

【問合せ先】

海事局外航課 藤田、小森

TEL 5253-8111 (代表)

(内線 43-353)

5253-8619 (直通)

平成 18 年 6 月 16 日

**公正取引委員会「政府規制等と競争政策に関する研究会」
の報告書案について**

今般、公表された公正取引委員会の「政府規制等と競争政策に関する研究会」（以下、「研究会」という。）の報告書案に関する、国土交通省のコメントは以下の通り。

I. 外航海運業に係る独占禁止法適用除外制度の妥当性について

1. 現行の独占禁止法適用除外制度の目的

(1) 外航海運に関する国際的な枠組みとしては、「海運自由の原則」の下、歴史的に、航路の開設、運賃・料金の設定等に関して、政府の介入を極力抑えることが原則となっており、安定した外航海運サービスの提供は、運賃・料金、航路・配船等に関する自主的な船社間協定を基礎とした船社間の国際的な協調・提携によって支えられてきた。

かかる船社間協定については、米国、EU等を含めて国際的にも独占禁止法の適用除外制度が認められているが、我が国において、船社間協定が認められてきた理由・目的は、主に以下のとおりである。

① 安定した海運サービス提供の確保

外航海運事業は、貨物量の季節変動、往航と復航の荷動きのアンバランスが大きいこと等により構造的に供給過剰に陥り、破壊的な競争が行われやすいとの特殊性を有している。このため、船社間における自主的な協調が認められない場合には、運賃の乱高下が起こる等により、荷主に対して良好なサービスを長期にわたって安定的に提供することが困難であること。

② 事業者間の国際的な協調・連携による事業の合理化・効率化

外航海運事業は、世界単一の広大なマーケットで行われており、荷主のニーズに対応してグローバルにサービスを提供していくためにも、船社間の国際的な協調・連携（アライアンス）によって事業の合理化・効率化・安定化が進められることが必要であること。

③ 国際的な制度の整合性

独占禁止法の適用をめぐる諸外国の制度との齟齬によって船社の活動が不当に制約されることのないよう国際的な制度の整合性を図る必要があること

(2) 平成11年に個別法による独占禁止法適用除外制度全般の見直しが行われたが、外航海運に係る独占禁止法適用除外制度については、公正取引委員会との協議の結果、上記の3点の理由から、制度の維持が認められたところである。

2. 制度目的等に照らした現行制度の評価

研究会の報告書案では、現行制度について廃止が適当と結論づけているが、荷主に対するアンケート調査においてサーチャージの不透明性等現行制度下で対応可能な事項への不満が表明されたとする以外に（下記Ⅲ. 3. 参照）、特に現行制度を廃止しなければならない理由が論及されていない。制度の廃止を結論づけるためには、本来であれば、平成11年当時に独占禁止法適用除外制度の維持の理由となった上記諸点について、その後の事情変更があるかを検証することが最低限必要であると考え。これら諸点について、改めて評価すると以下のとおりであり、当時と比較して特段の事情の変更はなく、国土交通省としては、現時点において制度を廃止する合理的理由はないものと考える。

(1) 安定した海運サービスの提供の確保

我が国に係る外航海運サービスの実態を踏まえれば、船社間協定がない日中航路においては運賃の乱高下等が生じているのに対し、船社間協定のある北米航路等の航路の運賃は安定しており、船社間協定が制度目的の達成に寄与しているものと考えられる。

(2) 事業者間の国際的な協調・連携による事業の合理化・効率化

船社間のアライアンス等を通じ、貨物スペースを相互に融通すること等により配船の効率化、船舶の大型化等様々な事業の合理化・効率化の効果を発揮している。

(3) 国際的な制度の整合性

①EUでは独占禁止法適用除外制度の見直しの動きはあるものの、未だ検討中の段階にあること、②米国では現時点で外航海運への独占禁止法適用除外制度の見直しの動きは出ていないことから、引き続き、これら諸外国と国際的な制度の整合性を確保しておく必要がある。また、アジア内で競争関係にあるシンガポールでは競争法の導入に際し船社間協定の包括的適用除外を認める方針であり、新たに適用除外制度を導入する動きがあることにも留意する必要がある。

II. 現行制度の運用における妥当性

1. 我が国の外航海運における船社間の協定については、海上運送法に基づき国土交通省への事前届出を行うことにより独占禁止法の適用除外となっているが、国土交通省は、荷主の利益を確保する観点から、①利用者の利益を不当に害さないこと、②不当に差別的でないこと、③加入及び脱退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関する適合性について、個々の届出事案を審査し、必要な場合にはいつでも是正する方針を採っている。
2. また、船社団体と荷主団体は、相互に尊重しつつ建設的な関係に発展させようとの意向が存在し、両者間で共通認識を形成すべく意見交換が行われている。個々の事案についても、外航海運に係る協定の設定・変更に当たっては、船社及び荷主団体の協議が行われており、これについては、国土交通省への個々の届出の際にも審査している。このように、現行制度は国土交通省の管理の下有効に機能しているものと認識している。
3. さらに、平成11年の制度改正により、国土交通省に届出のあった外航海運に係る協定は全て公正取引委員会に通知され、公正取引委員会が海上運送法に定める上記1.の4つの要件に適合しないと認める場合には、国土交通大臣に対して措置請求を行うことができる制度が設けられた。これにより、個々の協定の妥当性について、国土交通省のみでなく、公正取引委員会も関与して二重に審査する体制が整えられ、利用者の利益が不当に害されることのないよう制度的に担保されているところである。

III. 公取委研究会の審議経過の問題点と今後の検討に際しての留意点

1. 今般の報告書案は、実質的にわずか3回の審議でとりまとめられており、関係者（船社、荷主）からの意見聴取が十分に行われたとは言い難く、また、現行制度が適正に機能しているのか否か、制度廃止が我が国経済にどのような影響を及ぼすか等について何ら検証がなされないまま制度の廃止に言及している。
2. 研究会においては、関係者からは、制度の廃止に伴う懸念事項等について、以下のような、意見が表明されている。研究会は、現行制度の廃止を結論づける前に、これらの懸念事項等について、関係者の意見を十分に聴取しつつ、慎重に吟味すべきである。なお、研究会のメンバーからも、今般の外航海運の独占禁止法適用除外制度の見直しについてはかなり唐突に話が進んだ印象があり、実態に照らした検討の必要性を指摘する意見が表明されている。
 - ① アジア諸国の港湾間競争が激化している中、日本のみが独占禁止法適用除外制度を廃止すると、船社によっては日本に寄港せずにカルテルを認めている他の近隣アジア諸国に寄港することとなり、日本発着貨物はフィーダー輸送化さ

れて、荷主に対してコスト増加、利便性の低下を招くおそれがある。

- ② 現在も独占禁止法が届かない海外の同盟のない航路等において不正なカルテルが行われている疑いが強く、日本における制度廃止により、闇カルテル行為が助長されかねない。
- ③ 欧州系巨大外船社による寡占化が進展し、日本船社の競争力が低下する。また、巨大外船社の価格支配力の強化により、運賃交渉力に乏しい中小荷主は不利な運賃契約を強いられる可能性がある。
- ④ 曜日、季節等による著しい運賃変動が起こることが予想されるが、日本の荷主は、安定運賃を望んでいる。

3. 日本荷主協会からは、①届出事項の開示、②二重運賃制等の廃止、③同盟・協定等による運賃・料金の値上げ・新設の際の協議の確約、④サーチャージ新設・値上げの際の十分な説明、といった改善を求める意見が表明されている。これらの諸点は、いずれも現行制度の運用の中で対応可能な事項であり、関係者は早急に実行の可否について協議・検討し対応を図る必要がある。更に国土交通省は、独占禁止法適用除外制度の運用において、関係者からのヒアリング等により、荷主の利益が不当に害されていないか適切にモニタリングし、問題があれば適切に対応する方針である。

一方、独占禁止法の適用除外制度そのもののあり方については、現行制度が適正に機能しているかを検証した上で、制度を廃止した場合の我が国経済への影響、諸外国との関係、海運サービスの安定提供等を可能とする仕組みの検討等の諸点について国民経済的見地から十分な検討を行うことが、結論を得るに際して不可欠である。国土交通省としては、研究会が、このような諸点について、関係者の意見を十分に聴取し、慎重に検討することを強く求めるものである。