

規制研「論点の整理(案)」に対する意見

1. 平成11年に国際航空協定に係る独占禁止法の適用除外制度が維持された理由について

(1) 国際的な制度との整合性

平成11年に国際航空協定に係る独占禁止法の適用除外制度が維持された理由は、国際的制度との整合性を確保するにあったところ、今日において、こうした理由が存在しているといえるか。

指摘のとおり、欧米豪においてはIATA運賃協定に対する競争法制適用除外制度が廃止されている、又は廃止の方向にあるが、その際にも連帯運送を可能とする代替制度は措置されている。

一方で、研究会においては、欧米豪における代替制度に対して、日本の独占禁止法を適用した際に問題となる可能性も指摘されている。

従って、欧米豪において当該制度が廃止されたため、日本においても整合性を確保する理由がなくなったとするのは早計であり、欧米豪における連帯運送を担保するための代替制度との整合性を確保する必要性が発生していると考えべきである。

また、多くのアジア諸国ではIATA運賃協定の重要性は変わっておらず、欧米豪の制度廃止をもって国際的制度との整合性確保との理由がなくなったとはいえない。

また、平成11年当時は主にIATA協定等を想定していたと思われるが、後述するような環境変化(アライアンス間競争)により、今日においては新たな視点での適用除外制度のニーズが高まっていることをも示している。

(2) 適用除外となる国際航空協定の範囲

- ・ 上記1(1)のとおり、EU、豪州及び米国においては、国際航空協定の競争法適用除外は、廃止の方向にあるところ、現存するものも制度の対象範囲を縮減することとなっている。

(中略)

- ・ 米国とEUは、オープンスカイ協定(路線、輸送力、運賃等について、航空会社が、独自の判断に基づき自由に設定できる旨の協定)を締結している。米国は、台湾、シンガポール、マレーシア、韓国、インドネシア等のアジア諸国ともオープンスカイ協定を締結している。このほか、アジア太平洋地域においても、既に自由化航空協定が締結されている。このように世界的に航空自由化の動きがある。

(中略)

平成11年当時の想定と異なり、国際的には、適用除外を必要とするような事業者間の協定は、むしろ縮減の方向にあるのではないか。

米・EU・豪等において、「IATA 運賃協定」に対する競争法制の適用除外は廃止の方向にあるが、国際航空分野における競争法制の適用除外制度を「全て」撤廃しようといった動きをとっているわけではない。米などはむしろ国際航空政策の一環として、オープンスカイ協定締結を条件に、自国及び相手国のエアライン間のより深化した提携関係（統一運賃の設定、路便調整、収入配分等）に対しては競争法を適用しないといった形で、競争法適用除外を戦略的に活用している実態があり、自由化の動きが直ちに競争法制適用除外制度の不要論にはつながっていない。従って、IATA 運賃協定をはじめとした一部の協定に対する独占禁止法適用除外を認めるか否かの議論と、独占禁止法の適用除外制度自体の存続を認めるか否かの議論は異なるテーマであって、昨今の米・EU・豪等の IATA 運賃協定を対象とした動きに対応して、日本における独占禁止法の適用除外制度そのものを廃止することは適当ではない。

2. 現時点における独占禁止法適用除外制度の必要性

(1) IATA 運賃協定

ア 旅客

欧州域内においては、既に、従来の I A T A 運賃調整会議に替わる枠組の下で、現行の I A T A のインターライニングが実施されているから、運賃協定がなければ I A T A のインターライニングが提供されないということはないのではないかと考えられる。

連帯運送を可能とするための仕組みとしては、区間毎の共通の運賃（決定プロセス等の如何を問わず）及び精算のルールが必要である。これらの仕組みがあって、初めて個別の契約関係がない航空会社間においても連帯運送及び精算が可能となるが、運賃調整会議に基づく協定によって決めなければならないということはなく、何らかの代替制度も十分に検討に値するものと考えられる。

ただし、欧米で連帯運送を維持するための代替策として導入されている「e タリフ/フレックスフェア」といった制度を含めて、「基準」の類のものであればいかなるものでも独占禁止法に抵触するとの指摘もあるため、連帯運送を可能とする代替制度を措置する場合においては、欧米で許容される制度との齟齬の防止の観点も含め、代替制度が国際的に機能するような法制面及びその運用面における考慮が必要である。

d I A T A の普通運賃と本邦航空会社のキャリア運賃とは、料金の水準が大幅に異なるにもかかわらず、前者の変動に応じて後者も変動するなど対応関係がみられることがある。

（中略）

I A T A の普通運賃は、I A T A のインターライニングサービスの対価としては、形骸化している側面がある一方で、一部のキャリア運賃に対しては、改定の指標として機能しているのではないかと考えられる。

キャリア運賃の水準は、外国航空会社を含めた市場の実勢価格との関係や外部環境で決定されるものであり、IATA 運賃がいわゆるキャリア運賃マーケットの指標になっているわけではない。

また、基本的に、外部環境の変化など運賃見直しの要因は運賃種別を問わず共通であり、現象としては連動しているような形になる。例えば IT 実勢価格の推移は季節波動によるものであり、需要との関係で IATA 運賃と同様の値動きとなるのは当然である。(逆に全く違う値動きとなる方が不自然である。)

ただし、燃油高騰により IATA 運賃が値上げされた場合等に、全旅客による公平な負担との観点で、キャリア運賃もある程度連動して値上げしているのは事実である。

イ 貨物

- ・ 国際航空貨物輸送の約 95% は実勢レートベースで取引されており、国際航空貨物輸送において IATA 運賃が適用されるのは約 5% である。したがって、IATA のインターライニングのサービスが適用されている国際航空貨物の割合は小さい。

当社の場合は、貨物における連帯運送が全体の 14% を占めており、決して小さな数字ではないと認識している。また、仮に数字が小さいとしても、IATA のインターライニングのサービスが適用されない限り運送が引き受けられなくなることがあり得るなど、旅客利便性を著しく損なうケースが発生する以上、極めて慎重な検討が必要である。

国際航空貨物輸送においては、運賃協定がなくとも、欧州域内のように、インターライニング(「連絡運輸」及び「航空会社変更」)を実施することは可能ではないか。貨物においては、(「航空会社変更」の必要は必ずしもないので) IATA のインターライニングによらずとも、貨物の積み替えを行っていくことは可能ではないか。

仮に連帯運送のための運賃及び精算ルールがない場合は、予め連帯運送の相手方となる航空会社と対象となる各区間の運賃・精算ルールなどを調整し、契約する必要性が生じる。しかし、各航空会社が IATA 加盟二百数十社の全航空会社と全ての就航路線について予めこのような交渉・調整を行い、契約を締結しておくのは実質的に不可能であり、契約関係のない航空会社・区間を含む連帯運送は引受けられなくなる可能性がある。旅客は、運賃が区間合算になることによる負担増や著しい利便性の低下が発生するものの、自らが個別の航空会社・区間毎に運送を手配することも不可能ではないが、特に貨物の場合は、個別の航空会社・区間毎に運送を手配したとしても、各運送区間の貨物の引継ぎ・積み替えが行えないため、発地から着地まで全体を一連の運送として手配できなければ、運送そのものが不可能になり、利用者利便性を著しく損なうことになる。

(2) その他の IATA 協定

特にコメントなし。

(3) キャリア運賃協定（指定企業間合意）

二国間航空協定上の義務を履行するために、指定航空企業間で合意することが不可欠なのか。「包括的合意」のような形での運用が可能であれば、独占禁止法の適用除外制度は必要ないのではないか。

キャリア運賃について、各路線ごとに航空会社間の協定による場合もあれば、そうでない場合もあり、存廃の時期、内容も異なっているのが現状であり、各航空会社の判断に任せてよいのではないか。

キャリア運賃については、二国間協定に基づき、日本＝米国・英国を除いて、相手国の指定航空企業との間で自社が設定する運賃の合意を取る必要があったが、2006 年以降、他国の航空会社からの要請により、包括的合意（相手社の如何なる運賃にも反対しない旨の合意）に変更されてきている。

しかし、未だに中国、香港、台湾、ベトナム等、一部のアジア諸国については、相手国指定企業との事前合意が必要であり、競争制限的になっている。結果、キャリア運賃の種類や運賃額に自由度がなく、消費者にとって運賃の選択肢の制限、航空会社にとって収入増加の機会損失につながっている。この点については早急に見直しが必要である。

(4) アライアンス運賃

アライアンス運賃協定は、現状においては直ちに独占禁止法上の問題が生ずるものではなく、適用除外を受けずとも実施可能ではないか。

現状のアライアンス運賃協定については、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が、近年は統一運賃の設定、路便調整、収入配分等にまで提携関係が深化してきており、これに対しては考慮が必要である。このようなアライアンス内での提携関係の深化は、決して個社の戦略ではなく、アライアンス間競争時代における世界的潮流であり、欧米の規制当局は、このような提携関係に対して競争法の適用除外を認め、実際にアライアンス間の競争促進と市場の活性化といった結果を積極的に評価している状況にある。このような中で、わが国だけがアライアンス内の提携関係を例外なく規制の対象にするのであれば、本邦航空会社はいずれもグローバルアライアンスの枠組みから事実上外され、著しく不利な競争環境を強いられることになり、わが国航空旅客の利便性を損なう結果にもつながる。あくまでも、航空会社の「保護」ではなく、「公正な国際競争環境の確保」による「利用者利便の向上」の観点から、独占禁止法適用除外の余地を残す必要がある。

(5) その他の協定（コードシェア協定、マイレージ協定）

これらの協定は、現状においては、直ちに独占禁止法上の問題を生ずるものではなく、適用除外を受けずとも実施可能ではないか。

コードシェア協定、マイレージ協定等についても、「(4) アライアンス運賃」の項と同様の観点での検討が必要である。

3. その他の論点

(1) IATA 運賃の廃止に伴うインターライニングへの影響

ア アジアの国には、例えば韓国のように、公示されている運賃が I A T A 運賃のみであり、キャリア運賃が整備されていない国もある。「フレックスフェア」は、公示されているキャリア運賃を基にこれにプレミアムを加算して運賃を算出するという方法を採用するので、キャリア運賃が未整備の国の路線については、I A T A 運賃に代えて「フレックスフェア」を導入する環境が整備されていない。

キャリア運賃が整備されている路線が大多数である状況下において、I A T A 運賃協定の適用除外を必要とする理由とはならないのではないか。

「フレックスフェア」が一部地域にのみ導入されている現状においても、インターライニングは実施されているのではないか。

「2. 現時点における独占禁止法適用除外制度の必要性、(1) IATA 運賃協定、イ 貨物」で述べた内容と同様の理由により、キャリア運賃だけでは連帯運送を担保できない。「フレックスフェア」が一部地域のみ導入されている場合、他の地域においても IATA 運賃等の連帯運送が可能な制度が担保されていれば、全体でも連帯運送が可能となるが、キャリア運賃のような連帯運送に必要な要件を満たしていない制度しか保有しない地域が混在した場合、当該地域における連帯運送は実施不可能となる。

また、「2.(3) キャリア運賃協定（指定企業間合意）」で述べた通り、日本と中国、ベトナム等のアジア諸国を結ぶ路線においては、必ずしも各社が自由にキャリア運賃を設定できる環境にはないため、「キャリア運賃が整備されている」とはいえない。従って、仮に現行の IATA 運賃を廃止するのであれば、独禁法との関係や欧米で許容される制度との整合性の観点も含め、連帯運送を可能とする代替制度が機能するように、法制度及びその運用面における考慮を行う必要がある。

また、代替策を措置する場合において、インフラ整備や諸外国との法制度面での調整等が必要となり、新制度導入までに時間を要する場合には、当面の間は現行制度を維持するといった移行措置についても考慮する必要がある。

(2) IATA 運賃協定の廃止に伴うキャリア運賃等への影響

特にコメントなし。

(3) その他独占禁止法の適用除外制度の廃止が本邦航空会社に及ぼす影響

国際的にみて調和のとれた競争法下において、競争を促進することによって各国の航空会社が効率化を図り、高い国際競争力を達成すべきであって、競争法の適用除外制度の維持によって国際競争力を維持するというのは、およそ国際的に正当化できないのではないか。

国際航空においてはアライアンス間での競争が主流となっている中で、欧米における競争法制適用除外は各アライアンスグループ内の航空会社間に対して適用されており、また、どのアライアンスグループに対しても適用除外の機会は均等に与えられている。よって、このような適用除外制度は、決して競争制限的ではない。

現に、欧米間では'92～'99にノースウェスト航空-KLM オランダ航空、デルタ航空-サベナ・ベルギー航空-スイス航空-オーストリア航空、ユナイテッド航空-ルフトハンザ・ドイツ航空が競争法制の適用除外を受けており、これらのエアライン・国の旅客数増加率や運賃水準低減率は、適用除外を受けていないエアライン・国のそれらをはるかに凌ぐ結果となっている。すなわち、アライアンス間での競争を促進するような形でのアライアンス内提携に関しては、競争法制の適用が除外されることによって、却ってマーケットは活性化され、消費者利益につながっており、この状況を当局も積極的に評価している。(別添資料「欧米における競争法適用除外とアライアンスの動向」も参照のこと)

また、確かに航空運賃は自由化され、また、オープンスカイ政策の進展により、就航についても自由化が進んでいるが、これらの「自由化」政策も、現時点では(一部の例外を除き)シカゴ体制における二国間航空協定の一類型に過ぎない。二国間航空協定は二国間の権益交換を前提としているのであって、多くの国は自国の発着権益を行使できる航空会社を自国籍企業に限定し、自国の航空企業に対する外資規制を課している。すなわち、航空自由化政策は、自国の権益を無視したところには存在していない。

このように、多くの国において航空企業に対する外資規制をはじめとした様々な制約が存在し、企業結合等を通じた事業効率化・顧客利便の向上が図れない状況下においては、競争法制の適用除外を前提とした国際提携が国際航空には必要であり、実際にこれが認められているという状況もある。

すなわち、「独禁法適用除外制度の廃止」を「競争法制の国際的調和」と捉えているのであれば、これは必ずしも正確ではない上に、「独禁法適用除外制度の廃止」の観点だけで航空会社の効率化と国際競争力強化の環境が整うとはいえないため、国際航空の実態を正確に把握した上で、国として総合的な判断を下さなければ、かえって国民の利益を損なうことになりかねない。

換言すれば、あくまでも、航空会社の「保護」ではなく、「公正な国際競争環境の確保」による「アライアンス間の競争促進」と「利用者利便の向上」の観点から、「アライアンス内における」独占禁止法適用除外の余地を残す必要があると考える。

以上

別添資料

欧米における競争法制適用除外と アライアンスの動向

2007年9月20日
全日本空輸株式会社

米国、反トラスト法適用除外(ATI)認可状況

Star Alliance

1996 UA-LH

1999 UA-NZ

1996 UA-LH-SK

2003 UA-OZ

2001 UA-LH-SK-OS

2002 UA-LH-SK-OS-BD*1

*1米EUオープンスカイが前提

2006 UA-LH-SK-OS-BD*1-AC-LO-TP-LX

< 航空会社コード一覧 >

UA: ユナイテッド航空

LH: ルフトハンザ・ドイツ航空

SK: スカンジナビア航空

OS: オーストリア航空

BD: プリティッシュミッドランド航空

AC: エア・カナダ

LO: LOTポーランド航空

TP: TAPポルトガル

LX: スイス・インターナショナル・

エアラインズ

NZ: ニュージーランド航空

OZ: アシアナ航空

KL: KLMオランダ航空

NW: ノースウェスト航空

AZ: アリタリア航空

CO: コンチネンタル航空

CM: パナマ・コパ航空

AF: エールフランス

DL: デルタ航空

OK: チェコ航空

KE: 大韓航空

AA: アメリカン航空

LA: ラン航空

AY: フィンランド航空

SN: サベナ・ベルギー航空

MH: マレーシア航空

HP: アメリカ・ウェスト航空

(現USエアウェイズ)

RJ: ロイヤル・ヨルダン航空

FI: アイスランド航空

Skyteam

1993 KL-NW

2001 CO-CM

1999 KL-NW-AZ

2002 AF-AZ-DL-OK-KE

Oneworld

1999 AA-LA

2002 AA-AY

その他

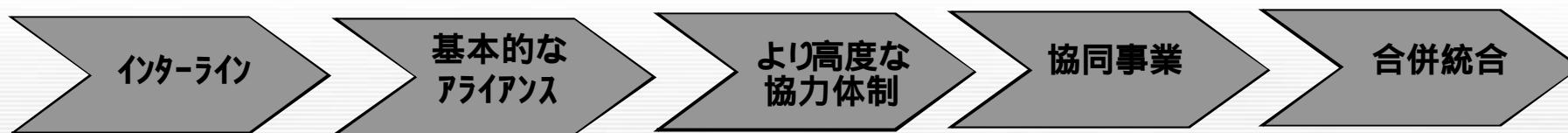
1996 DL-OS-SN-LX (2000解消) 2004 AA-SN

2000 NW-MH

2005 HP-RJ

2000 SK-FI

アライアンスの進化 (深化)



難易度

- 航空券 + 手荷物
- プレージョン

- 接続性
- コドシア
- 相互のFFP
- SPA

- スケジュール調整
- 共同でのセールス協力
- 共同での運賃設定
- 空港プラダ外の調整
- 更なるマーケティング協力/FFP

- 収入プール
- ネットワークの最適化
- 一地点での運賃設定
- 自社 他社を問わない販売
- 共通のマーケティング予算
- 共通の空港方針

- 統一ブランド
- 統一の運航コード
- グローバルな収入配分

産業内での連携

簡単な契約

独禁法免責
複雑な契約
測定基準

支配構造
財務上の義務

→ UA-LH
→ NW-KL

→ AF-KL
→ LH-LX

政府認可が必要な範囲

不認可事項
(日米)

両国競争法制適用除外の認可がなくともできること

- 接続向上のための自社便スケジュール調整
- 営業・宣伝・流通の共同実施
- ブランド提携、共同商品開発
- マイルージの提携
- 販売コスト以外のコストの 情報交換 (一部)

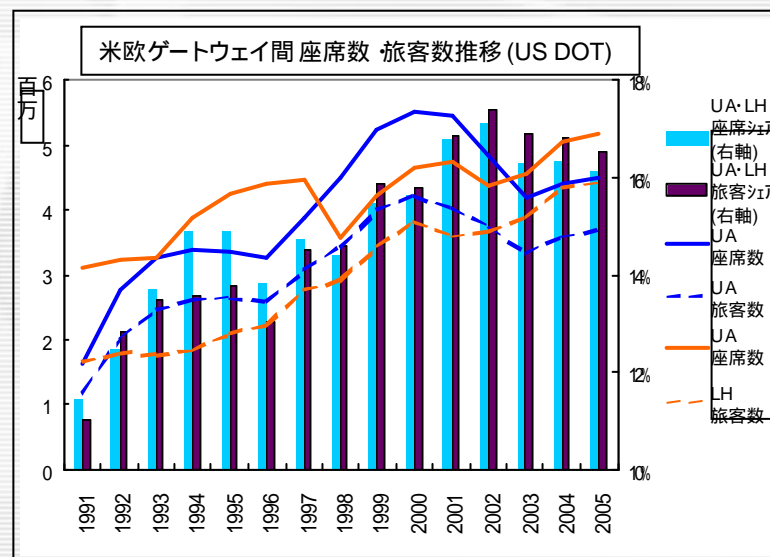
両国競争法制適用除外の認可がないとできないこと

- 路便調整、分担調整
- 運賃、運賃戦略の情報交換、統一運賃の設定
- 収入プール
- 座席コントロールの調整
- 販売コストの情報交換

事例 UA-LH の提携

1996年、UA-LHはATIの適用を受け、コードシェアを基本とするそれまでの提携より一歩踏み込んだ提携内容を模索しはじめる。2003年に、両社の事業リソースを最大限活用する包括的な提携を開始。当初米独間のみを対象としたが、その後コードシェアを行う大西洋線全線（一部を除く）に拡大。

- UAとH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、シートコンフィギュレーションの調整
 - シカゴフランクフルト、ワシントン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。
 - シカゴフランクフルト、ワシントン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。



事例 NW-KLの提携

1992年9月オランダが米国とオープンスカイを締結したことに伴い、翌年1月NW-KLが業界初のATIを取得し、戦略的アライアンスを結成した。提携内容はUA-LHと似ているが、ネットワークは完全補完関係にあり、プロダクト面の提携も広範囲に及ぶなど、より深い提携内容となっている。

ネットワーク

・NW 週 119便
KL 週 74便

・補完関係の路線分担

・欧州内KL便へのNW
コード付与、米国内NW
便へのKLコード付与

路線便数

AMS	ATL	KL	7
AMS	BOS	NW	7
AMS	DTW	NW	28
AMS	EWR	KL	7
AMS	IAD	KL	7
AMS	IAH	KL	13
AMS	JFK	KL	14
AMS	LAX	KL	12
AMS	MEM	NW	7
AMS	MSP	NW	21
AMS	ORD	KL	7
AMS	SEA	NW	7
AMS	SFO	KL	7
BRU	DTW	NW	7
CDG	DTW	NW	7
DUS	DTW	NW	7
FRA	DTW	NW	14
LGW	DTW	NW	7
LGW	MSP	NW	7



?
提携前の
NW大西洋線

提携後?



出展:2007年6月Official Airline Guide

運賃 販売 精算

単一運賃と運賃政策の調整

収入プール制と座キロによる収入按分

他社オペ便も自社商品として販売

POS別に販売体制を分担

販売データの交換

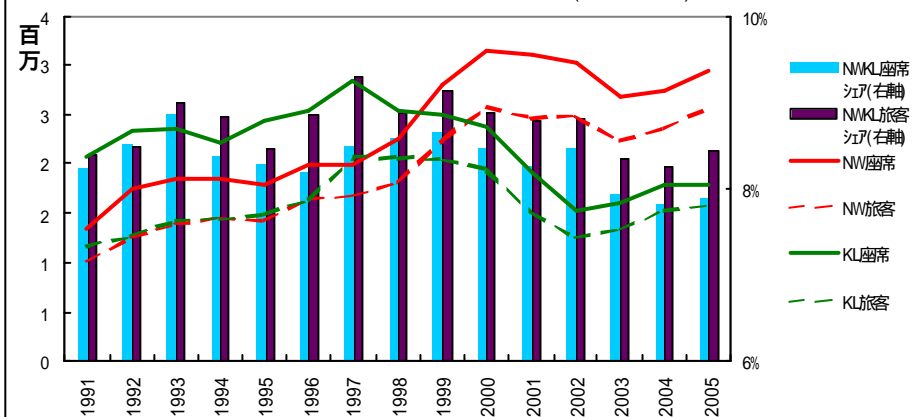
その他

ビジネスクラス商品の共同開発 (ワールドビジネスクラス)

ブランドの統合 (機体内外装・制服・事務用品・食器等)

宣伝活動・ウェブ統合等

米欧ゲートウェイ間 座席数、旅客数推移 (USDOT T100)



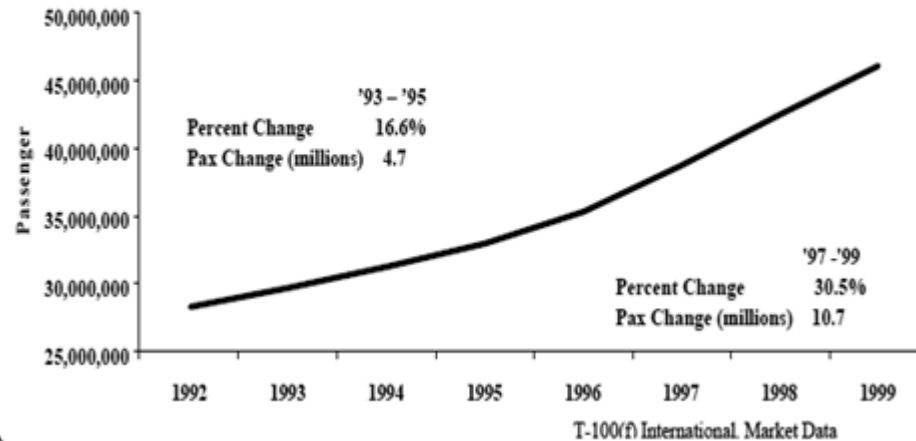
北大西洋における戦略提携の影響

データ期間 1992-1999

期間中の提携およびATI認可の状況

- 1991 NW-KL コードシェア提携開始
- 1993 NW-KL ATI 取得
- 1993 DL-SN-SR(現LX) コードシェア提携開始
- 1994 UA-LH コードシェア提携開始
DL-SN-SR-OS コードシェア提携開始
- 1996 DL-SN-SR-OS ATI取得 (00年解散)
UA-LH ATI取得

北大西洋ゲートウェイ間の旅客推移

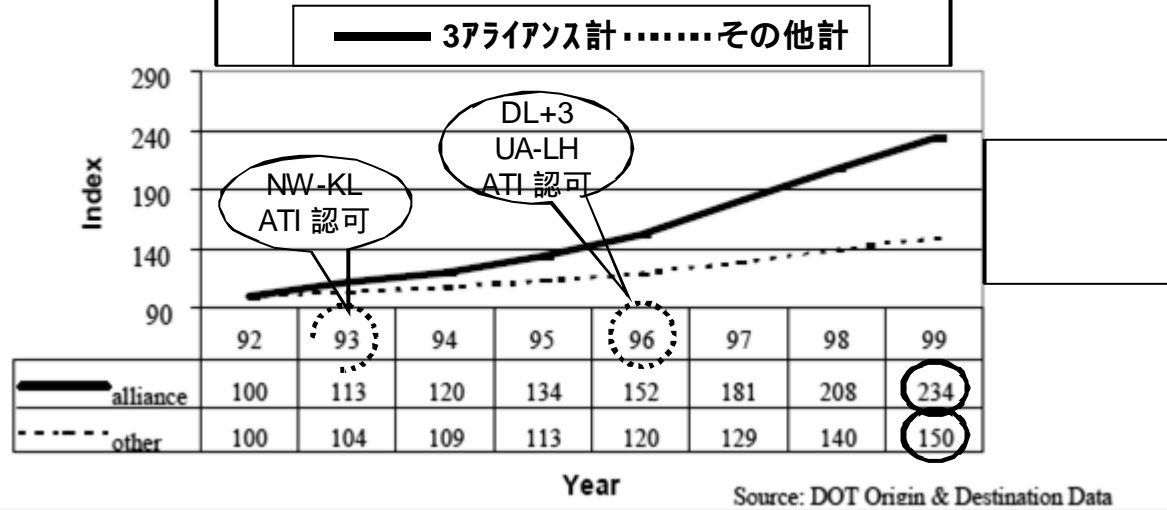


旅客数変化('92 vs '99)

ポイント

- ・3アライアンスは7年間で2.3倍に増加。
- ・3アライアンス以外の航空会社も、メリットを一部享受し1.5倍に増加。

3アライアンスとその他の旅客推移



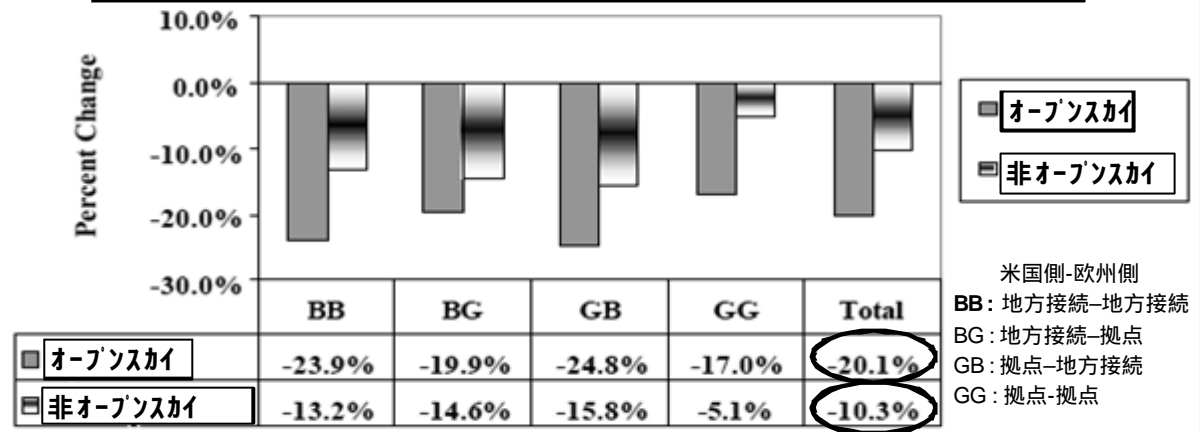
北大西洋における戦略提携の影響

運賃変化('96 vs '99)

ポイント

- ・3アライアンスがATI取得後3年でオープンスカイ国への運賃は平均で20%低下。
- ・非オープンスカイ国も自由化のメリットを一部享受し10%減。

大西洋路線 米-オープンスカイ国、米-非オープンスカイ国別
平均運賃変化 '96 vs '99比較



Source: DOT Origin & Destination Data

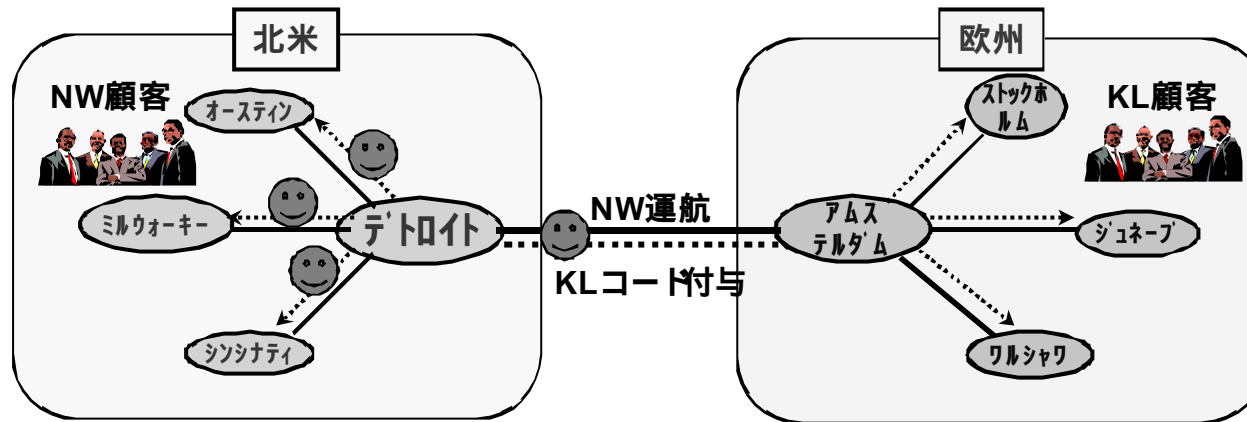
US DOTによる、当該包括提携後の大西洋路線に関する競争状況の評価

- アライアンスの進展と競合により、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。

出典: USDOT "International Aviation Developments, Second Report (Oct 2000)

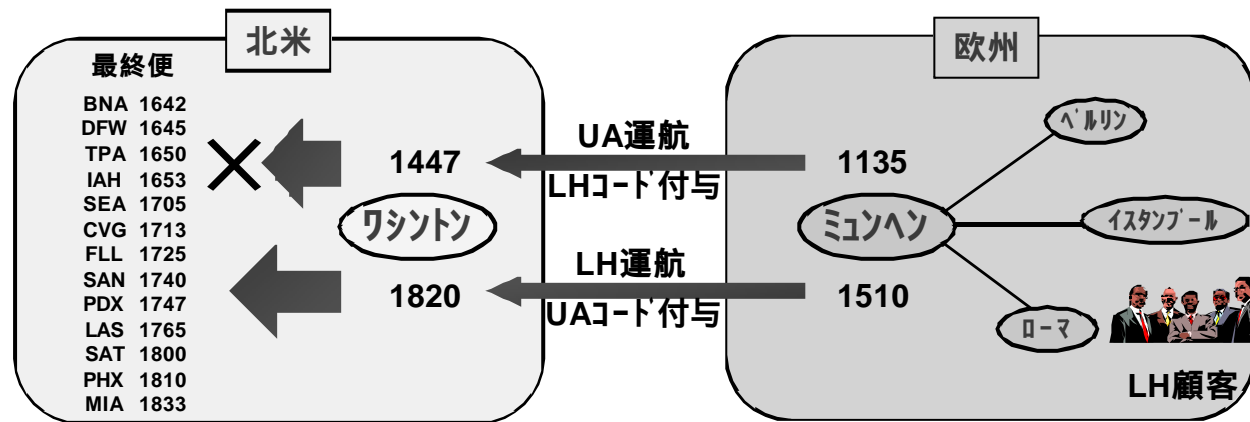
大西洋戦略提携の効果分析

“ネットワーク拡大”



通常のフリーセールコードシェアでは大西洋線の売上はNW社収入となるため、KLは米国内地点が目的地の販売には消極的にならざるを得ない。収入プール制により大西洋線の売上が自社収入となれば、KLは米国内地点の販売に積極的になる。左図の例では戦略提携によってKL顧客に対しAUS, MKE, CVGが利用しやすくなる。これらの地点がKL運航大西洋便ネットワークでカバーされない場合、当該需要は他アライアンスへ流出するか、消滅する。

“ダイヤ補完”



1) 同一区間を両社が運航する場合、各便のダイヤに間隔をおき、時間帯別の需要を分担して取り込むことにより、他社・他アライアンスより競争優位となる。
2) また、左の例ではLHオハ便は例示の北米以遠最終便に接続できないが、接続可能なUAオハ/LHマケ便販売は他社収入となることから必ずしも販売に積極的ではない。収入プール制ではこの販売も積極的に行われることになる。

上記による大西洋線の旅客数増加の結果、大西洋線自体の増便、増便による利便性の更なる向上、利便性向上による接続機会の増加、大西洋線の容量増加、接続機会の増加によりハブ・スポーク路線のLF向上・増便・新規地点の追加、接続機会増加による大西洋線の旅客増、といった好循環を生み出す潜在性をもっている。他のアライアンスも他のハブで同様のことを行っており、いわゆるアライアンス間のハブ競争が引き起こされている。