

検討テーマ各項目（その他）

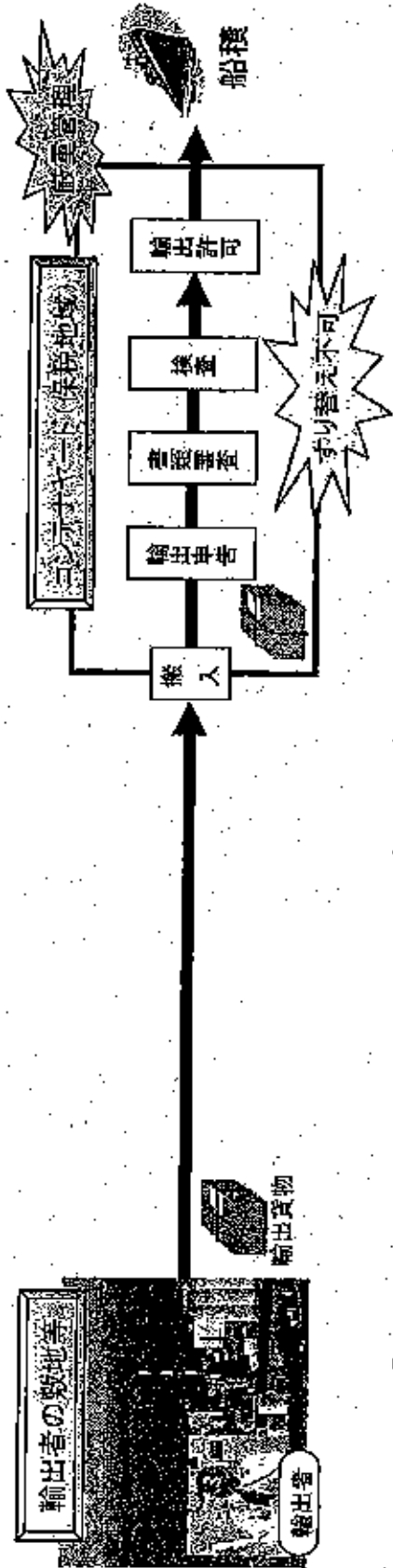
【その他成長戦略関係 ①】

規制改革事項	輸出通関における保税搬入原則の見直し
規制の概要	<p>我が国では、輸出通関申告に際しては保税地域に搬入した後でなければ申告ができない（保税搬入原則：関税法67条の2）。</p> <p>例外的に、コンプライアンス・法令順守の体制が確立されている等一定の要件を満たす事業者（AEO制度：Authorized Economic Operator（認定事業者）、平成18年導入）には保税地域以外からの輸出申告を認めている（関税法67条の3）。</p>
賛成の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸出通関は、保税地域に搬入することなく、どこからでも申告できるようにすることで、貨物のリードタイムの短縮、物流コストの低減が期待できる。</li> <li>● 米国では輸出に際して商務省に対する届出のみであり税関に申告する制度はなく、また、韓国・カナダでも、貨物を特定の場所に搬入する義務はない。</li> <li>● AEO制度については、利用できない貨物も多く、利便性の向上を図るべき。</li> </ul>
慎重な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 保税地域の貨物を税関が必要に応じ現物の検査を行うことにより大量破壊兵器や産業廃棄物等の不正輸出を防止できる。</li> <li>● 保税地域において外国貨物の分別管理を確保することにより消費税免税等の乱用を防止できる。</li> </ul>

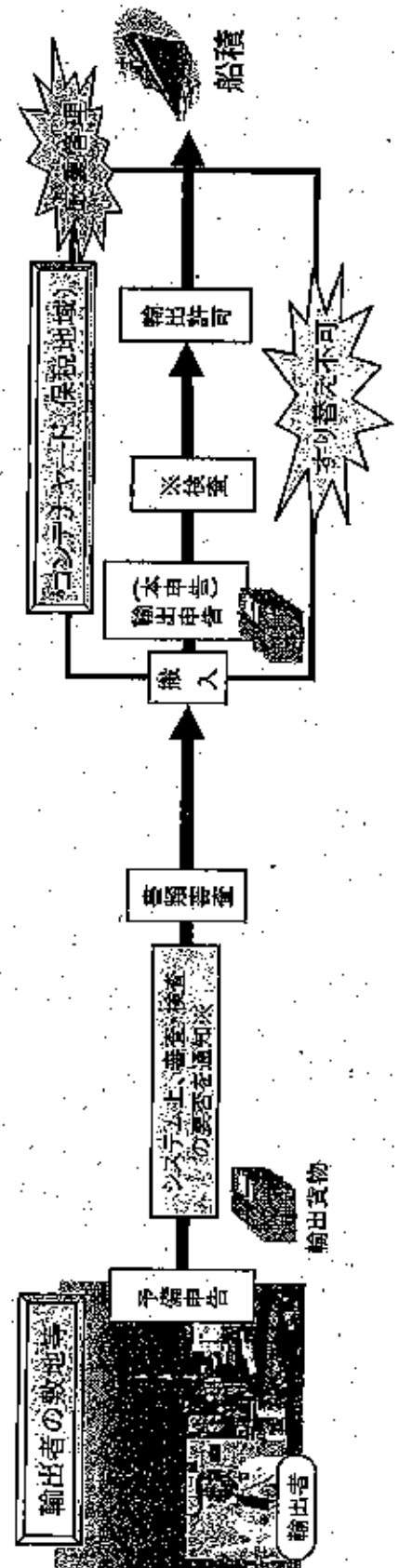


貨物が保税地域内

■申告の対象となる貨物が一貫して税関の管理下にあるため、不正行為に対する抑止力が働く。



参考: 予備審査のフロー



### 3. 諸外国の通関制度について

	日本	諸外国
<p><b>原則</b></p>	<p>1. 輸出申告に際して、輸出しようとする貨物を保税地域に搬入した後にはなかなければならない。【全貨物】 ※輸出許可された貨物は外国貨物となるため、保税地域に置かなければならない。</p> <p>2. 外国貨物は保税地域以外の場所に置くことができない。【全貨物】 ＜保税地域の種類：指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域＞</p>	<p>(19.11.19 規制改革会議タスク・フォース 財務省資料記載内容要約)</p> <p>(1) イギリス、オランダを含むEC 原則、輸出申告に際して輸出貨物を税関官署又は税関が指定する場所に搬入する必要があり、我が国と同様の制度となっている。また、コンプライアンスに優れている等一定の要件を満たし税関に認められた場合には、上記の搬入義務が免除され、自社の社屋等に貨物を置いた状態で輸出申告することができる特例(ローカルグリアランス制度)を設けている。</p> <p>(2) 韓国、カナダ 輸出申告(カナダは届出)に際し、貨物を特定の場所へ搬入する義務はないが、税関が検査のために必要と認められる場合には、当該貨物を税関に提示する必要がある(韓国においては保税区域に貨物を搬入させ検査することもできる。)</p> <p>(3) 米国 米国においては、輸出に際して税関への申告を求めず制度はないが、輸出者は商務省に対し、輸出の電子申請システムであるAES等により輸出の届出を行うことが原則であり、税関は、AESの情報等を閲覧し、必要に応じて検査等を実施している。</p>
<p><b>例外</b></p>	<p>1. 上記1の例外あり ①コンプライアンス・法令遵守の体制が確立されている等一定の要件を満たす事業者として税関長の承認を受けた者が行う貨物&lt; AEO関連貨物 &gt; ② 保税地域に入れないで輸出申告することについて税関長の承認を受けた貨物</p> <p>2. 上記2の例外あり ① 保税地域に置くことが困難であるとして税関長が許可した貨物 ② 特定輸出申告を行い輸出許可を受けた貨物など</p>	

## 関税法

第六十七条の二 輸出申告又は輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域等(保税地域又は第三十条第一項第二号(外国貨物を置く場所の制限)の規定により税関長が指定した場所をいう。第一号において同じ。)に入れた後にするものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

- 一 当該貨物を保税地域等に入れないで申告をすることにつき、政令で定めるところにより、税関長の承認を受けた場合
  - 二 当該貨物(関税暫定措置法第八条の二第一項第二号(特惠関税等)に規定する特定鉱工業産品等であつて同項の規定の適用を受けるものその他政令で定める規定の適用を受けるものを除く。)につき、特例輸入者又は特例委託輸入者が政令で定めるところにより輸入申告を行う場合
- 2 前項各号のいずれかに該当する場合における輸入申告は、当該貨物に係る第十五条第一項若しくは第七項(入港手続)の規定による積荷に関する事項が税関に報告され、又は同条第二項若しくは第八項若しくは第十八条第二項若しくは第四項(入出港の簡易手続)の規定による積荷に関する事項を記載した書面が税関に提出された後にするものとする。

第六十七条の三 次に掲げる者は、輸出申告をする場合において、前条第一項の規定の適用を受けないことを希望する旨の申出をすることができる。この場合においては、当該輸出申告については、同項の規定を適用しない。

- 一 貨物を輸出しようとする者であつてあらかじめいずれかの税関長の承認を受けた者(以下この節において「特定輸出者」という。)
- 二 貨物を輸出しようとする者であつて当該貨物の輸出に係る通関手続を認定通関業者に委託した者(次項において「特定委託輸出者」という。)
- 三 認定製造者(第六十七条の十四(規則等に関する改善措置)に規定する認定製造者をいう。以下この号及び第四項において同じ。)が製造した貨物を当該認定製造者から取得して輸出しようとする特定製造貨物輸出者(第六十七条の十三第二項(製造者の認定)に規定する特定製造貨物輸出者をいう。次項及び第四項において同じ。)

第三十条 外国貨物は、保税地域以外の場所に置くことができない。ただし、次に掲げるものについては、この限りでない。

- 一 難破貨物
- 二 保税地域に置くことが困難又は著しく不適當であると認め税関長が期間及び場所を指定して許可した貨物
- 三 特定郵便物(第七十六条第五項(郵便物の輸出入の簡易手続)の規定による通知に係る郵便物(輸入されるものに限る。)及び信書のみを内容とする郵便物をいう。第六十三条の九第一項において同じ。)、刑事訴訟法(昭和二十三年法律第百三十一号)の規定により押収された物件その他政令で定める貨物
- 四 信書郵便物(民間事業者による信書の送達に関する法律(平成十四年法律第九十九号)第二条第三項(定義)に規定する信書郵便物をいう。第七十四条(輸入を許可された貨物とみなすもの)、第七十八条の三(信書等に係る郵便物についての規定の準用)並びに第二百二十二条第一項及び第二項(郵便物等の差押え)において同じ。)のうち税関長が取締り上支障がないと認めるもの
- 五 第六十七条の三第二項(輸出申告の特例)に規定する特定輸出申告を行い、税関長の輸出の許可を受けた貨物(以下「特定輸出貨物」という。)



### 【保税地域】

保税地域とは、輸出入手続きを適切かつ効率的に行い、また、貨物を輸入手続き未済のまま蔵置し、又は加工・製造、展示等を行うことができる特定の場所である。

保税地域はその機能に応じて 1.指定保税地域、2.保税蔵置場、3.保税工場、4.保税展示場、5.総合保税地域の 5 種類に区分される。

保税地域の種類と主な機能			
種類	主な機能	蔵置期間	設置の手続
指定保税地域 (関税法第 37 条)	外国貨物の積卸し、運搬、一時蔵置 例)コンテナヤード 等	1 ヶ月	財務大臣の指定
保税蔵置場 (関税法第 42 条)	外国貨物の積卸し、運搬、蔵置 例)倉庫、上屋 等	2 年 (延長可)	税関長の許可
保税工場 (関税法第 56 条)	外国貨物の加工、製造 例)造船所、製鉄所、製油所 等	2 年 (延長可)	税関長の許可
保税展示場 (関税法第 62 条の 2)	外国貨物の展示・使用 例)博覧会、博物館 等	税関長が必要と認める期間	税関長の許可
総合保税地域 (関税法 62 条の 8)	保税蔵置場、保税工場、保税展示場の総合的機能 例)中部国際空港 等	2 年 (延長可)	税関長の許可





【その他成長戦略関係 ②】

規制改革事項	内航海運暫定措置事業の廃止
規制の概要	<p>昭和41年より続けられていた船腹調整事業の解消に伴う引当営業権の補償を目的として、内航海運組合法8条に基づき、内航総連により、平成10年より開始された事業（同法18条により独占禁止法適用除外）。</p> <p>内航総連が、船舶の解撤者に対して交付金を交付し、建造者から納付金を納付させる内容。必要な資金は、内航総連が、(独)鉄道・運輸機構や金融機関等からの借入金により調達しており、納・交付金の収支が相償った時点で同事業は解消する。</p>
賛成の意見	<p>納・交付金の差額として多額の債務があり、今後の建造状況の如何によっては、同事業が終了するまでには相当程度の期間を要するものと考えられる。内航海運は経済効率性が高く、環境保全の面でも優れており、新規参入や代替建造の障害となっている同事業を、できるだけ早期に解消させるべく公的資金の投入などの施策を講じるべきである。</p>
慎重な意見	<p>国土交通省においては、環境性能の高い船舶への代替建造支援等を実施しており、納付金の安定的な確保による同事業の早期解消に努めているとしている。</p>



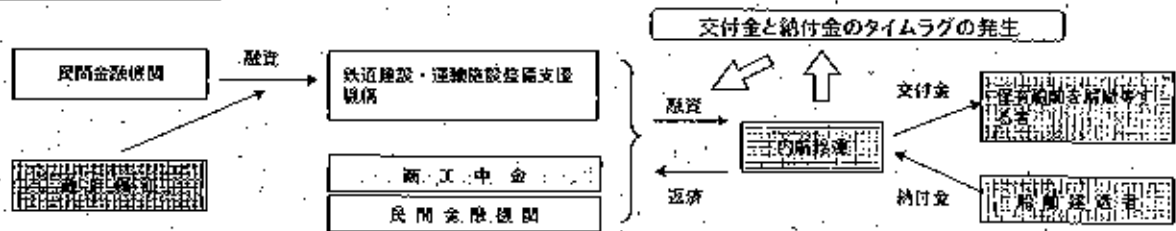
## 【その他 ②】内航海運暫定措置事業の廃止

### 1. 現行制度の概要等

#### 1. 内航海運暫定措置事業の導入

- (1) 内航海運については、平成10年5月、内航海運の活性化を図るため、暫定措置事業を導入するとともに、昭和41年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消した。
- (2) この暫定措置事業は、保有船舶を解体等した者に対して一定の交付金を交付するとともに船舶建造者から納付金を納付させる等を内容とするものである。これは、競争制限的との批判が続かった船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹過剰の適正化を図るための事業である。

#### 2. 概要



- ① 内航総運は、保有船舶を解体等する者に交付金を交付。(船齢15年以下の船舶に限る。)
- ② 船舶建造者は、内航総運に納付金を納付(代替建造の場合は納付金から交付金相当額を相殺)。
- ③ 内航総運は、この事業に必要な資金を確保するため、金融機関等から融資を受けて交付金を交付するとともに、船舶建造者が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済。

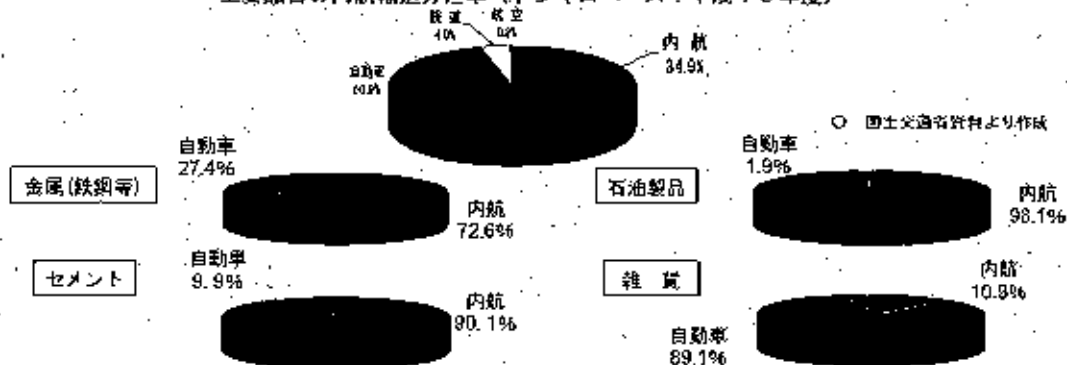
(出典:第1回 内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会資料(平成21年4月))

## 内航海運の重要性

### 内航海運の輸送分担率

内航海運は、国内物流の約4割を担い、鉄鋼、石油、セメント等産業基礎物資の約8割の輸送を担う重要な物流産業

主要品目の内航輸送分担率 (トンキロベース:平成19年度)



(出典:第1回 内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会資料(平成21年4月))

## 2. 賛成の意見

### (1) 更なる規制改革の推進に向けて(平成 21 年 12 月 4 日規制改革会議)

#### 内航海運暫定措置事業について

- ・ 内航海運暫定措置事業については、交付金を先に交付し、後から納付金で収支を相償わせるという事業構造であり、収支が相償い終了するまでには相当程度の期間を要するものと考えられる。
- ・ そこで、内航海運暫定措置事業については、できるだけ早期に終了するよう努めるべく、引き続き毎年度ごとの暫定措置事業の資金管理計画を明確にさせ、これを公表すべきである。
- ・ また、国としても着実な債務の償還が図られ、本件業務に係る政府保証額が前年度以下となるように監督することが必要である。

### (2) 国民の声(第 1 回集中受付期間)提案

○提案主体名: 日本経済団体連合会

○提案の具体的内容:

船腹調整事業の解消に伴い、1998 年 5 月に暫定措置事業が認可された。これにより日本内航海運組合総連合会は船舶を解散する船主に解散交付金を支払い、新規に建造する船主は内航総連に建造納付金を納付することとなった。同事業は納・交付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、解散に対して建造が少なく、期限内(2013 年)の事業解消が困難な状況から、2009 年 1 月の上記総連合会理事会において 2015 年までの事業継続が承認された。内航海運暫定措置事業は、公的資金による解消など、できるだけ早期に終了させるべく施策を講じるべきである。

○提案理由:

以下の問題点があり、コスト競争力のある事業者が生まれにくい状況となっている。競争が制限的であることは、事業効率化を不十分とし、小規模船舶による新たなサービスの提供が阻害されるなど、自由な企業活動による業界の活性化につながらない。

①計算上は交納付金の収支の目処は立つものの、今後の建造状況の如何によっては、同事業の解消ができないことも考えられる。

②新規参入時に多額の納付金が必要なため、コストが高くなり参入の障害となっている。

③既存業者のリプレース時も交納付金の差額の納付が必要で、リプレースの障害となっている。

今後も建造納付金が必要になれば、船主の建造時負担が大きくなり、当事業の目的である内航海運の活性化が図れない。「海上運送活性化3法案」の付帯決議の中で、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施」がうたわれているが、このままでは抜本的な解決にならない。

※下線は事務局にて追加

○提案主体名：個人

○提案の具体的内容：

内航海運の船腹調整暫定措置制度を担保する内航海運組合法上の独占禁止法適用除外規定を撤廃し、平成25年度以降の暫定措置事業の継続を認めないこととする。

その際、内航総連が抱える既存の負債については、公的資金を注入して解消する。

○提案理由：

地球温暖化対策には、トラック輸送から内航船輸送へのモータルシフトの推進や、そもそも内航船の大型化投資による燃費向上は極めて効果的である。

また、日本の港灣の基幹航路維持のためには、日本-釜山間の外航フィーダー輸送との間で十分な価格競争力を有する内航フィーダーサービスの実現により、国内主要ハブ港灣の集荷力を向上させる必要がある。

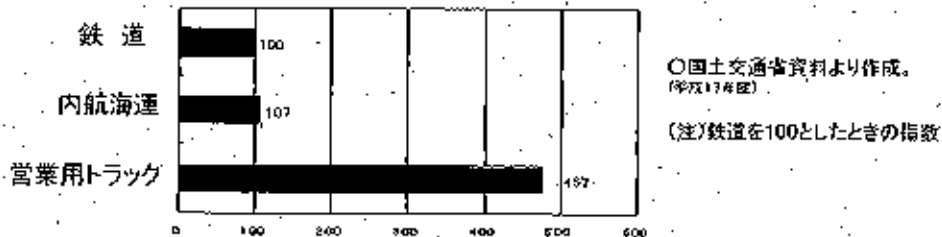
この2つの観点から必要な内航フィーダーの低価格化には、人件費と燃費の抜本的改善が必要。これを実現するには船舶の大型化投資が必須であるため、この新規造船を阻害する船腹調整制度は平成25年以降の延長を認めるべきではない。

※下線は事務局にて追加

### 環境に優しい内航海運

内航海運は、環境に優しい輸送機関であり、地球温暖化対策上も有効。

1トンの荷物を1km運ぶ際に消費するエネルギーの比較



～ 船舶は効率的な輸送機関です ～



内航海運は、重量ベースで、年間4億3千万tを運んでおり、10tトラックで4300万台に相当

内航海運の輸送量を、陸上輸送機関で代替することは、物理的にも、交通環境問題からも極めて困難。

2

(出典：第1回 内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会資料(平成21年4月))

### 3. 慎重な意見

平成21年度規制改革要望(6月受付) 国土交通省回答

○措置の分類: d (現行制度下で対応可能)

○措置の概要(対応策)

平成19年度の建造実績は110隻を超え、平成20年度においても100隻を超え建造量は大幅に増加してきている。さらに平成21年5月期の建造申請も順調に推移してきていることから、その他(特記事項)にある「解散に対し建造隻数が少ない」という懸念はないと考えている。

本事業を円滑かつ着実に実施するためには、納付金の安定的な確保が肝要であり、内航船舶の代替建造促進を図ることが不可欠であると考えており、環境性能の高い船舶への代替建造支援などを行っているところ。

さらに、同事業に必要な資金の一部に対して政府保証を行い、資金面においても事業が円滑かつ着実に実施するよう支援しており、早期に解消できるものと考えている。

○その他

なお、特記事項にある、日本内航海運組合総連合会理事会で承認されたのは、2016年までに事業を解消するというのではなく、同年までは少なくとも交付金制度と免除制度を継続するということであり、本事業自体は収支相償った時点で終了する。

※下線は事務局にて追加

※ 内航海運暫定措置事業に係る政府保証額の推移

		(単位:億円)										
年度	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
予算額	150	210	210	290	370	370	530	530	530	530	530	

(出典:規制改革会議第1回運輸TF(平成20年4月22日)国土交通省提出資料)

※ 環境性能向上等に資する代替建造や改造の促進等に対する取組み

鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用し、以下の支援を行う。

○環境性能の高い船舶等を建造する場合に船舶使用料の一定割合を軽減

○既存共有船舶に環境性能を向上させる改造等を施した場合に船舶使用料の一定割合を軽減

○経営改善に取り組む事業者に対し既存共有船舶の共有期間を延長し、毎年度の船舶使用料の支払額を軽減

(出典:第1回 内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会資料(平成21年4月))

※ 船舶共有建造制度

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。

共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間(概ね法定耐用年数)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。

(出典: 国土交通省ウェブサイト)

#### 4. 関係条文

内航海運組合法（昭和三十二年六月法律第百六十二号）（抄）

（事業）

第八条 海運組合は、次に掲げる事業を行うことができる。ただし、第一号から第六号までに掲げる事業にあつては、その海運組合の組合員たる資格を有する内航海運事業を営む者の競争が正常の程度を超えて行われているため、その内航海運事業を営む者の事業活動に関する取引の円滑な運行が阻害され、その相当部分の経営が著しく不安定となつている場合に限る。

- 一 内航運送に係る運賃若しくは料金又は内航運送の用に供される船舶の貸渡しに係る料金であつて組合員が受け取り、又は支払うものの調整
- 二 組合員の内航海運事業に係る運送条件であつて前号に規定するもの以外のものの調整
- 三 組合員がする内航運送に係る貨物の引受数量又は引受方法の調整
- 四 組合員が配船する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整
- 五 組合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整
- 六 組合員が内航運送の用に供される船舶を運航するに必要な燃料等の物資の購入数量、購入方法又は購入価格の調整

七～十三 略

2 略

（調整規程の認可）

第十二条 海運組合は、第八条第一項第一号から第六号までに掲げる事業を行おうとするときは、その内容、実施の方法等を定めた規程（以下「調整規程」という。）を国土交通大臣に提出して認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可の申請があつた場合において、当該調整規程の内容が次の各号の一に該当すると認めるときは、認可をしてはならない。

- 一 第八条第一項ただし書に規定する事態を克服するための必要かつ最少限度をこえること。
- 二 第二条第二項各号に掲げる業種の間又は同一業種の組合員の間になりに差別的であること。
- 三 荷主又は関連事業者の利益を不当に害すること。

3 国土交通大臣は、第一項の認可の申請があつた場合において、当該調整規程が他の海運組合の調整規程と同一の事項について異なる定をしているときは、これらの調整規程を調整すべきことを命ずることができる。

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）

第十八条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、認可を受けた団体協約又は調整規程に係る海運組合又はその組合員の行為には、適用しない。ただし、次の各号に掲げる場合は、この限りでない。

一 不公正な取引方法を用いるとき又は組合員に不公正な取引方法に該当する行為をさせるようにするとき。

二 第六十五条第五項の規定による公示があつた後四十日を経過したとき(同条第四項の請求に応じ、国土交通大臣が第十四条第一項(第十条第二項において準用する場合を含む。)の規定による処分をした場合を除く。)

2 略

3 略

(調整規程の総合調整等)

第五十七条 内航海運組合連合会(以下「連合会」という。)は、会員の調整規程を総合調整し、並びに当該連合会を直接又は間接に構成する海運組合の組合員のための調整規程を設定し、及び実施するものとする。



【その他成長戦略関係 ③】

規制改革事項	外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の見直し
規制の概要	<p>価格、数量、販路等のカルテルは、公正かつ自由な競争を妨げるものとして、独占禁止法上禁止されている（第3条）。しかし、外航海運に係る船社間の協定については、海上運送法第28条により独占禁止法の適用が除外されている。</p>
賛成の意見	<p>外航海運市場においては、船舶運航事業者間で運賃やサーチャージに関する協定等が締結されている。運賃以外のサーチャージに関する船社間協定や協調的な運賃引上げについては、船社の実コスト以上に請求している可能性がある、算定根拠が不明確である、一方的に通告されるとの荷主の意見があること等から、利用者である荷主の利益を害しているおそれがある。</p> <p>海運同盟による共通運賃の形骸化、EUによる適用除外制度廃止（2008年10月）等の環境変化を踏まえ、上記適用除外について検証し、見直しを行うべきである。</p> <p>なお、上記適用除外については、公正取引委員会において、平成18年に「政府規制等と競争政策に関する研究会」において検討した結果、平成11年の適用除外制度の見直し時に制度が維持された理由は今日では成立していないとし、当該制度の要否を国土交通省にて検討されることを期待する旨の見解を表明している。</p>
慎重な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、更に専門的な検討を行う必要がある。</li> </ul>



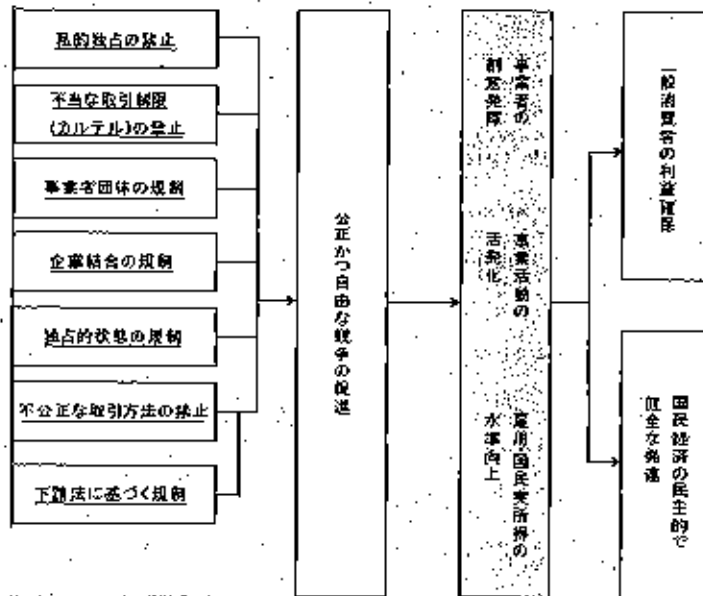
【その他 ③】 外航海運に関する独占禁止法適用除外制度の見直し

1 現行制度の概要等

(1) 外航海運に係る船社間協定に係る独占禁止法適用除外制度（海上運送法第28条）について

独占禁止法（正式名称：私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律）は、自由経済社会において、事業者が事業活動を行うに当たって守るべきルールを定め、公正かつ自由な競争を妨げる行為を規制している。

<独占禁止法の目的と規制内容>



(出典：公正取引委員会ウェブサイト)

上記のとおり、価格、数量、販路等のカルテルは、公正かつ自由な競争を妨げるものとして、独占禁止法上禁止されているが、その一方で他の政策目的を達成する等の観点から、個々の適用除外制度ごとに設けられた一定の要件・手続の下で、特定のカルテルが例外的に許容される場合がある。

海上運送法第28条は、外航海運に係る船社間の協定に係る独占禁止法の適用除外を定めている。日本において、船社間協定が認められてきた理由・目的は、主に以下のとおりである。

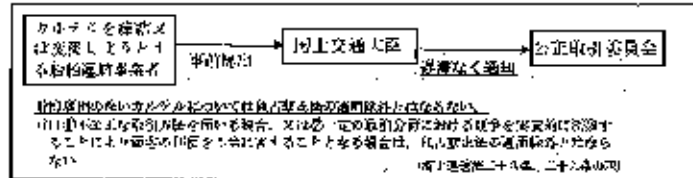
- ① 安定した海運サービス提供の確保
- ② 事業者間の国際的な協調・連携による事業の合理化・効率化
- ③ 国際的な制度の整合性

(出典：国土交通省海事局ウェブサイト)

外航海運適用除外制度の概要は以下のとおりである。

<外航海運適用除外制度>

1 外航海運カルテルの仕組み



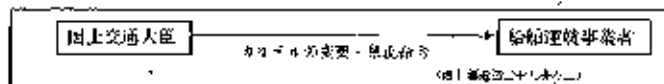
※ 上記の下線部分は、平成11年の適用除外整備法により追加された部分である（平成11年7月までは公正取引委員会に対する届出義務がなく、また、無届出のカルテルも適用除外となっていた。）

2 内容のある外航海運カルテルへの対応規定

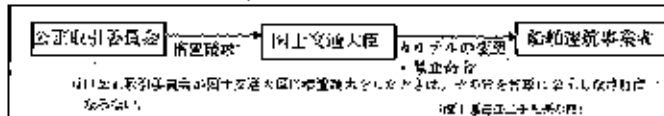
外航海運カルテルの内容が、①利用者の利益を不当に害する、②不当に差別的である、③加入辞退を不当に制限する、④協定の目的に照らして必要最小限度とはいえない、のいずれかに該当する場合には、国土交通大臣は当該カルテルの変更・禁止命令を行わなければならないとされており、その場合の手段は、以下のとおりである。

※ これら規定は、平成11年の適用除外整備法により創設された。

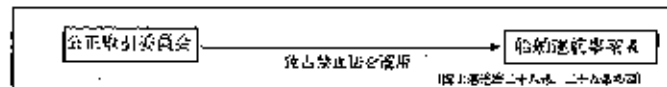
ア 国土交通大臣が届出を受領した際所定変更・禁止命令を行う場合



イ 公正取引委員会からの諮問請求を受けて変更・禁止命令を行う場合



ウ 公正取引委員会がイの諮問請求を行い、その旨公表してから1か月を経過してもなお、国土交通大臣が変更・禁止命令を行わない場合



（出典：政府規制等と競争政策に関する研究会

「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」（平成18年12月）

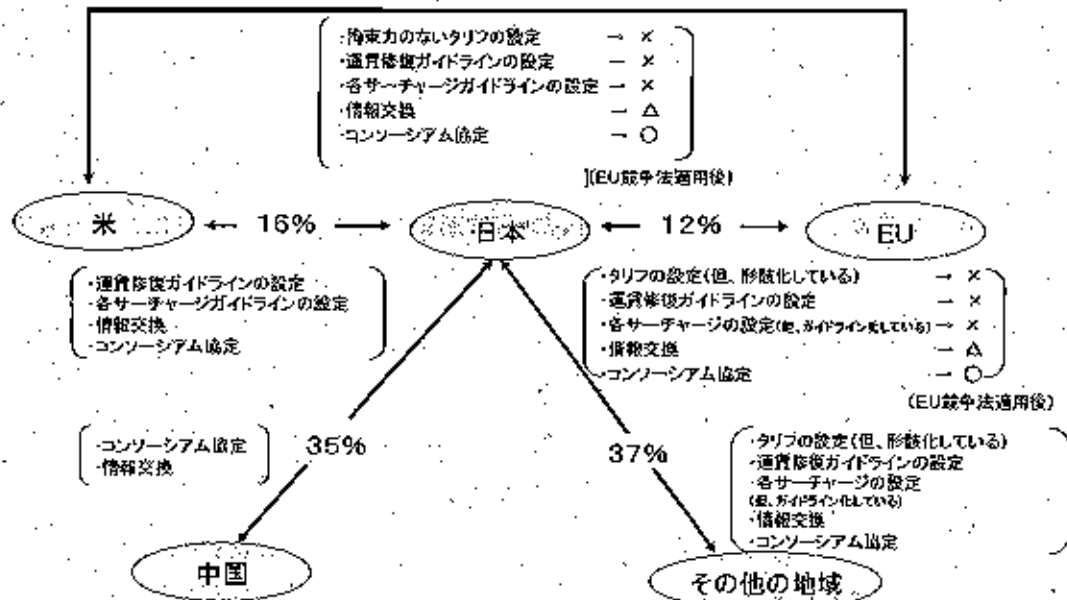
(2) 外航海運に係る船社間協定

船社間協定には、以下のようなものがある。

類型	目的等	共同行為の例	具体例
海運同盟	統一運賃の設定(及び船荷役や使用船舶の調整等)を基礎とする船社間の協定を通じて、適正な運賃水準と船運秩序を維持し、海運サービスの長期的な安定供給を図ることを目的とする長期的協定形態。	・運賃タリフ設定 ・各サーチャージの設定 ・船期調整、船運調整 ・運賃プール ・情報交換 等	日本/南米西岸運賃同盟 日本欧州運賃同盟 横東/南アジア-中東同盟
航路安定化協定	従来の同盟・盟外の枠組みを超えて安定的な航路市場を維持するため、マーケット分析等の情報交換を行い、運賃設定方針等の情報交換を行い、定期航路の維持・安定を図ることを目的とするもの。運賃方針等の設定を行うものの、拘束力を持つものではない。	・運賃修復ガイドラインの設定 ・各サーチャージガイドラインの設定 ・情報交換 等	太平洋航路安定化協定 西航太平洋協定協定 カナダ太平洋協定協定 カナダ西航太平洋協定協定
コンソーシアム協定	定期航路において、サービスの多様化・コストの低減を目指し、複数の船社が一つのグループを形成し、共同協定を基礎としてお互いのスペース等を融通・共有するもの。なお、世界規模でサービス提供を行うアライアンスもある。	・スペースチャーター ・運賃スケジューリング協定 ・コンテナミナルの共同運営 等	グローバルアライアンス協定 TRWA協定 CKWV協定 各スペースチャーター協定
不定期船協定	不定期船航路における統一運賃設定や船期、船荷比率等についての合意を基礎として、適正な運賃水準と船運秩序の維持等を図ることを目的とするもの。	・運賃タリフの設定 ・運賃プール ・船期調整 ・スペースチャーター ・情報交換 等	プロダクン・カーンに関するプール協定 日影船組共同運賃協定 南米航路協定

(出典：交通政策審議会海事分科会第6回国際海上輸送部会資料(平成19年10月))

定期船分野に係る日本を中心とした船社間協定の現状は、以下のとおりである。



(出典：交通政策審議会海事分科会第6回国際海上輸送部会資料(平成19年10月))

### (3) EUにおける適用除外制度廃止について

欧州委員会は、①リスボン戦略において、「ガス、電気、郵便、運輸の各分野で自由化をスピードアップする」とされたこと、②2002年4月のOECD報告書において海運同盟に対する競争法の適用除外の廃止が提言されたこと、③一括適用除外規則の制定から15年以上が経過し、外航定期船輸送の市場に変化がみられることから、2003年3月に適用除外制度の見直しに着手し、2005年12月に一括適用除外規則の廃止を提案する最終報告書を公表した。同報告書では、現行の適用除外規則の下では、海運事業者は共同して運賃を固定し、運航量を決定することが認められているが、規則の廃止により、EUの荷主は外航海運サービスを低い運賃で利用できるようになり、EU域内産業の競争力を高め、リスボン戦略の達成に資するとしている。また、海運同盟については、①運賃は必ずしも距離に比例して算定されているものではなく、海運同盟が運賃決定に影響力を有していること、②サーチャージは海運同盟により設定されており、その算定方法は不透明であること、③海運同盟が航路の安定に寄与しているとする根拠がないこと等が指摘されている。

その後、閣僚理事会で外航海運カルテルの一括適用除外規則廃止の提案が承認され、2008年10月から欧州発着航路において競争法が適用されている。欧州委員会は、2008年7月に「海上輸送サービスに対するEC条約第81条の適用に関するガイドライン」を策定・公表している。

(出典: 政府規制等と競争政策に関する研究会「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」(平成18年12月)を基に作成)

### (4) これまでの主な検討

海上運送法に基づく外航海運の適用除外については、平成11年に適用除外制度の全面的な見直しを行った際、<1>海運同盟は運賃安定効果があり荷主にとっても望ましいとする意見があること、<2>米・EU等と制度の国際的な調和を図ることが必要であること、等の理由により存続することとされた。

しかしながら、コンテナ化の進展やアジア等の主要航路における荷動量の増加等により、外航海運をめぐる状況が大きく変化する中で、海運同盟の形骸化が進んでいる、また、EUにおいても、外航海運分野の適用除外制度廃止の検討が開始される等の状況変化がみられたため、公正取引委員会は、平成17年1月から、外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について検討を開始し、関係者からの意見聴取、アンケート調査等を行った。また、これらの調査結果を踏まえて、平成18年3月から政府規制等と競争政策に関する研究会で検討を行った。

公正取引委員会は、このような検討を踏まえ、平成11年の見直しの際に適用除外制度が維持された理由については、

- ① 海運同盟が設定している共通運賃(タリフ)は形骸化していること、運賃以外のサーチャージに関する船社間協定や協調的な運賃引上げ(運賃修復)には実効性があるが、船社の実コスト以上に請求している可能性があり、また、算定根拠が不明確

であること、一方的に通告されるとの荷主の意見があること等から、荷主（利用者）の利益を害しているおそれがあること、

- ② 日米欧の適用除外の範囲は異なっており、また、欧州連合は、2008年10月から適用除外制度を廃止することを決定したこと、

から、これらの理由は、今日では成立していないと考える、当該適用除外制度の要否を国土交通省にて検討されることを期待する旨の見解を表明している（平成18年12月）。

国土交通省は、上記公正取引委員会の見解が公表されたことも踏まえて、所管省として、本適用除外制度のあり方について十分な検討を行うとしている。これまでの主な検討としては、平成19年12月の交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申において、独占禁止法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、更に専門的な検討を行う必要があるとされている。

## 2 関係条文

海上運送法（昭和二十四年六月一日法律第百八十七号）

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）

第二十八条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、次条第一項の認可を受けて行う第一号から第三号までに掲げる行為又は第二十九条の二第一項の規定による届出をして行う第四号に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は第二十九条の三第四項（第二十九条の四第三項において準用する場合を含む。）の規定による公示があつた後一月を経過したとき（第二十九条の三第三項又は第二十九条の四第二項の請求に応じ、国土交通大臣が次条第三項又は第二十九条の二第二項の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

一 輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる本邦の各港間の航路において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該航路において事業を営んでいる二以上の一般旅客定期航路事業者が行う共同経営に関する協定の締結

二 本邦の各港間の航路において旅客の利便を増進する適切な運航日程又は運航時刻を設定するため、同一の航路において事業を営んでいる二以上の一般旅客定期航路事業者が行う共同経営に関する協定の締結

三 本邦の各港間の航路において貨物の運送の利用者の利便を増進する適切な運航日程を設定するため、同一の航路において事業を営んでいる二以上の一般旅客定期航路事業者又は貨物定期航路事業者が行う共同経営に関する協定の締結

四 本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路において、船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項を内容とする協定若しくは契約の締結又は共同行為

（協定の認可等）

第二十九条 一般旅客定期航路事業者又は貨物定期航路事業者は、前条第一号から第三号までの協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。

- 一 利用者の利益を不当に害さないこと。
- 二 不当に差別的でないこと。
- 三 加入及び脱退を不当に制限しないこと。
- 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。

3 国土交通大臣は、第一項の認可に係る協定の内容が前項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、その一般旅客定期航路事業者又は貨物定期航路事業者に対し、その協定の内容を変更すべきことを命じ、又はその認可を取り消さなければならない。



第二十九条の二 船舶運航事業者は、第二十八条第四号に掲げる行為をし、又はその内容を変更しようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による届出に係る行為の内容が前条第二項各号に適合するものでないと認めるときは、その船舶運航事業者に対し、その行為の内容を変更すべきことを命じ、又はその行為を禁止しなければならない。

(公正取引委員会との関係)

第二十九条の三 国土交通大臣は、第二十九条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。

2 国土交通大臣は、第二十九条第三項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

3 公正取引委員会は、第二十九条第一項の認可に係る協定の内容が同条第二項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、国土交通大臣に対し、同条第三項の規定による処分をすべきことを請求することができる。

4 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

第二十九条の四 国土交通大臣は、第二十九条の二第一項の規定による届出を受理し、又は同条第二項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

2 公正取引委員会は、第二十九条の二第一項の規定による届出に係る行為の内容が第二十九条第二項各号に適合するものでないと認めるときは、国土交通大臣に対し、第二十九条の二第二項の規定による処分をすべきことを請求することができる。

3 前条第四項の規定は、前項の請求について準用する。

(禁止行為)

第三十条 船舶運航事業者は、次の各号に掲げる事項をしてはならない。

一 荷物の量の多寡によつて荷主と締結する契約につき不公正又は不当に差別的な取扱いをし、又は荷物の積付けの場所その他の施設、通常の条件における荷物の積み込み若しくは陸揚げ若しくは損害賠償の請求の調整及び解決について荷主に対して不公正又は不当に差別的な取扱いをすること。

二 特定の人、地域又は運送の方法に対して、不当に優先的な取扱いをし、若しくは利益を与え、又は不当に不利な取扱いをし、若しくは不利益を与えること。

三 虚偽の運賃請求書を作成し、運送貨物の品目又は等級について賃率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他不公正な方法によつて、第十九条の六（第十九条の七において準用する場合を含む。）の規定により公示した賃率表の運賃及び料金より高い金額又は低い金額で貨物を運送すること。

四 船舶運航事業者が加入を申し出た場合において、他の加盟者に比べ、加入の条件が不当に差別的であり、又は当該航路における船腹の供給が需要に対し過剰となることその他の正当かつ合理的な理由がないのに加入を認めない明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申合せに参加すること。

五 荷主若しくは港によつて、又は日本の輸出業者に対して外国の競争者に比べ、不当に差別的な運賃及び料金を設定し、その他不当な運賃及び料金を設定する明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申合せに参加すること。

六 運賃のべもどし（荷主が一定期間内に一定範囲の貨物の運送を専ら一定の船舶運航事業者に行かせた場合に、当該期間に引き続く一定期間内に一定範囲の貨物の運送をその一定の船舶運航事業者以外の者に行かせなかつたことを条件として、当該運賃及び料金の一部を返還することをいう。以下同じ。）により荷主を不当に拘束し、又は運賃のべもどしにより荷主を不当に拘束する明示若しくは黙示の貨物の運送に関する結合、協定若しくは申合せに参加すること。

（荷主の禁止行為）

第三十一条 荷主は、定期航路事業を営む者（以下「定期航路事業者」という。）と通謀して、虚偽の運賃請求書を受領し、運送貨物の品目又は等級について賃率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他著しく不正な方法によつて、定期航路事業者が第十九条の六（第十九条の七において準用する場合を含む。）の規定により公示した賃率表の運賃及び料金より低い金額で当該定期航路事業者に貨物を運送させてはならない。