

政府規制等と競争政策に関する研究会

2007年2月23日（金）

【菅久調整課長】 本日は、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。定刻になりましたので、政府規制等と競争政策に関する研究会を始めさせていただきます。

なお、本日、清野会員と松村会員は所用のためご欠席でございます。

本日お願いしたいテーマでございますけれども、これはお手元の配布資料にありますとおり、「国際航空市場の実態と競争政策上の課題について」ということでございます。

初めに配布資料の確認をさせていただきます。「議事次第」とか「配布資料」と書いた1枚の紙がまずありまして、その後、資料1でございます。「国際航空市場の実態と競争政策上の課題について」と書いた資料1、それから資料2、これは平成4年の『国際航空運賃と競争政策』（概要）」という紙でございます。資料3が、「国際航空に関する制度等の概要について（未定稿）」とあるものでございまして、資料4が、「国際航空市場の動向について」でございます。

本日は、議事次第にございますように、まず我々事務局から国際航空に関する制度等についてご説明させていただきます。その後、山内会員から、国際航空市場の動向について、お話しいただく予定でございます。山内会員、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、これからの議事につきましては、岩田座長にお願いいたします。どうぞよろしく願いいたします。

【岩田座長】 それでは、本日の議題に移ります。

まず、事務局からご説明をお願いいたします。

【菅久調整課長】 ご説明いたします。まず、資料に沿って、資料1、2、3でございます。

まず、資料1でございますが、検討項目（案）ということで、(1)、(2)と書いております。この検討項目（案）につきましては、これから、もちろんご議論いただく際には、これらに限らず、必要な論点を広く取り上げていただきたいと思いますと考えておりまして、現段階で議論の対象をこれに絞ろうというつもりのもものではございません。今後のスケジュール

(案)、この資料1の2にありますとおり、第2回で、検討すべき主要な論点(案)、第5回で、論点の整理ということで、資料を用意して、ご議論いただきたいと考えておりますので、ここに今書きました検討項目(案)、これは今後議論を進めていく上で留意した方がいいのではないかと今思える検討の前提でありますとか、最終的な目標を大ざっぱに書いてみたものということでございます。

(1)といたしまして、「国際航空市場の実態」とありますが、規制研としての検討に当たりまして、実態をきちんと把握した上で行うというのは当然でございます、その当然のことを念のため書いたものということでございます。

本日、我々事務局から資料3で、市場の状況とか諸外国の制度の概要について申し上げますが、さらに、これらについて詳しく調査中でありまして、実態をしっかりと把握するというので、第2回で、さらにより詳細な報告をしたいと考えております。

(2)といたしまして、「独禁法適用除外制度のあり方」とあるわけでございますが、国際航空をめぐる議論すべき点、いろいろあるとは思いますが、規制研で、今般、国際航空をめぐる議論を行う上では、国際航空の分野で独禁法の適用を除外されている協定などに関しまして、今日の段階で、その必要性とか根拠があるのかどうかという点、これは規制研として結論を出すということは欠かすことができない点だろうと思ひまして、また、検討の最終的な目標はこれだろうと思われまますので、この点を明示したということでございます。

(2)の中、ア、イ、ウと書いてありますが、後ほどご説明いたしますが、現在、独占禁止法の適用除外となっております協定には、さまざまものがございまして、それらの中には、イにありますように、そもそも競争制限的なものでない限り、独禁法上問題とならないものというのも含められているんじゃないかと思っております。したがって、こうした協定とその他の協定、適用除外じゃないと違反となる協定という、これらを分けて議論するほうが有益かなということで、こういうふうにあ、イ、ウと書いてみたものでございます。

今後の検討スケジュール、2でございますが、本日は先ほど申しましたとおりでございます、その次は4月としているのですが、4月の第2回で、この国際航空市場の状況、それから諸外国の制度について、さらに詳しく調査中のものの結果をご報告したいと思っております。

それから、国際航空の需要者側からの意見から広く把握するために、旅行会社とかフォ

ワーカーの方々に対しまして、今後、アンケート調査を行う予定にしております。したがって、その結果につきましても、4月の第2回で報告できればと考えております。

さらに、本日のご議論を踏まえまして、検討すべき主要な論点（案）を用意したいと思っております。これについても、次回、いろいろご指摘、ご議論いただければと考えております。

その後、5月、6月にかけて、第3回、第4回で、関係者からのご意見などを聞きたいと考えております。発言、ご参加をお願いしたいと考えておりますのは、旅行会社、またはその協会、IATAの方、需要者側といたしましては、旅行会社またはその団体でありますとか、貨物に関しては、フォワーダーまたはフォワーダーの属している団体、また荷主の団体の方などと思っております。

現在、会員の皆様方の6月までのご都合をお伺いしておりますけれども、今後、第4回までの日程をなるべく早く決めた上で、我々事務局の方で、こうした関係者の方々規制研でのヒアリングへの参加のお願いをいたしまして、その結果を、次回の第2回の規制研でご報告いたしまして、正式に3回、4回の進め方を決めていきたいと考えております。

第4回までの議論を受けまして、事務局で論点の整理、報告書の骨子（案）に関する資料を作成しまして、7月にさらにご議論をお願いして、その結果を受けて、9月以降の進め方を決めていきたいと考えております。

以上が資料1でございます。

次に、資料2でございますが、資料2は、この規制研で、随分前になるわけでございますが、平成4年の資料でございますけれども、国際航空運賃について検討しまして、ここにあるような報告書を公表しております。したがって、その概要版をご参考に配布いたしました。この説明は省略いたします。

続いて、資料3について、ご説明いたします。資料3は、これまで我々の方で、航空会社、旅行会社、荷主の方、フォワーダーの方、それらの団体の方々、有識者の方々とか、国土交通省航空局などから、いろいろお話を聞きまして、また、文献も調べた上で、国際航空に關します制度の概要について、今までわかった範囲内で、調整課の責任で作成したものでございます。

このような段階のものでございますので、ご指摘いただいて、不十分な点は、さらに修正していきたいと考えておりますので、申し訳ありませんが、「（未定稿）」と書いておりますが、ご了解いただければと思います。

まず、1枚開いていただきまして、1ページ目でございます。

第1の国際航空市場の現状についてということでございますけれども、まず旅客につきまして、旅客数の推移とか、海外旅行の形態、方面とかは(1)、(2)に書いているとおりでございます、(3)でございますが、日本発着の旅客路線で国際旅客航空輸送を行っている航空会社は、日本の航空会社を「本邦航空会社」と呼んでいますが、本邦航空会社と外国航空会社を合わせて、現在69社ございます。本邦航空会社としましては、日本航空、全日空の2社のほか、これら2社の系列子会社である4社が国際旅客航空サービスを提供しているという状況でございます。

2ページでございますが、(4)でございますけれども、国際航空を利用する旅客には、観光、商用があるわけでございますが、航空券の購入方法といたしましては、利用者が航空会社から直接購入するとか、インターネットを通じて手配するという場合もあるわけでございますけれども、その多くは旅行会社を通じて航空券を手配しているという状況でございます。

(5)でございますが、航空会社と旅行会社との取引でございます。IATAの公認代理店というのは、注にしてありますけれども、今890店舗あるということでございますが、これらはみずから航空券を発券することが可能ということでございます。通常、航空会社と旅行会社は、1年に1度、あるいは半年に1度交渉を行いまして、販売座席数などの目標を設定して、その達成度合いによる販売奨励金を設定していると言われております。旅行会社は、認可運賃から代理店手数料を引いた金額を、IATA協定に基づきますBSP指定の銀行に一たん振り込みまして、航空会社は後から販売座席数などの目標の達成に応じた販売奨励金を旅行会社に支払っているということでございます。

次の貨物についてでございますが、貨物、量はどれだけかというのは(1)に書いておりますが、日本発着の国際貨物全体のうち、航空輸送の占める割合、金額ベースですと、約30%を占めているという状況でございます。

次の3ページでございますが、3ページの(3)でございます。日本発着の路線で、国際貨物航空輸送を行っている航空会社、貨物を行っている航空会社ですけれども、これは本邦航空会社と外国航空会社を合わせまして、84社ございます。本邦航空会社としては、日本航空、全日空と日本貨物航空の3社のほか、日本航空、全日空の系列子会社の5社が国際航空貨物輸送を行っている状況でございます。

(4)でございますが、国際貨物航空輸送では、荷主と利用運送契約を締結して、運送

人となる利用航空運送事業者、これをいわゆる「フォワーダー」と呼んでいるようですが、航空会社と実運送契約を締結しているということでもあります。

(5)の航空会社とフォワーダーとの取引でございますけれども、貨物のIATA公認代理店、これはフォワーダーでございますが、これは注にありますとおり109社ございまして、IATA加盟の航空会社を代理しまして、航空貨物スペースの販売、集荷、梱包などを取り扱って、航空会社から手数料を収受しているということでもあります。

航空会社とフォワーダーは、これも通常、年に1回または半年に1度交渉を行って、国際貨物航空輸送に関する販売奨励金を、方面別、路線別などで設定していると言われております。

4ページでございますが、第2の国際航空市場の変遷等でございます。

国際的な枠組みの形成の歴史につきましては、1944年にアメリカのシカゴで国際民間航空会議、これをいわゆる「シカゴ会議」と言っているようでございますが、開催されて、このシカゴ会議で国際民間航空条約（シカゴ条約）が締結されました。

(2)でございますけれども、このシカゴ会議では、運輸権とか、航空運賃とか、輸送力などの商業航空に必要な経済的事項についての合意がなされなかったということで、航空会社41社が、1945年にキューバのハバナに集まって、国際航空運送協会（IATA）を設立したということでもあります。運賃につきましては、IATA運賃調整会議を開催いたしまして、世界を3つのブロックに分けて、それぞれの地域内の運賃について調整する。それから、地域間の運賃については、地域運賃会議が組織されて、地域間の運賃が調整されるということになったということでもあります。

また、このシカゴ会議では、商業航空に必要な権益の確保などについての多国間の合意がされなかったということで、アメリカとイギリスが1946年にバミューダ島に集まって、米英間の民間航空関係を律するための米英航空協定、これを「バミューダ協定」と言っているようでございますが、これを締結したということでもあります。

5ページでございますが、このバミューダ協定では、まず、①といたしまして、両国の指定航空企業が提供する輸送力などについての原則、両国の指定航空企業が行う航空業務についての原則、3番目として、運賃に関する原則、こうしたものが合意されまして、運賃に関する合意では、米英両国の航空当局間の承認が必要とされたということでもあります。

バミューダ協定、これは2国間で商業航空に関する権益について取り決める際の手本と

なりまして、ほかの国でもバミューダ協定同様の内容を基本とします二国間協定が締結されていくことになったわけでございます。

2でございます。日本の国際航空の変遷についてでございますが、1952年に航空法が制定されまして、1953年に日本航空株式会社法が制定されたということでございます。日本航空は日米航空協定に基づきまして、翌1954年に東京－サンフランシスコ、東京－沖縄線の定期線の運航を開始したということございまして、1970年の閣議決定、1972年の運輸大臣通達で、原則として国際線と国内幹線の運航は日本航空、全日空と東亜国内航空は国内幹線や地域路線を運航するというにされたわけでございます。

その後、(3)でございますが、「国際線の複数社化」と書いているところでございますけれども、1985年に日本貨物航空のアメリカへの乗り入れと、旅客に関して日米双方の複数社体制というのが暫定合意されて、運輸政策審議会の答申を経て、国際線については二国間協定に基づきまして、複数社体制へ移行することとなったということでございます。

6ページの(4)でございますけれども、二国間協定についてでございますが、日本が最初に締結した航空協定は、1952年8月の日米航空協定でございますが、2006年末時点で、今、日本は55カ国、1地域と二国間航空協定を締結しております。

日米航空協定、基本的には、先ほど申しましたバミューダ協定に準拠したものでございまして、その後に締結されました航空協定は、いずれもこのバミューダ協定に準拠するものとなっております。

日本が締結している二国間航空協定では、運賃につきまして、両国の運輸当局が承認するというにされてございまして、承認される運賃というのは、①から③でございますが、①は、まずはIATAを通じて決定される運賃（IATA運賃協定）です。それから、IATA運賃協定でない運賃を適用する場合には、締結両国それぞれが指定する航空会社の間で合意された運賃。通常は、ここまでのようですが、さらに③として、この合意が不可能な場合には、両国運輸当局で合意された運賃と規定されております。

ただ、注にありますとおり、日米航空協定では、この指定航空企業間の運賃に関する合意という規定はないということでございます。

国際線への参入、増便につきましては、二国間航空協定に基づきまして、二国間の航空交渉を通じた関係両国との合意が必要とされております。

(5) 運賃規制の変遷でございますが、国際航空運賃は、航空法が制定された当時から

現在に至るまで、国土交通大臣，以前は運輸大臣でございますが、の認可事項でございます。7ページでございますけれども、その後、国際航空需要の増大とか、航空に関する世界的な規制緩和を受けて、ア、イ、ウとあるような見直しがなされてきております。

まず、アでございますけれども、これは1992年から、新エコノミークラス運賃とか、ゾーン運賃制が導入されております。

イでございますけれども、1994年から、下のほうに行って、(ア)、(イ)、(ウ)とありますが、(ア)旅行商品造成用のIT運賃に、さらにIIT運賃が導入されたり、そのIT運賃について、(イ)でございますけれども、幅運賃制が導入されたり、また(ウ)でございますけれども、ここではPEX運賃と言われているものについてのゾーン運賃制度が導入されたりしてきております。

8ページ、ウでございますけれども、1998年には、このIT運賃とPEX運賃につきまして、(ア)と(イ)にあるような、さらに見直しが行われてきているというようなことでございます。

9ページでございます。第3の国際航空に関する制度でございます。

航空法におきまして、国際航空運賃と料金については、国土交通大臣の認可、参入については国土交通大臣の許可が必要とされておまして、運賃につきましては、航空法で、そのすべての本邦航空会社と外国航空会社の国際航空運賃と料金は、旅客・貨物、本体運賃・付加運賃を問わず、国土交通大臣の認可を受けることとされております。

(1)が国際航空運賃の認可基準でございますけれども、航空法第105条で、国土交通大臣は、本邦航空運送事業者の運賃、料金が、①、②、③、この3要件に該当しない、それから、当該国際航空運送事業に係る航行について、外国との間に航空に関する協定、その他国際約束がある場合における国際輸送の内容に適合するものであるときには認可しななければならないという規定になっております。

それから、外国人国際航空運送事業者の運賃と料金につきましても、国土交通大臣の認可を受けることとされておまして、この認可に際しましては、航空法105条の認可基準、それから二国間関係もいろいろ考慮されていると聞いております。

(2)でございますが、航空法157条と157条の3で、運賃、料金については罰則の規定も設けられております。

10ページでございますが、(3)航空運賃の分類でございます。

国際航空運賃は、ここに樹形図を書いておりますけれども、ここにありますとおり、本

体運賃と付加運賃がございまして、それぞれの決定方法で、IATA運賃とキャリア運賃と分けられております。

まず、本体運賃でございますが、旅客と貨物についてIATA運賃がそれぞれありまして、このIATA運賃というのは、IATAに加盟している全航空会社共通で連帯輸送が可能な運賃でございます。基本的には、年に1回、IATA運賃調整会議が開催されて、地区ごとの協議を経て、全会一致で決議されて、各国政府の認可を受けて発効するということでございます。

10ページ下から11ページにかけてでございますけれども、①旅客につきましては、一般に普通運賃と呼ばれておりますファースト、ビジネス、エコノミー、それから制限付エコノミークラスの運賃がございまして、それ以外に特別運賃と呼ばれておりますIATA-PEX運賃とか、IATA-IT運賃とかが存在しているということでございます。

②貨物でございます。貨物につきましては、貨物を運送しようとする区間ごとに、重量区分ごとの運賃が取り決められております。

ここで資料の貨物のところの2行目に、「日本発着の運賃では」とありますが、この「発着」の「着」を消していただければと思います。

それから、(イ) キャリア運賃でございますが、IATA運賃以外の本体運賃はキャリア運賃と呼ばれておりまして、個別の航空会社が設定しているものと、アライアンスに加盟する航空会社間で決定するアライアンス運賃に分類されます。

この個別の航空会社の設定する運賃には、個人向けの、ここにありますキャリアF、C、Y運賃、キャリアPEX運賃と、パック用のキャリアIT運賃がございまして、①、②に書いているのがそれらでございます。これらの航空券、これは通常、航空会社の変更などについて制限があるわけでございますが、IATA運賃に比べますと安価となっているという状況でございます。

③がアライアンス運賃でございますが、これは複数の航空会社からなりますアライアンスがございまして、これに加盟する航空会社間で取り決められているものでございまして、世界一周運賃とか、地域周遊運賃とか、そういうものがございまして。

イの付加運賃（サーチャージ）でございますけれども、これは本体運賃とは別に設定されているものというものでございまして、これもIATA協定に基づくサーチャージと基づかないサーチャージと2つございます。

IATA協定に基づくサーチャージでございますが、これは12ページの上でございます。

すけれども、まず2006年、昨年の11月から12月に開催されたIATA運賃調整会議で、IATA第3地区間というのはアジア路線でございまして、これで加盟航空会社が、ビジネスクラスの改良された座席、フラットベッドを備えたリクライニング設備のある座席でございまして、これに関するフラットベッドサーチャージを適用することができるという内容の決議が行われております。

それから、1994年からですけれども、日本—スカンジナビア間で、ビジネスクラスのリクライニング角度55度を超える座席について、IATAビジネスクラス運賃に付加する形で、リクライニングシートサーチャージを徴収することができるとする協定が締結されておりましたが、これは本年、この3月末に失効する予定ということでございます。

(イ) でございますが、IATA協定に基づかないサーチャージでございます。これは旅客については燃油サーチャージとインシュアランスサーチャージ、すなわち航空保険特別料金が設定されておまして、貨物に関しましては燃油サーチャージが設定されております。

貨物については、2001年にインシュアランスサーチャージも導入されたのですが、日本の航空会社は、2002年8月に廃止したということでございますが、一部の外国航空会社では、継続して設定されているようでございます。

ウの認可運賃の手続でございますけれども、(ア) IATA運賃ですが、IATA運賃につきましては、各航空会社が国土交通大臣に対して認可申請を行って、航空法第105条の認可基準に照らして審査されるということでございます。

(イ) キャリア運賃につきましては、①の本体運賃のうち、航空会社が設定するキャリア運賃につきましては、二国間航空協定に基づきまして、航空会社が相手国の指定航空会社の合意を得た上で、国土交通大臣に対して認可の申請を行うということでございます。

13ページでございますが、その次のアライアンス運賃、これはアライアンスに加盟している航空会社間の決定を受けて、航空会社が国土交通大臣に運賃の認可申請を行うということでございます。

次に、キャリア運賃の審査についてでございますけれども、これは、まずファーストクラスにつきましては、航空会社がファーストクラスのキャリア運賃を設定する場合には、IATAのファーストクラス運賃と同額以下で、かつIATAビジネスクラス運賃よりも高いものであれば申請どおりに認可されている状況ということでございます。ビジネスクラスにつきましては、航空会社がビジネスクラスのキャリア運賃を設定する場合には、I

A T Aのビジネスクラス運賃と同額以下で、かつ I A T Aの制限付エコノミークラス運賃より高いという水準であれば、申請どおりに基本的に認可されているということでございます。エコノミークラスにつきましては、航空会社が P E X運賃を設定する場合には、I A T A－P E X運賃と同額以下で、かつ I A T A－P E X運賃に対して70%引きまでの間を下限とするゾーンの中の運賃であれば、申請どおりに認可されているということでございます。

キャリア I T運賃でございます。これは航空会社が旅行商品（パック）造成用の I T運賃を設定する場合がございますけれども、そういう I T運賃を航空会社が設定する場合には、I A T A－I T運賃と同額以下であれば、下限はなくて、どんな金額でも自由に設定できるということでございます。

②の付加運賃でございますが、これについては、本体運賃と同じく、二国間航空協定に基づいて、本邦航空会社が相手国の指定航空会社の合意を得た上で、国土交通大臣に対して認可申請を行うということでございます。

2の参入でございますが、参入については、(1)参入規制の概要を、ここで書いておりますけれども、航空運送事業を営もうとする者は国土交通大臣の認可を受けなければならないということございまして、参入の許可基準は(2)のところに書いておりでございます。

14ページの(3)新規参入状況につきましては、本邦航空会社の新規参入状況につきましては、1988年に日本エアシステムが東京－ソウル線に参入しておりまして、その後は日本航空と全日空の系列子会社の参入が見られるという状況でございます。

日本発着路線の経営を許可された外国航空会社、これはこの5年間でいいますと22社ございまして、具体的にどういう航空会社かというのは、この注に書いてありますが、ここに書いてような航空会社が、この5年間で許可されているということでございます。

次は、15ページでございますけれども、第4、国際航空に関する適用除外制度についてでございます。

日本での国際航空に関する適用除外制度は航空法に規定されておりまして、1952年に航空法が制定されたときに、この独占禁止法の適用除外が規定されております。

資料にありますとおり、不公正な取引方法を用いる場合、それから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になる場合、この場合は独禁法の適用除外とならないとされております。

(2) 1999年の適用除外制度の見直しでございますけれども、国際航空に关します独占法適用除外につきましては、1999年は、これ以外にも、いろいろ広く見直しをしたときでございますけれども、その検討の結果、国際航空につきましては、従来、航空事業者は安定的かつ効率的な国際運送ネットワークを維持・確保するため、IATAに加盟し、運賃協定等を行っており、これらの協定は諸外国においても独占禁止法からの適用除外を認められているものであるという理由で、国際航空に関する適用除外制度は維持されております。

一方、この見直しの中で、これは外航海運の仕組みとほとんど同じでございますが、公正取引委員会への通知、公正取引委員会が国土交通大臣に変更禁止命令を請求することができるという仕組み、こういうものがこのときに設けられております。

(3)でございます。現行の適用除外制度のところでございますが、航空法第110条の規定でございます。この110条の規定は、本邦内の地点と本邦外の地点との間の路線または本邦外の各地間の路線において、公衆の利便を増進するため、本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う連絡運輸に関する契約、運賃協定その他の運輸に関する協定の締結が、国土交通大臣の認可を受ければ、独占禁止法の適用除外となると規定されております。

2の国土交通大臣による協定の認可要件でございますが、航空法111条に規定されておまして、国土交通大臣は、ここにある①から④の要件に適合すると認めるときでなければ、協定の認可をすることはないとされております。

16ページでございますが、3、認可の状況についてでございます。

2005年度(平成17年度)に国土交通大臣の認可を受けて、公正取引委員会に通知されました国際航空協定、これはここに書いてありますとおり321件でございます。現在、国土交通大臣によって認可されている協定というのは、以下に書いてある(1)から(5)でございます。

(1) IATA協定でございますが、IATA協定としましては、アにありますIATA運賃協定のほか、イ、ウ、エとございまして、連帯輸送を行う上で必要な引き受け義務とか精算などの規則を定めましたIATA連絡運輸協定、それから代理店の公認とか航空券の発行、代金の決済に必要な航空会社と代理店の権利義務関係などを定めましたIATA代理店協定、それから各航空券、運送上の様式、ラベルなどを定めましたIATAサービスマニュアル協定などがございます。

(2) でございます。キャリア運賃に関する協定ですが、これは2つありまして、二国間航空協定に基づき、指定航空企業間で合意された運賃とアライアンス運賃でございます。

このほかに、(3) のコードシェア協定でございますとか、(4) のマイレージ協定がございます。

17ページにありますのは、少し特殊な協定でございますが、日本とロシアの航空協定に基づいて、シベリア上空通過に当たって、両国の指定航空企業の収入の一部をプールするという協定であるプール協定というのがございます。

協定の種類は、図表3にもまとめてありますので、ご覧いただければと思います。

18ページでございますが、第5、国際航空に関する諸外国の適用除外制度の概要と最近の動きでございます。これに関しましては、まずEUでは、EUでの国際航空の適用除外、これは欧州委員会規則に規定されておりますが、欧州委員会は、2006年10月に、IATA協定に関しまして、一括適用除外規則を改正しまして、IATA運賃協定につきまして、EU域内路線は、ことしの1月、EU加盟国とアメリカ、オーストラリア間の路線は、ことしの7月、その他の第三国の路線は、11月から競争法の適用除外ではなくなるようになっております。

2のオーストラリアでございますが、オーストラリアでは、オーストラリア競争当局が、昨年の9月、IATA協定に対します適用除外を2008年の6月末までとするという公表をしております。

19ページでございますが、アメリカでは航空会社が運輸省に適用除外協定の申請を行いまして、運輸長官が審査を行って、承認されると適用除外となるという仕組みでございますけれども、運輸省は、昨年の7月にアメリカーヨーロッパ間、アメリカーオーストラリア間のIATA協定の適用除外の廃止を提案しております。この提案の理由としましては、ヨーロッパ、オーストラリアにおいては、適用除外制度廃止の動きがあるということを挙げております。

20ページ以下は、第6ということで、ヒアリングで指摘された主な事項を掲載いたしました。ここでは、これまで我々が行ってきました事業者、航空会社からのヒアリングで聞かれました主な指摘をここに掲載しております。いろいろ書いてありますが、これらはまさに我々がヒアリングで聞いた内容を、分析を加えず、そのまま掲載しておりますので、説明は省略させていただきますが、今後の議論、また検討の参考としてご覧いただければと思っております。

長くなりましたが、以上でございます。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続き山内会員から、30分程度で、国際航空市場の動向について、お話しさせていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【山内会員】 それでは、私から少し補足的に説明させていただこうと思いますが、資料は、資料4ということで、1枚紙の裏表になっておりますので、これに基づいて、話をしようかと思います。

今、事務局からお話のあった資料3ですけれども、おそらく事実関係については、これでほとんど尽きていると思います。ただ、国際航空運賃についてはかなり複雑です。実態として複雑なこともそうですし、制度として複雑なこともある。ですから、この研究会で議論していく際に、もう少し細かく見て、理解を深めてから結論に行ったほうがいいのではないかと考えています。

運賃のほうも、複雑なんですけれども、私、今から申し上げたいことは、何でそんな複雑な運賃が出てきたかというような背景を、私なりの解釈について申し上げたいということとであります。

お手元の資料では、「国際航空市場の動向について」という題名にしておりますけれども、現状の動向がどうだというお話よりも、歴史的にどうであったかということをお願いしたいと思います。

事務局のお話にもありましたけれども、いわゆる国際航空には、シカゴ＝バミューダ体制と言われるものがあります。これは厳然としてあります。

先ほどお話がありましたように、シカゴ条約というのは1944年に成立するのですが、その前はどうかというと、第二次世界大戦の前というのは、航空輸送が確立していく時期だったものですから、いろんな変遷を踏んでいるわけです。ライト兄弟が最初に飛んだのが1903年ですので、現時点でもまだ100年しかたっていない。最初に航空会社ができたのは、たしか1916年のルフトハンザとKLMだと思うんですが、1903年に飛んだわりには、すぐに航空会社できています。それと同時に、飛行機というのは、いろいろ軍事的に使われたというようなことがあって、その関係で、こういった民間輸送まで、いろいろなレギュレーションができたというのは事実だと思います。

1930年代ぐらいから、世界の民間航空輸送というのができてくるわけですが、当時は帝国主義の時代だったものですから、自分の国の植民地を管理するためにネットワークがつけられたとか、いろいろな動きがあり、その中で、イギリスとか、フランスとか、当時の先進国が航空輸送を進展させたという歴史があります。

第二次世界大戦が終わりまして、アメリカが唯一と言っていいんですが、世界大戦でそんなに戦禍を受けずに、勝利者になった国だったものですから、大戦の後に、国際航空輸送をどういうふうにしようというときに、アメリカ主導にならざるを得なかったということでもあります。それに対して、先ほどご説明がありましたように、ヨーロッパの国々がかなり反対をした。アメリカ主導で行かれるとヨーロッパの国の航空産業というものは壊滅してしまうのではないかというおそれがあったと思うんですが、そういう中でできたのが、このシカゴ＝バミューダ体制というものです。

航空市場は、ある意味で特殊なところがあります。私は、経済学者ですので、ある特定の産業が特殊だという言い方をするのは好きではないし、結局多くの場合、正しくないと思うんですけども、制度的には、やっぱり国際航空の輸送産業というのは特殊だと思っています。

何が特殊かという、1.1というところに幾つか書いてありますけれども、シカゴ条約の特徴。その一番下のカボタージュ権というのは、おそらく一番大きいのだと思います。カボタージュ権というのは何かというと、要するに、国内輸送の権利を外国の航空会社に与えないということ、これを輸送の権利を留保するという内容のものです。これによって、いわゆるWTOとか、そういった国際的な貿易で言われるところの内外無差別という原則は航空の場合には当てはまらないということになります。外国社は国内で商売できないというのが基本で、そこから出発しています。それがあつたために、国際輸送についても、どんな場合でも自由に航空輸送ができるというのではなくて、国と国との間で協定を結んで、それでこういう輸送をしましょうということを最初に決め事をしてから始めるという体制になっているというわけです。バミューダ協定というのがその出発点だったと、これも事務局からお話があつたとおりであります。

まず、シカゴ条約では、カボタージュのほかに、そこにありますように領空主権だとか、経済的権利の確認だとかというのがありました。領空主権というのは、他国の領空には勝手に入っちゃいけないというものです。経済的権利というのは、先ほども一部説明がありましたけれども、ある特定の国の貨客の輸送については、その輸送の権利のようなものが

あることを確認するというものです。輸送だけではなくて、テクニカルには、着陸とか、そういうものも含んでいるのですけれども、今ここで問題になるような経済行為でいえば、輸送の権利みたいなもの、輸送権（トラフィックライト）というものを確定したということです。

もともと、そういうたてつけで国際航空の制度がありますので、国と国との間で何かを輸送しようというときにはバミューダ協定ということに事実としてなったわけです。先ほど説明がありましたように、英米で最初に始めましたので、それがもとになって、二国間の協定が、いろんな国との間で結ばれたということになります。

航空協定で何を決めているかという、これも先ほどもちょっと説明がありましたけれども、改めてまとめると、そこにありますように、航空会社を指定することと、飛んでもいい路線を決めることと、輸送力と運賃の決め方、これらを協定で結ぶというわけです。これが全部本文で書かれるのではなくて、付属書とか、書き方はそれぞれ違ってはいますが、本質は、こういうようなことを決めるというのが航空協定ということになります。

先ほどカボタージュ権という話をしましたけれども、それと国内輸送の制限があるという一方で、国際的な輸送は、こういう協定上で航空会社を指定して行う、designateといいますけど、指定をした航空会社にその権利を与えるという構造になっております。

そうしてくると当然出てくるのが航空会社の国籍というものでして、そこに「実質的所有と実効的支配」と書きましたけれども、要するに、ある特定の国ないしは、その国民が、その言葉のとおり実質的に所有し、また実効的に支配する航空会社でないと国籍が認められないということになります。これは、逆に言うと、特定のAという国の国籍を持った航空会社がBという国の国内輸送はできないという、そこにも関係してくるということになります。

路線についても規定されます。例えば、日本の東京とアメリカのロサンゼルスとか、そういう形で、都市と都市の間の路線を指定する場合、あるいはもうちょっと広く、地域で指定する場合がありますけれども、そういう形で特定をするということになります。

それから輸送力、供給量ですけれども、供給量については、協定によって若干の違いがあります。最初にアメリカとイギリスで結んだ協定は、事後審査主義といって、供給量は指定航空会社がある程度自由に増減できるというもので、何か問題があったら、後で調整しましょうということになっていました。そのほかの協定としては、最初から輸送力を決めておくというような形のものもあります。かつて、日本の航空協定は、事前に決めてお

くタイプが多かったですけれども、だんだんとそれも緩んできているというのも実態でございます。

それから、運賃ですけれども、先ほどもこれも説明がありましたけれども、基本は両当事国の政府が認可するというスタイルです。これをDouble Approvalと呼んでおります。ですから、アメリカと日本の政府が承認した運賃しか使えないというのは、その最も原形といたしますか、出発点ということになります。

ただ、これもいろいろな自由化とか規制緩和の中で、そこにありますが、Country of Originとか、Double Disapprovalというようなシステムも登場しているということです。Country of Originというのは、要するに、発地国の政府が認めれば、それでいいではないかということですし、Double Disapprovalというのは、もうちょっと緩くて、両方の国がだめと言わなければいいというもので、どちらかの国がオーケーすればいいということです。このように、自由化が進んでいるということであります。ただ、基本はDouble Approvalということになります。

それが出だしといたしますか、国際航空のたてつけだったんですけれども、その後、ご承知のように、航空は自由化の道をたどりました。基本的には、アメリカが航空規制を緩和した、これが出発点です。1978年にAirline Deregulation Actという法律ができます。これは国内航空を扱う法律であったわけでありますけれども、これによって、航空が全体的に自由化の方向に向いていくというきっかけになったものであります。もちろん、アメリカという国は、言うまでもなく自由化、マーケットメカニズムを非常に重視する国であったわけでありますけれども、事、航空に関しては、1940年代ぐらいから、かなりきつい規制をして、彼らの理屈で言うと、幼稚産業保護論によって、規制によって保護してきたという歴史があります。ただ、70年代に至って、いろいろなマクロ経済の状況とか、あるいは政府に対する考え方とか、いろいろ理由があったと思いますけれども、航空規制緩和法が成立したということです。

ただ、これも有名ですので、説明する必要もないかと思っておりますけれども、こういった法律ができる以前から、アメリカは自由化の方向に向かっていたのであって、おそらく70年代の半ばぐらいから、かなり自由化に向かっていて、その部分的な成果を見つつ、この法律ができたということだと思えます。

そこで、アメリカは78年に規制緩和を国内航空について行ったわけですが、1980年に国際航空競争法という法律ができて、これによって、国際航空についての競争を促進

するという方針を出したわけでありまして。その後、彼らはどういう方針をとったかということ、オープンスカイ協定とか、あるいは自由化協定と言われる協定を結ぶ。これによって、国際についても競争を導入しようとして、まさにそれを実践してきたわけですね。これはどうなのかということ、先ほどのバミューダ型の協定で、幾つかの決め事があると言いましたけれども、例えば、路線とか、輸送力とか、場合によっては指定航空会社について、この辺を全部自由化してしまうということ、それから運賃についても自由化する、部分的に自由化するということでもあります。

しかし、オープンスカイ協定というのは、あくまでも二国間の協定でありまして、特定の国との間の自由化を進めたということで、航空全体の自由化をしたというわけではありません。それは、もともとシカゴ＝バミューダ体制の上に乗った二国間協定でありますので、それによる自由化というのは、一定程度の範囲しかないということでもあります。

ただ、例えば、これはヨーロッパのケースなんかが典型ですけども、非常に有名なのは、アメリカはオープンスカイを戦略的に使ってきたということ。どういうふうに使ったかということ、例えば、アメリカとオランダの間でオープンスカイ協定を結ぶということになりますと、ここでいろいろ競争が起こって、サービスが改善されたり、あるいは場合によっては価格が下がるということがあると、オランダ周辺国にも、当然その影響が及ぶわけでありまして、隣国もアメリカと自由化協定を結ばざるを得ない状況になる。そういう意味で、二国間の自由化というものをもって、徐々にといいますか、ある研究者はビーチヘッド・エフェクトと言っていますけれども、そういう形の自由化を図ろうとしたというわけでもあります。

そういうことで、自由化がアメリカによって、国内、国際に及んだのが70年代から80年代ということになります。これはマーケットを使って産業を効率化するという意味で、非常にプラスの影響を及ぼすということであったわけですが、一方で、これは国と国との間のことでありますので、それに対する権益問題とか、あるいは競争の平等、不平等の問題というのは、当然指摘があるわけでもあります。そこにありますように、アメリカは自国の航空企業の競争力を前提として、こういった政策をとるのではないかと、その背景には、競争力の源泉はいろいろありますけれども、アメリカの航空会社にとっては、巨大な国内マーケットがあって、特に国内航空のマーケットの大きさによって規模の経済が働いて、国際でも、かなりの低コストを実現できるんじゃないかというような考え方も一方であるということでもあります。

もちろん、どんな場合でも、どんな産業でも、どんな商品でも、そういった国内マーケットが国際マーケットに有利、不利な影響を及ぼすというのはあるわけでありましてけれども、最初に申し上げましたとおり、航空にはカボタージュ権というのがございますので、アメリカのマーケットが大きいからといって、日本の航空会社が、あるいはヨーロッパ、アジアの航空会社がアメリカの国内で輸送するということはできないということでありまして。その辺が特殊事情かと思えます。

先ほども事務局からお話がありましたように、国際については、むしろアメリカよりもEUの動きが活発である。特に運賃のつくり方、あるいは運賃の協定については、EUの動きが、このところ活発だったという指摘がありましたので、次に、EUについて申し上げたいと思います。

EUは、ご承知のとおり1967年のローマ条約をもとに、経済的な統合を図ってきまして、70年代、80年代、90年代になるに従って、EUという形で、一定程度の国家主権を融合するような形の共同体ができ上がったということだと思えます

航空についてどうかというと、もちろんEUになる以前は、国内法といいますか、各国の法律で航空を律していたわけでありまして。最初のシカゴ＝バミューダ体制からいえば、国という概念が当然出てきますので、EUの国々も、それぞれの国の航空法と言うかどうかは別として、それに該当するような法律によってレギュレーションを行ってきたというわけです。

1987年に1つの転機があって、フランスの航空法の規定がローマ条約に違反するのではないかという訴訟があって、Nouvelles Frontières Caseというんですけども、欧州裁判所がローマ条約に違反するという判決を下して、EC全体の航空政策をつくるべきだという段階に至りました。

その後、そこにありますように、80年代から90年代にかけて、共通航空政策というものがつくられまして、これによって、当時はECだったんですけど、ECの共通航空政策で段階的な自由化がなされたということでありまして。

それで、最終的に、1997年に、いわゆる共通航空政策の自由化が完成したということで、97年をもって、EU域内は、ほかの国の概念でいうと、国内とほとんど同じ扱いで航空輸送ができるようになったというわけでありまして。

そういうわけで、ECは90年代の後半に完全なマーケットとしての自由化を果たしたわけでありましてけれども、ちょっと複雑だったのは、EUというのは、国家の概念とコミ

ユニティ、共同体という概念のそれぞれの種別、どこまでがどの権限を持っているかというところが、ちょっと明確じゃないところがあって、その辺が複雑だったということです。特に航空については、先ほどから申し上げているように、国籍という概念がずっと存在し続けていて、それをどういうふうにとらえるかという問題があったわけであります。

1992年にパッケージⅢというのが出たわけですが、このパッケージⅢという共通航空政策は、今申し上げた国籍みたいなものを、EC、EU全体に広げました。申し上げた実質的所有と実効的支配というような概念を、EUの国ないしはEUの国民が所有するオペレーター、航空会社まで広げました。要するに、EUの航空会社という概念を導入したのです。それによって、最終的に97年の共通政策において、EUの域内では、EUのオペレーターは、かつては他の国の国内であった路線もすべて運航できるというような概念に広げたわけであります。

そうなりますと、EUの国と外国、EU以外の国との間の国際航空はどう考えるべきかという問題が当然出てきます。これについては、1999年以来ずっとグレーゾーンのまま来たのですけれども、資料にありますように、2002年に欧州裁判所の判決が出て、二国間協定上は、その時点でも、各EUの構成国の、その国の国籍というものを使って協定を結んでいたわけですが、それは違法であるということが明確になった。これが2002年の判決であります。

その後、EUは包括的にEU全体として協定を結ぶのか、それとも、それぞれの国が結ぶのかという、それについての法的解釈、あるいは制度的な設計ということが問題になりまして、今、2階建てと言っているのですけれども、基本的にはEUと他国との間で結ぶのですが、それに各国が一定程度の関与する形の航空協定を結ぶというようになっております。その中で、先ほど申し上げましたように、IATAの協定に対する競争法上の適用除外といったものが問題になってきたということだと思います。

少なくとも、EUの中については当初から問題であったわけで、それについては適用除外をやめるべきということで、先ほども説明があったと思いますけれども、2006年末で適用除外制度を廃止するというようになったわけであります。

その後、そのような動きを受けて、EU以外の国でも議論があり、これも紹介がありましたけれども、アメリカとオーストラリアで、適用除外を廃止するという方向で、今進んでいるということであります。

もともとアメリカの競争当局、あるいは運輸当局も一部そういうところがあるんですが、

こういった国際カルテル的な行為を国内の競争法との間でよしとしないということでありまして、1980年代にオープンスカイ協定をアメリカの国際航空政策の柱としたあたりから、そういった競争当局と協定との間で、いろいろな問題点の指摘や、あるいは駆け引きがあったということでもあります。ただ、この問題は実は、例えば、アメリカが自分の法律で国際的な協定のカルテルの適用除外をやめるということになると、アメリカの航空会社も困るのですけれども、例えば、ヨーロッパの航空会社も困ったりするわけです。例えば、アメリカとヨーロッパの間というふうに考えれば、アメリカは適用除外の廃止をヨーロッパとの交渉材料に使ったり、ある意味では政治的な駆け引きに使ってきたという経緯があります。いろいろな局面を経て、少なくとも現代に至るまでは、実態としては、アメリカの競争法の適用除外というのは存続してきたということであるわけです。

そういうことだったのですけれども、今申し上げたように、EUがそのような動きに出る中で、アメリカ政府も、EUとの間、それからもう一つの同じような思想を持っているオーストラリアとの間の航空協定について、適用除外の廃止を提案しているという実態であるということです。

次に日本についてなんですけれども、日本の国際航空政策については、先ほどもこれは紹介がありましたように、45・47体制とか、あるいはその段階的自由化とかという時代を経ました。45・47というのは、いわゆる分野調整みたいなもので、どのマーケットはどの会社がやりなさいと、こういうようなことを決めていたものですが、80年代になって、それが廃止されまして、特に国際については、複数社が国際マーケットに進出する、あるいはそこで競争するという政策がとられたというわけでもあります。

特に注目すべきは、1998年の日米の航空協定の暫定合意というのがございますけれども、もともと日本とアメリカの間の協定というのは、日本がその他と国と結ぶ協定とは若干違って、日本とアメリカは最初に二国間協定を結びましたので、その時点は、たしかまだ占領下にあったか、独立するかしないかのころでありまして、かなり日本にとって不利な二国間協定になっていたということがあります。それを日本政府は、権益調整といいますか、不利を是正するというような目的ですと交渉してきたという背景があるのですが、1990年代の後半ぐらいになると、事ここに及んでは、そういった相互主義的な考え方だけではなく、つまり、相互主義的な権益の調整だけではなく、もう少し自由化という方向に振れた暫定協定になったと私は解釈しておりますけど、それが98年の暫定合意だったと思っております。

これはどういうことかという、航空の場合には、先ほど路線権あるいは輸送権という話をしましたけれども、例えば、以遠権というのがございまして、アメリカの航空会社は日本まで飛んできて、日本以遠のアジアとか、そういうところまで輸送ができるというようなことになっておりまして、それに対して、日本の航空会社は、アメリカに飛んでいって、その以遠というのは1地点か2地点ぐらいしか与えられていなかった、こんなような不平等があったのですけれども、98年の合意で、それをある範囲では、日本の航空会社もアメリカ以遠もできると、かなり自由にできることになった。こういうようなことで、ある意味での平等的なスタンスになったということです。ただ、日本の航空会社がアメリカに飛んでいって、どこに飛んで行くのだという話もあり、今ブラジルに日本航空がやっていますけれども、それぐらいしかなくて、権利が与えられても、地政学的に非常に厳しいところがあるという問題があるのですが、方向としては、そういうことで、98年の合意というのがあります。

こういうことで、日本の航空政策も、一定程度、自由化の方向に向いているということはありませんけれども。

もう一つは、2000年の航空法の改正というのがございまして、これは国内航空について、かなりの自由化をしたという法律であります。ただし、国際については、先ほど説明がありましたように、運賃についての認可制は維持されたということでもあります。

このように、日本の航空政策も自由化の方向に向いているのでありますが、国際航空については、やはりどちらかというところだと保守的だというのは否めないと思います。例えば、それは、結んでいる協定は比較的自由度の低いものが多いのでありまして、先ほど1.2でご説明申し上げたバミューダ協定に準拠するものは相当程度あるということでもあります。

そういう意味では、日本の航空協定の前提として、これからどうするのだということが、まず1つの論点になりましょうし、また、別の論点は、そういう航空協定自体、あるいは日本の航空政策自体がどうなんだと、こういう論点もあろうかと思っておりますけれども、事実はそのようなことでもあります。

ただ、アメリカが自由化をして、自国の航空会社で国際ネットワークをつくっていくという思想、あるいはヨーロッパは強大なマーケットをつくって、その中で競争させて、自国といいますか、EUの航空会社を国際的に発展させるという方向と日本の航空政策が同じ方向を向けるかという、かなり難しいというのは思っております。それは最初に申し

上げたように、例えば、マーケットのカボタージュ権が留保されているとか、あるいは場合によっては、日本のマーケットだけではなくて、日本はアジアの中で共通の市場をつくるとか、そういう形での開放のやり方を徐々にしていかないと、アメリカやヨーロッパの政策をそのまま適用することは、なかなか難しいのかなと思っています。

あと、いろいろ指摘したい点は、次の2ページ目のところのIATAの存在が国際航空においてどうだったかということにかかわるわけでありましてけれども、申し上げたいことは、最初に申し上げましたように、シカゴ＝バミューダ体制で始まりましたので、こういう体制で始まったということ自体がIATAを必要としたということだと思えます。

もともと、どんな作業でも、完全に最初から自由貿易で国際的に競争するという形ではなくて、徐々に国際貿易が自由化されて、その中で、国際的な競争で効率的な経済が達成されるということだと思えるのですが、何度も言いますが、別に航空だけが特殊だからこうだという言い方をするわけではないのですが、少なくともシカゴ＝バミューダ体制というのは、やはり他に例を見ないような特殊性を備えていたのだと思えます。実際、今でもそういう面は残っている。それがあがるゆえに、このIATAというものが存在したのだと思えます。もともとそういう状況では、もちろん通常のマーケット概念というのがあったにしても、どちらかというとマーケットによって効率性を追求するというよりは、国際的な航空運送の、ここにありますように秩序確立といいますか、そういったものが主眼であって、それが他国間条約であるシカゴ条約を補完する形の二国間条約であり、また、国際航空の事業者の発展、その当時は、まだおそらくは幼稚産業保護論的な考え方だと思うのですが、そういったものの上に乗ったIATAだったのではないかと思います。

これはこれで、その当時としてはよかった。その後、いろいろな価値観が変わり、これがいいのかどうかという問題はあるというのは事実であります。ただ、シカゴ＝バミューダ体制は今でもあるということは事実で、これも忘れてはいけないと思っています。

もう一つは、IATAの場合には、ここに「同業者組合的機能の確立」とありますけれども、例えば、今回もいろいろな議論の中で出てくるのは、IATAの決済制度とか、代理店制度とか、そういうものがあります。これはどちらかというと、競争制限というよりも、言ってみれば流通の基盤をつくるとか、あるいは決済システムによってスムーズな取引を航空会社間で行わせるとかというような意味合いもある。こういうものも当時の目的としてはあって、これが、ある意味では一緒になって、あるいはまざり合って、IATAの

機能というものを確立したのだと思っています。

IATAとシカゴ＝バミューダ協定の歴史的な流れも、今ご紹介したとおりでありますので、最近の流れということで、一部はこれも既に紹介しましたがけれども、競争法との関係ということで、運賃調整会議について、いろいろ議論が出ている。

EUについては、先ほど申し上げたとおりでありまして、アメリカについても、去年の7月5日ですか、Show Cause Orderで、米欧と米豪のimmunity廃止を提案されたということでありまして、これは先ほどもご説明ありましたがけれども、ECとか、あるいはACC Cというのはオーストラリアの競争当局ですけれども、その間で協議をするということですので、それぞれの政府が同じ方向を向いたということで、これが出てきたということです。

おそらく、この研究会で、このテーマで議論していかなければならないのは、例えば、これから、今、適用除外になっているのを除いた場合にどうなるのかとか、あるいはそれによってどんな問題が出るのかとか、そういうことだと思うのですけれども、そのさわりの部分というか入り口の部分だけ、そこに若干書いてありますけれども、例えば、よく言われますように、IATAの運賃協定というのは連帯運送のために必要だ、インターラインの運送のために必要だというのがございますが、そういうことがあるとすれば、仮に適用除外を受けないということになったときに、それを確保する措置が絶対必要なわけがあります。そのためには、どのような仕組みを考えなきゃいけないかというふうに言われます。例えば、そこにありますe-tariffとかflex fareというのを、ヨーロッパのケースなんかで導入されているようですけれども、そのためにどんなものが必要なのかということだと思います。

それから、競争法の基盤整備と書きましたけれども、ヨーロッパとアメリカとか、アメリカとオーストラリアとか、場合によっては日本というのも入るのかもしれませんが、そういう間で議論しているときは、わりあい同じ土俵でいろんなことが話し合えるということですが、例えば、日本の場合ですと、アジアの国というのも国際航空というのは、かなりな部分を占めてくる。そうすると、アジアの国の競争法の実態というのは、どうなっているのかというようなことによって、なかなか理想的な形のマーケットって形成できないかもしれない、こういうようなことでありまして、そんなことも考慮する必要があるのでかなと思っています。

それから、先ほど言いました事業者組合的機能というのは当然必要でありまして、これ

によってトランザクションコストがかなり下がっているところがあるかもしれません。そういうことを、どういうふうに担保するのかというのものもあるかと思います。

これは、おそらく、これから時間かけて議論をしていくところでございますので、ここでは頭出しといいますか、簡単な指摘だけにとどめますけれども、そんなようなことがあるのかと思います。

長くなりましたが、私からの説明は以上であります。ありがとうございました。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、先ほどの事務局からの説明と、今の山内会員からのご説明について、ご意見がありましたら、どなたでも自由にお願ひしたいと思います。

では、私から、山内さんか事務局かわかりませんが。

こういう協定を結んで飛んでいる場合、航空会社によって料金が違うように思うのですが、どういうふうになっているのでしょうか。同じになっているのでしょうか。裁定取引が、どうなっているのかなと思って。例えば、JALでオーストラリアに行く場合と、カンタスで行く場合とどうかとか、向こうからだとい切符買えないとか、よく聞くんですけど、そういうのはどうなっているんでしょう。協定との関係で。

【山内会員】 いろんな要因あると思うんですけど、実は、それもちよっと言おうかと思ったんですけど、私は航空政策は勉強しているんですけども、そういう実務的なことまで、よく知らないところがあるわけです。そうすると、もうちよっとテクニカルな人がいないと、ちよっとお答えできないかなというのがかなりあります。ですから、先生がおっしゃったのは、例えば、昔よく言われたのは、為替がいろいろ動く中で、発券する国によって値段が変わる。要するに、最初、為替は一定程度で決めておいても、為替が動けば変わってくるわけです。そういう違いがあるとか、あるいは先ほど事務局から説明がありましたように、今、別にIATAの運賃だけじゃないわけですから、キャリアがいろいろ設定するとか、そういうようなこともあるわけで、そういう中での違いというものもありますし、それから売り方で、これはどこまで違法か違法じゃないか、よくわかりませんが、団体向けの運賃というのを個別に出していったりすると、ものすごく安くなったりというのがあります。いろんなことがあるので、ちよっと様子がわかりません。

【岩田座長】 その場合というのは、何となく、何を協定しているのかと思ったんです。結局、いろんな運賃があるならば。

【井手会員】 2つ質問があるんですけども。1つは、IATA協定の運賃協定とインターライニングという、いろいろ、そのほかにもあるんですけども、運賃協定と連帯輸送とかインターライニングというのは密接不可分なものなのかどうか。EUの改革とか変更を見ると、e-tariffとかいうのがあるので、それはIATAの運賃とは関係なく決められているような感じなので、そういう意味では、IATAの運賃協定とインターライニングというのは密接不可分なものかどうかというのを1つお聞きしたい。

もう一つは、貨物。未定稿の資料3の10ページにあるように、貨物については、IATA運賃だけでキャリア運賃というのではないわけで、そのときに貨物でIATA運賃と書いていますけれども、実際には、21ページのところで見ると、貨物の場合には、ほとんどIATA運賃というのは形骸化していると。フォワーダーというのが、ある程度、料金の決定力を持っていて、ということになると、大幅に割り引いてやるということも実際にはあるわけです。そうすると、連帯輸送が、こういう場合、貨物の場合にもあると思うんですけども、どこかでだれかが負担をしているわけです。赤字か、利益がほとんどないような形で。そういうのは国際間でどういうふうに精算しているのかなというのが、ちょっとわからない。その点、教えてください。

以上です。

【菅久調整課長】 実態につきましては、さらに不明な点を調べたりして、後で訂正があるかもしれませんが、これまで聞いているところでは、まず後半のほうでいきますと、我々、今まで聞いている話では、貨物についてはインターライニングというのはほとんどないと聞いておりました。したがって、今、貨物で乗り継いでということは基本的にはない、ということを知っています。また、IATA運賃はあるんですけども、後でお金が戻ってくるので、実勢運賃はIATA運賃とは随分違うものになっているというふうに、貨物については、多く聞きました。

もう一つの旅客のほうのお話のIATA協定と連帯輸送の話は、IATA協定の運賃というのは、まさにIATAに加盟している航空会社なら、だれでも受け入れる運賃ということ。IATA航空券であれば、だれでも乗れるということになります。したがって、まさにインターライニングできる運賃というのがIATAの運賃ということです。そういう意味では、EUもそこには意味があるというふうに言っています、このe-tariffとか何とかというのは、適用除外をなくした以降、インターライニングを可能にするIATA運賃というのをどうやって決めるかの仕組みとして考案されて、これで今後やっていこうと

いうふうになっていると聞いています。

【井手会員】 今の説明だと、連帯輸送というのをいかに確保するかというほうに重点があって、運賃をどうやって決めるかというのは、別途、別に I A T A でなくてもいいと理解してよろしいんですか。

【菅久調整課長】 聞いている話ですと、個別の航空会社ごとに、例えば、乗り継いだときには幾らならやりましょうと決めてもいい。そのやり方はあるんだけど、それは、つまり相当に複雑なので、全体で、この運賃、この航空券でやるからには、I A T A に加盟している航空会社、だれでも受け入れます。お客さんからいえば、どれでも乗れますという仕組みを I A T A でつくって、そこは E U も意味があると言っているようです。

【岸井会員】 今の件に関係して、私は、法律が専門なものですから、最初に山内先生がおっしゃったシカゴ＝バミューダ体制、この辺が 1 つの重要なポイントだと思うのでお伺いしたいんですが。

最初に、シカゴ条約の項目が領空主権、経済的権利、カボタージュ権ということで、山内先生がカボタージュ権のことを非常に強調されておまして、確かにこれは重要だと思うんですが、これは、しかし、考えによっては、国内市場と国際市場を分けると考えると、国際市場という形で 1 つ、絶対的ではないですけれども、独立した領域が存在するというふうに、国際航空市場ですね。今まで公取の研究会でも、そういうふうに考えてきたんですけど、一応、そういうふうに区分けして考えてもいいのではないかと。山内先生がおっしゃったのは、やはり国内市場が非常に広いと、それが航空会社の競争力に非常に大きな影響を与えるのでというご趣旨だとすると、その問題はもちろんあるんですけども、市場としては、やはり分けて考えて、そこでそれぞれの競争の機能とか競争秩序みたいなことを考えるのが可能なかどうか。相対的にでも考えることが可能なのだったら、そういうふうに、まず考えればいいんじゃないかということが 1 つです。

もう一つは、バミューダ協定で、これは非常に特殊であると、私もお話を伺って、その特殊性というのが非常によくわかったんですが、ただ、制度をやっている者から見ますと、ちょっとお話でもありましたけれども、協定があっても、実際にそれがどれだけ実効性を持っているかというか、拘束力があるか。制度の柔軟性みたいな、あるいは幅みたいなものがどんどん出てくると、例えば、路線を特定しているとか、輸送力条項なんかあるといっても、ある程度大枠を決めるだけとか、一定の融通ができるとか、そういうことになっ

てくと、やはりそこでもかなり競争の余地というのは出てくるわけで、そういう意味では、他の公益事業分野も、そういう制度を前提にして、しかし、他方で競争がさまざまな形で入り込んできているというのは、ある意味で、その意味では同じところもあるので、バミューダ協定というのが、協定自体の実効性というか拘束力、どれだけ細かく市場の競争を否定することに機能しているのか、それとも、特に最近はかなり弱くなってきているのか、緩和している傾向にあるのか、そうしたら、どの程度なのか、この辺が私も非常に興味がありまして、これは、これからまたいろいろ調べていただくテーマかもしれないんですけども、その辺がちょっと気になりました。

最後に I A T A との関係で、運賃について、ここは制度的なものとして協定とが絡んでいるので、ちょっとよくわからなかったところもあったので、それも含めてお聞きするんですが、バミューダ協定では、これは両国政府間の認可ということで、政府間で協定を結んで、その協定の中で指定された航空会社同士が合意をすれば、それがいわば政府が認可すべきというか、政府によって認可される運賃になるという、協定があって、その上で航空会社間の協定、合意があって、それがさらに、今度は政府によって認可されると、こういう認可制度と二国間協定と事業者間の協定がかなり入り組んでいるというか、そういう構造なので、そうすると、協定を問題にするときに、こういう二国間協定のあり方、あるいは動向とか、そういうようなことも含めて考えないと、I A T A 自体の評価とか、今後、方向が出しにくいんじゃないかと思いました。

個人的には、公取のほうで調べられた、キャリア運賃の 13 ページの、ファースト、ビジネス、エコノミーの認可というのを、これはキャリア運賃の認可ですから、二国間協定に基づく認可ということになるんですか。

私がちょっと知りたいのは、しかし、ファースト、ビジネス、エコノミーというのは、認可の基準が、結局、I A T A の料金体系を守れというか、I A T A 料金の上限と下限をもとにやっているということで、こちらのキャリア運賃の認可も、I A T A 運賃を、事実上、キャリアのほうで崩れないように下支えしているという機能もあるのかなと。これだけ見てですけども、13 ページの、この認可基準ですね。つまり、I A T A 運賃がもう形骸化するような料金にはしないようにというのを、認可基準の最低限の枠にしているのか。そうすると、やはりこれも、こういうキャリア運賃の認可制度なんかも、I A T A の評価をするときは当然入ってくるのか。

最後のところは、私、具体的なことはわかりませんので、どういうふうに関連している

のかということをお聞きしたいということでの質問です。以上でございます。

【山内会員】 最初のご質問は、考え方というか、外形的にはおっしゃるとおりだと思います。国内と国際とマーケットが違って、それで国内についての競争力、国際についての競争力と分けることは可能だと思いますけれども、ただ、そういうふうに外形的に分けたことが、どこに意味があるのかということです。それは、おっしゃった2つ目のことと、ある意味では本質的に同じなんですけれども、要するに、特定の大市場を持った航空会社があって、それが国内で運送し、国際で運送するときに、別に特に事業経営上、どういうふうにかかるかを案分していくというようなことはしないわけです。要するに、総合的な競争力の話であるし、それからネットワークの問題というのは、かなり強く出ます。要するに、例えば、日本とアメリカの間の航空輸送をするという国際マーケットであっても、それはアメリカの中で、さらにインラインで到達できる地点を持っているネットワークを有している航空会社のほうがまったく有利ですよ。もし、そうだとすると、外形的には確かに分けられるかもしれないけど、実態的にはほとんど意味がないということになるかと思います。それで、最近、何が起こったかということ、アライアンスというのができたが、要するに、国籍条項というのがある以上、国際的な航空会社というのは統合できないので、アライアンスということになるわけなんです。だから、今回の議論の中での競争の1つの論点としては、アライアンスが、どこまでどういう競争しているということがあろうと思うんですけれども、その問題は確かにあります。だけれども、おっしゃるような形で、外形的に国内と国際を分けるのは、どこまで意味があるかということ、あまり意味がないんじゃないかと私は思っています。これは最初のご質問、ご指摘に対する私の考え方で

2つ目は、二国間協定の拘束性というか、実効性というか、そういうことですが、これもいろんなケースがあり、協定によって違うんだと思いますけれども、少なくとも輸送力等については、日米については事後審査でやっていますので、かなり外見上は自由だということになります。例えば、日韓なんていうのは、地方空港に、仁川から随分飛んできていますけれども、あれは日本の政府が、そういうふうに入ってくる場所をある程度認めているので入ってきているんですけれども、これは協定、条約ですから、かなり細かいところまで決めて、拘束的であることは事実です。それによって、例えば、路線と便数。便数といっても、これは航空機の大きさによって違いますから、何々に換算して何便とか、それは当然決められるということになりますので、その意味でのレジリティーというか、

それはかなりあると思います。

さっき言いましたように、一方で運賃は、IATAの運賃とキャリア運賃等って、こういうものもありますけど、PEXとか、あるいはITを使ったものとか、いろいろありますので、そういう意味では、制度上は拘束的ですけども、設定上はいろんなものができるということだと思います。

【菅久調整課長】 この13ページのところですけれども、我々聞いている説明は、例えば、ファーストクラスのところで見ていただきますと、ファーストクラスのIATA運賃。IATAの運賃で、ファーストクラス、ビジネスクラス、エコノミークラスとあるわけです。それで、ファーストクラスで見ていただくと、ファーストクラスのIATA運賃というのがあって、キャリア運賃というのは、それより安い値段をまず設定するという前提でございますので、それより低いというのが、まず来ます。

次に、IATAビジネス運賃よりも高ければというのは、つまりIATAビジネス運賃より安くなると、つまりキャリアのファースト運賃に乗った人が、IATAのビジネスクラスより安くなる。つまりファーストのほうがビジネスより安いというのは、不当な差別的取り扱いに該当する可能性があるということで、つまりファーストの人はビジネスよりは高いということで考えているということのようでございます。

【岸井会員】 IATAの協定を前提にしているわけですね。協定運賃を前提にした認可の基準ですね。

【菅久調整課長】 IATAのビジネスで乗っている方がいらっしゃるわけなので、それよりファーストと名前がついている航空券が安いのはよくないとのようでございます。

【岸井会員】 ただ、普通の競争市場だと、ある会社のビジネスクラスより他の会社のファーストクラスが安くても、料金体系は会社ごとに違ってよいわけですから、別にそのような商品はあるわけで、そういう点を申し上げました。

【岩田座長】 今のはむしろIATAのビジネスが高過ぎるということに解釈したっていいわけですね。

【菅久調整課長】 そこは、ちょっと分かりません。

【岸井会員】 一言だけ、ちょっと言いたいですけど。

最初の国内と国際を分けられないというのは、私も航空産業全体を山内先生みたいに見てらっしゃると、まさに今、お話伺って、そういうふうな感を強くしたんですが。

ただ、ちょっと法律的になるかもしれませんが、法律的に市場というのを問題にするときは、いろんなサービスもありますし、代替性を見ながら、取引市場とか取引分野というのをとっていくわけで、その取引分野のいろんなとり方によっては、競争がある程度働くところと、そうじゃないところと、それはいろいろ、バミューダ協定もかなり柔軟化しているところもあるとおっしゃいましたので、それはそういうところはあるということを前提にしてよろしいのでしょうか。

【山内会員】 私も一応、こういう競争法等について、全く素人でもないものですから、おっしゃることはよくわかるんですけども、これは国と国との交渉事か何かになったときに、要するに、全体の権益の相互主義というのが基本になるんです。そういう観点からすると、私のような見方もできるんじゃないかと、そういうことです。

【岸井会員】 よくわかりました。

【岩田座長】 私の直感というか経験だったら、国内と国際と両方シェアが大きいほうが有利に決まっていると思います。私なんか、最近、マイレージを稼ぐのを専門にやっていると、JALというのは国内でよくないらしいですけど、国際で乗るから、JALを国内でも使おうかと、それでマイレージをちょっと稼ぐというふうになって、便利さとか、そういうので、国境というのはなくなってきているんじゃないでしょうか。

ほかに、吉野さんありますか。

【吉野会員】 実態として、山内さん、EUとアメリカの交渉は、最終的な決着は、まだついていないんですか。

【山内会員】 はい。

【吉野会員】 そうすると、二国間協定とIATAの運賃との関係というのは、はっきりしないということなんですか。

【山内会員】 包括協定を、今、交渉するということまで来て、きのうもある専門家のお話では、3月ぐらいから、また協定の交渉を始めると伺っていますので、それは決まっていないというのが事実で、でも、おそらくそういう方向で行くんだろうなと思っています。

ます。

IATAの適用除外の話というのは、一定の方向が出ているんだと思いますけれども、実際にそれがほんとうに動くのかどうか。動くというのは、それで問題ないのかどうかということですね。そういうことによって、少し軌道修正や延期やらというのがあるのではなかろうかと考えております。

【吉野会員】 もし、そこで一定の結論がはっきり出たとすると、その後は、これは例えば日本にどういう普及をしていくかというところは、実態としてか、論理的なのか。

【山内会員】 米欧豪で、いろいろそういった適用除外をなくした形での取引が始まって、それで何らかの形の成果が、あるいは支障がないということであると、日本にも当然、そういう要求をしていくことはあろうかと思うんです。

ただ、私が聞いている限りでは、米豪欧と日本との間では、例えば、運賃の決め方とか、あるいは運賃の交渉の仕方とか配分の仕方について、インフラに差があると聞いておりました。米欧でやったことと同じことが欧日でできるかということ、そうじゃないと聞いています。その辺は、ちょっと事実関係を確認しないとわからないんですけど。なので、簡単ではないということでもあります。

【岩田座長】 根本的な質問なんですけど、そもそもIATAとか、あるいは二国間協定とか、こういうことを一々しないと、何か困ることがあるんでしょうか。自由にしたら何か困りますか。そこがよくわからないんです。

【山内会員】 これはゲームなんですかね。要するに、みんなルール外して、全部自由にしましょう。全部自由にするというのはあり得ない話じゃない。理屈から言ったら。けども、おそらくそれぞれの権益があり、国益という言い方はあまり好きじゃないんですけど、そういうものがある中で、そういったルールまで飛躍できないというのは事実だと思うんです。それで、例えば、でも、EUは1つの地域が合体して、おっしゃるようなことになったわけです。アメリカも、一応、カナダとメキシコの間でNAFTAをやっていますけど、NAFTAの中では、かなりの自由化、統一市場になっています。あり得る可能性としては、東アジアで経済とこういった輸送体系みたいなものが統合されていく中で自由化が実現するというようなことになると、おっしゃるような形になるかもわかりません。そういう段階を経てからだと思いますが。

ただ、それにしても、さっき言ったように、国内輸送権というのは最後まで残る。

【岩田座長】 突破口というのか、ちょっと突破口というのはおかしいけど、だんだん二国間の協定を自由化していくといえますか、Double Disapproval化というのか、そういう方向とか、それがだんだん自由化の方向なんですかね。

【山内会員】 自由化の方向は2つあって、1つはバイラテラルで、こういう自由な協定を結んでいくというのが1つのやり方。それをどんどんつなげていくと、さっきビーチヘッド・エフェクトと言いましたけれども、例えば、韓国とアメリカがものすごい自由化しちゃうと、日本もある程度自由化しないとまずいですねという話になったり、こういう効果をねらったものです。

もう一つは、昔でいうとマルチラテラルと言いましたが、複数国家間で自由化協定を結ぶ。だから、EUなんかは共同体になったんで、それをどう読むかわからないんですけど、ある意味では、そのようなことをやったわけです。NAFTAも、ある程度、そういうこと。アジアでも、そういう動きがないわけではなくて、その中での自由化ということはある程度得るわけです。

例えば、率直に言って、日本の航空会社が国際的な競争をしようと思ったら、日本のインフラ使って、日本の人を使って、それで税制で競争するのって、かなり難しいと思うんです。だから、例えば、日本の航空会社がアジアに出て行って、そこで会社をつくって、要するに、工場を中国につくって輸出することができれば、日本のホスピタリティーを売りますということができるようになれば随分違うと思うんですけれども。だから、そういう動きが1つ挙げられると。

【岩田座長】 その場合は、国籍はどうなるんですか。

【山内会員】 今申し上げたのは、ヨーロッパのように国籍を問題にしないというところまで来ないとだめ。でも、ヨーロッパの場合も、EUの中での国籍は問題にしませんけれども、EUと外との間の国籍は、依然として、ずっと問題にしているわけですから、それは残ります。

【岩田座長】 それはカボタージュ。

【山内会員】 ええ、カボタージュです。

【岩田座長】 いわば、貿易の中のWTO方式じゃなくて、Free Trade Area方式に。

【山内会員】 FTA方式というのが、今の場合はそうです。

【下村会員】 規制緩和をして、それで競争が激しくなって、価格が下がって、サービスの質が上がる。これは規制緩和の大きい目的だと思うんですけども、自分が関西から来ていて思ったのは、関西空港は滑走路の数が少ないんですよね。

【山内会員】 2本になる。

【下村会員】 なるんですか。そうですか。 私が言いたかったのは、競争するだけのインフラが整っているのかということだったのですけれども。先ほど山内先生が言ったように、今からは地方空港の国際化などを通じて、規制緩和による競争の激しさに対応するという傾向も出てくるのでしょうか。

【山内会員】 そうですね。

おっしゃるような意味では、首都圏の空港は容量が足りないので、国際的に競争したときにもボトルネックになっているんです。それで完全な競争ができない。仮に完全な自由化になったとしても、ボトルネックになってできないということがよく言われます。

【吉野会員】 アメリカが今、カボタージュを外す気配はないわけですけど、だから、それは論拠としてはどういうことが、その論拠になっているんですか。

【山内会員】 国防上の問題とか。アメリカは何かというと国防上の問題をすぐ出すんです。

【岩田座長】 ほんとにそうなるの。

【山内会員】 いや、ほんとかどうか。でも、ベトナム戦争をやっているときに、大空輸をやって、貨物航空会社が大発展したというのは事実です。

【岸井会員】 今の話とつながるんですけども、下村さんがおっしゃったことを私なりに、経済学者以外のほうから質問し直すと、国際航空市場で、こういう条約とか、協定とか、それに基づく規定、カルテルとか規制があるということなんですけど、これは経済学的に見ますと、やはり産業の特性なのか、それともこういう、いわば国家主権とか、そ

ういうものが絡む政治的な制度に起因しているのか。経済学的に正当化する議論、経済学の議論だけで、正当化する議論があるのかどうか、ちょっとその辺、お聞きしたいんです。

【山内会員】 それは私もいつも考えているのですが、割合はわかりませんが、多くの部分については国家主権とか、そういったところから出ている。先ほどもちょっと冒頭に申しあげましたように、第一次世界大戦のときに、突然、頭の上に来て、上から鉄砲を撃たれちゃったということがあって、ほかの国の飛行機は自国の中に入れちゃいけませんねということになって、じゃあ、どこの国の飛行機なんだという飛行機自体の国籍が問題になり、そうなってくると、今度は国の領地がどうだということを支配する中で、航空会社の国籍みたいな問題になるという、そういう流れの中で出てきたのが、今の制度の原形だと思うんです。

1920年に、パリとロンドンの間をイギリスの航空会社が3社で、フランスの航空会社が4社あって、それで競争していて運賃競争になったという有名な話があるんですけども、そのくらいから競争はあった。けども、それでどうなったかという、フランスは補助金を与えて、フランスの航空会社が勝ったんです。その後、チャーチルは出さなかったんですが、出さなかったら、まずいということで、イギリスが国営の帝国航空ですか、そういう中で出てきたのが原形で、実態だと。それがシカゴ＝バミューダになってから、国の権益という形に特化しちゃったというのは事実だと思います。

ただ、これはちょっと次元が違うんで、ここで話するのがいいかわからないんですけども、航空産業とか、一般に運輸はそうですけども、かなり産業特性として見なきゃいけないことがあるのは、在庫とか全然できない商売なので、価格のボラティリティーってものすごいということはあります。それは今、自由化しているんで、皆さん、ご経験されているところで、最後の最後に安くなるとか、ほんとうに需要が多いと、ぱっと上がっちゃうとかというのは、よくあるケースです。例えば、国内線なんかでも、オーバースタッキングしていて、お金あげるからおりてくださいなんて、最近よくやっていますけれども、そういうようなたぐいのことはあつたりするわけです。だから、産業特性、私、ないことはないと思います。

それから、この間の9・11とかSARSのときなんかは、需要がぐんと落ちていたですよね。そうなってくると、航空産業の経済の変動に対する耐久性というのは、かなり低い。

例えば、これは純粋な分析の結果なので、特に政策的ということはないんですけども、

私のところの学生が、航空会社のリスク分析をしました。具体的には、株価の変動でリスクプレミアムを計算する、CAPM (キャップエム、資本資産価格モデル) です。それで、全日空さんと日本航空さんを比べると、国内線が主の全日空さんのほうが全然データ値が低い。国際だと、かなりリスク。

【岩田座長】 不安定。

【山内会員】 そういうふう国際的な情勢にかなり影響されるんで、商売としても fragile なところがあるとは思っています。ただ、これはちょっとフェーズが違うんで、さっきのお話の答えになるかどうか……。

【岩田座長】 今思ったんだけど、航空だけじゃなくて、トラックと鉄道もカボタージュってある。ないですね。だって、ほかにないですね。

【山内会員】 鉄道はもともと、上下がくっついているところではできない。鉄道は線路と上を走る列車といいますか運行が、もともと日本なんかは一体化しているのがほとんどです。こういう場合は外資が入ってくるということはあまりなくて、場合によっては、外資がJR東を買っちゃうとかというのはあるかもわからないけれども。

【岩田座長】 それできるの。

【山内会員】 外資規制は別にないと思います。航空については、さっき言ったように国籍があって、輸送権というのが現にあるので、株式の外資制限があって、いわゆる昔の商法の3分の1までという、それになります。アメリカは25%。

【岩田座長】 トラック輸送は？

【山内会員】 トラックは、基本的に外資規制はあったかな？ 外資規制はないですけども、そういう意味でできるんじゃないかなと思います。その辺、調べてみないとわかりません。

【岩田座長】 もしそうだったら、航空が特殊だと。

【山内会員】 特殊ですね。

あと、今まで外資規制したのは、NTTのNTT法に書いてある、それぐらいでしょう。

今、実は話題になっているのは、イギリスのブリティッシュ・エアポート・オーソリティーという空港は、ヒースローの持っている民間会社ですけど、スペインのフェロヴィアルという建設会社がテークオーバーしちゃった。イギリスのヒースローはスペインの空港なんだけど、これはいいのかという、そういう話です。あれはEUの中だから。

【岩田座長】 ほかに何かございますか。

【井手会員】 少し細かいんですけども。

17ページのキャリア運賃協定というところで、アライアンス運賃というのが、これも国交省の認可、協定、これも独禁法の適用除外となっていると理解しているんですけども、アメリカとかヨーロッパで、このアライアンス運賃というのは適用除外でないとすると、日本だけ適用除外にしているというのは、どういう理由なんですか。それで、何か不都合というのはあるんですか。

【吉野会員】 アメリカでもなっているはずですよ。

【井手会員】 アライアンスというのは適用除外なんですか。

【吉野会員】 ええ。

【岩田座長】 事務局はどうですか。

【田邊補佐】 聞いているところによりますと、アメリカでは一部アライアンスに加盟している航空会社で適用除外となっている場合がある。このアライアンス運賃について、アメリカ、EUでは適用除外を受けていないというふうに聞いています。

【井手会員】 そうすると、アメリカ、EUで独禁法違反となる可能性もあるということですか。

【菅久調整課長】 そうですね。理屈の上では個別判断です。カルテルになればカルテルになるし、そうでなければ、単なる共同事業であれば、それはならないとか、そういう個々の個別判断だと思います。

【岸井会員】 私もこれを調べていただきたいんですが、EUの場合は、たしか適用除外条項が競争法の中にあるんです。ただ、それは今まではEUが認可していたんですけれ

ども、最近、適用除外条項に当たると解釈されるかどうかという方向に変わってきているんじゃないかと思うんです。

ただ、前、外航海運のときもお話ししましたが、EUのカルテルの規制というのは、日本の規制よりずっと厳しくて、いわゆる取引制限、契約の競争制限が競争の実質的制限に至らなくても、共謀であれば違法になるという原則から出発していますから、それをもとに除外規定が設けられているという形です。そして、除外規定は今までは個別認可というのが原則だったんですけど、最近はこれに当たると解釈されるかどうかでやるという方向に変わってきているということだと思います。

ちょっと、これは事務局のほうに調べていただきたいんですが、除外になっていないとしても、やはりそこで競争の制限効果を見て、おそらく判断するとき、そういう構造は維持されているんだと思います。日本と法律の構造が違うので、アメリカのほうは、ちょっと私もよくわからないんですけども。

【菅久調整課長】 アライアンスと、多分コートシェアもそうなんだと思いますけれども、我々の理解では、そもそも適用除外になっていなくて、と理解しているんですが、どうなっているか、どう判断されているのかというのを次回までに調べて、ご報告させていただきます。

【岩田座長】 ほかにございますか。

3月は、事務局がそういうことを、ずっと、もう1回調べるということですか。

【菅久調整課長】 今の点は宿題ということで調べさせていただきますが、それ以外に、さらに実態を、今、調べているところがございます、それから外国の制度もそうなんです、そういうものと、今日のご議論の中で不明な点につきまして、調べて、さらにご報告をしたいと思います。

【岸井会員】 もう1点だけ、IATA協定は、実際の運賃協定はアジアの範囲で結んでいるということだったんですが、アジアって、どのぐらいの範囲が加盟しているのか、その国というか、範囲を教えてください。アジア全部、中東とか、ああいうところも全部含めてですか。どういうふうになって……。

【田邊補佐】 アジアという区切りの基準、どこで線が引いてあるのか、確認いたします。

【岩田座長】 そのほかございますか。

【井手会員】 あと、もう1点だけ。これはよくわからないんですけども、こういうIATA協定が独禁法適用除外になっている中で、今後のことを考えたときに、国際航空の航空会社にとって、国際競争力という観点から、日本の国際競争力という点で、何か問題が生じるのかどうかということ。外航海運のときには、日本の船主がどんどん撤退していかなきゃいけなくなっているというような話もありましたので、こういう制度によって、国際競争力という観点から、どういうふうに考えたらいいいのかという、もしご示唆があれば。今後の課題でも結構です。

【菅久調整課長】 今、ちょっとお答えできるほどのものはありません。ヒアリングなんかの中で聞いているものもありますが、もう少しそこも整理して。まだそうした意見を言えるようなレベルに我々はいないと思うので、いろいろ聞いたものを、まず整理して、次回はご報告したいと思います。

【岩田座長】 何かありますか。

【吉野会員】 でも、今の話は、国際競争力というのは日本の航空会社の競争力という意味ですか。

【井手会員】 はい。

【吉野会員】 あるいは日本国、日本経済のという意味ですか。

【井手会員】 ええ。それは、日本経済全体でも構わないんですけど、航空会社にとってということ。

【吉野会員】 原因と結果は、どっちがどっちになるのかわからないんですけども、でも、保護貿易的なことをやってきたから、日本の航空会社は、みんな今のような状態になってしまったということは、私ははっきり言えるんだろうと思うんですけど。だから、もっと競争的な環境にあれば、もうちょっとましな航空会社になっただろう。だから、今どうするかという話とは別ですけど。

【岩田座長】 そうですね。国際競争力という面じゃ、山内さんは悲観的なんだけど、さっきのね。だから、それをこういう問題で悲観しなきゃいけないのかどうかという問題

は別だと思えます。それじゃ、ちょっと時間が早いんですけど、以上で大体今日のご質問は出尽くしたかなという感じなんです。

ちょっと早目ですけど、よろしいですね。あと、事務局から何かございましたら。

【菅久調整課長】 本日はどうもありがとうございます。それから、山内会員におかれましては、プレゼンテーションいただきまして、どうもありがとうございます。

次回の規制研は4月の予定でございまして、今、日程の調整をさせていただいておりますが、なるべく早く、4月、2回目、それから冒頭申しましたように、3回目、4回目の日程を決めまして、ご連絡したいと思っております。

また、冒頭申しましたとおり、3回目、4回目のヒアリングに向けまして、先ほど申しましたような関係の方々に、我々のほうから接触いたしまして、プレゼンテーションというか、意見表明の可否を聞きまして、その上で、次回の会合で具体的にどこということをご報告させていただきまして、3回目、4回目を決めるということにしたいと思えます。

事務局からは以上でございます。どうもありがとうございました。

【岩田座長】 どうも、今日はありがとうございました。

— 了 —