

3・3 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

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。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（競争法、反トラスト法）適用除外を認めている。他方、各国当局による外航船社間協定への締め付け強化の動きもあり、2023年10月に欧州連合（EU）、2024年2月に英国が、コンソーシアムに対する独禁法適用除外制度の廃止を決定した。

当協会は、同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であり、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・3・1 マレーシア

マレーシアでは、VSAに対する包括適用除外制度（BEO）が2014年に導入され、直近に行われた制度見直しでは、その有効期限は2022年7月7日から2025年7月6日までとされた。そのため、マレーシア船協等の同国関係団体は（制度失効前の）2025年1月に制度延長を求める要望書を提出していたところ、マレーシア競争委員会（MyCC）は2025年第1四半期中に、一部関係者に対して制度延長を正当化する追加情報の提出を要請。さらに、MyCCはVSAに関する暫定的な評価として、船社間の独立した競争を維持しつつも輸送能力の最適化を確保し、コスト効率やサービス改善を実現するものであり、競争を遵守しながら、サービス品質や運航効率を向上させるものと指摘した上で、同年6月を期限にパブコメを実施した。当協会企画部が事務局を務めるアジア船主協会（ASA）海運政策委員会（SPC）はMyCCの同暫定評価を歓迎するとともに、除外制度維持を求める意見書を提出した。現時点（2026年3月末）でMyCCから制度延長是非について正式発表は行われていない。

3・3・2 香港

香港は2017年8月、VDAに対する競争法適用除外制度を5年間の有効期限付きで導入、2022年7月には、新型コロナウイルスによる市場への影響を評価することを理由に同制度の有効期限を2026年8月までの4年間延長していた。香港当局（HKCC）は2度目の制度見直しにあたり、ASAを含む一部関係者を対象に適用除外制度継続是非について2025年11月7日を期限にコメントを求めた。そのため、ASA SPCは、国際物流網が不安定となり、マーケットの変動が増大する中、需要変動に対応するためには柔軟な供給調整が不可欠であることや、星港や中国、日本等のアジア諸国では引き続

き除外制度を維持しており、その必要性が広く認識されていること等を理由に、制度継続を求める意見書を 10 月 30 日付で提出した。HKCC の最終判断は現行制度有効期限までに発表される見込み。

3.3.3 米国

2022 年海運改革法を契機に進む FMC 権限強化の流れの中、ダスティ・ジョンソン下院議員等は 2025 年 12 月 16 日付で FMC 再授權法案 (H.R.4183 - Federal Maritime Commission Reauthorization Act of 2025) を提出。連邦海事法の監視対象となる Controlled Carrier (外国政府が実質支配する船社) の定義を拡大し、1) 1930 年関税法で非市場経済国と指定された国、2) USTR の優先監視対象リストに掲載された国、3) USTR が監視している国、のいずれかに本拠を置くか、そうした国と密接に関係する組織が所有・実質支配する船社を追加した。また、2022 年海運改革法の採択により、FMC は、荷主と定航船社の貨物輸送契約の基礎となる合意に向けた仲介の役割を担う海運取引所 (Shipping Exchange) を規制する権限が付与されたが、本法案では、FMC の追加権限として、海運取引所 (例: Shanghai Shipping Exchange) に係る苦情受付や調査、議会への報告義務が規定されている。本法案は 3 月 31 日時点で上院での審議待ちとなっている。

3.3.4 豪州

豪州では外航海運カルテル競争法一括適用除外規則 (2010 年競争消費者法第 10 章 / Competition and Consumer Act 2010 Part X (以下 CCA Part X)) により適用除外が認められているが、同国政府は 2013 年以降の同法全面見直しを発表。直近では項目別に適用除外を認める権限が付与された豪州競争・消費者委員会 (ACCC) が 2019 年 12 月に、「一括適用除外 (Block Exemption)」ではなく「一部適用除外 (Partial Exemption)」とする考え方を示し、2020 年 2 月末を期限にパブリックコメントを募集した (2020 年船協海運年報ご参照)。

豪州生産性委員会 (PC: 政府の諮問機関) は 2022 年 9 月に「海上物流に関する報告書案」を発表し、パブリックコメント募集に加え、同年 11 月に公聴会を実施した。2023 年 1 月に発表された最終化された報告書には、Part X を廃止し、Class Exemptions (部分的適用除外) 若しくは CCA Part VII (2010 年競争・消費者法第 7 章: 制限的取引行為の内、条件を満たすものについて申請に基づき ACCC が企業へ認可できる) で規定する既存の制度を用い、当該協定が公益に資することが示されたうえで適用除外とされるべきとの提言が記載された (2022 年船協海運年報ご参照)。2025 年 3 月現在、その後の進展は見られない。

なお、ACCC が 2021 年 11 月 4 日付で発表した「Container Stevedoring Monitoring Report」2020-2021 版においても限定的な適用除外規則（Class Exemption）の策定が提言されている（『2021 年船協海運年報』ご参照）。

3・3・5 インド

インドの VSA に対する競争法適用除外制度の有効期限は 2021 年 6 月 19 日となっていたが、その後、同国政府から有効期限更新有無に関する公式発表は行われていない（2022 年船協海運年報ご参照）。そのよう中、現地情報によれば、同国海運省は適用場外制度見直しにあたり、船社間協定の「市場占有率」（閾値）やインド船社に対する貨物割当の導入を検討しており、業界はそのような要件の導入に対して反対の立場を表明している。

以上