

国際航空に関する協定における 独占禁止法の適用除外について

2007年5月25日
全日本空輸株式会社

基本認識

- 現在当社が締結している国際航空に関わる協定は、原則として独占禁止法適用除外制度の対象となっているが、従来のIATA運賃協定、あるいは世界的に広がりつつあるアライアンス協定などのように、航空法の定めにある
 - 利用者の利益を不当に害さないもの
 - 不当に差別的でないもの
 - 加入及び脱退を不当に制限しないもの
 - 必要最小限なもの

であって、かつ

- 適切な国際航空輸送の維持や利用者利便の確保に必要なもの
- 市場における競争を促進しうるもの

といった条件に該当する場合は、引き続き独禁法適用除外とする必要があると考えている。

- ただし、現在独禁法適用除外制度の対象となっている協定の中にも、実態として独禁法に抵触しないと思われるものもある。このような協定については、適用除外制度の継続にとらわれず、見直すことも必要である。

各協定の意義と適用除外制度の必要性

1. IATA運賃協定

(1) 旅客運賃について

協定の意義

- IATAに加盟する複数の航空会社間での乗り継ぎ(連帯運送:インターライニング)や搭乗航空会社の変更(エンドース)が可能な、いわば「共通運賃」を設定するものであり、利便性が高く、クラスによっては利用頻度も高い。
- 特に、各クラスの「普通運賃」は、どの航空会社を利用する場合でも、共通して途中降機・乗り換え・経路変更等の制約条件がない運賃であり、最も利便性が高いものである。

独禁法適用除外制度の必要性

- 連帯運送をはじめとする、国際航空輸送の適切な実施と利用者利便のためには、航空会社間で共通に利用できるような運賃の設定が必要である。
- すでに、一部の国・地域を除き、このような共通の運賃以外に、航空会社が個別に設定する安価なキャリア運賃も設定されており、IATA運賃の設定によって国際航空市場における競争が制約されるとはいえない。

各協定の意義と適用除外制度の必要性

1. IATA運賃協定(つづき)

(2) 貨物運賃について

協定の意義

- IATAに加盟する複数の航空会社間で利用できる運賃を設定するものであり、国際貨物においても、特に連帯運送には必須である。
- 最初の区間を運送する航空会社が荷主等から運賃を収受し、他の区間の全航空会社との精算を行うため、その際の基準として必要となる。

独禁法適用除外制度の必要性

- 連帯運送や航空会社間の精算をはじめとする、国際航空輸送の適切な実施と利用者利便性のためには、航空会社間で共通に利用できるような運賃や精算基準額の設定が必要である。

各協定の意義と適用除外制度の必要性

2. アライアンス運賃協定

協定の意義

- 一社だけでは設定できない運賃が利用者に提供可能となり、新たな需要の創出が可能となる。(また、当該運賃を利用する際には、全ての区間がアライアンス加盟航空会社で運送されるために連携したサービスや共通のサービスが享受でき、利用者利便性も高い。)

独禁法適用除外制度の必要性

- アライアンス運賃は利用者利便性の高い、多様な商品設定を可能としており、現状では、アライアンス加盟会社間や他社との競争を制限するものではない。従って、独禁法には抵触していないと思われるため、必ずしも適用除外が必要とは考えていない。
- ただし、国際航空分野のアライアンスにおいては、サービス向上やシナジー効果等を目的として、運賃のみならずダイヤ・値決め・座席管理の調整、収入配分等をも含めた包括的な提携が広まりつつあり、諸外国では競争法制適用除外が認められているケースがある。このような方向性に本邦航空会社も対応可能なよう、将来に向けた適用除外申請の余地を残すといった慎重な取扱いが必要である。

【参考】UAとLHの大西洋路線における包括提携と競争法制の適用除外

- UAとLHの大西洋路線における提携内容
 - コードシェア、FFP、収入プール、座席・イールドコントロール、路線便数計画、セールス、宣伝広告 等
- 競争法制適用除外の範囲(US DOT Order 96-5-27)
 - 対象路線すべての運航回数、機材、コンフィギュレーションの調整
 - シカゴーフランクフルト、ワシントンーフランクフルトを除く路線におけるプライシング(値決め)、座席・イールドコントロールに関する調整と収入プール
 - チェックイン及び販売・予約システムの相互接続
- 競争法制適用除外の条件(同)
 - 同一ブランドでの運航は認めない。
 - 当該路線におけるIATA運賃調整会議への参加を認めない。
 - シカゴーフランクフルト、ワシントンーフランクフルト両路線については、プライシング(値決め)、座席・イールドコントロールに関する調整と収入プールを認めない。
 - いずれかの社しか運航していない路線において、参入障壁が認められた場合には、スロットの放出を含めた是正措置を求めることがある。
- US DOTによる、当該包括提携後の大西洋路線に関する競争状況の評価
(International Aviation Developments Second Report – Transatlantic Deregulation, The Alliance Effect Oct2000)
 - アライアンスの進展と重複により、質的にも量的にも市場・産業構造が一層競争的になった。
 - 個社と様々なマルチアライアンス(包括提携からささやかなコードシェアまで)が地域的にも拡大し、かつて無いほどの数で2地点間の(参入社の)輻輳が見られる。これによって、より競争的な市場構造が実現した。
 - アライアンスを基本としたネットワークの構築が価格低下と旅客流動増に貢献している。

各協定の意義と適用除外制度の必要性

3. キャリア運賃協定(指定企業間合意)

協定の意義

- 各航空会社が設定するキャリア運賃(正規割引運賃)の申請に当たっては、二国間航空協定に基づき、相手国の航空会社との間での事前合意が求められている。
- これは、二国間の航空路線において過当競争を防止し、両国の航空会社の経営をいたずらに脅かすことを避け、両国間の航空運送の安定化を図ることを目的としたものである。一方で、ある会社の運賃設定に当たって、事前に競合他社の了解を得なければならない点については、競争制限的な側面もある。ただし、「包括的合意」といった方策により、実質的に都度の個別企業間合意を必要としている国・地域は、現時点では少なくなってきている。

独禁法適用除外制度の必要性

- 当該制度は競争制限的な側面を有しており、航空会社が自らの体力に応じて多種多様な運賃を利用者に提供する観点、または競争の中で経営効率化が図られるべきとの観点等から、独禁法適用除外の見直しも必要である。

ただし、その際にもキャリア運賃が設定可能となるよう、指定企業間合意について、その要否を含めたあり方を、同時に検討する必要がある。

各協定の意義と適用除外制度の必要性

4. その他の協定

協定の種類	協定の内容	協定の主体
1. コードシェア協定	複数の航空会社が同一の運航便により共同で航空運送を行う場合(コードシェア)における、運航体制、座席配分、収入配分等について定める協定	個社間協定
2. 連絡運輸に関する協定	連帯運送に係る引受義務、精算など、連帯運送に必要な規則を定める協定	IATA協定 個社間協定
3. 代理店規則	国際航空券を取り扱うことのできるIATA代理店の公認及び航空会社とIATA代理店との間の発券、決済等に関する協定	IATA協定
4. サービス会議規則	航空券、運送状の様式・ラベル等に関する協定	IATA協定
5. FFP協定	FFP(フリークエント・フライヤーズ・プログラム)について、マイルの精算、得点交換等について定める協定	個社間協定
6. プール協定	当事国との国際的な関係(日露)を踏まえて、収入配分やスケジュール調整等の営業上の協力事項について定める協定	個社間協定

独禁法適用除外制度の必要性

- プール協定以外の各協定は、ほとんどの内容が基本的に独禁法に抵触していないと思われるため、必ずしも全てに適用除外が必要とは考えていない。ただし、個別には将来に向けた適用除外申請の余地を残すといった慎重な取扱いが必要である。
- プール協定は、国際条約にて義務化されており、適用除外が必要である。

総じて

- 基本認識でも述べたとおり、全ての協定に対して必ずしも適用除外制度の継続が必要との認識にはないものの、適切な国際航空輸送の維持や利用者利便の確保に必要なものについては、引き続き独占禁止法の適用除外とする必要があると考える。
- 加えて、現状では必ずしも独占禁止法に抵触していないと考えられる諸協定についても、その適用除外制度の見直しを検討するに当たっては、わが国航空企業の国際競争力強化による安定的な国際航空輸送の提供のため、以下の観点を考慮した上で慎重に対応する必要がある。
 - 今後、わが国航空企業の主たる競争相手は、アジア諸国の航空会社となる。したがって、適正な競争環境の確保の観点から、アジア諸国における競争法制とその運用についても十分に考慮する必要がある。
 - 国際航空分野においては、アライアンス内で包括的な提携が行われる方向にあり、諸外国では個別に競争法制の適用除外が認められている。国民の利益に適うものであれば、このような世界的な動きとの整合性の観点からも、個別に適用除外を認める等の対応が必要である。
- 一方、今後、著しい経済成長が見込まれるアジアにおいて、ひいては世界経済の中で、わが国がどのような地位をめざすのか、そのためにどのような航空政策を具現化していくかということは、国益に関わる重要な課題である。実際、欧米では自国の航空政策推進のために国際航空における競争法制の適用除外制度が戦略的に活用されている例もある。本件については、単に競争法制適用の是非の議論にとどまることなく、わが国産業の活性化、国際競争力の強化といった政策的観点から総合的に検討し、国としての方向性を定めた上で、その一要素としての独禁法適用除外をどのように運用するのが検討されるべきである。