3. 国際関係

3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

外航定期船(コンテナ船)に係る船社間協定は、主に海運同盟(運賃タリフ設定)、協議協定(各種ガイドラインの設定)およびコンソーシア(船腹共同配船)に大別され、わが国や米国、シンガポールなどの主要国では、船社間協定に対する独禁法適用除外が認められおり、一定条件下での協定の締結や活動が行なわれている。他方、EU では平成 20(2008)年 10 月に海運同盟に対する EU 競争法適用除外制度が廃止されたものの、同年 7 月に一定の条件の下で引き続き船社間の情報交換を認めるガイドラインを発表するとともに(詳細は『船協海運年報 2008』参照)、コンソーシアについては個別規則によりその活動を認めている(以下 3・1・2 参照)。

当協会は、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度が、安定的な海上運賃や良質なサービスを提供し、船舶・設備投資を適時・適切に行っていく上で必要な制度であり、海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって有益なものであるとの基本的な考え方から、同制度の維持に向けて対応している。

最近の主な動向は以下の通りである。

3・1・1 日本

わが国では、海上運送法のもと、船社間協定(定期船・不定期船を含む)に対する独禁法適用除外が国土交通省への事前届出を条件に認められている(届出された個々の協定は公正取引委員会へ通知されており、同委員会も関与して二重に審査する体制が整えられている)。

公正取引委員会は平成 18(2006)年 12 月に現行制度を維持する理由はないとの見解を示し、同制度を規定する海上運送法の所管省である国土交通省に対し、同制度の要否について今後の検討を求めた。これを受け、同省は、本制度は適正に機能しているものの、今後の制度のあり方については国益の観点から十分に検討すると発表。平成 19(2007)年には、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会 海事分科会 国際海上輸送部会(部会長:杉山武彦 一橋大学学長)で除外制

度について審議され、同年 12 月に「現在のところ、船社間協定について利用者からの大きな不満は見られず、今後のあり方は、関係者の意見等を踏まえつつ、さらに専門的な検討を行う」との答申が取り纏められた。(詳細は『船協海運年報 2008』参照)

日本の適用除外制度のあり方については、日本海事センターが主催する海運経済問題委員会(委員長:杉山武彦 一橋大学学長)において、国土交通省海事局外航課、学識経験者、荷主代表および当協会が参画して継続的に意見交換を行っており、平成 21(2009)年度は 9 月および平成 22(2010)年 1 月に同委員会が開催された。

3・1・2 EU

①コンソーシア規則改定

EU では、定期船同盟に対する EU 競争法適用除外制度を規定した欧州理事会規則 4056/86 が平成 20(2008)年 10 月 18 日付で廃止され、同年 7 月に公表された EU 競争法ガイドライン(有効期間 5 年)に基づき、外航海運分野全体(定期船・不定期船)に競争法が適用されている。

他方、コンソーシアムについては欧州委員会規則 823/2000 に基づき、平成 22 年(2010)年 4 月を期限に EU 競争法の適用除外が認められている。現行規則が同盟制度を前提としているため、欧州委員会は 4056/86 廃止前から 823/2000 の改定作業に着手し、平成 20(2008)年 10 月に同規則改定案を発表し、適用除外期間を平成 27(2015)年 4 月まで延長することを提案した。同改定案は原稿規則と比べ本質的な変更点はないが、同委が改定規則を平成 27(2015)年以降更新せず、コンソーシアを他の全ての経済分野と同様、競争法適用対象とする意向を示唆したことから、当協会その他、ECSA(欧州船主協会)および韓国船協等は平成 20(2008)年 11 月、現行コンソーシア制度を将来に亘って維持するよう要望する意見書をそれぞれ欧州委に提出するとともに、平成 21(2009)年 2 月には、定航 3 社(NYK,MOL,KL)の欧州地区代表と事務局の園田常務理事(当時)が欧州委を訪問し、直接の意見交換を行った。

その後、欧州委は平成 21(2009)年 9 月 28 日にコンソーシアに対する競争法適用除外を平成 27(2015)年 4 月 25 日まで延長する新規則(以下「906/2009」)*¹を採択した。906/2009 は現行規則と

比べ、競争法適用除外対象となるコンソーシアの活動をコンテナ貨物輸送に限らず、全ての定期船サービスに拡大する一方、現行規則では同盟/盟外船で区別されていた同除外対象のマーケットシェア許容値を一律 30%未満とし、その合算方法については、当該航路(“relevant market”)における各船社の総輸送量(コンソーシア内外問わず)を基準に算出することを明確にした。また、現行規則に規定されている荷主(代表団体)とコンソーシア間の協議義務については、906/2009 で撤廃されることとなった。なお、欧州委員会は 2015 年以降のコンソーシアに対する取り扱いについて公式な発表を行っていない(平成 22 年 3 月末時点)。

*1 欧州委員会規則 906/2009

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:256:0031:0034:EN:PDF>

②規則 4056/86 廃止の影響について

欧州理事会規則 4056/86 廃止がターミナル・ハンドリング・チャージ(THC)に与えた影響について、欧州委員会(競争総局)の委託を受けてコンサル(Raven Trading Limited)が作成した報告書*2 が公表された。同報告書の概要は以下の通りである。

*2 “Terminal handling charges during and after the liner conference era”

- THCは規則4056/86廃止によって大幅に単純化され、港毎というよりむしろ国毎に設定(structure)されている。EUでは15年間近くTHCが実質的に改定されなかったが、同規則廃止後は一夜にして改定された。
- 同規則廃止とその結果生じた船社間の競争激化により、各船社のTHC額に大きな差異が生じ、多くの船社は自身のHPに現行のTHC額を掲載するようになった。
- 各船社はTHCにどのコストを含めるかという点について異なった解釈をしており、例えば、船社によっては空コンテナ回収コストをTHCに含める場合がある。
- THC額の改定は地理に関連する。僅かな例外を除き、規則4056/86廃止後、欧州や豪州でTHC額が値上げされた、または新たに導入された一方、中国を除くアジア諸国ではわずかな値上げにとどまった(北欧州のTHC額は平均で20%値上げ)。また、北米では、米国が値上げを、カナダは値下げを夫々実施した。
- THCは、特に個々のチャージ額が曖昧となるall-in rateの場合、荷主と船社との間で交渉する余地があるように思われる。大手船社は中小船社と比べ、ターミナルオペレーターとの間で有利な契約を締結することが可能。

3.1.3 米国

米国では、平成 11(1999)年 5 月に施行された 1998 年改正海事法(正確には 1998 年外航海運改

革法によって修正された 1984 年海事法、Ocean Shipping Reform Act)によって、定期船社間協定に対する独禁法適用除外が認められている。1998 年改正海事法では、米国航路配船船社が同盟の枠に囚われず荷主と単独でサービスコントラクトを締結でき、内陸発着地、運賃、サービス・コミットメント等の主要部分は非公開とし、同盟がメンバー船社の個別サービスコントラクト締結を禁止してはならないとしている。

米国政府が 2004 年に設置した独禁法改革委員会(Antitrust Modernization Commission : AMC)*¹において、海運に対する独禁法適用除外制度(OSRA)見直しを含む、独禁法全体の見直しが行われてきたが、平成 19 年(2007)年 4 月、AMC は最終報告書を取り纏め、大統領及び議会に提出した。同報告書では、海運業界について独禁法適用除外とする特別な理由はないと結論付けたが、これまでのところ、米国議会または米国政府による船社間協定の独禁法適用除外制度見直しに関する具体的な動きはみられない(平成 22 年 3 月現在)。

***1「独禁法改革委員会(AMC)」**

独禁法全体の見直しを行うため 2004 年に設置された委員会。大統領および議会から任命された 12 名の委員(主に学識経験者)により構成。同委は最終報告書提出後に解散した。なお、同報告書の取り扱いについては大統領および議会に委ねられている。

他方、1998 年改正海事法を所管する米国連邦海事委員会(Federal Maritime Commission, FMC)は平成 20(2008)年 10 月の EU 除外制度廃止が主要航路(含む米国・EU、アジア・欧州、アジア・北米)に与えた影響を調査・分析するため、対象期間を平成 18(2006)年 1 月から平成 22(2010)年 12 月に設定の上、データ収集および関係者からのヒアリングを行っている。このような中、FMC の Rebecca F. Dye 委員は、OSRA(Ocean Shipping Reform Act : 1998 年改正海事法)の大幅な見直しを現在の経済情勢の下で行うのは賢明ではないとの個人的な見解を講演会等で表明している。

3・1・4 APEC(アジア太平洋経済協力)

APEC 交通ワーキンググループ/港湾海事専門家会合(以下 MEG)は、平成 19(2007)年 4 月より、アジア・太平洋地域内での“non-ratemaking agreements”(以下「NRA」:検討対象はコンソーシア等の船腹共有協定やコンテナ交換協定などの非価格協定)の競争法上の取り扱いに関するガイドラインの策定を検

討している。

NRA に関するガイドライン策定にあたっては、MEG の委託を受けたコンサル(豪 Meyrick 社)が APEC 域内の NRA の内容や各国による同協定取り扱い状況を調査し、その結果に対する評価・政策提言を取り纏めた報告書を平成 20(2008)年 12 月に APEC 事務局 HP に掲載した。同コンサルは NRA について、①(NRA が)反競争的であるとの懸念はない、②同協定に対する厳格・広範囲に及ぶ規制の必要はない、③規制の主目的は協定の透明性と協定への監視を確保するため との見解を示した上で、以下ガイドライン案の採択を提案した。

コンサル提案ガイドライン案(1-5)

ガイドライン案 1

NRA は効率性向上に寄与する船社間協調の“positive form”として、引き続き APEC 加盟国競争規則内で認められるべき。以下のような加盟国では、コンソーシアムに対する競争法適用除外を認めるべき。

-一般競争法の規定が、NRA の典型である効率向上に資する活動を禁止している場合、または同活動が合法か否か不明瞭の場合。

ガイドライン案 2

加盟国は ratemaking agreements(同盟・協議協定)と non-ratemaking agreements を明確に分類すべき。協定届出制を採用している国では、上記2種類の協定が同じ航路を対象とし、同じ船社をメンバーとしている場合であっても、運賃設定に係る協定か否かで協定届出を区別するよう規則を変更することで容易に分類しうる。

(欧州委員会が定期船同盟を禁止する一方で、コンソーシアについては引き続き競争法適用除外を認める政策をとっていることを踏まえ、コンサルは、APEC 加盟国が将来的に EU の政策を踏襲する可能性があるため、運賃設定に係る協定か否かで協定届出を区別すべきと提案)

ガイドライン案 3

加盟国は、マーケットシェアによって NRA の活動を制限すべきではない。

ガイドライン案 4

加盟国は、メンバー船社が NRA の有効期間を協議することについて引き続き認めるべき。

ガイドライン案 5

加盟国は競争法適用除外を与えるための NRA の届出(非公表ベース)を強制化し、各協定の主要

項目(加盟船社、当該協定の性質、意思決定規則等)を共通様式により書面化すべき。その上で、第一段階として、加盟国当局間で上記情報を定期的に交換し、第2段階として、同情報の一般公表に移行すべき。

次回会合(開催時期未定)では Work Shop^{*1}を開催し、ガイドライン案(1-5)について関係者の意見を広く聴取することになっている。

***1 Work Shopに招聘予定の政府当局・関係団体**

競争当局側 APEC 競争政策・競争法グループ (CPLG)

欧州委員会 競争当局(DG COMP)

船社側 ICS

荷主側 Global Shippers Forum^{*2}

^{*2} 2006年9月に、これまでの三極荷主会議を改称の上設立された荷主協会の国際会議。欧州(ESC)、米国(NITL)、アジア(ASC)の荷主協会などが参画。

3・1・5 中国

平成 14(2002)年 12 月 11 日付で公布され、平成 15(2003)年 1 月 1 日に施行された中国国際海運条例は同盟・協定などが公平な競争に対し損害をもたらす恐れがある場合等における交通部の調査権限についても明記しており、同条例は同盟・協議協定の存在を前提としているものと言える。

平成 20(2008)年 8 月の「中華人民共和国独占禁止法」施行後も引き続き船社間協定の活動が認められているか否かという点について、中国政府から公式発表はなされていないが、この点について、同年 6 月に東京で開催された第 1 回日中海運政策フォーラムにおいて、中国側代表は独禁法施行後も国際海運条例は引き続き施行されると議事録で確認している。

他方、同交通部は平成 21(2009)年 6 月にコンテナ運賃届出実施法を導入し、船社に対し、主要航路における中国出し貨物の上限・下限運賃を上海航運交易所(Shanghai Shipping Exchange)に届け出ることを義務付けた。同法は、ゼロ運賃やマイナス運賃が提示され、運賃体系の乱れが指摘される日中航路の運賃安定化に主眼を置いたものと思われ、このことから、中国政府は運賃・サービスを安定させるため、運賃に対する政府介入という選択肢を選んだと思われる。

3・1・6 インド

同国では、平成 15(2003)年に競争法(The Competition Act 2002)が制定され、船社間協定に対する同法適用除外法令が存在しない中で、協定の活動は続けられてきた。そのような中、同国議会は平成 19(2007)年 9 月、船社間協定に対し否定的な見解を表明している競争委員会(CCI)への課徴金権限の付与を含めた改正競争法を採択し、平成 21(2009)年 5 月 20 日付で施行されたため、現在、同国での協定活動は休止されている。