 競争法適用除外制度の見直しに着手し、2006 年 9 月には EU 閣僚理事会が 2 年間の猶予期間を経て同制度を廃止することを決定した。その結果、EU 発着航路では、100 年以上続いた同盟が 2008 年 10 月を以て全て解散した。

こうして、EU 発着航路では船社間で運賃や投入船腹量など船社経営に関わる情報の交換すら、一切認められなくなる一方で、米国政府の関係では米国競争法上、特に問題とされていない協議協定が存続することとなった。このため、米国荷主は、EU での制度変更によって、米国—EU 間を除く EU 発着航路の運賃が米国発着航路と比べて低下し、これにより、アジア地域との取引において EU 荷主の方が米国荷主よりも競争上、優位に立っているのではないか、あるいは、船社が EU 発着航路で下落した運賃を取り戻すために EU 以外との米国発着航路で運賃引き上げを実施し、その結果、米国荷主に悪影響が及ぶのではないかと懸

念を表明した。

FMC 調査は、こうした米国荷主の懸念を踏まえ、EU の動きが米国発着航路に与える影響を与えたかを分析することを目的としたものである。

(2) 調査方法

FMC 調査では、まず、2006 年 1 月から 2010 年 12 月末までの 5 年間を対象に、欧州—米国航路、アジア—欧州航路及びアジア—米国航路の 3 つの基幹航路における市場の変化について分析を行っている。その上で、EU の動きが米国発着航路に与えた影響を推定するために、EU での制度変更により同盟が廃止されたアジア—欧州航路と協議協定が存続するアジア—米国航路に着目し、両航路の市場構造（市場集中度など）、運賃レベル、運賃の変動幅、消席率などの変化の違いを分析している。

(3) 調査結果

まず、制度廃止前後の状況を比べて、アジア—欧州航路とアジア—米国航路のいずれの航路も運賃は下落しているものの、その差異がわずかであることから（表①参照）、アジア—欧州航路で運賃がより下落しているとはいえず、したがって、調査結果は、「EU 競争法適用除外制度の廃止は米国荷主に対して何ら商業上の不利益をもたらしていないと見られる」ことを示している。「すなわち、逆にいえば、太平洋航路安定化協定（TSA: Trans-pacific Stabilization Agreement）のような協議協定は、メンバー船社が自主的（ボランティア）な運賃行動について協議を行い、合意することができるにも関わらず、平均的な運賃水準を特段引き上げることができていない」としている。

また、「(欧州委員会により) 想定されたような EU 競争法適用除外制度の廃止に伴う運賃又は諸チャージの緩やかな下落が生じたか」との問いについては、本調査で収集したデータ、欧州委員会競争総局によるターミナル・ハンドリング・チャージ（THC）に関する委託調査の結果、そして、FMC への届出が行われたサービス・コントラクト上のサーチャージの見直しを踏まえれば、EU での制度廃止は運賃又は諸チャージの低下をもたらさなかったようであるとしている。

さらに、本調査では、以下の結果が示されている。

第一に、運賃の変動幅を見ると（表②参照）、両航路ともに運賃のばらつき度合いを表す標準偏差の値が EU での制度廃止後に大きくなっているが、同盟活動が停止したアジア—欧州航路の方が値の増加分が大きく、変動係数を見ても、同航路の方が大きいため、「EU 競争法適用除外制度の廃止は運賃の変動幅の増加に影響を与えたものと考えられる」としている。また、このことは、アジア—米国航路で存続する協議協定が運賃の変動を抑制する効果を有することを示唆するものであるとしている。

第二に、市場集中度を表すハーフィンダール・ハーシュマン指数（HHI）を見ると（表③参照）、EU での制度廃止後、両航路ともに値が大きくなっているが、アジア—欧州航路の方が、増加分が大きいため「EU 競争法適用除外制度の廃止

は市場集中度の増加に影響を与えたものと考えられる」としている。

第三に、市場シェア安定性指数を見ると（表④参照）、EUでの制度廃止後、アジア－欧州航路では市場シェアの安定性指数が上昇している（すなわち、市場シェアの変動が大きくなっている）のに対して、アジア－米国航路では安定性指数が低下している（すなわち、市場シェアの変動が小さくなっている）。さらに言えば、制度廃止前では、アジア－欧州航路と比べてアジア－米国航路の方が市場シェアの安定性指数は高かったが、制度廃止後は、この関係が逆転している（すなわち、アジア－欧州航路の市場シェアの変動がアジア－米国航路のそれよりも大きくなっている）。

第四に、定期船サービスの利用状況について、平均消席率を見ると（表⑤参照）、EUでの制度廃止後、同時期に発生したリーマンショックの影響で荷動きが減少したものの、アジア－欧州航路の方がより高い消席率を維持できていたが、それは、それぞれの航路での典型的な契約期間、減速航海の実施時期や規模にも影響されていたため、全体としての利用状況への影響は明らかではないとしている。

2. 考察

FMC調査の結果を単純化するというならば、①米国荷主に特段の悪影響は生じていない、②同盟活動は禁止されたにも関わらず、運賃は下がっていない、逆に、③同盟の禁止により、運賃の変動幅は拡大した、④同盟の禁止により、寡占化が進行した、になると考えられるが、同盟の禁止によって得られると期待された運賃水準の低下、運賃の安定化、競争の促進という効果は、全く実証されなかったことになるのではないだろうか。

今回のFMC調査は、米国荷主によるアジア市場での競争力低下への懸念という極めて国内向けの理由に端を発しているとはいえ、これまで一般的に言われてきた同盟に対する競争法適用除外制度の廃止によるメリットが何ら実証されなかったことは、極めて興味深い。

調査方法の点についていえば、米国荷主をひとまとめにしているが、若干でも細分化して分析する必要がないのだろうかという疑問のほか、制度改変に伴う効果分析は、同一の「場」（市場）での事前事後の政策評価を前提とするのが通常であるが、今回の調査では、アジア－米国航路とアジア－欧州航路という異なる市場で生じた影響を比較していることに若干の奇異の感を覚える。また、調査期間についても、リーマンショックの影響を色濃く受けた時期と重なっており、船社にとって厳しい事業環境となった2011年以降の状況を含め、より長期的な分析が必要といえるのではないだろうか。また、米国FMCは、協議協定は何ら運賃水準に影響力を持たないとしているが、今回の調査結果のみでそのように言い切れるかどうかは慎重に見ていく必要があるだろう。

いずれにせよ、外航定期船に係る独禁法適用除外制度については、国土交通省は、「同制度に係る今後の諸外国の動き、荷主の利益、日本経済への影響等を踏まえ、同制度の見直しについて、公正取引委員会と協議しつつ、平成27年度に再度検討を行う」（平成23年6月17日プレスリリース参照）としており、今回

の FMC 調査も同検討の材料の一つとなるだろう。

<表>アジア—欧州航路とアジア—北米航路の比較分析結果

項目	航路	制度廃止前 (06年1月～08年9月)	制度廃止後 (08年10月～10年12月末)	制度廃止前後の差異
①平均運賃/TEU	アジア—欧州航路 (往航)	\$1,730	\$1,589	\$141
	アジア—米国航路 (往航)	\$1,747	\$1,597	\$150
	両航路の差異	\$17	\$8	-\$9
②運賃の変動幅 =標準偏差 (括弧内は変動係数 ^(注1))	アジア—欧州航路 (往航)	\$260 (15%)	\$510 (32%)	\$250 (17%)
	アジア—米国航路 (往航)	\$90 (5%)	\$260 (16%)	\$170 (11%)
	両航路の差異	\$170 (10%)	\$250 (16%)	\$80 (6%)
③市場集中度=HHI ^(注2)	アジア—欧州航路 (往航)	856	917	61
	アジア—米国航路 (往航)	633	665	32
	両航路の差異	223	252	29
④市場シェア安定性指数 ^(注3)	アジア—欧州航路 (往航)	6.4%	8.4%	2.0%
	アジア—米国航路 (往航)	9.6%	7.6%	-2.0%
	両航路の差異	-3.2%	0.8%	4.0%
⑤平均消席率	アジア—欧州航路 (往航)	86.9%	85.0%	-1.9%
	アジア—米国航路 (往航)	86.1%	78.7%	-7.4%
	両航路の差異	0.8%	6.3%	5.5%

(注1) 変動係数は、標準偏差を平均値で除する形で求められる。

(注2) 企業の集中度を表す指数。各企業の市場シェアの二乗の総和により求められる。各企業の市場シェアの格差が大きく、参加企業が少ないほど値が大きくなる。

(注3) 一定期間内の市場シェアの変動の大きさを表した指数。ゼロから1の間の値をとり、値が小さければ小さいほど市場シェアの安定性は高いものとみなされる。

(出典) Federal Maritime Commission, *Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law*, January 2012, pp.212-215.