

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(以下 VDA。各種ガイドライン等の設定)およびコンソーシアム(以下 VSA。船腹共同配船)に大別される。欧州連合(EU)は 2008 年 10 月に定期船同盟に対する競争法適用除外制度を廃止したものの、VSA 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、国によって対象範囲が異なるものの、VDAを含む船社間協定に対する独禁法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ならびに将来の荷動き増に備えた船舶投資を持続的に行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 においては欧州委員会規則 906/2009(所謂「コンソーシアム規則」)によって VSA に対する EU 競争法(EU 機能条約第 101 条、102 条他)適用除外が認められているが、有効期間が 5 年間であり、現行規則の有効期限は 2020 年 4 月 25 日となっている。

今後開始される見直し作業に備え欧州船主協会(ECSA)と世界海運評議会(WSC)は 2018 年 1 月、欧州委員会競争総局(DG COMP)と会合を持ち、制度維持の必要性を訴えた。DG COMP からは定航船社統合によるサービス水準低下の懸念から前回見直し時以上に荷主団体からの反対が強いため、海運業界が制度維持を求めるのであればより強力な理論武装が必要とのコメントがあった。DG COMP は今後海運、荷主等関係者宛にアンケート調査を行う予定であるため、ICS/ECSA/WSC は前回見直し時同様、共同のポジションペーパーを作成することとしている。

3・1・2 米国

1. 米国内の動向

米国においては、1998 年外航海運改革法(OSRA)により修正された 1984 年海事法によって VDA、VSA に対する反トラスト法適用除外が認められている。現行制度に関しては 2018 年 3 月末現在見直しの動きは確認されていない。

一方、2017 年 1 月に発足したトランプ政権は規制改革の下、政府組織の簡素化を図っており、荷主・消費者保護の観点から外航海運業を監視する米国連邦海事委員会(FMC)もその対象になっているものと見られている。現在、定員 5 名の FMC コミッショナーの内、2 名分(民主党枠)が前任者の任期終了後もホワイトハウスからの後任指名がない状態が続いており(2018 年 3 月末現在)、これも現政権の方針の影響と見られている。

2. 太平洋航路安定化協定(TSA)の解散

米国発着航路においては、かつては欧州同盟同様、同盟が存在していたが、新海事法施行によるインディペンデントアクション(IA)*¹の行使の許容、新海事法を改正した OSRA による非公開サービスコントラクト*²の法制化等により同盟の弱体化が進んだ結果、盟外船社を含むより広い船社間で情報交換を行い、運賃に関しては拘束力のない「値上げガイドライン」のみを決定・公表する VDA が普及することとなった。その代表が、1989 年 3 月に発足した TSA であり、復航の太平洋航路西航安定化協定(WTSA)とともに代表的な協議協定として存在してきた(2012 年に TSA は WTSA を吸収)。

しかしながら、EU による同盟に対する競争法適用除外廃止(2008 年)を契機とする各国の競争当局による規制強化等に伴い、ここ数年加盟船社数の減少が続き、邦船社では 2008 年に商船三井、2016 年には日本郵船および川崎汽船が TSA を脱退している。

その後、世界最大の定航船社のマースクも Hamburg Sud 買収と引き換えに協定脱退を当局と約束しており、2018 年 1 月に脱退することとなった。

このため、TSA の存在感は著しく低下、2018 年 2 月 8 日を以て TSA は解散した。

18 年 2 月にはアジア航路の代表的な協議協定であるアジア域内協議協定(IADA)も活動を休止しており、当協会としては協議協定を含む船社間協定は必要との立場であるものの、競争法コンプライアンスとの関係で、個別船社には厳しい判断を迫られる環境が続いている。

*¹ 海運同盟で設定した統一運賃と異なる独自の運賃等を、同盟へ事前通告することにより設定できる権利

*² 船社/荷主間での運賃を含む輸送契約を FMC に提出することを義務付けた上、協定船社を含む第三者にその内容を公表することを禁じたもの

3.1.3 マレーシア

2012 年 1 月 1 日に競争法が施行され、船社間協定への独禁法適用除外制度は暫定的に導入されていたものの、2014 年 7 月、マレーシア競争委員会(MyCC)は、VDA および VSA に対する適用除外制度を 3 年間有効にすると発表していた。なお、VDA については、市況データ、国際貿易の傾向等の情報交換のみを認め、運賃に関するガイドラインの設定や情報交換は一切認めない限定的な内容となっている。

2017 年 7 月 7 日に適用除外制度が 3 年間の有効期限切れになることを踏まえ、MyCC は同年 5 月 11 日、現行通りの内容で更に 2 年間適用除外制度を延長する旨の提案を行い、併せてパブリックコメントを募集した。これに対し当協会、国際海運会議所(ICS)およびアジア船主協会(ASA)はそれぞれ意見書を提出した。各団体は意見書の中で MyCC の提案を支持しつつも、更に有効期間の拡大とともに、マレーシアの主要貿易相手国の制度に倣い、運賃や諸チャージに関する議論も可能とするよう提案した。しかしながら、こうした意見は採用されず、MyCC は 6 月 21 日、原案通りの内容で 2017 年 7 月 7 日から 2 年間適用除外制度を延長することを発表した。

3・1・4 香港

2015 年 12 月 14 日に競争条例が施行され、VDA と VSA が禁止行為とされたことから、定航船社の業界団体である香港定期船協会 (HKLSA) は、競争条例を管轄する香港競争委員会 (HKCC) にそれらを禁止行為から適用除外とすよう求める申請を提出していた。HKCC は、HKLSA からの申請を受理した上でパブリックコメントを募集したため、当協会、ICS および ASA は、HKLSA からの要請もあり、HKLSA を支持する意見書をそれぞれ提出した。

パブリックコメントの結果を受けて、2016 年 9 月 14 日、HKCC は VSA のみを適用除外とする提案を発表し、再びコメントを募集した。これに対し、当協会は ICS 等関係海運団体と連携し、香港の主要貿易相手国は VDA および VSA に対する適用除外を認めており、香港のみが制度を逸脱することになるのは香港経済に有益とならないことから VDA も適用除外とされるべき、などとする意見書を提出した。

その後、HKCC の最終判断が待たれるなか、VDA に対する広範な適用除外が得られない事態を懸念した HKLSA は、そうした場合は、運賃に関する要素を取り除いた形の VDA には適用除外を認める内容の妥協案を追加で HKCC に提案した。同妥協案に対しても当協会や国際海運団体は HKLSA を支持する意見書をそれぞれ提出した。しかしながら、2017 年 8 月 8 日、最終的に HKCC は VSA のみを競争条例からの適用除外とすることを発表、有効期間は 5 年間とし、4 年経過時点で今後の取扱いについて再検討することとした。なお、VDA については、適用除外と認められないものの、一定の情報交換（業界が抱える一般的な問題、一般的な経済問題やトレンド、規制やコンプライアンスに係る問題等）については競争法に抵触しないことが併せて公表された。

3・1・5 インド

インドでは 2009 年 5 月に競争法が施行され、その時点では海運関連を含め一切の適用除外制度は含まれなかった一方、公共の利益に資すると判断されれば同国政府により適用除外が認められる余地を残していた。

その後、ASA をはじめとする関係者の長年の働きかけの結果、2013 年 12 月にインド企業省 (MOCA) は 1 年間の暫定措置として VSA に対する適用除外を導入した。それ以降は MOCA が暫定措置の更新を繰り返しており、直近では 2017 年 6 月 20 日に 1 年間の延長が発表された。

なお、MOCA は、VSA に対する適用除外は”public interest”であると結論付けられたことによる決定と説明、また、インドの海運関連事業を所管する海運総局は、適用除外の要件である VSA の個別届出提出を引き続き求めるとともに、監視も継続するとしている。

3・1・6 UNCTAD (国際連合貿易開発会議)

近年、UNCTAD は外航海運の市場集中/競争法問題に関心を高めており、動向が注目されている。

UNCTAD が 2017 年 10 月に発行した海上運輸レビューの最新版において昨今のコンテナ船社合併が途上国の海運サービス、特に南北航路における直航サービス減少につながった点を指摘し、関係国の競争当局に対して現行競争法体系の見直しを提言している。

また、2018 年 2 月には UNCTAD 事務局から ICS 等の国際業界団体に対して非公式な質問票が送付されたことから、WSC/ICS/ECSA の共同回答を作成および送付した。

質問および回答の概略は以下の通り。

質問事項:

- ・船社間協定および近年のアライアンス再編等が定航船社にどう影響を与えたか。
- ・定航船社と近年の市況環境変化にどう対処してきたか。他

回答:

- ・定航市場参入には莫大な投資が必要。VSA は効率配船に資する。
- ・新規参入者および小規模事業者も VSA を通じて寄港地の多様化等を実現。
- ・過去 40 年船舶規模や荷動き量は拡大。VSA 活用により効率配船が可能となり競争もある。
- ・VSA の制限は定期航路の縮減/廃止を引起す懸念がある。
- ・定航海運業は市場集中の度合いが高いとする調査もある(上位 7 社が市場の 8 割を占有)が、競争状態を測る指標を用いたところ、業界は競争性を有するとの結論となった。
- ・市場変化に対応し、定航船社が混乱なく十分なサービスを継続できる能力を担保する制度的枠組みが必要。

今後 UNCTAD 事務局は 2018 年 7 月に競争法問題に関する専門家会合を開催予定であり、同会合が欧州委員会のコンソーシアム規則見直しに影響を与えることが懸念される。