

「外航海運に関する独占禁止法適用除外に係る意見募集」に寄せられた意見(概要)

1 総論（適用除外制度を維持した方が良くとする意見）

(1) 外航海運業の特殊性に関連する意見

外航海運業は、船舶の建造費やターミナル整備等に莫大な投資を必要とする一方で、船腹の在庫が利かない・生産と消費が同時に行われる・高い固定費かつ低い限界費用・貨物量の季節変動・往復航の荷動き量のインバランスにより供給過剰に陥り破滅的な競争が行われやすいという特殊性を有している。海運同盟等の船社間協定は、このような業界において安定した運賃・サービスを確保するものとして環境の変化に対応しながら 130 年以上にわたってその存在が評価され、世界経済・日本経済・荷主に利益をもたらしてきた。仮に適用除外制度が廃止された場合、船社間の破滅的競争、貿易の混乱、不定期船市場でみられるような短期間での運賃の乱高下・日中航路で指摘されているような運賃・サービスの不安定化が発生し、荷主が必要とするサービスの提供が困難となることや国民経済に悪影響を与える懸念がある。

【船社団体，船社】

船社間による破滅的競争（過当競争）が行われる結果、低コスト船社しか生き残れない可能性がある。その結果、経営体力の劣る船社が淘汰され寡占に近い状態となることが考えられ運賃が高止まりする懸念がある。また、寡占状態となった場合、理論上は新規参入による是正が考えられるが、現実には巨大アセットの投資等準備期間が必要であり、巨大船社との競争が過酷であると予想されることから、寡占状況の解消は容易でない。

【船社団体，船社】

過当競争が起こると日本発着の航路の収支が悪化し、サービスの低下が予想される。また、欧州航路においては、日本は地理的に最東端であることから、コスト・セーブの観点から大型船日本寄港が減少すると考えられ、貨物の積み替え、輸送日数の長期化による在庫積み増しが発生するなど、我が国製造業の国際競争力の低下・生活物資の価格上昇する懸念がある。

【船社団体】

さらに、日本がフィーダー・サービス（支線）の対象とされることによって、年々取扱量を伸長させているアジア諸港に対し日本の主要港湾の埋没・衰退が懸念される。

【船社団体，船社】

(2) 国際的整合性について

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。我が国の適用除外制度は諸外国の制度との調和がとれており有効に機能している。また、米国、カナダ、豪州、EU、インドでは一定の条件のもと適用除外制度が認められており、シンガポールでも最近、船社間協定に対する独占禁止法適用除外制度を設けている。

【船社団体、船社】

日本発着航路のみが特殊な法環境に置かれ、貿易の不安定化・法的リスク・業務コストの増加を導く懸念がある。

【船社団体】

(3) 国家の長期的貿易戦略

安定した海運サービスの確保は、国家の長期的貿易戦略及び政策上必要不可欠である。

【船社団体】

(4) 日本船社の撤退

欧州やアジア諸国では税制面などにおいて自国船社の優遇措置がとられている。税制等の面で日本船社は国際競争を行う上で不利な条件下に置かれており適用除外制度が廃止されると、日本船社の定期船事業からの撤退という事態が起こる可能性がある。

【船社団体】

(5) 廃止する理由がないとする意見

平成 11 年（1999 年）の海上運送法見直しにおいては十分な議論の末、独占禁止法適用除外制度を維持した。今日の状況は当時の状況と変わっていない。また、現行の適用除外制度の廃止を直ちに結論付ける必要性が存在しない。

【船社団体、船社】

(6) 荷主団体の立場

日本荷主協会の要望事項（国土交通省への届出事項の開示、二重運賃制度の廃止、船社間協定による運賃変更・新規課徴の際に協議することの確約、サーチャージ新設、値上げの際に十分に説明することの確約）は既に、実施・確約されている。

【船社団体】

日本では、荷主団体（日本荷主協会）との協議メカニズムが存在し、荷主と船社の利益の適切なバランスをとる上で成功してきている。

【船社団体，船社】

日本の荷主は、一定の条件が満たされた場合において、必ずしも既存の適用除外制度の早急な廃止を求めている。

【船社団体】

2 各論（適用除外制度を維持した方が良くとする意見）

（１）スペースチャーター（アライアンス・コンソーシアム）

船腹共有に関する協定及びスペースチャーター協定は、運賃に関与しないものではあるが、荷主の選択肢の増加、船社の効率性の向上に貢献するものであることから、これらのスペースチャーター協定などの運航協定に対する適用除外制度が担保されるべきである。

【船社団体】

（２）情報交換機能

海運同盟等の船社間協定による需給状況に関する情報交換や収益見通しの共有は、貿易・荷主のニーズに応じた適切な投資を行うために必要である。

【船社団体，船社】

適用除外制度の急激な変化は、荷主ニーズに応じた船社による投資を妨げる可能性がある。

【船社団体】

3 規制研報告書に対する意見

規制研報告書で指摘されている問題点は、現行の適用除外制度の枠組みの中においても対処可能である。

【船社団体，船社】

運賃が国際的に競争的な水準ではないこと、現行制度によって貿易が阻害されているとの証拠が示されていない。また、適用除外制度の廃止に伴う経済的リスクなどについての検証が行われていない。

【船社団体，船社】

4 今後の進め方に対する意見

適用除外制度の廃止が、我が国の貿易・港湾・社会経済全体に及ぼす影響等について、関係者との協議を十分に行った上で時間をかけて検証するべきである。

【船社団体，船社】

海運同盟に対する荷主の考え方は一様ではない。海運同盟による運賃・サーチャージへの不満、日本船社は国際競争力に欠ける面があり、責任を果たせないのならば適用除外を受けるバランスがとれないと指摘する荷主企業が存在する一方、安定した運賃でスペースを確保することを享受する意味で外航海運カルテルの存在意義を認める荷主企業や我が国が輸入に依存しているエネルギー・食料について有事の際の対応として自国籍の船社は必要とする荷主企業も存在する。規制研は、幅広い産業・企業から細かく意見を聴取し、外航海運を利用する産業の国際競争力強化の観点から、関係省庁、関係企業を巻き込んで時間をかけて議論を深めるべき。公正取引委員会はこのような議論を踏まえ、適用除外制度の廃止が国民経済や経済活動にどのような影響を及ぼすかについて十分に見極め、諸外国の制度や取組みも参考にしつつ判断するべき。

【経済団体】