

競争政策研究センター共同研究  
「諸外国における外航海運及び国際航空に関する競争法適用除外制度の動向と  
我が国への示唆」報告書<sup>1</sup>（概要）

平成28年6月28日  
公正取引委員会事務総局  
競争政策研究センター

1 本研究の背景（報告書「はじめに」）

我が国では、これまで外航海運と国際航空に関する独占禁止法適用除外制度（以下「適用除外制度」という。）の見直しの検討が行われてきたが、これらの適用除外制度を維持する理由の一つとして、国際的な制度の整合性が挙げられてきた。

このような状況の下、近年、諸外国においてこれらの適用除外制度が廃止されたり、又は引き続き維持されるなどの動きがあるところ、これらの動きを把握し、我が国における外航海運及び国際航空に関する適用除外制度のあるべき姿についての示唆を得るため、本研究を行うこととした。

2 外航海運（船社間協定）に係る適用除外制度の動向（第1部）

我が国では、協定の類型にかかわらず定期船、不定期船を含む全ての船社間協定が国土交通大臣への事前届出を前提として適用除外の対象となっている。適用除外となっている主な船社間協定としては、①海運同盟（運賃水準の取決め）、②協議協定（運賃ガイドライン作成）、③コンソーシアム（運賃水準の決定等を伴わない船舶共有等）などがある。

今回検討を行った諸外国における適用除外制度の現状については以下のとおり。

(1) 米国

事業法（海事法）上、外航定期貨物事業における船社間協定について適用除外となっている（届出制）。ただし、海運同盟については、適用除外として認められるためには協定とは異なる条件で加盟船社が個別かつ秘密裏の契約（サービスコントラクト）を締結できるようにする必要があり、協定の当事者同士の競争を維持・促進するような仕組みとなっている。

(2) EU

EUでは、従来、同盟に係る一括適用除外制度が存在したが、同制度を維持する必要性はもはや認められないとして、2008年から同制度を廃止している。他方、コンソーシアムについては、市場シェアが30パーセント以下であること等を条件とした適用除外制度が存在しているが、有効期限が付されており、2020年

<sup>1</sup> 本共同研究報告書の執筆者は、大久保直樹氏（学習院大学法学部教授・平成27年度CPRC主任研究官）、齊藤高広氏（金沢大学人間社会研究域法学系教授・平成27年度CPRC客員研究員）、佐藤英司氏（福島大学人文社会学群経営学類准教授・平成27年度CPRC客員研究員）、多田英明氏（東洋大学法学部教授・平成27年度CPRC客員研究員）、洪淳康氏（金城学院大学生活環境学部准教授・平成27年度CPRC客員研究員）、和久井理子氏（大阪市立大学大学院法学研究科特任教授・平成27年度CPRC客員研究員）ほか。報告書本体は<http://www.jftc.go.jp/cprc/reports/index.files/cr-0216>を参照。

までの期限付きとなっている。

(3) 韓国

事業法（海運法）上，外航定期貨物事業及び不定期貨物事業における船社間協定について適用除外としている（届出制）が，不定期貨物事業については，運賃に関する契約又は共同行為を実施することは禁じられている。

(4) オーストラリア

競争法の規定（競争・消費者法第 10 部）に基づき外航定期貨物事業における船社間協定が適用除外（認可<sup>2</sup>制）。ただし，船社は，要請があった場合には荷主団体との交渉に応じる必要があり，当該団体との交渉が妥結した場合に限って適用除外が認められる（協定参加船社と荷主団体との拮抗関係による利益保護）。

2005 年以降，現行制度を改廃し，原則外航定期貨物事業分野に競争・消費者法の一般の規定を適用すべきとの提案が政府機関等からなされており，直近の 2015 年競争政策レビューでも同様の提案がなされている。

(5) ニュージーランド

競争法（商業法）と事業法（海上運送法）のそれぞれに適用除外規定あり。定期・不定期船に限らず外航海運事業について広く適用除外。ただし，海上運送法上，船社に対して契約条件変更時には事前に荷主と交渉を行うことを義務付けている。現在，適用除外制度の廃止に向けて法改正を進めており，改正法案が議会で審議中である。

(6) シンガポール

競争法上の一括適用除外制度に基づき，外航定期貨物事業における船社間協定を対象に適用除外。ただし，5 年間の期限付きの適用除外であり，荷主との個別交渉による料金設定を制限する協定は禁じられている。

(7) マレーシア

競争法上の一括適用除外制度に基づき，外航定期貨物事業における協議協定・コンソーシアムを対象に適用除外。ただし，3 年間の期限付きの適用除外であり，荷主との個別交渉による料金設定を妨げないことが適用除外の条件となっている。

### 3 国際航空に係る適用除外制度の動向（第 2 部）

我が国では，公衆の利便性を増進するための国際航空協定が国土交通大臣の認可を事前に得ることを前提に適用除外となっている。国際航空協定のうち，主に適用除外となっているのは J V 協定（収入プール，共同運賃の設定，運航スケジュールの調整等を伴う包括的な協力協定）と I A T A フレックスフェア協定である。

今回検討を行った諸外国における適用除外制度の現状については以下のとおり。

(1) 米国

事業法（連邦航空法）に基づき適用除外（認可制）。同法における適用除外制度では，認可に当たって運輸当局が協定案の審査を行うが，当該審査は競争法と同様

<sup>2</sup> 我が国における届出・認可制いづれとも異なるものの，荷主団体との交渉が義務付けられ，交渉の開催について政府の厳格なチェックがあるという観点から，本資料上は認可制としている。

の観点から行われている。また、JV協定の審査に当たっては、暫定的な審査結果を公表し、司法省等からコメントを受け付け、それらを踏まえた上で、最終的な審査結果を公表するなど、制度運用の透明性が高い。

## (2) EU

かつては国際航空協定に関する一括適用除外制度が協定の種類ごとに複数存在したが、2007年までに一括適用除外制度は全面的に廃止された。欧州委員会は、現在、市場支配的地位濫用行為に対しては厳格な姿勢を貫いている一方、JV協定については競争法の観点から利用者の利便性を最大限引き出すような形で評価・判断している。

## (3) 韓国

事業法(航空法)に基づき適用除外(認可制)。同法における適用除外制度では、認可に当たって運輸当局が協定案の審査を行うが、JV協定については韓国公取委との協議が必要とされており、当該審査が非常に厳格であるため、実質的に適用除外制度が活用されているとはいえない状況にある。

# 5 我が国に対する示唆

## (1) 外航海運

諸外国において、外航海運事業において広く競争法の適用を除外することは自明のことではなくなっており、むしろ不定期航路事業については、競争法を適用していることが支配的といえる。定期航路事業についても、経済分析によれば、海運同盟が事業遂行上必要なものであるとは認められていない。

我が国においても、不定期航路事業については海運同盟が事業遂行上必要であるとは認められず、また、定期航路事業についても海運同盟及び協議協定が事業遂行上必要であるとは認められない。したがって、適用除外制度が廃止され、これらの協定が実施できなくなったとしても外航海運事業に支障が出るとまでは考えられない。

また、海上運送法上、届出された協定について、特定の協定の結果として利用者の利益が現に害されていることを立証し認定することが容易ではないことや、利用者に対する意見聴取の機会がないことなどを踏まえると、海上運送法に基づく適用除外制度が独占禁止法に代わるような競争及び利用者の利益保護を確保するものと評価することはできない。

他方で、コンソーシアムのように、船舶運行事業者間の協定の全てが競争維持・促進の観点から問題となるわけではないが、コンソーシアムはそもそも競争制限効果が強くないことから、適用除外制度が必要であるとまでいえず、締結が妨げられないようになっていけば十分であると考えられる。予見可能性を確保する観点からは、公正取引委員会において事前相談制度を活用できる体勢を整備するとともに、一定の協定については通常独占禁止法には違反しないと判断する方針であることなどを内容とする指針を公表することで十分であると考えられる。

以上のことから、適用除外制度を維持する必要性は認められず、廃止すべきであると考えられる。

## (2) 国際航空

国際航空の分野において、EUは既に適用除外制度を廃止しているが、米国及び韓国は適用除外制度を現在も有している。ただし、その恩恵を受けているのは、ジョイント・ベンチャー（JV協定）であるところ、カボタージュなどのいわゆる外資規制等により、外国の航空会社が他国の国際航空分野に参入することが容易ではないことを踏まえると、国際的なジョイント・ベンチャーは、実質的には、国内航空会社と外国航空会社との企業結合であるといえる。

競争法上、国内の航空会社同士の企業結合は、その国の競争当局による企業結合規制の対象となるところ、企業結合審査の際には、画定された市場によっては国際航空についての上記の制度枠組み等も考慮されることになると考えられる。また、我が国の企業結合ガイドラインには効率性に関する記述があり、効率性が向上することによって当事会社グループが競争的な行動をとることが見込まれる場合には、その点も加味して競争に与える影響を判断することとされている。

以上を踏まえると、国際的なジョイント・ベンチャーについても、独占禁止法上の企業結合規制において通用している判断枠組みないし基準に基づいて評価することが適当であり、独占禁止法に基づくものとは異なった規制や判断枠組みを用いる必要はないと考えられることから、適用除外制度の維持を正当化することはできないと考えられる。