

### 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(各種ガイドライン等の設定)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。(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』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

コンソーシアムに対する競争法適用除外を規定する欧州委員会規則906/2009(所謂「コンソーシアム規則」)の有効期限が平成27(2015)年4月までであったことから、欧州委員会による見直し作業が実施されていたところ、同委員会競争総局は平成26(2014)年2月27日付で同規則を平成32(2020)年4月25日まで5年間単純延長する提案を公表するとともに、パブリックコメントを募集した。そのため、当協会は、国際海運会議所(ICS)やアジア船主フォーラム(ASF)を始めとする国際海運団体と連携しつつ、平成26(2014)年3月31日付で同委員会の提案を支持する意見書を提出した。その後、欧州委員会競争総局は、同年6月24日付で同規則を平成32(2020)年4月まで5年間延長することを発表した。

#### 3・1・2 日本

平成23(2011)年6月、当時の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」は国土交通省に外航海運に係る独禁法適用除外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。」とする対処方針を打ち出した。同方針を受け、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。

日本の適用除外制度のあり方については、(公財)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 一般財団法人運輸政策研究機構副会長・運輸政策研究所所長)において、国土交通省海事局外航課、学識経験者、荷主代表および当協会が参画して継続的に意見交換しているが、平成26(2014)年度は開催されなかった。

#### 3・1・3 豪州

豪州政府は平成25(2013)年12月、同国独禁法の全面的見直しの実施を発表し、平成26

(2014)年4月に同見直しに係る Issues Paper を公表、船社間協定への独禁法適用除外を定める豪州独禁法(Competition and Consumer Act / CCA) Part X の有用性について関係者からの意見を募集した。これに対し、ICS は現地海運団体(Shipping Australia Limited / SAL)と連携の上、CCA Part X の維持を支持する旨の意見書を提出した。また、ASF も同様の意見書を提出した。同年9月、同国政府は CCA Part X を廃止し、船社間協定は一般競争法の対象とすべきとする旨の中間報告書を公表、再びパブリックコメントを求めたため、SAL、ICS および ASF は再度 CCA Part X 維持を支持するコメントを提出した。

その後、平成 27(2015)年 3 月 31 日、豪州政府の Working Group は最終報告書を発表、豪州独禁法 Part X の廃止を推奨するとともに、以下の検討を豪州政府に対し提案した。

- (1) 競争法当局(Australian Competition and Consumer Commission / ACCC)は船社間協定に対する一括適用除外制度を設ける権限を与えられるべき。一括適用除外を認める例としては、スケジュール/スペース交換の調整に関する取り決めで、共通タリフ設定等のカルテル行為は行わない協定が対象。(Vessel Sharing Agreement に類する協定は認め、Discussion Agreement に類する協定は認めないとの見方も出来るが、報告書には明確に記載されておらず、詳細は不明)
- (2) 一括適用除外の認可基準/認可方法は、ACCC が定航業界とも協議の上決定する(承認プロセスの基準/詳細については不明)
- (3) 既存協定が新しい一括適用除外基準に合うものかどうか確認できるよう、2 年間の移行期間を設けるべき。

なお、今回の提案はあくまでも豪州政府に対する Recommendation であり、同政府は、今後 WG の提案を踏まえ、平成 27(2015)年 9 月までに最終判断を下す予定。それまで Part X は維持されることとなっている。

### 3・1・4 インド

インドでは平成 21(2009)年 5 月に競争法が発効し、その時点では、海運業界を含め個別の適用除外制度を認めない一方で、公共の利益に資すると判断されれば、同国政府によって適用除外を供与され得る余地を残していた。

ASF をはじめとした関係者の長年の働きかけの結果、平成 25(2013)年 12 月 11 日、インド企業省は、一年間の暫定措置として同国における船腹共有協定(VSA)への独禁法適用除外制度の適用を公表した。その後、平成 26(2014)年 12 月で同制度は失効したが、平成 27(2015)年 2 月 5 日付の官報で、同制度を同日から 1 年間延長すると発表した。同国海運省は、引き続き VSA 協定全ての監視を続けていくこととしており、現行および今後新たに結ぶ協定の届出を求めている。また、協議協定(VDA)に対する恒久的な適用除外制度の導入については、引き続き検討するとしている。

### 3・1・5 マレーシア

同国では、平成 24(2012)年 1 月 1 日に競争法が施行。同月、マレーシア競争委員会

(Malaysian Competition Commission、以下「MyCC」)は船社間協定への適用除外制度を暫定的に導入すると公表した。MyCC は、平成 25(2013)年の一年を通じて適用除外制度の恒久化について民間利害関係者／関係省庁と協議した結果、平成 26(2014)年7月7日付官報においてVSA およびVDA に対し、3年間の独禁法包括適用除外制度を導入すると発表した。なお、VDA については、海運業界においての市況データ、需要供給の予測、国際貿易の傾向やトレンドについてのみ情報交換を認め、価格の協定や推奨、タリフの強制等の情報交換は認めないとしており、他国制度より狭義な内容となっている。