

### III 紹介 III

## 松本 勇 『EU共通海運政策と競争法』

澤 喜 司 郎

### (I)

本書の表題に対しては海運同盟を中心とした国際定期海運からの接近と、国際定期海運に対する EC 競争法からの接近という 2 つの視点があり、この 2 つの視点の接点にあるものが「EC 競争規則をどのように調整すれば欧州委員会が EU 海運政策の目的としている国際競争力ある EU 商船隊の保有と育成という目的と合致するのかという問題」(序)であり、この接近と接点に関する考察が本書において展開されている。

本書の章構成は、

- 第 1 章 共通運輸政策樹立の経緯と共通海運政策
- 第 2 章 定期船海運の特質と伝統的な海運同盟の歴史
- 第 3 章 海運自由の原則と新国際海運秩序
- 第 4 章 共通海運政策樹立の背景と EC 委員会のモザイク的対応
- 第 5 章 第 1 次共通海運政策および第 2 次共通海運政策の展開
- 第 6 章 ローマ条約の競争規定と海運への適用経緯
- 第 7 章 海運にローマ条約第 85 条および第 86 条を適用する細則(理事会規則第 4056/86 解説)
- 第 8 章 海運同盟の弱体化と船社の対応
- 第 9 章 海運のコンソーシアムと EC 競争法
- 第 10 章 海運のコンソーシアムに対する一括適用除外草案(1994 年 3 月 1 日)
- 第 11 章 海運のコンソーシアム協定に対する一括適用除外規則 870/95
- 第 12 章 欧州同盟 (FEFC) の共通内陸運賃協定と EC 競争法
- 第 13 章 内陸運賃設定問題の行方と TAA (TACA) の船腹管理協定
- 第 14 章 EU 商船隊育成政策の転換と競争政策の今後

であり、前半では海運同盟と EC 競争法の問題が、後半では弱体化した海運同盟に代

わるものとしての協議協定やコンテナサービスの導入に伴う新しい航路運営形態としてのコンソーシアムと EC 競争法の問題が論じられている。以下、本稿では各章の内容を簡単に紹介したい。

## (II)

第1章では、共通運輸政策の樹立が遅延した要因として「ローマ条約の運輸規定が曖昧なものであったので、当初はこの規定の解釈に精力をそそがなければならなかったこと。委員会は《共通運輸政策》のすべての側面を包括する《一般原則》の採択を企てたが、最初からそれを実現することは不可能であった」(9-10頁)ことをあげ、また「EC 諸国はもともと国際海運はその歴史的経緯から特に先進海運国の中にあっては、《海運自由の原則》を旗印に、たとえローマ条約の中にあっても第三者的な機関がこれに何らかの規制を加えることは望ましくないという空気が一般的であり、また設立当初の構成国は海運に対して何らの共通政策を設けることにあまり関心がなかった」(11頁)ことも共通海運政策の樹立を遅らせていたが、1974年のフランス船員事件の判決と定期船同盟行動憲章条約の採択が共通海運政策樹立の契機となり、また「1985年の《域内市場白書》以後、1992年の単一欧州市場の達成と統合への進展によってやっと本格的に共通運輸政策の樹立に向けた動きが加速されることになった」(10頁)としている。

第2章では、ローマ条約締結以後の EC 委員会の海運への対応を理解するために、定期船海運の特質と海運同盟締結の必然性とその仕組みや機能、および海運同盟に対する政府の規制について整理し、特に海運同盟に対する各国政府の評価とその対応については「出来るだけ船社間の活動を当事者間に委ね、政府の不干渉を国益と考える英国の政策と、海運同盟の利点を認めこれを独占禁止法の適用除外とするものの、出来るだけ政府の監督下におきその独占力を弱めることが国益に適うと考える米国の政策」(21頁)が王室海運同盟調査委員会報告書(1912年)とアレキサンダー委員会報告書(1914年)によって検討されている。

第3章では、OECD の海運委員会が起草した「経常的貿易外取引の自由化に関する規約」の付属文書「国際海運における自由化措置」を中心に海運自由の原則の意義と競争制限措置を検討した後、海運自由の原則への挑戦を企てた新国際海運秩序樹立の背景と定期船同盟行動憲章条約について詳細に考察し、定期船同盟行動憲章条約は「《新国際海運秩序》のもとに従来の定期船同盟制度を発展途上諸国の経済開発および発展に奉仕させるよう改革を試みた成果にほかならない。複雑な国際政治、

経済情勢を背景に国連という国際機関のなかでついに先進海運諸国政府をも条約という形で引込み妥協に追いこんだわけである。それゆえ先進海運国もこの条約に対して対応をせまられることになり、その具体的な行動の1つがEEC理事会規則No.954/79(ブラッセル・パッケージ—1979年5月)であった」(53-4頁)としている。

### (III)

第4章では、フランス船員事件の判決はEC委員会が本格的に共通海運政策に取り組む一つの契機となったが、既にEC内部には1973年の第1次拡大における伝統的海運国である英国とデンマークの共同体への加盟、タンカー事故に対する沿岸諸国の油濁問題への対応やサブ・スタンダード船問題等、共通海運政策が必要とされる状況が存在し、そのためEC共通海運政策に対する基本的考え方が「可能なかぎり、共同体の干渉は避けることとし、自由な商業的なEC商船隊の育成をはかり、対外的に不公正な競争が行われることにより、EC商船隊が被害を被る恐れがある場合のみ、なんらかの規制を行なおうとするものであった」(62頁)にもかかわらず、「個別的、具体的問題に対する共通政策の前提としての包括的、基本的共通政策の確立を望む声が次第に高まってきた。それは一言でいえば国際情勢の変化により域外からの《脅威》(脅威の誤植であろう…筆者加筆)が増加し、これに対処するにはもはや域内での結束をおいてないということである。すなわち…ECとしての立場を明確にする共通海運政策樹立が必要であろうというわけである」(64頁)としている。

第5章では、1985年3月のEC委員会報告書「共通運輸政策の発展のために：海上運送、EC委員会から理事会への報告と提案」を中心に、これまでのモザイク的な政策対応から包括的な共通海運政策樹立に至った経緯がEC商船隊の長期低落要因(EC海運の比較優位の消失、第三国の保護主義の台頭および国営海運の運賃切下げ等)の分析とともに考察された後、同報告書の中で提案され、1986年12月の第1次共通海運政策と呼ばれる4つの規則に結実したところの、6つの法案を紹介している。また、第2次共通海運政策と呼ばれるところの、1989年6月の報告書「EU海運業の将来：EU海運の運航条件を改善するための方策」と付属文書としての3つの理事会規則案と1つの委員会勧告を紹介し、「これらをEUROS船籍についての第一次案とすれば、その後も…修正案が…相次いで提案されたが、結局EUROS船籍は構成国にとって魅力あるものとはいえなかった」(86頁)と評している。

第6章ではEC競争法の特徴を整理し、「EC競争法の基本実体規定は85条および86条ということになる」(93頁)としてローマ条約第85条および86条を検討するとと

もに、EC委員会の競争規則に対する執行権限や適用除外制度について論究した後、フランス船員事件の判決後にはローマ条約の一般規定が海運に適用され、ローマ条約の競争規則が適用されることが確認されることになったが、海運が競争規定85条および86条に違反する疑いがあっても、その事件を委員会が直接調査し、また違反を停止させたり、罰金を科すような権限をもっていなかったために、1979年に採択された理事会規則第954/79の前文解説5において競争規定を海運に適用する草案を提案する予定であると宣言されていたものが「海上運送にローマ条約第85条および86条を適用するための細則」(理事会規則第4056/86)として1987年7月に発効し、これによって海運の協定、決定および共同行為に対して専属的権限がEC委員会に与えられるようになったという。そして、第7章では競争規則の海運への適用細則(定期船同盟に対する一括適用除外を定める規則)である理事会規則第4056/86の制定の背景等について解説している。

#### (IV)

第8章では、海運同盟の弱体化の諸要因について概観した後、海運同盟に代わるものとしての「協議協定」をユーロ・コードを例としてその実態に迫り、ユーロ・コードに対するEC委員会の対応について検討している。そして、EC委員会はユーロ・コードを一定の条件と義務のもとに「個別適用除外」を認める見解を表明したが、「我々が注目しなければならないのは、海運同盟とは本来性格の違った協議協定としてのユーロ・コードに対するEC委員会の対応であって、これを規則第4056/86の範疇の中で認めようとしていることである」(139頁)という。

そして、協議協定に続いて、第9章ではコンテナ化の進展に伴う新しい定期船航路運営形態であるコンソーシアムを取り上げ、「コンテナ輸送の発展は必然的に海運企業間の協力と合理化努力を要請した。そのための新しい運営形態として生まれたのが海運のコンソーシアムであった。この形態が国際的な海上輸送の合理的な発展に貢献し、それがその用役の消費者である荷主に十分還元されるシステムを法的に保障(保証の誤植であろう…筆者加筆)されるならば、国際経済の発展に十分寄与することとなり、EC委員会の主張するように競争規定から除外されるのは当然であろう」(164頁)と主張している。

第10章では、1994年3月の海運のコンソーシアムに対する一括適用除外草案を検討し、その中心的問題は「マーケットシェアと船社の数についての制限」にあり、「委員会は《有効な競争の存在》を保証するための《マーケット》の基準を極めて限定

した地理的な範囲においているが、マーケットは本来港湾が存在するところではなく、需要が発生する場所である。競争規則との関係で实际的・潜在的に《有効な競争》を保証する具体的な方策としての公的機関の介入は、はたして委員会の政策目標である国際競争力のある EU 商船隊の育成に結び付くものであろうか」(179-80頁)と疑問を投げかけている。

続く第11章では上記の草案が修正され採択された1995年4月の海運のコンソーシアム協定に対する一括適用除外規則(870/95)を検討し、「この規則は1995年10月22日までを猶予期間として共同体港湾から発着して国際定期船輸送サービスを提供するコンソーシアムに対してその協定をこの規則に適合するよう求めている。マーケットシェアについては、規定に定める一括適用除外の範囲になるように調整するか、委員会に通知して《反対手続》を行うか、もしくは個別適用除外を申請するかであろう。…しかし問題はコンソーシアムの《共通内陸運賃協定》についてで…これを一方的に否定することはただ混乱を招くだけで EC 委員会がその政策目標とする EU 経済の発展に奉仕できる国際競争力のある EU 商船隊育成のために貢献するとは考えられないのである。EC 委員会は競争法に対する海運への適用にあっては、海運の特殊性を十分に認識した上で、その権力に任せて単に法的な枠組みに頑な(頑固の誤植であろう…筆者加筆)に固執するのではなく、経済の現状を見据えて真に競争力ある交通サービスの提供という目的との間の妥協が必要であろう」(201頁)としている。

## (V)

第12章では、EC 委員会が欧州同盟(FEFC)に対して理事会規則第1017/68の第2条に違反するとして、内陸運賃協定を中止するように求めた1992年の突然の「反対意見書」を中心に、内陸運賃設定協定が EC 内陸運賃市場に与える商業的、経済的影響に EC 委員会がどのような認識を持っていたかが検討されている。そして、EC 委員会は「《海上運送が包括的な戸口間輸送経営の一要素》にすぎず、陸上運賃もまた同様であって、お互いに極めて密接に有機的に関連していると認識しようとはしない。委員会はあくまでもミクロ的にかつ、近視眼的にしか《内陸運賃設定協定》を認識していないことを我々は《反対意見書》の中で随所に窺うことが出来た。すなわち内陸運賃設定については《同盟船社は内陸輸送業者から異なった価格で内陸輸送サービスを購入して、それらを荷主に同一価格で再販するだけである。》と認識しているに過ぎないのである。そのため効率的な大量輸送に必要なコンテナ関連機器の最適利用をめざして構築されてきたロジスティク・システムの一つを担うべ-

ス・ポートと平均化思想(Eualization Concept), ゾーン・チャージの発想を否定しているのである。国際物流戦略による輸送の効率化に対する委員会の認識が極めて不足しているがゆえに国際物流戦略の中で輸送サービスの質的改善がはかられていると考えることが出来ず, 《内陸運賃設定協定》がその物流戦略の一部を構成していることと見ることが出来ないのである。そして, 《利益の公平な分配》を荷主に保証するための最良の方法は, 船主およびフォワーダーを内陸輸送市場で公平な競争状態に置くことであると主張し, 技術的もしくは経済的進歩を促進させるには, 複合輸送サービスの規定を一般化(generalization)させることによって達成できると結論し, ECの内陸輸送市場における自由な競争を確保することをより重要視している」(233-4頁)と, EC委員会の見解を厳しく批判している。

第13章では, 欧州同盟に対する EC委員会の「反対意見書」を巡る法的紛争と, 1992年4月に設立された協議協定である大西洋航路協定(後の大西洋航路同盟協定)に対する EC委員会の「反対意見書」を巡る法的紛争の経緯が示された後, EC委員会が大西洋航路協定の中で特に公正な競争を歪めるものとして指摘した船腹管理協定について検討し, その中で大西洋航路協定とはその航路の需給のインバランスから過剰船腹が生じ, その航路での運賃が極めて不安定となった場合に, 協定参加船主はその航路から実際に船舶を撤退させることなく, その船腹量の一部の利用を凍結することによって, 生産調整をはかりその航路での需給バランスを立て直し, 運賃の回復をはかろうとする協定であるとする EC委員会の考えを紹介し, 「我々はこの競争法の中でどのような範囲の船社間の協定が認められるか, その枠組をこの例によって知ることができる」(268頁)という。

終章の第14章では1996年3月の「新海運戦略報告書」を検討し, EC委員会は「欧州船籍のフラッキング・アウトを抑制するための積極的な政策(EUROS船籍を中心とした欧州船籍保有によるEU商船隊の育成…筆者加筆)を正式に断念し, 《競争法》との関連からはEC船籍にとらわれることなく構成国の支配する国際的競争力のあるEC商船隊の育成の方策として, 国際的な公正競争が保証されるようなシステムの監視を強化するということとその政策目的として掲げ, それによって欧州海運産業の発展と欧州船員の確保をはかろうとしているように思われる。…この政策転換は現在のEU船社の海運活動に殆ど影響を与えないとすれば, 我々の関心はやはり競争政策が国際定期海運に与える影響が今後ともその中心問題となるであろう」(277-8頁)し, 「このEU支配船舶という観点に拡大してEU商船隊を見ると主要貿易国と比較してそのホーム・トレードに従事する割合はむしろ大きいのであ

る。この状況を見るとき、委員会の役割は競争法をより柔軟に運用し、現在これら船社がおかれている国際競争環境に合致する方策をとることにこそ求められていると言えよう」(274-5頁)と結んでいる。

#### (VI)

本書は、海運経済論や国際物流論を専攻とする著者によるこれまでの諸研究の一つの集大成としての労作であり大書である。著者は、丹念に EC 委員会の報告書や理事会規則等の原典にあたるとともに、精緻なサーベイに基づく論理的な分析を展開し、EU 海運政策研究における第一人者としての地位をますます不動のものとしたといえよう。

また、本書は平成 8～10 年度文部省科学研究費補助金(基盤 C)の成果の一部であり、平成 10 年度文部省科学研究費補助金「研究成果促進費」(一般学術図書)により刊行されたものであることも、ここに紹介しておこう。

最後に、筆者は本書を著者より謹呈されたが、筆者が浅学非才なために本稿において本書の全体を的確に紹介できず、また筆者の誤読の可能性もあるため、この点については著者のご海容をお願いする次第である。

(多賀出版株式会社, 1999年, 341頁+xx, 5,400円+税)