

国際航空協定における独占禁止法の適用除外の要否について

2007年5月25日

(株)日本航空インターナショナル

1. はじめに

国際航空協定における独占禁止法の適用除外の要否について議論するにあたり、まず前提となる航空法の内容、国際航空協定の類型およびポイントとなる論点を、以下の通り整理した。

(1) 航空法上の定義

第110条	1 独禁法適用免除要件 大臣認可(111条)
	2 認可対象行為 <ul style="list-style-type: none"> ① 国内生活路線の共同経営 ② 国際航空: 公衆利便の増進のための「連絡運輸における契約」「運賃協定その他の運輸に関する協定」
	3 例外 <ul style="list-style-type: none"> A 不公正な取引方法 B 競争の実質的制限 C 公取委による変更・取消請求公示後1月経過
第111条	1 協定の大臣認可
	2 消極的要件 <ul style="list-style-type: none"> ① 利用者利益の不当侵害 ② 不当な差別 ③ 加入・脱退の不当制限 ④ 目的上必要最低限
第111条の2	大臣による協定の変更命令・取消義務
第111条の3	<ul style="list-style-type: none"> 1 大臣による公取委との協議義務 2 大臣による公取委への通知義務 3 公取委の変更・取消請求 4 公取委の変更・取消請求時の公示義務

(2) 協定の類型

協定対象 協定主体	旅客		貨物	
	運賃	運賃以外	運賃	運賃以外
IATA	IATA 運賃 (航空協定に基づく)	MITA・サービス規則 代理店規則等	IATA 運賃 (航空協定に基づく)	MITA・サービス規則 代理店規則等
キャリア(航空 会社)間	キャリア運賃 (航空協定に基づく・ 指定/関係企業間)	コードシェア・FFP プール協定 (アライアンス)	キャリア運賃 (航空協定に基づく・ 指定/関係企業間)	コードシェア プール協定 (アライアンス)

(3) 論点

① 国際航空事業における公益性

- ・ 「国際民間航空条約の規定に準拠した・・・、航空の安全並びに・・・事業の適正かつ合理的な運営による利用者利便の増進」(航空法 1 条「目的」)
- ・ 特に国際航空事業については、各国の政治体制や事業環境の差異(法制度・インフラ・経済水準・物価水準等)が前提となる中、国際的な枠組みを整理することで、公益性としての「安全・確実・経済的な航空運送」(IATA 設立目的)が維持されてきた経緯あり

② 適用除外要否の判断基準

- ・ 「公益性」(公益性の担保のために必要か)と「協定の内容または合意に至る手続がもつ相互拘束性」との個別判断と比較衡量

③ 欧・米・豪における「IATA 協定」に対する競争法適用除外の動向と日本・アジアとの関係

- ・ 事業環境の比較検証
- ・ 各々の競争法構成要件の比較検証
- ・ 適用除外見直しまでのプロセス(各協定について適用除外を見直しする場合にも、事業の円滑な運用が担保されうるか)

④ その他

- ・ 現行航空法上の認可手続

2. 各協定の評価

(1) IATA 旅客運賃

① 協定の意義

(利用者利便の向上)

- ・ 全世界の大多数の航空会社とインターライニング(連絡運輸)が可能であり、一冊のチケットで世界中のあらゆる目的地に行ける利便性の高い運賃
 - インターライニングは国際航空の利用者利便のために不可欠で、IATA の主目的でもある
 - キャリア運賃のみでは、IATA 運賃のインターライニングの代替は実質的に不能。またキャリア運賃合算により運賃の高騰につながる場合あり
- ・ 制度・サービス内容を含む世界共通ルールに基づいた、最も汎用性の高い運賃として、利用者に広く認知・活用

(事業者側のメリット)

- ・ 共通ルールに基づいた基軸運賃の存在による、インターライニング時の受託可否判断、精算等における業務効率改善

② 独占禁止法上の観点

- ・ 日本発着路線においては、各社のキャリア運賃はマーケット動向に応じて多様に設定されており、利用者の選択も可能なところから、IATA 運賃の存在が直ちに競争を制限するとはいえない
- ・ 一方で、IATA 運賃調整会議における航空会社間の調整行為が、相互拘束性をもつことは認識
 - 但し、議事内容の開示義務があることに加え、関係国当局の会議参加は可能。また運賃会議決議後は、関係国政府認可と平行して、USDOT の承認を得た後に発効する手続き。

③ 日本(及びアジア諸国)における適用除外の要否

- ・ 現状では独占禁止法の適用除外の維持が必要
 - 欧・米・オセアニア地区以外においては、シンガポール等ごく一部を除き、競争法自体が存在していない国が多数実在
 - 航空協定の規定に従い、インターライニング等を担保する運賃設定プロセスを維持するには、適用除外の維持が必要
- ・ 今後、日本＝欧州間の路線について適用除外の見直しを検討する場合においても、公益性の観点から現行制度を維持する前提で、本邦独占禁止法に照らし、以下の論点について慎重に検討する必要あり
 - 欧・米においても、IATA 運賃の公益性・有用性は認められており、競争法に照らした運賃決定プロセス(手続き)における環境整備を実施(E タリフ・Flex Fare 等)
 - 日本を含むアジア諸国における、欧米とは異なる、未成熟なインフラ環境(e-filing ATP Co.)
 - 特にアジア諸国の運賃設定状況を前提にした、新たな運賃設定方式についての検討(例:韓国ではIATA 運賃のみ)

(2) IATA 貨物運賃

① 協定の意義

- ・ 実態として1割相当のインターライン対象貨物があり、円滑な輸送サービスの為には、旅客同様にIATA 運賃は不可欠

② 独占禁止法上の観点

- ・ 旅客同様、IATA運賃調整会議における航空会社間の調整行為が相互拘束性をもつことは認識

③ 日本(及びアジア各国)における適用除外の要否

- ・ 現状では独占禁止法の適用除外の維持が必要
 - 日本発着貨物は、サーチャージを除き、IATA 運賃のみで運用。
 - 今後、日本＝欧州間の路線について適用除外の見直しを検討する場合においても、特に「キャリア運賃」の整備が必要となる場合(Flex Fare など)については、航空協定が定める指定・関係企業間合意について、相手国・相手企業の動向を含む十分な検討が必要。

(3) その他の運賃協定(キャリア運賃の「指定・関係企業間」)

① 協定の意義

- ・ 航空協定に基づく「指定企業間合意」は、多様な政治・事業環境を跨ぐ国際市場において、航空運送事業の安定的な運用を担保してきている
- ・ またキャリア間の協定により、個社のみでは提供できない輸送サービスや運賃が提供される機会が拡大することから、利用者利便の向上に資する

② 日本(及びアジア各国)における適用除外の要否

- ・ 指定企業間の合意については、航空法及び国際条約としての2国間航空協定に基づく手続きであり、事業者として法令を遵守する立場
- ・ 「指定企業間合意」における航空会社間での調整行為は、相互拘束性をもつため、円滑な事業運営維持の観点から、現状では適用除外制度の維持が必要

- ・ 今後、適用除外制度の見直しを検討するにあたっては、IATA 運賃協定と同様に、欧・米と異なるアジア地区の法制度・インフラ状況等の事業環境に関する考慮が必要

(4) その他協定 (IATA:連絡運輸・サービス規則・代理店規則/キャリア間:コードシェア・FFP・プール)

① 協定の意義

- ・ 全ての IATA 協定は、運賃調整の目的でもあるインターライニングの基盤として機能しており、国際航空輸送の円滑な実施のためには必要不可欠
- ・ IATA 以外の航空会社間協定についても、ネットワークの補完等、利用者利便の向上に関わる意義が認められる。

② 適用除外の要否

- ・ 各協定とも、本邦独占禁止法に照らし問題無いと認められたものに関しては、方向性として、適用除外の見直しに向けた検討は可能
- ・ いずれの協定においても、航空会社間の調整行為が相互拘束性をもつため、適用除外の見直しにあたっては、公益性との比較衡量を行いつつ、独占禁止法の要件と照らした慎重な検討が必要

3. まとめ

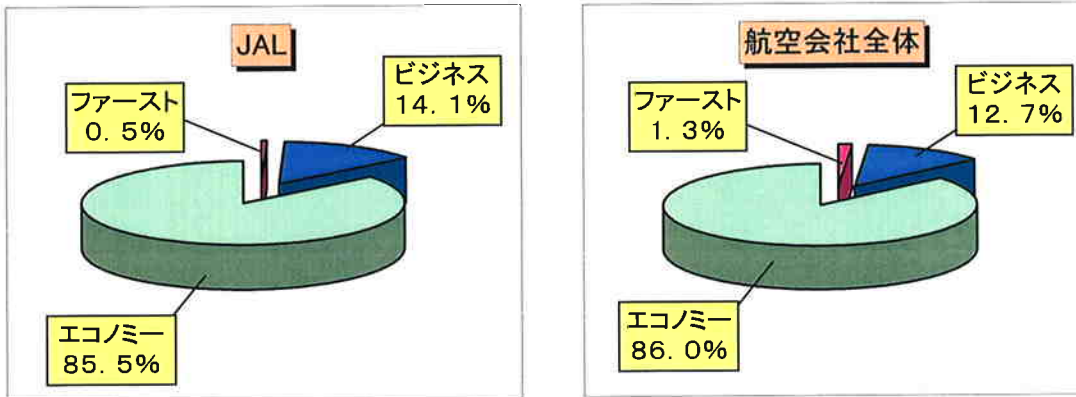
- ・ IATA 運賃制度に代表されるような「国際航空協定」は、利用者利便の増進と国際航空事業の円滑な運営のために、必要不可欠な要件
- ・ 一部の協定にはそもそも独占禁止法に抵触しない内容も含まれているが、適用除外制度の見直しを検討するにあたっては、各協定の公益性に留意するとともに、特に欧米と異なるアジア地域での運用に関して慎重な議論が必要。
- ・ 具体的には欧米におけるプロセス同様に、事業者による自主的な制度・運用の整備 (Self Assessment) を課した上で、適用除外の見直しまでには十分な経過期間を設けるといった対応が必要になる。

以 上

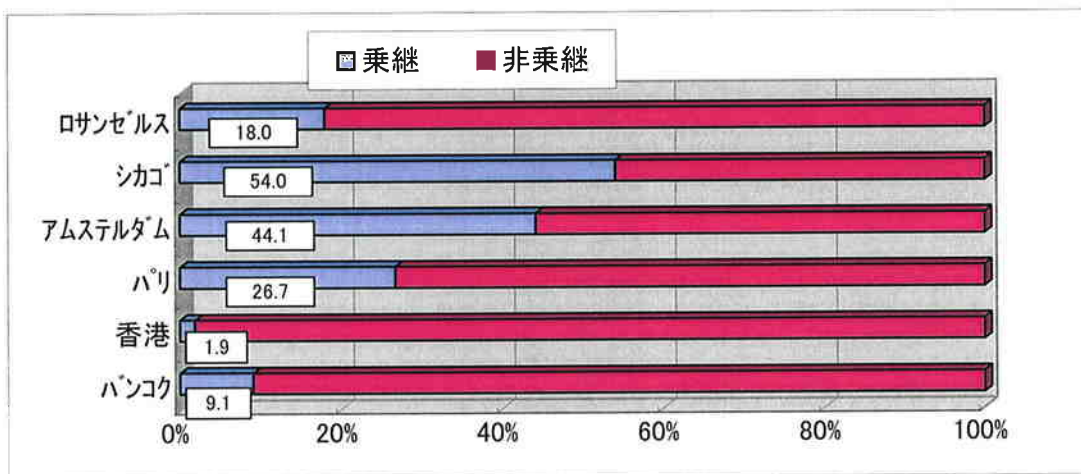
第3回規制研 資料

国際旅客運賃

◆ クラス別供給座席比率《2006年度 日本発着データ》



◆ 乗継ぎ旅客比率《2006年度 日本発着日本航空データ》

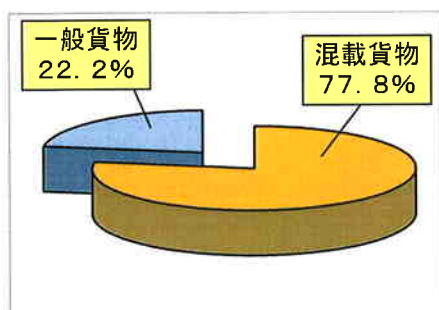


◆ 精算相手航空会社数《2007年度現在 日本航空データ》

198社

国際貨物運賃

◆ 一般貨物/混載貨物比率 《日本発 日本航空データ, 件数》



◆ インターライン比率 《日本航空データ, 件数》

