

政府規制等と競争改革に関する研究会

2006年6月16日(金)

【横田調整課長】 それでは、まだ岸井先生がお見えでないのですけれども、定刻になりましたので、規制研を始めさせていただきたいと思います。

本日は、5月19日の規制研の際に外航海運と競争政策の唱道活動を2本立てでというふうなお話をしていたんですけれども、先週の火曜日に総務省のIP懇談会で公正取引委員会の意見陳述をしてまいりましたので、それをごく簡単に入れさせていただきまして、2.5ぐらいの議題でやらせていただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

まず資料の確認をさせていただきます。

お手元に配付資料一覧と議事次第を書いた1枚紙、それから座席表。

それから、資料1-1として外航海運報告書の2次案、資料1-2、参考資料、資料1-3、日本船主協会さんの御意見、資料1-4、これについての考え方、資料1-5、これはサーチャージに関する補足説明に対するコメント、それから、資料1-5の別添ということで日本船主協会さんの日本海運の現状のコピーです。資料1-6、これは5月19日付で日本船主協会さんから頂きました意見についての考え方です。資料1-6別添1として、これも日本船主協会さんの日本海運の現状のコピーです。続きまして資料1-6の別添2として、同様に日本海運の現状のコピーでございます。

海運関係では、最後に平成17年11月28日付の荷主に対するアンケート調査依頼状がついております。

その下に資料2で、先ほど申し上げました総務省のIP懇談会での意見陳述資料。

その下に資料3としまして、競争政策の唱道活動についての討議資料ということです。

それから、メインテーブルにお座りになっておられる規制研の先生にはその下に行政機関向け相談事例集を配付させていただいておりますけれども、これにつきましては、まだ精査中でありまして、ホームページに掲載をしていきたいと思っておりますので、その上で今日御参加の皆様にも御参照していただければと思います。

資料が大部になって申し訳ありませんけれども、不足がございましたら事務局の方にお申し付けいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、以降の進行は岩田座長の方をお願いいたします。

【岩田座長】 ありがとうございます。

それでは、議題に入ります。

最初に、第1番目の外航海運について事務局から説明をお願いいたします。

【横田調整課長】 まず外航海運の2次案の御説明に入る前に、この2次案を、前回の5月19日の原案からどういうふうに修正したかということをお指摘の上でも、資料1-3で頂いた6月6日付の日本船主協会さんの意見を織り込んだ形になっていますので、どういうふうに織り込んだかを、資料1-4に沿って少しお話をさせていただきたいと思っております。

6月6日付の御意見では6項目の意見を頂いております。左に日本船主協会さんの指摘事項、右にこれについての考え方を書かせていただいております。

第1番目として、現行制度の廃止を提案する理由を明らかにする必要があるのではないかと御指摘を頂いております。これにつきましては、5月19日の報告書の原案と変わらないのですが、もともと平成11年に適用除外制度が存続させられた理由というのが、国際的な制度の調和と需要家の利益にもなるという指摘があったということで存続されていますので、この存続理由に沿って検討を行っているということでございます。

2番目に、諸外国の制度に関する検証で、EUの動きしか取り上げていない。米国、シンガポールの動きも言及すべきではないかという御指摘でした。これについては、まず事実誤認があるわけですが、この報告書では、主要航路である欧州、北米、日中航路について分析をしております。その中でカルテルが存在する米、EUについてはそれぞれの制度についても御紹介しているわけです。ということで、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言及しているということでもあります。

それから、この報告書の基本的なスタンスとしては、日、米、欧の3極を見ても、アメリカは従前から独自の政策を展開している。EUも域内の産業競争力の観点から独自に見直しをするということなので、日本も他の国に追随するのではなくて、独自の観点から適切に判断することが必要という考え方で書かせていただいているということでもあります。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目ですが、制度廃止に伴う影響ということで、寡占化が進展する、あるいは日本への寄港が減少するのではないかと御指摘を頂いております。この御指摘につきましては、5月19日の研究会における討議内容とあわせて追記をしておりますけれども、まず寡占化の懸念という御指摘についてコメントをすれば、この報告書にありますように、HHI、ハーフィ

ンダル・ハーシュマン・インデックスで見ますと、欧州航路は662、北米航路は563ということですので、高度寡占市場のメルクマールでは、1,800というものから比べるとおよそ寡占化の懸念というものはあまりない状況になっているということが一つあります。

それから、日本の寄港が減少するのではないかとということですが、これも適用除外が廃止されるとどうして寄港が減少するのかという因果関係がよくわかりませんが、仮にそういうことがあったとしても、一時的に需給が逼迫することがあっても、参入障壁の低い市場だということですので、需給が逼迫すれば新規参入があって、需給バランスが適正化されると考えられるのではないかとということでもあります。

いずれにしましても、適用除外制度というのは、特例として認められているものですので、何か存続してほしいというのであれば、どうして適用除外制度を廃止すると、その寡占化や日本への寄港の減少が起こるのかといった因果関係についてより具体的に明らかにしていただく必要があるのではないかとということでもあります。

4番目に、船社間協定の実態について十分理解していないのではないかと。あるいは海運については世界単一市場をグローバルで競争している、それからB to Bの取引だという特殊性があるという御指摘があります。これについては、むしろ私どもの方からはこの運賃修復とかサーチャージの決定方法、根拠、これまで再三にわたって船主協会さん、あるいは海運同盟事務局に対して御説明をお願いしていますが、この報告書の中では御説明をいただいた範囲内でしか書けていない。我々は必ずしも合理的な回答を得られたというふうに思っておりません。したがって、船主協会さんの方から更に具体的な御説明をいただければ、報告書に反映することはやぶさかではないということでもあります。

それから、世界単一市場をグローバルに競争しているというのは、これは多くの産業がそういう実態にあるのではないかと、そういったことを理由に独禁法適用除外になっているということではないということでもあります。

それから、規制研はあまりB to Bの市場について検討しないのではないかとという御指摘もあったのですが、つい最近規制研で御議論いただいた、例えば郵便というものをとって、8割がB to Bの取引でありますし、電力も主として報告書のベースになる需要家ヒアリングを行ったのは、自由化対象分野の需要家、B to Bの市場についてということでもあります。

船主協会さんは、5月19日の規制研でいろいろ海運の特殊性について説得力がないと

正直に認めざるを得ない部分はかなりありますというふうに言っておられますので、その一方で、この御意見のように今後さらなる検討が行われるのであれば、引き続き実態の御説明をさせていただきたいというふうに言っておられますけれども、どうか早く説明をしていただければなということでもあります。

5番目に、早急な制度廃止への懸念ということで、船社・荷主とも早急な制度の廃止で慎重な意見を示しているという御指摘があります。これも前回の研究会で指摘がありましたように、船主側からすれば、適用除外制度というのは既得権ですので、なかなか積極的な意見が出にくいということはあるかと思えます。それから、荷主側についても、前回の研究会では日本荷主協会さんからこれまで海運企業優遇策の陰に隠れていた利用者利益を重視する研究会の考え方に満腔の感謝と歓迎の意向を表明するとか、適用除外制度の廃止には荷主側はもろ手を挙げての大歓迎であるといったようなコメントもあったわけですが、一方で独占法の適用を受ける状況下でビジネスをやったことがないということで、新しい状況に移ることに対する恐怖感があるということについてこの研究会の会員からも理解が示されたわけでもあります。

しかしながら、先ほど申し上げたような日本荷主協会さんの基本的な御見解、あるいはアンケート調査の結果、あるいは3月16日に、やはり日本荷主協会さんからはカルテルは貿易障害要因になっている、あるいはカルテルが存在するために不透明なサーチャージを認められている、あるいはカルテルがあるから値上げをするということが多発しているといったような指摘がされているわけでもあります。

繰り返しになりますけれども、適用除外というのは特別なルールですので、何か特別な存続理由がないのであれば、基本的な他の産業と同じようにこのルールを適用するのが原則ではないかということでもあります。

最後に、4ページ目、措置請求ですけれども、平成11年にこの制度ができてから一件もやってないではないか。なぜこれから急にやるということになるのかという御指摘があったかと思えます。この点については、公正取引委員会も今回の調査を契機として、初めてこの外航海運分野について荷主の方に大きな不満がある、それが外航海運のカルテルに由来していることが明らかになったということで認識しております。したがって、11年以降今までやってこなかったというのは御指摘のとおりでありますけれども、これまでやってこなかったということを理由として、今後とも措置請求を行わないという理由にはならないということでもあります。

引き続き資料 1 - 5 を御覧いただきたいのですが、こちら 5 月 19 日に日本船主協会さんから頂きましたサーチャージに関する補足説明に対するコメントであります。

最初に、1 ページ目ですが、上の見出しはこちらの方で勝手につけさせていただきますけれども、初めにサーチャージの徴収実態ですが、実際、サーチャージ、これはガイドラインで出しているけれども、この北米航路の C A F などをはじめほとんど徴収できていないものもある。したがって、徴収実態をもっと把握する必要があるのではないかという指摘であります。

しかしながら、ここの考え方で書いてございますのは、仮に個別交渉の結果ガイドラインどおりのサーチャージを徴収できてなかったとしても、そういった徴収活動をする事自体が問題なのではないかということでございます。

2 ページ目に行ってくださいまして 2 . 適用除外制度と船社・荷主の利益というように書かれておりますけれども、日本船主協会さんの方は独禁法の適用除外を必要としているのは船社側だと。荷主と船社の利害は最終的相反する関係だと。したがって、双方が完全に満足する状況の実現は困難である。言ってみれば、船社の利益になりさえすれば、荷主の利益が害されても仕方ないという御意見を述べられているわけであります。

これに対しては、もともと独占禁止法というのは一般消費者の利益を確保するという事を目的にしておりますので、独禁法の適用除外をするというのは、それが荷主ひいては一般消費者の利益にもなるという場合に限られるべきであるというのが私どもの考え方あります。したがって、荷主の利益を害しても船社の利益になりさえすれば存続すべきだという意見には賛同できないということであります。

3 番目に、標準コストでサーチャージを定めることの妥当性です。これは、サーチャージ自体は標準コストで設定するため個別船社のコスト実態を反映してないので適切ではないのではないかという指摘に対して、これは許容範囲内じゃないかという御意見であります。

ただ、これも日本船主協会さんのペーパーにありますようにサーチャージの根本というのは、船社が自らのコントロールの及ばない要素を運賃とは別立てで精算することだというふうにおっしゃっておられます。だとすれば、標準的なコストでサーチャージを荷主さんに請求するということになると、平均値をもちろん上回っている船社さんもいるでしょうけれども、下回っている船社さんもいるということになりますと、本来実費は安いんだけれども、カルテルで決めた標準コストだということで過大な料金を荷主に要求すると

いうことを認めるような仕組みになるということだとすれば、そもそもサーチャージの根本は船社がみずからのコントロールの及ばない要素を運賃とは別立てで精算するという御説明と矛盾をし、許容範囲内とは言えず、荷主の利益を不当に害するおそれがあるのではないかということでもあります。

4番目に、非常にテクニカルな話ですが、B A Fの評価をする際に、原油と比較していることについて、これは船舶用重油を使用すべきではないかということだったんですけれども、この点については、データ入手に制約があるということと、日本船主協会さんのパンフレットでも原油価格と重油価格はおおむね比例関係で変動しているということで、このようにさせていただいています。仮に船舶用重油についてのデータを提供いただけるのであれば、原油価格のデータと差しかえをすることはやぶさかではないということでございます。

3ページ目に行ってくださいまして、B A Fの妥当性ということで、燃料油の上がり方に比べてB A Fの方が上がり方の率が高いという指摘については、もともとベースのコストである119ドルが本体に入っているとか、燃料油の上がり方とB A Fの変更時期にタイムラグがあるということで、一定の試算をすると、欧州同盟のB A Fについてもちゃんとつじつまが合っていますという御説明だったわけですが、この御説明についても、内容に不明な点がありますし、同じ方式を北米航路に当てはめると、やはりつじつまが合わないということで、この辺については引き続きより突っ込んだ御説明が必要なのではないかということでもあります。

6番目で、C A Fの議論の関係で船社のコストのドル建て比率について理解が正しくないのではないかと御指摘がありました。ただ、これも日本船主協会さんの日本海運の現状に出ていますドル建て金額比率80%というのをベースにこの報告書を指摘させていただいてまして、仮にドル建て金額比率80%ということ的前提とすると、例えば欧州航路で使用しているC A Fの算定のベースになっています通貨利用率、米ドル39%といったようなものについては本邦船社さんの場合には差があるのではないかとございます。

7番目に、各船社のコストの実態を反映していないC A Fの妥当性ということですが、これも各社の実態ではなくて、加盟船社全体として判断する必要があるのではないかと、先ほどの3.と同じ議論です。標準コストで見ることの妥当性ということですが、繰り返しになるので省きますけれども、こういうことを認めると実際のコ

ストを上回るサーチャージを要求する船社を認めるということになるので不適當ではないかということでもあります。

W T S A の C A F の妥当性ということで、これは S C A G A、海運同盟事務局から公取に回答済みだというような御指摘がございます。確かに回答を頂いていますけれども、S C A G A からはこの算定方式については今の事務局長就任以前に取り決められたものであって、算定方法に係る資料は保存されていない。だから、選定の根拠は不明だという回答を頂いていますので、その旨報告書に記載をしました。

なお、西航の復航の 2 3 5 円というレートについては、1 9 8 5 年当時に決められたものであって、同じ船社で T S A、W T S A 両方に加盟している船社がいるとすると、往航の方は 1 2 6 円、復航の方は 2 3 5 円というようなベースレートを使っていることになり、その辺も合理性がないのではないかとということでもあります。

4 ページ目の下の 9 . の T H C でありますけれども、これも船社がコントロールできない費用として運賃から外出ししたということでもあります。

これも報告書で記載のとおりでございますけれども、5 ページ目の上の方にまいりまして、同じ船社なのに航路によってサーチャージが異なるということは理解に苦しみますし、S C A G A、海運同盟事務局に対しては T H C の算定根拠を御説明いただくようお願いしていますけれども、欧州同盟ではそもそも算定式は開示していない、太平洋航路安定化協定では T H C に関する算定式は存在しないというふうに言っておられるわけであります。この点について、非開示するということは荷主に対する説明が十分ではありませんし、算定式が存在しないということになると、どうしてそれが合理的なのか自分でも検証できていないということの証になってしまうということでもあります。

1 0 番目に、これもガイドラインと実費徴収に乖離があるという先ほどの話であります。これは実際に徴収できていないとしても、そのことをもって不当性を阻却する事由にならないということでもあります。

1 1 番目に、標準コストとしての統一 T H C、これも各社ばらばらかもしれないけれども、標準コストとして T H C を設定することについて合理性があるんだということですが、3 月 1 6 日の本研究会で御指摘がありましたように、特に本邦船社の場合には自前のコンテナターミナルを持っていて、本来もっと安く T H C を設定できるはずだろうと。そういったものがカルテルで決まったということにより高い T H C を請求するということについては問題なのではないかという指摘があったところであります。

続きまして、資料1 - 6にまいりまして、これも5月19日付で日本船主協会さんから頂いた御意見を左に書いておりまして、これについての考え方が右に書いております。実は日本船主協会さんのコメントというのは28項目ありまして、今までの御説明とダブるところもあるものですから、このうち12カ所ぐらいについて駆け足でコメントしてまいりたいと思います。

まず1枚開いていただいて、2ページ目の一番下のところでありますけれども、サーチャージについては、日本では、日本荷主協会に事前に説明をし、コンサルテーションしているということを正当性の根拠にしているわけですが、この点については日本荷主協会さんももともと日本荷主協会が独禁法の適用を受けるし、団体交渉みたいな協議ができないのだ、海上運送法はザル法だとまでおっしゃっているのです、こういった協議によって正当性が担保されることはないのではないかということでもあります。

1枚めくっていただいて4ページ目でありますけれども、上から2つ目の箱ですけれども、値上げは時として大幅だけれども、値下げもあるんです。ここも検証してくださいという御指摘でありますけれども、この報告書では、要するにカルテル行為がどのような影響をもたらしているかということを検証しているものですから、例えば値下げについては、せいぜい50ドルしか値下げしないようにしようとかいう値下げカルテルみたいなものがあるならば、それは検証する必要があるんでしょうけれども、カルテル行為で行われていないものについては、ここでは検討の対象にしていけないということでもあります。

その下でありますけれども、95%の船社がほぼカルテルの決定どおり荷主サーチャージの額の決定を行っているというのは、アンケート調査への設問項目から見ても適切な表現ではないのではないかという御指摘があり、これは御指摘のとおりですので、アンケート調査の表現文のとおり訂正をさせていただきました。

5ページ目の上の方に行きましてP31というところ、日中航路ではもともとカルテルがないわけですから、そういった意味では、仮にカルテルがなくなっても、もともたないわけだから、このサーチャージの弊害みたいなものはなくなるのではないかという御指摘ですけれども、この点についても、日中航路はカルテルはありませんけれども、他の航路のカルテルで定められているサーチャージをベンチマークとして、各社協調的にサーチャージを設定しているという可能性があります。そういった意味でカルテルの是正をするということは日中航路の改善を図る上でも、その改善の第一歩なのではないかということでもあります。

6 ページ目の下の方に行ってくださいまして、公正取引委員会が昨年 1 1 月に行いましたアンケート調査につきまして、アンケート回答を実態調査以外の目的で使用するのではないと明記しているにもかかわらず、この報告書で使ったことについては手続的に問題があって遺憾だという御指摘があります。これについては、先ほど申し上げましたように、昨年 1 1 月 2 8 日の伊東局長から荷主に対する依頼状をそのままつけておりますので、御覧いただきたいと思えますけれども、この中では、「海運市場における取引の実態や問題点を把握するため実態調査を行うことといたしました」というように書いておりまして、したがって、調査の結果、こういった適用除外制度あるいはカルテルの弊害があれば、それについて指摘をすることは当然のこととございまして、公正取引委員会でございますので、こういった調査プロセスについてもなるべく公正を期してやっておるつもりでございますので、こういった指摘を受けること自体むしろ遺憾だということを強く申し上げたいと思えます。

1 枚めくっていただきまして 8 ページでありますけれども、上の 4 4 ページというところですが、平成 1 1 年以降のいかなる状況変化があったのかということですが、これはもともと国際的な制度の調和ということで存続させたわけですが、3 極のうち 1 極の E U が E U 委員会として廃止を提案したということは一つの大きな状況変化ですし、それを受けて実態調査を行ったところ、荷主の利益も大きく害されているのではないかと、ということが判明したということは、これは適用除外制度の存続理由の根幹にかかわる問題ではないかと思えます。

その下の 4 5 ページ、アライアンスについては、E U も独禁法適用除外になっているということについては、これはその事実を報告書の 2 次案に追記しました。

その下、外航海運の特殊性について幾つか、在庫が効かない、寡占化が進む可能性がある、日本航路の撤退といった御指摘があります。これは報告書の方に盛り込みました。

9 ページ目の上の方に行ってくださいまして、これは日本船主協会さんの方が示された資料で、タンカーとか不定期船の運賃変動に比べると、定期船というのは安定しているのだということでグラフが使われて御説明をされたわけでありまして、しかしながら、日本船主協会さんが示されたグラフですが、これはタンカーとか、あるいは不定期船のスポット価格の推移を示されておりまして、実はタンカーなり不定期船というのは、一般的に中長期契約を行っているわけです。そういった意味で、スポットの価格と定期船の運賃の動向を比べることは、そもそも不適切であり、定期船運賃よりも不安定であると結論づ

けることはできないということでもあります。

ちなみに、お手元に、これも先ほど御紹介した日本船主協会さんの日本海運の現状の資料をお配りしておりますけれども、この資料1 - 6別添2を御覧いただきますように、折れ線グラフのうちBDIと書いているのが、いわゆるドライの乾貨物、WSというのはタンカーですけれども、スポット価格を見ると確かに変動している。しかしながら、資料1 - 6別添1、これも日本船主協会さんの資料でありますけれども、このトン当たり運賃の平均というのが下に数字で書いてございますけれども、例えば油類、これはタンカーに相当しますけれども、これを見ますと、1992年、トン当たり1,500円から、2004年、やはり1,500円ということで極めて安定的に推移している。その下の乾貨物の方は、おそらく定期船の不定期船両方込みのものだと思いますけれども、これも極めて安定をしているという状況になっているということを御指摘申し上げたいと思います。

続きまして資料の11ページ目でございます。11ページの一番上に、今の外航海運カルテルが荷主の利益を不当に害していないということについては国交省も理解しているという御指摘があります。国交省さんの主な主張というのは、これは日本荷主協会さんと事前の協議をしているということが正当化事由の大きな理由だと思いますけれども、これについては先ほど申し上げましたように日本荷主協会さんの方もこれはザル法だということで、それが正当化事由になり得ないということでもあります。

その下、適用除外が外航海運産業にとって望ましいという結論の根拠ということですが、当委員会の竹島委員長がいつもキャッチフレーズで申し上げます「競争なくして成長なし」という一般論を書かせていただいたものということで御理解をいただければと思います。

最後に、参考資料5というのがついておりますけれども、これを日米の制度が異なっているように誤解を受けるのではないかという懸念を指摘されておりますけれども、日米の制度が異なっているというのが実態で、ただ制度が異なっているので米国の制度に合わせてカルテルの実態がそろったというだけですので、制度の差異と実態の差異ということは峻別して理解をしていただきたいということでございます。

大変長くなってしまいますけれども、以上のコメントを踏まえまして2次案の修正を行っております。かなり細かい修正もあるんですけれども、主な修正箇所を7点ほど御説明したいと思います。

まず19ページを開いていただきたいのですが、この19ページの中段にEUに

おける適用除外制度の見直しの動向の最近の状況について加筆いたしました。EUの方では、昨年12月にEU委員会として廃止の提案をし、欧州議会の意見を聞いた上で閣僚理事会が採択をすることになっているわけですが、欧州議会の方では、こちらに書いてあります経済・通貨金融問題委員会というところが日本の国会の委員会のようにこの事案について検討しておりまして、委員会の意見が既に公表されております。この中では適用除外制度が廃止されたときに策定されるガイドラインについては、欧州議会と協議した上で作ってくださいといった一部の修正をした上でこの適用除外制度を廃止するという提案に賛成するという内容になっています。この委員会意見については6月20日に委員会で採決をされた後で、9月上旬に欧州議会本議会で採決をされ、その上で閣僚理事会に報告し、閣僚理事会の方で採択をするという動きになっているということでございます。

EUは非常に長い時間をかけて検討しているじゃないかという御指摘もあるんですけども、私自身3月末にEUに行ってまいりまして、EU競争総局、運輸総局、それからこの欧州議会事務局及び閣僚理事会事務局の話聞いてまいりましたけれども、やはり25カ国の加盟国があって、かつ欧州議会とか閣僚理事会手続があるので、必然的にどうしてもEUの場合には長くなるのだということで、一つの国と比較するためのベンチマークとは違うのではないかなということでございます。

次に24ページ目に行ってくださいまして、運賃の推移の下に荷主側から日本船社、外国船社の利益が高いことについての批判というのがございましたけれども、前回の規制研でございましたように、実は長い間赤字に苦しんできた事実があるとの御指摘がありましたので、これを本文に加えております。ただし、データが開示されていませんので、その点について注記させていただいています。

次に35ページ、3番目の点ですが、先ほど申し上げましたように、SCAGにCAFの理由を聞いたところ、実は根拠不明であるという回答があったので、これを35ページ目の一番下に追記させていただいています。

4点目でございますけれども、1枚めくっていただきまして、サーチャージの評価のところにつきまして、日本船主協会さんの方から実際あまり徴収できていないという御指摘があったものですから、ここを標準コストと実際のコストの乖離という(ア)の部分と、それから(イ)というのを設けまして、サーチャージとその徴収実態というのをつくりました。38ページを御覧いただきますと、その徴収実態につきましては、ガイドラインどおり徴収できてないから問題ないということについては、だからといって一方的に荷主に

サーチャージを求めることについて荷主の不満にもなっているわけであるから、徴収できていないから問題ないとは言えないということと、それから、あくまで標準コストなので、これで交渉することは許容範囲内ということですが、これも先ほどの繰り返しになってしまいますけれども、標準コストということで設定すると、必ず標準コストを下回る船社がいるわけで、その人は実際の自分のコスト以上のサーチャージを要求するということになるので、荷主の利益を不当に害するおそれがあるのではないかとということでありませぬ。

次に5点目、45ページをお開きいただきたいと思います。ここで外航海運と需要家利益ということで外航海運の特殊性について船主協会さんの御意見を踏まえて追記しました。具体的には、 の世界の国際物流を支える社会インフラであること、それから の在庫が効かないということで容易に破滅的競争に陥る仕組みにあること、 でコンテナ一本輸送することに伴う運航コスト増加が極めて小さく、限界費用が低いということ、 に参入障壁は存在しないということ、 に日本企業にとってベルトコンベア機能であるということ。

に世界単一市場であり、経営哲学の異なる海外企業とも競争しなくては行かない。 にサービスの差別化が難しい。 に100年以上にわたって運賃の安定化に寄与してきたということ、46ページに入っていますけれども、 に寡占化の懸念、 に日本からの撤退の懸念ということを追記いたしました。

これについては、前回の規制研で会員からいろいろ御指摘がございましたので、第2パラグラフの「また、船社側が」以下の部分ですが、外航海運は社会的インフラというけれども、電力や通信といったライフラインを担うような社会的インフラもあるけれども、だから独占禁止法の適用除外ということになっていない。

需要変動、在庫が効かない、限界費用が小さい、大規模な設備投資、グローバルな競争、差別化困難といったことについては、他の産業にも見られる話で、外航海運産業固有の特性ではないということ。差別化が困難ということについては、松村委員から御指摘があったように、荷主側が日本船社との取引を希望するということであれば、まんざら差別化できないわけでもないということを追記させていただいたということでもあります。

長くなってすみませんが、最後に7番目ということで51ページをお開きいただきたいと思いますが、第2パラグラフの後半、下から4行目ほどのところに、日本荷主協会さんからは荷主団体側は独禁法の適用を受けているので、実は協議できないのだと。したがって、荷主団体側の意見が尊重される法的担保がない、限界があるのだというふうに

指摘されていらっしゃると思いますので、その点を追記させていただいたということでございます。

外航海運の報告書第2次案についての御説明は以上でございます。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、今御説明いただきました日本船主協会意見あるいは報告書2次案につきまして何か御意見がある方はお願いします。

【井手会員】 今回のこの外航海運に関して船主協会等から出された意見に対して懇切丁寧に答えているというので、これまでの報告書とは、取り組み方からすると、そういう意味では積極的に評価できるのではないかというふうな印象を受けました。それだけ外航海運に関する独禁法の適用除外というのは非常に重要な問題であるということを公取あるいは船主、あるいは荷主の方もとらえているんだと思いますけれども、今日のこの報告書、それから公取のリプライに対しては私は賛成です。

【吉野会員】 1か所質問なんですけれども、一番最後の結語のところ、一番最後のページなんですけれども、「公正取引委員会は、国際間での意見交換も踏まえながら、こうした課題に向けて、対応を講じていく必要がある」というこの意味をもうちょっとわかりやすく説明してもらえますか。

【横田調整課長】 外航海運の適用除外制度自体が海上運送法上に規定されている制度でありますので、研究会の報告書を取りまとめいただき、その上で公取のスタンスが決まった場合には、しかるべく国交省さんに働きかけをするなどのアクションを起こしていくべきであるという趣旨でございます。

もちろんこれまでの適用除外制度の整理のときのように国際航空とか保険とか、そういった分野について吟味をし、適用除外制度を整理するためのミニ一括法みたいな形で公取の方で法案を考えていくというオプションが全くないわけではないわけですが、外航海運単独の場合にはなかなかそういうことにもなりがたいでしょうから、そういった意味で各方面への働きかけをしていくことが必要ではないかということでございます。

【吉野会員】 わかりました。

【下村会員】 大体の意見は井手先生と同じです。一言ちょっとつけ加えさせていただ

くと、横田課長が2番目に資料1 - 5で強調されたように、独禁法というのは、結局適用除外が認められるのは一般消費者の利益にもなる場合に限られる。その原則に基づいて考えるのであれば、結局はこういう結論になってしまうと思います。要するに1 - 6で歴史的な経験から実証されている一般論であるということ根拠にされている、そして「競争なくして成長なし」という言葉を引用されていましたが、それは歴史的な経験のみならず、消費者を第一に考えたときの経済学的な分析、そしていろいろな制度上の分析からも正当性が証明されているので、私はこの結論でよいと思います。

【岩田座長】　　今のは歴史というか、実証だけではなくて、理論的実証的と書けという意味ですか。

【下村会員】　　そうですね。

【岩田座長】　　両方からだということですね。

【下村会員】　　そうです。

【岸井会員】　　正確にデータをつけられて、以前よりも具体的な点で説得力が増して大変おもしろい報告書だと思います。

1点だけちょっと質問なんですけれども、以前から入っていた点だと思いますが、49ページのところで、今後の方向は廃止することが適当である、ただしということで、

等のことが書かれていますけれども、ガイドラインを策定するというのは、これはこれからまたいろいろ考えていくことになると思うんですけれども、大ざっぱなイメージといえますか、例えばどんなことを考えていらっしゃるのかお聞きできたらと思います。

【横田調整課長】　　これは、今まさに欧州の方で検討されているわけですが、適用除外制度が廃止され、運賃を拘束することができなくなったとしても、将来の投資判断をする上で必要な需給に関する情報交換、あるいはキャパシティに関する情報交換、こういったものについて一定の範囲内で認めてほしいという要望がありまして、欧州の船社側と競争総局あるいは運輸総局も入って、今議論が進められています。こういった情報交換については、日本の一般の産業も、情報交換の仕方によろうかと思いますが、ある程度業界団体みたいなところが、個別の企業から集めた情報全体をまとめて個別の情報ソースを遮断するような形で提示をするといったような形であれば、直ちに相互拘束を引き

起こすといったような競争法上の問題を引き起こさないということで議論されているわけです。欧州の方では、例えば情報交換の頻度ですけれども、船社側は月1ぐらいで、あときめ細かさ、どのルート、どの荷物というような、荷主ごとにどれぐらいのレートかということがわかるような、そういう情報交換を可能にさせてくれと主張しており、EU競争総局は、いやいや、半年に一遍ぐらいでいいとか、運輸総局の方は、じゃ、中をとって四半期でどうですかねといったようなことが議論されているようです。我が国で議論したときにも、海運同盟なり航路安定化協定の役割の中に需給動向に関する情報交換機能というのがあるということでしたので、こういった点についても同種の活動をやっていきたいという御要望がある場合には、同じようなことを考えていかななくてはいけないのかなということ念頭に置いて書いてございます。

【岸井会員】 確認ですけれども、もし廃止するということになったら、ガイドラインで実質的に少し、違法でない範囲が広がるというようなことはもちろんあり得ないわけで、適法の考え方でやるということで。

【横田調整課長】 はい。

【岸井会員】 そうすると、例えば先ほどおっしゃった事業者団体のガイドラインなんか少しそういうことが書いておりますけれども、そういうのをベースに考えていくということで、そういうふうに理解してよろしいですね。

【横田調整課長】 もちろんそういうことでございます。これは欧州についても全く同じだということで、EU競争総局の担当課長から聞いております。

【岩田座長】 一通り御意見を伺いましたので、どうもありがとうございました。

【横田調整課長】 今後ですけれども、明日から9月15日までこの報告書の中で主な争点になっております適用除外制度についてどう思うかということについて3カ月間パブリックコメントを実施したいというふうに思っております。このパブリックコメントを踏まえて、もう一度また2次案に織り込んだ3次案をつくりまして、それをまた秋以降、この規制研の場で御議論いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【岩田座長】 わかりました。どうもありがとうございました。

それでは、外航海運は以上にいたしまして、次に、総務省のIP懇で公取が意見表明を

いたしましたので、それを事務局から報告いただきたいと思います。

【横田調整課長】 先週火曜日、6月6日、総務省のIP化の進展に対応した競争ルールの在り方に関する懇談会におきまして、公正取引委員会の意見陳述をまいりました。この規制研のメンバーからも電気通信のテーマについて規制研で取り上げないのかという御指摘を受けておりまして、今年度具体的な調査を進めてまいりますということにしていたんですけれども、中間報告的に意見陳述の概要について御説明をさせていただきたいと思います。

下のページ番号で2ページ目のところで、構成でございますけれども、公正取引委員会の基本的な考え方と役割を御説明した後で、この懇談会の争点であります主な4つのポイントについて御説明をまいりました。

1枚開いていただきまして、公取の基本的な考え方と役割ということですが、公取というのは一般消費者の利益ということを念頭に置いて活動していますという話、それから5ページ目にまいりまして、通信分野に競争的枠組みを導入するというためには、特にこういうボトルネック性を有するような事業でございますので、場合によっては規制当局は厳格な事前審査を行うことによって、適正な料金水準とか、適切なアクセス条件を設定することが重要だということをお願いしてきました。

それから、この分野についての公取の役割ということでは、今年の3月の閣議決定にも記載されていますとおり規制改革3か年計画の中で、公正取引委員会は電気通信事業を含めて積極的な政策提言をすとか、ガイドラインを策定するということになっているという立場で取り組んでいるという御説明をまいりました。

1枚めくっていただきまして、7ページ目ですが、具体的に4つのテーマについて御意見を申し上げてきたわけですが、まず、垂直統合型のビジネスモデルに対応した公正競争確保という論点であります。

電気通信については、一番ベースになるいわゆる物理網レイヤー、その上にある通信網レイヤー、その上のプラットフォームレイヤーと各レイヤーがあるわけですが、NTTがそのドミナンス性を維持しながらプラットフォームレイヤーとか、その上のコンテンツレイヤーといったようなところに出ていくときに、物理網レイヤーあるいは通信網レイヤーのドミナンス力みたいなものを行使して他のレイヤーに市場支配力を及ぼす懸念があるのではないかということが議論のポイントになっていたわけですが、独禁法の考え方からいっても、4月に御議論いただきました郵政の報告書のように一定分野の市場

支配力みたいなものを隣接分野に及ぼすということで独禁法の不公正取引なり私的独占といったような運用も行うことがあるという御説明をした上で、規制当局も当然そういうことがあり得るということを念頭に置いて、仮にN T Tが隣接分野、上位レイヤーにおけるシェアが小さくても、下位レイヤーのドミナンス性を使って市場支配力の濫用行為を行うことはあり得るということを念頭に置いた制度設計を行うことが適当なのではないかという指摘をしております。

アクセス網の整備と利用の在り方ということで3点申し上げてまいりました。

最初に10ページ目でありますけれども、アクセス網のボトルネック性というのは、これは銅線が光ファイバーに置きかわっても依然として残るという認識であります。これは管路等、電柱といったものも開放されているわけですが、これは競争事業者が主張しておりますように、これを使う手続で非常に時間がかかりますので、自前で構築することは無理だということでもあります。無理でないにしても、かなりコストがかかって競争力がない。であるとすれば、光ファイバーの開放義務というのは引き続き必要だし、むしろ適切な接続が行われるようにするように料金なり接続ルールをちゃんと構築していくことが大事ではないかということでもあります。

11ページ目に行ってくださいまして、これは平成16年4月にいたしましたブロードバンドサービスに関する報告書でありますけれども、御覧いただけますように一度光を引いた需要家というのは、96%は事情があっても変更できない、あるいは変更する予定がないということですので、いったんF T T Hを入れると囲い込みが生じやすいということがあります。したがって、まずアクセス網の平等な開放をしっかりとおかないと、最初に需要家を囲い込んだ事業者がずっとドミナンス的な地位を維持し続けてしまうということでもあります。

アクセス網のイコールフットイングについては、12ページにございますように公正取引委員会の方でも平成15年12月にN T T東に対して警告したような事例がございますけれども、競合事業者のA D S Lの工事に行った下請工事施行会社がN T TのBフレッツの営業をしてしまったということで、これは取引妨害だということで警告をした事例です。あるいは独禁法違反の事例ではありませんけれども、N T T東西は加入者回線のほとんどのシェアを持っているものですから、毎月の請求書送付に合わせてBフレッツの広告媒体を送ることができるといったような優位性を持っているということもございます。こういったものについては、郵便のネットワークの開放とややアナロジーがあるのかなと思うの

ですが、例えば競争事業者に対しても同等の条件で広告媒体をあわせて送信できるようにさせるといったようなイコールフットイングを図っていく必要があるのではないかといいことであります。

特に、アクセス網の開放については、ファイアーウォールをしっかりとやってもなかなか難しいという場合には、今、総務省、自民党の方でNTTの組織体制の見直しについて活発な議論が行われていますけれども、公正取引委員会はこの組織問題については、従前はNTTドコモの持株比率を下げることによって、NTT内の競争を活発化するようにということを指摘してきたわけですけれども、この点についてはIP化時代を考えると、NTT東西の業務分野規制みたいなものについて不合理な点があることも事実ですし、消費者原則という観点からいっても、そういう不合理な規制によって満足のいくサービスが受けられないということであれば、むしろそれはIP時代に合ったような組織再編をしていただいてもいいのではないかと。

ただ、もう一方で、競争の促進ということも非常に重要になりますので、民営化されて20年間たって、まだ固定分野、携帯分野、それぞれNTTのドミナンス性が残っているということがございますので、そういった意味で活発な競争を通じてダイナミックに発展していく電気通信市場の実現ということを考えれば、特にアクセス網の独立性を高めていくということは競争促進をしていく上で重要な課題ですので、そういった方向で組織再編を御検討されることは有意義なことではないかというコメントをしてみました。

なお、13ページ目でございますようにアクセス網の接続料金の話でありますけれども、公正取引委員会が排除勧告を行った事例で、NTT東が分岐方式を採用する予定もないのに接続料金は5,000円台に据え置いたまま、自分だけ分岐方式ということでユーザー料金を引き下げたということについて、これは独禁法違反だということで排除勧告を行った事例があります。

それから、ドイツでも、ドイツテレコム事件のように小売料金を上回るような卸回線料金を設定したといったようなことでEC条約第82条違反ということで1,260万ユーロの制裁金を科したといったような事例もございます。

そういう意味で、総務省は、いわゆるインピュテーションルールということで卸の接続料金というのは小売料金を下回らなくちゃいけないということだけチェックしているわけですけれども、もう少し認可の前提になった設備投資計画がちゃんと実施されたかとか、それは適正な料金になっているのかといったようなことについて適切な監視体制を整備し

ていただくことが重要なのではないかという指摘をしております。

3番目のポイントとしまして、NGN、次世代ネットワークへの移行についての公正な競争確保ということですが、これも競争事業者さんの方からは、でき上がったNGNがインターオペラビリティがあって、だれでも接続できますというだけでは当然不十分であって、どういう規格で、どういうネットワークになるのかということについてネットワーク構築の過程で幅広く参加できるようにさせてほしいという御要望があり、一応その方向で次世代IPネットワーク推進フォーラムという場でオープンな議論が行われております。そういった方向でぜひ各事業者が同一条件でアクセスできるようなネットワークにしていくことが重要ではないかということでもあります。

最後に、隣接市場における市場支配力ということで、NTTが経営計画の中でグループ内の連携を強化し、FMCサービスを展開していくということについて指摘をいたしました。

これは公正取引委員会のアンケート調査結果なのですが、仮にFMCを導入した場合にどういうキャリアを選びますかということ聞いたものですが、NTTを固定あるいは携帯で使っているというユーザーは、FMCを導入された後も、やはり引き続き同じキャリアを使う傾向があります。さらに、16ページ目にありますように、電話料金が非常に高いという認識を持ち、17ページにありますように携帯電話を選択するに当たって料金を重視するということでございますので、FMCの15ページ目のアンケート調査については、特に料金は現状という前提でアンケートしていますけれども、仮にFMCを提供すると同時に、基本料金を統合して引き下げるといったようなことになると、もともと固定と携帯両方でドミナンス性を持っているので、FMCというマーケットでもドミナンスを形成する可能性があるということで注視していかなければいけないのではないかと考えております。

具体的にどういうふうに見ていくかということですが、NTTが固定ないし携帯におけるドミナント的な地位を不当に利用して競争者を排除するという場合が問題になるんだらうということでもあります。

19ページ目以降でございますけれども、今も電気通信分野についてはガイドラインを策定しております。こういったガイドラインが基本的にはFMCのマーケットにも当たるのだらうというふうに思いますけれども、仮にある移動系の事業者がNTTの東西と組んでFMCサービスを提供したいといったときに、NTTがグループ内で行っていますFM

Cサービスに際しての接続料金みたいなものと比べて不当な料金を設定する、あるいはそもそも取引拒絶をするといったような場合、あるいは22ページにありますようにFMCサービスの提供が不当廉売的に行われる場合、こういった点が問題になるだろうということでございます。

こういった点について御要望があればガイドラインの改定といったことも含めて対応してまいりたいと思いますし、23ページにありますように、この他MVNOといったものについても同様にガイドラインの明確化といったものが必要であれば積極的に対応してまいりたいという御説明をしてきた次第でございます。

以上でございます。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

今の報告を受けて一言あればということなんですけれども……。

【井手会員】 FMCについては、公取としてはNTTがFMCサービスを提供することについては、これはいいというふうに見ているのか。その上で、何か競争上問題があれば独禁法で対処する、そういう考えなんですか。それとも、NTTがグループ内で協調関係を強めていくことは問題だということか、どちらの認識なんですか。

【横田調整課長】 このIP懇談会でまさに同じ御質問をいただいたんですけども、公正取引委員会の一般消費者の利益という原則に立ち返って考えれば、当然FMCサービスという新しいサービスを受けられるということは消費者の利便にもかなうことなので、それ自体問題だということでは考えておりません。ただし、先ほど申し上げたように競争事業者が同じような形でFMCサービスをやりたいというときに、拒絶するとか、あるいは差別的な条件をつけるということはないようにということがポイントではないかと考えております。

【吉野会員】 それを実態に照らしてみると、実際には消費者の本当に利便になるのかわからないのか。つまり、他の事業者がやろうとしているかしていないかに関係なく、これから出てきた場合にどういうことが考えられるかといったことを考えると、このサービスの目指している方向は明らかにかなり排他的なグループ内の結合になりつつあるんじゃないかという懸念が一方で指摘されているんですよね。だから、そういう懸念があるぞということを先取りして指摘する必要はあるんじゃないかとは考えてはいないんですか。

【横田調整課長】 現在のスタンスとしては消費者利便にもかなう面があるのではないかなという話でございます。

【吉野会員】 じゃ、もしこのまま他の業者が出てこなければ、これはこれでよろしいと、こういう話になるということですか。

【横田調整課長】 おそらくKDDIグループ、ソフトバンクグループもFMCサービスみたいことは提供できる体制になるでしょうし、そういった意味で活発な競争が行われることを期待したいと思います。

【吉野会員】 私の個人的な意見として、今の段階でこういうサービスが出てくるとは、あまり実態としては、昔のNTTに戻る、逆行する危険もはらんでいるんじゃないかという感じはするんです。

【岩田座長】 今おっしゃったのは、基本的に参入規制というのはないわけですね。ないときに、だれも参入していないと、どうしても事実上独占になるから自然独占ですね。その場合は価格規制は必要だという理論的な議論になってしまう。そうでなければ、参入があればイコールフットイングの政策が独禁政策になる、そういうふうになるということじゃないでしょうかね。だから、実際に参入してくれば、ここでおっしゃったような対策になるし、万が一参入規制がないのにだれも来ないというんだったら、価格規制というやり方にならざるを得ないと思いますね。そうじゃないでしょうかね。

【岸井会員】 私も全く同じで、基本的なスタンスはそれでいいと思うんですけども、吉野さんが心配なさっているのは、実際にイコールフットイングがどれだけちゃんと保証されるかというふうな話も含めておっしゃっていると思うんですね。ですから、その辺については、回線会社を分けるとか、アンバンドリングの話とか、いろいろあったと思うんですけども、その辺については公取は何か意見表明したということはあるんでしょうか。

【横田調整課長】 競争活性化のためにアクセス網の独立性を高め、接続の公平性をちゃんと確保するということが重要であることは、今御説明しましたようになり力点を置いて意見を申し上げてきたつもりですし、組織としても、やや踏み込んでより独立性を高めるような形の組織再編が望ましいということで説明をしてきたところであります。

【伊東経済取引局長】 従来は、固定と移動と、NTTを分割したときなんかそうです

ね。だから、ある意味、固定電話に対する競争力として移動を評価して、公取としては完全に分離しろ、少なくとも半分以下にしろというような形でやってきたんですけども、全体的なサービスの中身、供給主体をどう見るかは別として、サービスとして固定と移動、携帯電話の融合というようなサービス、商品が出てくる、これは技術の流れといいますが、そういう中でそういう新しい商品がいろいろ出てくる、それ自身をなかなか否定はできないだろうし、また、そういう商品が出てくることは消費者利便にもなるというようなことで、だから、FMC化そのものが問題だとは言えない。しかし、一方で固定と携帯のドミナント同士が非常に閉鎖的に行えば、保守的な昔に戻ってしまうということですから、その辺りをどうするか。できるだけそういうサービスを行うにしてもオープンな形で行う方法はないものかというのをちょっと模索している段階なんです。

【井手会員】 以前、公取としてはドコモの持株の比率を下げろとかいうことをずっと言い続けていましたね。こういうFMCとかということになると、公取としてはもうそういうことは今後言っていない、そういうスタンスなんですか。

【伊東経済取引局長】 必ずしも今後をはっきり見通しているわけではないんですけども、従来は、今言ったように固定に対する競争単位としての携帯、移動電話を評価して、それで完全に分離しなきゃその意味がないだろうというようなことで、少なくとも2分の1を下回るような持株比率にすべきではないかということを書いてきたわけですけども、そういう意味では、そういう前提となる実態がちょっと変わってきているところもあるのかなというような感じはしております。

【井手会員】 わかりました。

【吉野会員】 これは感想ですけども、やっぱり今おっしゃったような実態が出てくるのも、あれはソフトバンクが出てきて初めてこういうことになったわけで、ドコモの料金も下がったし、それまでは言ってみれば机上の空論だったわけですよ。だから、本当に参入させることがどれほど大事かということをかなり真剣にそういう問題意識を持ってやる必要があるだろうと私は思います。

【伊東経済取引局長】 おっしゃるとおりだと思います。

【岸井会員】 直接関係ないかもしれませんが、この一つのモデルにされたイギ

リスのB Tの組織改革とかなんかは、やっぱり向こうの公正取引法という法律で分割も含めてあらゆるオプションを検討することができるという付託条項があるんですね。その付託条項を使おうとしてB Tの方が自発的に案を出してきたという、ある意味でやる可能性はすべて、いわばカードは取っておくぞという形で、そういうのが前提にあって初めてその時々 of いろいろの対応策というのが出てくると思うので、おそらく吉野さんがおっしゃっているのは、その辺のスタンスをちゃんとしてほしいということだと思いますし、私もそれはそのとおりだと思います。

【岩田座長】 他によろしいでしょうか。

それではどうもありがとうございました。

最後に、アドボカシーに関して説明いただきたいと思います。

【横田調整課長】 お手元の資料3を御覧いただければと思います。

1枚開いていただきまして、目次のところにございますように、簡単にこの唱道活動の概念を御説明した上で、公正取引委員会の現在の取り組みの現状、諸外国の競争当局の取り組みを御説明した上で、今後の課題とか方向について御説明したいと思います。

まず、唱道活動、アドボカシーということなんですけれども、この四角の中に書いてございますように競争当局が規制当局に対して行う政策提言、その他の活動ということであります。我々、中ではよくオフenseとディフェンスと言っていますけれども、オフenseとしては、こちらから郵政の報告書あるいは電力の報告書のように一定の規制分野について競争評価を行った上で、今後競争を促進していく上での課題、こういったものをまとめて発信していくというような形、あるいは先ほど御説明をしましたIP懇のように事業所管官庁の政策決定プロセスの中で審議会、研究会のオブザーバー参加した上で意見表明を行うといったやり方。それから、事業所管官庁の方で競争政策に対する理解を深めていただくために、いろいろな相談事例集をつくったり、マスメディアを通じて規制制度と競争政策に関する考え方を述べたり、もっと非公式な意見交換、場合によっては飲み会をやったりといったようなやり方もあろうかと思えます。

それから、ディフェンスとしては、日本は政府提出法案の場合については、必ず法令協議、閣議決定ということになりますので、そういった際に意見を申し述べるということもありますし、先方から、こちらが働きかけなくても相談に見えるというようなパターンがあるわけであります。

公正取引委員会の唱道活動の中で果たすべき役割ということについては、閣議決定されますと、規制改革3か年計画の中でも書かれておりまして、この中でこの規制改革会議との緊密な協力関係の話、それから各省が行政指導を行う場合には公正取引委員会と調整しなさいという話、それから、先ほど電気通信のところでも出てまいりましたけれども、電気、ガス、電気通信、運輸といったような分野については、公取が競争状況を調査した上で政策提言を積極的にやっていくということは盛り込まれております。

4ページ目をお開きいただきまして、これまで公正取引委員会がどのような活動を行ってきたのかということであります。

まず、調査・提言・ガイドラインの策定ということですが、この表は2000年以降の調査・提言・ガイドラインを一覧表にしてみました。これは全部で29件ありまして、この他、先ほど御議論していただいた外航海運を含めて30件ということになります。

この見方ですが、この表の中でやや濃い網かけがされているものについては、例えば電力、2と書いていますけれども、5ページ目の方に2に該当する報告書が書いてありますけれども、電気事業分野についての競争政策上の課題について全般的に競争評価も行った上でまとめたものということでもあります。

薄い網かけを見ていただきますと、電力の10というのがございますけれども、これは右の方で見ていただきますと、電力の部分供給等にかかる独占禁止法の考え方ということで、全体的にはごく特定のトピックスについて調査をしたりガイドラインを出すといったようなことを行ってきたものであります。

これを見ていただきますと、市場の競争状態を見ながら規制制度の在り方について提言をするというものについて、必ずしも継続的にやってきているかということ、飛び飛びになっていたり、電力とか電気通信については比較的継続的にやっている方ですが、一回限りで終わっているといったような分野もあるという実態になっております。

それから、4ページ目の上の箱に書いてございますように、公正取引委員会の中でも私も経済取引局と審査担当部局が連携を図っておりまして、個別事件処理に際して審査担当部局と経取局がタイアップをしたり、それから個別審査事件を類型化した上でガイドラインに織り込んで、それによって違法行為を明確化する、独占禁止法違反の未然防止に努めるといったような取り組みも行っているということでもあります。

1枚おめくりいただきまして、6、7ページ目には、もっと古い取り組みを書いておりますけれども、6ページ目の下の方を見ていただきますと、昭和60年代、平成の初めぐ

らいは、情報通信分野競争政策研究会というのを設けて、かなり精力的に政策提言をしてきているといったような歴史もございます。

8、9ページ目でありますけれども、現在我々が電力、電気通信、外航海運、郵政といったような分野について競争評価をする際のチェックポイントとして、市場構造、競争実態、競争制限的な要因の有無、競争が行われていないことに伴う弊害といったようなことについて競争評価を行ってきているということでもあります。

1枚おめくりいただきまして、10、11ページ目ですけれども、法令協議の対応ということで、これは毎年1-3月、通常国会になりますと、年間100本を超えるような数の政府提出法案がございますので、これに対して調整を行ってきているということです。

昨年1月以降の主な法令協議を行った法律として、郵政民営化関連法案、銀行法の改正、電波法、海上物流では水先制度の変更とか、道路運送法の改正なり、11ページ目の方は政令協議ですけれども、地球温暖化対策推進法の施行に伴います電力の排出係数をどういうふうに定めていくかということについて、環境省さんと6カ月間にわたって調整をしたといったような事案がございます。

もう1枚めくっていただきまして12ページですけれども、相談対応業務というのを私どもでやっておりまして、中央省庁あるいは国の地方部局、それから地方公共団体からの相談については、私どもが窓口になるという形になっております。

平成17年度全体で56件ございまして、中央政府もあれば自治体もあるというようなことで、この12ページ目に具体的な相談の事例が書かれております。政府から、例えば協同組合相互でいろいろな連携をすることについてどうかとか、あるいは農産物の交渉スキームについてどう考えるかとか、いろいろな御相談があるわけですけれども、各省庁の場合はどの事案かというのが特定されてしまいますので、自治体の相談事例を中心にまとめております。冒頭御紹介しましたように、先生方のお手元には相談事例集として公表する案が一応配付させていただいておりますので、まだ未定稿でございますけれども、ぜひ御参照いただければと考えております。

13ページ目にまいりまして、諸外国の競争当局の取り組みを少しご紹介をしたいと思います。

まず米国、司法省反トラスト局ですけれども、反トラスト局の中では、エコノミック・アドバイザー・グループという経済分析グループ、それから法律の専門家といったのが共同しながらこの唱道活動を進めてきているということでもあります。

具体的にどんな活動をしているかということについては、反トラスト局の場合については、唱道活動に限らず、審査部局とか調査部局とかがどういう形で業務を行っていくかという業務マニュアル、これはかなり大部なものが一般にも公表されていまして、その中で明らかになっているわけですが、唱道活動に関しては、1. に書いてございますように政府内のタスクフォースへの参加ということで、場合によってはホワイトハウスとか、あるいは関係省庁タスクフォースに参加して電気通信、海運、エネルギーといったような分野についてコメントを行うとか、法案審議をする際には議会に行って証言を行うとか、それから、規制当局が具体的に許認可をするといったときに協議を受けるとか、場合によっては7番目にありますように、問題があるものについては提訴を行うといったことが行われているということでありませう。

14ページ目を御覧いただきますと、EUについては、先ほど申し上げましたように3月にEU競争総局に行ってきたわけでありませうけれども、新しい委員のもとで唱道政策というのはエンフォースメントの強化と並んで重要施策の3本柱の一つという形になっているのであります。

その中で特に印象的でありましたのは、EUの取り組みについては、セクター別にチーム編成を行い、市場の競争促進のためにいろいろな競争法のツールを総動員して取り組んでいるという点、それから、かなり長期的な視点を見据えながらPDCAサイクルがちゃんと回っているなという点について強い印象を受けました。

まずセクター別チーム編成ということなんですけれども、例えばエネルギーを例にとりますと、エネルギー分野について20名ぐらいのスタッフがいて、その20名のスタッフが唱道活動みたいなこともやれば、81条、82条違反の審査もやれば、企業結合の事案もやるというような体制になっているということでありませう。

2. でPDCAサイクルということを書いておりますけれども、通常、これもエネルギーを例にしますと、エネルギー価格の高騰でユーザーに不満があるということを受けて、セクター・インクワイアリーを実施し、ユーザーから幅広くヒアリングをする。それを踏まえて、レポートを作成し、公表する。また、そのセクター・インクワイアリーの中で実際に81条、82条違反の事案が出てくれば、そのレポート作成と並行して、当然摘発みたいなこともやっていき、なかなかそういう事件処理だけでは不十分な点については、規制制度担当部局に働きかけをしていくということで、また、全体として市場の競争状態がどうかということをチェックしながら、場合によってはまたセクター・インクワイアリーの

方に戻っていくというような動きになっておりまして、この点、公正取引委員会の方も、先ほど申し上げましたように審査担当部局と連携をしながらやっているわけでありましてけれども、各セクターの専門家がいろいろなツールを使いながら、エネルギーのEU競争総局の担当者の言葉をかりると、ボールみたいにからまった毛糸のひもを一つ一つ解きほぐすように競争促進を図っているというような取り組みを行っているというのは非常に印象的でありました。

15ページ目にその他の例ということで、これはインターナショナル・コンペティション・ネットワーク、ICNといったような場でいろいろな取り組みが非常に活発に紹介されています。いろいろな取り組みをカテゴライズすると、規制当局に競争政策当局との調整を義務づけるようなやり方、あるいは義務づけまではいかないけれども、何かやるときには一応競争政策当局の意見を聞きなさいという意見を聞くことを義務づけるやり方、そしてソフトな協力関係の方式に努力している、3つぐらいのカテゴリーがあるのではないかと思います。

強制的な手続の事例としては、例えば豪州では電力規制当局が送電・売電の区域を調整するときにはACCCと調整しなくちゃいけないとか、ブラジルで国家石油局が市場に介入する場合についてはSBDCに協議しなくちゃいけないとか、フランスでは、電気通信規制当局が電気通信事業者に隣接市場に影響力を行使させることとなる行政指導をするときには、競争評議会に協議しなくちゃいけないといったことが義務づけられている、そういった例がございます。

それから、意見提出権を認める制度としては、ブラジル、カナダ、アメリカ、ドイツ等で一定の場合にコメントをする権利が認められているということで、具体例としてアメリカの事例をご紹介させていただいております。

ソフトな例というのはたくさんあるんですけども、定期・臨時の会合を開くとか、16ページ目に行ってくださいまして、省庁の垣根を超えたタスクフォースを組織するとか、あるいは規制官庁で働いていたスタッフを競争当局が採用する、フィンランド、ドイツと書きましたけれども、外航海運なんかにつきましても、EU競争総局のヘッドはEUの運輸総局でアビエーションの専門家として鳴らした人が着任してしまっていて、海運とアビエーションの分野なんかを担当しているとか、そのスタッフも運輸総局から来ているというふうに聞きましたので、それは非常にいい仕組みなのではないかという印象を受けました。

日本で行っている取り組みとしまして、閣議決定で位置付けを明確化するとか、規制当

局と共同でガイドラインを作成するというのも、このソフトな協力関係というジャンルに位置付けられるのではないかと考えてございます。

17ページ目に、こういった公取の取り組みについて各国の取り組みをベンチマークとして考えた場合に、考えられる課題と今後の方向性ということなんですけれども、唱道活動を本格的にやっていく上では、この5つぐらいの項目が非常に重要なのではないかと考えております。

まず1番目に、より早い段階から政策提言をやっていかななくてはいけないということです。私どもの活動で、法令協議という御説明をしましたが、法令協議で出てきた段階で法案を出させないという拒否権はあるにしても、中身をより競争促進的な内容に作り直してきなさいと言っても、法案が法令協議に来ている段階ではいろいろなステークホルダーとの調整なり法制的な検討がある程度終わってきていますので、なかなか難しい。そういった意味では、より早い段階でコミットしていくことが重要である。そのためには、2.にありますように規制当局との連携を深めて、審議会にオブザーバー参加するとかいった形で可能な限りコミットしていくといったようなことが重要なのではないかと考えております。

特に、電力、ガス、電気通信といった規制当局と共管ガイドラインをつくっているようなところについては、かなりそういう連携が進んでいますけれども、そうでもない、そういう意識が希薄な部局もありますので、規制当局全体に競争政策の理解を高めていただく努力が必要ではないかと考えております。

それから、ある程度連携を深めていこうということになりますと、公正取引委員会のリソースも限られておりますので、ある程度重点分野を絞り込みながら継続的にやっていくということが、非常に重要なのではないかと考えております。

先ほど見ましたように、調査についてもかなり飛び込みでアドホックにやっているような分野もございますけれども、限られた人員だからこそ、ある程度ナレッジマネジメントをし、ノウハウを引き継いでいくという意味でも絞り込んだ重点分野について継続的にフォローアップしていくようなやり方が大事なのではないかと思います。

具体的には、18ページにございますように先ほど来、出てきています規制改革3か年計画で言われているような電気、ガス、電気通信、運輸といったようなものを念頭に置きながら取り組んでいく必要があるのではないかと考えて、今年度は具体的に継続検討中の外航海運の他に、当面、ガス、電気通信、国内物流ということで内航海運とか陸運、

それから国際航空という4つの分野について調査を行っていきたいと考えています。

それから、既に報告書を出しています電力、郵政分野についても、継続的にフォローしながら、その他電力の適正取引ガイドラインの見直しというのは、この電力の報告書を踏まえて行うことを考えておりますし、規制改革3か年計画で農協ガイドラインを作成することになっているものですから、こういった取り組みをしていきたいと考えております。

これらの取り組みにつきましては、今後、規制研の場でまたいろいろ御指導いただきながら進めさせていただきたいと思っております。今回でいろいろなことが一区切りになりますけれども、できれば月1回ぐらいのペースで規制研を開催させていただいて、これから取り組んでいくガス、電気通信といった分野について、例えば有識者ヒアリング、あるいは業界からの意見を聞くといったようなことをやりながら規制研の皆さんの御指摘も踏まえながら検討を進めていきたいと考えておりますので、何とぞよろしく御指導いただければと思います。

4番目に、規制当局に競争政策の理解を深めていただくための取り組みということですが、これもマスメディアを通じていろいろな意見を言っていくということで、例えば温対法の政令協議では、かなりマスメディアでも取り上げられましたけれども、公正取引委員会との調整が大変だと思うと、環境分野についてもこちらから言わなくても相談に来たいとかいったこともございますので、ある程度そういうPR効果は大事ではないかということでもあります。

それから、先ほど申し上げましたような相談事例集も有意義ではないかということでもあります。

最後に、競争評価方法のブラッシュアップということなんですけれども、先ほどのチェックリストみたいなものについて、よりリファインしていくということもございまして、ことし3月には、電力、ガス、電気通信の3分野について一応クロスセクションの需要家満足度調査みたいなことをしたんですけれども、これは今後、先ほど申し上げた重点分野については少し対象を広げて継続的にやっていきたいということで、クロスセクションで見ると同時に、経年的にも評価できるような形でやっていきたいと思っております。それから、電力、ガス、電気通信については、規制当局側も競争評価を実施しておりますので、こういった分野については可能な連携を積極的に行っていくことが有益なのではないかということ考えています。

以上、これまでの取り組みの評価等、今後、こんな形で進めていきたい、特に規制研の御指導もいただきたいという御説明をしましたので、今後、私どもがどんな形で仕事をしていくべきかということについて、いろいろな観点からぜひ御助言をいただければ幸いです。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

あと30分弱ありますけれども、ご自由にお願ひしたいと思いますが、私から一言なんですけれども、政府とか他の部局とか、いろいろ調整をしながらということなんですけれども、私自身が非常に違和感があったのは郵政民営化なんですけれども、ああいうような法案ができていく過程で、公取というのはどういう関与を、何かしなかったのではないかという気がして、そして、でき上がったことに対して注文をつけるとか、それをこの間やったのではないかと思うんですけれども、それだとか、あるいは民営化法案が出る前に、民間の部門にイコールフットィングではない、税負担がないとか、いろいろなことがありながら、保険の第三分野に出るとか、ゆうパックとローソンの提携ですとか、投信の販売を認めるとか、どんどん進んでいる。それに対して公取というのはどういう役割をしたのがよくわからないので、その点を今日の御説明との関係でしていただきたい。

2点目は、そもそも規制研の役割というのはこの中で一体何なのかということなんです。というのは、規制研にお諮りになる場合とならない場合があって、それはどういうふうに仕分けをされているのか、その辺を御説明いただけるとありがたいと思います。

例えば、IP懇の話というのは、おそらく17年に 16年は規制研はほとんど何もありません。私はちょうどいなかったもので、そのせいかわかりませんが、座長がいなくてやめちゃったのか、そんなことはないかもしれませんが、とにかく私は1年いなかったということで16年はほとんどないんですけれども、16年のときにでも担当の方がIPのこの問題に関して接続料金をどうするかという問題でここで諮りたいという話があって、やるというぎりぎりになってやめましたという話になっちゃったりしているので、その辺がどういう基準でそういうふうになっているのか。ということは、それは逆に規制研の役割分担ということでちょっと御説明いただければと思います。2点です。

【横田調整課長】 郵政について法案の過程でどういうふうな関与をしたのかということなんですけれども、私の着任前のことなので実体験としてはわからないわけなんですけれども、ただ、経済財政諮問会議の議論の中でも基本的には郵政民営化の大きな3本なり4本の原

則の中で競争事業者とのイコールフットイングの確保という柱もございましたので、そういった意味でこの郵政民営化法案が成立すること自体は基本的には公取の観点からも望ましいだろうというスタンスであったのではないかと思います。

そういった意味で、あまりいろいろな注文のつけ方をすること自体が法案の円滑な制定に妨げになるのではないかというような配慮もあったのではないかと思います。そういった意味で、法案の枠組みとしては非常によくできた枠組みだと思いますので、むしろその運用についてはぜひ御配慮いただきたい事項ということで、先日報告書を出させていただいたということだと思います。

絡みの点があれば、後で伊東が補足すると思います。

それから、規制研の役割は何かということで諮ったり諮っていない場合があるということで、確かに規制研の会員には、しばらくごぶさたをしていたのに、3月からこの6月まで6回にわたってかなり活発に、非常に積極的に御協力いただいて、本当に御礼の言葉もないのですが、この辺、あまり体系的に公正取引委員会の方でこういう案件はぜひお諮りして、こういう案件はお諮りしないみたいな基準なりルールなり運用の何か考え方があったかということと必ずしもそういうことではなくて、そのときそのときの担当者の判断でアドホックにやってきた面が正直なところあるのではないかと思います。

そういう点で規制研の会員の先生方からすると、規制研の位置付けというのは不明確ではないかとの御指摘があると思いますので、そういった意味で、今日はざっくりばらんにその辺の規制研の位置付け、在り方も含めてぜひ自由に御討議いただければと思います。

【吉野会員】 今の話は私はちょっとびっくりしたんだけど、郵政の民営化法案が、望ましいという見解は、私は今初めて聞いたんです。

【岩田座長】 公取がですね。

【吉野会員】 公取です。

【岩田座長】 それ自体、公取は別に何も言ってないんじゃないですか。今のは横田さんのあれで……。

【横田調整課長】 それは4月21日に公表しました郵政民営化の報告書にも基本的には望ましいと評価しています。ただ、あそこで指摘したようなことをちゃんとやらないと画竜点睛を欠くと。

【吉野会員】 望ましいかどうかというのは、あのプロセスでおととの夏、相当長いこと議論されたんですが、あの段階では公取や規制研において一回も望ましいかどうかという議論をした覚えがないんです。私は非常に大きな問題があそこに多々あったんじゃないかと個人的には思っているんですけども、そういう議論は規制研の場の議論としてはなじまないものであるのかどうかということが、さっき座長が言った話ではないかと思うんですね。

【岩田座長】 そうなんです。それを全然ここでは議論しなかった。会員の中ではやっぱり議論してほしかったというのがあるんでしょから、その上で公取の意見というのが出て、そういうのは政府に向かって言いにくいのかなというふうに思っていたんですね。民営化、民営化と言っている人に向かって遠慮があったんじゃないか、はっきり言うたということなんですかね。

【伊東経済取引局長】 まあ強いて言えば、細部にはいろいろあろうかと思いますがけれども、基本的には郵貯銀行と保険部門を基本的には民営化して切り離すと、こういうことですから、そういう部分についてはイコールフットィングの観点から、当然切り離すものもあるし、同じ法律、同じルールのもとで活動するようにする、同じルールに服するようにするというので、基本的にはそういう意味でイコールフットィングは確保されている。まあ、移行期でどうするか、そこら辺はウオッチしなきゃいかんですけども、そういう意味で基本的な方向としては望ましいというか、好ましいと、そういうことだろうと我々は考えていました。

【岩田座長】 今のおっしゃったのに行く過程で規制研に諮ってほしかったということです。我々が納得して、当然にそうだなというふうにしていただくと。

今言っているのは、この唱道活動における公取委員会と規制研との連携ということ、要するにそちらをもう少し。

【伊東経済取引局長】 そこは基本的には私の責任で。

【岩田座長】 というのは、要するに、ここで諮る問題というのは、公正取引委員会の事務局の方に全部あって、私の方から、座長がしっかりしてこの問題をやれと言えいいのかそもそもわからないですけども。

【岸井会員】 今まで私もいろいろやらせていただいてわかるところもあるんですが、1つは、どういうテーマを扱うかみたいなことは、例えば1年に1回ぐらい定期的に会議を開くとかいうことはあってもいいのではないかなと思うんですが、ただ、何年かやらせていただいたあれで言いますと、最初は例えば適用除外とか、それから通信なんか完全に独占だったわけです。だから、ある意味で公取が主導して適用除外を外せとか、電力はもう改革をせよとか、最初のキックをするところでいわば主導権を公取が持つような形にやってきたのが最初というか、数年前まではそういう形だったんですけども、今は規制官庁自体も競争政策ということを言い始めて、それぞれの規制官庁のイニシアティブで新しいことをやって、どんどん改革を積み重ねていく。ですから、最初に言い出しっぺになるという役割から新しい役割というか、そういう改革をしていくところで、規制官庁もやっているところで意見をどういうふうに言っていくかという役割の重点がちょっとずれてきたようなところがある。

郵政民営化もおそらく以前に井手先生が入られてとにかく開放しろという報告書をまとめたんですね。その後も何年かたって、結局、他のこともまじっていましたが、競争政策に関してはそれを焼き直すような形の改革案が出てきたわけで、しかも改革自体は別のところで動いて法案などで出てくるわけですね。

ですから、そういうところでどういうふうにするかということ、とにかく情報を集めて早目に対応する、それしかないのかなと思うんです。

【岩田座長】 今おっしゃった規制官庁が随分競争政策的になっているといえますけれども、全部が全部そういうふうにならないところもあって、公取が規制研を持っているというのは、競争が大事だということですよ。最終的に一般消費者の利益というところを目指している。

じゃ、郵政民営化ってどうかといえば、規制官庁及び政府は郵政事業の雇用の安定というところに入ってしまいうんですよ。ここは一般消費者の利益で郵政民営化をどう考えるかという規制研や公取の意見と対立する面がやっぱりあると思うんです。だから、そういうときにはどう考えるかというすり合わせというか、それが欲しいのではないかと私は思います。

【吉野会員】 さっき岸井さんがおっしゃったように、私の記憶でも、電力にしても電気通信にしても、最初の段階で規制研の意見をベースにした公取の見解というのがあって、

そこはかなり筋が通ったものだったんです。結果としてはそうはならなかった、電力にしても何にしても。だけど、いまだにその問題が、先ほどのIP懇で出てきている問題もそうですけども、これは組織の在り方の問題にかかわるところがあって、それは公取があつたとき指摘した問題点をそのまま反映されているから、公取としてはスタンスがぶれることなくこの話について言うことができる。

ところが、郵政の話は、相当政治的に妥協した結果としてあつた窓口会社や持株の形態というのが出てきて、このことについてそのものがどうであるかということの公取としての意見を最初に言った上で、結果としてならなかったときに、民営化の問題はどこに問題があるかという認識もちゃんと共有しておいた方がいいんじゃないかと私は思うんですね。少なくとも私が見ていて、金融について100%持株を手放すとは思えないのでね。そんなことになってから、慌てて、やっぱりやらなくちゃいかなんていう話よりも、本来の在り方としてこうではないかということをもっと最初に公取のスタンスとしてきちんと言っておくことが必要だと思うんです。

【岸井会員】 今のお話で更に具体的なというか、これはすぐに難しいかもしれないんですけども、やはり公取がこういう調査をするというのは、例えば報告書で御紹介されているEUのセクター・インクワイアリーですか、これは正式な制度があつて、委員会が調査を開始するということをちゃんと決定して、それでヒアリングなんか法的な手続に基づいてやるんですね。ですから、本来だと、こういう調査は正式な調査ということをやすべきというか、それが本来の姿ではないかと思うんですね。制度的にも独禁法に一般調査の権限があるんですけども、以前、私が学生時代に今の事務総長の上杉さんがそれを活用しようというようなことで一時やったんですけども、やっぱり制度的にちょっと使いにくい制度なんですね。うまく使えないので、いわば非公式のというか、任意調査でずっとやってきているので、私はこういう正式に調査するということを、日本の制度ですとどういうふうにするかは難しいのですが、そういう制度を改めてつくることできれば、規制研という形でやっている調査、調査していただいてこちらが意見を言っているんですけども、もうちょっと制度的にしっかりしたものになって、権威と言ったらおかしいですが、今も権威はあると思うんですけども、データとしても他の官庁なんかにも信頼される、関心をより持ってもらえるものになるので、私は一般調査権限と従来言われてきたものを、もうちょっと制度的に改めて再構成できないものだろうか、そんなふうには個人的には思います。

【下村会員】 唱道活動の在り方という点に対して、私は行政機関向け相談事例集をホームページに載せるということは非常にいいアイデアだと思います。どういう感じかなと思って見させていただいたんですけども、最初に問題を提起して、その後回答に至るまでのプロセスがかなり丁寧に書いていますね。先ほど言った郵政民営化に関して、公取としてなぜこの結論に至ったかというのをこういう形で紹介できないでしょうか。おそらく行政機関からそういう相談はないと思うので、はっきり言って自問自答で、別なコーナーを開くみたいな感じかと思います。なぜそういう結論に至ったかという過程をわかりやすく知りたいという人はいっぱいいますよね。

【岩田座長】 Q & Aですね。

【下村会員】 そうです。それで、そういう人たちのアクセスも考えて、例えばそのような回答は常体文の「だ・である」調よりも、敬体文の「です・ます」調で回答するとよいと思います。それから独禁法の引用をしていますね。ここはインターネットの利点を生かしてハイパーリンクで独禁法の条文に飛べるとか、そういうことをすれば、唱道活動として非常に意義のあるものができるのではないかと思います。

【横田調整課長】 ありがとうございます。

郵政民営化の方は、作業は遅れていますけれども、5月22日までパブリックコメントを行っておりまして、それに対する考え方みたいなものをいわばQ & Aみたいな形で公表すると同時に最終報告書の公表を行いたいと思っておりますので、そういったものが一つ下村先生御指摘のようなQ & A的な役割も果たせるのかなというふうに思っています。

【岩田座長】 郵政民営化委員会との意思疎通というのはあるんですか。

【横田調整課長】 今後、必要に応じて郵政民営化委員会の方でも公正取引委員会の意見を聞きたいというものがあれば呼んでいただいて、我々も意見陳述をするというようなことで、郵政民営化推進室あるいは総務省とも話はしています。

【岩田座長】 というのは、この間出した報告書は、むしろパブリックコメントを求めるといって、ああいうようなスタンスを民営化の検討委員会みたいなものを全く無視して、どんどんいっちゃうというのも困っちゃいますよね。そういうことを無視されないようにするという連携が必要かなと思うんです。

【伊東経済取引局長】 おっしゃるとおりだと思います。だから、向こうから意見を求められることもこれからあると思っていますし、逆にこちらから押しかけて意見を言う、そういう意味での意見交換といいますか、最終的な民営化の実現まで10年になる。10年は長いかもしれないですけども、これから継続する話ですから、その辺りは連絡を密にしてやらなければいけないと思っています。

【岩田座長】 じゃないと、民間の競争政策に関しては公取は厳しいけれども、政府が民営化するについては緩いよという話になりかねないというのは、ちょっと危惧しているんですけどね。

【吉野会員】 この外国のその他に強制的な協議手続と書かれていて、意見提出権とかもそういう意味で同じですよ。

【岩田座長】 こういうのは、岸井さん、もうちょっと制度化した方がいいですね、今みたいな政府の委員会に対応するのに。

【岸井会員】 例えばこの意見提出権というのは、私はドイツの通信ので調べたことがあるんですけども、ちょっと今指令が変わったので、少し制度が変わっているかと思えますけれども、意見照会を求められる制度というのがあって、個別の案件についても通信当局が措置をするときに照会をするというか、意見を聞くという制度があると同時に、一定年数単位に制度全体について競争当局、向こうの独占委員会という競争当局とちょっと独立した委員会ですが、類似の委員会が全部調査をして報告書を出すということが法定されていて、それを立法者は参考にしなければいけないことになっているんですね。それはそういう正式な調査が制度化されているので、報告書はきちんとしたものが出るわけです。そうすると、それは立法者も参考にしなければいけない。だから、ある程度制度化されると、そういうのに乗りやすくなって来るんですね。性格的には規制研はどうなんですか。一応局長の私的諮問という……。

【伊東経済取引局長】 私的なという位置付けにはさせていただいております。

【岸井会長】 私的な形ですね。ですから、調査なんかは事務局の名前で、あるいは委員会の名前で出されるんですか。例えばこの前の電力なんかのは委員会名で出されたんですね。

【横田調整課長】　　そうです。

【岩田座長】　　じゃ、事務局の方で何かございませんか。いろいろなことをきちんと制度化しておると、柔軟性がなくなってだめだとか。つまり、この場合にはこういうふうにするけれども、この場合はこうやらなかったとか、そういうのではなくてある程度制度化するという方がいいのではないかということですけども。

【伊東経済取引局長】　　御指摘ごもっともで、従来のごく2～3年の運用の責任は基本的には私にあるわけで、この場をかりてお答えしますが、あえて言いますと、ちょっと私自身は法改正作業がありまして、あれに忙殺されていたもので申し訳なかったんですが、これからは先ほど課長からもお願いさせていただきましたけれども、月1回か2カ月に1回になるかはともかく定期的に研究会を開催させていただいて、その時々テーマについて御指導いただきながら進めさせていただきたいと思っております。

【吉野会員】　　私もそういうふうに思っていたので、つまりこの17年のところが真っ白に近いので、その結果として独禁法が強化されて、事後チェックは非常にきちんとしてできるようになったということは非常に高く評価すべきなんだけれども、それは事前の規制緩和の自由化があって、この事後チェックを厳しくするという話の前提で成り立っているわけですから、この唱道活動というのはそれとセットになっている話だと思うんです。こっちを厳しくしたから、こっちはまあいいじゃないかという話になるとは思わないけれども、そういうふうにとられちゃうと、公取という機関の性格が何であるかという話を、事後チェックを厳しくするのはもちろんやらなくちゃならない、当たり前の話なんだけれども、これだけだとかいうふうに使われちゃまずいと。

【伊東経済取引局長】　　おっしゃるとおりで、事後チェックもちゃんとやらなきゃいかんけれども、やっぱりそのルールがちゃんと機能する土俵の整備も重要ですから、そういう意味で規制緩和があって、事後チェックがある、セットだろうと思っています。

【吉野会員】　　ただ、そっちの唱道活動の機能の方がやや後退したかなという感じが、私が見ていてもちょっと感じていた感じがあるから。

【伊東経済取引局長】　　申し訳ありません。

【井手会員】　　規制研の報告書なんなりは、タイミングの問題が常にあると思うんです

けれども、前回の郵政の郵便のリザーブエリアの話についても、パブリックコメントをやるという最中なんでしょうけれども、結果的に総務省でやっている研究会の中で公取がこういうふうなことを言っているというのは全く紹介されないで、私はここにいるのでどういう議論をされているかというのを御紹介したり、そういうのを念頭に置いて議論はできるんですけども、そういうのが最終報告ではないので、ほとんど公表されない、そのタイミングの問題もあると思うんです。

もう一つは、経済産業省などで電気の、あるいはガスの競争環境整備室で競争評価をやっている、なおかつ資源エネルギー庁で制度改革の議論をやって、更に公取でこういう電気とガスとかの今後競争の評価をやる、いろいろな形でほぼ同じようなことが議論されているので、そういう意味では、各規制当局との連携を深めるというのが非常に大事だと思うんですけども、それは非常に難しいところがあって、唯一成功しているという、通信は成功しているかどうか知らないけれども、電気とかガスのガイドラインという形で公取と規制当局がお互いに同じ場で議論して、ガイドラインとしてまとめるという面では非常にいい成果だと思うんです。そういう意味で、可能な限り連携をとるとするのは、難しいとは思いますが、努力していただきたいというのが要望です。

【岸井会員】 その連携について、先ほど岩田さんがちょっとおっしゃいましたけれども、連携はいいんですが、やはり公取がやる場合と規制当局がやる場合は、関心とか視点が違いますので、その辺は、私は個人的には同じことをやっても違う結論が出てくる可能性もあるわけで、そこをちゃんとわかった上でやる必要があるというふうに考えております。特にこういう調査なんかについても、いろいろお聞きすると、最近は必ずしもそうではなくてきたかもしれませんけれども、規制当局の調査報告とか、いろいろな立法のデータというのは、どういう立法とか規制をかけるかという結論が先にあって、そのためにデータをそろえるみたいな傾向があるということを知ったことがありますので、やはり公平というか、中立的な調査がちゃんとできるのは公取だと思うんです。ですから、その辺ではぜひ独自性もちゃんと守ってやっていただきたいと私は個人的に思っています。

【井手会員】 その点は同じで、目新しいものが公取としてなくて、悪く言えば、規制当局がやっているのを後追いみたいな形で出されるのであれば、新鮮味もないし、提言するにしてもほとんど意味のないものになるので、そういう意味では、数少ないスタッフの中で電力とかガスとか電気通信を定期的にやるというのは、かなり規制当局に比べると情

報の蓄積は差があるわけで、その点で切り口をどういうふうにするかを公取としては十分考えていただきたい。

【岸井会員】 井手さん、どうもアドバイスが多いですね。

【岩田座長】 今おっしゃったことは、結局、他のところも若干あるかもしれないけれども、基本的に言って一般消費者の立場を守るための競争政策というスタンスがはっきりしている委員会というのは公取しかないんだと思うんです。他の規制官庁とか、そういったところの審議会とかいろいろなのがやるのは、業界とか消費者の代表とか、いろいろな人が出てきて、結局、ある程度妥協の産物にならざるを得ない。ここを見ると、会員で業界代表の委員もいないわけです。こういう審議会というか、政府の委員会は珍しいケースだと思います。そこが独自性があるので、そうであるからこそ、今日のような外航海運の結論というのは他では全然やれっこないのではないかと。これは外航海運の船主側にとっては極めてショックな話だと思うんですけども、そういうような消費者の立場という揺るぎない基準から物事を言う機関は本当に必要だというふうに思って、私は今度の公共事業の談合の問題もかなり効果が出ている点で、非常に有意義な委員会である。それに向かって、今日の話なんかを見ても、事務局自体が揺るぎない意見を出していただくということで、非常に私はすばらしい委員会だというふうに思っているんで、私のような素人が座長になったのはどうしてかと思っていたんですけども、これはなかなか名誉ある座長だと最近思うようになってきておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

また、会員の皆さんにも、私は素人ですので、よろしく御指導いただきたいと思ひます。

そういうことで、今日はどうもありがとうございました。

最後に日程の進め方とありますが、これはよろしいんですか。これは月1回ぐらいこれからもやる可能性があるということなんでしょうか。

【横田調整課長】 また次回の日程については、御相談させていただきます。

【岩田座長】 それでは、どうもありがとうございました。

【横田調整課長】 どうもありがとうございました。

了