

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

外航船社間協定(定期船分野)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、一定条件の下で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(詳細は船協海運年報 2009 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、海上運送法の下、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)。

内閣府行政刷新会議に設置された「規制・制度改革に関する分科会」(分科会長:大塚耕平 内閣府副大臣(当時))は第 1 回会合(平成 22(2010)年 3 月開催)で、「外航海運に関する独禁法適用除外制度の見直し」を同分科会の検討対象の一つとして盛り込み、平成 22(2010)年 6 月 7 日に開催した第 3 回会合で第 1 次報告書案を取り纏めた。その中で適用除外制度見直しについて、「(前略)利用者の不利益となっているおそれがあると考えられるなど制度を見直すべきとの見解がある一方、適用除外制度を見直すことにより日本寄港サービスの縮小が加速化するおそれがあるなど慎重な意見も

見られることから、更に詳細な検討を行う必要があると考えられる」との結論の下、以下対処方針を打ち出し、国土交通省に対し、公正取引委員会と協議しつつ、適用除外制度見直しを行うよう求めた。

【対処方針】

国土交通省は、荷主の利益、日本経済への影響、諸外国の外航海運に係る独占禁止法適用除外制度に係る状況等を分析、検証し、我が国の同制度の見直しについて、公正取引委員会と協議しつつ、引き続き検討を行う。〈平成 22 年度検討〉

同報告書案は 6 月 15 日に行政刷新会議で了承され、同月 18 日に閣議決定された。

わが国適用除外制度のあり方については、(財)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 成城大学社会イノベーション学部教授)において、国交省外航課、学識経験者、荷主および当協会が参画して意見交換している(平成 22(2010)年度は 6 月、10 月および 12 月に夫々開催)。

3・1・2 米国

(1) FMC の EU 規則 4056/86 廃止影響調査について

米国連邦海事委員会(FMC)は、EU の定期船同盟に対する競争法適用除外を規定した規則 4056/86 の廃止(平成 20(2008)年 10 月)が米国・欧州航路やアジア・欧州航路等の主要航路の構造や運賃・サーチャージ等に与えた影響について、平成 18(2006)年 1 月から平成 22(2010)年 12 月までの 5 年間を対象期間とした調査を実施している。FMC は平成 22(2010)年 11 月、荷主/荷主団体、船社、NVOCC、港湾当局等を対象とし、5 つの Section で構成される、規則 4056/86 廃止の影響に関する質問通知(notice of inquiry:概要は下掲)を公表し、平成 23(2011)年 1 月 18 日を期限にその質問に対する回答を募集した。同質問通知によれば、FMC の質問に対する直接の回答でなくとも、EU 制度廃止の影響に関する内容であれば、FMC への意見書提出は可能であることから、当協会は平成 23(2011)年 1 月 18 日付で意見書を提出した(同意見書概要は【資料 3-1-2-1】を参照)。本調査結果は 2011 年秋に完成する予定となっている。

【FMC の質問内容(概要)】

Section A : 一般的な質問

例: 自社の経験上、EUが適用除外制度を廃止した平成 20(2008)年 10 月以降、荷主/船社は競争上の利益または不利益を受けたか。

Section B: 北欧州・北米航路に関する質問

Section C: アジア・北米航路に関する質問

Section D: アジア・欧州航路に関する質問

例: 自社の経験上、平成 20(2008)年 10 月から現在までの間に、当該航路の定期船サービスの運賃・サーチャージ等について著しい変化は見られたか。

Section E: 航路間の比較

例: 自社の経験上、平成 20(2008)年 10 月以降、定期船業界に対する米国と北欧州の規制が異なる中で、極東アジア・北米航路の特徴(characteristics)は極東アジア・欧州航路または北欧州・北米航路の特徴と差異はあるか。

Section F: 船社を対象とした追加質問

例: 自社の経験上、平成 18(2006)年 1 月から現在までの間、荷動きの季節性、商品価値および往復航貨物のインバランス等の変化との関係で、北欧州・米国間の定期船マーケットにおける自社ビジネスの性質に著しい変化があったか。

(2)2010 年海事法案(H.R.6167)について

米国下院の運輸・インフラ委員会委員長の James L. Oberstar 議員(当時)は平成 22(2010)年 9 月、海運同盟・協議協定に対する独禁法適用除外制度の廃止を求める法案(H.R.6167, 2010 年海事法)を議会に提出した。同法案は、船社間の運賃協議、設定、管理を禁止する一方で、船腹共有協定(VSA)については引き続き適用除外を認め、また、1998 年改正海事法を所管する FMC に対し、サービスコントラクトに関する争いへの仲裁等の権限付与を規定した。

前期議会は平成 22(2010)年 12 月で閉会したため、「2010 年海事法案」は審議未了で自動的に廃案となり、平成 23(2011)年 1 月に開会した今期議会で同法案を審議するためには議会への再提出が必要となるが、平成 22(2010)年 11 月の米国中間選挙で Oberstar 議員が落選するとともに、下院の与党が共和党となっており、同法案が再提出されるか否かは現時点で未定である。

3・1・3 シンガポール

同国の船社間協定に対する競争法適用除外制度の有効期限は平成 22(2010)年 12 月末までと
なっていることから、シンガポール競争委員会(Competition Commission of Singapore(CCS))は同年

9月、同制度に関する貿易産業大臣への勧告案を取り纏めた Consultation Document (CD) を公表し、同年10月4日を期限に関係者からの意見を募集した。CCSはCDの中で、適用除外制度見直しの過程の中で30以上の関係者(含む団体、当局、個別船社/荷主、貨物運送業者)から意見を聴取し、勧告案を取り纏めるにあたってはそれらの意見を熟慮したと前置きした上で、平成18(2006)年に適用除外制度を導入した当時の論理的根拠*1は今も当てはまり、同制度はシンガポールの経済発展に貢献する等の理由から、競争法適用除外を平成27(2015)年12月31日まで延長すべきとの見解を示した。

*1:シンガポールにおける独禁法適用除外制度導入の論理的根拠

・星港は主要な国際海事センターの一つであり、多数の主要船社が星港に拠点を持つことで、同国経済に重要な利益流入効果をもたらす。同国荷主に対しては、競争力があり、広範囲におよぶ海運サービスが提供される。

・船社間協定を独禁法適用除外とする主な理由として、除外制度が運賃やサービスの安定供給を維持し、船社間の技術/運航上の協調を促進するからである。

・EUや豪州で除外制度が廃止された場合でも、同廃止の影響を受けない星港発着航路の存在を認識することが重要である。

・CCSは、海運業界の性質、外航海運の発展、星港マーケットの事情、および船社・荷主からの意見を十分に考慮した上で、主要国の現行制度に幅広く整合させた除外制度を導入するとの見解である。同制度は海運業界にとって、確実性を付与するものである。

・適用除外制度策定にあたっての基本的な考え方

- i) 制度は健全な競争と効率的な経済により支えられるべき。
- ii) 制度が業界に対し、法令順守に係るコスト増など不必要な事務負担を課すものでない。
- iii) 外航海運の変化に対応するため、十分な柔軟性を与えるべき。

・適用除外制度の目的:

- i) 技術/運航/営業上の取り決めにより、定期船社の業務合理化に寄与する協定を促進すること。
- ii) 輸出入業者が、十分な頻繁と信頼性のある定期船サービスと、国際的な競争力をもつ運賃を引き続き享受できること。

出典: CCS Explanatory Note on the Competition(Block Exemption for Liner Shipping Agreements)
Order 2006

当協会は、CCSの5年間の適用除外制度延長提案を支持するとともに、同制度がコンテナ船運賃とサービスの安定供給ならびに船舶・設備への投資を行う上で有効であり、健全な世界経済環境の発展に役立つ旨の内容の意見書を10月4日付で提出した(海運業界からは当協会の他、シンガポ

ール船主協会や ASF(アジア船主フォーラム)も意見書を夫々提出)。

他方、GSF*2等の荷主団体は、米国FMCがコンテナスペース不足調査を継続していることや米国議会に「2010年海事法案」が提出されたことを踏まえれば、シンガポールの適用除外制度延長は時期尚早であり、また、EUの競争法適用除外度廃止のように、特定業界に対する同法適用除外を廃止する最近の世界的な競争政策の傾向に矛盾しうる等の理由から、同制度延長に反対する意見書を提出した。

*2:GSF(Global Shippers' Forum)

平成18(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。

シンガポールの貿易産業大臣は平成22(2010)年12月、CCSの提案通り、同国適用除外制度を平成27(2015)年12月末まで延長する旨プレスリリースし、その中でCCSの同制度延長に関する以下見解を付した。

- ①開放された小規模なエコノミーとして、定航船社の広範囲におよぶネットワークの存在は、トップクラス(premier)の国際海事センターとしてのシンガポールの地位に貢献し、大きな役割を果たしている。
- ②これは、同国地元荷主および経済に重要な利益流入効果をもたらす。
- ③定期船協定に対する適用除外は国際的に一般的な規定であり、包括適用除外は海運業界に対して引き続き明確性(certainty)を付与する。