

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。

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 日本

船社間協定に対するわが国の適用除外制度のあり方については、平成 22(2010)年、国土交通省(国交省)は公正取引委員会(公取委)と協議の結果、平成 27(2015)年度中に再検討を行うこととしていた。(船協海運年報 2011 の 3・1・1 参照)

このため、国交省は、平成 27(2015)年 10 月より、公益財団法人 日本海事センター主催の海運経済問題委員会(委員長:杉山 武彦 一般財団法人 運輸総合研究所副会長・運輸政策研究所長)を活用して再検討作業を開始した。同委員会には、国交省海事局外航課、学識経験者、荷主代表、当協会および船社代表が参画し、平成 28(2016)年 1 月までに計 3 回の委員会が開催された。

平成 27(2015)年 10 月に開催された第 1 回会合では、諸外国の適用除外制度等について意見交換され、その後、同年 12 月の第 2 回会合では、外航課が船社・荷主を対象に実施した同制度についての調査結果を中心に議論された。

平成 28(2016)年 1 月に開催された第 3 回会合では、過去 2 回の委員会での議論をベースに取りまとめられた報告書案が審議され、主に以下の事由に基づき「現状維持」の方向で報告書を最終化することが合意された。

- ・船社間協定は「安定的かつ効率的な海上輸送サービスの提供」、「適正な運賃水準の実現」に資するものであり、また、同協定に対する適用除外制度は、安定的かつ効率的なサービス提供に向けた船社の事業活動の法的安定性を確保するものである。
- ・平成 20(2008)年 10 月の EU における除外制度廃止後、これに追随する国はない。
- ・荷主側も「除外制度が安定的な輸送サービス維持に寄与する限り制度維持は適当」との意見。

他方、公取委は、平成 27(2015)年 4 月以降、当協会や国際海運会議所(International Chamber of Shipping / ICS)・定航船社団体である世界海運業議会(World Shipping Council / WSC)を含む海運業界および荷主業会への実態調査や適用除外制度に係るヒアリングを実施。平成 28(2016)年 2 月 4 日には、「外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の在り方に

ついて」と題する報告書を発表し、①国際的な制度の整合性、②荷主の利益の保護、を理由に適用除外制度を維持する理由が現在においてもなお存在するか検討を行った結果、「同盟、協議協定、コンソーシアム及び配船協定(*)については、いずれも独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえないことから、外航海運に係る独禁法適用除外制度を維持すべき理由は存在しないものと考えられる。」との結論を提示した。

(*) 公取委は、コンソーシアムおよび配船協定については、その性質から基本的に独禁法上の問題とはならないものと考えられるため、適用除外とする必要なく、また、それらの法的安定性については、ガイドラインの策定等により担保可能との立場。

国交省は、海運経済問題委員会での報告書を最終化した後、今次再検討の最終結論に向け公取委と協議し、平成 27(2015)年度中に結論を出すこととしていたが、平成 28(2016)年 3 月末の時点では、公取委との協議は継続している。

3・1・2 シンガポール

シンガポールにおける船社間協定に対する競争法適用除外制度の有効期限は、平成 27(2015)年 12 月末とされていたところ、シンガポール競争委員会 (Competition Commission of Singapore/CCS) は、同年 5 月、現行制度を平成 32(2020)年末まで、5 年間延長することを提案する報告書 (Consultation Paper) を発表、同報告書へのパブリックコメントを募集した。これに対し、当協会は、適用除外制度は高品質で安定的な海上輸送サービス提供に資するものであることや、同制度は世界的に見ても Regulatory Norm である点を指摘しつつ、5 年間の適用除外制度延長提案を支持する旨の意見書を提出した。(当協会の他、シンガポール船主協会やアジア船主フォーラム (ASF)、ICS もそれぞれ CCS 提案を支持する意見書を提出)

パブリックコメント実施を経て、平成 27(2015)年 11 月 25 日には、CCS は同国経産省に対し、概要以下の理由により現行適用除外制度を平成 32(2020)年末まで 5 年間延長することを改めて提案し、同省は CCS の提案内容に合意した旨が発表された。

- ・パブリックコメント募集に対し、5 つの意見書が提出され、そのうち 4 つは現行制度延長に賛成。
- ・CCS は各国における適用除外制度を分析した結果、同制度は Regulatory Norm であると判断。また、トランシップ貨物の取扱量が多い同国にとって除外制度は重要。
- ・船社間協定は、シンガポールの輸出入業者にとって、輸送手段への connectivity 向上と選択肢の拡大など、同国に大きなメリットをもたらす。
- ・CCS は引き続き定航海運の市況、規制の環境、availability や価格の監視を続けていく。

これにより、同国における船社間協定に対する適用除外制度は平成 32(2020)年末まで延長されることとなった。

3・1・3 豪州

豪州政府は平成 25(2013)年 12 月に同国独禁法の全面的見直し実施を発表した。その後、平成 26(2014)年 9 月には同見直しに関する政府のワーキンググループ(WG)による中間報告書を発表し、パブリックコメントを求めたため、当協会、ICS、ASF 等関係海運団体はそれぞれ現状維持を求める意見書を提出した。平成 27(2015)年 3 月 31 日には、WG は最終報告書を発表、豪州政府に対し、船社間協定への独禁法適用除外を定める豪州独禁法 Part X は廃止する一方で、カルテル行為は行わない等一定の基準を満たした船社間協定に対する一括適用除外制度を設ける権限を競争法当局に与えること等を提案した。(船協海運年報 2014 の 3・1・3 参照)

豪州政府は、同提案も踏まえ、平成 27(2015)年 9 月までに最終判断を下すとの意向を示していたところ、同年 11 月、船社間協定に関する適用除外制度について更に検討を進めることを発表した。

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 をはじめとする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導入した。(船協海運年報 2013 の 3・1・4 参照)

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こと(船協海運年報 2014 の 3・1・4 参照)に続き、平成 28(2016)年 3 月 2 日付の官報で、更に 1 年間延長する旨を発表した。なお、インド企業省は今次延長について、「政府内検討の結果、VSA の適用除外制度が“Public Interest”であると結論付けられたことに基づく決定」としている。一方で、同国における協議協定(VDA)への適用除外制度の導入については、関係当局で引き続き検討することとされている。

3・1・5 香港

香港議会の決定を受け、香港の競争事務委員会(日本の公正取引委員会に相当)は、平成 27(2015)年 12 月 14 日付で競争条例(独禁法)を全面施行することを決定した。同条例では、協議協定(VDA)と船腹共有協定(VSA)が禁止行為とされたことから、現地海運団体である香港定期船協会(HKLSA)は、VDA と VSA を禁止行為から一括適用除外とするよう求める申請を提出した。その後、香港競争事務委員会は、平成 28(2016)年 3 月 24 日を締め切りに、関係者から同申請に関するパブリックコメントを実施した。当協会や ICS、ASF は、HKLSA の要請もあり、HKLSA の意見を支持する旨の意見書を提出した。競争事務委員会は、出された意見を精査した上で、一括適用除外措置の是非を判断することとしている。