

3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外

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ム(船腹共同配船)に大別される。EU は平成 20(2008)年 10 月に定期船同盟に対する EU 競争法適用除外制度を廃止したものの、コンソーシアムに対しては引き続き同法適用除外を認め、他方で、わが国や米国、シンガポールなどの主要国は船社間協定に対する独禁法適用除外(以下「適用除外」)を認めていることから、EU の適用除外制度廃止は国際社会の中で例外的な決定であることがいえる(シンガポールにおける平成 22(2010)年の適用除外制度見直しの動きについては『船協海運年報 2010 年』参照)。

当協会は、適用除外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な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という観点からも、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・1・1 EU

EU は、定期船同盟に対する競争法適用除外を規定する規則 4056/86 の廃止に先立ち、船社間の情報交換等の指針となる海運分野の競争法適用ガイドラインを平成 20(2008)年 7 月に発表した。

同ガイドラインの有効期限は平成 25(2013)年 9 月 26 日までとなっているが、欧州委員会競争総局(DG COMP)は平成 24(2012)年 5 月 4 日付で同ガイドラインの延長は不要との見解を示した文書(Commission Staff Working Document)を公表し、同年 7 月 27 日を期限にパブコメを募集した。DG COMP は同ガイドラインの延長が不要である理由として、(規則 4056/86 廃止後の)一般的な競争法適用への円滑な移行という主目的が達成されたこと、同ガイドラインの内容は一般競争法における既存の一般ガイドライン(ex. "Horizontal Guidelines")と重複しており、海上輸送に関し競争法に抵触するか否かを自己評価するにあたり一般ガイドラインで対応可能であることなどを挙げた。

海運業界からも同ガイドライン延長を求める強い要請はなく、欧州委員会は平成 25(2013)年 2 月 19 日付プレスリリースで同ガイドラインの有効期限を延長しないと発表した。

一方、コンソーシアムに対する競争法適用除外を規定する規則 906/2009(以下「コンソーシアム規則」)の有効期限は平成 27(2015)年 4 月までとなっており、一部メディア等は欧州委員会が平成 25(2013)年中にもコンソーシアム規則の見直しに着手する模様と報じている。

3・1・2 米国(米国連邦海事委員会(FMC)報告書)

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)が北米・欧州航路やアジア・欧州航路等の市場構造や運賃・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 月末までの 5 年間に対象に調査を行った。その報告書が平成 24(2012)年 2 月に公表され、その中で「EU の定期船

同盟に対する競争法適用除外制度廃止は米国関係航路にマイナスの影響を与えていない」と結論付けた。また、同報告書は平成 22(2010)年以降についても引き続き調査するよう勧告している。

3・1・3 日本

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」は第 1 回会合(平成 22(2010)年 3 月)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むことを決め、第 3 回会合(同年 6 月 7 日)で取り纏めた第 1 次報告書案の中で、同制度の見直しについて、以下対処方針を打ち出した(同対処方針は同年 6 月 18 日に閣議決定)。

【規制・制度改革に関する分科会の対処方針】

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〉

上記方針を受け、国土交通省は公正取引委員会との協議の結果、平成 23(2011)年 6 月 17 日付で、平成 27(2015)年度に再度検討を行うことを条件に適用除外制度を維持するとの結論を得たと発表した。同省は同制度維持の結論に至った主な理由として以下の点を指摘した。

- ・わが国主要貿易国が適用除外制度を維持している現状下、わが国が先んじて適用除外制度を早急に廃止すべき積極的理由は見つからない。
- ・EU 競争法適用除外制度廃止後に起きた、欧州航路の運賃の大きな変動、個別船社の設定となったサーチャージの上昇、需給逼迫を引き起こしたサービス合理化などの影響を踏まえれば、わが国の適用除外制度廃止によるわが国船社、荷主及び経済全体に悪影響があることを懸念。

3・1・4 ニュージーランド

ニュージーランド(NZ)の生産性委員会(Productivity Commission)は政府からの要請を受け、同国の国際輸送サービスの利用可能性および効率性の改善を図ることを目的とする報告書を平成 24(2012)年 4 月に取り纏め、その中で政府に対し、同盟・協議協定に対する包括的な独禁法適用除外制度を一定の期間を経た上で廃止する一方、コンソーシアムについては届出および船社と荷主が個々に締結するサービスコントラクトの確保を条件に適用除外制度を維持するよう提言した。

上記提言を受け、商業大臣は同年 9 月に下院の商業委員会(Commerce Committee)に対し、海運業界に対して現行の Shipping Act による規制から、一般競争法による規制に移行すべきか広範に検討するよう求めた。この要請を受け、商業委員会は中間報告書を公表するとともに生産性委員会の上記提言に係るリスクの有無等について同年 10 月 19 日を期限に関係者からの意見を募集したため、当協会は同年 10 月 18 日付で現行適用除外制度維持を求める意見書を提出した。

3・1・5 香港

同国では、競争法(Hong Kong Competition Ordinance)が平成 24(2012)年 6 月 14 日に採択され、平成 25(2013)年 1 月 18 日に施行したものの、平成 25(2013)年 3 月末時点では競争当局は設立されてない。同法の下で適用除外制度が導入されるか否かは競争当局設立後に検討される見込みである。