

交通政策審議会海事分科会

第7回 国際海上輸送部会

平成19年11月16日（金）

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第7回国際海上輸送部会を開催させていただきます。

委員及び臨時委員の皆様には、ご多用の中、本部会にご出席賜りまして誠にありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます海事局外航課の中村と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、浅野委員及び荒木臨時委員から、所用があつて遅れる旨のご連絡をいただいておりますが、それと太田委員も若干遅れているようでございます。委員及び臨時委員総員17名中、現在9名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。また、本部会は、情報公開の観点から会議自体を公開とするとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日ご出席されている委員及び臨時委員の皆様のご紹介につきましては、席上に配付しております座席表をもってご紹介にかえさせていただきますたく存じます。

秋山臨時委員、岡部臨時委員、佐々木臨時委員、田崎臨時委員、藤澤臨時委員、森本臨時委員及び渡臨時委員におかれましては、本日所用のためご欠席でございます。また、本日は、ご欠席されております臨時委員にかわりまして、意見交換のためご出席いただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。

社団法人日本物流団体連合会の平山理事長です。

社団法人日本貿易会の佐藤理事です。

社団法人日本造船工業会、寺門企画部長です。

全日本海員組合、池田国際局長です。

石油連盟の山田流通・石油システム部長です。

本日の出席者については以上でございます。

続きまして、マイクの使い方をご説明させていただきます。ご発言の際には、お手元のマイクのトークというボタンを押してからご発言ください。また、ご発言が終わりました

ら、再度トークというボタンを押して、オフにしてくださいようお願い申し上げます。

なお、本日は国会の関係で、局長以下、海事局側に途中で入退室がございますことをあらかじめお詫び申し上げます。

次に配付資料の確認をさせていただきます。お手元、議事次第と座席表に続きまして配付資料一覧、それから、資料1といたしまして本部会の名簿、それから、資料2といたしまして、カラーのものですけれども、第7回国際海上輸送部会説明資料、それから、資料3といたしまして、「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」（答申素案）をおつけしております。不備等ございましたら事務局のほうまでお申し出ください。

それでは、杉山部会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【部会長】** それでは、本日も皆様どうぞよろしくお願い申し上げます。

早速ですが、議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。まずは議題1ですけれども、前回の委員の意見のまとめ等についてということで、事務局からご説明を頂戴したいと思います。

**【外航課長】** それでは、私のほうから、前回の委員の意見のまとめ等についてご説明させていただきます。

お手元の資料2という、横開きのポンチ絵のものをご覧いただけますでしょうか。ページをめくっていただきまして1ページ目、第6回国際海上輸送部会における委員からの主な意見というものでございます。そこにございますように、まず、適正な競争環境の整備ということで、独禁法の適用除外についてのご議論をいただきました。主なポイントといたしまして、そこにございますように、基本的には、海運分野においては、破滅的競争が発生しやすく、最終的に消費者の利益を害するという理由から独禁法の適用除外が、従来、長い間、130年間にわたって認められてきた。近年、いろんな分野で適用除外が見直されているので、運輸分野、特に海運分野についても廃止論が出るのは一般的な流れとして理解できる。しかしながら、海運の特殊性を考えてしっかり議論すべきである。また、いろんな見直しのあった分野についてはイノベーションがあったが、海運は、今も昔も船舶で物を運ぶという基本的形態は変わっていないのではないかと。それから、資源の自給率の低い我が国につきましては、海上輸送が大変重要であるという状況を踏まえると、このような重要な分野が破滅的競争に陥ってよいのか。EU競争法には域外適用があるので、慎

重に検討すべきである。また、EU／米国の動向を注視する必要がある。

続きまして、世界的な流れが適用除外制度へ進めば、日本が制度を維持することが正当化されるのはどの時点までかをしっかり見極める必要があるというご意見をいただいております。

続きまして2ページ目、同じく独禁法の適用除外についてでございますが、適用除外が独禁法の例外規定であり、また、公取から国交省としての判断を求められている以上、国交省側に挙証責任がある。定性的な説明だけではなく、数値をもとにした定量的な説明を準備する必要があるのではないかと。一般国民に対しても十分理解してもらえるように説明する必要があるというようご意見をいただいております。

続きまして、地球環境での安全・環境問題への取り組みといたしまして、重要な航路の安全確保等、主にマ・シ海峡のことについてご議論いただきました。ここににつきましては、マ・シ海峡の協力は理解できるけれども、マ・シに限らず、ホルムズ海峡、インド洋などもある。また、ソマリアでの海賊対策においてはフランスがしっかりやっている。こういうことを踏まえて、我が国としても、海賊対策について連携することを議論すべきではないかと。マ・シ海峡については大変運航の難しい海峡であり、運航する立場からすると、安全対策をできるだけ早くやってほしい。分離通航帯において速度を落として航行すると、海賊が乗ってくるなどの問題があるというご指摘をいただいております。

最後が、地球規模での安全・環境問題への取り組みということで、技術面での今後のあり方についてご議論いただきました。そこでは、IMOにおいて、世界的なスタンダードを我が国がリーダーシップをとるということについてでございますけれども、こういうものはEUが大変得意とすることなので、我が国がリーダーシップをとっていくのは大変な努力が要るだろうというようなことをご指摘いただいております。

以上が、前回の委員会でのご議論でございます。

続きまして、3ページ目でございます。委員の中のご指摘にありました競争法の域外適用について、事務局のほうで若干まとめさせていただいたので、資料を付けさせていただきます。

競争法の域外適用については、効果主義、または効果理論というふうに使われております。上にございますように、外国で行われる行為について自国市場に効果を及ぼすことを意図し、かつ効果が及ぶ場合に自国競争法が適用されるという効果理論が、国際公法上の管轄権原則としてほぼ確立している。ECでも、1988年にウッドパルプ事件判決で、

反競争的行為が共同体市場で実行される場合に、その域外管轄権が行使されるという実行理論を採用というのが今の通説のようになっているようでございます。

下のほうに、米国とECについてそれぞれ事例を書かせていただいております。特に下段のECの部分、ウッドパルプ事件でございますけれども、これにつきましては、「同判決は」ということで、②のところでございますが、EC域外で締結された協定等について、その対象商品がEC域内で販売された場合に、EC競争法の管轄権が及ぶことを明らかにしたというような判例が出てございます。この点などが海運に関係するのではないかとということで、今回ご披露させていただいております。

続きまして4ページ目、これは表でございますので、主な点だけご説明させていただきます。寡占化と言うにはちょっと言葉が過ぎますけれども、巨大船主、船主の巨大化が進むということでございまして、従来8%とか10%程度でありましたマースクにつきまして、EUの独禁法の適用除外の廃止が提案されて以降、ネドロイドなどとの買収を重ね、今1位に躍り出ております。そのシェアは、コンテナの市場の17%を占めているということでございます。その他2位のスイス、3位のフランス、オーストラリア等、欧州系の船社3社で世界の船腹量の約35%を占めているということでございます。こういう動きというのがEUにおける独禁法の適用除外制度の提案とリンクしているのではないだろうかということについて、事実関係のみでございますけれども、ご披露させていただいております。

なお、日本船社につきましては、10位、12位、13位とほぼ3%ずつで、邦船社3社で世界の船腹量の9%というシェアになっているということをご披露させていただいております。

続きまして5ページ目でございます。こちらは、日本海事センターのほうで独禁法についての勉強をさせていただいておるところでございますけれども、そこで定量的な分析の一部として行われているものをご紹介します。左側の折れ線グラフでございます。それぞれの北米航路の運賃、欧州航路の運賃、その他定期航路の運賃、それから、不定期の定期用船料指数というものを平均的にとりましてグラフ化したものでございます。黒い「▲」のものがその他の航路運賃ということで、同盟のない運賃でございます。上の北米、欧州についてはそれぞれ同盟があるということで、それぞれの変動をグラフにしたものでございます。若干の傾向といたしましては、やはり同盟のない「▲」のものの変動幅が大きいということが言えるのではないかとということでございます。その変動指数等は

右にありますとおり、若干でございますが、数値でも確認できるところでございます。

続きまして6ページでございます。これが、先ほどその他の航路ということでご紹介させていただきました同盟のない航路でございます、日中航路の最近の運賃の状況を示したグラフでございます。左側の折れ線グラフが2005年9月から2007年8月までほぼ2年間のグラフを表にさせていただいております。このように大変需要の高いところにつきましては、一気に3倍まではね上がって、一気に3分の1に落ちるということで、いわゆる乱高下と言われているものが起こっていることを示してございます。また、参考になります棒グラフになっておりますのは、サーチャージとして中国のほうに届け出ている運賃でございます、その折れ線グラフがサーチャージの下にまでもぐり込むぐらい下がっているということで、いわゆる乱高下、またはマイナス運賃などと呼ばれているものを示すグラフでございます。

続きまして7ページ目、8ページ目でございます。この辺につきまして、海運の同盟を語る上で、ご指摘がありましたように、エネルギーの安全保障であったり、食料の安全保障という関連がございます。我が国と他の国の貿易特性を見た場合の違いを、事実関係だけでございますけれども、まとめさせていただいております。ご承知のように、日本につきましては、資源エネルギーが輸入の73%を占める。それから、一次エネルギーの自給率が16%で、先進国の中で最低水準、食料自給率も40%ということで、こういう中で外航海運は重要な位置づけを占めているということで、まさに国民生活にとって安定輸送の確保が重要課題である国であると思えます。

続きまして下の段、EUでございます。天然ガス消費量の46%、石油の21%は域内で調達しております。またはロシアから輸入される天然ガスの80%、消費量の24%に当たりますけれども、これはパイプラインで輸入。それから、食料の自給も81%、それから、EU域内の取引が全体の貿易の65%を占めておりまして、基本的には域内での市場で十分生活していけるという貿易体制なのではないかということでございます。EUは単一市場化を目指しておりまして、EU全体の競争力強化というのが現在のEUの目的になってございます。そういう意味で、域内の近海海運にもEUは大変強い関心を示しているところでございます。

先ほどご覧いただいたように、外航海運業界は、現在、合併によりまして巨大化が進んでおります。またトン数税制などの競争力向上策も進められております。従来の同盟という形式ではなくて、単体で大きなシェアを持つことにより市場支配力を強めている現状を

ご紹介させていただきます。

めくっていただきまして、最後8ページでございます。それでは、アメリカにとっての海運というのはどういう位置づけなのかということ、貿易の特性から、データだけでございますけれども、示せるものを示してございます。一次エネルギーの自給率は72%ということで大変高うございます。食料は128%ということで輸出国になってございます。NAFTAでの取引が全体の31%、アジアが29%ということでございます。国内消費財については自給率が高いということでございます。

海運の位置づけでございますが、ご承知のとおり、ジョーンズ・アクトなどでカボタージュを徹底的に守っています。または海軍予備船隊を確保するということから、造船も含めて、輸送力と船乗りを国内輸送の最低限必要な範囲で確保するという政策です。そういう意味では、外航海運で勝負する気というのがなく、現在、米国船社は衰退しているという現状でございます。基本的には、そういう意味では荷主国で、かつ輸入国ということでございます。そういう中で、海運法では、コンフィデンシャルなサービス／コントラクトやインディペンデント／アクションなどを義務づけて、一定の政府の監視下で利用者に有利になる自由競争を推進しているという状況でございます。こういうことを踏まえて、独禁当局のほうからは適用除外を廃止すべきという議論が出ておりますが、ホワイトハウスや議会のほうでは判断がまだできていないという状況でございます。

最後にオーストラリアでございます。これは、エネルギー自給率225%、食料自給率237%ということで完全な輸出国でございます。こういう国にありまして海運はどのような位置づけかと申しますと、まさに輸出するときに安定的に製品を輸出してもらうための手段ということでございます。そういう意味で、定期船サービスは自国では持たずに、ほぼ外国船社に依存しているということで、そういう中で彼らは、独禁法の適用除外というのを今回認めるという決断をしたということでございます。

以上が、前回の議論を踏まえまして、事務局のほうで事実関係等をまとめさせていただいたものでございます。以上でございます。

**【部会長】** 大変ありがとうございました。

それでは、今説明いただきました内容について、さらにご質問、あるいはご意見等を伺いたいと思います。何かございましたら。

南部委員、どうぞ。

**【委員】** 最初のほうの適用除外の問題につきまして、直接、公取から私のほうに質問

がありましたので、そういう疑問なり、懸念なりをはっきり払拭したほうがいいと思いますので、ちょっとお時間をいただきまして、もう一回説明させていただきたいと思います。

まず第一に、少なくとも経済学の教科書などで言う適用除外が認められるべき理由として挙げられておりますのは、一言で規模の経済というふうに言うわけなんですけれども、実は規模の経済というのは非常に言葉が紛らわしいので、もう少し正確に申し上げておきたいと思います。

1つの表現の仕方としましては、経済学で言う長期なんですけれども、長期の平均費用が逡減、需要の範囲内で逡減し続けているという条件、あるいは、もっと厳密に言いますと劣加法性と申しまして、これは数学の言葉なんですけれども、「劣」というのは劣るといいう字で、それから、「加法」というのは足すという意味の加法でございますが、劣加法性があると、こういう性格を持ったものが、いわゆる経済的な資源配分からいって独占にしたほうが望ましいと言われているもので、ここで適用除外が認められるわけでございます。ですから、そういう経済学的な概念で適用除外が認められる、あるいは、地域独占が認められておりますのは非常に限られていて、ここに例に挙っている電力とか通信に限られるということでございます。

私は、海運の場合は、やはり今申し上げましたような劣加法性とか、長期の平均費用が逡減し続けるというふうなものには当たらないんじゃないかと思えます。なぜかといいますと、結局、輸送の形態というのは、一個一個の船があつて、その船が、しかも汽車のようにレールというのがあつて走るわけではなくて、海の上を移動するということでもありますから、一個一個の船というのは、容器といいますか、ベッセルに当たるんだらうと思うんですけど、そういうベッセルの大きさを幾らでも大きくしていいというわけではなくて、当然、ある大きさよりは大きくならないということになりますと、やはり通信とか電力のようなタイプの独占性というのではないんだらうと思えます。

しかし、それだからといって適用除外の性格を持たないということにはならないわけです。通信の場合、あるいは電力の場合と違ひまして、船の場合には、規模の経済ではなくて、スケールメリットというんでしょうか、そういうものが間違いなく存在している。それはなぜかといえば、固定費が非常に大きいために、よりたくさんを運んだほうがコストが安くなるというスケールメリットが存在するわけであります。そうすると、その場合には、別の言葉で言えば平均費用と限界費用、このときに経済では区別いたしますけれども、短期の平均費用、短期の限界費用の関係として、限界費用が平均費用よりも小さく

なる。このために、競争がもし実現してしまうと、価格は限界費用に張りつくわけですから、破滅的競争が起こるといふようなことが言われているわけでありませう。

恐縮ですけど、より厳密な説明は私の書いた本でもありますから、教科書として出版されておりますので、そこをよく見ていただければと思います。

いずれにしましても、ここで実は議論が大きく分かれるというか、はっきりさせておきたいと思っておりますのは、装置産業と呼ばれているものは、どれも平均費用は限界費用、あるいは、間接費が直接費よりもはるかに大きいわけですね。ですから、そういうふうな意味で言いますと、競争が起これば、ときには価格が限界費用に等しくなってしまうと、破滅的競争、あるいは、倒産が起こるといふのは避けられないわけですね。問題は倒産が起こって何が悪いのかという問題を考えなきゃいけないわけで、例えばちょっとわかりやすい例を申し上げますと、旅館とかボーリング場といふのはまさにこれに当たります。こういうところで、ある狭い地域にボーリング場とか旅館が集まって、激しい価格競争がありますと、結局どの旅館もお互いに赤字でつぶれてしまうといふようなことが起こり得るわけですが、産業政策といひますか、産業組織の観点からいへば、それはそういうふうにするにいいといふだけのことでありまして、なったらなつたで、みんなつぶれて、また新しいのが何らかの形で再生されればいいわけで、つぶれることには何の問題もないわけですから、政策的介入が必要だということにはならないわけですね。

ところが、今回の海運と申しますか、特にエネルギーとか食料というようなものを運んでいるこの産業について同じことが起こって、それじゃ、みんなつぶれてしまいなさい、それでいいということになるかということ、言うまでもなく、そうはならないわけですね。つまり、この産業については、やはり運び手でありませう海運の経済的な、経済でよく使う言葉で言えばサステナビリティと申しますが、その産業を維持可能にしていくような条件がないと、一たん、例えば破滅的競争で日本の船籍の船がみんななくなってしまうときに、海外の船を持ってきて調達できるか、できるわけがないわけですね。それから、安全保障の観点からいひましても、やはりそれは非常に大きな問題だと私は思ひます。

ですから、おそらく適用除外という言葉と独禁法の関係で言ひますと、私は、最初に挙げたような電力とか通信とは違つた意味で適用除外といふのが入つてきているのではないかと。法律家ではないのでそこはちょっとわかりませんが、経済学者から見ればそんなふうになるかと思ひます。



それからもう一つ、私は自分でしゃべりながら何か変というか、ここがもしアメリカであれば、実はこんなことを言う必要はないと思うんですね。つまり、安全保障とか、そういうふうな大きな問題がある場合に、競争政策と抵触するときは、アメリカなら必ず国防省がそこに出てきて、そして国防の観点から意見を述べるというふうになっているわけで、例えば私がずっとやっております通信などの世界では、全然、競争政策上問題ない合併などについて、国防省が介入するということがしばしばございます。ですから、日本もそういう国防省のようなものがあって、中央が戦略的に行動するのであれば、それはそこに任せればいいことだと思うんですけども、残念ながら、私はないように思えるわけですね。そうすると、やはりこの問題は、国交省のこういうところで議論しておかないと日本の現状ではいけないのではないかと、そういうふうに思いまして発言させていただきました。すみません、長くなりました。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

この機会ですから、何かご質問が南部先生にあれば出していただいて、よろしゅうございますか。

それでは、ほかにどうぞ、ご自由にご発言ください。

特段よろしゅうございますか。

それでは、前回の1ページ目の一番下のところ、今のような自然独占論とか、地域独占とか、そういう議論に基づく議論というのは前からずっと続いていて、多少その立場が違えば、議論が水かけ論的に続いているという実態もあります。そういう中で、やはり公取のような立場からの主張というのもずっと続いているわけですので、一番下のこの意見については、今後もぜひ心にかけていただいて、検討を事務局のほうでも進めていただければというふうに思います。

ほかに、もしよろしければ、これはこれで前回の議論のまとめとして、きょうの議論に移らせていただきたいと思いますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議題の2番目、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（答申素案）に移りたいと思います。

それでは、事務局よりご説明をお願いいたします。

**【事務局】** 安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方についての答申素案についてご議論いただくべく、まず、事務局から素案を読み上げさせていただきますと思います。今回提示させていただいているものはあくまで素案でございまして、後ほど活

発なご議論をいただければ大変ありがたいと存じます。なお、事前にお送りしておりました素案文から、第2章及び第3章の部分につきましては、表現ぶり等の編集上の修正を行っておりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、読み上げさせていただきます。

まず、第1章は、中間とりまとめをほぼ踏襲しております、変更点、追加部分のみをご紹介しますのであります。13ページでございます。具体的な施策のあり方として、トン数標準税制の導入について触れている部分でございます。その中の下線を引いてございます部分が追加している部分でございます。読み上げさせていただきます。

さらに、外航海運市場は、海運自由の原則に則り、政府による競争歪曲的な支援措置等を抑制しており、OECD自由化規約においては、自国籍船舶の優遇を定める法令、取決め等を禁止しているが、例えば自国籍船を対象を限定した補助金等の支援措置は、競争歪曲的な措置であるというみなされるおそれがあるところ、トン数標準税制については、EUにおける「海運に対する国家助成ガイドライン」の範囲内であれば、競争歪曲的ではないと取り扱われている。このため、同税制は、日本籍船・日本人船員の計画的増加という我が国が直面する喫緊の課題に取り組む上で有効な方策となり得る唯一の政策手段であると考えられる。

この部分を追加してございます。

続きまして、飛ばさせていただきます18ページをお開きいただきたいと思います。第2章、ここからは今回ご審議をいただいている部分でございます。

## 第2章 競争環境の整備

### 1. 秩序ある競争の確保～今後の独占禁止法適用除外のあり方についての検討の視点～ (1) 外航海運分野における独占禁止法適用除外の概況

#### ①海運同盟とコンテナ化の進展による支配力の低下

19世紀以降、定期船分野における外航海運については、海運同盟等によるカルテルが締結され、独占禁止法や競争法の適用除外が国際慣行となってきた。我が国においても、1949年に制定された海上運送法第28条に独占禁止法適用除外規定が設けられ、国際慣行に従い、国際調和が図られてきた。

その後のコンテナ化の進展により同盟外船社が増大した結果、海運同盟の運賃支配力は徐々に低下した。また、米国における、新しい海運関係法令の導入により、船社に対する同盟の拘束力は失われ、海運同盟は弱体化した。これに対応し、同盟外船社との協調を図

るため、航路の需給動向を協議したり、運賃等のガイドラインを取り決める航路安定化協定が結成されるにいたった。

現在、船社間協定は多岐にわたるが、共同運賃を設定する海運同盟、盟外船も含めた航路安定化協定、共同配船を基礎として共同航路運営を行うコンソーシアムの3つに大別することができる。その性格や機能は大きく異なる。(別添参照)といたしまして、後ろから2枚目のところに、別添といたしまして、船社間協定の現況を類型ごとにまとめた表をお付けしてございます。

18ページに戻ります。

## ②適用除外制度をめぐる最近の動き

我が国では、1992年12月以降の適用除外制度見直しの中で、外航海運分野においても検討が行われたが、外航海運の特殊性を踏まえ、船社間協定は必要であるとの結論づけがなされ、1999年の海上運送法の改正において、独占禁止法の適用除外制度は維持された。

また、公正取引委員会は、欧州委員会が適用除外制度の廃止の検討を開始したことを受けて、経済取引局長の私的研究会である「政府規制等と競争政策に関する研究会」を立ち上げ、2006年12月に、「1999年の見直しの際に適用除外が維持された理由は今日では成立していないと考える。」「同制度の要否については、国土交通省での検討と判断が必要である。」との報告を行った。

諸外国に目を転じると、EUでは、2006年9月に、欧州閣僚理事会が海運同盟に対する競争法の一括適用除外規則(理事会規則4056/86)の廃止を決定し、2008年10月から定期船分野にも同法が適用されることとなった。この他、米、インドでは競争法の適用除外制度の見直しの動きがある。一方、豪州は同制度の維持を決定した他、シンガポールにおいては新たに適用除外制度を導入するといった動きが見られる。

## (2) 外航海運の特性と独占禁止法適用除外制度の意義

外航海運分野においては、大航海時代以降現在に至るまで、政府介入を極力抑えるという「海運自由の原則」の下、世界単一市場での自由競争の歴史の中で海運同盟は誕生し、現在まで130年間にわたりその存在(独占禁止法の適用除外)が認められてきた。その背景となる外航海運分野の主な特性としては、以下が考えられる。

### ①世界単一市場とサービスの均一性による高い国際競争(熾烈な競争環境)

外航海運は、海運自由の原則に基づき、その自由化政策が推進された結果、他産業に比

べ、高度の自由化が実現した世界単一市場となっている。更に、提供されるサービスが「輸送」という単一の品物で均一的であり、サービス供給手段である船舶が高い移動性を有すことから、長期的に見れば、サービス供給に関し地理的制約を受けず、世界中どこでも仕様変更なしに供給できることなどにより、市場参入が容易であり、激しい国際競争が行われている。このため、破滅的な競争が行われ、運航頻度の低下や運賃の乱高下などにより、安定的なサービスが損なわれやすい傾向にある。

#### ②サービス供給量の調整に時間がかかり、供給過剰になる傾向（不安定な市況）

船舶の建造には一定期間を要することから、新船導入の必要性が生じ、発注された時点から実際に船舶が航路に投入されるまでの間に荷動きの状況が大きく変化する可能性が高い。新船投入を決定する際、将来の需要予測に加え、資産としての船舶の価値予測や企業のキャッシュフローなども考慮されることから、新船が投入された時点では、投入を決定した時点で予測していた需給関係と異なる結果となることが多く、海運市況が低迷していた場合、船腹過剰に一層の拍車をかける結果となる。

また、船舶は高額な投資資産であり、一旦建造されれば市場から退出することは難しく、サービス供給量は、短期的には下方硬直的とならざるを得ない。このことも、船腹過剰をもたらし、運賃の乱高下を招く構造の一因となっている。

#### ③巨額投資が必要であり、他社との連携の必要性が極めて高い（アライアンスの必要性）

世界経済の相互依存関係の増大、生産、流通、消費の連鎖の有機的連携の強まりを受けて、外航海運は極めて広範囲にわたる高度なサービスの提供を要請されている。

このため、開設する航路について相当数の寄港地を確保するとともに、ウィークリーサービスに代表される高い運航頻度を実現し、航海日数を短縮するために必要な大型、高速の船舶が大量に必要となるが、そのためには、船社間のアライアンス等を通じ、貨物スペースを相互に融通する等配船の効率化など様々な事業の合理化・効率化を進めることが求められる。

また、世界各地を結び高度なサービスを安定的に提供するためには、世界各地にコンテナターミナルなどのインフラ設備を整備し、広範なエリアをカバーするネットワークを構築する必要があり、船社間のアライアンス等を通じ、共同で投資が行われている。

#### ④国際的な制度の整合性が必要

外航海運は、国際的な事業活動を行う分野であることから、各国の外航海運産業に対する関与のあり方に差異が存在する場合、船社が円滑な輸送サービスを提供する上で大きな

支障が発生することが予想される。このため、事業活動が一国の領域内に完結する産業と比べて、外航海運分野においては、事業規制における枠組みの統一化が強く要請されている。

### (3) 我が国における現行制度の運用（利用者（荷主）保護を視野に入れた運用）

#### ①国土交通省と公正取引委員会による二重のチェックにより利用者保護

我が国においては、外航海運における船社間協定は、海上運送法に基づき国土交通省への事前届け出を行うことにより独占禁止法の適用除外を受けることとなっている。国土交通省は、荷主の利益を確保する観点から、個々の届け出事案が、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、④協定の目的に照らして必要最小限であること、という4つの要件に適合するかを審査し、必要な場合には変更・禁止命令を出すこととなっている。

さらに、国土交通省に届出されたすべての協定は公正取引委員会に通知され、同委員会が上記の4つの要件に適合しないと認める場合には、国土交通大臣に対して措置請求を行うことができる制度が設けられている。これにより、個々の協定の妥当性について、国土交通省のみならず公正取引委員会も関与して二重に審査する体制が整えられ、利用者の利益が不当に害されることのないよう制度的に担保されている。

#### ②船社と利用者（荷主）との協議メカニズム

我が国では、船社と利用者（荷主）の協議メカニズムが定着しており、協定の設定・変更に合わせて継続的な対話が行われている。また、国土交通省は、協定の行為に関して利用者（荷主）から疑義、指摘等を受けた場合には、必要に応じ、当該船社等に当事者間の対話を促すべく指導・助言を行っている。このような行政監視の下、荷主と船社が自律的に対話を行うという協議メカニズムは日本独特の慣行であるが、これによりいくつかのサーチャージの導入が見送られるなど、利用者の利益を害さない形でのカルテルの運用が行われている。

以上のような制度的担保や船社と荷主との継続的な協議により、カルテルに関する利用者の立場は十分に保護されており、現在のところ、利用者からの大きな不満は見られない。

### (4) 主要国における競争法等に係る動き

#### ①EU－日本発着のコンテナ貨物に占める日EU間のシェア：12%

競争法の適用除外が2008年10月廃止されることに伴い、その運用に係るガイドライン案が公表されたが、表現があいまいで違法の範囲が不明確なため、具体的運用は欧州

委員会において個別に判断されることとなる。このため、船社の行動が必要以上に制約され、市場が不安定になることが懸念される。また、コンソーシアム協定については、2010年までは容認されているが、その後の対応は明らかにされていない。

②米国－日本発着のコンテナ貨物に占める日米間のシェア：16%

2007年4月に米国独禁法改革委員会（AMC）が反トラスト法適用除外制度を原則認めるべきでないという報告書を取りまとめたものの、EUの競争法包括適用除外制度廃止による影響やM&Aによる外航海運会社の巨大化に対する懸念などから、最終判断は行われていない。

③中国－日本発着のコンテナ貨物に占める日中間のシェア：35%

独占禁止法が2008年8月から施行されるが、船社間協定の扱いは不明である。現在、40社近くが参入・撤退を繰り返す激しい競争が行われ、マイナス運賃や大きな運賃変動が生じるなど大変不安定な市場となっており、一部荷主からは安定性を望む声が上がっている。

④豪州－日本発着のコンテナ貨物に占める日豪間のシェア：3%

競争法の見直しが行われた結果、2006年8月、適用除外制度を維持することを決定した。

(5) 今後の検討の視点

独占禁止法の適用除外制度の今後のあり方については、関係者の意見等を踏まえつつ、さらに専門的な検討を行う必要がある。今後の検討の視点としては、以下が考えられる。

①各国の動きと我が国に与える影響

まずは、2008年10月以降にEU競争法の適用を受けることによって、我が国の海上輸送の環境にどのような影響をもたらすのか。特に、船社間の情報交換について、2007年10月にEU当局から出されたガイドライン案ではどこまでが許容されるかが明らかでなく、EU当局の判断に委ねられていることから、現在船社間で行われている情報交換のどの部分がどの程度制限されるのかが不明である。このため、船社は不必要な範囲まで行動が抑制される恐れがある。

EU競争法の適用範囲については、例えば、日本－中東間のカルテルが日本－EU間に影響を与える場合、当該カルテルが効果主義に基づいて、EU競争法の適用を受けるかどうかなどが重要な点となる。また、2010年までは容認されているコンソーシアムへの対応方針も、我が国外航海運に大きな影響を与える問題である。

加えて、その他の国において独占禁止法適用除外制度を維持するか否かにつき様々な動きがあり、これら諸外国の動向によって我が国海外航海運を取り巻く環境は大きく変化する。このため、EUのみならず、米国やアジアの主要国の政策の動向が、我が国制度のあり方に影響を与える可能性に十分な配慮を行う必要がある。

#### ②市場の変化、船主の巨大化の進展など

EUにおいては、競争法の適用除外の廃止が提案された2004年以降、M&Aが加速し、マースクライン社（デンマーク）がコンテナ船分野における世界市場の約17%を占め、その他M. S. C. 社（スイス）やCMA CGM社（フランス）など欧州系の船社だけで世界市場の約35%を支配するまでにいたっている。同盟や協議協定がなくなることによる市場支配力の低下を懸念し、M&Aを加速したものと考えられることから、今後もこの傾向が続くのか、寡占化が進んだ場合に運賃の高止まりなどが起こるのか、わが国への母船の寄港減少によるサービス低下が起こるのか、EU当局がどこまでM&Aを認めるのか、介入する意思があるのか、また、我が国船社がその流れにどのように対応するのかなどの諸点が重要である。

#### ③船社間協定（独禁法の適用除外）は安定的なサービス提供のために機能しているか。

同盟や協議協定は、船社間の破滅的な競争を防止し、運賃の乱高下を抑制するとともに安定的なサービスの提供を維持することに貢献してきたと考えられる。同盟タリフの拘束力が弱まっている現在においても、運賃等の目安となるガイドラインを設定することで、船社と荷主との間の運賃交渉において両者にとっての「ベンチマーク」として機能し、運賃の安定化に寄与していると考えられている。現在においても、船社間協定が安定的なサービスの維持のために機能し、国民経済に役立っているかどうか重要となる。

#### ④我が国経済に与える影響

資源小国であり、国際貨物輸送における海運の分担率が重量ベースで99.7%と貿易物資輸送の大部分を海運に依存している我が国にとって、本邦外航海運事業者の存在は、我が国荷主や国民経済全体からも重要であると考えられる。

同盟・協議協定がなくなることにより寡占化が進み、外船社への依存度が高まると、日本関係航路の収支が他の航路に比べて悪化した場合などにおいて、直行便の減少や抜港などが行われることが懸念されている。その結果、外地での積替え、フィーダー輸送等を利用することによる輸送コストの増加やカーゴダメージの増大が生じ、ジャスト・イン・タイム・サービスを損ね、商品価格を上昇させることにより、我が国製造業や国民経済全体

にも大きな影響を与えることが考えられる。

ここまでが独禁法関係の記述でございます。

## 2. 自由かつ公正な国際海運市場の形成

### (1) 国際的な規律策定の必要性

日本や欧州といった海運国は、「海運自由」の原則の下、国際海運市場が自由かつ公正であるべきとの海運政策をとってきているが、開発途上国を中心とした国々は、自国の海運産業育成の観点から保護主義的な政策をとっており、外国の外航海運事業者の活動を制限するような規制を有している。具体的には、外国の海運事業者が自国に海運代理店等を設置する際の外資規制や政府貨物の海上輸送を自国船籍に限定する貨物留保措置などが存在する。また、一部の先進国では、自国に不利益な活動を行っている国に対して、一方的に対抗的制裁を課すといった差別的な制度を有している。

こうした国々の海運政策は、自由かつ公正な国際海運市場を目指す上での阻害要因となっており、改善に向けた国際的な働きかけを早急に進めていく必要がある。

また、各国の規制等が撤廃され国際海運活動に係る自由化の水準が向上したとしても、各国の独自の判断で一旦向上した自由化の水準が後退するようでは、安定的な国際海上輸送の確保は困難となる。市場の安定化を図るためにも、国際的な規律の策定により、各国が約束した自由化の水準を法的に担保する必要がある。

### (2) 国際的な規律策定のための取り組みの現状

#### ①多国間の取り組み（世界貿易機関（WTO））

最恵国待遇（MFN）や紛争処理手続きなどのGATSの規定は、すべての加盟国に一律に適用されるため、貨物留保政策や一方的制裁措置など差別的な制度が多く存在する外航海運分野が、より自由で公正な国際市場を目指す上で極めて有効である。

このような認識の下、ウルグアイラウンドにおいては、海運分野はサービス12分野の一つとして位置づけられ、日本を始めとする海運国が中心となり、積極的な交渉が進められたが、米国が各国の自由化約束が不十分であるとして、自らの自由化約束を拒んだことから、海運分野は交渉の妥結していない唯一の分野となっている。

現在、新たな多角的貿易交渉（ドーハラウンド）が開始され、海運分野もサービスの一分野として交渉が再開された。当初は2004年末を終結期限としていたが、農業交渉等の不調により期限が延長されており、現在も交渉を継続中である。

#### ②二国間及び地域間の取り組み



近年、WTOの多角的自由貿易体制を補完する取り組みとして、経済連携協定（EPA）や自由貿易協定（FTA）といった二国間や地域間の協定を締結する動きが世界的に活発となっている。我が国においては、特に経済的な結びつきが強く今後の経済発展が見込まれる東アジア諸国との間でEPA／FTA交渉を積極的に推進している。

外航海運においても、東アジア地域は、荷動きが最大であり、今後も増大が見込まれるため、積極的な事業展開が行われているところであるが、海運代理店業の現地法人設置にかかる外資規制のほか、自国船籍への貨物留保等、邦船社が事業を展開する上での障壁が数多く存在している。こうした障壁の撤廃・緩和に向けて、東アジア諸国とのEPA／FTA交渉に外航海運分野も積極的に参画しているところである。これまでにシンガポール、フィリピン、タイ、ブルネイ等8カ国との間で交渉を終了し、フィリピンにおける海運代理店業にかかる外資規制が完全に撤廃され、ブルネイにおいてはLNGを含む外航貨物輸送について自由化約束を獲得する等、一定の成果を得てきている。

### （3）方向性及び具体的施策

適正な競争環境の整備を図るために、WTOによる多国間の枠組みと、EPAやFTAによる二国間や地域間の枠組みの両者を同時に最大限活用し、海運市場のさらなる自由化と国際的な規律の確立を推進すべきである。

#### ①多国間レベル（WTO）での今後の取り組み

ドーハラウンドにおいて海運分野の交渉を妥結させ、最恵国待遇（MFN）を発効させるとともに、各国が高い水準の自由化約束を行うことを目指すべきである。そのためには、海運自由化に消極的な姿勢を示している米国に対して、引き続き自由化約束を求めていく必要がある。しかしながら、ウルグアイラウンド時と同様に米国が一切の約束を行わない可能性があることから、我が国は自らが高い自由化約束を維持することにより、米国に対して圧力を加えるとともに、他の国々に対しても自由化水準の引き上げを促していくべきである。また、交渉においては、我が国と基本的方向を一にするEC及び主要海運先進国と連携することにより米国の動きを牽制し、交渉全体を主導していく必要がある。なお、我が国は、海運分野を最重要サービス分野の一つと位置づけており、海運分野複数国間会合の議長を務めるなど、これまでも主導的な役割を果たしているが、今後もこれを維持すべきである。

#### ②二国間、地域間レベルでの今後の取り組み（EPA・FTA）

二国間、地域間レベルでは、多国間の枠組みより高いレベルでの自由化約束の獲得を目

指して、EPAやFTAにおいて積極的に交渉を行うべきである。特に、貨物留保や海運代理店に係る外資規制といった事業展開を阻害する障壁が存在するアジア地域におけるEPA/FTAの交渉を積極的に推進することにより、我が国海運事業者が同地域において十分な競争力を持って事業を展開していくための環境整備に努めるべきである。

また、東アジア地域においては、中国や韓国、シンガポールといった海運国がEPA/FTA協定締結を促進し自国の海運事業者の海外展開の円滑化を図っていることから、我が国としても、邦船社がこれら競合国と不利な条件下での競争を強いられることのないよう、交渉を加速化していく必要がある。

以上がWTO関係、これで2章が終わりでございます。

次、3章に参ります。

### 第3章 地球規模での安全・環境問題への取り組み

#### 1. 国際海上輸送にとって重要な航路の安全確保等の推進

##### (1) マラッカ・シンガポール海峡の現況

###### ①マ・シ海峡の重要性及び実態等

マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）は、我が国輸入原油の8割以上が経由して輸送されるなどエネルギー安全保障上極めて重要な海域であり、我が国の社会経済の維持・発展を確保するために必要な様々な物資の輸送路となっている。また、最近ではアジア諸国の経済発展に伴い、我が国ばかりでなく様々な国、特に中国、韓国など東アジア諸国にとっても極めて重要な海上輸送路となっている。

また、マ・シ海峡は、その通航量がスエズ運河の約4倍、パナマ運河の約10倍と世界有数の輻輳海域であるにも関わらず、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから航行が困難な状況にある。とりわけ、満載喫水が20m以上のVLCC（載荷重量20万トン以上の大型原油タンカー）にとっては、分離通航帯内であっても安全な航行が保障されているわけではなく、浅瀬等を避けながら慎重に運航する必要がある。

仮に船舶事故等によりマ・シ海峡が通航できず、VLCCがロンボク海峡を代替航路として利用した場合、航行日数が延びること等により、1隻あたり片道で2,500万円ほど輸送経費が増大するとの試算もあり、ひとたび事故が起きた場合の影響は甚大である。

また、我が国が実施した通航量調査によれば、2020年にはマ・シ海峡の通航隻数が2004年に比べ1.5倍に増加することが予測され、重要性、事故の危険性ともに今後さらに増大することが明らかになった。

## ②国連海洋法条約上の位置づけ及び沿岸国間の関係

マ・シ海峡の主要部分は、沿岸国であるインドネシア、マレーシア及びシンガポール（以下、「沿岸三カ国」という。）の領海であり、同海域における主権行使は沿岸国の権利であるが、同時に同海峡は海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約）の「国際航行に使用されている海峡」にあたり、継続的かつ迅速な通過においては「通過通航権」として自由に航行できる権利が利用国に対して保障され、沿岸国は通過通航を妨害・停止してはならないなど権限が制限されている。このように、マ・シ海峡においては沿岸国と利用国の権利が対立する可能性があるため、国連海洋法条約第43条に規定されている国際海峡における利用国と沿岸国の協力の枠組みが構築されることが強く期待されていた。

しかしながら、沿岸三カ国は、歴史的・文化的な背景や経済・社会の発展の状況が大きく異なり、海峡の利用方法も様々であることから、マ・シ海峡が国際海峡として利用されることに対する各沿岸国の考えには少なからず温度差があった。このため、沿岸国間の摩擦がマ・シ海峡における協力を推進する上で常に懸案となっていた。

### （2）これまでの我が国の取り組み（民間中心の協力）

我が国にとってのマ・シ海峡の重要性から、安全性の向上が強く求められてきたが、財政上の制約と沿岸国と我が国との微妙な関係から、政府として国際協力に取り組むことに慎重にならざるを得なかった。このため、1968年以降、日本財団をはじめとする関係民間団体を中心とした資金拠出により設立・運営されているマラッカ海峡協議会を通じて、航行援助施設の整備などの支援を行ってきた。マ・シ海峡の航行上重要な航路標識51ヶ所70基のうち31ヶ所45基の設置・維持管理を同協議会が行ってきたが、これは利用国としては唯一の支援であり、後述の「航行援助施設基金」の創設にもつながるものとして沿岸国をはじめ国際的に高く評価されている。

また、同協議会の技術力や実績のみならず、永年にわたる献身的貢献により構築された沿岸国との信頼関係により、経済・文化的背景が異なる複雑な沿岸国間において、同協議会が緩衝材的役割を果たしていることにも留意する必要がある。

### （3）協力枠組み創設に向けた国際的な動き

1994年に国連海洋法条約の発効後、同海峡の利用国負担に関して議論がなされてきたが、沿岸国間、沿岸国と利用国間との利害が交錯し、いずれの会議も結論がでなかった。このような中、米国同時多発テロを契機として、同海峡の航行安全・セキュリティ・環境保全のための新たな国際協力の枠組み作りに関する国際的議論が一気に進み、2007年

9月のシンガポール会議において、世界で初めて沿岸国と利用国の協力の枠組みを具体化した「協力メカニズム」が創設された。また、我が国を始め米国や中国を含む複数の利用国が協力メカニズムの下で推進される具体的なプロジェクトに対し支援表明を行った。このような画期的な国際協力枠組みが創設できたのは、我が国が40年間にわたり同海峡における安全対策を継続してきたことの成果といえる。

さらに、同会議において、日本財団が最も重要な協力メカニズムである「航行援助施設基金」に対する具体的貢献を約束したことは、国際的に大きな評価を受けており、これが他の民間団体からの貢献を促すことになることが期待されている。

#### (4) 今後の課題／施策の方向性

##### ①幅広い利用国からの支援の確保

これまでは、利用国として我が国のみがマ・シ海峡における航行安全対策等の支援を実施してきたが、同海峡を多くの国々が利用している状況に鑑み、今後は「協力メカニズム」の下で幅広い利用国の参加により、同海峡の安全対策がさらに推進されることが期待される。我が国としては、これまで同海峡の安全対策に貢献してきた経験と知見を活用し、より多くの国々に対して同メカニズムへの参加を呼びかけ、今後もより一層のリーダーシップを発揮することが求められる。

##### ②官民一体となった我が国の取り組み

我が国は、マ・シ海峡の第一の利用国であることから、安全対策の支援協力において、今後も国際的に先導的な役割を果たしていくことが必要であり、これまでの貢献で培ってきた沿岸国との信頼関係を基盤として、今後とも複雑な関係国間の利害調整などに積極的な活動を行うべきである。

また、我が国はこれまで民間団体を中心に支援協力を行ってきたが、国際的な「協力メカニズム」の下で利用国としての確実な協力が求められることから、今後は政府としてもODAの活用も含め積極的な協力を実施することが求められる。

また、最大の利用国であり、エネルギー供給の太宗を同海峡に依存している我が国としては、これまで支援を実施してきた民間団体だけでなく、マ・シ海峡の通航によって利益を享受しているエネルギー関係業界・企業など新たな利用者からの支援が、企業の国際的な社会貢献（CSR）を促す観点からも期待される。

##### ③他の重要な国際航路

国際航路の安全を確保することは極めて重要であり、我が国の商船隊が通航している

マ・シ海峡以外の重要な海上輸送路においても、航行安全対策などの必要が認められる場合、我が国が国際的にリーダーシップを発揮し、IMOや関係国との連携を図りながら、より一層の安全対策の充実を図っていく必要がある。

#### ④海賊事案への対応

国際海上輸送における重要な航路の安全確保にあたっては、航行援助施設等の整備による安全確保に加えて、海賊及び海上武装強盗（以下、「海賊等」という。）への対策にも留意する必要がある。特に我が国商船隊の安全が著しく脅かされているソマリア沖海賊事案の発生を踏まえ、IMOや関係機関と連携を図りつつ、航路の安全確保のため官民一体となって海賊等対策を推進することが求められる。

以上が航路の安全確保の記述でございます。

## 2. 船舶に係る安全・地球環境問題への取り組み～戦略的な国際基準策定と技術開発～

### (1) 海事分野における安全・環境規制を巡る状況

海事分野における安全や環境に関する国際基準は、主に国際海事機関（IMO）において作成されているが、IMOでは、合理的な範囲内で最も高いレベルの基準づくりを目指しており、従来、産業界への影響や経済性といった視点では概ね中立的な立場で議論が行われてきた。

ところが、1999年のエリカ号事故、2002年のプレステージ号事故等、相次いで発生した重油タンカーからの大規模油汚染事故により、海運に対するイメージが悪化し、船舶の安全基準を強化すべきとの国際世論が急速に高まった。それに伴いEU域内における規制強化の動きが強まり、世論の後押しもあって、EU域内の規制をそのまま国際基準にしようとするECによる動きが活発化している。また、自国海運の利益拡大を図る一部船主国の発言力が増大し、IMO内の議論の行方を左右するまでになっている。さらに、地球温暖化対策や海洋生態系保護など一般世論の環境問題に対する関心の高まりから、環境問題がIMOにおける主要議題を占めることが多くなっている。

このように、一部地域や国による規制強化に向けた動きが拡大していること、また、地球規模の環境問題など幅広い問題への対応が増していること等、海事分野における安全・環境規制を巡る状況は近年大きく変化している。

これらの状況変化は、シングルハルトンカーを段階的に市場から淘汰する規制の導入や、設計技術による差別化を困難とする船体構造基準の策定、造船所における設備増強を余儀なくさせる塗装基準の導入など、船舶そのものの仕様・設計や運航形態のみならず、我が

国の海運・造船業の経営にまで大きな影響を与える技術基準の増加に繋がっている。

さらに今後は、船舶からの排気ガス中の窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の大幅削減を目指す2次・3次規制や、国際海運における地球温暖化対策等の検討が本格的に開始されることが予定される中、上述のような海事分野における安全・環境規制の議論については、よりの確な対応が必要になっている。

## （2）戦略的な国際基準策定の必要性及びそのための基本方針

これまで我が国は、どちらかと言えば欧米が発案した規制案に対して、国内の海運・造船業界と協議して、対案を提案するという受動的な対応を行うことが多かった。このため、不合理な提案があった場合には、その不合理性を証明し、他国を説得することに多くの時間と労力を費やすこととなり、ともすると国際的に見てあるべき規制の姿を示す十分な提案を行うことができなかつた。今後は、欧米の業界に有利な規制が成立し、規制強化の名の下に我が国事業者にとって著しく不利な状況となることが懸念されている。

国際社会の要請に応えつつ、我が国の国益を保持していくためには、海事産業に対する安全・環境規制のあり方について明確な戦略を確立し、我が国が先行して積極的に国際基準を提案していく等、戦略的な国際基準作りを行うことが必要となっている。

### ①我が国の国際基準策定における方向性

今後の規制の構築においては、国際的な問題解決への貢献の拡大を基本とし、我が国海事産業にとって望ましい国際基準、あるいは我が国海事産業がその特長を生かして国際競争力を強化できるような国際基準を策定していくことが必要である。

我が国は長年にわたり世界有数の海運国であると同時に造船国でもあり、ハード、ソフト両面ともに相当の技術力を蓄積している。それらを活かした技術開発やバランスのとれた基準の策定、国際標準化を目指すことが可能である。これは世界の中で他の追随を許さない大きな強みであり、基準策定の議論を進める上で高い技術力を活用した先行的な技術開発を進めることが必要である。

こうした取組を進めていくためには、技術開発政策を転換し、我が国海事産業にとって望ましい安全・環境規制を可能とするための技術開発に、資源を集中的に投下していくとともに、その成果の普及に向けた国際基準戦略と技術者等人材の確保育成に取り組んでいく必要がある。

### ②我が国発の国際基準の実現推進のための方策

我が国発の国際基準の実現を推進していくためには、技術力を背景とするルール提案力

の強化はもとより、関係国等との連携強化を図り、国際世論を味方につけ、IMO内での支持を得やすくすることが極めて重要である。このような観点から、主要な海運・造船国として共通の利益を有するアジア各国の連携の枠組みを構築し意見発信チャンネルを複雑化するとともに、政府及び産業界の双方から国際社会へのロビーイングやキャンペーンを積極的に推進していく必要がある。

### (3) 特に重点的に取り組むべき安全・環境基準策定及び技術開発課題

#### ①国際海運の地球温暖化対策

国際海運に起因するCO<sub>2</sub>排出量は、世界全体の排出量の約3%を占めると推測されているが、国際海上輸送量がBRICS等の経済成長に伴い急速に拡大する中、将来的に看過できない規模に増大していくことは確実である。この国際海運に起因するCO<sub>2</sub>排出については、いわゆる「京都議定書」においては国別削減の対象外とされ、IMOに削減策の検討が委ねられている。IMOではその検討を加速しつつあるが、未だ実効性のある枠組みの提案には至っていない。

今後この議論が進んでいく中、個々の船舶からのCO<sub>2</sub>排出量を、その計画・建造段階で評価・格付けできるような基礎的な指標が重要な役割を果たすと考えられる。このため、我が国の船舶、環境技術を活かし、そのような船舶の燃費指標を世界に先駆けて開発し、その普及、国際基準化を通じて、船舶からのCO<sub>2</sub>削減に貢献するとともに、我が国の海事産業の競争力強化を図っていくべきである。

#### ②船舶の排ガス（NO<sub>x</sub>）規制対策

船舶エンジンの排ガス（NO<sub>x</sub>）に関する規制については、現在の1次規制から、今後2次規制、3次規制と順次削減幅を増やしていく予定となっており、2015年又は2016年を目途に実施する予定の3次規制については、現行規制値から40～50%削減した規制値を全海域に適用すべきとする欧州と、80%削減した規制値を限定した海域に適用すべきとする日・米との間で意見が対立している。船舶からのNO<sub>x</sub>排出による実際の環境影響は基本的に沿岸域に限定される局地的なものであることから、我が国の主張は合理的なものであると考えられ、また、我が国においては、NO<sub>x</sub>の80%低減を目標とした開発プロジェクトを産学官の共同で既に実施していることを踏まえ、我が国が積極的に提案することで世界的な環境問題解決に貢献すると同時に、我が国海事産業の競争力強化を図っていくべきである。

#### ③新しい概念に基づく安全基準の構築

船体折損による大規模油流出事故の影響から、船体強度を長期間に亘って保持するための方策として、船体構造の強度を強化する新基準が提案され、新しい概念に基づく安全基準の検討が I M O において進められている。一方、我が国や北欧諸国は設計の自由度を確保するため、船舶の安全上のリスク評価に基づく新しい概念の基準を作ることを主張している。

我が国は、このような新基準策定に向けた検討に積極的に参加し、安全性能と環境性能を高度に両立させる基準の確立を図るとともに、我が国の先進的な船舶建造技術を活かして安全・環境両面からの要請に応える新世代船舶の開発を進め、我が国海事産業の競争力強化を図っていくべきである。

以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、今読み上げていただきました答申素案に関して、幅広くご議論いただければというふうに思います。どなたからでも結構ですので、ご発言をお願い申し上げたいと思います。

どうぞ。

**【委員】** 海員組合の藤澤の代理で来ております池田でございます。よろしく申し上げます。

13 ページのトン数税制導入のところの下線部、新たに追記されました部分に関連してちょっと意見を述べさせていただきたいと思います。

私ども海員組合のほう、先週全国大会がございましたけれども、今回の中間とりまとめで行われました日本籍船、日本人船員の確保育成、その財源となるトン数税制の導入については、組合としても大いに評価し、推進していただきたいということで、大会でも意見がまとまっており、むしろ実効性ある諸施策の実現をお願いしたいというふうな立場で発言させていただきます。

今回のまとめのところで、唯一の政策手段としてトン数税制が挙げられておりますけれども、本年6月の中間とりまとめにおいて、結びの部分でも記載されておりますけれども、国際競争力の確保、それから、船員職業の魅力回復、人材の確保の面からも、トン数税制が導入されております先進諸外国で行われております船員税制、その他の施策についても、中間とりまとめでは今後検討すべき課題ということでもまとめられております。今回、ここでは「唯一」となっておりますけれども、最終のとりまとめに当たりましては、中間とり



まとめの結びの部分尊重していただいて、それらについて盛り込んでいただくようお願いいたしておきます。

続けてもう一点ございますので、別のところですけど、発言させていただきます。30ページの海賊対策、マ・シ海峡の海賊のところ、④海賊事案への対応のところでございますけれども、確かに近年、ソマリアで事件が発生しましたけれども、ここの④に至るまでの前段までに、マ・シ海峡、沿岸三カ国が海賊多発地域であるという表現が出てきておりません。2006年の事例でもインドネシアで50件、バングラは47件、マ・シ海峡とは違いますが、マレーシアでもソマリアと同じ10件の、海賊事件が起きております。ここではソマリアが国名として事例で挙げておりますけれども、マ・シ海峡そのものが海賊の多発地域であるという事実について記載していただければというふうに思っております。よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

今2点、ご意見、ご指摘ございましたけれども、よろしく願いいたします。

【海事局長】 今の最初の点の13ページの「唯一」というところでありますけれども、ご指摘はごもっともであります。唯一というのはちょっときつ過ぎるかなと。たまたまこの表現が、私どもの政府部内の調整の中で、トン数標準税制がいかにか有効なものであるかを強調せんがために少しきつい表現になってはいますが、日本籍船、日本人船員の確保策のいろんな手段があつて、その中の有効な手段という感じは確かにいたします。少し考えさせてください。

それから、もう一つの点のマ・シ海峡は海賊多発地域であるという表現については、たしか統計的には全世界の3割とか4割、ほとんどマ・シ海峡だと思いますので、そういう表現を入れるように努力します。

以上です。

【部会長】 それでは、河野委員。

【委員】 今のマ・シ海峡の点ですけども、申し訳ないんですが、国際法の場合は、海賊というのが国連海洋法条約で定義がありまして、おそらくマ・シ海峡の場合には各国の領海を含む、いわゆる海賊行為ですけども、国連国際法条約で言うような厳密な意味での海賊行為ではないので、その意味では、ソマリアの海域についてはちゃんとその点を考慮しておられるなど、拝見して思つたんですけども、30ページのところで、「海賊及び海上武装強盗」というふうを書いておられまして、マ・シ海峡の場合には特にこの

部分ですね、海上武装強盗という表現のほうがより正確であろうと思われる場合のほうが多いかと思えます。ですので、マ・シ海峡に関して、もしそれを書かれるのであれば、この部分の表現をお使いになるほうがよいかと思えます。

【海事局長】 今おっしゃったようなご指摘を踏まえて、表現ぶりに注意しながら少し配慮させていただきたいと思えます。

【部会長】 ありがとうございます。

先ほどの第1点のほうの「唯一」というのは、私もちょっとおもしろいなと思って見ていたんですが、新聞の報道等を拝見しますと、今でもまだ税制当局のほうは、なぜトン税なのかというフレーズがいまだに出てくるといふふうに記事で拝見していたものですから、そうすると、前後関係でいくと、その質問に対する答えがこれであったのか、こういうふうに言っても向こうはなぜトン税なのかというふうに聞いてくるのか、その後先がまだ私には理解できなかったものですから、必ずしもこれが、そういう日頃の税制当局の側からの質問に対する答え方というわけではないんですね。

【海事局長】 必ずしもそうじゃありませんが、税務当局の関係、部内の話なんですけれども、いろんな政策手段の中で、なぜこれでなければならないのかという説明を依然として求められているのは事実でございます。

【部会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、赤塚委員。

【委員】 トン数税制に関してですが、ページ13でございまして、下から2行目でございますけれども、「また、現在の我が国の厳しい財政事情の下、税収減につながるトン数標準税制の導入」云々でございますが、トン数標準税制は、納める側にとってもあらかじめ税額が計算できるということは、徴収する側にとっても安定した税額が徴収できると、あるいは、長期不況下においても税収が期待できるというふうなことで、国家にとってもメリットがあるんじゃないかと思うんですが、その辺ちょっと触れていただいたほうがいいんじゃないかという気がしました。

それから、もう一件よろしゅうございますか。9ページですが、上から3分の1ぐらいに「外国人船員を出身国の賃金水準で雇用することや、船舶登録料」云々と「国際船舶制度が導入された」とございます。一方、12ページでございまして、これは真ん中よりちょっと下のほうに、「平成8年には国際船舶制度を導入し」とございまして、12ページのほうの国際船舶制度は、我が国の制度としてこうしたきちんとした制度があるわけ

なのですが、9ページの外国における国際船舶制度と混乱するんじゃないかと思ひますし、外国においてこういった形で、国際船舶制度というよな形で導入された例があるのかどうかちょっと私はわかりませぬけれども、少しこの辺、9ページの書きぶりを変える必要があるんじゃないかと思ひました。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【海事局長】 後のご質問のほうから。誠に言葉遣いについてはよく注意してですね。9ページに出ておりますのは、間違いなくこれは諸外国、特に欧州地域で90年代半ばに続々出された、いわゆる第二船籍制度とか国際船舶制度と呼んでいるものの事例の紹介でございます。したがって、そこに対して12ページは、間違いなく我が国が法律も改正しまして導入した国際船舶制度でありますので、単語は似ている部分も一部ありますが、混同しないように表現上注意させていただきたいと思ひます。

それから、13ページの下「税収減につながるトン数標準税制の導入」というのは、これは国家にとってのメリットもあるということでございますが、いわゆる厳しい財政事情の現状からすると、現在非常に好景気で、外航海運企業の、いわば多額の納税をしている現状と比べると、こういう税を導入したら税収減になるという、この現象についてはそのとおりでありますので、この部分は、国家にとってメリットがあると直ちに言うことはなかなか難しかろう、その税収減というところに彼らは着目して言っておりますので、ここは否定はできないだろうと思っております。

【部会長】 赤塚委員、いかがでしょうか。

【委員】 結構でございます。

【部会長】 安定収入であるとはいえ、税収減につながるとか何とかって、そんなことができればということになりますかね。

【海事局長】 そうなんですけれども、非常に刺激的な……。

【部会長】 そこはお任せしますので。

ほかにいかがでございましょうか。

太田委員。

【委員】 太田でございます。

2章の独禁法のところで、幾つか私にもよくわからないところがありましたので、私が

わからないとおそらく国民の皆さんはわからないと思うので、4点ほど質問させていただきます。

まず1点目は、後ろのほうなんですけど、25ページのところに自由化と規律の確立というのがあって、自由化の内容は必ずしも明確ではなくて、読む人にとっては適用除外を外すことも自由化じゃないかと読めますので、この自由化と規律の内容をもう少し明確にされたほうがいいだろうと。ただ、日本海運業にとって、あるいは、日本国民にとって都合のいい自由化、日本国民にとって都合のいい国際的な規律が必要だというのであれば、それはそれでいいかなというふうに思います。2節の自由かつ公正な国際海運市場というものが少しイメージとしてわかりづらかったです。

2つ目は、19ページあたりから23ページあたりまで、いろいろ適用除外制度の意義について書かれているんですけども、適用除外を外されたときにどういうことが起こるかということがわりと詳しく書かれておまして、一つ一つはそうだろうということはわかるのですが、やや時間の流れの概念がわかりづらくて、どうなったらどうなるかというのを少し整理されたほうがいいかなというふうに思います。例えば19ページの①のところ、破滅的な競争が行われたら、運航頻度が低下し、運賃が乱高下して、安定サービスが損なわれるというのがあるんですけど、その下の②のところ、船腹過剰をもたらすという話がありますね。船腹過剰なのに運航頻度が低下するというのが、時間の流れがおそらくあるのかなというふうに思います。

それから、次のページのところに巨額投資が必要であるという話が出てきますが、船腹過剰になるほど投資するのに巨額投資というのはどういうことかと。ここも少しわかりづらいものですから、時間を追って、破滅的競争が起こって、破滅的競争自体は乱高下だけじゃなくて、おそらく低下だけなんだろう、運賃は。その後に寡占化をして、その寡占の結果がどうなるかという、ちょっと時間の順番があると思いますので、それを丁寧に説明していただくのほうがいいかなというふうに思います。

それから3番目は、全体のこの委員会での共通の認識ということで必要だと思うんですが、一番初めのところで南部先生からいろいろご説明いただきましたが、独禁法の適用除外というものが独占企業の行動に対してかけられているという一般的な経済理論の話と若干違うと。ここで我々が目指しているのは、独禁法の適用除外が、我が国、邦船社の複数体制というものに貢献しているだろうという一応認識が共有されているような気がするんですね。この適用除外が外されると、1つは、先ほど指摘しませんでしたけれども、23

ページの下から5行目のところですが、「同盟・協議協定がなくなるにより寡占化が進み、外船社への依存度が高まると」というふうに書いてあると、これを見ると、競争すると邦船社はすぐ負けるというふうに読めなくもないんですね。それは、そういう認識でいいのかということです。そうなのかもしれないねというふうに思いますので、独禁法の適用除外制度が我が国邦船社の複数社体制の根幹になっていると、それが秩序ある競争のもとになっているという認識でいいのかどうか、あるいは、その認識をこの委員会でつくれるかどうかということです。

それから、実はその後、もしほんとうにそういうことが起こった場合、後どうなるかというものの対処法を考えなきゃいけない話なんですけど、23ページの上のほうで、「EU当局がどこまでM&Aを認めるのか」というのがあります。これは外部の話なのでそれでいいんですけども、私が、1つ、公取に聞きたいのは、我が国邦船社のM&Aをどこまで認めるのかと。我が国邦船社が、3社が2社になる、2社が1社になるようなことを、日本の公取は認めるのかということちょっと聞いてみたいと思っています。

もう一つは、日本の独禁法を、例えばマースクがどうも高い運賃をつけていると、我が国の荷主が泣いていると、そういうときに我が国の独禁法というのは、マースクに対してかなり我が国の国益を守るようなことができるのかどうか。そういうことを、ちょっと超長期の話ですが、意識をする必要があるかなというふうに思っております。

以上です。

**【部会長】** ありがとうございます。

いずれも議論の難しいところだと思いますが、もし何かこれに対してございましたら。

**【海事局長】** 私からと、あと、外航課のほうからも付け加えてほしいと思いますが、最初の2つのおっしゃった自由化と、それからもう一つの規制といいますか、規律の確立というところは、もう少し言葉遣いをよく注意しないと、自由化というのは何のことなのか、完全競争を意味するのか、それとも適用除外を認めるのかと、よくわかりにくいところはよく注意しなきゃいかんというふうに認識いたしましたので、考えます。

それから、おっしゃるように、このパラグラフごとに若干違う表現が出て、全く違うことを書いてしまったりする、確かにそれはそれぞれの流れの中で違う局面があると思いますが、これもよく注意して書くべきだと思っております。

3番目におっしゃったのは、果たして今の適用除外制度が邦船社の3社体制に貢献しているか、これは極めて難しいご質問ですけども、仮に今の体制があったとしても、マー

スクがその気になればすぐには買えると私は思いますので、決して、直ちにそうなるかというかどうかは少し勉強しないとわかりませんが、必ずしも適用除外制度自身が邦船社の現在の体制を維持していることにつながっているというふうには思っておりませんが、ほんとうにその気になってマスクがやれば、3社のうちで、あり得るかどうかは別として、その気になればできるに決まっているので、必ずしも適用除外制度と今の3社体制とがリンクしているようには私はそういうふうには思いません。ただ、よく勉強させていただきます。

それから、その後どうなるのかということと、独禁法の当局が、マスクの例えば寡占体制に対してどう言うのかということについては、これもまた非常に難しいご質問で、できればそれこそ公取当局に聞いてみたいと思いますが、一般的には、諸外国の行為に関して、今まで公取当局がものを言ったことがあるという感じはあまり受けませんね、事例として聞いたことがないわけでございますけれども。ちょっと補足してください。

【部会長】 すみません、ちょっと先にあれですが、太田委員の言われたことでついでになるんですけども、19ページの記述で、時間的なプロセスをきちんと踏まえてというのは私も全く同感で、その点をぜひ整理していただきたいというのが1つと、それから、これは小さなことなんですけど、最終的に仕上げるときにはやっぱり気にしておいたほうがいいと思うのは、例えば①で、終わりから2行目に、「このため」とありますね。「このため」ということは、その前が理由になっていて破滅的競争というのが出てくるんですが、やはり経済学で言えば、冒頭に南部先生がおっしゃったように、破滅的競争という言葉の背後には、費用構造という意識があって破滅的競争が出てくるので、「このため」以前のところの文章を見ると、単にマーケットが単一であって、参入が極めて容易ということであって、それは完全競争とか自由競争の定義ではあっても、破滅的な競争の説明では多分ないんだらうというふうには思うんですけど、南部先生、それでいいでしょうか。多分そういうことだと思います。ですから、そういう点をちょっと気をつける必要があろうかと思えます。

すみません、途中で。課長、どうぞ。

【外航課長】 ご指摘ほんとうにありがとうございます。まさに限られた紙面の中で書くということもちょっと言い訳になるんですけども、ご指摘のとおりだと思います。

特に経済学的な時間軸、南部先生が言っておられた短期的なマージナル・コストへの張りつきとか、スケールメリットの話というのは完全にこの段落から抜けておりますので、

何で破滅的な競争が起こるのかとか、そういう時間軸からみてどの場面を、ここで書いているのかがわかるように、今、局長からありましたとおり、ちょっと工夫して書いていきたいと思っております。

あと、独禁当局の話は、効果主義の話は、何か日本の独禁当局もそういうのを採用しているらしいということは聞いておりますので、場合によってはそういうこともありうるようです。これは私、部外者でございますけれども、そういうことのようにでございます。

私からの補足は以上でございます。

【部会長】      ありがとうございました。

太田委員、よろしいですか。

【委員】      はい。

【部会長】      それでは、ほかにどうぞ。

【委員】      今の関連で質問なんですけど、私もよくわからなかったのでお聞きしたいんですが、独禁法で船社間協定というのは、要するに日本の会社の協定ですよ。だから、先ほど太田先生が言われたように……。

【海事局長】    各国、いわゆるアライアンスを組んでいる各船社との、外国の船社を含んだ船社間協定になっています。

【委員】      今の協定はね。いや、そうじゃなくて、独禁法の対象になるのは、例えば外国の会社と日本の会社が協定を結んだら独禁法の対象になるんですか、適用になるんですか。

【海事局長】    なります。

【委員】      それは独占禁止という観点からいって、外国の船会社が何をしようが、何で日本の法律でそれが適用できるのかというのがまずわからなかったんですが、日本の船会社同士が協定を結んでいると独禁法ってすごくわかりやすいですよ、国民の人にも。例えばヨーロッパの会社と日本の会社が協定を結んでいて、日本に1社しか会社がなかったとしたら、その協定が何で日本の独占禁止法で規制できるのかというのは、どうしてなんですか。単純な質問なんですけどね。

【外航課長】    ちょっと私も、いわゆる属地主義と言われているものだと思うんですけども、管轄権ということで、日本と欧米とか、日本と欧州ということで、日本の関係するマーケットということで、そこのカルテルについては管轄権が及ぶということでございます。したがって、日本とアメリカの人たちが日米間のマーケットで協定を結んだ場

合は、独禁法の適用対象になると理解しています。

【委員】 そうすると、仮に日本の会社を全部外国の会社を買収しちゃったら、どういふことになるんですか。例えば外国の会社が1社しかなくて、それが日本の航路を独占しちゃったら……。

【外航課長】 それも当然対象になって、別に企業の国籍は関係ございませんので、日本のマーケットでそういう独占的な行為が行われることに対しては、これは私、公取ではないのではっきりしたことは申せませんが、そういうことだと理解しております。

【委員】 それはほかの何社かがあるから協定ができるので、1社しかなかったら協定ってないですよ、もともと。

【外航課長】 1社というのは、協定を飛び越えて、いわゆる寡占、独占の世界ということですね。

【委員】 日本の市場を独占しちゃったという場合は？

【外航課長】 その場合はまた別の、先ほど言った企業分割とか……。

【委員】 そこまでするということね、外国の会社に対して……。

【外航課長】 いわゆるステップインと言われている、例えばボーイングとマクドネル・ダグラスなんかを合併するときに、合併はいかんとするかどうかとかというのと似ていまして、そうすることで独占が発生してしまうということであれば、公取はそれに対し待ったをかけることができるということだと思います。

【委員】 EUなんかは今、かなりM&Aで大規模な会社が増えていますけど、対抗しようとする日本でも同じようなことをしようじゃないかという議論は、必ず将来の話としてはあるだろうし、政策の選択肢としてはあると思うんですよ。そういうことが、さっき太田先生が言われたように、日本の独禁当局というのはどう考えるのかということは、いわゆる公正取引委員会とある程度、結論は出ないのかもしれないけど、見解を聞いておく必要はあるような気はしますけどね、そこは。

【部会長】 ありがとうございました。

今のご指摘も、もしそういうことでいろいろ情報がとれるのであれば、ぜひお願いしたいと思います。

ほかにかがでございましょう。どうぞ。

【委員】 ページで言うと先ほど出ました19ページあたりになるんですけど、ちょっと全体にかかわることを1つだけ申し上げたいことがあります。それは価格安定化という、



現実の制度は一番最後のページにありますようなところがやっているんですが、もっと広い意味で、価格安定化の行動をとることがすなわち独禁法違反であるというふうなものの見方というのは、私は、もう古いというと語弊がありますが、新しい理論をやっている観点からすると、それは少し、やはり一面的ではないかなというふうな感じがするんですね。

と言いますのは、この19ページにもありますように、これは船に限りません。例えば装置産業である鉄鋼でも、あるいは、その他のメタルでもみんなそうなんですけれども、こういう市況産業というのは価格の乱高下というのが非常に激しくあるわけですね。こういう乱高下のある産業では、価格が乱高下するのに対してどう反応するかというと、短期的に反応しないで、先ほど時間軸を入れるということがありましたが、少し時を稼いでどうすべきかを決めるという行動をとるのが当然のことなわけですね。それは結局、今、値段を変えるのか、1日後に値段を変えるのか、2日後に値段を変えるのかというオプションがあるという言い方に言い換えることができるんですけれども、実は金融のオプションではなくて、金融オプションの考え方を応用しましたリアルオプションという考え方が10年ぐらい前から欧米ではごく当たり前になってきているわけですね。

そのようなオプションの考え方をとりますと、やはり先を見て、いつ価格決定をするか。投資のことはここに書いてありませんが、投資まで含めれば、いつ投資をするかということまで決まってくるので、例えば価格について言えば、価格がその需給にすぐ反応しないで、ある一定の幅でゆとりを持ってといますか、遅れて動く。例えば急に値段が下がらないで、しばらく経ってから下がるとか、急に上がらないで、しばらく経ってから上がるということが起こるほうが当たり前で、そうでないほうがおかしいというふうにオプション的には考えられるわけですね。そういうリアルオプションの考え方からすると、船の場合も、19ページにありますようないろんな事情から非常に不確実性が高い、乱高下があるということであれば、やはり船会社のほうが乱高下を何か安定化させようというふうに行動することは、これはオプション的に言えば当たり前のことで、それがカルテルだと言うほうがおかしいわけですね。

私はちょっと気になりますのは、そういったような安定化の行動をとるのは、むしろオプション理論として見れば合理的だといえますと、そういうふうに行動をとっているのは適用除外という形でもって認めさせろというよりも、むしろ独禁法は、そういうふうな産業に関しては、時によってはいわゆるほんとうに結合利潤というんでしょうか、みんな

のジョイント・プロフィットをマキシマムするというのではなくて、むしろ乱高下に対して調整するという形での安定化というのは、別にカルテルではなくて、あるいは、競争法違反でもないというふうな広げた解釈をするべきではないかというふうに思っているわけです。

リアルオプションというのはあまりポピュラーじゃないので、1つだけご紹介しておきますと、DIXIT という人と PINDYCK という、ものすごく両方とも有名な経済学者ですが、その人たちが書きました『Investment Under Uncertainty』という本があります。不確実性下の投資という本なんですけれども、この本で極めてポピュラーになっておりまして、極端に言うと、日本だけ何かあまりこういう研究をする人が少ないという感じでございます。この本の考え方というのは、まさに不況カルテルとかそういうふうなものも、実はすべてが非合理的、すべてが異常なことではなくて、合理的な行動のうちの一つにあるというふうに考えようとしている本でございます。私はやはり、同盟とか、それから適用除外とかというあまり大げさな言葉を使わずに、もっとごく普通の行動のうちの一つとしてこの安定化というのがあるんだというふうに考えて、独禁法とのすり合わせをするというのも一つの道があるんじゃないかなというふうに感じております。

【部会長】      ありがとうございました。

今のは大変、含蓄に富んだ議論……。

【海事局長】      そうすると、適用除外制度を仮にやめたとしても、適用したとしても、今の安定化行動が独禁法本体のもとで当然認めるのであるという、こういうふうに理解されるような感じがするんですけれども……。

【委員】      私が申し上げたのは、安定化行動が即、独禁法違反とならないんじゃないかという……。

【海事局長】      そうすると、ただ、適用除外制度があるがゆえに、少なくとも、そういう安定化行動は公取当局のご判断を待つまでもなく、当然その安定化行動ができるという意味では、制度的に担保されると考えられないわけでもなかろうかなという感じが若干するので、もう少しよく勉強させていただきたいんです。

【部会長】      どうぞ。

【委員】      船主協会の前川でございます。

船会社を取り巻く様々なことでご意見をいただいておりますが、船を営業、実際に動かしている立場から、一言意見を述べさせていただきたいと思います。

今の南部先生がおっしゃったことは非常に印象深いです。確かに船社間協定の中には運賃安定化機能とか同盟カルテルという問題がありますが、実際問題として、現実的にEUで同盟制度が2008年10月以降なくなるとすれば、我々としては従来よりお願いしていますとおり、独禁法適用除外、船社間カルテル行為について認めてほしいという立場は変わりません。南部先生がおっしゃった中で非常に印象的だったのは、最終的に需給関係で物事が決まっていくとすると、やはりみずからが需給関係に影響を与えるような立場になりたいと考えると思うんです。先ほど外航課長のほうからも説明があった、欧州の3社の市場占有率が三十何%というような状況になってきますと、また、マースクラインのように1社で17%とか、そういう大きな支配力を持つようになってくると、要するに誰と相談せずにして、みずから調整機能を発揮できると思うわけです。

たまたま歴史的な背景もあるんですけども、我々、中、あるいは小の部類の船社、これは日本の船社がその中に入っているわけですけども、自分たち1社でサービスができないから、アライアンスを組んでいる。そうすると、単独で相当の支配力を持っているところと対抗するには、やはりアライアンスを組んで、アライアンス全体として対抗せざるを得ない。問題は、アライアンスとして対抗するときに独禁法上の問題が出てくると、これは致命的な問題だと思っているわけです。この問題は、ぜひとも何らかの国際的な、ある同じルールで govern していただくようなことを世界的に認められるように、日本のほうからも発信していただくような形にしていきたいと思います。

以上です。

【部会長】      ありがとうございました。

どうぞ。

【海事局長】      少し付け加えさせていただきますと、欧州が一応適用除外をやめるといって、2年以内に、今ガイドラインの案なるものを出しているんですけども、結局のところ、私どもが見た限りにおいて危惧するのは、そのガイドラインなるものを、こういうケースはいいよ、こういうケースはいいよということで適当に書いてありますけれども、実際のところ、ほんとうに例えばアライアンスを組んで情報交換したことが適用除外にならずに、ちゃんとファイルしなきゃというようなことになるのかどうかに関しては、結局のところEU委員会の解釈の世界に入っていくわけですね。

ところが、適用除外制度があると、そういう官僚的な世界に入らずとも、基本的に安心してアライアンスが組める、あるいは、情報交換できるというところの自由度の確保とい

うのは大きな違いがありまして、そういう意味で、今、EUの例を持ち出されたので、私も全く実は同感でして、事前規制、事後規制とよく言いますが、事後規制になったからって事前規制はなくなるわけじゃなくて、多分そこが欧州の委員会のコミッションのいわゆる官僚的な世界に解釈を一々ゆだねざるを得ないとか、一々聞きにいくとか、お伺いを立てるような世界になるおそれを非常に含んだガイドラインだと自分は理解しております。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 ページ数で申しますと24ページから26ページまでにかけての記述で若干質問させていただきたいんですけども、WTOとEPA/FTAの関係についての部分で、まず1つは、おそらくWTOでまだ海運分野の協定がない、交渉が妥結していないということがあって、それとは別にもう一つ、今の動きとして、二国間、それから地域的なEPAとFTAの動きがあるということになるのだろうと思うんですね。この記述の中で、WTOの中の最恵国待遇について触れておられると思うんですけども、そことの関係で、最後の26ページの②のところで、「多国間の枠組みより高いレベルでの自由化約束」というのは、WTOでもし交渉が妥結すれば最恵国待遇がきくことになりますので、この部分は「多国間の枠組みより」というのはちょっと誤解を招くのではないかというふうに思うんですが。

それともう一つは、二国間、地域間のレベルでの協定の一つの特色は、確かにより特別な保護ということがあるのでしょうけれども、もう一つの特色として、個々の国家間の関係の特殊性を踏まえた交渉ができるというところがあるのだろうと思うんですね。特にこの24ページから26ページまで触れておられる部分というのは、若干やはり国によって事情が違って、その国の事情を踏まえた上で日本との関係での交渉ができるという意味で、たとえWTOで交渉が妥結したとしても、二国間のEPA/FTAを持っていることに意義があるのではないかと私はちょっと感じるものですから、若干その点を付け加えられてもいいのかなと。前半は質問で、後半はちょっとコメントでございます。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【外航課長】 前半の部分につきましては、最恵国待遇の話とEPA/FTAの話で確かに若干難しゅうございまして、WTOの中でも、こうこうこういう条件を満たすEPA/FTAについては、WTOの上乗せ規制として最恵国待遇がかからない形での交渉をし

てもいいよという規定がございますので、そういうところの整合規定のことを書いてございますので、おっしゃるご指摘のところは基本的にはそういうことなんですけれども、WTOもある程度そこを予定しております、一定の程度であれば、それは上乘せ規制をかけていってもいいというものでございます。

2点目のご指摘はごもっともでございますので、その辺考えさせて、書き方、表現ぶり、大変それがEPA/FTAの一番のポイントだと思いますので、そこもちょっと強調して書いていきたいと思えます。

【委員】 WTOの場合はです、ここのような書き方で最恵国待遇ということだけを書かれると、やっぱりどうしても整合性が問題になるので、むしろ今おっしゃったご説明のほうを書かれたほうがよいかと思えます。

【外航課長】 ありがとうございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

ほかに、続いていかがでしょうか。特段ございませんか。

今の時点で特段のご意見がないようであれば、またこの後、ご提案申し上げようと思っておりましたけれども、今いろいろ頭の中にあるんだけど、ちょっと整理ができていないというようなものも各委員の中におありでしょうし、あるいは、本日の部会にご出席いただいていない委員、あるいは臨時委員の方もいらっしゃるから、そんなに長くは無理でしょうけれども、一定の期間を設けて、ご意見等を事務局のほうにさらにお寄せいただくのがよいのではないかというふうに思えます。そういう考え方で事務局のほうはよろしゅうございますか。

ほかにもし、これ以上、この段階では、きょうの素案に関してご意見がないようであれば、少し早目になりますけれども、きょうの議論はとりあえず終了ということにさせていただいて、この後の日程等をあわせて事務局からアナウンスをいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

まず、次回の部会の日程につきましてご説明させていただきます。第8回国際海上輸送部会は、ヒューマンインフラ部会との合同部会といたしまして、12月20日、木曜日の14時から、場所は三田共用会議所の第4特別会議室で開催させていただきます。よろしく願いいたします。なお、開催場所等のご案内につきましては、後日、部会の開催のご案内とともに、案内図をお付けしてお送りさせていただきます。よろしく願いいたしま

す。

それから、今、杉山部会長からお話のありました、ご意見等を頂戴する件でございますけれども、本日、限られた時間でのご議論ということもあり、また、ご出席していただけなかった委員の方、臨時委員の方もございますので、素案に対するご意見をファクスまたはEメールで、11月22日、来週の木曜日でございますけれども、22日までに事務局のほうまでお送りいただけますよう、よろしく願いいたします。提出先やその様式等は、詳細につきまして、別途、本日メールを送らせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

答申（案）につきましては、本日いただいたご意見と11月22日までにいただきますご意見を踏まえまして、修正を加えまして、12月20日、木曜日の第8回国際海上輸送部会におきまして最終的な案をご提示させていただきます。ご議論をいただきまして、ご結論をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【外航課長】 今の訂正ですけれども、11月22日にいただきまして、こちらで修正案をつくりまして、先生方のほうに一度投げさせていただきまして、ご確認いただいた上で最終案をという形で12月20日を迎えるという段取りにさせていただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

きょう、随分いろんな意見をいただきましたし、また、それぞれ大変難しい点がありますから、事務局は大変だろうと思えますけど、ひとつよろしく消化をしていただいて、お願いしたいと思います。今、お話がありましたように、委員の方にもう一度見ていただいて、それでということにしたいと思います。

それでは、今の進め方について何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、以上をもちまして、本日の国際海上輸送部会を閉会とさせていただきます。お忙しい中、ご出席をいただきまして大変ありがとうございました。

— 了 —