

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。VDA)および船腹共同配船(コンソーシアム)または船腹共有協定(VSA)の3種類に大別される。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、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、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並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」)によってコンソーシアムに対する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。

2018年に入り、欧州委員会競争総局(DG COMP)は見直し作業を徐々に本格化し、それに併せて世界海運評議会(WSC)、欧州船主協会(ECSA)および国際海運会議所(ICS)もDG COMPと複数回会合を持ち、制度維持の必要性を訴え続けた。

2018年5月にDG COMPはコンソーシアム規則見直しに関するロードマップ【資料3-1-1-1】を公表、同マップで提案している見直しの評価方法についてコメントを募集したところ、WSC/ECSA/ICSは同年6月4日にコメントを提出、3団体は現行規則の果たした役割、妥当性、廃止時のコスト、他規則での代替不可能性等に言及し、同規則の延長を要望した(ロードマップに対する3団体コメント全文はこちら)。

その後同年9月27日付でDG COMPは規則の影響および関連性を評価し、規則改廃等の判断材料にすることを目的に同規則見直しに係るパブリックコメント【資料3-1-1-2】の募集を開始した(締切:12月20日)。またDG COMPは特定の関係者宛により細かい質問も送付した。これに対して当協会は同年11月14日開催のECSA SPC会合出席の機会を捉え、3団体に対してアジア船主協会(ASA)も含めた4団体でのコメント提出を非公式に打診したところ、3団体は同年3月にDG COMPへ非公式意見書を提出した際にASAが共同提出者として含まれていなかったこと等を理由に当初は難色を示したが、最終的にはコメントの共同提出者に名を連ねることに賛同した。同年12月20日、WSC/ECSA/ICS/ASAの4団体はWSC取りまとめの下共同でコメントを提出した(パブリックコメントに対する4団体コメント全文はこちら)。

4 団体コメントの主なポイント

- ・規則は国際定航船社が有するネットワークになくてはならない
- ・EU関係航路では規則が20年以上存在しており、透明性及び法的安定性確保に寄与
- ・昨今の再編を経てもなお業界は高い競争性を有す。また、過去20年で運賃は半減
- ・規則は運航効率向上および温暖化ガス削減等の環境規制への対応にも寄与

2019年3月18日、WSCはDG COMPの求めに応じて追加の報告書を提出(作成:RBB Economics)した。同報告書は2013年～2018年のEU関係航路において定航サービスがどの様に発展したかを評価している。また、現行規則が顧客へのサービス品質向上(運賃低下、運航効率向上等)に寄与し、環境にも配慮した定航サービスを提供するために不可欠なツールであるため、もし規則が存在していなければ現行のサービス水準の維持は困難である旨等も記載されている(RBB Economics 作成の追加報告書の全文はこちら)。

一方荷主・港湾および物流業界は、近年の海運業界再編により市場集中は増し、もはや現行規則は顧客に利益をもたらしておらず、スケジュール順守率低下等と言ったサービスの品質下落を招いている等を理由に、規則廃止若しくは規則改正を要求しており、海運業界と意見が対立している。2019年2月8日には経済協力開発機構(OECD)のシンクタンクの役割を担う国際交通フォーラム(ITF)が主催した定航業界に関わる官民の関係者会合が開催され、海運業界とその他の業界で意見が対立した。OECD/ITFはこの他、2018年11月2日に定航船社が形成するアライアンスが市場に与える影響を取り纏めた報告書を、2019年3月19日にはコンソーシアム規則を評価するため欧州コンテナ航路に関するデータを取りまとめた報告書を夫々発表した。WSCは両報告書発表後すぐさま報告書の内容に反論する公式コメント(DG COMPにも提出済)を発表したが、OECD/ITFを含めた関係業界との対立は一層激化している。

今後DG COMPは、昨年末に募集のコメントを評価したStaff Working Document(SWD)をリリース予定である。一部ではSWD公表後再度パブコメを実施するとの報道も出ているが、当協会は引続き動向を注視し、適宜関係団体とも連携の上対処していく。

3.1.2 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。その後MOCAは暫定措置の更新を繰り返していたが、2018年7月4日に現行制度の3年間延長を発表した。

なお、MOCAはこれまで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しており、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。