

○中条主査 それでは、始めさせていただきます。今日は規制改革会議の「航空・空港／運輸の合同タスクフォース」でヒアリングを公正取引委員会さんからさせていただくということになっております。

内容としては、外航海運、それから国際航空に関する独禁法の適用除外制度について御説明を伺い、それから若干の質疑応答をさせていただきたいと思っております。

それでは、御用意いただいた資料の御説明をいただきまして、それから質疑応答という形にさせていただきたいと思っております。

○藤本調整課長 それでは、質問事項でいただいております項目に沿いまして、順次、お答えの方をさせていただきたいと思っております。

まず、外航海運の関係でございますけれども、御質問の方は平成18年12月6日に公表された公正取引委員会の見解の概要についてということでございます。外航海運の適用除外制度に関しまして公正取引委員会の方では「政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）」を開催しておりまして、この市場における競争実態等を踏まえた検討を行いまして、この研究会の方で平成18年12月に報告を取りまとめております。

公正取引委員会はこの報告書、それから外航海運の独占禁止法適用除外制度の在り方に関して幅広く行いました意見募集に応じまして、国内外から提出された意見等を踏まえまして、まず、サーチャージなど荷主の利益を害している恐れがあることや、EUが平成20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などから、外航海運に関する適用除外制度を維持する理由は今日では成立していないということ、それから、外航海運に関する適用除外制度の要否につきましては国土交通省におきまして公正取引委員会の考え方や規制研の報告書の内容をも踏まえて検討が行われることを期待するという考え方をまとめておりまして、この考え方を平成18年12月に国土交通省にお伝えをしたところであるということでございます。

平成18年12月にお伝えした内容でございますけれども、資料1ということで配らせていただいております。こちらの方に考え方を取りまとめて、これをお伝えしているということでございます。

あと、「上記見解を踏まえて、その後の状況及び現時点の公正取引委員会の見解に変化があれば」というお話でございますけれども、こちらの方につきましては当委員会の見解に変化はございません。

国土交通省によりますと、本件テーマについては先方の方で検討中ということでございますので、公正取引委員会としてはその動向について注視してまいりたいと思っております。

あと、国際航空の方でございますけれども、連帯運送が可能となるよう配慮すること、及びアライアンス内での協同化の促進を認めつつアライアンス間競争を

より一層促進するべく、国際航空輸送に対して独占禁止法を適正に運用することが必要であると考えられるけれども、公正取引委員会の見解をというお話でございました。

この件につきましては、公正取引委員会としましては、連帯運送やアライアンス内での協同化はアライアンス間での競争の促進に資するものであるべきと考えておきまして、国際航空輸送の分野におきましても、独占禁止法を適正に運用していくという考え方でございます。

それから、「規制改革推進のための第3次答申」の後、諸外国の状況及び国土交通省の対応に変化があればという御質問でございますけれども、こちらの方では諸外国の状況について制度の状況で変化があったという情報には接しておりません。

国土交通省におきましては、「国際航空に関する独占禁止法適用除外制度のあり方に関する懇談会」を開催していると聞いておきまして、これが第4回まで開かれているということで、第4回が平成20年12月4日に開催されたと聞いておりますが、その後の開催予定につきましてはまだお聞きはしていないという状況でございます。

以上、簡単でございますけれども。

○中条主査 ありがとうございます。まず、外航海運の方ですが、一般的によく聞かれる意見は、もう余り実質的に機能していませんよというお話がありまして、これは先ほど御説明いただきました資料1のところにも形骸化しているという話を書いてあります。

資料2の方はパブリックコメントですよね。

○藤本調整課長 そうです。

○中条主査 パブリックコメントでは、やはり安定的な運賃のためには適用除外制度が必要なのだということ、外航海運業の方々がおっしゃっていると考えてよろしいですね。これは日本船主協会、大体、船会社の方ですね。

○藤本調整課長 基本的には船会社（船社）です。

○中条主査 これは海運会社としては、もうそんなに効果はないけれども、一応、やはり置いておいてほしい。そういうニュアンスでしょうか。

○藤本調整課長 船社さんの方がどう考えておられるかというのはちょっと。

○中条主査 勿論、公式な見解はこうだろうと思っておりますけれども、公正取引委員会さんから御覧になってどんな感触でしょうかということです。

○藤本調整課長 パブリックコメントの方でもいろいろ御意見を述べられているようで、私どもがこれを見てざっと意見を要約すると、例えば適用除外制度の廃止によって船社間の破滅的競争、あるいは貿易の混乱、短期間での運賃の乱高下などが発生するので、荷主が必要としているサービスの提供が困難になる、ある

いは国民経済に悪影響を与えるのではないかという意見が船社さんの方の御意見だろうと思います。

あと出されている意見では、適用除外制度の廃止が日本発着の航路に過当競争をもたらす。したがって、我が国の製造業の国際競争力の低下、あるいは生活物資の価格の上昇などが懸念されるのではないかといった御意見。あるいは諸外国においても船社間協定に対する独占禁止法の適用除外制度が認められているので、我が国の適用除外制度も諸外国の制度との調和がとれ、有効に機能しているのではないかと、あるいは平成11年の海上運送法の見直しにおきまして十分な議論の末に独占禁止法適用除外制度を維持することになったけれども、今日の状況は当時の状況と余り変化はしていないので、現行の適用除外制度の廃止を直ちに結論づける必要は存在しないのではないかと、あるいは船腹共有に関する協定やスペースチャーター協定については、荷主の選択肢の増加、あるいは船社の効率性の向上に貢献するものであるといったことから適用除外制度が担保されるべきだといった御意見というふうに理解をしております。

○中条主査 その場合に船社さんの適用除外制度を残したいという説明は、現在、共通運賃はあるのだ、だから有効だからということではありませんよね。それとも、共通運賃、要するに海運同盟のタリフが存在して、機能しているという前提で船社の人たちはおっしゃっているのでしょうか。

○藤本調整課長 そのこのところは、ちょっとどう考えておられるのかは。

○中条主査 公正取引委員会としてのお考えは、もう機能はしていないという御判断ですよ。

○藤本調整課長 私どもの方は海運同盟が設定している共通運賃、タリフは形骸化しておりますけれども、一方で運賃修復、運賃値上げ、あるいはサーチャージについては荷主から、そちらについてはかなり実効性があるとお見受けするわけですが、それについては荷主の側から船社の実コスト以上に請求している可能性があるとか、あるいは算定根拠が不明確とか、一方的に通知されているといった意見がございますので、利用者の利益を害している恐れがあるのではないかと考えております。

○中条主査 そうしますと、公正取引委員会さんの考え方としてはこの資料1の2の①のところにある説明でいきますと、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には実効性があると。海運同盟が存在すること、要するに海運同盟は基本的には共通運賃がないと海運同盟ではないでしょうから、海運同盟による共通運賃が存在する、それ自体は余り効果はない。しかし、それが存在することによって協調的な値上げがなされている可能性があるということですか。

○藤本調整課長 そこが実効的に行われているのではないかと。

○中条主査 わかりました。そうすると、これはもし海運同盟がなければ、協調的な運賃の引上げ等々は恐らく余り可能性はなくなるだろうと推定するということですか。

○藤本調整課長 それはそうですね。

○中条主査 それはそうなのでしょうか。つまり、海運同盟がなくなったとしても、同一航路で船社間協定とか協調的な運賃引上げは幾らでもできそうな感じがするのですが、そこはどうでしょうか。

つまり、この考え方だと、海運同盟があるからその協調的なものがやりやすくなっていますよねという御説明ですよね。

○藤本調整課長 はい。

○中条主査 それが事実かどうかという点はちょっとおいて、公正取引委員会さんの法的な見解としては海運同盟がなくなってもまだ運賃引上げ等々は存在するとしたら、それはそれで、当然、通常の独禁法で対応しますよと。

そうであるならば、もし海運同盟があることによってその協調的な運賃引上げが行われている可能性が高いのであるならば、海運同盟はやめた方がいいですね。そういう理屈ですか。

でも、形骸化しているとおっしゃっているわけです。①の理屈についてのその御説明を伺っていますが、形骸化しているなら、それが実質的には効果がないという意味ですよね。

○藤本調整課長 共通タリフについてはですね。

○中条主査 実質的な効果はないということは、共通タリフ自体を設定しても、それを守る人が余りいませんよと。であるにもかかわらず、なぜ協調値上げは行われるのか。そこのロジックがちょっとよくわからない。

○藤本調整課長 その形骸化が進む一方で海運同盟と非加盟船社間で航路安定化協定を締結するといった協調的な運賃の値上げとか、あるいはサーチャージの設定行動が見られると。

○中条主査 でも、そうすると、それはタリフには反映されないということですか。

○藤本調整課長 タリフ自体ではありません。

○中条主査 タリフ自体ではない。わかりました。そうしますと、こここのところについての何かエビデンス等々は、意見募集などの中で示されているのでしょうか。要するに協調的な運賃引上げが行われやすいのだという点についての、例えばこういうときにこういうことがあったとか、そういうたぐいのものについてはいかがですか。

○藤本調整課長 研究会の報告書などでは、これは約 2,000 社の荷主さんにアンケートを行っていたり、あるいは約 50 社の船社さんの方にアンケートを行ってい

たりしております、その中からいろいろと御意見もあるし、そういったアンケートの結果を見るとその事実が確認できるということです。

○中条主査 なるほど。公正取引委員会さんとして、例えば原油の値上げのような状況があって、そのときにサーチャージがかけられて、それが実コスト以上だったとか、そういう調査結果はございますか。

○藤本調整課長 はい。その研究会の報告書にはございます。

○中条主査 わかりました。それから、日本船主協会等から、あるいは船社から維持してほしいという意見が多いというのは、このパブリックコメントのところでわかりますが、これは船社によって状況が異なるということはございますか。

つまり、例えばアジアの船会社は必ずしもそうではないとか、そういうところはどうでしょうか。

○藤本調整課長 個別の船社で意見が違うかどうかということですね。

○中条主査 はい。要するに簡単に言うと、先進国の船社は比較的、これを維持してほしいと思うけれども、途上国の船社はそうではないとか、韓国、台湾、そういうところの船社は必ずしもそうは思っていないとか、そういうことはございますか。

○藤本調整課長 御意見を見ると、一部は日本船主協会が中心にやっているところ、あるいは別のところではいろんなところが、事業者団体、経済団体を含めて御意見が出ているところがありますので、個別の企業で御意見がどう違うのかというのはあれですが、それぞれ考え方が違うというのはあるだろうとは思いますが。

○中条主査 この資料2ですが、最初が適用除外制度を維持した方がよいとする意見ですね。それで2番目も各論で適用除外制度を維持した方がよいとする意見ですよね。

○藤本調整課長 はい。

○中条主査 3番目が規制研報告書に対する意見。これも内容的にはどちらかという維持した方がいいという方ですね。

○藤本調整課長 そうですね。

○中条主査 そうすると、維持すべきでないという意見はここではないということですか。

○藤本調整課長 このパブリックコメントの中では特段出てきてはいないということです。

○中条主査 荷主の方々はそのアンケートのときにはこういう問題点がありますよとおっしゃっていますが、荷主の方たちはパブコメの方では余り意見をおっしゃっていないということですね。

○藤本調整課長 こちらのほうでは出てきていません。

○事務局 一番最後の8ページのところで経団連が出している意見で荷主の考え

方が触れられています。

○中条主査 経団連が荷主の考え方は一様ではないと。そうですか。経団連は反対とは言っていないけれども、もうちょっときちんとやりなさい、もうちょっと議論をきなさいと言っているということですね。

この経団連の言い方も何となく奥歯に物が挟まったような言い方ですね。

○藤本調整課長 いろんな方がいらっしゃるからかもしれません。

○中条主査 わかりました。我々の考え方としては、航空の場合には、アライアンス間の競争をもっと促進するべきだという考えですが、外航海運の場合、アライアンスというケースは航空ほど明確なものは余りありませんよね。

○藤本調整課長 アライアンスなり、コンソーシアムなり、そういったものは。

○中条主査 コンソーシアムはどちらかという同一航路が多くはないですか。そんなことはありませんか。同一航路でコンソーシアムを組む。勿論、アライアンスは同一区間の場合もあります、どちらかといえば異なる地域ごとにその補完をする形でやっているという形が比較的大きいわけですけれども、外航海運の場合はどうでしょうか。

○藤本調整課長 コンテナ船のスペースチャーター、埠頭ターミナルの共同利用、あるいは運航スケジュールの調整などを取り決めているようです。

○中条主査 なるほど。

○藤本調整課長 運賃とかサーチャージ、そういうものの取り決めは行われていません。

○中条主査 そのコンソーシアム間の競争と航空の場合のアライアンス間の競争との違い、あるいは同一性、そういった点についてはどうお考えになっていますか。

○藤本調整課長 意識をして比較をしたことは余りございませんけれども。

○中条主査 例えば京浜港のターミナルの共同使用というようなところで、ほとんど全部、1つのコンソーシアムで固められているとか、そういう状況があるのか、ないのか。

航空の場合ですと、大体3つのグローバル・アライアンスがほぼ同じような力を持っていて、主要なハブでも大体それぞれその力を均等している場合があったり、あるいはそのアライアンスの主導的な立場にある空港であっても、せいぜいその半分ぐらいという形になっている。そういう状況に比べて外航海運の方はどうでしょうかということです。

○藤本調整課長 例えばそのアライアンスなり、コンソーシアムの数の面で言いますと、航空の場合は全世界で非常に少ないわけですけど、例えば2005年度に届出のあった件数で見ると22件ということでございまして、そのうち新規締結されているものが10件、協定への船社の加盟・脱退等といった変更が8件、廃止が3

件ということでございますので、それぞれの面だけをちょっと見ると数の面ではちょっと違うということだと思います。

○中条主査 要するに競争をどれぐらい阻害しているのか、していないのかという点のところですが、その点についてはこれまでは検討はされてはいないのでしょうか。コンソーシアムについては。

○藤本調整課長 例えばコンソーシアム、現行のコンソーシアムなりアライアンスの外航海運の場合の協定については、これも運賃を協定したり、市場分割、あるいは供給数量の制限といったものにつながらない限りは直ちにカルテルに該当はしないだろうと考えております。

○中条主査 そうですか。そうしますと、そこは適用除外とは関係ない話だということでしょうか。

○藤本調整課長 現在、現行制度のもとでは届出を行うことによって適用除外の対象にはなっております。

○中条主査 コンソーシアムの場合も。

○藤本調整課長 はい。制度がございますので。

○中条主査 そうですね。適用除外制度は海運同盟自体を適用除外としているわけではなくて、外航海運を適用除外にしているということでしたね。

○藤本調整課長 本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路において、ある事項を内容とする協定といった法律上の規定にはなっております。

○中条主査 規定になっている。そうすると、一応、全部含まれるという話ですね。

○藤本調整課長 そうですね。

○中条主査 全部含まれている話。そうすると、コンソーシアムに関しても。

○藤本調整課長 そのスキームによって適用除外の適用を受ければ外れるという形にはなっております。

○中条主査 そういうことになるわけですか。そうすると、もう一回、確認をすれば、要するに共通運賃制度自体は形骸化しているけれども、適用除外制度があることによって競争を阻害する側面が見られる。だから、この適用除外制度をやめるべきだというのが公正取引委員会さんの見解ですね。

○藤本調整課長 そうです。利用者の利益になっていないところが発生しているということでございます。

○中条主査 わかりました。

○藤本調整課長 したがいまして、経済社会の構造改革を進める上で必要な規制の在り方について議論を行う場である当規制改革会議におかれましても、この適用除外制度の在り方については是非議論をしていただきたいと、当方も考えております。

○中条主査 国際航空の方はもう既に二、三度、議論をさせていただいているので、国土交通省さんの考え方も公正取引委員会さんの考え方も一応理解をしている、理解というか、認識というのか、どちらが正しいという話ではなくて、どのようなお考えであるかということはおわかっておりますが、とりあえず確認をさせていただきたい。

国土交通省の方は連帯運送等の運賃を設定するに当たって、最初からその部分は適用除外という形にしておいてもらわないと、そういう運賃が設定できないから困ります。そういう御意見だと思います。

公正取引委員会さんの方は基本的にそういったものも含めて適用除外制度は不要であって、もしそういうものについて連帯運送を円滑に進めるようなことをやるなら、それは運用で対応していくのだということで、具体的にそれがどこかの航空会社が連帯運送のための運賃を別の航空会社と設定したとしたら、それを具体的にこれは競争を阻害するかどうかという視点を見ていって、阻害しなければオーケーですという判断をしていく。そういうお考えだと見てよろしいですか。

○藤本調整課長 そうでございますね。

○中条主査 そうしますと、1つの問題は航空会社からしますとどういう場合には独禁法違反になって、どういう場合には違反にならないのかという点が不明確だと不安であるというところがあるかと思うのです。

そういう点で、もし完全に適用除外でなくなった場合は、例えばガイドラインをお出しになるとか、あるいはヨーロッパ方式のやり方でならいいですよとか、そういうことをお考えにはなっているのでしょうか。

○藤本調整課長 適用除外でなくなった場合は、当然、なくなった場合の対応を考える必要があると思いますので。

○中条主査 このところは規制改革会議の考え方としては、とにかくそういう連帯運送がきちんと担保できるなら問題はないという考えなのです。それをどういう形で担保できようとも、それは構わないわけで、実質的にそれができればいいだろうと。

論点が2つあって、1つは連帯運送等々の運賃、通し運賃等々、それについて運賃協定の形になってしまうと独禁法に違反になってしまうわけですけど、そうではないようなやり方で通し運賃が設定できないかという話があります。これは別に適用除外でなくても、具体的にそれが担保されればいいですよという形です。

ですから、1個目はそういう意味では余り実質的な問題ではありません。多分、公正取引委員会さんも連帯運送をやることについて、運賃についての、これは協定と言ってしまうとやはりまずいかもしれませんが、協定をするのはまずいのでしょうか。結果的にそうなるのは、どうでしょうか。

○藤本調整課長 平成19年に「政府規制等と競争政策に関する研究会」というこ

とで出された報告に書かれた記載ですけれども、現状におけるアライアンス周遊運賃の協定がございますけれども、これについては認可されたその協定の内容を見る限りでは、直ちに独禁法違反の問題を生ずるものではないと。

したがって、現状のものにつきましては、適用除外制度の対象としなくても実施可能なものであるという記載がございます。

○中条主査 その規制研の報告書に沿っていくとなれば、そういう形で担保はできますよねと。何らかの具体的なことをお考えいただけるという話ですね。

2番目の話が、この論点は、我々の考え方ではアライアンス相互の競争をもっと強めるべきであって、その一方でアライアンスの中ではもう少し踏み込んだ協定があってもいいのではないかという考え方なのです。

そこのところはどうでしょうか。公正取引委員会さんとしては適用除外にするかしないかは別として、どんなお考えでしょうか。

○藤本調整課長 確かにアライアンス間での競争の促進に資するべきだということでは私どもも同じ考え方ございまして、アライアンスの中でどういう内容のものにするのかということころは、これは一般論になりますけれども、その提携、協定内容が結局、競争の実質的制限に該当するものなのかどうかということです。

それ自体がカルテルになるのか、ならないのかということころが問題になるのだと思います。

○中条主査 その競争を実質的に制限するかどうかというときに、例えば運賃協定をやりますということをやった場合に、通常の一般的な考え方言えばそれはクロだよねという話になりますね。

○藤本調整課長 はい。

○中条主査 しかし、実質的に考えてみると、アライアンスの中で運賃協定が行われたとしても、それによってアライアンス間の競争がより有効に機能していくことになるのであれば、それもオーケーですと。そういう視点まで含めて議論をしていただけるのでしょうかという質問です。

○藤本調整課長 それは価格カルテルが2つあって、それが競争していれば全体で価格カルテルの違法性がなくなるのではないかという議論だと思います。

○中条主査 そうです。簡単にわかりやすく言うとそういうことです。

○藤本調整課長 そこはなかなか難しいのではないかと思います。

○中条主査 そのときに、要するに国際航空の場合には外資規制があって、合併ができないわけです。本来もし外資規制がないならば1社になっているところが、便宜上、アライアンスという形を組んでいる。

そういうときに、もし1社であるならば、当然、価格は同じなわけです。しかし、アライアンスだから別々の会社なので、そうすると価格協定となり、価格協定はカルテルですよという話になってしまう。そういう特殊事情がある。

その辺のところはどうお考えになりますか。

○藤本調整課長　そこは、それが特殊だからこの航空の世界は特別に見ましようねというのはなかなか難しいだろうと思います。

○中条主査　ただ、そこがやはり、外資規制を受けているゆえに、企業の自由な行動に任せておこなれば単一企業になっているであろう、製造業であったら恐らくそうになっているであろうところが、そうできないという、航空の特殊事情がある。

そういう状況のもとで、製造業ならば、本来はそこで議論すべきは、そういったグループをつくるということか、合併を認めるかどうかということに目をお向けになるわけで、そのところで合併を認めるとなったら、当然、その中で、合併された企業の中で価格が同じなのは当たり前なわけです。

視点としては、その価格、運賃協定ということよりもアライアンスを認めるかどうかということにむしろ力点が置かれるべき話ではないのかなと思うのです。

○藤本調整課長　そうおっしゃったのは全く合併して一社になるという話と、複数の企業、事業者間でということとは明らかに違いますので、それを実質的に同じだからということと同じように扱うというのはなかなか難しいだろうと思います。

○中条主査　多分、あり得ないと思いますが、たとえば全日空と日本航空が合併してしまったら、これは同じ単一運賃になってもよいけれども、運賃協定をやったらカルテルですよ。

勿論、その前提には合併したことによって競争が阻害されないかということについての議論がまずあって、競争が阻害されないことであるならば合併してもいいですよということになるわけですよ。

であるならば、カルテルをやっても競争が阻害されないなら、カルテルをやってもいいですよという話になるわけです。理屈の上ではそういうことですよ。

○吉田参事官　一定の取引分野の中で、競争が実質的にどの程度減殺されるかどうかを見るので、そのときに合併ということなのか、アライアンスの中での価格協定なのかは、形態は別に意味がなくて、実質的にアライアンス間の競争も含めて競争の程度がどの程度減殺されるかというところで判断されるので、そういった意味で言うと中条主査がおっしゃったことはある意味ではイエスであって、要は競争の度合いがどの程度、その当該マーケットで減殺されるかというところを実質的に判断する。公正取引委員会さんはそういう整理ではないのですか。

○藤本調整課長　裏返して言えば、形態が変わったからといって、実質的に競争を制限されるところが乗り越えられるかどうかということ、それはそうではないですよということですよ。

○中条主査　理屈の上ではそうですね。だから、そういう視点から見ていった場

合に、私たちの考えとしては、アライアンスの中での協定はもう少し規制を緩やかにしてやってもいいのかなという判断を持っているということです。

ただ、それは公正取引委員会さんとしてはケース・バイ・ケースでしょうか。

○藤本調整課長 最終的にはそうなると思います。

○中条主査 つまり、申し上げているのは、例えば今でもアライアンスの中でのいろんな協定があるわけで、その中で例えばスターアライアンスが成田で同じチェックインカウンターを使いますということをやっているわけですがけれども、多分、そういうたぐいぐらいのことはオーケーなわけですよ。

しかし、多分、運賃協定をやったら、これはノーとおっしゃるだろう。そこはやはり、多分、どこかでその基準のようなものがあるのだろうと。そこをもうちょっと緩やかにしていてもいいのではないかというところを議論したいと思っているということなのです。

そうすると、やはり我々の方はそれぐらいがいいでしょうということをおっしゃなければいけないし、公正取引委員会さんとしては、公表されるガイドラインかどうかは別として、ここの基準のところまではオーケーですけど、そこのお考えがないといけないのではないかと。

一般的に言うと、価格を協定したらカルテルですからという話はそうですがけれども、アライアンス間の競争とか国際競争ということをお考えたときに、場合によっては価格協定も一部オーケーのような形で物事を考えていく必要があるのではないかということをおっしゃる、私たちとしては投げかけているとお考えいただければと思います。

○藤本調整課長 そこは多分、公正取引委員会の立場としては、ごく原則的に考えるということになるだろうと思います。例えばコードシェアの協定がございませうけれども、これも別に価格、その他の取引条件、あるいは重要な競争手段を制約するものではないということであれば、現状のそれが直ちに独禁法違反の問題になるということにはならないというふうには考えられます。

ちなみに4月のようですがけれども、私どもが聞いている範囲では欧州委員会にスターアライアンスに加盟する航空会社四社間の協力関係、あるいはワンワールドに加盟する航空会社三社間で計画中の協力関係、これについて競争を制限する可能性があるのではないかとということで調査を行うことになっているということのようです。

こちらはその航空会社間で選別なく太平洋路線における収入を分配するとか、あるいは航空券を販売するとか、そういうことに加えて共同して運航スケジュール、キャパシティー、価格設定、収入の管理を行おうとしているという現状にあるようございまして、どうもそれについて調査を行うというようなことで、そんな情報には接しております。

○中条主査 では、その点はこれからも議論をさせていただければと思います。一応、今日のところはそのお考えの御確認をさせていただくということが主でございましたので、私の方からはこれぐらいです。事務局の方から何か御質問はございますか。

○吉田参事官 EUは2008年10月から外航海運に関する独占禁止法の適用除外制度を廃止したのですか。これは決定しただけではなくて、実際にやっただけ。去年の10月というところ、サブプライムではなくて、外的ショックの一番激しいところで、もう一番佳境のときですよ。その後の状況は、在外公館でもどこでも結構ですが、何か混乱が生じているのか、どんな状況になっているのか、何か情報はございますか。

○藤本調整課長 私どもが直接触れているものは特にございません。そこはまさに国土交通省さんが見られるというお話でしたので。適用除外がなくなった後、どうなるのか。その状況を御覧になっているというお話は聞いております。

○吉田参事官 ある意味では10月からですから、もう半年ぐらいたっていますから、まさに最悪の環境の中でそういうことをやっているとすれば、どうなっているかという情報はあるのかもしれませんが。

○中条主査 どうなっているのでしょうか。世界的に景気が悪くなったことによる影響はあるでしょうけれども、適用除外をやめたことによる影響が、どれぐらい影響しているかということ、余り関係ないような気もしますが。

○藤本調整課長 それで大混乱したという話は聞いておりません。

○吉田参事官 日本船主協会的に言えば、需要が縮小している中でこういうものをやれば破滅的な価格競争になるケースですよ。そういうふうになったのか、ならないのか。そう見ていけば日本船主協会に対する有効なエビデンスなのではないかと。価格とか何かの変化は数字で把握できてしまいますよね。本当にやったのですか。

○藤本調整課長 2008年10月に廃止しております。

○中条主査 では、それも是非、国土交通省からもヒアリングをしたいと思いません。公正取引委員会さんはヨーロッパには出向してというか、何人か大使館等々にはいらっしやっているのですか。

○藤本調整課長 おります。若手の人が行っております。

○中条主査 そちらから、特にこれに関して情報は入っておりますか。

○藤本調整課長 今のところは入っておりません。

○中条主査 そうですか。では、またそういう機会がありましたら、是非、教えていただければと思います。

○藤本調整課長 わかりました。

○中条主査 それでは、今日は暑い中をどうもありがとうございました。では、

引き続き、いろいろとよろしく願いたします。