

## 【資料3-1】規制研報告書（結語部分抜粋）

**結語**

外航海運産業は、国際貿易の担い手として、国の盛衰を背負いながら今日まで発展を遂げてきた。その歴史は競争法よりも古く、「海運自由の原則」、すなわち、自国発着の貨物についても、自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させず、海運企業や船舶の選択について政府が介入しないことが国際慣行となってきた。この原則の下で、外航海運産業は、世界各国において、市場への参入退出やその事業活動について法令による規制を余り受けることなく発展してきた。また、船社間において、130年以上もの長きにわたって、「海運同盟」と呼ばれる国際カルテルが形成され、主要国の競争法においても容認されてきた。

しかしながら、外航海運産業は、我が国の多くの産業にとって基盤インフラの役割を担う基幹産業の一つである。かかる観点からすれば、外航海運産業の在り方は、我が国の荷主、ひいては一般消費者に多大な影響を及ぼすという観点から検討されなければならない。EUにおける一括適用除外制度見直し、リスボン戦略に基づき、EU域内産業の国際競争力向上の観点から進められてきたのも同じ視点によるものであることを想起すべきである。本報告書で検討を行ってきたように、現在の定期コンテナ船カルテルは合理性を欠く運賃修復及びサーチャージ料金の適用等によって荷主の利益を阻害している。また、外航海運産業には、こうしたカルテルを認めなければならない特殊性は認められない。さらに、欧州連合が外航海運の適用除外制度を廃止した後は、日本発着の3つの主要な航路のうち外航海運カルテルが存在するのは北米航路のみになるが、こうした状況下で、外航海運カルテルを維持し続けることは、荷主の利益にならないだけでなく、船社の競争力強化の観点からも悪影響があると考えられる。このような状況を踏まえれば、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度は、一定の猶予期間を設けた上で、廃止することが適切である。

公正取引委員会は、本研究会報告書の考え方を踏まえ、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の廃止に向けた取組みを積極的に推進すべきである。また、制度改正を待つことなく、現行制度の下で採りうるアクションを起こさなければならない。平成11年に整備された適用除外制度の下では、公正取引委員会の措置請求制度が設けられており、これを活用することによって、当面の弊害を除去することは可能であると考えられる。本研究会においても、公正取引委員会の取組や外航海運市場の動向について引き続き注視しつつ、今後とも本分野における必要な提言を行っていくこととしたい。