

(社)日本船主協会 (平成 18 年 6 月 6 日付, 国際幹事会)

「外航船社間協定に対する独占禁止法適用除外制度見直しについて」に対する考え方

平成 18 年 6 月 16 日
公正取引委員会事務総局
経済取引局調整課

(社)日本船主協会指摘事項	指摘に対する考え方
<p>現行制度の廃止を提案する理由</p> <p>除外制度廃止という現行法制度の廃止を提案するのであれば、現制度の立法趣旨に立ち返って検証を行った上で、廃止の必要性(廃止理由)が明らかにされる必要があると考えます。しかしながら、これまでの報告書案では、荷主への「実態調査アンケート」結果の一部(サーチャージ等への不満)とEUの制度見直しの動きに言及があるのみで、定期船社間協定にカルテルを認めるという現行制度の立法趣旨に関する分析はなされていません。制度趣旨の検証がないまま、かつ廃止理由が明確にされないまま制度廃止の提案がなされるのは、わが国法環境の安定性の観点からも問題であると考えます。</p>	<p>報告書(2次案)では、第5部分において、平成11年の見直しの際に独占禁止法適用除外制度を存続させた理由(制度趣旨)である国際的調和、需要家利益について検証を行っている。廃止理由については、制度趣旨に照らして、適用除外制度を積極的に認める理由が認められないことを挙げている。</p>
<p>諸外国の制度に関する検証</p> <p>報告書案ではEUでの除外制度見直しの動きのみが取り上げられており、除外制度を維持している米国、制度を新設しようとしているシンガポールの動きなどには言及がありません。</p>	<p>報告書(2次案)では、日本発着の主要航路である欧州、北米、日中航路について分析している。定期コンテナ船カルテルが存在し、相手国・地域であるEU、米国については、適用除外制度の概要や見直しの動きについて記載している。</p> <p>また、日米欧の3極のうち、米国は従前から独自の競争政策を展開しており、EUも域内産業競争力向上の観点から独自に見直しを進めている。こうした状況も踏まえて報告書(2次案)では、我が国も独自の観点から適切に判断することが必要としている。</p>

<p>制度廃止に伴う影響</p> <p>除外制度廃止後に予想される巨大外国船社による寡占化進展や日本寄港の減少は、船社・荷主双方が懸念していますが、これらの点に関する検証はなされていません。</p>	<p>指摘については、5月19日日本研究会における討議内容と併せて追記した。</p> <p>なお、寡占化進展と適用除外制度廃止の因果関係が明らかではないが、我が国の関係する航路のHHIは、報告書（2次案）記載のとおり、欧州航路で662、北米航路で563と、高度寡占市場のメルクマールである1800を大きく下回っている。</p> <p>また、適用除外制度廃止によって、日本寄港が減少するという因果関係も明らかではないが、仮に、一時的に需給が逼迫することであっても、参入障壁の低い市場であることを勘案すれば、これまでのように新規参入者が現われ、需給バランスが適正化されると考えられる。</p> <p>いずれにしても、適用除外制度の必要性の検証は、存続を求める側が説明するべきであり、適用除外制度の廃止と寡占化進展や日本寄港の減少の懸念に関する因果関係を明らかにすることが必要である。</p>
<p>外航船社間協定の実態</p> <p>運賃修復や、海上運賃決定に至る実態について、充分ご理解頂けたとは考えられません。世界単一市場でグローバルに競争し、企業間取引が基本である外航海運事業に関しては、ある程度の船社間の協調的行動が必要であり、他分野以上に商行為の実態に即した審議が必要と考えます。当協会は今後更なる検討が行われるのであれば、引き続き実態のご説明をさせて頂きたいと考えております。</p>	<p>運賃修復及びサーチャージの決定方法や根拠については、これまで船社協会及び海運同盟事務局に対して、再三説明を求めているにもかかわらず、未だに合理的な回答が得られていない。船社側から、さらに詳細な実態が開示されれば、報告書に反映することは可能である。</p> <p>企業間取引が基本である多くの産業が、世界単一市場でグローバルに競争しており、これをもって、本来、独占禁止法違反となるような不当な取引制限行為を認めなければならない理由とはならない。</p> <p>政府規制等と競争政策に関する研究会では、企業間取引が基本である分野についてもこれまで検討しており、外航海運産業がこの点で特殊とは言えない。例えば、本年4月に</p>

		<p>検討を行った郵便も 8 割が企業間取引であり、電力も自由化対象分野は 50KW 以上の需要家となっている。</p> <p>なお、日本船主協会は、5 月 19 日の研究会において、外航海運産業の特殊性について、「先ほど説得力がないといったお話がありましたけれども、我々も残念ながら、いろいろ文書について説得力がないなと正直に認めざるを得ない部分はかなりあると思います。」と発言しているが、外航海運産業が他の産業と比べ特殊である理由が存在するのであれば、「今後更なる検討が行われるのであれば、引き続き実態のご説明をさせて頂きたい」というのではなく、速やかに説明を行うべきである。</p>
	<p>早急な制度廃止への懸念</p> <p>船社・荷主とも早急な制度廃止に慎重な意見を示している中、より慎重な検討が必要と考えます。</p>	<p>5 月 19 日の本研究会で指摘されているように、独占禁止法適用除外という既得権を有している側から、適用除外廃止についての積極的意見がでることは一般的にあまりない。また、荷主側もこれまでのビジネスのやり方が変わることに対する恐怖感があることにも理解が示された。</p> <p>しかしながら、外航海運カルテルの弊害については、アンケート調査結果や 3 月 16 日の本研究会における荷主側意見（カルテルは貿易阻害要因になる、カルテルが存在するために不透明なサーチャージを求められる、カルテルがあるから値上げするということが多発している）において指摘されている。</p> <p>独占禁止法の適用除外は例外的な措置であり、適用除外としなければならない理由が存在しない場合には、他の産業と同様のルールを適用するのが原則である。適用除外の存続を求めるのであれば、それを求める側が必要性を説明することが必要である。</p>

<p>公正取引委員会による措置請求</p> <p>平成 11 年の海上運送法改正により、公正取引委員会は、船社間協定の内容が海上運送法所定の要件に適合しなくなったと認めた際は国土交通大臣に対し措置請求を行う権限を与えられているものの、平成 11 年以降、同請求は 1 件も行われておりません。当協会としては、現行除外制度および同制度に基づく協定の活動については基本的な問題がないものと理解しております。</p>	<p>外航海運分野については荷主の大きな不満が存在し、その不満が外航海運カルテルに由来していることは、今般の調査によって初めて明らかになった。また、協定の目的に照らして必要最小限度でない協定も存在することが判明した。</p> <p>指摘のとおり、平成 11 年以降、公正取引委員会は、船社間協定に関する措置請求を行っていないが、このことをもって、こうした問題のあるカルテルに対して、措置請求を行わない理由とはならない。</p>
--	---