

検討すべき主要な論点（案）

平成 19 年 4 月 20 日
公正取引委員会調整課

国際航空に関する独占禁止法適用除外制度のあり方についての議論を進めるに当たっては、まず、国際航空に関する制度等の状況、国際航空に関する諸外国の制度等の状況、国際航空市場の歴史的展開と最近の動きなど、国際航空の制度や実態を適切に理解する必要があるが、その上で、以下のような点を念頭において検討を行うこととする。

1 国際航空市場の実態

IATA 運賃協定による運賃に実効性はあるのか。

IATA 協定運賃以外の独占禁止法適用除外の対象となっている協定に基づく運賃に実効性はあるのか。

IATA 運賃自体が使われていることは少ないとしても、キャリア運賃など他の運賃の基準となり、これらを下支え等する機能を果たしているのではないか。

2 最近の諸外国や国内における動きが日本の独占禁止法適用除外制度に与える影響

EU 等において IATA 協定の独占禁止法適用除外を廃止する動きがあり、また、米国と EU の間では、新たな航空協定について合意された。さらに、米国は、多くのアジア諸国との間でも新たな航空協定を締結している動きがある。

これらは、日本の独占禁止法適用除外制度にどのような影響を及ぼすのか。

経済財政諮問会議やアジア・ゲートウェイ戦略会議で、航空自由化を巡る議論が行われているが、これは、日本の独占禁止法適用除外制度にどのような影響を及ぼすのか。

3 独占禁止法適用除外制度の必要性

IATA 運賃協定を独占禁止法適用除外とする必要性について、どのように考えればよいか。

IATA 運賃は、インターライニング（連帯輸送）を行うために必要との主張があるが、これをどのように考えればよいか。

また、キャリア運賃に関しても、相手国指定航空会社や関係航空会社との調整の主な目的はインターライニング（連帯輸送）であるとの意見があるが、これをどのように考えればよいか。現在、独占禁止法適用除外となっている協定のうち、インターライニング（連帯輸送）を行うために必要なものはどれか。

それらを実施するために、独占禁止法適用除外制度は必要か。

IATA 協定には、運賃協定のほか、連絡運輸、代理店、サービス規則に関する協定があり、これらも独占禁止法適用除外の対象となっているが、これらの協定を独占禁止法適用除外とする必要性について、どのように考えればよいか。

IATA 協定ではないアライアンス協定、コードシェア協定、マイレージ協定を含め、現在、独占禁止法適用除外となっている協定のうち、独占禁止法適用除外規定がない場合に、直ちに独

独占禁止法上問題となるものは何か。また、競争制限的なものでない限り、独占禁止法上問題とならないものは何か。

IATA協定に基づく付加運賃（サーチャージ）の協定について、その必要性をどのように考えればよいか。

国際航空の独占禁止法適用除外制度の必要性について、旅客と貨物で違いはあるのか。

独占禁止法適用除外規定を必要とするさまざまな意見について、どのように考えればよいか。

例えば、

- a 過当競争となり、航空会社の安全面に対するコストが削減され、安全性の面で問題が生じるようになる。
- b 寡占化が進み、結局は、利用者の利益にはならない。
- c 日本の航空会社の国際競争力が低下し、国益が損なわれる。
- d 条約である二国間航空協定に規定（IATA運賃調整機能での運賃調整・指定航空企業間・関係航空会社との調整）されているので、IATAで運賃を取り決めておく必要がある。
- e アジア地域で見ると、競争法の執行状況が日本と他の国々とは大きく異なる。こうした中で、アジアの中で日本だけが独占禁止法適用除外制度を廃止し、運賃協定を禁止することになると、欧米の航空会社がアジア（特に、北東アジア）のパートナーを選ぶに当たって、日本の航空会社が選ばれなくなり、日本の航空会社のアジアの中での国際競争力が損なわれる。