

3・3 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（各種ガイドライン等の設定。VDA）および船腹共同配船（コンソーシアム）または船腹共有協定（VSA）の3種類に大別される。わが国や米国、シンガポールなどの主要国は、国によって対象範囲が異なるものの、VDAを含む船社間協定に対する独禁法（競争法、反トラスト法）適用除外を認めている。他方、各国当局による外航船社間協定への締め付け強化の動きもあり、2023年10月に欧州連合（EU）、2024年2月に英国が、コンソーシアムに対する独禁法適用除外制度の廃止を決定した。

当協会は、同制度がコンテナ船運賃とサービスの安定供給並びに将来の荷動き増に備えた船舶投資を持続的に行っていく上で有効な制度であり、また、協定は荷主との対話窓口であり、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、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・3・1 シンガポール

シンガポールは2006年に定航船社間協定に対する包括適用除外制度を導入し、同国競争・消費者委員会（CCCS）は2024年5月27日、同制度の有効期限を5年間延長し、2029年12月31日までとする提案を行った。CCCSはその理由として、VSAは消費率の向上に資し、定航船社が単独で運航する場合と比べてコストを圧縮することができることや、シンガポール発着サービス間の接続向上により、シンガポールの輸出入業者の選択肢が広がること、そして、中小船社もVSAに加盟することで市場に参入することが可能となること等を挙げている。シンガポールはパブコメ募集を経て、同国担当大臣が2024年10月28日、CCCSの提案通り5年間の期限延長を発表した。

3・3・2 カナダ

カナダでは、The Shipping Conferences Exemption Act（SCEA）に基づき海運同盟が競争法適用除外とされているが、同国運輸省が2024年、カナダ発着航路では海運同盟がもはや存在しないこと等を理由にその見直しに着手し、同年末を期限にパブコメ募集を行った。この中で、運輸省がVDAはSCEAの対象外であるとの見解を示したことから、当協会はASAを通じてICSやWSC（定航船社団体）に働きかけ、同国の適用除外制度を維持し、VDAをその対象とすることを求める内容の意見書を運輸省に提出した。現在も制度見直しは行われている（2025年3月末時点）。

3・3・3 米国

1. 海運独占禁止強化法案＜下院＞

（Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act of 2023, H.R. 1696）

2022 年 2 月 28 日、コスタ下院議員は、米国連邦海事委員会（FMC）に届け出した協定（船社間協定・ターミナル間協定等）に対する反トラスト法適用除外を規定する米国海事法の条文を削除する法案（H.R.6864）を提出。しかしながら、船社団体に加え、民主党政権の支持基盤である労組を含む港湾関連団体が強く反対したため、2023 年 1 月の米国第 117 議会会期終了により同法案は審議未了で廃案となっていた（2022 年船協海運年報ご参照）。

2023 年 3 月 23 日には同じ主旨の法案（Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act of 2023, H.R.1696）が再度提出され、同法案には反トラスト法に基づいてコモン・キャリアやターミナルオペレーター間の合併、買収、その他取引に関し、分析および意見書を FMC が米司法省司法次官補に提出する権限を付与（FMC の権能を強化）する旨が追加で盛り込まれている。下院沿岸警備・海上輸送小委員会に付託されたが、2025 年 3 月現在、進展は見られない。

2. 海事法改正施行法案

（Ocean Shipping Reform Implementation Act, H.R.1836）

本法案は 2023 年 3 月 28 日、ジョンソン下院議員により提出されたもので、OSRA2022 に最終的に盛り込まれていなかった、Shipping Exchange（特に上海航運交易所）の監視強化にむけた FMC への捜査・報告体制確立などの追加条項を加えることで、外国（中国を念頭）の米国サプライチェーンへの影響を抑止する内容となっている。下院運輸インフラ委員会、USCG 海上輸送小委員会に付託された後、2023 年 5 月 23 日に両委員から報告があり、次の 2 点が追記された。

- ① FMC に様々な関連問題について助言を行う諮問委員会を設置する（各委員会の詳細については TOR で記載される）
- ② 外国法および慣行に関する年次報告書、コンテナ貨物指数、海上貨物物流に関するデータ基準、上海海運取引所の運営に関する調査・報告書を FMC が将来的に作成することを義務付ける。

本法案は 2024 年 3 月 21 日に下院を通過し、上院の商業委員会に付託されたが、その後の進展は見られない（2025 年 3 月時点）。

3.3.4 豪州

豪州では外航海運カルテル競争法一括適用除外規則（2010 年競争消費者法第 10 章／Competition and Consumer Act 2010 Part X（以下 CCA Part X））により適用除外が認められているが、同国政府は 2013 年以降の同法全面見直しを発表。直近では項目別に適用除外を認める権限が付与された豪州競争・消費者委員会（ACCC）が 2019 年 12 月に、「一括適用除外（Block Exemption）」ではなく「一部適用除外（Partial Exemption）」

とする考え方を示し、2020 年 2 月末を期限にパブリックコメントを募集した（2020 年船協海運年報ご参照）。

豪州生産性委員会（PC：政府の諮問機関）は 2022 年 9 月に「海上物流に関する報告書案」を発表し、パブリックコメント募集に加え、同年 11 月に公聴会を実施した。2023 年 1 月に発表された最終化された報告書には、Part X を廃止し、Class Exemptions（部分的適用除外）若しくは CCA Part VII（2010 年競争・消費者法第 7 章：制限的取引行為の内、条件を満たすものについて申請に基づき ACCC が企業へ認可できる）で規定する既存の制度を用い、当該協定が公益に資することが示されたうえで適用除外とされるべきとの提言が記載された（2022 年船協海運年報ご参照）。2025 年 3 月現在、その後の進展は見られない。

なお、ACCC が 2021 年 11 月 4 日付で発表した「Container Stevedoring Monitoring Report」2020-2021 版においても限定的な適用除外規則（Class Exemption）の策定が提言されている（『2021 年船協海運年報』ご参照）。

3・3・5 マレーシア

マレーシアの VSA に対する競争法適用除外制度の有効期限が 2025 年 7 月 6 日までとなっていることから、マレーシア船主協会（MASA）等は 2025 年 1 月に期限更新を求める要望書を競争当局（MyCC）に提出。これに対し、MyCC は同国関係者に対して追加情報の提出を求めるなど、現在、有効期限延長是非について検討している模様である（2025 年 3 月末時点）。

3・3・6 インド

インドの VSA に対する競争法適用除外制度の有効期限は 2021 年 6 月 19 日となっていたが、その後、同国政府から有効期限更新有無に関する公式発表は行われていない（2022 年船協海運年報ご参照）。そのよう中、現地情報によれば、同国海運省は適用場外制度見直しにあたり、船社間協定の「市場占有率」（閾値）やインド船社に対する貨物割当の導入を検討しており、業界はそのような要件の導入に対して反対の立場を表明している。

以上