

## 外航海運に関する適用除外制度についての考え方

- 1 公正取引委員会は、欧州委員会が外航海運分野の適用除外制度廃止の検討を開始したことを受けて、平成17年1月から、外航海運市場の実態と独占禁止法適用除外制度についての調査を開始し、国土交通省、船社、荷主企業、関係団体、有識者からの意見聴取、船社約50社と荷主約2000社へのアンケート調査等を行った。続いて、本年3月から、政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）で、日本船主協会、日本荷主協会からのヒアリングも行った上で検討が行われた（これまでに5回開催）。また、公正取引委員会は、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方についての意見募集を行った（意見提出期限6月17日～9月15日）。さらに、規制研の報告書「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」が公表された。
- 2 公正取引委員会は、上記規制研報告書及び上記意見募集により提出された意見等を踏まえて、外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の在り方について検討したところ、平成11年の見直しの際に適用除外制度が維持された理由である①海運同盟は、運賃安定効果があり荷主にとっても望ましいとする意見があること、②米国、EU等との国際的な制度の調和を図ることが必要であること、については、
  - ① 海運同盟が設定している共通運賃（タリフ）は形骸化していること、運賃以外のサーチャージに関する船社間協定や協調的な運賃引上げ（運賃修復）には実効性があるが、船社の実コスト以上に請求している可能性があり、また、算定根拠が不明確であること、一方的に通告されるとの荷主の意見があること等から、荷主（利用者）の利益を害しているおそれがあること、
  - ② 日米欧の適用除外の範囲は異なっており、また、欧州連合は、2008年10月から適用除外制度を廃止することを決定したこと、から、これらの理由は、今日では成立していないと考える。
- 3 しかしながら、外航海運に関する適用除外制度は、海上運送法に規定されていることから、同制度の要否については、公正取引委員会のみ判断によるのではなく、国土交通省での検討と判断が必要である。
- 4 したがって、外航海運政策と海上運送法を所管している国土交通省において、公正取引委員会の考え方や規制研報告書の内容をも踏まえて、外航海運に関する独占禁止法適用除外規定の要否について検討が行われることを期待する。