

# 国際航空事業における「独禁法適用除外制度」の検討について(意見)

07年9月18日

(株)日本航空インターナショナル

政府規制等と競争政策に関する研究会」で議論されている「国際航空事業における独禁法適用除外制度」に関する検討につきましては、弊社として事前アンケート及び5月25日研究会での事業者ヒアリング等において事業者としての意見を陳述する機会を頂いておりますが、その後の研究会における議論につき、追加的な事実関係の確認を中心に、改めまして弊社意見を申し上げます。研究会及び事務局におけるご高覧方、お願い申し上げます。

## 記

### 1. 総論について

- (1) 国際航空事業における「独禁法適用除外制度の見直し」議論においては、適用除外を受けている協定の「公益性」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考量が前提となる。
- (2) その上で、適用除外制度の見直し検討にあたっては、公益性担保のために実現可能な代替案が十分に吟味されるとともに、独禁法に照らしたガイドライン等の具体的な指針とともに、示される必要がある。
- (3) 特に欧米豪の適用除外制度の状況と比較する場合には、競争法の要件定義 為替 物価・情報システム等のインフラ状況 域内ネットワーク 運賃制度等の事業環境等、地域特性の違いに十分に考慮した上で、フレックスフェアなどの代替案について、日本・アジア市場における実現可能性を慎重に検討するべきである。
- (4) また IATA 各種協定の存在意義であるマルチインターライニングは、キャリア間協定では完全に代替できない便益であり、欧米独禁当局を含めて広く認められていることにつき確認されたい。

### 2 個別協定について

#### (1) IATA 運賃協定

##### (ATA 公益性について)

- ・ IATA運賃協定(旅客・貨物)は、「いつでも1冊の航空券で、世界中の路線における、あらゆる航空会社を利用できる」IATA運賃の公益性を実現させる根幹である。このIATAインターライニングの便益自体は、欧米独禁当局も含めて広く認められており、特に業務渡航など柔軟なスケジュール変更とキャリア選択を必要とする旅程に対しては、キャリア間協定のみでは代替不能な特徴である。当社実績でもF・Cクラスの業務渡航需要については、IATA普通運賃利用割合が圧倒的に多いことから実証される。

##### (欧米状況について)

- ・ 欧米での適用除外制度の見直しにあたっては、合意に至るプロセス上の問題点(Face to Face会議等)を是正する代替制度を求め、独禁当局とIATAの間で十分な調整が行われ、フレックスフェア・Eタリフ等の代替案の実現可能性が検証された。その上で実施可能な分野に限定して、IATA運賃協定に対する適用除外制度を廃止した経緯は、本検討でも十分考慮すべきである。
- ・ また欧米においては、国内(或いはEU域内)路線規模が大きく、自国キャリアによる路線網が充実していることから、IATAインターライニングへの依存度が相対的に少ない。欧州における適用除外制度の見直し議論においては、少なくともEU内区間では、欧州キャリアにIATA運賃の制度廃止による影響が少ないことも考慮されたものと考えられる。

### (日本・アジア状況について)

- ・一方で日本を含むアジア地域においては、フレックスフェア・Eタリフの導入の大前提となる情報システム基盤の未整備や、そもそもキャリア運賃が存在しないか、存在しても十分ではない国が多数存在する。
- ・米国当局も、アジア＝米国路線やアジア＝中東・アフリカ地域におけるIATA運賃協定については、未だに独禁法適用除外を継続する措置を取っている。代替案の実現可能性を検証しない段階で適用除外制度を見直すことは、公益性の観点から問題がある。
- ・また特にアジア地域から欧州・米州に行く旅程においては、日本・アジア側キャリアにとって、欧米内国内区間へ乗り継ぐ割合がより多く、相対的にIATA インターライニングの重要性が大きいことも考慮する必要がある。

### (その他)

- ・今般の議論では、IATA運賃協定は認めないがアライアンスや2社間での協定であれば認められるとの見解も出ているが、相互拘束性を持つという点では同一であることから、見解の根拠につき確認されたい。
- ・IATA 運賃航空券の販売に際し、旅行会社に販売奨励金を提供することでIATA 運賃総額が支払われない場合があることから、インターライニングの維持と運賃協定には必要不可欠な関係はないとする見解があるが、IATA 運賃を利用する場合には、販売上の取引価格に関わらず、利用者の立場からのインターライニングの公益性は担保されているものと考える。

## (2) キャリア運賃協定

### (航空協定要件について)

- ・2 国間航空協定上の要件として求められる指定企業間合意が存在する場面においては、適用除外制度を維持する必要がある。
- ・少なくとも当局のスタンスが欧米とは大幅に異なるアジア諸国の現状においては、一方的に相手国及び相手国側事業者に多大な影響を与える適用除外制度の見直しは慎重に行われるべきと考えるが、研究会のご判断を確認されたい。

### (キャリア間インターライニングの公益性要件について)

- ・一方で、インターライニングを目的としたキャリア運賃協定(バイラテラル(≒2社間)協定・アライアンスを含むマルチラテラル(≒複数社間))も存在しており、航空国際協定上の要件とは別個の意義・公益性を同時に有しているものである。
- ・適用除外制度の見直しを議論するにあたっては、こうした協定についても検証を加えた上で、必要に応じて代替案を検討する必要がある。例えばアライアンス内部での競争制限による一定の市場における寡占化進捗の可能性や、特定の国において独占的な地位を持つ航空会社による地位の濫用を招くといふ反競争的効果について、独禁法上の観点からの判断指針を確認されたい。

## (3) その他の協定

その他協定についても、適用除外制度の見直しを議論するにあたっては、公益性の担保のために、独禁法上問題の無い代替案について慎重な議論の上で、ガイドラインの設定等、具体的な指針が示されることが求められる。

以上