

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（概要）

平成28年2月4日
公正取引委員会

1 検討の趣旨（報告書第1）

市場における普遍的な競争ルールである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。）の適用除外制度は、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。

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ところ、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おり、①国際的な制度の整合性や②荷主の利益の保護を主な理由として同制度を維持するとされてきた。

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¹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。

2 外航海運の現状（報告書第3）

外航海運は、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、定期船による輸送と、不定期船による輸送に区分される。また、外航海運は、貨物輸送と旅客輸送に区分されるが、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、貨物輸送について現状を整理する。

(1) 定期船による輸送

定期船による輸送には、コンテナ船や在来型貨物船等が用いられるところ、定期船による輸送に用いられる船舶の大半をコンテナ船が占めている。

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種類が用いられるところ、荷主は、大半の貨物に関して船社と6か月又は1年の定期契約を締結しており、大半の荷主は、定期契約の期間内において船社との間で基本運賃の見直しは行わない。

また、荷主による利用船社の選定基準については、「運賃の水準」、「運航スケジュール／運航頻度」、「スペースの確保」の順に重要視している荷主が多かった。

問い合わせ先 公正取引委員会事務総局経済取引局調整課 電話 03-3581-5483（直通） ホームページ http://www.jftc.go.jp/

¹ 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）

(2) 不定期船による輸送

不定期船による輸送には、運送貨物に応じて、自動車専用船、ドライバルク船、タンカー、LNG船等が用いられるが、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。

自動車専用船の輸送契約は、定期船と同様に、定期契約とスポット契約が用いられるが、荷主は、輸送台数の大半に関して船社と1年以上の定期契約を締結しており、過半数の荷主は、定期契約の期間内において船社との間で基本運賃の見直しは行わない。

また、荷主による利用船社の選定基準については、「運航スケジュール／運航頻度」、「運賃の水準」、「スペースの確保」の順に重要視している荷主が多かった。

3 外航海運に係る独占禁止法適用除外の現状（報告書第4）

公正取引委員会は、平成26年度に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おり、その内訳は、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。

(1) 同盟

同盟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。）による輸送を対象にしている。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等の水準を示す拘束力のあるタリフ（運賃表）の策定であるが、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や、同盟があった方がよいとする荷主の割合は多くない。

(2) 協議協定

協議協定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り、定期船による輸送を対象にしている。協議協定に基づく主な活動内容は、基本運賃等について一律の値上げ幅を示す拘束力のない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（運賃修復）を勧告することであるが、運賃ガイドラインのとおり値上げを提示された荷主の割合や、協議協定があった方がよいとする荷主の割合は多くない。

(3) コンソーシアム

コンソーシアム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のことであり、定期船による輸送を対象としている。コンソーシアムに基づく活動内容は、運送スペースの融通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、運航回数の調整及び航路の調整が併せて行われることがある。同盟や協議協定と異なり、コンソーシアムがあった方がよいとする荷主の割合は多い。

(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、運送スペースの融

通が行われることもある。同盟や協議協定と異なり、配船協定があった方がよいとする荷主の割合は多い。

4 独占禁止法適用除外制度の必要性（報告書第5）

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、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かどうか、また、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する。

(1) 国際的な制度の整合性

現時点において、我が国、米国及びEUでは、独占禁止法、反トラスト法又はEU競争法の適用除外（以下「競争法適用除外」という。）の対象とされている協定の範囲はそれぞれ異なっており、我が国では同盟、協議協定、コンソーシアム及び配船協定のいずれも独占禁止法適用除外とされている一方、米国では定期船に関する協定のうち、同盟は部分的に反トラスト法適用除外とされているほか、不定期船に関する協定は反トラスト法の適用除外とされておらず、EUでは定期船に関する同盟及び協議協定並びに不定期船に関する協定がEU競争法適用除外とされていない。

したがって、定期船に関する協定については、米国及びEUでは競争法適用除外の有無や対象範囲が異なること、また、不定期船に関する協定については、米国及びEUでは共に競争法適用除外とされてないことから、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。

(2) 荷主の利益の保護

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の運賃安定効果は小さいものと考えられる。

したがって、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。

(3) コンソーシアム及び配船協定の実施

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、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。

運送スペースの融通は、これを行う船社間の荷主の獲得競争が引き続き維持される可能性が高いことなどから、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

おいて行われる場合にあつては、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ものと考えられるため、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。

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によって異なるものと考えられるところ、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調整行為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、また、法的安定性の確保については、公正取引委員会によるガイドラインの策定等により対応可能なことから、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。

(4) 結論

現在、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、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。

5 今後の対応

国土交通省は、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、「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」としている²ところ、公正取引委員会としては、外航海運において競争が制限され、我が国の経済全体に悪影響を与えることとならないように、本報告書の考え方を踏まえ、国土交通省からの協議に対応していく。

² 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）