

# 第8回国際海上輸送部会

## 説明資料

平成19年12月20日



国土交通省海事局

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### <開催日時>

平成19年11月16日（金）

### <出席委員>（敬称略）

杉山武彦、松田英三、浅野正一郎、馬田一、赤塚宏一、荒木幹夫、太田和博、河野真理子、南部鶴彦、前川弘幸

### <オブザーバー>

（社）日本物流団体連合会平山理事長、（社）日本貿易会佐藤理事、（社）日本造船工業会寺門企画部部長、全日本海員組合池田国際局長、石油連盟山田流通・システム部長

### 【第6回国際海上輸送部会における意見の補足説明】

- 競争が起これば、価格は限界費用に等しくなって、破滅的競争になり、倒産が起こることが避けられない。倒産が起こった場合に、何が問題となるのかを考えなければならない。ある産業界で事業者すべてが倒産してしまっても、また新しく再生されれば問題にはならず、政策的介入の必要はない。しかし、海運業界については、その産業を維持可能にしている条件がないと、破滅的競争により、日本籍船が全く無くなってしまった時に、外国籍船を用いるのかということ、そうすることは出来ないのではないか。これは、安全保障の観点からも非常に大きな問題である。海運は、電力や通信の適用除外とは、意味合いが異なる。また、アメリカであれば、国防、つまり安全保障という大きな問題がある場合に、競争政策と抵触する時は、必ず国防省が介入をする。日本では、アメリカの国防省のように戦略的な行動をとるといことがないので、国土交通省のこのような審議会場で議論をする必要がある。

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

<「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）に対する主な意見（文書提出含む。）>

（答申素案の修正案に対する意見も含む。）

### 【第1章 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】関係

- 「2.(2) 本邦外航海運事業者の意義の意義・必要性」、「4.(2)① トン数標準税制の導入」において、本邦外航海運事業者の意義・必要性について述べられているが、「2.(3)① 日本籍船・日本人船員の法的な位置付け」で記述されている船舶法の規定に関する記述は、本邦外航海運事業者及び日本籍船の確保に重要なことであるため、2.(2)あるいは4.(2)①においても船舶法の規定に関する記述をしても良いのではないかと。  
<資料4-1：4ページ、資料4-2：4ページ>
- 「2.(3)① 日本籍船・日本人船員の法的な位置付け」における「外交保護権」について、当該表現は、国際法上は保護の範囲が非常に限定的になるため、単純に「保護」という表現の方が適切ではないかと。  
また、日本の管轄権や保護の権利の行使と日本国民主導の意思決定の関係の記述について、日本の管轄権確実な行使との関係が分かり難いため、「2.(3)②A)a) 経済安全保障のための管轄権が及ぶ輸送体制の確保」で記述されているように、管轄権の行使と保護を区別して記述する方が分かり易くなるのではないかと。  
さらに、「日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待され、かつ、保護の対象となっているのは、日本人船員である。」（修正後の案文）の記述について、国際法上は、公海上で国家の管轄権が及ぶのは原則として自国を旗国とする船舶に対してであるため、「日本籍船」とする方が適切である。  
<資料4-1：5ページ、資料4-2：5～6ページ>

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【第1章 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】関係（続き）

- 「2.(3)②A)b) 海上輸送の安全の確保及び環境保全」における「国連海洋法条約において旗国の義務」の記述について、当該条約の海洋環境保護に関する部分には、旗国主義が大原則であることを認めつつ、その限界を認識し、沿岸国と寄港国にも一定の管轄権の行使を認めているため、「原則として旗国の義務」とする方が良いのではないか。〈資料4-1：6ページ、資料4-2：7ページ〉
- 「3.(1) 従前からの諸外国の施策」における「国際船舶制度」は外国における制度で、「4.(2) 具体的施策のあり方」における「国際船舶制度」は我が国の制度であり、混乱するため、3.(1)に記述される「国際船舶制度」の表現を改める必要がある。〈資料4-1：8ページ、資料4-2：8ページ〉
- 「4.(2)① トン数標準税制の導入」における「・・・、同税制は、・・・唯一の政策手段・・・」と既述されているが、国際競争力の確保、船員職業の魅力回復や人材確保の面から、トン数標準税制を導入している先進諸外国で行われている船員税制その他の施策についても盛り込んで頂きたい。  
〈資料4-1：12ページ、資料4-2：12ページ〉
- 「4.(2)① トン数標準税制の導入」における「・・・税収減につながるトン数標準税制の導入について・・・」の記述について、当該税制は、徴収する側は安定した税金を徴収でき、長期の不況下でも税収が期待できるという国家にとってもメリットがあると考えため、国家にとってのメリットについても触れてはどうか。  
「・・・、税収減につながるトン数標準税制の導入について・・・」の記述については、「・・・、安定収入であるとはいえ、税収減につながるトン数標準税制の導入について・・・」という表現はどうか。  
〈資料4-1：12ページ、資料4-2：12ページ〉

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【第2章 競争環境の整備】関係

- 「1.(2) 外航海運の特性と独占禁止法適用除外制度の意義」の記述について、時間の流れの概念が分かり難いため、少し整理された方が良いのではないかと考える。例えば、「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）」において、「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。」とあるが、「② サービス供給量の調整が容易でなく、供給過剰になる傾向（不安定な市況）」（修正後の表題）では、船腹過剰をもたらすという話があり、船腹過剰なのに、運航頻度が低下するというのは、おそらく時間の流れというのがあるであろう。「③ 巨額投資が必要であり、他社との提携の必要性が極めて高い（アライアンスの必要性）」において、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なのか。少し分かり難いので、時間を追って、破滅的競争が起こって、破滅的競争自体は、乱高下だけではなくて、運賃の低下だけであろうけれども、その後に、寡占化をして、その寡占の結果がどうなるのかという、時間の順番が思うので、その点を丁寧に説明するのが良いかと考える。

<資料4-1：17～18ページ、資料4-2：18～19ページ>

- 「1.(2)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）」において、「このため」の記述について、その前の記述が理由になって、「破滅的競争」が出てきている。経済学的に言えば、破滅的競争の背後には、費用構造という意識があって、破滅的競争が出てくる。「このため」の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、参入が極めて容易であるとなっているが、これは、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ないと考えるため、そういう点に気をつける必要があると考える。

<資料4-1：17ページ、資料4-2：18ページ>

- 1.(4)①～④について、ここでは、主要国の適用除外制度の状況とシェアについて記述がありますが、適用除外制度は荷動きシェアの大小に拘らず必要なものと考えている。例えば「欧州航路のシェアが12%」と記載すると、欧州航路の重要性は低いとの誤った印象を与えかねないため、シェア率を削除するか、シェアを記載する必要があるのであれば、荷動き量(TEU)も併せて記載すべきではと考える。

<資料4-1：19～20ページ、資料4-2：20～21ページ>

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【第2章 競争環境の整備】関係（続き）

- 「1.(5) 今後の検討の視点」の柱書において、検討の必要性の観点を明確化するため、「独占禁止法の適用除外制度の今後のあり方については、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、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。」とするのが良いと考える。＜資料4-1：20ページ、資料4-2：21ページ＞
- 「1.(5)① 各国の動きと我が国に与える影響」において、「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のか、また競争法が域外に適用される場合には、欧州委員会はそのような指針に基づき外航海運に同法を運用していくのか確認することが重要な点となる。」に改める。理由は、欧州委員会は、企業による欧州域外での活動でも、それが欧州の競争を損ね、消費者にダメージを与えていると判断した場合には競争法を適用するとのスタンスをとっており、外航海運も例外ではないと考える。（ガイドライン案においても域外適用について言及している。）しかし、米国及び日本を含む多くの国が船社間協定に対する適用除外制度を引き続き認めていることから、EU競争法適用の不明確さゆえに外航船社の企業活動が萎縮しないよう、欧州委員会の競争法域外適用基準を明確にする必要があると思われます。＜資料4-1：21ページ、資料4-2：22ページ＞
- 「1.(5)② 市場の変化、船主の巨大化の進展など」の記述に関連して、海運事業者の立場から言うと、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るが、EUでの同盟制度が、2008年10月以降になくなるとすれば、従来からお願いしているように、船社間のカルテル行為について独禁法適用除外を認めてほしいという考え方に変わりはない。最終的に、需給関係で物事が決まってくると、自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。欧州の3社の市場占有率は、30何%という状況に、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もってくると、誰とも相談せずにして、自ら調整機能を発揮できる。歴史的な背景もあるが、中あるいは小の部類の船社、日本の船社もこの中に入るが、自分たち1社でサービスが出来ないから、単独で相当の支配力をも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、そのアライアンスとして対抗する時に、独禁法上の問題が出てくると、致命的な問題だと考えている。この問題は、是非とも、何らかの国際的な、同じルールでgovernして頂くことを、世界的に認められるように日本からも発信して頂きたい。＜資料4-1：21ページ、資料4-2：22ページ＞

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【第2章 競争環境の整備】関係（続き）

- 「1.(5)② 市場の変化、船主の巨大化の進展など」において、「このように巨大化が進む欧州企業は、単独で市場に対する影響力を持ち、需給調整を行うことができるようになるが、このような巨大企業に対し、我が国海運企業がM&Aを行わずに対等に競争するためには、複数企業でアライアンスを組み、~~情報共有を行うことなどにより~~対抗する必要があるが、このようなアライアンスや情報共有をどのように捉えるかが特に重要である。」に改める。理由は、協調配船による輸送サービスの強化や、ターミナルなどの共同使用によるコスト削減によって競争力を高める上でのアライアンスの必要性について意見を述べており、また、アライアンス内での情報共有は技術的事項に限られており、商業的事項(運賃及びサーチャージ等)に関する情報交換は一切行われていない。  
<資料4-1：21ページ、資料4-2：22ページ>
- 適用除外がはずされると、「1.(5)④ 我が国経済に与える影響」のところで、「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、」と書いてあるように、競争すると邦船社は、すぐ負けるというように読めなくもないが、そういう認識で良いのかどうか。独禁法適用除外制度が、我が国邦船社の複数社体制の根幹になっているということが、秩序ある競争の基になっているという認識で良いのかどうか。また、このような認識を、この部会で形成できるのかどうか。  
また、我が国邦船社のM&Aについて、我が国邦船社が、3社が2社になり、2社が1社になるようなことを、公正取引委員会はどこまで認めるのかについて聞いてみたい。  
さらに、マースクがどうも高い運賃を付けていて、我が国の荷主が泣いているとなった場合に、我が国の独禁法は、マースクに対して、我が国の国益を守るようなことができるのかという意識を持つ必要があるのではないか。  
<資料4-1：21ページ、資料4-2：22～23ページ>

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【第2章 競争環境の整備】関係（続き）

- 「1.(5)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。」の記述に関連して、価格安定化をとることは、独禁法違反であるという考え方は、古いと言うと語弊があるかもしれないが、新しい議論での観点からすれば、少し一面的ではないかと感じる。  
リアルオプションという考え方からすると、船の場合も、いろいろな事情から、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、船会社の方が、その乱高下を安定化させようと行動することは、オプション的にいえば当たり前前で、それがカルテルだという方がおかしいと考える。  
そのような安定化の行動をとるのは、オプション理論からみれば、合理的だとすると、そのように行動をとるのが、適用除外というかたちでもって認めさせろというよりも、独禁法は、そのような産業に関しては、時によっては、結合利潤と言うのか、みんなのジョイントプロフィットをマキシマムにするのではなくて、むしろ、乱高下に対して調整するというかたちの安定化というのは、別にカルテルではなくて、競争法等違反でもないという、広げた解釈をするべきではないかと考える。〈資料4-1：22ページ、資料4-2：23ページ〉
- 「2. 自由かつ公正な国際海運市場の形成」において、「自由化」と「規律」の記述があるが、これらの文言の内容が、必ずしも明確ではないので、「自由化」と「規律」の内容をもう少し明確にした方が良いのではないか。日本の海運業、あるいは日本国民にとって、都合の良い自由化、都合の良い国際的な規律が必要だということであれば、それで良いのではないかと考える。〈資料4-1：22～23ページ、資料4-2：24ページ〉
- 「2.(2)② 二国間及び地域間の取り組み」の記述に関連して、二国間、地域間のレベルでの協定の1つの特色には、確かにより特別な保護ということがあるのだろうけれども、もう1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。若干、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、例え、WTOで交渉が妥結したとしても、二国間のEPA/FTAをもっていることに意義があるのではないかと考えることから、若干その点を付け加えられても良いのではないか。〈資料4-1：23～24ページ、資料4-2：25～26ページ〉



## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【第3章 地球規模での安全・環境問題への取り組み】 関係

- 「1.(3) 協力枠組み創設に向けた国際的な動き」における「協力メカニズム」の記述について、当該メカニズムは、国家間だけでなく、海運事業者等の民間を含めた枠組みであるならば、そのことを正確に書くべきではないか。<資料4-1：27～28ページ、資料4-2：28～29ページ>
- 「1.(4)② 官民一体となった我が国の取り組み」において、「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自発的な支援が、~~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。」のように改める。理由は、マ・シ海峡に原油供給の太宗は依存しているが、エネルギー大でとらえると状況は異なり、太宗とはいえない。他方、エネルギーに限らず、我が国の消費活動や経済活動に必要な様々な物資を依存していると思慮される。同海峡の航行量（隻数ベース）はコンテナ船、タンカー、一般貨物船の順であり、LNG/LPG船については約4%に過ぎない。既に石油業界が上記民間団体を通じて支援してきたことに鑑みると、ここで改めて比率の小さいそれ以外のエネルギー関係業界・企業に対し呼びかけるよりも、便益者（業界、企業）全体に対して広く支援を呼びかけるのが自然である。「自発的な」の挿入は、シンガポール声明の表現とあわせたもの。マ・シ海峡への新たな支援者の出現が、企業の社会貢献（CSR）活動に拍車をかけるほどの影響があるのかわからない。<資料4-1：28ページ、資料4-2：29ページ>
- 「1.(4)④ 海賊事案への対応」において、最近、ソマリア沖で事件が発生したことから、ソマリアが挙げられておりますが、マラッカ・シンガポール海峡は、海賊多発地域（2006年の発生件数では、インドネシア50件、マレーシア10件）であるのに、その点が記述されていないため、マ・シ海峡が海賊多発地域であるという事実について記載をして頂きたい。<資料4-1：29ページ、資料4-2：30ページ>
- 「1.(4)④ 海賊事案への対応」において、国連海洋法条約上、「海賊」の定義があり、マ・シ海峡の場合は、各国の領海を含むいわゆる海賊行為だが、国連海洋法条約でいう厳密な意味での海賊行為ではないため、マ・シ海峡について記述するのであれば、「海上武装強盗」であろうと思われる場合が多いかと思うので、「海賊等」という表現を用いた方が良いのではと考える。<資料4-1：29ページ、資料4-2：30ページ>

## 第7回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

### 【おわりに】関係

- 船員税制その他の諸施策への取り組みについて、中間とりまとめの記述どおり残して頂きたい。  
<資料4-1：15ページ、資料4-2：16ページ>