

古くから定期船業界では海運同盟などの共同行為によって運賃水準の維持が図られていましたが、その後、独占禁止法の適用除外の縮小や廃止などにより同盟の機能が低下し、業界は運賃競争の世界に突入しました。その後の定期船会社は、輸送シェア拡大のため、M&A(合併と買収)による企業規模の拡大や共同運航グループ(コンソーシアム)の結成による運航の合理化を進めてきました。

以下、定期船業界における合従連衡について、M&A とコンソーシアムの2つの視点からご紹介します。

1 定期船業界の合従連合

かつて定期船業界では、海運同盟という名の「共同行為」により運賃維持が図られていましたが、1984年に米国で成立した海運法は、反トラスト法(独占禁止法)の適用除外の範囲を最小限に限定したため、同盟の運賃設定・維持機能は著しく低下しました。この結果業界は運賃競争の世界に突入し、各船社はコンテナ船の大型化、航路網の拡充、荷役設備や輸送体制の整備を進め、激しい競争が展開されることとなりました。

ちなみに、1984年海運法が制定された当時のコンテナ船の最大船型は4,500TEU型でしたが、1990年代半ばには8,000TEU型、2000年代半ばには15,000TEU型、そして現在では18,000TEU型が竣工し、さらに20,000TEU型が発注されている状況です。このように大型化するコンテナ船を発注・建造し、世界的な航路網を維持するためには巨大な資本が必要となります。そこで大手定期船社は、M&A(合併と買収)による企業規模の拡大や、共同運航グループ(コンソーシアム)の結成により運航の合理化を進めてきました。



2 定期船業界における M&A

大手定期船社の多くは、他の船社そのものまたはその定期船部門を買収することで、船腹規模の拡大・航路網の拡充を図り、運航効率向上、収益性改善、運航合理化を両立させてきました。巻末記載の【資料】にコンテナ船腹上位20社の1970年以降のM&Aの状況を纏めましたが、この資料からは下記が分かります。

- (1) 20社中9社でM&Aの実績があること
- (2) 1990年代後半から2000年代半ばにかけてM&Aが活発となったこと
- (3) 特にコンテナ船腹量で上位のMaersk Line(デンマーク)、CMA-CGM(仏)、Hapag-Lloyd(独)などは度重なるM&Aを行ってきたこと
- (4) M&Aで被買収先となった会社側でも、相当数のM&Aを行っていたこと

2008年のリーマンショック以降、大型のM&Aは見られませんでした。2014年12月にコンテナ船腹世界第6位(当時)のHapag-Lloydと同20位のCSAV(チリ)がコンテナ船部門を統合し、船隊規模約170隻・94万TEUの世界第4位の規模に浮上したほか、2015年2月にはHamburg Sud(独)がCCNI(チリ、CSAVに次ぐ中南米第2位の船社)を買収しました。これにより、Hapag-LloydとHamburg Sudの両社は南米航路の拡充を果たしました。

2015年の定期船業界は、大型コンテナ船の竣工とカスケード効果のために船腹供給が過剰となった一方、荷動きの伸びが鈍く各社の業績は悪化しましたが、2015年12月に2件の大型M&Aが発表されました。

まずコンテナ船腹世界第3位のCMA-CGMが、同第13位のAPLを所有するNOL(シンガポール)の買収を発表しました。両社は2016年半ばに統合される予定で、CMA-CGMの船腹は約550隻・236万TEUと、世界第2位のMSC(スイス)の規模に近づくこととなります。

これに続き中国の2大国有船社グループ、中国遠洋運輸集団(コスコグループ、傘下にコンテナ船腹世界第6位のCOSCONを所有)と、中国海運集団(チャイナ SHIPPING グループ、傘下に同第7位のCSCLを所有)の合併およびグループ会社再編成が発表されました。今後両グループのコンテナ・バルク部門はコスコグループの船社に、タンカー・ガス部門はチャイナ SHIPPING グループの船社に集約されることと、新しいコンテナ船事業会社の船腹は約300隻・160万TEU、世界第4位の規模となる見通しです。この合併は、9月中旬に中国政府が主要国有企業の強化・拡大を進めるとの方針を表明したのち、交渉が進められてきたものです。

3 コンソーシアムの再編成

(1) 近年の再編成の動き

定期船業界では同盟が機能していた時代から、運賃決定機能を持たない協定である「コンソーシアム」を結成し、加盟船社間で共同運航を行うことで、航路網の拡充・運航便数の増大というサービスの拡充と運航合理化を両立させてきました。現在の主要コンソーシアムは下表の通り 4 グループで大手 20 社中 16 社がこれに参加し、アジア／北米、アジア／欧州、北米／欧州の基幹航路で共同運航が行われています。

下表では近年のコンソーシアム結成・既存コンソーシアムの航路の拡大の動きを取り上げていますが、上位船社で提携強化の動きが見られたのが特徴です。なおコンソーシアムのうち、この 4 グループのように基幹航路などで大規模に実施されるものを、特に「アライアンス」と言います。

<定期船業界の主要コンソーシアム>

アライアンス	加盟船社	経緯	
G6 アライアンス	Hapag-Lloyd(独) OOCL(香港) 日本郵船(日) 商船三井(日) APL(シンガポール) Hyundai(韓)	1994年	The New World Alliance(商船三井、APL、Hyundai)結成
		1995年	Grand Alliance(Hapag-Lloyd、OOCL、日本郵船、MISC)結成 (MISCは2010年に欧州・地中海航路から撤退、離脱)
		2012年	上記が合体し、アジア／北欧州、アジア／地中海で協調開始
		2013年	アジア／北米西岸に協調範囲を拡大
		2014年	アジア／北米西岸、大西洋に協調範囲を拡大
CKYHE	COSCON(中) 川崎汽船(日) Yang Ming(台湾) Hanjin(韓) Evergreen(台湾)	2003年	COSCON、川崎汽船、Yang Ming、Hanjinがアジア／欧州・地中海で協調開始(CKYH)
		2014年	Evergreen(台湾)が加入
		2015年	アジア／北米西岸、アジア／北米東岸、大西洋に協調範囲を拡大
2M ネットワーク	Maersk Line(デンマーク) MSC(スイス)	2015年	アジア／欧州、アジア／北米東岸、アジア／北米西岸、大西洋で協調開始
OCEAN THREE	CMA-CGM(仏) CSCL(中) UASC(中東湾岸6か国)	2015年	アジア／北欧州、アジア／地中海、アジア／北米東岸、アジア／北米西岸で協調開始

G6 アライアンスと CKYHE は従来からのアライアンスですが、G6 アライアンスでは 2013 年と 2014 年の協調航路の拡大、CKYHE は 2014 年のエバーグリーン(台湾)の加盟、2015 年の協調航路の拡大によって現在の姿となりました。一方の 2M ネットワークと OCEAN THREE は、いずれも 2015 年に結成された新しいコンソーシアムです。2M ネットワークの Maersk Line と MSC は、CMA-CGM を加えた 3 社でコンソーシアムを結成する予定でしたが、中国当局の認可を得られず、2 社での結成となりました。そこで CMA-CGM は CSCL と UASC(中東湾岸 6 か国)とともに OCEAN THREE を結成するに至った経緯があります。

(2) 今後の注目ポイント

さて、CMA-CGM の APL 買収、COSCON と CSCL のコンテナ部門の合併によって注目されるのは、これらの M&A がいずれも現在のコンソーシアムの枠組みを超えたものであり、今後コンソーシアムにどのような変化が見られるかということです。

前者のケースでは、APL が CMA-CGM の加盟する OCEAN THREE に移籍するものと思われそうですが、2016 年中は G6 アライアンスに残留し、移籍は 2017 年となる模様です。また後者のケースでは、COSCON は CKYHE に加盟しており、一般的には新会社は CKYHE の一員になると考えられますが、2015 年に結成されたばかりの OCEAN THREE の契約期間が 2 年であるため、加盟コンソーシアムは未定とのこと。

いずれにせよこれら大型 M&A によって、単に船社がコンソーシアム間を移籍することで終わるのか、あるいは新たなコンソーシアムが結成されるのか、それとも再編成に繋がるのかなど、注目を集めているポイントです。



4 外航海運における独占禁止法適用除外

定期船業界では多くの船社がコンソーシアムを結成してきたことは前述のとおりですが、これら船社間協定と独占禁止法の関係について、日本、アメリカ、EUにおける状況に触れておきます。

(1) 日本

日本では、安定した外航海運サービス提供のため、運賃・料金、航路・配船などの船社間の共同行為が、利用者の利益を不当に害さない・制限されないことを基本として、必要最小限で認められてきました。しかし公正取引委員会は2016年2月、「現時点では同盟やコンソーシアムなどの各種協定を独占禁止法の適用除外とする必要性は認められない」と発表しました¹。今後、国土交通省と同委員会では協議が行われる模様ですが、その動向が注目されます。

(2) 米国

米国では、1998年外航海運改革法(OSRA、1999年5月施行)により、サービス・運賃の独自行動権や非開示のサービスコントラクトの導入を同盟のメンバーに義務付けています。つまり事実上、運賃設定やサービス規制などの機能を排除することで、反トラスト法の適用除外範囲を最小限に留めています。但し運賃に関して、拘束力のない船社間協定は認められています。

(3) EU

EUでは2008年10月、「海運同盟に対する独禁法の一括適用除外」が廃止されました。しかし、運航の効率化や環境などに資する技術協定(スロット交換やスケジュール調整など)で、荷主の享受するメリットがデメリットを上回るものであれば、船社間協定がある程度は認められており、これがコンソーシアムの存在根拠となっています。

5 【参考】日米外航海運フォーラムから

国土交通省は、日米海事協議²の東京開催を機に、日米外航海運フォーラム³を開催し、テーマとして「船社間協定のあり方と外航海運の独占禁止法適用除外制度」を取り上げました。このフォーラムでは、米連邦海事委員会(FMC) Mario Cordero 委員長、国土交通省海事局・若林陽介次長、海事センター・森本清二郎研究員の基調講演・パネルディスカッションが行われましたが、このうちコルデロ委員長の講演内容の一部をご紹介します。



(1) EUの海運同盟に対する独占禁止法一括適用除外廃止の影響

コルデロ委員長は、「コンテナ輸送に限った個人的見解」と前置きした上で、「EUが2008年10月に施行した“海運同盟に対する独占禁止法一括適用除外の廃止”は、米国との貿易でマイナスの影響はなく、価格競争激化や大幅な運賃の下落は無かった」と述べました。理由として、「米国1998年外航海運改革法により、船社と個々の荷主間では非公開のサービスコントラクトが主流となり、外航海運の規制緩和が米国で先行していたこと」を挙げました。

(2) EUと米国の規制緩和への考え方

さらに同委員長は、「EUが海運同盟の独占禁止法適用除外を廃止した一方で、米国は一定の適用除外制度を維持しつつ、様々な禁止条項を策定し対応している」と両者の違いを紹介し、「欧米ともに重視しているのは同盟船社間の競争を妨げないことであり、非公開サービスコントラクトを否定しておらず、根本的な考え方は共通だ」としました。

(3) アライアンスの効果

上記に加えて同委員長は、「共同運航(アライアンス)では、①各メンバーが独自のマーケティングや自由な価格設定が確保され、競争維持と運航協力が可能となっていること、②主要4アライアンスを調査した結果、競争の阻害・不当な運賃上昇・サービスの低下は認められなかったこと、③市場の集中や参入障壁などのネガティブな作用もなかったこと」を披露した上で、「アライアンスは、個々の船社のリスクを減らしつつ、サービスネットの拡充と今日の輸送需要に応えることが出来るもの」として、市場の寡占化を進行させる可能性のあるM&Aと比較した利点を述べました。

¹ 「外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の在り方(<http://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/h28/feb/160204.html>)」。

² 同協議は2回目、2015年9月24日に東京で開催された。また日米外航海運フォーラムはその翌日に開催されている。

³ 2015年9月25日開催、共催は運輸政策研究機構国際問題研究所、日本海事センターとの共催。

【資料】世界のコンテナ船腹上位 20 社と M&A の状況 (1970 年以降)

	会社名・所在地 運航船腹量 隻数・TEU	年	合併・買収等
1	Maersk Line(デンマーク) 583 隻 2,992,803TEU	1993	EAC(East Asiatic Container、デンマーク)吸収合併 EAC 1991 年 Ben Line(英)吸収合併
		1999	Sea-Land(米)買収
		1999	Safmarine(南ア)買収 Safmarine 1998 年 CMB(Compagnie Maritime Belge、ベルギー)買収
		2005	P&O Nedlloyd(英蘭)買収 <u>P&O Nedlloyd</u> 1986 年 P&O(英)が OCL(Overseas Containers Ltd、英)買収 1997 年 P&O と Nedlloyd Line(蘭)合併(→P&O Nedlloyd) 1998 年 Blue Star Line(英)買収 2000 年 Farrell Line(米)買収 2000 年 Harrison Line(英)買収
2	MSC(スイス) Mediterranean Shipping Company 491 隻・2,691,581TEU		
3	CMA-CGM(フランス) 466 隻・1,823,209TEU Compagnie Maritime d’Affrètement- Compagnie Generale Maritime 	1973	CGT(Compagnie Generale Transatlantique、仏)と MM(Messageries Maritimes、仏)合併(→CGMへ)。
		1998	CMA が ANL(Australian National Lines、豪)買収
		1999	CMA と CGM(仏)合併(→CMA-CGM)
		2006	Delmas(仏)買収
		2007	Cheng Lie Navigation(台湾)買収
		2007	US Lines(米)買収
		2007	Comanav(Compagnie Marocaine de Navigation、モロッコ)買収
4	Hapag-Lloyd(ドイツ) 173 隻・938,639TEU 	1970	Hapag(独)と North German Lloyd(独)が合併(→Hapag-Lloydへ)
		2005	TUI AG(Hapag-Lloyd の親会社・独)が CP Ships(英)買収 <u>CP Ships</u> 1995 年 CAST Container Line(ベルギー)買収 1997 年 Lykes Line(米)買収 1997 年 Contship Container Line(英)買収 1998 年 ANZDL(Australia- New Zealand Direct Line、豪)買収 1998 年 Ivaran Lines(ノルウェー)買収 1999 年 TMM(Transportation Maritime Mexicana、メキシコ)コンテナ部門買収 <u>TMM</u> 1996 年 Flota Mercante-Grancolombiana(コロンビア)買収
		2014	CSAV(Compania Sud Americana de Vapores、チリ)のコンテナ船事業買収 <u>CSAV</u> 1999 年 Montemar(ウルグアイ)買収 2000 年 Norasia Line(スイス)買収
5	Evergreen Line(台湾) 192 隻・931,849TEU	1998	Lloyd Triestino(伊)買収

6	COSCON(中国) Cosco Container Lines 162 隻・852,501TEU	1997	コンテナ部門を上海遠洋運輸会社と一体化。
7	CSCL(中国) China Shipping Container Lines 128 隻・694,714TEU	1997	上海海運(集団)会社、大連海運(集団)会社、中国海員対外技術服務会社、中公船業会社が合併し、China Shipping 設立。
8	Hamburg-Sud(ドイツ) 135 隻・647,497TEU	1998	Alianca(ブラジル)買収
		1998	South Pacific Container Line(米)買収
		1999	Crowly American Transport(米)買収
		2003	Kieng Hung(台湾)買収
		2004 2008	Columbus Line(米)買収 Costa Container Lines(伊)買収
9	Hanjin Shipping(韓国) 104 隻・631,681TEU	1987	Korea Shipping(韓国)買収
		1997	Senetor Line(独)買収
10	OOCL(香港) Orient Overseas Container Line 105 隻・564,286TEU		
11	商船三井(日本) 96 隻・558,796TEU		
12	Yang Ming Marine Transport (台湾) 101 隻・542,239TEU		
13	APL(シンガポール) American President Line 84 隻・535,106TEU	1997	NOL(Neptune Orient Lines、シンガポール)が APL(米)買収(→APL)
14	UASC(中東湾岸 6 か国) United Arab Shipping Co 57 隻・512,785TEU		
15	日本郵船(日本) 101 隻・505,192TEU	1991	日本ライナーシステム(山下新日本汽船、ジャパンラインのコンテナ部門)吸収合併
16	川崎汽船(日本) 68 隻・390,512TEU		
17	Hyundai Merchant Marine (韓国) 56 隻・381,566TEU		
18	PIL(シンガポール) Pacific International Line 146 隻・364,370TEU		
19	ZIM(イスラエル) 82 隻・361,831TEU		
20	Wan Hai Lines(台湾) 87 隻・210,216TEU		

(運航船腹量は 2015 年 12 月 Alphaliner 資料より)

弊社では今後も動向を注視しつつ、お客様に情報をお届け致します。本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せくださいますよう、宜しくお願い申し上げます。

(写真および情報提供: <「荷主と輸送」>より)

以上



TOKIO MARINE Topics (本船事故情報)

(2015年2月配信分を、纏めて掲載しております)

1. 2016年2月15日配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

“APL VANDA”

コンテナ船、151,963 G/T、2013年建造

船籍：シンガポール

登録船主：NOL Liner Pte Ltd(シンガポール)

航路：中国(1.15出帆)、シンガポール(1.20出帆)→エジプト(ポートサイド2.4出帆)→
フランス(ル・アーヴル2.13出帆)、イギリス(サウサンプトン)

積載貨物：コンテナ貨物

(2) 事故概要

・本船 APL VANDA(13,893TEU)は、2月13日夜、ル・アーヴルからサウサンプトン向け航行中、電源喪失後、イギリス・ブランブルバンク(砂州)において任意座州した。(同場所は、1年余前に自動車運搬船が任意座州した同じ場所である。)

・サウサンプトンの当局は8隻のタグを出動し、本船(全長369メートル)の救助にあたった。

・本船損傷や海上汚染も生じず、深夜過ぎ、本船は曳卸しに成功、その後無事入港した。

・つい2週間足らず前のエルベ川での CSCL INDIAN OCEAN に続く巨大コンテナ船の座礁事故である。

(情報入手元：The Maritime Executive, BBC News, Lloyd's List)

2. 2016年2月5日 / 2月9日配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

“CSCL INDIAN OCEAN”

コンテナ船、187,541 G/T、2015年建造

船籍：香港

登録船主：CSCL Indian Ocean Shipping Co(中国)

航路：中国・廈門(1.2出帆)、シンガポール(1.7出帆)、マレーシア・ポートケラン(1.9出帆)→

オランダ・ロッテルダム(1.27出帆)、イギリス・フェリックスター(2.2出帆)、ドイツ・ハンブルク

積載貨物：コンテナ貨物

(2) 事故概要

・本船 CSCL INDIAN OCEAN は、2016年2月3日、ドイツ・グリューネンダイヒのエルベ川沿いで座礁した。

・本船はイギリス・フェリックスターからドイツ・ハンブルクに向かうところであった。

・本船の救助ならびに環境損害防止に向け、複数のタグ等が駆けつけている状況である。

(3) 同年2月9日続報

・本船 CSCL INDIAN OCEAN の船主は、救助業者を起用した。

・2月4日、7隻のタグでの第1回目の曳卸し作業は失敗に終り、次は2月9日に12隻のタグを使う予定とした。

・本船浮揚に向け、船脚を軽くするため、既に本船バラスト水の排水および大半の燃料の抜き取りを実施したと報じられている。

・浚渫船2隻で座礁現場において大量の土砂除去にあたっている。

・最終的に本船は、2月9日の満潮時の曳卸しにより再浮揚に成功したと報じられている。

(情報入手元：W.K.Webster)

(内容は、いずれも
情報配信時点のものです)

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html

TOKIO MARINE Topics(船舶)

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/tokiomarine_topics/hull.html