

外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の
在り方について

平成 28 年 2 月

公正取引委員会

外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の在り方について

目次

第 1	検討の趣旨	1
1	独占禁止法適用除外制度の位置付け	1
2	外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の制定	1
3	これまでの見直し	1
4	今般の見直しについての考え方	3
第 2	実態調査の概要	4
1	ヒアリング調査	4
2	アンケート調査	5
第 3	外航海運の現状	6
1	概況	6
2	定期船	6
3	不定期船	14
第 4	外航海運に係る独占禁止法適用除外の現状	22
1	我が国の制度	22
2	独占禁止法適用除外協定の現状	23
3	諸外国の制度	35
第 5	独占禁止法適用除外制度の必要性	38
1	検討の視点	38
2	国際的な制度の整合性	38
3	荷主の利益の保護	39
4	コンソーシアム及び配船協定の実施	42
5	結論	44

第1 検討の趣旨

1 独占禁止法適用除外制度の位置付け

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号。以下「独占禁止法」という。）は、市場における公正かつ自由な競争を促進することにより、一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の民主的で健全な発達を促進することを目的とし、これを達成するために、事業者が一定の取引分野における競争を実質的に制限すること等を禁止している。

他方、他の政策目的を達成する観点から、競争が制限される場合であっても、特定の分野における一定の行為に独占禁止法の禁止規定の適用を除外するという独占禁止法適用除外制度が設けられている。しかしながら、市場における普遍的な競争ルールである独占禁止法の適用除外制度は、自由経済体制においてあくまで例外的な制度であることから、経済情勢等の変化に対応して常にその在り方を見直し、必要最小限なものにとどめるべきである¹。

2 外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の制定

外航海運については、海上運送法（昭和24年法律第187号）に基づき、独占禁止法適用除外制度が設けられている。外航海運に係る独占禁止法適用除外制度が設けられたのは、昭和24年の海上運送法の制定当時、定期船による輸送を行う船社が海運同盟（以下単に「同盟」という。）に係る協定を締結することが国際的な慣行となっていたことから、独占禁止法に基づき船社間の競争を制限する同盟が禁止されたままでは我が国海運の健全な発展を望み得ぬ実情にあると考えられていたためである²。

3 これまでの見直し

外航海運に係る独占禁止法適用除外制度については、昭和24年に同制度が制定された後、平成11年、平成18年及び平成22年の3度にわたって主な見直しが行われてきたところである。

(1) 平成11年の見直し

平成11年には、「規制緩和推進3か年計画」（平成10年3月31日閣議決定）に基づく独占禁止法適用除外制度の全面的な見直し³の際に外航海運に係る独占禁止法適用除外制度についても検討が行われた。見直しの結果、①同盟は運賃安

¹ 公正取引委員会事務局編「政府規制等と競争政策に関する研究会報告 独占禁止法適用除外制度の現状と改善の方向 適用除外カルテル・再販売価格維持制度の見直し」（平成3年9月20日）

² 衆議院「運輸委員会議録 第21号」（昭和24年5月17日）

³ 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外制度の整理等に関する法律（平成11年法律第80号）による見直し

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及び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から、維持されることとなった（以下「平成11年の見直し」という。）。

(2) 平成18年の見直し

公正取引委員会は、平成18年12月に、同月に公表された政府規制等と競争政策に関する研究会の報告書⁴等を踏まえ、海上運送法を所管する国土交通省に対し、①同盟のタリフ（運賃表）は形骸化しており、同盟による運賃安定効果は生じていないこと、②同盟によるサーチャージ⁵の算定根拠が不明確であり、荷主の利益を害しているおそれがあること、③日米欧の適用除外の範囲は異なっており、特にEUは同盟に係る一括適用除外制度の廃止を決めたことなどから、平成11年の見直しにおいて外航海運に係る独占禁止法適用除外制度を維持するとした理由はもはや成り立たないものとして、独占禁止法適用除外制度の要否について検討を求めた⁶。

これに対し、国土交通省は、同じく平成18年12月に、今後、十分な検討を行うこととするとしたものの、①運賃の乱高下を防ぐことによる荷主に対する安定的な海運サービス提供の確保、②事業者間の国際的な協調・連携による事業の合理化・効率化及び③国際的な制度の整合性の観点から独占禁止法適用除外制度は必要であると結論付けた⁷。

(3) 平成22年の見直し

公正取引委員会は、規制・制度改革に係る対処方針（平成22年6月18日閣議決定）に基づく国土交通省との協議において、荷主に対するヒアリング調査及びアンケート調査等を踏まえ、国土交通省に対し、平成11年の見直しにおいて独占禁止法適用除外制度を維持するとした理由はもはや成り立たないものとして、同制度を撤廃するように求めた。

これに対し、国土交通省は、平成23年6月に、①我が国の主要貿易国が競争法の適用除外制度を維持していること、及び②EUにおける同盟に係る一括適用除外制度廃止後に起きた、欧州航路の運賃の大きな変動等の影響を踏まえると、我が国の独占禁止法適用除外制度の廃止により我が国の船社及び荷主並びに経済全体に悪影響が生じる懸念があることを主な理由として、独占禁止法適用除外制度を維持するとしつつ、「今後の諸外国の動き、荷主の利益、日本経済への影響

⁴ 政府規制等と競争政策に関する研究会「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」（平成18年12月6日）

⁵ 燃料油の値上がりの補填等の様々な理由で、基本運賃に上乘せされる付加料金

⁶ 公正取引委員会「外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について」（平成18年12月6日）

⁷ 国土交通省「外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について」（平成18年12月6日）

等を踏まえ、同制度の見直しについて、公正取引委員会と協議しつつ、平成 27 年度に再度検討を行う」旨を公表⁸している。

4 今般の見直しについての考え方

外航海運に係る独占禁止法適用除外制度は、同盟を許容することなどによって船社間の競争を制限し、荷主に対する運賃が上昇すること、サービスの質が低下すること、個々の事業者において効率化への努力が十分に行われず、事業活動における創意工夫の発揮が阻害されること等を通じて、我が国の経済全体に悪影響を与えているおそれがある。このような不利益が生じるおそれがあったとしても、独占禁止法適用除外制度を維持するというのであれば、国土交通省が平成 23 年に公表したとおり、船社のみならず、荷主や我が国経済全体の観点から同制度を維持するための積極的な理由が示されなければならない。

今般、公正取引委員会は、前回の見直しから約 5 年が経過し、また、当委員会による自動車運送業務を行う船舶運航事業者に対する件の審査において、同盟が形骸化している事実が認められた⁹ことを踏まえ、外航海運の現状及び外航海運に係る独占禁止法適用除外の現状について実態調査を行い、現在においてもなお、独占禁止法適用除外制度を維持する理由が存在するかどうかについて、検討を行ったものである。

⁸ 国土交通省「外航海運に係る独占禁止法適用除外制度の見直しについて」（平成 23 年 6 月 17 日）

⁹ 公正取引委員会「自動車運送業務を行う船舶運航事業者に対する排除措置命令、課徴金納付命令等について」（平成 26 年 3 月 18 日）

第2 実態調査の概要

公正取引委員会は、外航海運の現状及び外航海運に係る独占禁止法適用除外の現状について把握するため、荷主及び荷主団体、船社及び船社団体並びに海外の当局等に対して、平成27年4月から10月までの間において、ヒアリング調査及びアンケート調査による実態調査を行った。それぞれの調査対象は以下のとおり。

1 ヒアリング調査

図表1のとおり、荷主及び荷主団体、船社及び船社団体等並びに海外の当局等の合計27者に対してヒアリング調査を実施した。

荷主及び荷主団体については、我が国及び海外の主要な船社からのヒアリング調査を踏まえ、これらの船社の主要な荷主である自動車メーカー、自動車部品メーカー、商社、フォワーダー¹⁰、電機メーカー、電子部品メーカー等の11社と、これらの主要な荷主が構成員である3団体及び米国に所在する荷主団体からヒアリングを行った。

船社及び船社団体等については、我が国及び海外の主要な船社5社と、我が国の船社が構成員である団体、米国に所在する船社団体等からヒアリングを行った。

このほかに、海外の当局等からヒアリングを行っているところ、海外の当局については、米国の海事当局である連邦海事委員会（FMC¹¹）、米国の競争当局である司法省反トラスト局（DOJ¹²）及び欧州の競争当局である欧州委員会競争総局（DG-COMP¹³）からヒアリングを行った。

図表1 ヒアリング調査の対象者数

属性	対象者数
荷主	11社
荷主団体	4団体
船社	5社
船社団体等	3団体
計	23者
海外の当局等	4者
合計	27者

¹⁰ 本報告書においては、船舶などの運送手段を自ら所有せず、海上運送人など実運送人のサービスを使って輸送する者（オーシャンコマース「国際物流用語辞典」）である NV00C（Non Vessel-Operating Common Carrier）もフォワーダーに含む。

¹¹ Federal Maritime Commission

¹² Antitrust Division, US Department of Justice

¹³ Directorate-General for Competition, European Commission

2 アンケート調査

図表2のとおり、荷主及び荷主団体並びに船社及び船社団体の合計124者に対してアンケート調査を実施し、114者から回答があった。

荷主及び荷主団体については、荷主、船社等に対するヒアリング調査を踏まえ、外航海運を主に利用している自動車メーカー、自動車部品メーカー、商社、フォワーダー、電機メーカー、電子部品メーカー等の我が国及び海外の主要な荷主並びにこれらの荷主が構成員である我が国の主要な荷主団体の計96者に対してアンケート調査を行った。

船社及び船社団体については、我が国及び海外の主要な船社並びにこれらの船社が構成員である我が国の船社団体¹⁴の計28者に対してアンケート調査を行った。

図表2 アンケート調査の送付数及び回答数

属性	発送数	回答数	回収率
荷主	89	82	92%
荷主団体	7	5	71%
計	96	87	91%
船社	26	25	96%
船社団体	2	2	100%
計	28	27	96%
合計	124	114	92%

(回収率は小数点第1位を四捨五入している。)

¹⁴ 我が国に所在する外国船社の団体を含む。

第3 外航海運の現状

1 概況

外航海運は、我が国の貿易量のうち、金額ベースでは76.7%、トン数ベースでは99.7%を占め¹⁵、我が国の貿易にとって不可欠な輸送手段となっているところ、船舶の運航形態に応じて、寄港地、寄港日等をあらかじめ決め、公表された運航スケジュールに沿って定期的に運航されている定期船による輸送¹⁶と、寄港地、寄港日等を決めずに不定期に運航されている不定期船による輸送¹⁷に区分される¹⁸。

また、外航海運は、貨物輸送と旅客輸送に区分されるが、後記第4の2のとおり、独占禁止法適用除外とされている協定のほとんどは貨物輸送に係る協定であることから、以下では、貨物輸送について、ヒアリング調査及びアンケート調査を踏まえて、定期船による輸送と不定期船による輸送に分けて現状を整理する。

2 定期船

(1) 定期船による輸送に用いられる船舶の種類

定期船による輸送には、貨物をユニット化した国際規格のコンテナ¹⁹²⁰を専用に運ぶ船舶であるコンテナ船²¹、コンテナによらずに直接貨物を積み込む船舶である在来型貨物船等が用いられるところ、総トン数ベースで、コンテナ船は定期船による輸送に用いられる船舶の大半を占める²²。このため、本報告書においては、定期船による輸送はコンテナ船による輸送とみなすこととする。

(2) 定期船の主要な船社・荷主

世界で運航している定期船の船社としては、図表3のとおり、運航船腹量²³が多い順に、Maersk Line（デンマーク）、MSC（スイス）、CMA-CGM（フランス）等が挙げられる。

また、我が国発着航路における輸送実績が大きい船社としては、株式会社商船

¹⁵ 日本船主協会「日本海運の現状（2014年10月版）」

¹⁶ 海上運送法第2条第3項

¹⁷ 海上運送法第2条第6項

¹⁸ オーシャンコマース「国際物流用語辞典」，2010年

¹⁹ コンテナの大きさは、20フィート（約6.09メートル）長のコンテナ（TEU：Twenty-foot Equivalent Unit）と40フィート（約12.19メートル）長のコンテナ（FEU：Forty-foot Equivalent Unit）のものが主流となっており、コンテナ船の船腹量や輸送実績は、通常、TEU又はFEU換算で計算される。

²⁰ コンテナには、主に一般貨物の輸送を目的としたドライコンテナ又は冷凍・冷蔵食品等の輸送を目的としたリーファーコンテナの2種類があるが、大半の貨物はドライコンテナによって輸送されている。

²¹ オーシャンコマース，前掲

²² Equasis，“The world merchant fleet in 2014”，August 9 2015

²³ 船腹量とは船舶の運送スペースのことであり、運航船腹量とは実際に運航が行われている船舶の船腹量のことを指す。

三井（以下「商船三井」という。）、日本郵船株式会社（以下「日本郵船」という。）²⁴及び川崎汽船株式会社（以下「川崎汽船」という。）²⁵の邦船3社が挙げられ、その他にMaersk Line（デンマーク）やEvergreen（台湾）等が、我が国発着航路における輸送実績が大きい外国船社として挙げられる²⁶。

図表3 世界の運航船腹量上位10社²⁷（平成26年末現在）

順位	船社名	国籍等	船腹量（TEU）	シェア（%）
1	Maersk Line	デンマーク	2,762,939	15
2	MSC	スイス	2,465,309	14
3	CMA-CGM	フランス	1,606,808	9
4	Evergreen	台湾	931,302	5
5	COSCO	中国	880,276	5
6	Hapag-Lloyd	ドイツ	718,294	4
7	CSCL	中国	673,292	4
8	商船三井	日本	604,743	3
9	Hanjin	韓国	599,266	3
10	APL	シンガポール	570,847	3
上位10社の合計			11,813,076	65
その他			6,327,938	35
全社合計			18,141,014	100

※網掛けは我が国の船社。（シェアは小数点第1位を四捨五入している。）

出所：日本郵船「FACTBOOK I 2015」に基づき公正取引委員会が作成

また、我が国発着航路における定期船の主な輸送品目は、自動車部品、化学製品、日用品、金属製品、電子機器等であり、我が国発着航路における定期船の主な荷主は、自動車メーカー、自動車部品メーカー、商社、フォワーダー、電機メーカー、電子部品メーカー等である。

(3) 主要な航路

定期船の航路は、東西航路（アジア＝北米、アジア＝欧州、北米＝欧州等）、南北航路（北米＝中南米、北米＝大洋州等）及び各地域内航路（アジア域内等）に

²⁴ 全世界における定期船の運航船腹量は第13位である（日本郵船「FACTBOOK I 2015」）。

²⁵ 全世界における定期船の運航船腹量は第17位である（日本郵船「FACTBOOK I 2015」）。

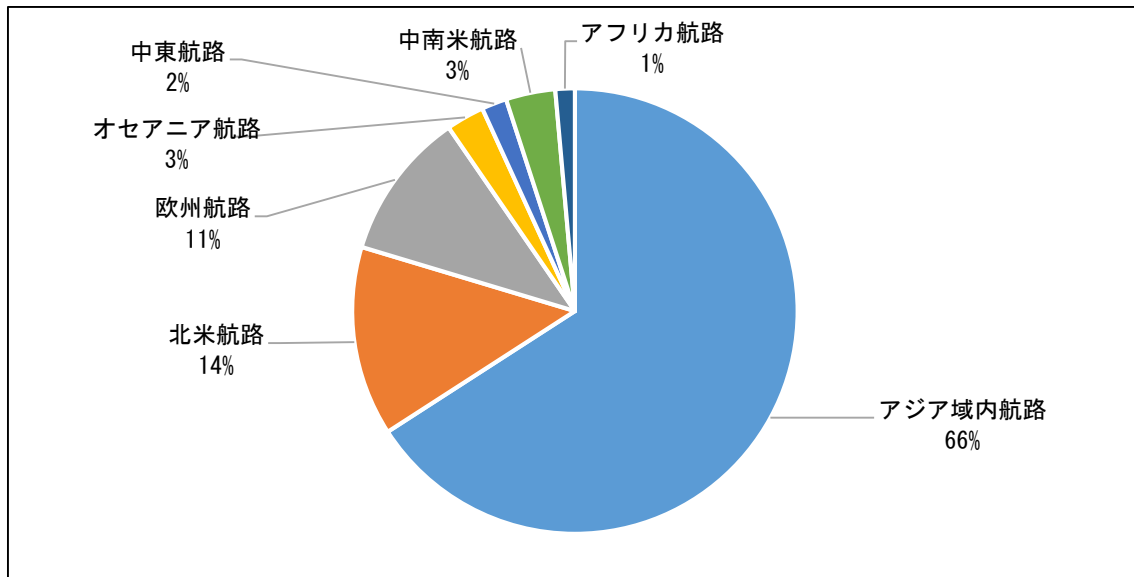
²⁶ 公正取引委員会調べ

²⁷ 平成27年12月に、CMA-CGMによるAPL（定期船をAPLブランドで運航しているNOL）の買収及びCOSCOとCSCLの合併がそれぞれ発表されている。

分類できるところ、一般に、東西航路のうちのアジア＝北米、アジア＝欧州及び北米＝欧州の3大航路が基幹航路とされている。全世界で荷動きが多い航路を順に挙げると、我が国を含むアジア域内航路（全世界の21%）、アジア＝北米航路（全世界の18%）及びアジア＝欧州航路（全世界の16%）となる²⁸。

また、我が国発着の航路については、往航（日本発）及び復航（日本着）を合計した海上貿易量²⁹が多い順に、日本＝アジア域内航路³⁰（我が国発着の66%。以下単に「アジア域内航路」という。）、日本＝北米航路（同14%。以下単に「北米航路」という。）及び日本＝欧州航路（同11%。以下単に「欧州航路」という。）となる（図表4参照）。

図表4 我が国の海上貿易量（コンテナ貨物）の航路別割合（平成26年）



（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

出所：国土交通省「海事レポート2015」に基づき公正取引委員会が作成

(4) 定期船による輸送に関する契約

ア 契約の相手方

定期船による輸送は、運送契約の相手方によって、①荷主が直接、船社と運送契約を締結する場合³¹と、②荷主がフォワーダーと運送契約を締結し、更にフォワーダーが船社と運送契約を締結する場合³²に分類される。

²⁸ 平成24年度における世界のコンテナの荷動き（推計、TEUベース）（海事広報協会「SHIPPING NOW 2014-2015」）より算出。

²⁹ 重量（トン）ベース

³⁰ 中国航路を含む。

³¹ 荷受人が船社と運送契約を締結することもある。

³² 荷受人がフォワーダーと運送契約を締結することもある。

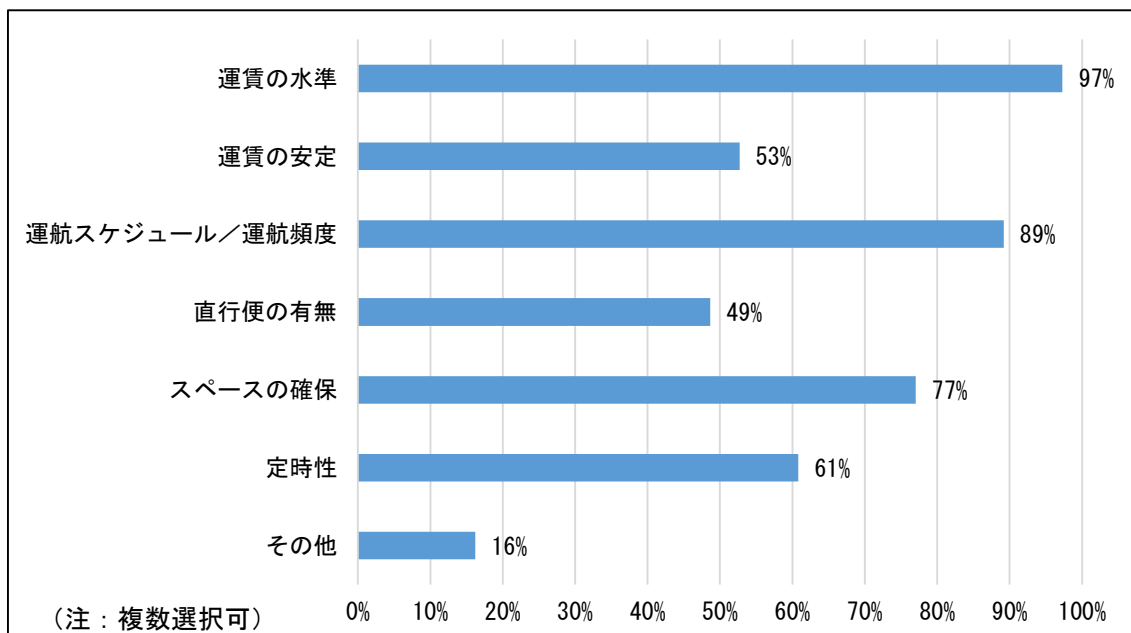
荷主が直接船社と運送契約を締結した場合、船社は港湾間輸送を行い、荷主と発地の港の間及び着地の港と荷受人の間の輸送は、荷主が別途手配する。また、荷主がフォワーダーと運送契約を締結した場合、フォワーダーは依頼された貨物を荷主から荷受人まで輸送する責任を負い、荷主と発地の港の間及び着地の港と荷受人の間の輸送を行うが、フォワーダーは別途船社と運送契約を締結し、船社が実際の港湾間輸送を行う。

本報告書においては、船社による協定の締結が独占禁止法適用除外とされていることを踏まえ、船社が運送契約の相手方となる場合（フォワーダーが船社と運送契約を締結する場合を含む。以下同じ。）について整理する。

荷主が運送契約の相手方を選定するに当たっては、通常は、複数の船社に対して荷主の輸送計画を示した上で相見積りを取り、見積りを提出した船社との間で運賃等の輸送条件について交渉した上で、利用船社を決めることが一般的である。

公正取引委員会が行った荷主に対するアンケート調査（以下「公正取引委員会アンケート（荷主向け）」という。）では、利用船社の選定基準として、選択者が多い順に、「運賃の水準」（回答者の 97%）、「運航スケジュール／運航頻度」（回答者の 89%）、「スペースの確保」（回答者の 77%）が挙げられている（図表 5 参照）。

図表 5 利用船社の選定基準（回答者：74 社）



※その他（例：トラブル対応力、各種情報提供、重量貨物引受可否）

出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第 1 位を四捨五入している。）

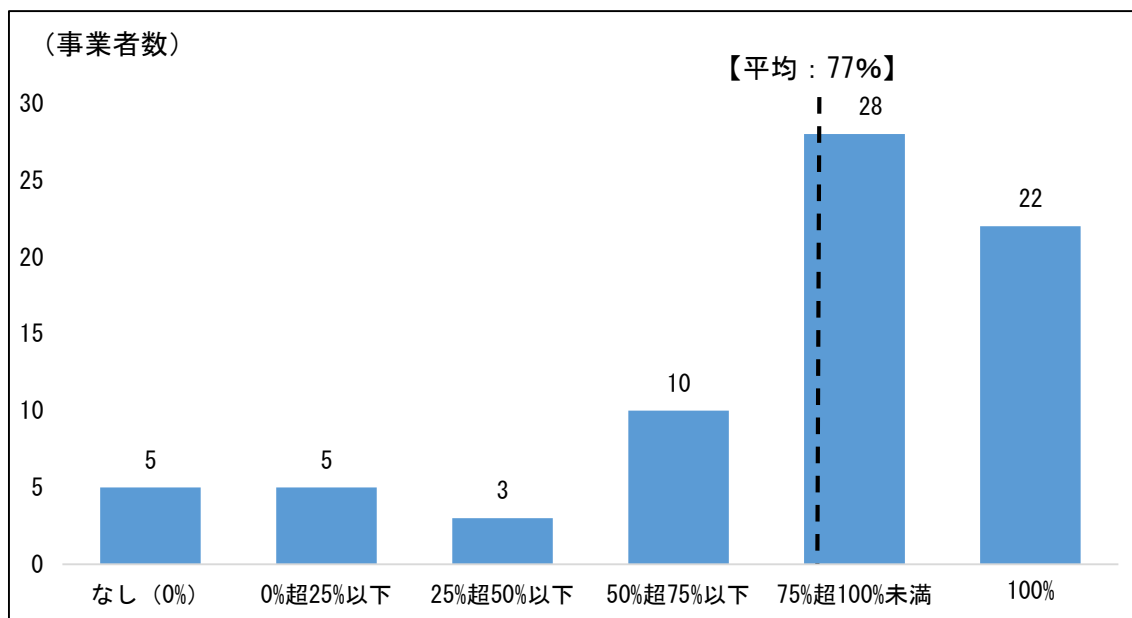
イ 契約の種類

定期船の輸送契約は、一定の期間を定めて運賃等の契約条件を決める定期契約と、1航海限りの運賃等の契約条件を決めるスポット契約の2種類が用いられる。

定期契約の場合、年間契約が多いが、交渉期間は、4月1日からの年間契約であれば、年末又は年明けから交渉がスタートし、3月頃に妥結することが一般的である。スポット契約の場合、荷主からの要望に対して随時締結される。

公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、荷主は、大半の貨物に関して船社と定期契約を締結していると回答している（図表6参照）。

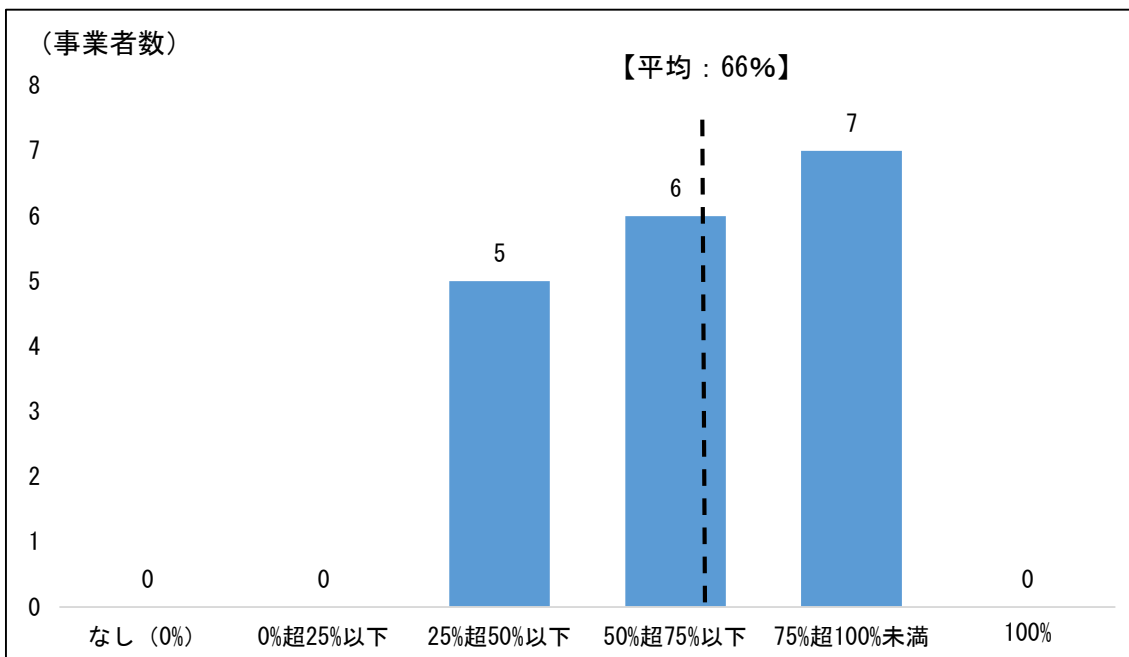
図表6 定期契約に基づく輸送量が全輸送量に占める割合（回答者：73社）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

公正取引委員会が行った船社に対するアンケート調査（以下「公正取引委員会アンケート（船社向け）」という。）でも、船社は、過半の貨物に関して荷主と定期契約を締結していると回答している（図表7参照）。

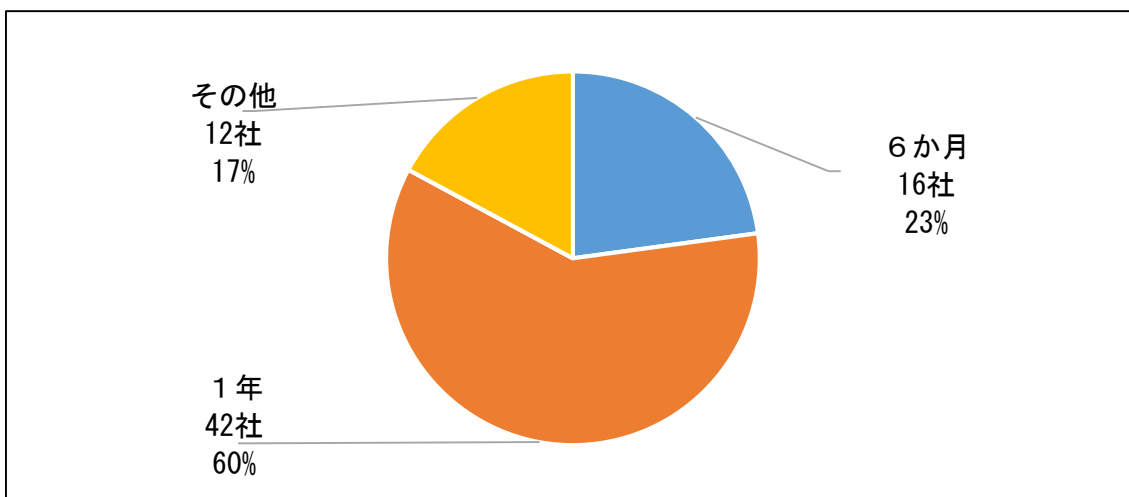
図表7 定期契約に基づく輸送量が全輸送量に占める割合（回答者：18社）



出所：公正取引委員会アンケート（船社向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

また、公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、一般的な定期契約³³の期間について、回答者の半数以上が、「1年」と回答しており、「6か月」と回答した者も合わせると83%に達する（図表8参照）。

図表8 定期契約の期間（回答者：70社）



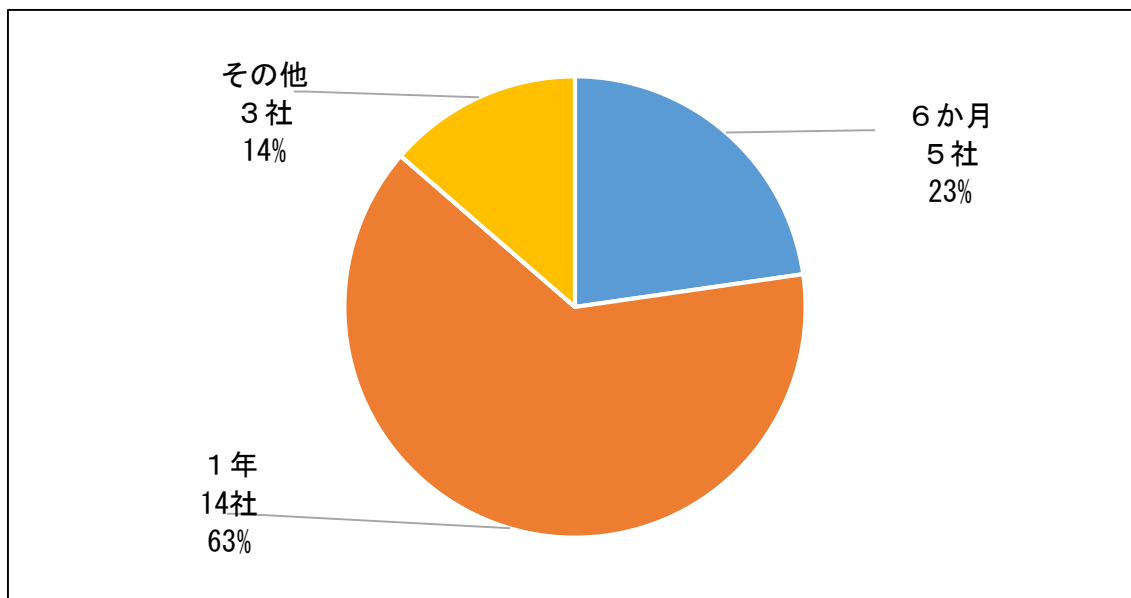
※その他（例：3か月，3か月～6か月，不規則）

出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

³³ フォワーダーとの定期契約を含む。

公正取引委員会アンケート（船社向け）でも、一般的な定期契約³⁴の期間について、回答者の半数以上が、「1年」と回答しており、「6か月」と回答した者も合わせると86%に達する（図表9参照）。

図表9 定期契約の期間（回答者：22社）



※その他（例：3か月）

出所：公正取引委員会アンケート（船社向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

(5) 運賃

定期船の運賃は、基本運賃（ベースレート）とサーチャージの二つに分けられる。基本運賃は、運送に対する基本的対価であり、サーチャージは、燃料油の値上がりの補填等の様々な理由で、基本運賃に上乘せされる付加料金である。

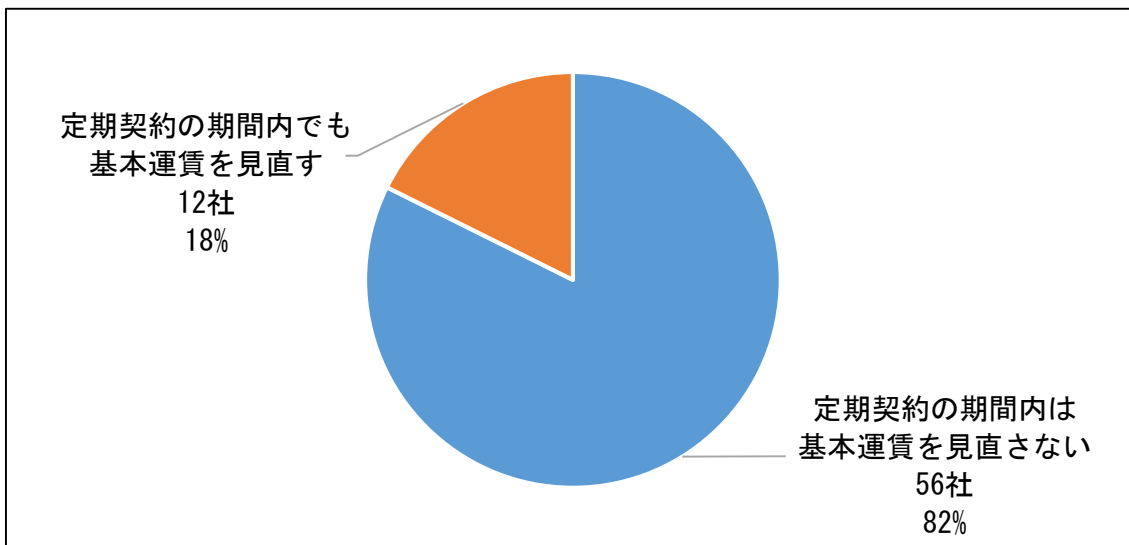
ア 基本運賃

基本運賃は、コンテナに搭載する貨物の重量にかかわらず、コンテナの大きさや冷蔵機能の有無（リーファーコンテナ）等に応じて、コンテナ1個当たりの運賃（ボックスレート）が適用されている。

公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、定期契約の期間内における基本運賃の見直しについて、回答者の82%が、「定期契約の期間内は基本運賃を見直さない」と回答している（図表10参照）。

³⁴ フォワーダーとの定期契約を含む。

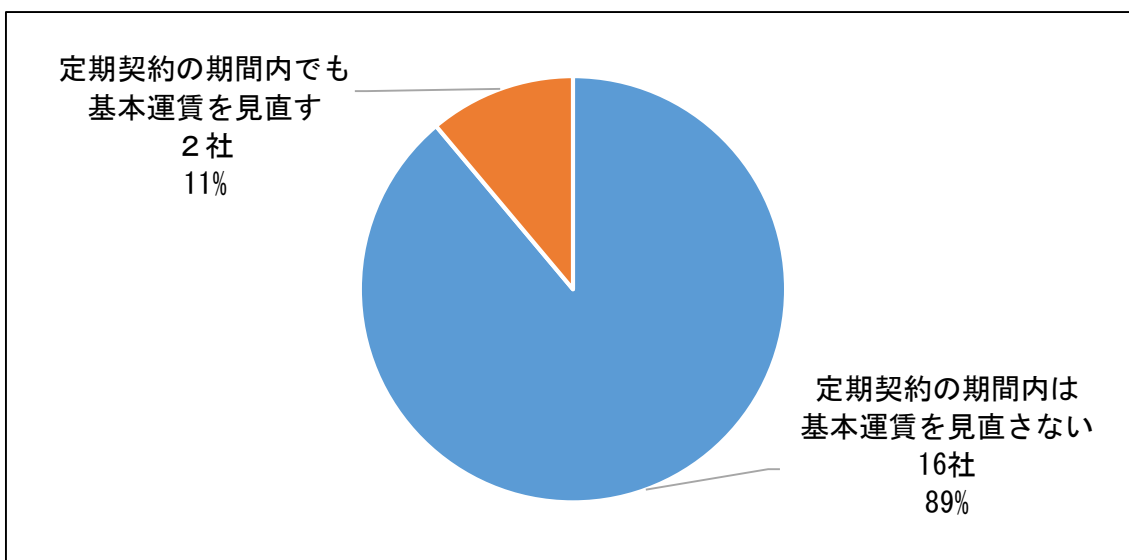
図表 10 定期契約の期間内における基本運賃の見直し（回答者：68社）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

公正取引委員会アンケート（船社向け）でも、定期契約の期間内における基本運賃の見直しについて、回答者の89%が、「定期契約の期間内は基本運賃を見直さない」と回答している（図表11参照）。

図表 11 定期契約の期間内における基本運賃の見直し（回答者：18社）



出所：公正取引委員会アンケート（船社向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

イ サーチャージ

定期船の主なサーチャージとしては、燃料油価格の変動に対応して適用され

る BAF³⁵ (Bunker Adjustment Factor ; 燃料油割増), 為替変動に対応して適用される CAF³⁶ (Currency Adjustment Factor ; 通貨変動割増) 及びコンテナヤードで発生する作業コストをカバーするための THC (Terminal Handling Charge ; ターミナルハンドリングチャージ) が挙げられる。

また, これらのサーチャージ以外にも, Doc Fee (Documentation Fee ; ドキュメンテーションフィー³⁷) や PSS (Peak Season Surcharge ; 繁忙期サーチャージ³⁸) 等が挙げられる。

サーチャージの水準の変化については, 燃料油価格や為替の水準等の変化に応じて所与の算定式に基づき自動的に算出され, 定期的に変動するもの (BAF や CAF) と, 一旦定められると変動することが余りないもの (THC 等) の二つに分けられる。

3 不定期船

(1) 不定期船による輸送に用いられる船舶の種類

不定期船による輸送には, 運送貨物に応じて, 自動車等の自走貨物を運ぶ自動車専用船 (PCC; Pure Car Carrier) ³⁹, 鉱石・穀物等をばら積み⁴⁰の状態 で運ぶドライバルク船, 原油等の液体をばら積みの状態で運ぶタンカー, 液化天然ガス (LNG) を運ぶ LNG 船等の船舶が用いられる。我が国の船社 (商船隊) が運航している船舶の種類別の割合では, 隻数ベース又は総トンベースの両方で自動車専用船は大きな割合は占めていないが⁴¹, 後記第 4 の 2 のとおり, 自動車専用船に関する協定の公正取引委員会に対する通知件数が, 独占禁止法適用除外とされている不定期船に関する協定の当委員会に対する通知件数の大半を占めるため, 自動車専用船による輸送についての現状を整理する。

(2) 自動車専用船

ア 自動車専用船の主要な船社・荷主

世界で運航している自動車専用船の船社としては, 図表 12 のとおり, 輸送能力が高い順に, 日本郵船, EUKOR (韓国), 商船三井等が挙げられる。

³⁵ 航路によっては, FAF (Fuel Adjustment Factor) とも呼ばれる。

³⁶ 航路によっては, YAS (Yen Application Surcharge) とも呼ばれる。

³⁷ 船社が船積み書類の作成に掛かる諸費用をカバーするためのサーチャージ

³⁸ 貨物繁忙期に増加するコストをカバーするためのサーチャージ

³⁹ 本報告書においては, 自動車だけでなく, トラック, バス等の大型車両等の背高/重量貨物の輸送にも対応できる専用船である, 自動車・トラック船 (PCTC; Pure Car & Truck Carrier) も自動車専用船に含む。

⁴⁰ 貨物を包装・梱包せずにそのまま船倉内に積み込むことをいう (オーシャンコマース「国際物流用語辞典」)。

⁴¹ 国土交通省「海事レポート 2015」

また、我が国発着航路における輸送実績が大きい船社としては、商船三井、日本郵船及び川崎汽船の邦船3社が挙げられ、その他に我が国発着航路において輸送を行っている船社としては、EUKOR（韓国）、WWL（スウェーデン／ノルウェー）、日産専用船株式会社等が挙げられる⁴²。

図表 12 世界の輸送能力上位5社（平成27年1月）

順位	船社名	国籍	輸送能力（台数）	シェア（%）
1	日本郵船	日本	660,000	17.2
2	EUKOR	韓国	551,000	14.3
3	商船三井	日本	527,000	13.7
4	川崎汽船	日本	442,000	11.5
5	Hyundai GLOVIS	韓国	370,000	9.6
上位5社の合計			2,550,000	66.3
その他			1,293,000	33.7
合計			3,843,000	100

※網掛けは我が国の船社。（シェアは小数点第1位を四捨五入している。）

出所：日本郵船「FACTBOOK I 2015」に基づき公正取引委員会作成

我が国発着航路における自動車専用船の主な荷主は、我が国の自動車メーカー及び商社である。

イ 主要な航路

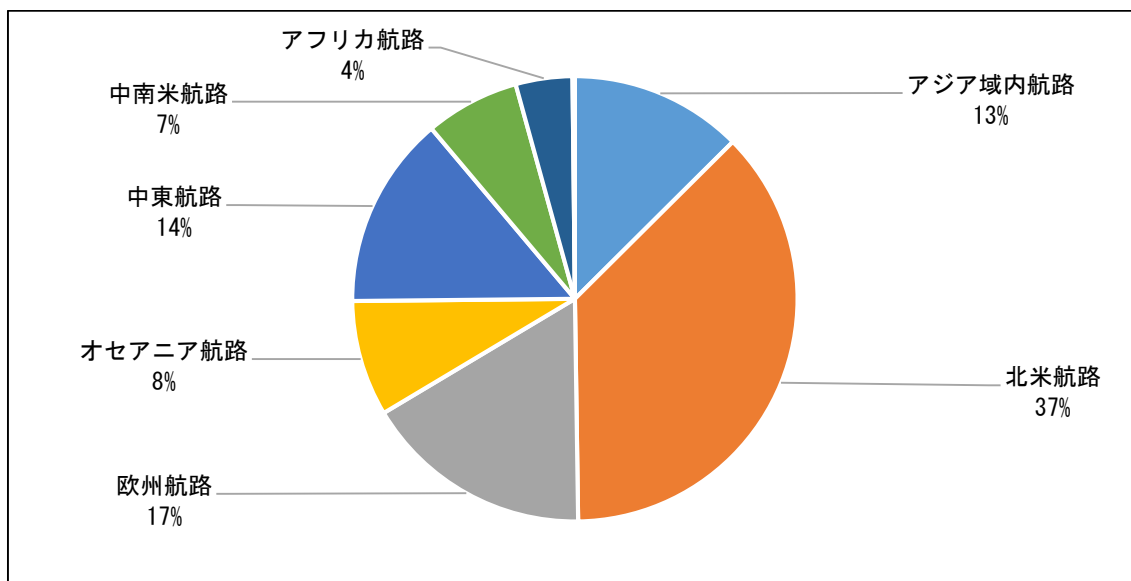
自動車専用船の航路は、船社があらかじめ決めておくというよりは、荷主からの依頼に応じてその都度決まるものである⁴³が、我が国からの輸送台数⁴⁴が多い航路を順に挙げると、北米航路（我が国からの輸送台数の37%）、欧州航路（同17%）、日本＝中近東航路（同14%。以下単に「中東航路」という。）である（図表13参照）。

⁴² 日本郵船「FACTBOOK I 2015」

⁴³ 船社があらかじめ運航スケジュールを公表した上で、自動車専用船が運航される場合もある。

⁴⁴ 公正取引委員会が行った荷主及び船社に対するアンケート調査の結果によると、我が国から輸送する台数の方が我が国へ輸送する台数よりも圧倒的に多い。

図表 13 我が国からの輸送台数の航路別割合（平成 26 年）



（割合は小数点第 1 位を四捨五入している。）

出所：日本自動車工業会ホームページデータベース

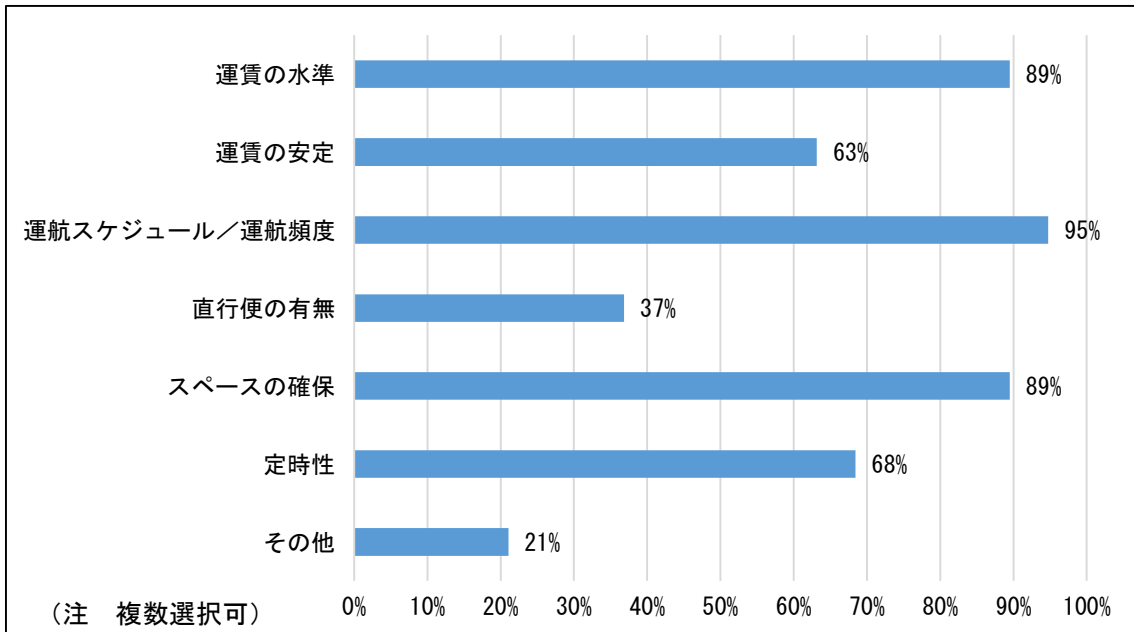
ウ 自動車専用船による輸送に関する契約

自動車専用船による輸送は、フォワーダーが契約の相手方になるのではなく、荷主が直接、船社と運送契約を締結する場合がほとんどである。

荷主が運送契約の相手方を選定するに当たっては、通常は、複数の船社に対して荷主の輸送計画を示した上で相見積りを取り、見積りを提出した船社との間で運賃等の輸送条件について交渉した上で、利用船社を決めることが一般的である。

公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、利用船社の選定基準として、選択者が多い順に、「運航スケジュール／運航頻度」（回答者の 95%）、「運賃の水準」（回答者の 89%）、「スペースの確保」（回答者の 89%）が挙げられている（図表 14 参照）。

図表 14 利用船社の選定基準（回答者：19社）

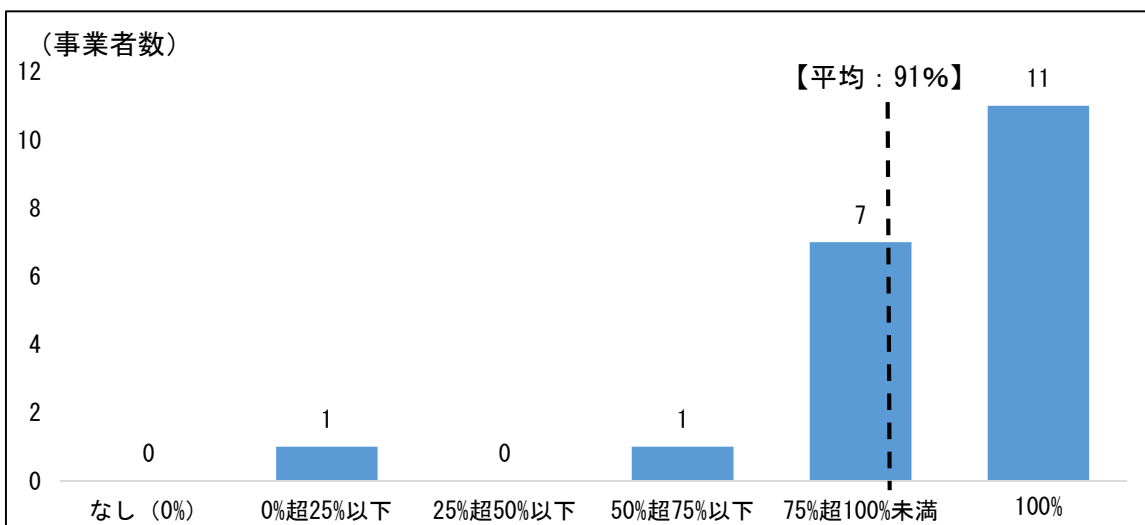


※その他（例：トラブル対応，輸送品質）

出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

自動車専用船の契約は、定期船と同様に、定期契約とスポット契約があるが、公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、荷主は、輸送台数の大半に関して船社と定期契約を締結していると回答している（図表 15 参照）。

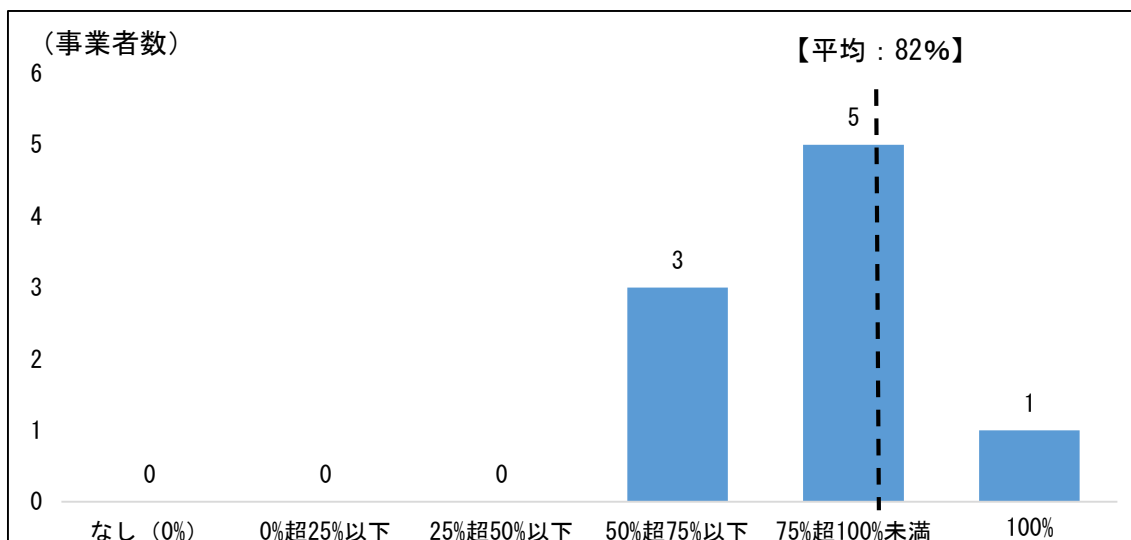
図表 15 定期契約に基づく輸送台数が全輸送台数に占める割合（回答者：20社）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

公正取引委員会アンケート（船社向け）でも、船社は、輸送台数の大半に関して荷主と定期契約を締結していると回答している（図表 16 参照）。

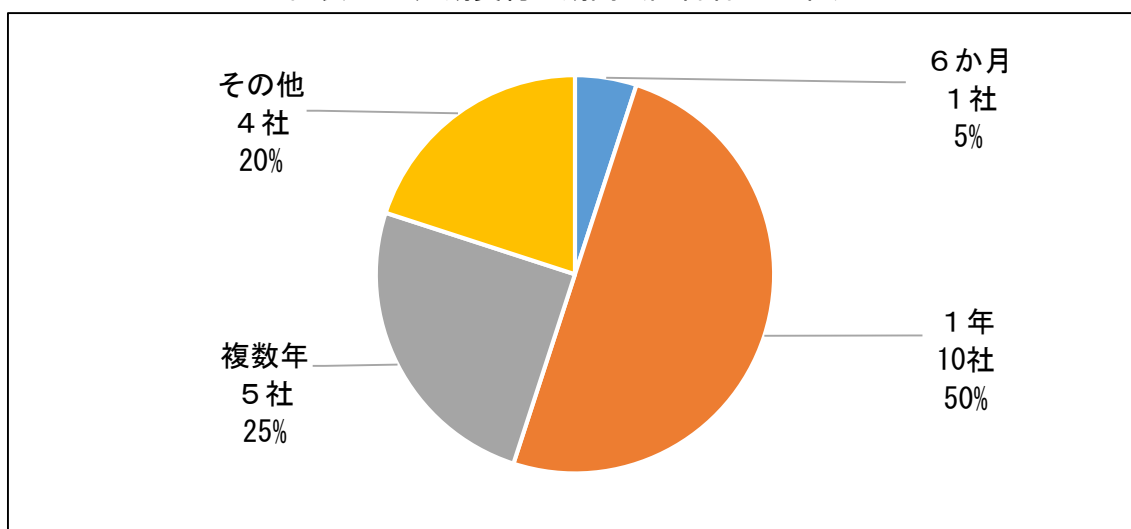
図表 16 定期契約に基づく輸送台数が全輸送台数に占める割合（回答者：9社）



出所：公正取引委員会アンケート（船社向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

また、公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、一般的な定期契約の期間について、回答者の50%が、「1年」と回答しており、「複数年」と回答している者を合わせると75%に達する（図表 17 参照）。

図表 17 定期契約の期間（回答者：20社）

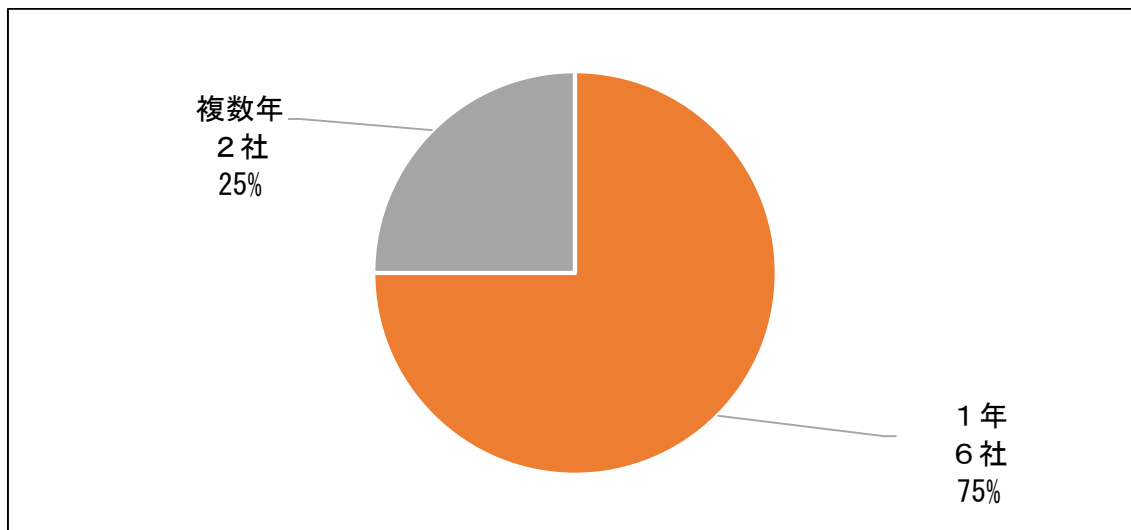


※その他（例：都度、航路ごとに異なる）

出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

公正取引委員会アンケート（船社向け）でも、一般的な定期契約の期間について、回答者の75%が、「1年」と回答しており、「複数年」と回答した者も合わせると100%に達する（図表18参照）。

図表18 定期契約の期間（回答者：8社）



出所：公正取引委員会アンケート（船社向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

エ 運賃

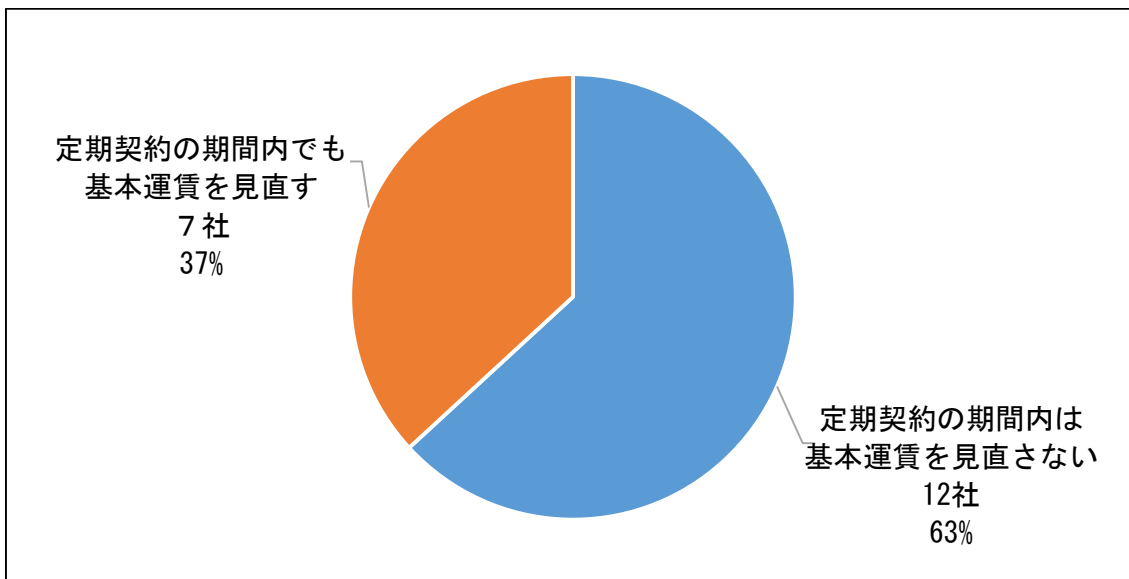
自動車専用船の運賃は、定期船の運賃と同様に、基本運賃（ベースレート）とサーチャージの二つに分けられる。

(ア) 基本運賃

基本運賃は、M3（エムスリー）と呼ばれる、1立方メートル当たりの運賃が適用されることが多い。

公正取引委員会アンケート（荷主向け）では、定期契約の期間内における基本運賃の見直しについて、過半数を超える回答者（63%）が、「定期契約の期間内は基本運賃を見直さない」と回答している（図表19参照）。

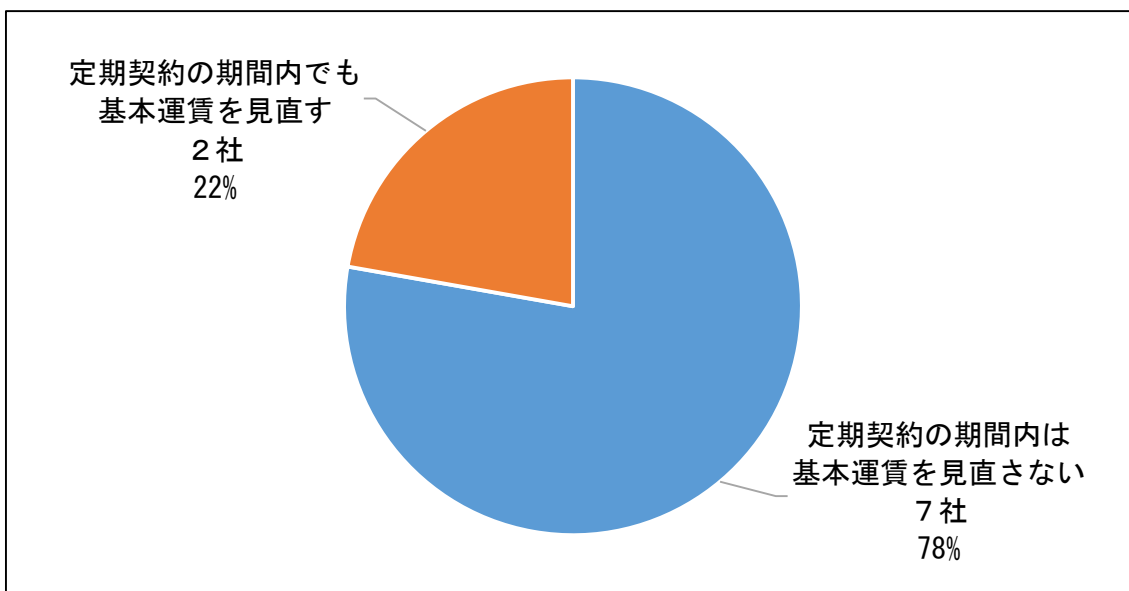
図表 19 定期契約の期間内における基本運賃の見直し（回答者：19社）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

公正取引委員会アンケート（船社向け）でも、定期契約の期間内における基本運賃の見直しについて、回答者の78%が、「定期契約の期間内は基本運賃を見直さない」と回答している（図表20参照）。

図表 20 定期契約の期間内における基本運賃の見直し（回答者：9社）



出所：公正取引委員会アンケート（船社向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

(4) サーチャージ

自動車専用船の主なサーチャージとしては、BAF（Bunker Adjustment Factor；燃料油割増）及びCAF（Currency Adjustment Factor；通貨変動割増）が挙げられる。このほかにも、北米航路においてはPCS（Panama Canal Surcharge；パナマ運河サーチャージ⁴⁵）等が、中東航路においてはWRS（War Risk Surcharge；戦争割増料⁴⁶）等が挙げられる⁴⁷。

サーチャージの水準の変化については、定期船と同様に、燃料油価格や為替の水準等の変化に応じて所与の算定式に基づき自動的に算出され、定期的に変動するもの（BAF 及び CAF）と、一旦定められると変動することが余りないもの（PCS, WRS 等）の二つに分けられる。

⁴⁵ パナマ運河当局が船社から徴収している通航料を船社が荷主に転嫁したサーチャージ

⁴⁶ 戦争危険区域へ輸送する場合に課せられるサーチャージ

⁴⁷ オーシャンコマース「基礎から分かる海運実務マニュアル」、2014年

第4 外航海運に係る独占禁止法適用除外の現状

1 我が国の制度

我が国では、外航海運に係る独占禁止法適用除外制度は海上運送法に基づき設けられているところ、現行の制度の概要は以下のとおり。

(1) 独占禁止法適用除外となる行為

本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路（外航海運に係る航路⁴⁸）において、船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項（以下「運賃等に関する事項」という。）を内容とする協定若しくは契約の締結又は共同行為（以下「協定等の締結」という。）については、あらかじめ、国土交通大臣に届出をした上で行えば、独占禁止法適用除外となる（海上運送法第28条及び同条第4号）。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は公正取引委員会が国土交通大臣に対し措置請求（後記(3)参照）をしたことを官報に公示してから1月が経過したときは、この限りではなく（同条柱書）、独占禁止法が適用される。

海上運送法における船舶運航事業者には、旅客及び貨物の別を問わず、定期航路事業を営む者と不定期航路事業を営む者の双方が含まれているため、定期船による輸送及び不定期船による輸送に係る協定等の締結はそれぞれ独占禁止法適用除外となり得る。

(2) 国土交通大臣との関係

船舶運航事業者は、運賃等に関する事項を内容とする協定等の締結をし、又はその内容を変更しようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない（海上運送法第29条の2第1項）。

また、国土交通大臣は、届出に係る行為の内容が、①利用者の利益を不当に害さないこと、②不当に差別的でないこと、③加入及び脱退を不当に制限しないこと及び④協定の目的に照らして必要最小限度であることの各要件（以下合わせて「届出4要件」という。）（同法第29条第2項各号）に適合するものではないと認めるときは、船舶運航事業者に対し、当該行為の内容を変更すべきことを命じ、又は当該行為を禁止（以下「変更・禁止処分」という。）しなければならない（同法第29条の2第2項）。

(3) 公正取引委員会との関係

国土交通大臣は、届出を受理し、又は変更・禁止処分を行ったときは、遅滞な

⁴⁸ 日本発の航路（往航）と日本着の航路（復航）の双方の航路を指す。

く、公正取引委員会にその旨を通知しなければならない（海上運送法第 29 条の 4 第 1 項）。過去 5 年間に於いて、国土交通大臣から当委員会に通知があった件数は、図表 21 のとおりである。

図表 21 国土交通大臣による公正取引委員会に対する届出に係る通知件数

年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
通知件数	411 件	451 件	473 件	401 件	212 件

出所：公正取引委員会調べ

また、公正取引委員会は、届出に係る行為の内容が、海上運送法の届出 4 要件のいずれかに適合するものではないと認めるときは、国土交通大臣に対し、変更・禁止処分を命じるよう措置請求を行うことができ（同条第 2 項）、措置請求を行ったときは、その旨を官報に公示しなければならない（同条第 3 項）。

2 独占禁止法適用除外協定の現状

公正取引委員会は、平成 26 年度に国土交通大臣から外航海運に係る協定の届出について 212 件の通知を受理しているが、その内訳⁴⁹は図表 22 のとおりとなる。届出が行われ、独占禁止法適用除外とされている協定は、同盟、協議協定、コンソーシアム及び配船協定の四つに大別される。このうち、同盟は定期船による輸送⁵⁰のほか、不定期船のうち自動車専用船による輸送を対象としている。また、協議協定及びコンソーシアムは定期船による輸送を対象としており、配船協定は自動車専用船による輸送を対象としている。これらの協定以外にも、ドライバルク船やタンカーによる輸送に関する協定があるが、自動車専用船に関する協定と比べてそれぞれ通知の合計件数に占める割合が小さいため、以下では、同盟、協議協定、コンソーシアム及び配船協定の現状について整理する。

⁴⁹ 同盟が定期船による輸送及び自動車専用船による輸送の双方を対象としている場合、同盟に関する 1 件の届出において、定期船に関する届出内容（例えば、サーチャージの値上げ）と自動車専用船に関する届出内容（例えば、基本運賃の値上げ）が共に含まれていること等があるため、協定の種類別に合計した件数（262 件）は実際の届出件数（212 件）よりも多くなっている。

⁵⁰ コンテナ船による輸送だけでなく、ブレイクバルク（Break Bulk）と呼ばれる長尺貨物等を運ぶ在来型貨物船による輸送を含む。

図表 22 届出に係る通知の内訳（平成 26 年度）

届出 件数	協定の種類	新規 締結	変更	加盟	脱退	廃止	合計	新規締結及び変更の内容(※1)				
								基本運賃 (運賃修復 を含む)	サー チャージ	収入プー ル	共同運航(スペー ス, スケジュール, 航路等)	
212	定期船	21	144	4	13	4	186	20	110	0	26	
	同盟	-	(78)	-	(7)	(2)	(87)	(1)	(77)	-	-	
	協議協定	-	(61)	(3)	(3)	-	(67)	(19)	(33)	-	-	
	コンソーシアム	(21)	(5)	(1)	(3)	(2)	(32)	-	-	-	(26)	
	自動車専用船	2	50	0	7	3	62	0	49	0	3	
	同盟	-	(49)	-	(7)	(2)	(58)	-	(49)	-	-	
	配船協定	(2)	(1)	-	-	(1)	(4)	-	-	-	(3)	
	その他の不定期船	6	0	2	1	2	11	0	0	5	6	
	ドライバルク船に係る協定	(4)	-	-	-	-	(4)	-	-	(4)	(4)	
	タンカーに係る協定	(2)	-	(2)	(1)	(2)	(7)	-	-	(1)	(2)	
	客船	0	2	0	1	0	3	0	0	2	0	
	合計		29	196	6	22	9	262	20	159	7	35

※1 上記以外の変更の内容としては、協定の有効期間の延長、加盟船社の社名変更等が挙げられる。

※2 網掛けは定期船、自動車専用船、その他の不定期船及び客船による輸送を対象としている協定の小計。括弧内の数字は協定の種類ごとの内数。

出所：公正取引委員会調べ

(1) 同盟

同盟 (conference) とは運賃水準の取決めを伴う船社間の協力協定のことであり、定期船及び不定期船（自動車専用船に限る。）による輸送を対象としている。同盟に基づく主な活動内容は、航路やコンテナの種別に応じた基本運賃やサーチャージの水準を示すタリフ（運賃表）の策定である。タリフには拘束力があり、原則として加盟船社はタリフに示された運賃の水準を遵守しなければならないとされている。

現在、図表 23 のとおり、北米航路及び欧州航路を除き、日本発着航路において 21 件の同盟が存在している。このうち、自動車専用船による輸送を対象としていない同盟は多くなく、同盟は定期船による輸送と自動車専用船による輸送を共に対象としていることが多い。

図表 23 日本発着航路における同盟の件数（平成 27 年 12 月末現在）

航路	協定の件数
アジア域内航路 ⁵¹	9 件
中東航路	2 件
オセアニア航路	3 件
中南米・カリブ海航路	2 件
アフリカ航路	5 件
合計	21 件

出所：海運同盟事務局公表資料等を基に公正取引委員会作成

ア 定期船による輸送を対象とした同盟

(7) 通知の状況（図表 22 参照）

平成 26 年度において公正取引委員会が定期船による輸送を対象とした同盟に関し通知を受けたのは 87 件であり、うち 78 件が変更に関する通知であった。また、新規締結に関する通知はなく、廃止に関する通知が 2 件あった。

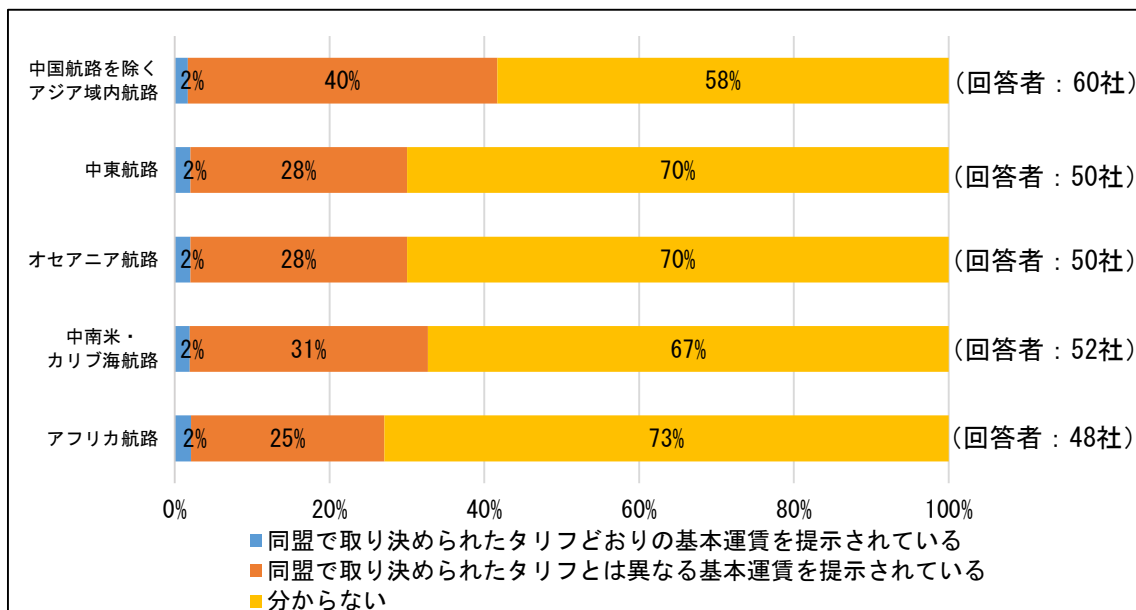
変更に関する通知の内訳は、サーチャージに関するものがほぼ全てを占めており、基本運賃に関するものはほとんど存在しない。また、サーチャージの水準は、同盟があらかじめ定めた算定式に基づき定期的に見直されるどころ、算定式そのものを見直すことは基本的になく、機械的にサーチャージの水準の変更に関する国土交通大臣への届出及び当委員会への通知が行われている状況にある。

(4) 定期船による輸送に関するタリフの活用状況

定期船については、図表 24 のとおり、「同盟で取り決められたタリフどおりの基本運賃を提示されている」荷主の割合は全航路で 2%であり、「同盟で取り決められたタリフとは異なる基本運賃を提示されている」荷主の割合は航路によって 25%から 40%である。

⁵¹ ロシア極東を含む。

図表 24 日本発着航路において船社から基本運賃をどのように提示されているか

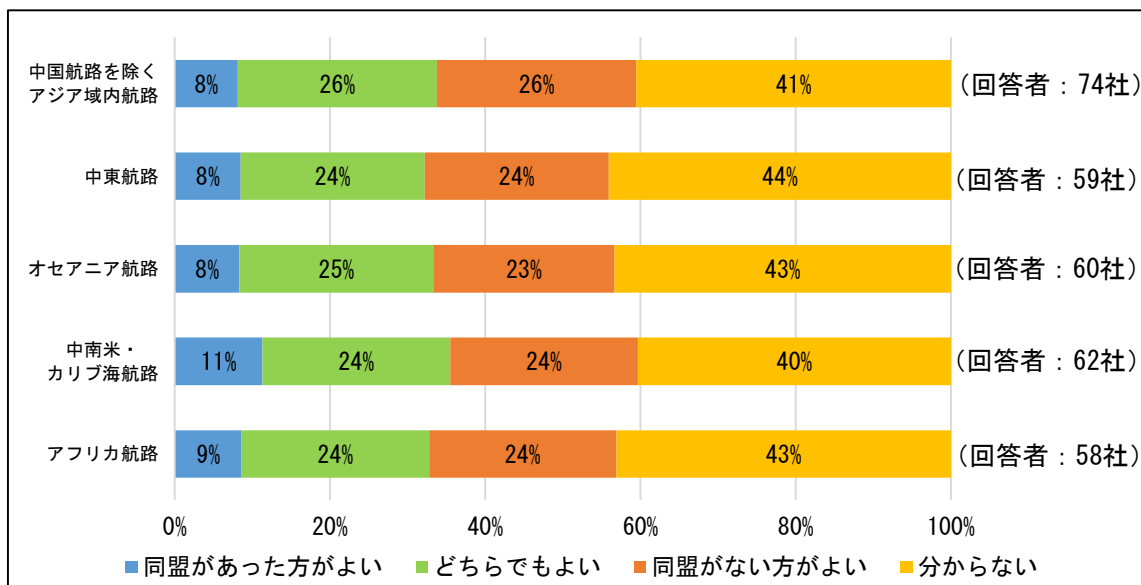


出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

(ウ) 定期船による輸送を対象とした同盟の必要性

図表 25 のとおり、どの航路においても、「同盟があった方がよい」とする荷主の割合は航路によって8%から11%であり、「同盟がない方がよい」とする荷主の割合は航路によって23%から26%である。

図表 25 日本発着航路における同盟（定期船）の必要性（航路別）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

他方、公正取引委員会アンケート（船社向け）によれば、船社からは、運賃の安定化と長期的に安定的な配船を実現するために同盟が必要だとする意見がある一方、同盟は形骸化しており、機能していないとの意見もあった。

イ 自動車専用船による輸送を対象とした同盟

(7) 通知の状況（図表 22 参照）

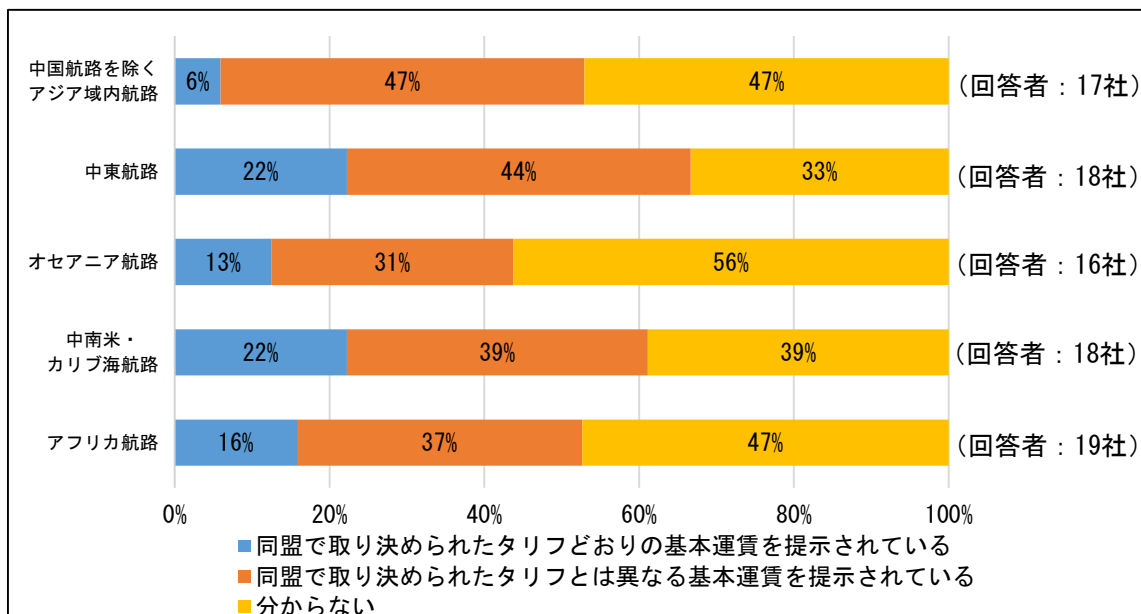
平成 26 年度において公正取引委員会が自動車専用船による輸送を対象とした同盟に関し通知を受けたのは 58 件であり、うち 49 件が変更に関する通知であった。

変更に関する通知の内訳は、サーチャージに関するものが全てを占めているところ、サーチャージの水準が定期的に見直され、機械的にサーチャージの水準の変更に関する国土交通大臣への届出及び当委員会への通知が行われている状況にあるのは定期船と同様である。

(4) 自動車専用船に関するタリフの活用状況

自動車専用船については、図表 26 のとおり、「同盟で取り決められたタリフどおりの基本運賃を提示されている」荷主の割合は航路によって 6%から 22%であり、「同盟で取り決められたタリフとは異なる基本運賃を提示されている」荷主の割合は航路によって 31%から 47%である。

図表 26 日本発着航路において船社から基本運賃をどのように提示されているか

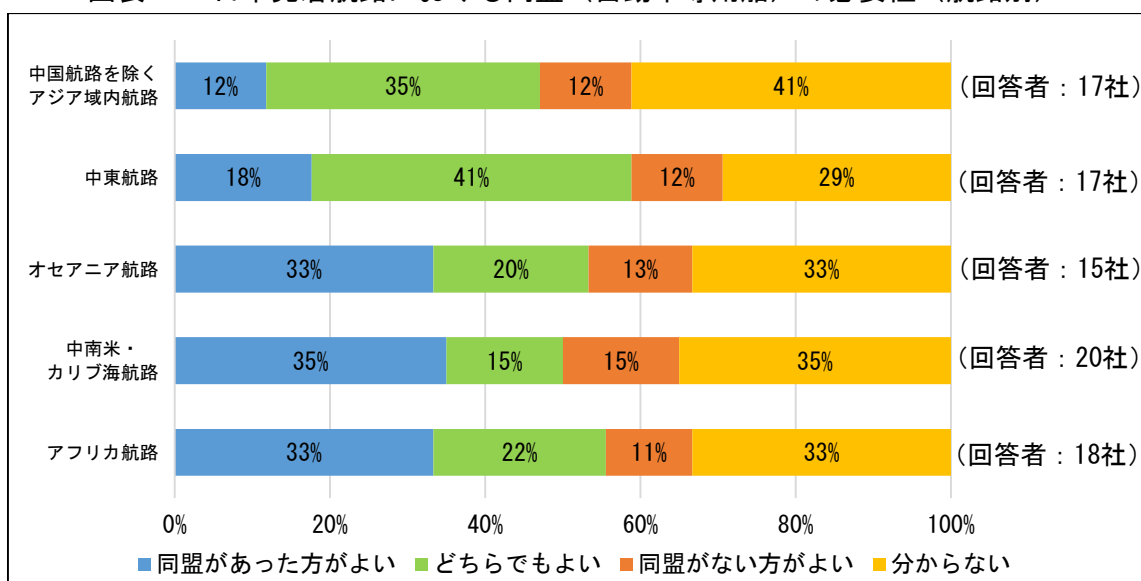


出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

(ウ) 自動車専用船による輸送を対象とした同盟の必要性

図表 27 のとおり、「同盟があった方がよい」とする荷主の割合は航路によって12%から35%であり、「同盟がない方がよい」とする荷主の割合は航路によって11%から15%である。

図表 27 日本発着航路における同盟（自動車専用船）の必要性（航路別）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

他方、公正取引委員会アンケート（船社向け）によれば、同盟の必要性について、同盟は不要であるとする船社が存在する一方、必要であると回答した船社もいた。

(2) 協議協定

協議協定（discussion agreement⁵²）とは適正な運賃の水準等に関する船社間の協議を伴う船社間の協力協定のことである。協議協定に基づく主な活動内容は、運航コストが増大したり、実勢運賃が下落傾向にあったりする場合や定期契約の交渉時期などにおいて、航路やコンテナの種別に応じた基本運賃やサーチャージの一律の値上げ幅を示す運賃ガイドラインを策定し、加盟船社に運賃の一括値上げ⁵³（運賃修復）を勧告することである。運賃ガイドラインには拘束力がないため、加盟船社は当該ガイドラインをベンチマークとして、荷主と運賃に関する交渉を個別に行うこととされている。また、需給状況や市場動向等に関する情報交換も協議協定の主な活動内容の一つである。

現在、図表 28 のとおり、欧州航路を除き、日本発着航路において 23 件の協議協定が存在している。

図表 28 日本発着航路における協議協定の件数（平成 27 年 12 月末現在）

航路	協定の件数
北米航路	6 件
アジア域内航路	7 件
中東航路	2 件
オセアニア航路	3 件
中南米・カリブ海航路	2 件
アフリカ航路	2 件
全世界の航路 ⁵⁴	1 件
合計	23 件

出所：海運同盟事務局公表資料等を基に公正取引委員会作成

ア 通知の状況（図表 22 参照）

平成 26 年度において協議協定に関し公正取引委員会が通知を受けたのは 67 件であり、うち 61 件が変更に関する通知であった。

⁵² 航路安定化協定（stabilization agreement）又は VDA（Voluntary Discussion Agreement）と呼ばれることもある。

⁵³ GRI（General Rate Increase）とも呼ばれる。

⁵⁴ 欧州航路及びインド航路を除く。

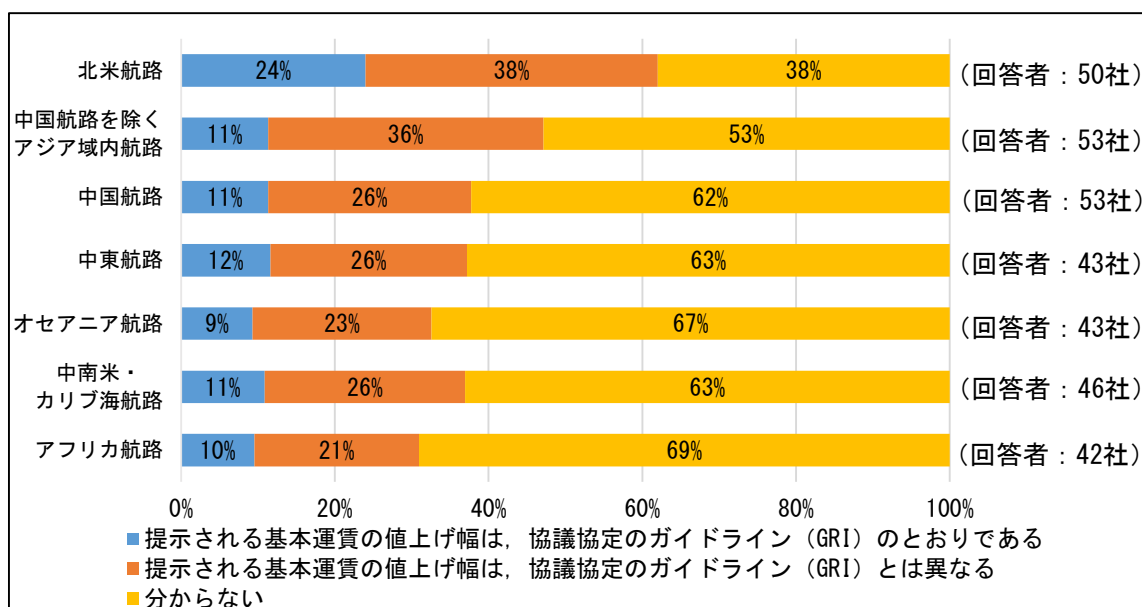
変更に関する通知の内容は、サーチャージに関するものが最も多く、次いで基本運賃に関するものが多かった。情報交換については協定内容の変更等を伴うものではないため、国土交通大臣への届出及び当委員会に対する通知の対象にはなっていない。

なお、平成 26 年度においては、協議協定の新規締結又は廃止に関する通知はなかった。

イ 運賃ガイドラインの活用状況

協議協定については、図表 29 のとおり、「提示される基本運賃の値上げ幅は、協議協定のガイドラインのとおりである」荷主の割合は航路によって 9% から 24% であり、「提示される基本運賃の値上げ幅は、協議協定のガイドラインとは異なる」荷主の割合は航路によって 21% から 38% である。

図表 29 日本発着航路において船社から基本運賃の値上げをどのように提示されているか

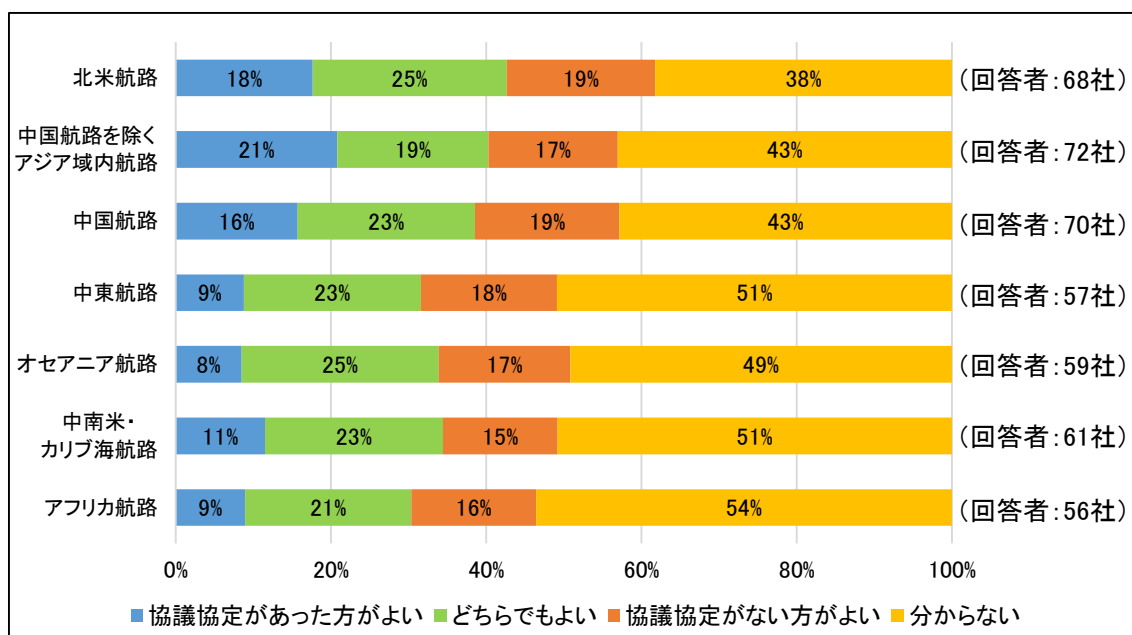


出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第 1 位を四捨五入している。）

ウ 協議協定の必要性

図表 30 のとおり、「協議協定があった方がよい」とする荷主の割合は航路によって 8% から 21% であり、「協議協定がない方がよい」とする荷主の割合は航路によって 15% から 19% である。

図表 30 日本発着航路における協議協定の必要性（航路別）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

他方、公正取引委員会アンケート（船社向け）によれば、船社は、運賃ガイドラインの策定を通じて船社にとって適切な運賃の水準を把握することにより、収益力がある持続的な運航を実現したり、市場に関する適切な情報や需給予測を共有することにより、長期的で安定的な配船を実施したりするためには、協議協定が必要であるとしている。

(3) コンソーシアム

コンソーシアム（consortium）とは運賃水準の決定や収入プールを伴わない運航面における船社間の協力協定（operational agreement）のことである。コンソーシアムに基づく活動内容は、スロットチャーター⁵⁵（slot charter）による運送スペースの賃貸借、スロット交換（slot exchange）による運送スペースの交換及び船舶共有（vessel sharing）による運送スペースの共有（以下これらを合わせて「運送スペースの融通」という。）をベースとした共同運航であり、共同運航を実施するに当たっては、運航スケジュールの調整、運航回数の調整（船腹量の調整を含む。以下同じ。）及び航路の調整が併せて行われることがある。

コンソーシアムには、特定の航路においてスロットチャーターのみを行う小規模なものから、アジア＝欧州及びアジア＝北米等の東西航路で世界的に船舶共有を行う大規模なものまで様々なものがあり、世界的に共同運航を実施する後者の

⁵⁵ スペースチャーター（space charter）ともいう。

コンソーシアムを特にアライアンスという。

主なアライアンスとしては、現在、2 M⁵⁶、G 6⁵⁷、CKYHE⁵⁸、及び Ocean Three (O 3)⁵⁹の4大アライアンスが存在する。現在、日本発着航路におけるコンソーシアム（アライアンスを含む。以下同じ。）は、2 M、G 6、CKYHE 等、北米航路、欧州航路及びアジア域内航路を中心に多数存在する。

ア 通知の状況（図表 22 参照）

平成 26 年度においてコンソーシアムに関し公正取引委員会が通知を受けたのは 32 件であり、コンソーシアムの新規締結に関する通知が 21 件、コンソーシアムの廃止に関する通知が 2 件あった。

イ コンソーシアムの必要性

図表 31 のとおり、どの航路においても「コンソーシアムがあった方がよい」とする荷主の割合は航路によって 32%から 43%であり、「コンソーシアムがない方がよい」とする荷主の割合は航路によって 3%から 9%である。

公正取引委員会アンケート（荷主向け）によれば、荷主はコンソーシアムによって輸送スケジュールの最適化、利用航路の選択肢の確保及び輸送スペースの確保においてプラスの効果があったとしている。

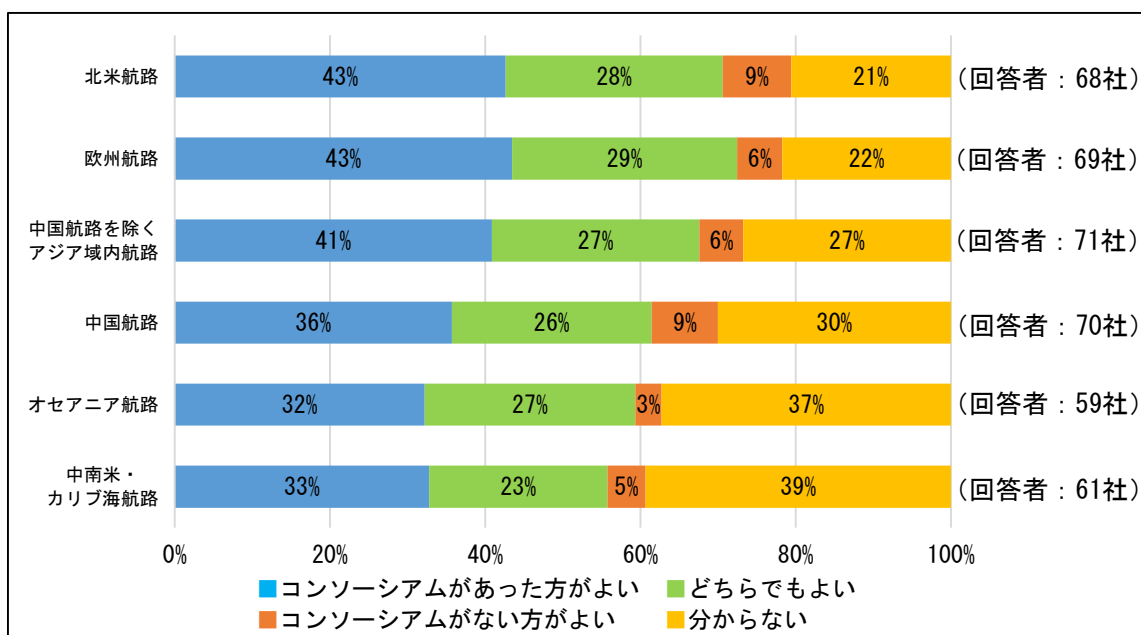
⁵⁶ Maersk Line 及び MSC の 2 社

⁵⁷ 日本郵船、商船三井、APL、Hapag-Lloyd、HHM（韓国）及び OOCL（香港）の 6 社

⁵⁸ COSCO、川崎汽船、Yang Ming（台湾）、Hanjin 及び Evergreen の 5 社

⁵⁹ CMA-CGM、UASC（中東湾岸 6 か国）及び CSCL の 3 社

図表 31 日本発着航路におけるコンソーシアムの必要性（航路別）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

また、公正取引委員会アンケート（船社向け）によれば、船社は、多額の投資が必要となる定期的で高頻度の配船を広範囲に実現したり、少量の仕向け地に対する安定的な配船を実現したりするためにはコンソーシアムが必要であるとされている。

船社からは、コンソーシアムを実施するに当たっては、長期的に巨額の投資が必要となるため、コンソーシアムが独占禁止法上問題とならないという法的な安定性が不可欠であるという意見があった。

(4) 配船協定

配船協定とは運賃水準の決定を伴わない運航面における船社間の協力協定のことであり、不定期船（自動車専用船に限る。）による輸送を対象としている。配船協定に基づく主な活動内容⁶⁰は、運航スケジュールの調整による共同運航（輪番配船）の実施であり、スロットチャーターによる運送スペースの賃貸借又はスロット交換による運送スペースの交換が行われることもある。

現在、図表 32 のとおり、日本発着航路において 12 件の配船協定が存在している。

⁶⁰ 中南米・カリブ海航路における配船協定では収入プールが行われているが、平成 27 年度中に収入プールを中止することが決まっている。

図表 32 日本発着航路における配船協定の件数（平成 27 年 12 月末現在）

航路	協定の件数
北米航路	2 件
欧州航路	1 件
中東航路	1 件
オセアニア航路	4 件
中南米・カリブ海航路	4 件
アフリカ航路	1 件
合計	12 件 ⁶¹

出所：船社からのヒアリング等を基に公正取引委員会作成

ア 通知の状況（図表 22 参照）

平成 26 年度において配船協定に関し公正取引委員会が通知を受けたのは 4 件であり、新規締結に関する通知が 2 件、変更に関する通知が 1 件、廃止に関する通知が 1 件あった⁶²。

イ 配船協定の必要性

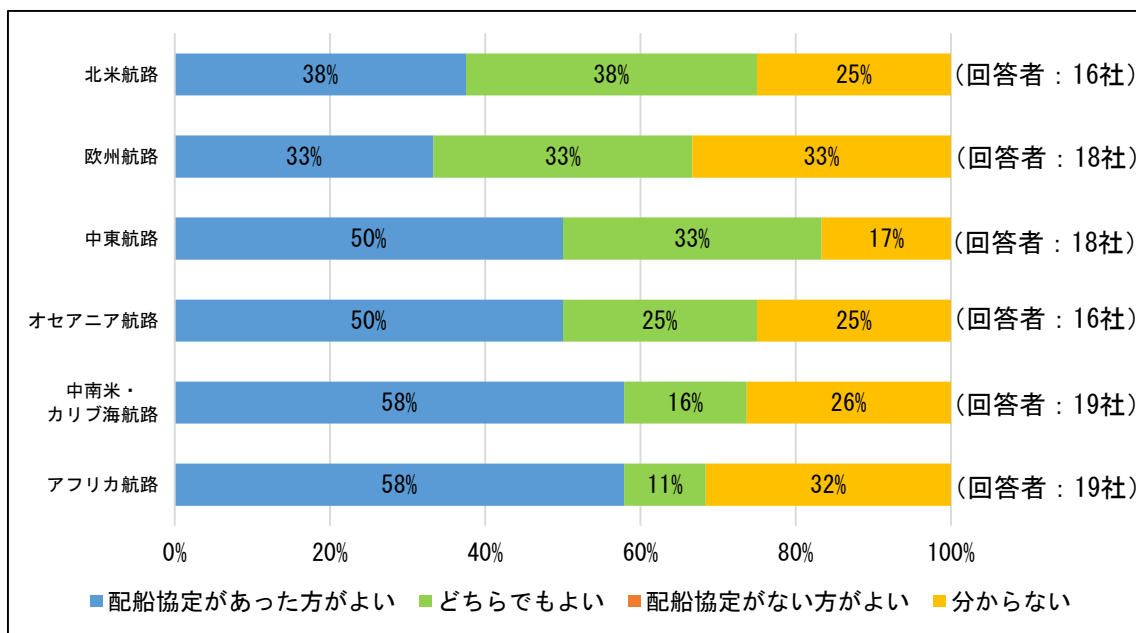
図表 33 のとおり、「配船協定があった方がよい」とする荷主の割合は航路によって 33%から 58%であり、全ての航路において「配船協定がない方がよい」とする荷主はいない。

公正取引委員会アンケート（荷主向け）によれば、荷主は配船協定によって輸送スケジュールの最適化、利用航路の選択肢の確保及び輸送スペースの確保においてプラスの効果があったとしている。

⁶¹ 北米航路と欧州航路を共に対象としている配船協定が 1 件あるため、合計では 12 件となる。

⁶² 運賃に関する取決めに係る通知はなかった。

図表 33 日本発着航路における配船協定の必要性（航路別）



出所：公正取引委員会アンケート（荷主向け）（割合は小数点第1位を四捨五入している。）

また、公正取引委員会アンケート（船社向け）によれば、船社は、荷動き量が小さくかつ不安定な地域向けに長期的に安定した配船を実現したり、荷主の要望に対応して定期的な高頻度の配船を実現したりするために、配船協定が必要であるとしている。

3 諸外国の制度

諸外国の制度は、我が国と経済社会のシステムや経済発展の程度が似ており、海上貿易量が多い米国とEUの制度について整理した。

(1) 米国

米国では、外航海運に係る反トラスト法適用除外制度は海事法（The Shipping Act⁶³）に基づき設けられている。1998年外航海運改革法（OSRA; Ocean Shipping Reform Act of 1998）によって海事法が改正された後、反トラスト法適用除外について特段の改正は行われていない。

船舶運航事業者（ocean common carrier）は、海事法の規定に基づき、外航海運に係る協定をあらかじめFMCに届出をする必要があるところ、届出後に一定期間が経過するなどして協定が有効になった場合には、これらの協定等については反トラ

⁶³ 1998年外航海運改革法（OSRA; Ocean Shipping Reform Act of 1998）によって改正された1986年海事法（The Shipping Act of 1986）。

スト法の適用が除外される。届出の対象であり、反トラスト法適用除外となり得る協定には、定期船に関する同盟（同盟が加盟船社を拘束しないものに限る。）、協議協定及びコンソーシアムが含まれるが、自動車専用船等の不定期船に係る協定は届出の義務がない代わりに反トラスト法適用除外とはならない。

届出の対象となっている協定のうち、同盟については、海事法に基づき、個々の船舶運航事業者が、同盟の定めるタリフに拘束されず、荷主との間で独立した非公開の運送契約（いわゆるサービスコントラクト）を締結することが許容されており、個々の船舶運航事業者によるサービスコントラクトの締結を同盟が制限すること等は禁じられている⁶⁴。加盟船社によるサービスコントラクトの締結を禁止するなど、加盟船社を拘束する同盟は反トラスト法適用除外とはならない。

また、コンソーシアムについては、反トラスト法適用除外とされなければ、直ちに反トラスト法違反となるわけではない。コンソーシアムは、同盟のように反トラスト法上当然違法（per se illegal）とされるものではないため、反トラスト法適用除外とされない場合に、コンソーシアムが反トラスト法違反となるかどうかは、コンソーシアムの内容や市場の競争状況を踏まえて、合理の原則（rule of reason）に基づきケースバイケースで判断される⁶⁵。

(2) EU

EUでは、定期船に関しては、同盟に係るEU競争法の一括適用除外制度が理事会規則⁶⁶に基づき設けられていたが、平成20年（2008年）10月から廃止されており、現在、欧州航路において同盟及び協議協定は存在しない。

他方、コンソーシアムに係るEU競争法の一括適用除外制度が委員会規則⁶⁷（以下「コンソーシアム一括適用除外規則」という。）に基づき平成7年（1995年）以降期限付きで設けられており、平成26年（2014年）に、コンソーシアム一括適用除外規則の有効期間が平成27年（2015年）から平成32年（2020年）まで5年間延長されることが決まったところである⁶⁸。

コンソーシアム一括適用除外規則では、コンソーシアムによる、運航スケジュールや寄港地の調整、スロット交換、船舶のプール等の共同運航、需給変動に対応した船腹量の調整（capacity adjustments）等について、コンソーシアムに参加する船舶運航事業者の関連市場における合計市場シェアが30%以下であること等の条

⁶⁴ サービスコントラクトの締結が許容された結果、米国発着航路における同盟は平成12年（2000年）以降届出がなく、現在では3つしか残っていない。

⁶⁵ 公正取引委員会によるFMC、DOJ等に対するヒアリング

⁶⁶ Council Regulation (EEC) No 4056/86

⁶⁷ Commission Regulation (EC) No 906/2009

⁶⁸ European Commission, “Antitrust: Commission extends validity of special competition regime for liner shipping consortia until 2020”, June 24 2014

件を満たす場合には、EU競争法の適用が除外される。市場シェアが30%以下であることが条件とされているのは、コンソーシアムに参加する船舶運航事業者以外の事業者の市場シェアが十分に高ければ、コンソーシアムに対して競争的な圧力があるとみなすことができ、コンソーシアムによる運航面での効率性の向上が、荷主や消費者の便益の向上に結び付くと考えられているためである⁶⁹。

コンソーシアムが運賃の決定や船腹量等の制限（需給変動に対応した船腹量の調整を除く。）、市場分割を行う場合には、一括適用除外とはならない。また、市場シェアが30%を超えるために一括適用除外とならないからといって、直ちにEU競争法違反となるわけではない。一括適用除外に該当しない場合にコンソーシアムがEU競争法に違反するかどうかは、コンソーシアムの内容や市場の競争状況等を踏まえてケースバイケースで判断される。

このように、コンソーシアムに係るEU競争法の一括適用除外制度は、コンソーシアムに対して競争的な圧力があり、競争上問題がないことが明らかな場合において、競争制限的ではないコンソーシアムの活動について、明示的に確認の意味でEU競争法の適用を除外するものである。したがって、コンソーシアムに係るEU競争法の一括適用除外制度が廃止されたからといって、必ずしも現在実施されているコンソーシアムがEU競争法に基づき違法とされるわけではない。

なお、不定期船に関する協定についてはEU競争法の適用除外制度は設けられておらず、EU競争法が適用されている。

⁶⁹ 公正取引委員会によるDG-COMPに対するヒアリング

第5 独占禁止法適用除外制度の必要性

1 検討の視点

独占禁止法適用除外制度の必要性については、独占禁止法適用除外制度が、自由経済体制においてあくまで例外的な制度であり必要最小限のものにとどめるべきことから、外航海運の現状及び外航海運に係る独占禁止法適用除外の現状を踏まえ、現時点においてもなお、独占禁止法適用除外制度を維持する理由が存在するかどうかという観点から検討する。

まず、これまでに外航海運に係る独占禁止法適用除外制度を維持する主な理由として挙げられてきた国際的な制度の整合性及び荷主の利益の保護について、これらの理由が現在でも成り立つといえるのか検討を行う。

次に、現に独占禁止法適用除外とされている協定のうち、不要であると評価する荷主が少なく、積極的に必要であると評価している荷主が多いコンソーシアム及び配船協定について、独占禁止法適用除外制度を廃止した場合において、これらの協定が原則として独占禁止法上問題となるため実施できなくなるかどうかについて検討を行う。

最後に、これらの検討を踏まえて、公正取引委員会としての結論を述べる。

2 国際的な制度の整合性

過去の見直しにおいて、国際的な制度の整合性は外航海運に係る独占禁止法適用除外制度が必要であることの主な理由の一つとして挙げられている。しかしながら、我が国では定期船に関する協定及び不定期船に関する協定の双方について、同盟、協議協定、コンソーシアム及び配船協定のいずれの協定も独占禁止法適用除外とされているが、現時点において、定期船に関する協定については、米国及びEUにおいて反トラスト法又はEU競争法の適用除外とされている協定の範囲はそれぞれ異なっており、不定期船に関する協定については、米国及びEUでは共に反トラスト法又はEU競争法の適用除外とされていない（図表 34 参照）。

まず、米国では定期船に関する同盟及び協議協定は適用除外とされているものの、海事法に基づき同盟のタリフに拘束されない運送契約の締結が明示的に認められており、加盟船社が同盟のタリフから逸脱し、荷主との間で個別の運送契約（サービスコントラクト）を締結することを禁止するなど、加盟船社を拘束する同盟は反トラスト法の適用除外の対象にはならない。また、不定期船に関する協定（同盟及び配船協定）については反トラスト法の適用除外とされていない。

次に、EUでは定期船に関する同盟及び協議協定はEU競争法の一括適用除外とされておらず、コンソーシアムについても、市場シェアが30%を超えるなどの場合にはEU競争法の一括適用除外とはならず、市場シェアが30%以下等の場合でも5年間の期限付きで適用除外とされているにすぎない。また、不定期船に関する協

定（同盟及び配船協定）についてはEU競争法の一括適用除外とされていない。

このように、定期船に関する協定については、米国とEUでは反トラスト法又はEU競争法の適用除外の有無や対象範囲が異なることから、我が国において定期船に関する協定を国際的な制度の整合性を理由として独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。また、不定期船に関する協定については、米国及びEUでは共に反トラスト法又はEU競争法の適用除外とされていないことから、我が国において不定期船に関する協定を国際的な制度の整合性の観点から独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえず、むしろ独占禁止法適用除外としない方が国際的な制度の整合性は採れることとなる。

図表 34 外航海運に係る競争法適用除外制度の国際比較（日米欧）

国・地域	定期船			不定期船（自動車専用船）	
	同盟	協議協定	コンソーシアム	同盟	配船協定
日本	○	○	○	○	○
米国	△ 加盟船社を 拘束する同 盟は対象外	○	○	×	×
EU	×	×	△ 市場シェア 30% 以下等の場合 に限り適用除外	×	×

備考：「○」は適用除外の対象であること、「△」は部分的に適用除外の対象であること、「×」は適用除外の対象ではないことを意味する。

3 荷主の利益の保護

過去の見直しにおいて、荷主の利益の保護は、同盟や協議協定に運賃安定効果があることを主たる根拠として、外航海運に係る独占禁止法適用除外制度が必要であることの主な理由の一つとして挙げられている。しかしながら、現時点において、同盟及び協議協定を積極的に必要としている荷主が多いとはいえない⁷⁰ところ（図表 25、図表 27 及び図表 30 参照）、以下では、運賃の安定が荷主にとってどれだけ重要であるか、他の手段によって運賃の安定を図ることができないのか、及び同盟

⁷⁰ 船社については、公正取引委員会によるアンケート（船社向け）によれば、定期船による輸送を対象とした同盟及び協議協定を独占禁止法適用除外とする必要があると回答した者が大半であるが、不定期船（自動車専用船）による輸送を対象とした同盟を独占禁止法適用除外とする必要があると回答した者は、必要はないと回答した者よりも少なかった。

のタリフ及び協議協定の運賃ガイドラインに運賃安定効果があるといえるのかについて、定期船による輸送と不定期船による輸送に分けて検討を行う。

(1) 定期船による輸送

まず、荷主が船社を選ぶに当たって重要な要素だと考えているのは、①運賃の水準、②運航スケジュール/運航頻度、③スペースの確保の順番であり（図表 5 参照）、一般に、荷主は運賃の水準等と比べて運賃の安定を望む程度が低い。

次に、荷主は輸送貨物の大半について船社との間で6か月又は1年の定期契約を締結しており、定期契約の期間中は基本運賃を見直さないことが一般的であることから（図表 6、図表 8 及び図表 10 参照）⁷¹、運賃の安定を望む荷主は、同盟や協議協定が存在しなくても船社との定期契約の締結を通じて契約期間中における運賃の安定化を実現できている。

加えて、定期船による輸送については、同盟で取り決められたタリフどおりの基本運賃を提示されている荷主はほとんど存在せず（図表 24 参照）、協議協定の運賃ガイドラインのとおり基本運賃の値上げを提示されている荷主も多くない（図表 29 参照）。このことから、同盟のタリフ及び協議協定の運賃ガイドラインは実際に決まる運賃に大きな影響を与えているとはいえず、実際の運賃は荷主と船社の間における個別の交渉を通じて決まっていると考えられる。

以上のとおり、定期船の荷主は運賃の安定よりも運賃の水準等を重視しており、運賃の安定を望む荷主は定期契約の締結によって対処していることから、荷主にとって同盟及び協議協定による運賃の安定化が不可欠であるとはいえず、同盟のタリフ及び協議協定の運賃ガイドラインは実際に決まる運賃に大きな影響を与えているとはいえないことから、同盟のタリフ及び協議協定の運賃ガイドラインに運賃安定効果はそもそもないか、あったとしても小さいものと考えられる。

したがって、定期船に関する同盟及び協議協定は、運賃の安定化による荷主の利益の保護の観点から独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

(2) 不定期船（自動車専用船）による輸送

まず、自動車専用船の荷主が船社を選ぶに当たって重要な要素だと考えているのは、①運航スケジュール/運航頻度、②運賃の水準又はスペースの確保の順番であり（図表 14 参照）、一般に、荷主は運賃の水準等と比べて運賃の安定を望む程度が低い。

次に、自動車専用船の荷主は輸送台数のほぼ全てについて船社との間で1年又は複数年の定期契約を締結しており、定期契約の期間中は基本運賃を見直さない

⁷¹ 船社も同様である（図表 7、図表 9 及び図表 11）。

荷主が多いことから（図表 15, 図表 17 及び図表 19 参照）⁷²、運賃の安定を望む荷主は、同盟や協議協定が存在しなくても船社との定期契約の締結を通じて契約期間中における運賃の安定化を実現できている。特に、自動車専用船の荷主は我が国の自動車メーカーや大手商社であることが多く、交渉力を十分に有していることから、船社の同盟によって運賃の安定化を図り、自らの利益を保護してもらう必要性は小さい。

加えて、自動車専用船による輸送については、同盟で取り決められたタリフどおりの基本運賃を提示されている荷主は多くない（図表 26 参照）。実際に、同盟のタリフが形骸化していることは、平成 26 年 3 月に公正取引委員会が排除措置命令及び課徴金納付命令等を行った自動車運送業務を行う船舶運航事業者に対する件の審査でも明らかになったところである。当該審査で認められた事実を踏まえ、当委員会が国土交通省に対し、自動車及び車両系建設機械等に関する船社間協定（以下「本件協定」という。）を見直し、必要な措置を講ずるように要請した⁷³ことに対し、国土交通省は、関係する船舶運航事業者に対し、本件協定のうち、同盟については、同盟のタリフが適用されていない場合には、速やかに脱退等の見直しを行うよう求めることとし、また、配船協定については、協定の内容の一部が運用実態と異なる場合には、速やかに必要な変更を行うよう求めることとしている⁷⁴。これらのことから、同盟のタリフは実際に決まる運賃に大きな影響を与えているとはいえず、実際の運賃は荷主と船社の間における個別の交渉を通じて決まっていると考えられる。

以上のとおり、自動車専用船の荷主は運賃の安定よりも運賃の水準等を重視しており、自動車専用船の荷主の交渉力を考慮すれば、運賃の安定を望む荷主については定期契約の締結によって対処することは容易であり、実際に定期契約を締結することによって対処していることから、荷主にとって同盟による運賃の安定化が不可欠であるとはいえず、同盟のタリフは実際に決まる運賃に大きな影響を与えているとはいえないことから、同盟のタリフの運賃安定効果は小さいものと考えられる。

したがって、自動車専用船に関する同盟は、運賃の安定化による荷主の利益の保護の観点から独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

⁷² 船社も同様である（図表 16, 図表 18 及び図表 20）。

⁷³ 前掲脚注 9 参照

⁷⁴ 国土交通省「自動車及び車両系建設機械等に関する船社間協定の見直しについて」（平成 27 年 7 月 28 日）

4 コンソーシアム及び配船協定の実施

(1) 独占禁止法上の評価

コンソーシアム及び配船協定では、共同運航を実施するに当たって、スロットチャーター、スロット交換及び船舶共有による運送スペースの融通や運航スケジュール、運航回数、航路等の調整が行われている。コンソーシアム及び配船協定による共同運航は、不要であると評価する荷主が少なく、積極的に必要であると評価している荷主が多い（図表 31 及び 33 参照）ところ、これらの協定が独占禁止法上問題⁷⁵となり、独占禁止法適用除外制度がなければ実施できないものかどうかは、必ずしも明らかではない⁷⁶。以下では、コンソーシアム及び配船協定について独占禁止法上の問題を整理することによって、これらの協定を独占禁止法適用除外とする必要性があるかどうかについて検討する。

ア 運送スペースの融通

コンソーシアム及び配船協定に基づいて行われる運送スペースの融通においては、運送スペースを賃借する側の船社が、運送スペースを賃貸する側の船社から独立して当該スペースの運賃を設定し、個別に荷主との間で交渉を行った上で運送契約を締結することが一般的である。このため、運送スペースを賃貸する側の船社と運送スペースを賃借する側の船社との間には荷主の獲得競争が引き続き存在することとなり、例えば、運送スペースの融通を行う船社間の運賃に係る競争が引き続き維持される可能性が高いこと等から、荷主の利便性の増進を目的として、その目的達成に合理的に必要な範囲において行われる運送スペースの融通は、数量制限行為に該当しない限りにおいて、基本的に独占禁止法上問題とはならない⁷⁷と考えられる。

したがって、運送スペースの融通を引き続き実施するためにコンソーシアム及び配船協定を独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

イ 運航スケジュール、運航回数及び航路の調整

コンソーシアム及び配船協定に基づいて行われる運航スケジュール、運航回

⁷⁵ 船社による活動が不当に差別的ではなく、船社の加入及び脱退を不当に制限しないという前提の下で独占禁止法との関係を検討する。船社による活動が不当に差別的である場合や、船社の加入及び脱退を不当に制限する場合には、原則として独占禁止法上問題となる。

⁷⁶ 同盟によるタリフの策定及び協議協定による運賃ガイドラインの策定は、重要な競争手段である運賃・料金を制限するものとして、原則として独占禁止法上問題（独占禁止法第3条、第6条又は第8条）となるため、独占禁止法適用除外としなければ実施することはできないが、前記3のとおり、これらの行為は荷主の利益の保護に資するものとはいえないため、独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

⁷⁷ 運送スペースの融通が荷主の獲得競争を制限する手段として用いられる場合には、独占禁止法上問題となり得る。

数及び航路の調整が独占禁止法上問題となるかどうかは、具体的な行為の内容と市場における競争の状況によって異なるものと考えられる⁷⁸。

○ 基本的に独占禁止法上問題とはならない調整

外航海運においては、船社は、運航する船舶の数（船腹量）を自社で柔軟かつ迅速に調整することが困難である⁷⁹ため、単独では需要に対応した運航を実現できない場合が生じ得るところ、荷主の利便性の増進を目的として、その目的達成に合理的に必要な範囲において、例えば、①貨物の需要が多い時期に複数の船社による運航が集中してしまい、貨物の需要が小さい時期に外航海運を利用したい荷主の利便性が損なわれる際に、運航スケジュールの調整によって需要が小さい時期における運航を確保する場合、②貨物の需要が小さいことから、単独の船社では運航を実現することが難しい寄港地に、航路の調整によって複数の船社の寄港地を合わせ、需要の小さい寄港地への定期的な運航を実現する場合又は③船社単独では需要に見合った船腹量を確保できない際に、他の船社と運航回数を調整することによって必要な船腹量を確保する場合における調整行為は、競争促進的効果が認められ⁸⁰、船社が単独では達成し得ない効率性を実現することにより荷主の利便性に資するなど、全体として競争手段を制限せず、荷主の利益を不当に害さないものであれば、基本的に独占禁止法上問題とはならないと考えられる。

○ 原則として独占禁止法上問題となる調整

他方、競争を実質的に制限する手段としてこれらの調整行為が行われる場合、例えば、①運航スケジュールの調整によって自社が運航するタイミングで他社が同時に運航することを互いに制限する場合、②航路の調整によって市場分割を行い、自社が運航する路線で他社が運航することを互いに制限する場合、③運航回数を調整し、船腹量を制限することによって運賃の引上げを試みる場合には、原則としてこれらの調整行為は独占禁止法上問題となると考えられる。

⁷⁸ 平成18年の外航海運に関する研究会報告書（前掲の脚注4参照）では、「コンソーシアム及びアライアンス、需給動向に関する情報交換等は、運賃の協定や市場分割、供給数量の制限につながるものでない限り、直ちにカルテルに該当しない。これらについては（略）競争制限的な効果を持たないのであれば、独占禁止法の適用除外の対象とする必要はなく、独占禁止法の適用の下で活動を行っていくことが適切である」（44頁）とされている。

⁷⁹ 寄港地によって港湾の形状が異なることや航路によって最適な船舶の規模が異なることなどから、他の航路で運航している船舶を流用することには一定の制限があると考えられる。

⁸⁰ 例えば、船社間の航路の調整によって、需要の小さい寄港地への定期的な運航を実現する場合には、参入可能な事業者を増やす競争促進的効果が認められると考えられる。

このように、独占禁止法適用除外制度が廃止された場合であっても、コンソーシアム及び配船協定に基づく運航スケジュール、運航回数及び航路の調整について、原則として独占禁止法上問題があるために実施できないということはなく、全体として競争手段を制限するものでなく、荷主の利益を不当に害するものではない調整行為であれば、独占禁止法上問題とはならないと考えられる。

他方、競争を実質的に制限する手段として運航スケジュール、運航回数及び航路の調整が行われる場合には、原則として独占禁止法上問題となると考えられるが、これらの調整行為は運賃の引上げや運送スペースの不足等を引き起こすことによって一般に荷主の利益を損なうものであるため、競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害するものとして、海上運送法第 28 条のただし書に該当し、現時点においても独占禁止法適用除外とはならず、実施することができないものと考えられる。

(2) 法的安定性の確保

コンソーシアム及び配船協定に基づく運航スケジュール、運航回数及び航路の調整は、独占禁止法適用除外制度が廃止された場合に原則として独占禁止法上問題があるために実施できないということはないが、独占禁止法の規定に必ず違反しないとまではいえない。このようなことを踏まえ、船社には、独占禁止法適用除外制度を廃止すると、法的安定性が損なわれ、コンソーシアムや配船協定を実施したり、これらの協定の内容を柔軟に変更したりすることが難しくなるという懸念がある。

しかしながら、法的安定性を確保するためには、例えば、公正取引委員会が外航海運に係るガイドラインを策定し、どのような行為が独占禁止法の規定に違反するのか明らかにするなど、独占禁止法適用除外制度を維持する以外の手法によっても対応することが可能である。

したがって、法的安定性を確保しつつ、競争を制限しない運航スケジュール、運航回数及び航路の調整を引き続き実施するために、コンソーシアム及び配船協定を独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

5 結論

第 1 に、現時点において、定期船に関する協定について米国及び EU では反トラスト法又は EU 競争法の適用除外の有無や対象範囲が異なること、並びに不定期船に関する協定について我が国とは異なり米国及び EU では共に反トラスト法又は EU 競争法の適用除外とされていないことから、国際的な制度の整合性を理由として、これらの協定を独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

第 2 に、現時点において、同盟や協議協定を積極的に必要であると考えている荷

主は多くないこと、荷主は運賃の安定よりも運賃の水準等を重視していること、運賃の安定を望む荷主は定期契約の締結によって運賃の安定化を実現できていること及び同盟や協議協定による運賃安定効果は小さいと考えられることから、荷主の利益の保護を理由として、同盟及び協議協定を独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

第3に、現時点において、多くの荷主はコンソーシアムや配船協定を必要であると考えているが、コンソーシアム及び配船協定における荷主の利便性の増進を目的として、その目的達成に合理的に必要な範囲において行われる運送スペースの融通は、数量制限行為に該当しない限りにおいて、基本的に独占禁止法上問題とはならないと考えられること、運航スケジュール、運航回数及び航路の調整が独占禁止法上問題となるかどうかは具体的な行為の内容と市場における競争の状況次第であり、全体として競争手段を制限せず、荷主の利益を不当に害しないものであれば基本的に独占禁止法上問題とはならないと考えられること、及びこれらの協定に対して独占禁止法が適用される場合における法的安定性の確保については、公正取引委員会がガイドラインを策定することなどによって対応可能であることから、コンソーシアム及び配船協定を独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえない。

したがって、現在、国土交通大臣に届出が行われ、独占禁止法適用除外とされている主な協定である、同盟、協議協定、コンソーシアム及び配船協定については、現時点において、いずれも独占禁止法適用除外とする必要があるとはいえないことから、外航海運に係る独占禁止法適用除外制度を維持すべき理由は存在しないものと考えられる。

以上