

## 【資料 3-2】

2004 年 8 月 13 日、  
豪州生産性委員会に提出

### 豪州 Trade Practices Act of 1974(1974 年取引慣行法) Part X(第 10 章) 見直しに関する日本船主協会コメント

1974 年取引慣行法第 10 章の見直しについて 2004 年 7 月に発表された論点ペーパーに対し、日本船主協会は以下コメントを提出する。当協会は日本国籍を有する 108 の海運会社を会員とする全国的な海運事業者団体である。

- 1) 当協会は、当協会会員のわが国定期船会社 3 社が加盟する Shipping Australia Limited(SAL)から別途提出されたコメントを支持する。当協会からは、外航船社間協定に対する現行の独禁法適用除外制度（以下、「除外制度」）に関する原則的な立場を表明することとしたい。
- 2) 除外制度に関する当協会の基本スタンスは概要以下の通りである。

現在の効果的・革新的な定期船事業およびそのインフラは、除外制度の下で確立されており、同盟、協議協定、コンソーシアなどの船社間協定のメンバー船社は、除外制度により、信頼性ある定期船サービスを提供する上で大幅なコスト削減と、サービス品質と効率性の改善を行うことができている。このため除外制度は、海運業のみならず、高品質な定期船サービスを享受している荷主を含む貿易業界全体にとっても有益である。除外制度の廃止は、国際海上輸送への高まる需要に応じるために必要な船舶・その他貿易インフラに対する船社の投資能力を著しく低下させる船社間の破滅的競争を引き起こすと考えられる。また、このような競争は、サービスの選択肢減少や、効率性とサービス品質の低下等、貿易業界全体にとってマイナスの結果をもたらす定航市場の寡占状態をも招来するだろう。従って、当協会は豪州政府に対し、運賃とサービスに影響する諸問題の他、豪州発着の国際トレードの安定化、世界の経済動向、コンテナ海運市場の需給状況など幅広い問題につき、豪州の法令の枠内で船社が共同で対応する能力を低下させるいかなる処置も講じないことを強く求めるものである。

- 3) 定期船海運に関する現行の豪州の法制は極めてうまく機能している。豪州発着の定期船トレードにおいて、船社は効率的かつ効果的にその責務を果たしており、1990年代後半の広範な見直し作業の結果として除外制度が維持されている日米等の主要貿易相手国との法制上の衝突もなく、市場は高い競争状態にある。現行制度の下、豪州貿易に携わる荷主は確実なサービスの選択肢と合理的な運賃を享受してきた。
- 4) 当協会は、除外制度の下で、法令に記述されている制限に従い、船社が合法的な船社間協定を締結する特権を与えられていることを認識し、荷主業界および政府から十分な理解を得るため、定期船同盟/協定を運営する上で最大限の透明性を確保することが重要と考える。この点において、日本では船社間協定と日本荷主協会との間の協議メカニズムが十分に確立されていることに注意を喚起したい。この長年に亘る民間自己規制制度は極めて有効に機能しており、除外制度の下での荷主・船社双方の利益の適切なバランス実現に貢献している。
- 5) 従って当協会は、豪州発着トレードにおいて、船社間協定の活動に関する更なる政府規制を導入することが必要とは全く考えておらず、取引慣行法第 10 章によって構築されている豪州の現行法制の枠組みの維持をここに求めるところである。もちろん当協会は、この重要な問題に関し、生産性委員会と意見交換するあらゆる機会を心から歓迎するものである。

-----