

平成20年10月30日(木)

於・国土交通省3号館10階

共用会議室B

**第2回「国際航空に関する独占禁止法
適用除外制度のあり方に関する懇談会」
議事録**

国土交通省航空局

目 次

1．開 会	1
2．関係者からのヒアリング（1）全日本空輸（株）.....	4
3．関係者からのヒアリング（2）（株）日本航空	10
4．関係者からのヒアリング（3）日本貨物航空（株）.....	21
5．質疑応答	26
6．閉 会	40

開 会

航空事業課長 お待たせいたしました。局長、次長すぐに参りますので、時間も過ぎておりますので、第2回の「国際航空に関する独占禁止法適用除外制度のあり方に関する懇談会」を開催させていただきます。

まず、本日の委員の御出欠の関係ですが、土佐委員が所用により御欠席と伺っております。それから、塩見先生も途中で御退席されるということでございます。

それから、お手元の資料を御確認いただきたいと思いますが、配席図、議事次第、あと資料が1から7までございます。もしお手元で抜けているものがございましたらお手を挙げていただければと思います。

よろしゅうございますか。

きょうは時間のほうもタイトになろうかと思っておりますので、早速、座長に御進行をお願いしたいと思います。山内座長どうぞよろしくお願い申し上げます。

座長 どうも朝早くからお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、これから開始させていただきます。前回の懇談会で、国際航空に関する独占禁止法の適用除外制度の現状、課題を皆さんに御認識いただきました。それについて皆さんに御議論いただいたわけですが、今回は、本邦航空会社からのヒアリングになります。ある意味でプレイヤーである皆さんに御意見を率直にお伺いして議論を深めたいと思っております。

その前に、前回の懇談会での議論の概要と、皆さんから御指摘された質問について事務局より資料が提出されておりますので、その説明をお願いできますか。

航空事業課長 前回の議論を簡単に振り返っていただく意味で、資料2をお開きいただきたいと思っております。前回、現状と課題についていろいろ御意見をいただきましたが、資料2の真ん中あたりから下あたり、主な意見のところを幾つかかいつまんで御紹介いたしますと、主な意見の最初の後段のほうですが、IATA運賃の目的が連絡運輸であるとして、その目的を達成する手段として今の適用除外制度というものが本当に必要なのか疑問であるという御意見。

あるいは、2番目にあるように、世界的にカルテル行為に対し制裁が強化されている。その競争法違反のリスクの高さに備えるという観点で、今のありようでいいんだろうかという御意見。

ただ、一方では3番目にあるように、ベースは競争法であるとしても、事業者間の協定について戦略的に適用除外制度を使っている米国の例もある。こういったことを含めて考える必要があるのではないかと。

それから、2枚目に入りますと最初の真ん中あたりですが、諸外国のIATA運賃の適用除外制度の廃止の理由は、あくまでも利用率が低いとか、代替可能サービスがあるので、IATA運賃でなくてもいいんだという必要性のところからきているので、マーケットの弊害ということではないんじゃないかという御指摘。

また、これと対立する意見ですが、3番目のところ、独禁法の適用除外をなくしたからといってすべての行為が独禁法違反になるわけではないんだ。むしろ経営上、事業活動上の自由、裁量の幅が広がる面もあるのではないかとという御意見。

また、これに対立する意見として、これからやろうとする行為が独禁法に違反するのかわからないのか、明確に線引きできない事例が多くて、これを事前相談などやっているとビジネスとして大変なことになるのではないかとという御意見。

ビジネスという意味では、下から2番目ですが、一般産業の企業は、そもそも自分の行動が独禁法に違反するかどうかを当然考えているので、航空企業、規制産業という歴史もこれまでであるわけで、まだ、やや一般企業のところまで追いついていないのではないかとという御意見もありました。

まさにいろいろな角度から御意見をいただいたということだと思います。こういう流れの中で、本日本邦社のスタンスをまず聞き取りいただくということになります。

それから、資料3ですが、第1回目の御議論の中で、こんなことが調べられないかということを経つか御指摘いただいて、現段階で事務局として準備できるものを幾つか今日のヒアリングの前提として、材料としてお出しするものでございます。

開いていただいて1枚目は、フレックスフェアの動向とございますが、欧州でIATA運賃が廃止された前後で運賃水準がどう変化したんだろうか、こういう問題意識を御指摘いただいています。運賃水準の実勢を調べるのは難しいものですから、とりあえず事務局としては、導入前のIATA運賃と導入後のフレックスフェアを比較したということにしております。

まだまだ不十分でございますが、各地域内で比べてみますと、主に変化率をごらんいただきたいんですが、欧州域内、欧州＝アジア、豪州＝欧米、これらの地域では、基本的に値上がりしているということでございます。一方、欧州＝米国はむしろ競争関係において運賃水準が下がっているということで、余り御参考にならないかもしれませんが、とりあえず運賃の状況はそうなっております。

それから、2枚目は、シンガポール政府が競争法を導入した際に、2006年にシンガポール－クアラルンプール間のチャトル便については適用除外制度を導入したという御説明を前回させていただいたんですが、その適用除外制度を導入したことでこのチャトル便の運航がどういうふうに変化したのか、あるいは、そのままいい状態で維持されているのか、その状況を調べてくれないかという御指摘がありました。

ポイントだけ申し上げますと、箱の右側のほうがチャトル便のそもそもの運航状況でございます。マレーシア航空とシンガポール航空がダイヤもうまく調整しながらチャトル便を運航しておりました。この後、適用除外制度も導入されてこの状況を是とされたわけなんです。実は左側の箱の上から3つ目の丸にあるように、運航の自由化が図られたため、ジェットスターアジア、タイガーエアウェイズ、エアアジアがこの路線参入して運賃競争も行われるということで、結局その競争関係の中で、むしろチャトル便というよりは活発な競争関係が現出しまして、現在ではチャトル便運航協定を終了しており、運賃は下がってさらに選択肢は広がっている状況になっているようでございます。この適用除外制度が認められたことが運航にどういう影響を与えたかを見るよりは、むしろ競争関係によってこの路線は性格が変容したという状況になっているようでございます。

それから、3ページ目と4ページ目は、我が国の航空会社と欧米の航空会社がネットワークを張る場合、自社でやれるか他社の力を借りなければいけないかということが連絡運輸の必要性の有無を判断する大きなポイントだろうということで、1枚目のものは前回お出しした欧州について、日本のキャリアは欧州のキャリアに比べて、自社で張れる範囲がとても少ないという数字をお見せしているんですが、アメリカはどうなんだろうということで、4ページ目にお示ししております。

これをごらんいただきますと、アメリカはもっと徹底していて、米国キャリアは完全に自社でネットワークが張れている。一方、日本のキャリアはさらに少ない割合でしか張れていないという状況がありまして、日本のキャリアが欧米にネットワークを張る上については、連絡運輸というものが必要だという状況は見えてとれるところでございます。

以上が御説明でございました。

座長 どうもありがとうございました。

ただいまの御説明について何か御質問等ございますか。

よろしいですか。

関係者からのヒアリング

(1) 全日本運輸(株)

座長 それでは、時間の関係もございませうので、ヒアリングのほうに移りたいと思います。きょうは3社からそれぞれ御説明いただく予定にしております。順番ですが、それぞれ御説明いただいて、後でまとめて質問等を受けつける形をとりたいと思います。

本日のヒアリングに御対応いただく皆様を御紹介させていただきたいと思います。

まず、皆さんは本懇談会の委員でいらっしゃいますけれども、全日本空輸執行役員の岡田様。

それから、日本航空取締役の平田様。

それから、日本貨物航空執行役員の下野様。

どうぞよろしく願いいたします。

まず、全日空の岡田様からよろしく願いいたします。

委員 では、お手元の資料に基づきまして、私どもの独禁法適用除外の制度のあり方についての考え方を御説明したいと思います。構成としては、基本認識、適用除外の必要性、最終的なあり方の3つのパートに分かれております。

まず基本認識のスタンスの御説明したいと思います。私どもは世界の航空業界の中で自由化の流れが大きく進んでいるという認識を持っております。我々はお客様・お荷物を運ぶ商売でございまして、これでいろいろな競争をしている。お客様のニーズ、荷物のニーズは多様になっておりまして、世界すべてを網羅することが1つの前提。お客様はどこへ行きたい、荷物をどこへ運びたいというのはいろいろなニーズが出てきますので、お客様のニーズにこたえるためにはすべてを網羅することが必要になってくる。ただ、それを1社だけ、我が社だけでやることは物理的に不可能である。そういうことが大前提となっているいろいろな形の考え方を整理しております。

1ページ目は基本認識となっておりますが、前提として、航空の市場化・自由化が進展

している欧米と、どうしてもIATA運賃をベースとした政府の規制が強く残っているアジア、こういう地域によって状況が違っている。そういうところの航空会社と競争してサービスを提供していく上において、諸外国の航空会社と競争環境ということで、イコールフットिंगなベースとなる。そこが市場競争を進めていく上での前提であろうかと思っております。

そういう前提で独禁法の適用除外についての考え方ですが、この適用除外のあり方については、先ほど申し上げたように先進的な市場と保守的な市場があり、双方において連絡運輸はサービスとして提供しなければいけない。この1つの考え方と、もう一方で、昨今出ておりますアライアンスの提携深化という戦略の部分が出ております。そのいずれにも対応できるようなものとして適切に検討される必要があると思っております。

後で出てきますが、現状でも独禁法適用除外制度の対象となっている協定等について、既に実態としては独禁法に抵触しないと思われるものもありますので、そういうことも含めて全体を見直す必要があるのではないかと考えています。

次のページから個別の部分について御説明を申し上げます。

1点目は、IATA運賃の旅客についてであります。協定の意義ですが、これは前々から言われているインターライニング、乗り継ぎ、あるいは搭乗会社の変更等、いわゆるIATA運賃が共通運賃として設定しておりまして、確かに利用頻度、クラスによっては、トータルのパーセンテージというのは少ない分があるかもしれませんが、利便性は高く、クラスによっては利用頻度も高い実態だと思っております。また、共通して途中降機とか乗り換え、経路変更の部分で制約がない運賃ですので、最も利便性が高いと思っております。

では、こういう運賃について適用除外の必要性であります。先ほど申し上げましたように、世界各国のお客様のニーズにこたえるためには1社ではできないということも含めまして、先ほど資料の説明にもありましたが、連絡運輸を初めとして国際航空運送の適切な実施と利用者利便、これはお客様のニーズにこたえるということだと思っておりますが、そこについては共通に利用できるような運賃設定を担保することが必要ではないかと考えております。

ただ、一方でこういう運賃が競争制約になるのではないかとということが言われるわけですが、一部の地域を除いて、実際的には安価なキャリア運賃も設定されていますので、IATA運賃そのものがあるからといって、それが競争の制約になっていることではないと

思っております。あくまでもIATA運賃というのは、インターライニング等々をやるに当たっての連絡運輸のツール、手段として必要ではないかと思っております。

一方で最近の動きですが、ヨーロッパでフレックスフェアというのが出ております。これはキャリア運賃に基づいて機械的に計算されるものであるし、退出や参入にかかる自由度は改良が加えられております。そういう意味では今までの競争法の問題点を排除した有益な運賃だと思っております。そういう意味ではやり方を変えたということであると思っております。

では、これが適用除外ということでどうなのかということですが、一方でフレックスフェアであっても、これは共通運賃なのだから、共通運賃を設定すること自体が拘束的であり、反競争的であるという見解が出されているのも一部あります。そういう部分であると引き続き何らかの形で適用除外が必要ではないかと思っております。

一方で、ヨーロッパではどうかということなんですが、ヨーロッパでは適用除外はやっていない部分ですが、実際にヨーロッパでは、EU条約 81 条第 3 項の適用除外項目に、各社が問題ないとして判断して運用している部分でありますので、ヨーロッパでも適用除外がないというふうに、今までの分はありませんが、実質的にはそれを適用して暗黙の了解が得られているという理解ではないかと思っております。

次のページですが、IATA運賃における貨物でございます。貨物についても、協定の意義については旅客と一緒にありまして、荷物について連帯運送では共通に利用できる運賃ということで必須であると思っております。あと精算がありますので、他の区間の航空会社との精算をやる意味ではその基準として必要だと思っております。

2 点目の独禁法適用除外の必要性については、連帯運送、精算という観点から、いろいろな意味で基準を設定できる、担保できることで必要であると思っております。

一方で、最近、豪州で、あるいはヨーロッパとアメリカについて、IATA運賃の適用除外を解除されて廃止されるという動きが出ております。ここの分が出てありまして、我が国でも、10 月以降キャリア運賃に移行することになっておりますが、まだそういう形で始まったばかりでありまして、先ほどの運賃の連帯運送、精算の分についてどういうふうになるかは、まだ実態が十分にできているわけではありません。ただ、何らかの共通運賃がないと混乱が顕在化するのではないかという可能性はあると思っております。別の意味で共通運賃を設定された場合には、引き続き適用除外ということが必要ではないかと思っております。

続きまして、次のページはキャリア運賃についてです。キャリア運賃については、現状二国間協定に基づいて、相手国との事前合意が求められております。そういう意味では二国間協定は、過当競争の防止、各航空会社の経営等含めて、両国間、二国間の運送の安定化を図る目的であると認識しております。

一方で、アメリカとかヨーロッパ等で個別合意を必要としない国が出ている状況の中で、キャリア運賃そのものについて事前に了解を得なければならないということ、このこと自体そのものが、ある意味で競争制限的な側面であることは否めないと思っております。

そういう意味では、我々としてはいろいろな形で自由にやっていくことは必要だと思っておりますが、片方で適用除外の制度の必要性という観点においては、1つは二国間協定で義務づけられている。こういうことがある限りは適用除外は必要だと思っております。ただ、先ほど申し上げましたように事前に了解を得なければいけないということ言えば、競争制限的な側面を有していることはありますので、実際問題、多種多様な運賃を利用者に提供しようとか、あるいは経営の効率化を図るといふことで考えると、もともと適用除外の制度の趣旨が、市場競争による競争の促進だとか、国際輸送の維持とか、利用者利便の確保なり、航空法に定めている利用者利便を不当に害さないとか、不当に差別がない等趣旨が出ていますが、そこの関係では一部状況は違っているのではないかと。そういう意味では何らかの見直しは必要ではないか。一方で、二国間ということがある限りはどうか。

ということで、逆に言うと指定企業間合意そのものの是非、いわゆる事前合意が必要である。そこ自体をもう少し見直したほうがいいという観点もあるのではないかと思っております。

次に5ページ目、その他の協定です。その他の協定はIATA協定、個社間協定等出ております。プール協定については、国際条約で義務化されているのでこれは適用除外が必要だと思っておりますが、それ以外の協定については、ほとんど私どもとしては独禁法に抵触していないと考えておりますので、必ずしもすべてに適用除外が必要であるとは考えておりません。

次に6ページ、これは現状の中ではない協定であります。アライアンス提携の深化が進んでおります。ここについてどう考えるかということでもあります。今協定はないわけですが、大西洋路線に御承知のように欧米の航空社間では、アライアンスの提携の深化が進んでおります。直航便の便数がふえたり、路線がふえたり、乗り継ぎの機会がふえたり、

運賃が低下している、こういう好循環が深化によって実際として出ています。

これは8ページに具体的な事例を入れております。これはU AとL Hがアトランティック+した後の状況ですが、U AとL Hがアトランティック+をした後の分を、アトラティック++に関する申請書の中に書いておまして、実際に直航便の便数がアトランティック+をやったことによりふえている、あるいは直航の路線の増加がふえている、あるいは地方路線からの路線がふえている、そういうことが実現しております。

また、乗り継ぎの分についても、2つのハブ空港を活用した乗り継ぎの機会という形で利便性が向上した。こういうのが数字的にも出ております。そういう意味では路線、便数、乗り継ぎ機会、こういう形のネットワークという観点でも、アライアンスの提携深化は利用者利便にプラスメリットがあったということです。

また、運賃についてです。運賃というのは実態面を調べることは難しいわけですが、この申請書に、あくまでもD O Tのデータをイリノイ大学のブルックナー教授が調べた分で、実際問題U AとL Hの提携で、今までの乗り継ぎ運賃よりもトータルでは27%運賃が安くなっている。そういうことを実現したという実例が出ております。

また6ページに戻っていただきまして、そういうアライアンスの提携深化において、いろいろな意味で利用者にメリットが出ているということであろうかと思えます。国際航空ということを見ると、どうしても外資規制があるので、いろいろな提携をする。普通ですと提携すれば、合併会社をつくる、M & Aするという形で一緒になって、1つの会社としてなればいいわけですが、国際航空の場合は外資規制がありますので、他産業に見られるようなグローバルな資本提携が自由に進められない実態があるかと思えます。そういう特殊な状況の中で、グローバルアライアンス及びその提携深化は、市場競争の逆に言うと今度はアライアンスとアライアンス競争の形になるかと思えますが、市場競争の促進による利用者利便の選択肢の拡大、それは先ほど路線とかネットワークの話をしました、あと利便性の向上ということでは重要な枠組みになっていると我々は認識しています。

では、ここの部分について独禁法適用除外をどういうふうに考えたらいいのかということになります。欧米ではアライアンス提携深化により、D O Tが反トラスト法適用除外のA T Iを付与しているという実態がございます。

ここについては、7ページにその経緯を簡単に入れておりますが、96年のU AとL HにA T Iを付与した以降、アトランティック+が済みまして、あと2005年11月に会社がふえた分、あるいは2005年の分を受けて、9社連合に対してA T Iを付与されているとい

う実態。直近では、コンチネンタルがそこに加わってDOTにATIを申請している。アトランティック++という形で進んでいるという状況があります。

このような欧米での状況を踏まえて、もう一度6ページに戻っていただきまして、そういう意味では欧米の会社は、サービスの向上とかシナジー効果を目的として、運賃のみならずダイヤ、値決め、座席管理の調整、収入配分を含めた広範な包括協定を締結して、それを適用除外として申請し、競争しているという実態がございます。

このような国際航空市場における新しい動きに対して、我が国についても対岸の火事と見ることなく、我々としても我が国の航空会社も対応可能となるよう、適用除外制度の今度はある意味での活用という観点かもしれませんが、そういうことが必要ではないか。

これは大西洋の話だということで片づけられやすいわけですが、実際もう既に米国と韓国においては、一部韓国サイドがATIの付与を少し躊躇していた部分がありますが、既に認められている状況がございます。認められた中で、アメリカの会社と韓国の会社がこういう提携を進めていく。こういうことからすると、日本をパスしてやっていく。アジアへ行くのに日本を経由しなくても、韓国からアジアの諸地点に行くことも可能になりますので、そういうところと競争していく日本企業にとっても、そういう制度は必要ではないかと思っております。

最後に、まとめて9ページになりますが、1点として、基本認識でも述べておりますように、いろいろな意味ですべての協定について適用除外が必要という認識ではありませんが、適切な国際航空運送の維持、利用者利便の確保、あるいは市場競争の促進のために必要なものについては、独禁法の適用除外は必要であると思っております。それはケースバイケース、どういう状況なのかということで考えるべきだと思います。

そのときに見直す際に考慮する点としては、アジア地域は、政府の規制が色濃く残っている国がある中で、一様にすべてを語るができない部分があるのではないかと。あるいはヨーロッパでは、アライアンスについて市場拡大、利用者利便を実現しようという流れがあります。そういう地域によるいろいろな状況を含めて、この適用除外の見直しをやるべきだと思っております。

そのときの観点なんです、いろいろな地域によって状況が違う国際航空市場において、我が国の航空会社がお客様に多様なサービスを提供する。世界にお客様をお運びする部分を提供し、かつ経営を効率化できないと、企業がつぶれては仕方がありませんので、我々として世界の競争に伍していけるようなイコールフットイングな状況を整備することは、

ひいては国益にもかかわることだと考えております。

一方で、米国を中心に、自国の航空政策を推進するための適用除外を戦略的に活用しているような国もありますので、そういう観点で考えていくべきではないかと思っております。独禁法を語るに当たって、どうしても競争促進、競争阻害という観点で自由がいいんだという考えもあろうかと思いますが、各国の状況、あるいは自由と言っても今の世界の状況でいうと、航空においては外資規制がある問題とか、二国間協定がある問題であることからすると、幾ら自由と言っても完全な自由ではないと思っています。

そういう中でイコールフットィングで競争条件を整えるという観点で考えると、我が国産業の活性化、市場の拡大、国際競争力の強化という観点で、独禁法の競争促進、競争阻害という観点だけではなくて、政策的な観点も含めた中で総合的に検討して、国としての方向性を定めた上で、独禁法を何に適用してどういうふうに適用するのか、要らない面はどのようなものか、そういう全体的な世界の自由化の流れの中で、何が一番いいのかということを考えるべきだと考えている次第でございます。

以上でございます。

座長 ありがとうございます。

(2)(株)日本航空

座長 それでは、平田さんお願いいたします。

委員 それでは、日本航空の方から御説明申し上げます。

資料は裏表で4枚まとめとなっております。ちょっと見難い点があるかと思いますが、御容赦ください。

まず今回のテーマが、この懇談会の中心であります「IATA運賃制度に対する独禁法の適用除外制度の是非」ということが懇談会のメインでございますので、そこに絞った形で整理させていただきました。

2ページで、IATA協定の他に、今ありました事業者間協定について、私どもなりにこの表に整理しておるのは、前回事務局のほうでもう少し整理していただいておりますが、少し論点をわかりやすくするために運賃協定とその他の協定という括りができるのかなと考えております。

特に、IATA協定、二国間協定の中でも、国と国との航空協定に基づいて要請されて

いるような例えば指定企業間合意は、今岡田さんからもありましたが、我々事業者がどうということではなくて、国の法律で求められているものについては、将来的な見直しは別にしても、私どもとしては指定企業間合意というのは法律に基づいて実施しているという認識でございます。

それから、パイナリメガの事業者間の協定は、もちろん大きくはインターライニングの利便性の向上もございますが、むしろマーケティング戦略というか、航空会社固有の事業戦略から出ているものもあるかなと感じております。

3ページです。前回私もポイントについても一部触れさせていただきましたが、改めて4つの点から適用除外制度を検討する上でのポイントという形にさせていただいております。

第1は、お客様利便の観点であると思っております。特に競争促進による運賃低廉化というのは、マーケット、お客様が求めるところでもありますので、適用除外制度がそういうものを阻んでいるということであれば、お客様からなかなか御理解いただけないという認識であります。

それから、インターライニングというのは、事務局の資料にもありますように、どうしても本邦キャリアはすべて世界、国際ネットワークを自社でカバーできないことからすると、インターライニングできるという共通性、サービスのスタンダードというところは、お客様に安心して乗り継ぎしていただく、あるいは余分な説明をしなくてもサービスの提供が受けられることのメリットは大きいと認識しております。

それから、番の事業効率では、私どもIATAができてから大きく2つのメリットがありまして、共通のインターライニングするための制度づくりとして非常に有効に使ってきております。例えば航空券の券面が航空会社すべて統一されているという意味では、余分な説明をしなくても、お客さんはその航空券を持っていけば乗り継ぎができる、一定の担保されたサービスが受けられる。これは我々にとって非常に重要な、業務上の効率化の観点で極めて大きな要素でございます。

それから、ここには書いてございませんが、もう1つは航空事業者のビジネスリスクと申しますか、私どもは代理店さんに売っていただいている上で、未収というか、ある種収入をきちっと未収にならないように担保していく意味での精算、あるいはIATA認可代理店として銀行等に、着実にお客様に売っていただいた運賃をしっかりと收受していただく面も相まって、私どもIATAの制度、代理店制度も含めて非常に効果がある。我々は過

去ずっとこの制度で効率化が図られてきているという認識でございます。

番のところは、前回は議論させていただいておりますように、仮に適用除外が外れたときの代替手段が、競争当局なり国土交通省当局のほうからしっかりと、これはこういう方式であれば大丈夫だというガイドラインがないと、我々は後からそれは違法だと言われても困るものですから、そのあたりのガイドラインをしっかりと設定していただく必要があります。その代替手段が、特にマーケットに臨機応変に運賃、サービス等を提供していく上から、早くそれを前広に決めてマーケットに出していく必要があるので、その制度の機動性を確保していただく必要があるという認識でございます。

番の国益の観点ですが、いろいろな意味で「国益」という表現がちょっと難しい議論がございますが、正直言ってどの国も、EUをまとめても同じですが、諸外国はそれぞれの国の国益という認識をしておりますし、米国なんかは、米国内の輸出産業と一体となって航空権益を拡大してきている。かなり強引な言い方をすると、これは私の私見ですが、オープンスカイ等の有利な立場で各国に迫っている状況があるので、我々の日本発着をベースとする航空会社としては、安定的なネットワークがどういう形で維持できるのかとか、マジョリティーというか、将来的には日本人だけのお客さんでは当然ございませんが、今でも3割、4割は外人のお客様ですが、日本を発着するネットワークとしての良質なサービスの提供はしっかりと確保すべきということを認識しております。

そういう意味で、ここに米国を例と書きましたのは、米国はオープンスカイとパッケージでイミュニティを容認してきている実態がございます。

それから、欧州も御存じのとおりパッケージ - 、 - 、 - を終えて、EUが今経済統合から政策的な政治統合まで移行しようとする中で、特にEUが対ドル、対米国に対する対抗軸としてできた経緯もありまして、EUもそのあたりはEU以外の国、アジア、本邦、米国に対する競争上の観点が彼らの判断基準になっているのではないかと認識でございます。

個別の話として、IATA協定についてはくどくどと申しません。位置づけとしてはインターライニングのところでございます。それから、共通運賃、共通制度ということで目的地への輸送が担保されている。これは事務局の資料にもありましたが、去年、私のほうから公取さんにヒアリングされたときも御説明申し上げているんですが、JALの場合特に旅客のところは、先ほどの円グラフで見いただいてもお判りのとおり、インターライニングをする比率が非常に高く、事務局資料は全体で円グラフですが、ちなみにシカゴ、

ヨーロッパのゲートであるアムステルダムといったところは、半分以上、あるいは半分近くが外航とのインターライニングでお客様をお運びしております。

それから、貨物については、旅客に比べてインターライニングの比率は少ないことは事実ですが、全体で7～8%から9%ぐらいが貨物もインターライニングをしている要素がございます。

それから、IATAの特性というか、ここに書きましたように、従来IATAがすべての参加国、参加航空会社の利益に偏らない決議方式として「全会一致」という非常にまれな国際機関でございまして、これは過去IATAができた存在意義でもあるんですが、中立性、あるいはIATAがここまで存続していた柱であったんだろうと思います。

反面、この「全会一致」というのが、特に運賃協定などがあたかも談合して決めているような形でとられている面もあったのかなという認識があります。ただ、昨今、特に先ほど申しましたようにEU等が1つの地域として対抗していくような時期になると、これが逆にEU内の航空会社なりEUのお客様にとって足かせになっているのではないかとということも背景にあって、今回の欧州、あるいは豪州の包括的なイミュニティを外すことも背景にあるのかなと私の私見として持っております。

近年の動向については、ここに書いている通りでございます。IATAそのものの公益性、全て遍くではございませんが、決め方の議論ではなくて、IATA制度そのものについては、遍く皆さんにその存在意義について理解されているのではないかと。特にオープンスカイを標榜している米国であっても、IATAを容認しておりますし、イミュニティを与えている状況からすると、IATA制度そのものについて、全く初めからノーということではないという認識であります。

それから、IATAの協定について、前回、特に欧州、豪州でのフレックス運賃導入についてどういう評価ですかという御質問がございまして、そのあたり弊社担当のほうで調べております。

私どもの現時点での評価ですが、特にIATA協定が適用除外になったことの影響、マイナス面で少し書いておりますが、もちろんプラス面もあるかと思いますが、特にマイナス面では、IATAの単に運賃だけではなくて、運賃には当然ながら規則、どういう条件、コンディションでこういう運賃ですよというものがあるわけですが、そのあたりが対面的というか、一堂に会して決めてはだめだということが今回の大きな柱ですので、具体的にインターライニングした上で、お客様にどういうサービスですよということを告知す

るのに、なかなか難しい。あるいはお客様に誤解した、間違った形でお知らせするようなケースが出てくるということです。ここでは手荷物の個数などで書いていますが、今回の例えばフレックスフェアが、それぞれの航空会社はどのようなルールを持っているかをお互いに確認をしていかないと難しい面が出てきている。

もう1つは、これはIATAの内部の問題かもしれませんが、フレックスフェア制度というのは、IATAのほう、事務局のほうで提案して今回導入されているわけですが、導入当初から100%完璧の制度というのは難しいと思いますが、その制度をより良い制度に修正していくことについて、これも一切対面的な形で会議はできないということになると、現時点でその修正を機動的によりお客様の利便性も考えながら直していくことについて、ちょっと欠陥があるような感じが私どもはしております。

もう1つは、これは大きな議論ですが、私が申しましたようにEU域内は、それぞれEUに乗り入れする特に我々アジア、本邦のキャリア、あるいはそれぞれ自国の制度そのものを全く無視したというか、関係なく、いわゆる発だけではなくて着の航空会社に対してもこの制度を求めているということで、我々が果たしてEU諸国の航空情勢、先ほどの国の制度であるとか、それぞれマーケットにおける状況、ITの進展具合、このあたりが必ずしも考慮されずに、欧州乗り入れについてはフレックスフェアですよという形になっていることについては、我々としても時間差、あるいは経済状況の違い等も含めて、まだ問題があるなという認識でございます。

それから、フレックスフェアの導入をもう少し細かく申しますが、前回は私のほうから説明させていただいたように、導入してまだ1年足らずであり十分な評価をするに至っておりませんが、現時点での問題意識を列挙させていただきました。

フレックスフェアが、具体的に運賃が上がったのか下がったのかということ、実際にルール上どういう問題があるのかという2つの面ですが、基本的に今回のフレックスフェアの決め方は、ファイルする期間にそれぞれ各社が運賃をファイルしているわけですが、それをどういう形で各社の運賃を取り出して平均しているかというところは正直まだ見えません。ただ、ルール上は御存じのとおり、各社がファイルしたシティーペアというか、ポイントtoポイントの運賃を平均して、それに10%、15%をマークアップした形で決めているということでございます。

その中で、特に我々は営業上というか、これはアジア、日本のマーケットの特徴でもあるんですが、シーズナリティーというものを反映したものは、我々としては需要喚起の上

でもお客様サービスの観点でも必要だろうと思っておりますが、今回のフレックスフェアというのは一律の運賃になっているということで、これは欧州のマーケットが、特に個人マーケット、チャーターマーケットを完全に彼らは分けたマーケティングセグメンテーションしておりますから、どちらかというところのあたりは欧州キャリアの個人、ビジネス需要を意識した形での体系になっているのかなという印象がございます。

それから、欧州の運賃の状況ですが、先ほど事業課さんのほうから資料を出していただいてちょっと重複したんですが、パワーポイントの8ページを見ていただきたいんですが、欧米、アジア地域の旅客数の多いところを10都市ほど引っ張り出して、F、C、Yクラスのところで、IATA運賃のフレックスフェア導入前後で、運賃が上がり下がりしたかということで、先ほどの事業課さんの資料と私も詳細を見合わせておりませんが、私どものほうで調べますと、真ん中の線を100としたとき、上のほうにあるのが値上がりしたところ、下のほうにあるのが逆に値下がりしたところであります。これを見ると値上がりしたところのほうが多くて、必ずしもすべてあまねく値下がりした、運賃がこれによって下がったということは言えないのかもしれないかもしれません。

右下に書いてありますが、アメリカからEU向けの運賃のところプラス印ですが、ここは値下がりしているんですが、そのほかのところについては上がっている。この中身について調べましたら、この値下がりした左下のほうは、USAからヨーロッパへのYクラスのご覧いただけます。Yクラスのところについては運賃が値下がりしている状況があるようですが、USA向けについては逆に値が上がっているという状況がございました。

本文のほうに戻っていただいて、これもIATAの内部の問題かもしれませんが、私もこの運賃が果たして適当なものかどうかということを検証する上で、一切中身については今時点では開示しないルールでやられているようでございまして、これは何らかは是正していく必要があるのかなという印象を持っております。

次のパワーポイントの7ページ、これはフレックスフェアが今どのくらいのボリュームがあるかということをお参考までに示しております。これは今回フレックスフェアが導入された欧州、豪州等について、その下の相手国というか欧州、豪州とどういう地域が今回のフレックスフェアを導入しているかということです。これは有償旅客キロベースで出しているのですが、必ずしも頭数ではございませんが、左のほうのかぎで囲っているように欧州、豪州が今回トータルで、全体の有償旅客キロ大体46%が今回の欧州のフレックスフェアの対象になっている。

下のほうの見方は、その相手先というか欧州と欧州、欧州間のやつはそのうちの9%、欧州の41%のうちの16%は北米、欧州とアメリカ、大西洋との行き来と見ていただければよろしいかと思えます。ですから、今回欧州41%と私どもが参加するアジア9%が、全体のボリュームとして今回フレックスフェアの対象になっている。

ちなみに、右のほうに北中南米、それから下にありますようにアメリカのところは、アメリカ、あるいは南米域内、いわゆる北と南のアメリカの中においては、フレックスフェア等は当然導入されておりません。こういう状況がございました。

ここがフレックス運賃に対する客観的というか、私どもなりの評価でございます。

それから、9ページについては、これは何度か言っておりますようにアジアの地域特性について触れております。世界がすべてあまねくユニバーサルな形で、経済なり競争促進のルール、経済の力、そういう政策がすべてコモンになっていけば、極端に言うとも世界共通運賃というのがあるのかもしれませんが、そういうところが十分でないというか、まだまだ差があります。

特に、路線のネットワークの面で四角のイメージで書いてありますが、どういうことかということ、欧州内は自国キャリアですべてインターライン、ロンドンからパリ、ロンドンからフランクフルトと、欧州内をすべて自社のネットワークで張れます。ところが我々アジアの方に行くと、日本は国内のネットワークは比較的大きいと思えますが、それ以外のアジア諸国は、シンガポールが象徴的かもしれませんが、シンガポールからほかのところにさらに行こうとすると、必ずしも自分のキャリアだけ、自国のキャリアだけではなくて、インターラインをする必要がある。あるいはヨーロッパへ行っても、本邦と同じようにシンガポール航空が例えばパリなりフランクフルトに乗り入れしても、そこからはまた外国と乗り継ぐ必要がある。

先ほどの事務局の資料にありましたように、我々自社、あるいはアジア系のキャリアでも、すべて網羅できないところについてはそういうハンディキャップがある。その中でフレックス運賃が果たしてニュートラルな形でできているのかなというところについては我々も疑問に思っているところがございます。

それから、それぞれ制度というか、競争促進政策の度合いが各国によって違うことについては下のほうに書いてある状況でございます。キャリア運賃が全くなしてIATA運賃だけで対応しているところ、韓国が象徴的な例ですが、中国も現在そうです。ただ、実態としてIATA運賃があって、さらにお客様とのネットというか、実勢価格について

は当然ながら昨今コミッション制度も入ってきておりますから、すべてがIATA運賃で一本ということはありません。

それから、普通運賃はIATAで、特別運賃はキャリア運賃という国もございます。それから、逆にアジアのほうはIATAで、欧米キャリアはキャリア運賃をその国で適用している状況があり、アジアの中は非常にばらつきがあることは御理解いただきたいと思えます。

IATA協定に対する結論になります。10 ページです。私ども何度か言っておりますが、自社ネットワークでの限界からすると、インターライニングは必要です。そのための運賃、規則はお客様の利便性、お客様へのサービス提供の上では必要であるということでありませぬ。

一方、適用除外制度、それはイミュニティをいただいておりますが、その代替としての現状のフレックスフェアが即そのままマーケットで十分にお客様に説明もできて、かつ我々航空会社として十分かとなると、まだまだ評価できる段階にもないし、まだ改善する余地があると感じております。今後、運賃政策、運賃制度を考えていく中で、欧州で入ったフレックスフェアを即導入することについては、私ども非常に懸念しているところであります。先ほど言いましたように、アメリカにおいてもフレックスフェアについては導入されていないという状況がございます。

USDOTというのは、国際航空についても、ある種世界の警察的なことを標榜しているようでありまして、USDOTは世界の運賃、必ずしもアメリカをインアウトする運賃以外のところも認可するというルールがございます。現時点においては、欧州、豪州に入りましたフレックス運賃への認可について極めて慎重でありまして、我々は実は困っております。フレックス運賃はこの4月から日欧については入っておりますが、結果的には米国の認可が得られずに1カ月遅れたという状況がございます。日本、豪州については来年から入れる予定ですが、USDOTが認可していない。我々がフレックスを日本と豪州の間で入れようとしているものについても認可していないという状況があるようです。USDOTのほうは、米国の航空会社、米国国民にとって、それが有益かどうかということについて個別に判断しているところがあるような感じがしております。

それから11 ページですが、これは冒頭言いましたように、航空協定上求められているところがございます。ただ、これも私ども将来的に指定企業間の合意というものは必要でなくなる方向にどんどんいくと思えますし、航空会社としても、発着国だけの運賃につい

では、日本のマーケットを中心にしながら考えていくというキャリア運賃をどんどんつくっていく必要があるという認識がありますので、そういう方向に行くことについては賛成しておりますが、現時点で航空協定上、指定企業間合意をとれという形で求められているものについては、今時点で適用除外を廃止することについては困難であると思います。

ということで、全体の将来的に自由化の促進であるとか、それぞれの国の政策等がどんどん進んでいけば、こういう方向に行くことについて我々も理解しておりますが、現時点ではすぐに適用除外を廃止することについては難しいのではないかと感じています。

それから、もう1つの論点は事業者間の協定、いわゆるIATA協定のほかのもう1つはアライアンスでございます。12ページにまとめております。大きく「メガアライアンス」と言われるものと、それからバイ、あるいは3社なり複数で個別にアライアンスを持っているケースがございます。私どもはアライアンスの評価については、アライアンスというのは、当然我々はお客様の利便性を最大限に考えているわけで、その意味でのサービスの向上、よく言われるようにラウンジであるとか、マイレージであるとか、お客様にとって非常に付加サービスを提供できることはございます。それから、先ほどANAさんのほうで御説明のあったように運賃が低廉化していくメリットがあろうかと思えます。

一方、今あるIATAのインターライニングのルールと比較して、すべてアライアンスのほうがお客様に選択肢の幅であるとか、運賃、乗り継ぎ等のサービスも含めてすべて汎用的に高まっているかという、必ずしもそうではない面も正直言ってございます。これはアライアンスのマーケティング戦略の議論もございますが、例えば乗り継ぎ等については、従来は御存じのとおり空港別に国際線と国際線を乗り継ぐ場合は、「ミニマムコネクティングタイム」という最少乗り継ぎ時間を決めていたんですが、今は空港ごとではなくてインターラインごとに決める。これは競争上非常に大きな要素です。

一方、我々は必ずしもインターラインできない、アライアンスのパートナーでない場合には、それでもお客様にインターラインでスルーで航空券を切る場合に、そういったところはアライアンスが違うことでこういうサービスの差が出てくるところが、これは競争戦略なのかサービスなのかという議論があるかと思えますが、必ずしも一律すべてお客様の利便性が上がっていることはないのかなというところもございます。

それから、アライアンスでいろいろな意味で路線の独占とか寡占が生じやすいということは大西洋が例です。先ほど岡田さんが御説明されたところですが。アメリカも特にUA/LHというところが決めたときも個別に、例えば下に書いていますように、フランクフル

トとシカゴ線のところはイミュニティを外しているところもあります。逆にパッケージでスロットの召し上げをすることもあったようですので、このあたりは必ずしも一律的にアライアンスがすべて容認されているという認識ではございません。

それから、アライアンス関係が最後の2行に書いてありますが、これは最後の結論にも書いてございますが、アライアンス協定について、あの米国でさえ個別に見ているようでございます。競争法を的確に運用しているというか、厳しく持っている国については、必ずしも包括的な形で容認されていない国があるようですので、我々は個別に見ていく必要があるのではないかと感じております。

それから、アライアンスの資料として13ページ、これは何を言っているかという、左のほうは、御存じのとおり世界でスター、スカイ、ワンワールドという3つの大きなメガのアライアンスがありまして、有償旅客キロで言うと7割近くが運んでいるわけですが、一方、右のほうは、世界の空港をカバーしているか、どれくらいアライアンスでカバーしているかという、例えば世界の空港の数を100とすると、私どもはワンワールドですが、スター、スカイ、ワンワールドごとの空港が入っているカバー率は大体10%前後ということでありまして、アライアンスだけでインターライニングできない地点が依然多いという1つの資料でございます。

それから、貨物について、去年私ども公取さんのほうにいろいろなヒアリングを受けたときもいろいろ御指摘された点を踏まえて、貨物が旅客に比べると、いろいろな運賃制度も含めて、当然貨物の場合にはお客様が生きている人間ではございませんで、荷物、貨物ですからそのあたり客体の違いがあって、運賃が旅客と貨物で少し時差があるというか、変わってきております。そういう意味では、従来ずっと日本発着の運賃はIATA協定一本で、私ども積極的な意味でキャリア運賃というものを設定してきませんでした。これはJALだけではなくて欧州、米州のキャリアもそうです。

ただ、ここに来て実勢との乖離、特に旅客以上に、旅客の場合は個人型の割引運賃とかどんどん入れる中で、あるいは団体系の運賃についても、幅運賃という形で過去何年間にわたってこういう工夫がされているわけですが、貨物の場合はそういうことが遅れていたという反省をしております。私どもとしては結論的に言うと、今後キャリア運賃をどんどん充実させていきたいと思っております。

特にその中で、次のページですが、御存じのとおり、旅客も貨物も豪州、欧州についてはIATA運賃が失効しているわけで、私どもとしては今般この下期から、初めてキャリ

ア運賃を導入させていただいたということの説明資料でございます。

特に欧米は本邦よりも早く、2006年から2008年にかけてキャリア運賃を積極的に導入しております。私どももこの下期以降どういう形でこのキャリア運賃を充実させていくのかということについて、旅客運賃体系を参考にしながら、より荷主様、運送事業者様のニーズ等も踏まえながら考えていきたいということで、パワーポイントの16、17はその補足の資料でございまして、余りお時間をいただけませんけれども、我々航空会社はIATA運賃を利用運送事業者さん、それから、数%のところまで直接荷主さんに買っていたいております。

これは御存じのとおり、私ども貨物の場合は、特に昭和45年以降ジャンボフレーターを導入することで航空貨物需要を飛躍的に伸ばしていただいているわけです。そのときに利用運送事業者さんに、ある程度混載していただくことで、集約を図ることでジャンボを埋めていただいたということで、我々としては航空貨物の需要拡大に非常に寄与していただいている運賃制度でございまして、これは我々も今後ともそうだと考えております。

一方、利用運送事業者さんは、荷主さんに対しては別の届け出の混載運賃を届け出ているわけで、我々としてはそういう制度を踏まえながら、むしろ利用運送事業者さん、あるいは貨物代理店さんが荷主さんに、もう少し貨物の中身に応じて運賃が柔軟性があっていいのかなということでございます。

17ページが、我々が今日本航空として考えておりますキャリア運賃のイメージでございまして、従来この利用運送事業者一本のIATA運賃だったものを、旅客のITのごとく上限があって、今下限は旅客は撤廃されているので、貨物としてもこの上限の中で、それぞれ私どもフォワーダーさんと運賃体系をつくっていく。契約していく。それを踏まえてフォワーダーさんが荷主さんと契約されるという形が1つあります。

それからもう1つは、今でもIATAの運賃の中でも個別に特定品目の運賃がございまして、プラスしたりマイナスしたりすることができるんですが、今後、航空貨物の付加価値をお客さんにアピールしていくこと、新たに需要を拡大していく上でも、ある種貨物の客体に応じた形、サービスの内容に応じた形で運賃を設定していくことも必要かなと感じております。具体的なレベル、サービスの内容について、もう少し時間をいただいて設定していきたいということです。

最後にまとめになりますが、事業環境、課題のところはいわずもがなでございます。昨今のITの進展、あるいはIATA、加盟航空会社のマーケティング戦略も踏まえて、そ

れから、昨今のメガアライアンス等を中心とする企業間のアライアンスといった状況を考えると、現行の運賃制度なり、それに対する適用除外制度については、見直しをされていくんだらうなという認識であります。

19 ページのところは、それについて非常に乱暴にざっくりとまとめをしております。IATA 運賃協定については、何らかの共通運賃が不可欠であります。その共通運賃、フレックス運賃が今時点では e - タリフとかフレックス運賃がございますが、果たしてそれが 100% 完全なものという認識はございません。そういう意味では「適用除外」が一律的に廃止されると我々も困るなど考えております。

それから、それ以外の事務局のほうでいろいろまとめていただいているサービス関係、代理店等がございますが、そのあたりはもともと私どもは競争法の観点で抵触していないという認識でありますので、これは別に「適用除外」がなくても問題がないという認識でございます。

それから、二国間協定については、特に運賃のところについては、航空協定で求められている以上は、現時点では包括的に廃止されては困るということでございます。

それから、アライアンス関係のところは運賃その他ございますが、先ほど申しましたように包括的に「適用除外」を残していくこと、あるいは「適用除外」を逆に外すことについては、ある種項目別に判断していく必要があるのではないかとというのが結論でございます。

以上でございます。

座長 ありがとうございます。

(3) 日本貨物航空(株)

座長 それでは、下野さんお願いします。

委員 日本貨物航空でございます。

私ども企業名が示しておりますように、基本的には貨物に対する御意見をここで述べさせていただくということでございまして、若干資料の構成が見つらいかもしれませんが、今議論となっている独禁法適用除外制度の必要性に関する基本的な考え方、現在どのような形で機能しているのか、今後どういったことを考えていく必要があるのかということで一応まとめております。

まず独禁法適用除外制度そのものが必要かということについては、現在、欧米等で議論されている独禁法の対象となっているのが、初回の懇談会の資料でありました運輸協定の類型の中のIATAの運賃協定及びキャリア運賃協定であるという認識に立って発言させていただくならば、貨物運賃協定に限っては不要であると私どもは考えております。

しかしながら、独禁法に抵触しないと考えられる連絡運輸に関する協定、代理店規則、あるいはサービス会議規則等は、むしろ利用者利便を増進するものでありまして、これらは現在有用に機能していると考えております。これは日本航空さん、全日空さんと同じスタンスでございます。ただ、これらの取り扱いがきちんと整理された条件においては、貨物運賃に限っては適用除外は不要ではないかと考えております。

3ページですが、なぜならばという現在の状況ですが、欧米豪の状況については、IATA運賃協定は競争法の適用除外となっております、既に御説明がありましたけれども、EUの域内については2006年、米国路線は2007年の6月及び第三国路線は2007年10月、あるいは米国については、EU-豪州間について2007年6月末とか、豪州についても発着全路線は2008年9月には廃止されております。

一方、我が国については、IATAの運賃協定が競争法の適用の除外になっているということで、我が国の適用除外のもとで適法に行われた行為であったとしても、米国、EUの競争法の適用が行われることがあり得る。したがって、欧米各国に運航している私どものような場合には、相手国側のルールも遵守していく必要があるのではないかと考えております。

前回の資料でも御紹介されていましたが、現実に2006年以降、欧州委員会とか米国司法省によって航空貨物運賃カルテルに関し、一部の航空会社に対しては、多額の制裁金とか罰金が既に科せられている状況がございます。したがって、グローバルなスタンダードで物事を判断していく必要があるのではないかと感じております。

4ページですが、ではIATA運賃協定そのものが適用できなくなった場合にどうなるかということ、当然ながらIATA運賃にかわる、個々のキャリアが独自に設定するようなキャリア運賃制度の構築が必要であると考えております。ただし、これは先ほど申しましたように、それに合わせた条件整理がなされていくことが大前提であります。

先ほどJALさん、ANAさんも同様の措置をとられているということでお話しされましたが、2008年の10月1日以降は、欧州発着においてIATA運賃にかわるキャリア運賃を設定して、御当局のほうに申請させていただいているということでありまして、背景

については説明があったとおりです。この趨勢は変わらないだろうと思っております、今後欧州発着以外も、NCAとしては個別のキャリア運賃を整備する方向で検討していきたいと考えておる次第です。

キャリア運賃制度が整備あるいは確立されれば、IATA運賃協定は不要になるということになるわけですが、当然カルテル行為として禁止の対象になっているものは、適用除外からも外されるべきではないか。ただし、キャリア運賃制度導入に当たっては、先ほども申しましたが、幾つかの条件整備がされることが必要であると私は考えております。

1つは、公正な自由競争の環境が整備されること。冒頭、ANAの岡田さんからもお話もありましたが、イコールフットイングでの競争環境が確保されることが極めて重要であると思っております。

2点目は、各社のコストプラス適正利潤に基づいた運賃の判断基準が明確にされてくるべきだろう。

3点目は、運賃協定以外の協定、あるいは規則についての統一的な取り扱いがきちっと確立されること。その3点の条件がそろうことでキャリア運賃制度が整備されていくのではないかと考えております。

通常、キャリア運賃制度、二国間の指定企業間合意については、ロシア、中国等で一部の航空協定において依然として必要とされておまして、これは相手国の諸状況を勘案しながら、できる限り合意が不要とすることが望ましいと私どもは考えております。実態としてほとんど運用されている状態ではないのではないかと理解しておりますが、事前に運賃について合意を得なければいけないというのは、競争の制限的側面がある部分については否めないものであると考えています。

8ページですが、以上を総括しますと、航空貨物の運賃協定そのものに関するものでありまして、旅客運賃そのものについて私どもは意見を申し上げている立場ではございません。何度も申しますように、その他の協定については利用者利便の増進を図る意味で、適用除外が図られるのか、もしくは必ずしも独禁法に抵触するとは考えられないものについての取り扱いはきちっと整理されるという部分が必要ではないかと考えております。

9ページですが、現在の適用除外制度が果たしている機能について、事前に具体的な質問をいただいておりますので、それに対する回答の形で当社の見解を申し述べさせていただきます。

10ページですが、現在の適用除外制度についてどのように評価しているのかということ

ですが、前回の懇談会でベータとVHSのお話がありましたように、例えば連絡運輸協定とかサービス会議規則等、制度の統一、規格の統一等で利用者利便に資するものについては適用除外を引き続き継続する、あるいは、これらのものについては基本的には独禁法に抵触するとは考えておりませんし、現在有用に機能していると考えていますので、そういった部分での整理がなされればよろしいのではないかと考えております。

11 ページですが、適用除外となっている各種の事業者間協定のうち、適用除外制度を維持する必要性の乏しいものという意味ですが、広義の事業者間協定という意味においてはIATA運賃協定というものがなるわけですし、それ自体は適用除外廃止となった場合には、同運賃にかわるようなキャリア運賃の整備が必要であろうと考えています。

ここには書いていませんが、狭義の意味での事業者間協定、いわゆるアライアンスについては、恐らく今独禁法で議論されているものは、アライアンスの運賃以外の分については基本的に競争を阻害している要素があると考えられているわけではないと私は考えています。運賃面でのアライアンスの部分に焦点を当てて言うならば、これはアライアンス内のメンバーの競争を緩和する、あるいは協調するという1つの意思、意図があって組織されているものですから、自由な競争環境を阻害すると言わざるを得ないと考えています。

大項目の3点目として、海外における競争法適用除外制度見直しの影響・効果ということで13 ページから書いてあります。フレックスフェアについてどう評価しているかということです。14 ページにあります。フレックスフェアそのものは、貨物の世界では適用されておりませんので、余り私どもがどうのこうのという立場ではありませんが、先ほど来ありましたように、米国においてフレックスフェアは適用除外の対象になっている。すなわちカルテル運賃としての性格があると認識されていることではないかと感じております。

14 ページですが、フレックスフェアが設定されていない貨物分野におけるIATA運賃廃止の影響はどうなるのかということですが、IATA運賃にかわる航空会社間共通の運賃がなくなることで、確かにインターライン輸送などに影響が出ることは否めません。ただ、貨物の場合には旅客の場合と違って、インターライン輸送の比率は非常に少なく、先ほどJALの平田さんのほうは7%、8%とおっしゃっていましたが、私どもの実績はせいぜい5%になっております。したがって、もしこういったものでIATA運賃が廃止ということになれば、インターライン用のキャリア運賃そのものを設定することを考えていく必要があるのではないかと考えております。

15 ページ目ですが、欧米豪州には I A T A 運賃にかかわる適用除外制度が存在せず、我が国においては適用除外制度が存在することで、企業のコンプライアンスに支障が生じるかという観点ですが、私どもは日本国内だけではなく、欧米に運航している航空会社でありまして、日本及び目的地両方、発着両国の適用法を遵守する必要があります。したがって、コンプライアンス上は、日本の法律適用に遵守していても、相手国制度の法津を遵守していなければ当然コンプライアンスの支障となるわけですし、こういった部分の支障は実際発生しているということです。

16 ページはアジアにおける地域特性の有無ということで、17 ページに書いております。これもまた旅客と違いまして、貨物においては旅客のように地域特性が残念ながら余りないような状況になっており、全地域において I A T A 運賃協定も形骸化していると言ってよろしいのではないかと思います。

一方、私どもの主要路線は日本を経由しておりますが、アジア - 欧米間を結んだ路線で事業展開をしているので、当然ながら発着地となる欧米のルールを考えていかなければいけない。昨今、韓国において欧米と同じように競争法適用除外の見直しの動きがあると聞いておりますので、アジア域内においても早晚、欧米と同様の対応が求められると予想しております。

では、今後の事業変化に伴う適用除外制度のあり方ということで、19 ページをごらんください。事業者間の協定に関するところで、これは先ほども触れさせていただいた部分でありますので、割愛いたします。

最後に、以下の事象はエアラインの競争環境にどのような影響を及ぼしていくのかということ、適用除外制度への影響についてどう考えるかということで、そこに書いている航空自由化の進展、ネットワークキャリアの合併・提携強化、アライアンスの進展、燃油高騰によるネットワークの縮小、LCC、ローコストキャリアの成長という部分で見てくださいと、21 ページですが、当然ながら、航空自由化の進展とかローコストキャリアの成長は、競争激化の要因になるのはごく当たり前の話です。

したがって、こういう状況にかんがみて、公正で自由な競争環境が確保されることが極めて重要なことであると考えています。そういった環境のもとにあっては、航空会社個社の自助努力によるコスト競争力の強化がますます求められてくる時代になってきている。一方、競争の鈍化、むしろ緩和要因として、ネットワークキャリアの合併、提携、アライアンスの進展及び燃油高騰によるネットワークの縮小が考えられるのではないかと思

っております。

最後に、ここには書いてございませんが、当社としては、航空事業においても公正で自由な競争条件が整備された環境下での事業運営が望ましいと考えております。企業各社の適正なコスト、プラス適正な利潤をベースとしたキャリア個社の運賃による競争環境になってこそ、各社のコスト競争力強化に向けた工夫とか経営努力がなされるものでありまして、それによって効率的なサービスが生まれるものと確信しておりますので、冒頭のページに申し上げましたように、私どもとしては貨物運賃協定に限って言うならば、独占禁止法の適用除外制度は不要ではないかと考えております。

以上です。

座長 ありがとうございます。

質 疑 応 答

座長 それでは、残りの時間で質疑を行いたいと思います。どなた様でも結構ですので、何か御質問をお願いします。

航空局長 質問、意見ではないんですが、事実関係で補足させていただきたいと思いません。

各社の資料に、指定企業間合意のくだりが出てきていまして、二国間協定上の義務づけがあって、そういう意味でも適用除外はできないのではないかというのがあるんですが、二国間協定上は企業間合意は生きているんですが、ここ2年ぐらいの航空協議を開催されるたびにいろいろな国との間で、条文上は書いてあるんですが、もうこれをやめようということで政府間合意ができ上がってきています。したがって、ほとんどメジャーな国との間では、もう事前の指定企業間合意は不要だという合意が成立しています。

したがって、この2年間に協議が行われていない国とか、あるいは協議はやったけど合意に至らなかった国との間では、まだ条文が生きているんですが、そういう意味ではそう遠くない将来に指定企業間合意は不要となるということによろしいかと思えます。資料の記述は、2国間協定は生きていますからそういう意味では正確なんですけど、実態上はほとんどなくなりつつあるということです。

それからもう1点、アンタイトラストイミュニティの関係で、資料の中にも、アメリカはオープンスカイとセットで考えているようであるというくだりがありましたが、これは

前回、私が向こうの国務省の次官補代理に、アンタイトラストイミュニティを例えば認めるその前提は何だろうか、オープンスカイ協定を結ぶことかといったときに、オープンスカイ協定はマストではないけれど、アンタイトラストイミュニティを認めることによって市場の競争が阻害されるとか、あるいはほかのアンタイトラストイミュニティが付与されない企業は不利になるとか、そういう場合には認められないんだという話だったので、日米間に置きかえた場合には、ノンインカンバントとインカンバントとありますから、インカンバント同士でアンタイトラストイミュニティを結ぶというのは、ノンインカンバントにとっては間違いなく不利なことになるので、そういう意味では日米間オープンスカイ協定がマストなのかなと、こういう御説明をしたんです。

たまたま今日米協議をやっている最中で、同じ次官補代理が来たので、また同じアンタイトラストイミュニティについて確認しましたら、さらに踏み込んでいて、マーケットに対してマーケットの競争を阻害するのではなくて、ニュートラルでもだめだ。プロコンペティションでないとだめ。アンタイトラストイミュニティを認めることによって市場に何の変化も起こらないということではなくて、プロコンペティションでなくてはいけない。アンタイコンペティションは当然だめなんでしょうけれども、プロコンペティションでなくてはいけないという説明でした。だから、アンタイトラストイミュニティを付与するにはそれ相応のハードルがあるのかなと。独禁法そのものが競争促進のためにある法律なんですけど、プロコンペティションでないと適用除外を認めない。プロジェクトとしてはおもしろいということでありましたので、情報提供まででございます。

委員 具体的にATIを認めることでプロコンペティションになるというのは、どういうことですか。

航空局長 私もそれはどういうことかなと。今の協議の場で担当の審議官のほうから質問した問いに対しての答えだったんです。したがって確認はしていないんですが、仮にナンバーワン同士だったら多分そうならないですね。例えばナンバーツー同士とかナンバースリー同士がやるならば、ナンバーワンとの競争促進は観念的にあり得ると思うんです。そういう意味なのかどうなのかよくわかりませんが、それも含めてマーケットを見て、本当にそれがプロコンペティションであるならば認めるという言い方をしていました。趣旨はどういうことか、私自身は不明です。

座長 どうぞ。

委員 御説明ありがとうございます。2つか3つお聞きしたいことがあるんですが、第

1は、IATAの運賃が廃止された場合に、インターライニングにどのような不便が具体的に生じるかについて、旅客の分野でもう少し敷衍して教えていただければと思います。

あわせて、成田からフランクフルトにJALなりANAで飛んで、そこからイタリアに行ってノルウェーに行ってチェコに行く場合に、一定の距離の範囲内であれば価格は同じだと理解しているんですが、こういうの価格が高くなる可能性が逆にあるのかどうかということも教えていただければと思います。

2点目は、アライアンスに関して、日本政府がもしアンタイトラスト・イミュニティを認めない、かなり厳しく認めないという立場をとった場合に、ANAやJALがこのアライアンスから脱落してしまうおそれはあるのかどうかということです。そのあたりの見通し、懸念についても教えていただければと思います。

もう1つは、これは移行期の話になるのかもしれませんが、欧米、オーストラリアとの間ではアンタイトラスト・イミュニティも、日本もやめましょうということになった場合に同じようなスタンスということですぐいくのかもしれませんが、アジア諸国の場合が現状ばらばらであるということで、あるいはアジア、それ以外の地域も含めてだと思えますが、そうなってくるとかなり多段階の対応が必要になるのかもしれませんが、そうなった場合に運賃の設定の仕方がしょっちゅう変わることをエアラインとして余儀なくされるのかなと思います。それが実務的にどの程度の不便、混乱が生じてくるのかということの懸念についてどう考えるか教えていただければと思います。

座長 皆さんからですか。

委員 最初のほうは基本的に旅客だと思います。

委員 JALのほうから今の御質問のところですが、IATAのインターライン、運賃、特に運賃に限って申しますと、具体的にどのような不便があるのかということについては、IATA共通運賃がなくなるわけですから、私ども特に乗り継ぎのお客様については個別に。やり方は2つありまして、先ほどちらっとおっしゃったけど、別のキャリア運賃ではき出しというか、他社に精算するところは全く無視してJALが独自に運賃をつくる。御存じのとおり普通運賃については日本と欧州は一本でありまして、どこを乗り継いでも逆方向に行かない限りは運賃は同じという、非常に汎用性があって便利なんですけど、その乗り継ぎが一切IATA運賃で、精算も一切協議してはだめと、精算用の運賃はなしとなりますと、最初のイニシャルキャリア、航空券を切る航空会社がすべて持ち出す覚悟でやるかという話が1つです。

もう1つは、具体的に日欧間が高くなるかということについては、1つはアライアンスのキャリアとスペシャルな乗り継ぎ運賃を協議すればいいんじゃないかという問題になります。ただ、これがさらにもう1回これもアンタイトラストだと、そのイミュニティを与えるかどうかという議論はまた別議論であります。ただ、それは個別に協議して安くすればいいんじゃないかという議論がありますが、ない場合に我々特に今苦労しているのは、アメリカゲートで入った後、アメリカなり欧州のキャリアと入る場合に、そういうところは必ずしも安く御提供できない。向こうが競争上も含めてとろうとすると必ずしも一律安くない。岡田さんの資料の中に、27%安くなるということがありましたが、私どもは一律必ずしも安くないケースが発生すると思っています。

それから、アライアンスがイミュニティがない場合に脱退するのかという議論について私は。

委員 アライアンスのほうからも余りメリットがないからと言われるのか。

委員 アライアンスは必ずしも運賃以外の議論もたくさんございますし、私どもが参加しておりますワンワールドとスターさん、アライアンスの中のいろいろなルール、縛りは必ずしも一様ではないでございます。私どもはワンに入りながらも、ほかの航空会社とバイでやっておるところがございます。貨物はまた別のアライアンスがやっております。そういう意味では、このイミュニティの議論がイコールアライアンスの参画の条件ということではないと思っております。

委員 インターラインの関係については、先ほど平田さんがおっしゃったとおりです。運賃は乗り継ぎ利用時、いわゆる通しでやっていますが、それがなくなれば足し算足し算になるので、高くなる可能性はあると思います。アライアンスの件に関しては、今もありませんように、A T I が認められないからアライアンスに入る、入らないという判断になるとは思っておりません。ただ、逆に競争状況の中で、太平洋の中でアメリカと韓国がやったときに、日本ができていないとなるとどうなるかということはある、アライアンスの航空会社が日本と仲良くするより韓国と仲良くするというアライアンスの中での強さというか、いわゆる価値が変わるということはあり得るかもしれません。

委員 私ども貨物の場合は、インターラインについてはそれほど大きな障害があると思っておりませんで、基本的にインターラインに連絡運輸される場合は、確かにI A T A 運賃がそういう基準、参考値になっていますが、同時並行して距離によるマイレージプロレクションという考え方がありますので、それに合わせて設定すれば実質的な問題ないだろう

と思っています。

あとアライアンスの話で、JALさんもWOWという貨物のアライアンスに入っておられましたが、貨物のアライアンスは、残念ながら私が見ている限りでは、旅客のアライアンスほど顧客に対するメリット、利便性が出てきていないところがあるのではないかという感じを受けています。したがって、貨物のアライアンスそのものは、当初のアイデア、掛け声はありましたが、今はほとんど進展していないのが現状です。そういう部分については、どちらかというアライアンスメンバー間での共同なりスケールメリットを使ってハンドリングのコスト等を低減させていく部分で機能していますが、運賃とか制度という意味では余り貨物についてはないと私は理解しております。

委員 IATA運賃の問題の焦点は、連帯輸送のインターライニングになっているわけです。実はこの夏、ICAOの専門担当者との件で議論したわけですが、確かに資料で見ると欧米では1社で賄っている部分が多いわけです。しかし傾向的には、インターライニングの利用は時系列で見ると減っているように思うんです。ただ、アジア路線ではかなりの割合があるということで。その辺でトレンドとして時系列を見て、それから展望としてどういうふうになるのかということをご第1点お聞きしたいと思います。

それから、旅客についてはインターラインがあるということで、両者とも意見が一致しているわけですが、フレックスフェアの評価についてIATAの従来の運賃の代替ということで先回私も質問させていただいたわけですが、この評価点として国交省がつけられたデータ、JALがつけられたデータを見る限りは、適用されていないところの豪州、アメリカ路線の低下状況を見ると相対的な差が出ている。しかし、純粋にフレックスフェアの影響かどうかはちょっと判断が付きにくいので、ほかの要素が絡んでいないかを確認するためにお願いしたいということです。

それから、大きな見解の違いは、ANAとJALさんがアライアンスの評価だったというふう思うわけです。確かに研究論文を見ますと、一部地域の市場支配が多いところは高値の部分のエビデンスが出ている状況があるわけです。ただ、戦略としてアメリカを中心として政策を考える場合に、確かにオープンスカイの今局長がおっしゃったような細かい状況があるわけですが、もう少しヨーロッパの競争政策のアライアンスの見方もちょっと見る必要がある。そういう意見というかコメントです。

座長 特に御回答はよろしいですか。

委員 回答は、インターラインのトレンドとして見た場合に、どういうふうにご考えてお

られるのかという話があります。

座長 最初の点について何かありますか。

委員 先ほど委員がおっしゃったように、インターラインのパーセンテージが低いということについては事実だと思います。ただ、先ほど私一番最初に前提を申し上げましたように、私どもはすべてのお客様のいろいろなニーズにこたえるということなので、少なければなくてもいいということにはならないと思います。ある人が世界のいろいろなところへ行きたいということであれば、それに対応できる。それをバイラテラルで全部やっているのは非常に不可能なので、少なくともそういうのは必要である。私は先ほどツールとしてという言い方をしたと思いますが、そういう考え方だと思います。

あと1点アライアンスの件ですが、よくアメリカとの関係でA T Iをやろうとするとオープンスカイということなんですが、では、ヨーロッパとこの件をやろうとすると、ヨーロッパがオープンスカイということを行っているのかということについて言えば、そこはそういうことではないので、そのところはいろいろな形で考える必要があるのかなと思います。

あと包括的という話があるんですが、結局それは1項目1項目どうなのかということをやって、最終的にトータルでどういう形になるかということです。アメリカでもいろいろところで制約をやっている部分がありますので、そういうところもトータルで考えないといけないのかなと思います。

委員 インターラインの話で補足しておきますと、確かに我々がざっくり3割ぐらいはインターラインしているかと思っております。貨物で7~8%と私申しましたのは、貨物の場合は旅客に比べると大体エンドとエンドで行くケースが多いんですが、私どもどういう契約をしているかという、大体フォワーダーさんと仕向け地別にやっていますから、初めから方向が分かっているところについては、あらかじめ乗り継ぐ場合は協定できるんですが、スポット貨物と我々はよく言うんですが、スポット的に例えば明日ポンと持ち込まれて、アフリカまで、南米まで運んでほしいという貨物があるんです。そのときに私どもとして、待ってください、この後インターラインはどのような契約であるかということを決めるまでお客様から荷物を預からないということではできないものですから、そういう意味での件数は貨物についても少ないんですが、共通の運賃があることがお客様としては、すぐにその場でお受けしてお運びできるメリットは我々として必要なと感じております。

それから、フレックスフェアの評価は、あくまでも欧州における今度導入されたフレッ

クス運賃がキャリアの共通運賃になったわけですので、これと実勢がどうだという議論でおっしゃるのは私どもわかりません。ただ、フレックス運賃が高い、安い、ばらつきがあるところは、フレックス運賃の決め方が、特に欧州は貨物がたくさんございます。一方、米国は限られている。アジアも限られている。そうするとサンプリングと現地発地国建て通貨運賃で、発地国がどうしても高くなる。それから、経由するキャリアもあります。とり方によってそれは比重を入れていないものですから、フレックス運賃のレベルが適正かどうかの評価はもうちょっと分析する必要があるという認識でございます。

座長 そのほかにもございますか。

委員 インターライニングと運賃との関係については説明していただいてよくわかったんですが、運賃以外の部分で旅客についてインターライニングがもし認められなくなった場合に、どういう不利益が具体的に生じてくるのか。例えば変更がうまくいかなくなるとか、ほかにもあるのかどうかということについて教えていただければと思います。利用者にとっては多少運賃が安くても、非常に不便なことが生じてしまうことになれば大きなデメリットになりかねないのかなと思っております。

委員 IATAの協定の中に、私どもの整理の仕方がありましたように、運賃とそれ以外のところという考え方をすると、運賃だけではなくして、いわゆるイミュニティもなくなって、ほかのところは残るということであれば、それはそういう残し方はあると思います。そういうところは極めて重要な要素だと我々も認識していますし、お客様もそう求めるところもあります。

委員 かなりの不利ですか。

委員 これはお客様にとっても、乗り継ぎはいいけれども、その都度どういうサービスが提供されるのかということもないし、それから、お互いに我々は共通のルールのもとにお客様をインターラインしているわけで、そのときにお客様と外航との間トラブル、言葉の問題も含めて、お客様にとって相当利便性を損なうのではないかという認識をしております。

座長 そのほかにもいかがでしょうか。

委員 旅行業界から1つ御質問させていただきたいと思っております。IATAの適用除外が廃止された場合に、市場における流通の問題、特に日本航空さん、全日空さんにお尋ねしたいと思っておりますが、どのように変化するだろう。直販型的なもの、今ゼロコミッションになりました。私たちの会社で旅行会社が発券する作業もなくなりました。ブッキングはい

たしますが、発券する必要はなくなりました。

かなり私たちの役割が大きく変化しつつある。これは世界的傾向としてあると思うんですが、日本の航空会社さんとして旅客に対する、インターネットを使ったりいろいろなビジネスがあると思いますが、B to Cの問題をどのように今後発展させようとしているのか、腹の内をお聞かせいただきたいというのが本音でございます。それはさまざまな業態で私たちのJATAの会員はビジネスをしておりますが、必ずしも航空券の個札にこだわっている会社だけではないんですけれども、こだわっている会社もまだまだたくさんございます。そういった意味では流通、販売ツールがどのように変わろうとしているのか、あるいはそのような方法で今後は、できるだけゼロコミッションになったんだから、直販的なもので余計な手数料を払うのはやめたという方針をお立てになった背景にはさまざまな問題があるかと思しますので、その辺どのように変化していくか。変化したいと思っておられるのかでも結構でございます。そのようにならないかもしれないけれども、我々の役割もまた改めて考えていかなければいけないということもございまして、ちょっとお聞かせいただきたいと思っております。

委員 厳しい御質問というか、この場に果たしてすぐわぬ内容ではないかと感じたんですが、基本的に私ども特に旅客のマーケットにおいて、戦後IATA制度で、ある種そういう規制の中でやってきたことは事実ですが、こういうITの進展、お客様の知識の高まり、従来の流通業界、違った形の参入が業界にもございます。そういう観点から、お客様が求めるものがだんだん変わってきている。一番大きいのはITの進展だと思いますが、直接お客様が自分で選択することをどんどんやられているという意味で、我々はそれに合わせた形で売り方も変えていくということだろうと思っております。私どもが強引に流通政策をこうしようということではないということをお理解いただきたい。

もう一つは、これはどんどん個人型に、もちろん団体的な需要も残っておりますが、どんどん個人型になる中で、我々が航空会社として提供できるものを直接お客様にアピールできるようになったことも事実でございます。その中で旅行会社さんも、一方ではビジネスモデルを従来の代売ではなくて、例えば企業単位で企業ビジネスそのものをそっくり包括的な形でコンサルティングするようなビジネスモデルに変わっていくという認識でありまして、そういう意味では私どものほうで旅行業界さんに、こういう方向に変化してくれということではなくて、あくまでも私どものお客様はお乗りいただくお客様であり、貨物の場合には荷主さん、メーカーさん、それをコンソリしていただいて運んでいただけるフ

フォワードさんでありますので、その基軸は変えるつもりはございません。

ただ、昨今JALが特にここ数年、団体席と申しますか、Yの席が全体の機材の構成等から減ってきている中で、旅行業界さんのビジネスがやりにくくなっているという御指摘については私どもとしては十分に理解しておりますが、これは私どもとしても事業として営んでいく上では必要なものであると思っておりますので、ぜひ御理解いただきたいと思います。

委員 要は世の中のお客様がどういうふうに感じられるかということだと思っております。BtoCというの、いろいろITの発達によってどういう形になってくるかということで、IATA運賃というのは1つのインターライニングのツールということでしたけれども、一方で言えば、個札の中で言えばキャリア運賃というものが、指定企業間合意の話もありましたが、これを自由にいわゆる下限の問題等出てきましたので、そういう部分をマーケットにどういう形で適用していくのかということと判断していくのかなど。個札以外を全く否定するわけではありませぬし、お客様のトータルのニーズの中で、どういう形で我々として考えていくのかということだと思えます。

委員 ありがとうございます。

座長 どうぞ。

委員 今までいろいろ御説明の中にも出てきましたけれども、旅客と貨物についてはかなり違った部分がありますので、この運賃等についての独占法の適用除外を論ずるときも、そこは少し丁寧に検討していく必要があるものと考えております。

先ほどお話がありましたとおり、私どもの理解で10月1日から日本発オーストラリア、日本発ヨーロッパについて相手国の独占禁止法の適用除外が廃止されたということで、これは日本の各航空会社さんもキャリア運賃をお届けになっておられると思うんですが、今回の懇談会の見直しに当たっても、貨物については少なくとも10月1日からの新しい実態をしっかりと把握し、そして評価をすべきではないか。1カ月弱でありますので、我々のほうもフォワードとしても十分な評価ができない状況でありますので、そういう意味で懇談会のスケジュールで十分なのかなという不安も感じておるところであります。

2点ありまして、先ほどの連帯運送についての話ですが、必ずしも各航空会社さんで御説明、内容が一致していないような感じがします。IATAの貨物運賃への独占禁止法の適用について、それが外れたときに、今までの1カ月の中で全く問題がなかったのかどうか。その他の点で特別の問題が生じていないのかどうかということをおわかりになる範囲

で結構ですが、確認したいということが1つです。

それからもう1点は、運賃以外の協定であります。これはNCAさんからは独占禁止法の適用除外が必要だというお話がありましたが、我々としても統一的なルールは必要ではないかと考えております。このルールの中に恐らく独禁法に触れる部分があるのではないかと考えております。例えば私どもの理解では容積、重量の換算の仕方であるとか、危険物等についての割り増し運賃の適用率の問題とかがこれに当たるのではないかと考えられますが、この辺は我々も不勉強で恐縮ですが、もう少し混載貨物についてキャリアさんのほうで正確に確認していただきたいと考えております。

以上でございます。

座長 最初の御質問についてお願いします。

委員 連帯運送の自由化の件については、まだ我々としても実態としてきちっと把握できていないので、今その部分について詳細な答えをできる状況にはございません。ただ、何度も申しておりますように旅客の場合と貨物の場合の連帯運送のあり方が違うというのは、それこそJAF Aさんのように、貨物の場合はフォワーダーさんが混載という運送形態の中でゲートウェイと呼ばれるようなところまで輸送されて、そこから先についてはフォワーダーさんの手で転送されていくケースも多々あります。したがって、そういったところからインターラインでつないでいかなくてはいけないという、欧州域内とかアメリカの国内という部分については圧倒的に比率が少なくなるというのは、貨物と旅客の違う実態だと考えております。

もう1点御指摘がございましたのは、統一的なルールとか制度の部分については、確かに大きな部分で独禁法には抵触しないと思っておりますが、今御指摘がありました、例えば容積率の換算等については、若干微妙な解釈があるかなというのも一部感じております。一方で、もともと容積率という考え方が出ているのは、貨物の場合には旅客と違って、1人75キロとか単一的に統一的に扱えないんです。1トンだと言っても、何立米のスペースをとるのかという部分は全然違ってくるということもあります。飛行機そのもので制限されるスペースと飛行機が運べる重量という観点から容積率は換算されているわけでして、そういう観点から見ていく部分が我々としても必要な部分です。

ですから、ほかの理由でやっていくというよりも、物理的な飛行機のストラクチャル的な部分から算出されている。したがって、同じ大きさの飛行機でもたくさん重量を運べるようになれば、容積率は当然今後変わってくることを考えていかなければいけないの

ではないかと思えます。

委員 それから、1カ月たったキャリア運賃の評価のところは、今は豪州と欧州だけです。まだ十分に我々検証していないのは事実でございますが、特に欧州なんかは、私どもはロンドン・パリ・フランクフルト・アムステルダムというところが貨物のディスネーションで、着いた後はトラッキングというか陸送輸送で、むしろ大手さんのフォワーダーさんが現地の受けのほうでやられているので、余り欧州内のトランスファーというのは余りないんです。

具体的に言いますと、我々の場合は、ハワイのお腹を使ってハワイからアメリカの本土等に運ぶ場合は、ハワイからアメリカの本土はアメリカの国内キャリアが運んでおりますので、そういう意味でのインターラインは常時発生しています。

それから、スポット的にアフリカなんかはボンと運んでくれとか、特別な貨物のケースがあるんですが、それはまだこの1カ月の間に、これで困ったという具体的なところはまだございません。

それから、運賃以外の協定の中で、もう少し精査して検証すべきだということについては、我々としても十分に勉強してやりたいと、キャリア運賃としてどうあるべきかというのをやりたいと思っております。

座長 どうぞ。

委員 きょうのお話の中で、世界の市場を見たときに、一方では大西洋、欧米を中心として自由化の方向にどんどん行っている。適用除外も廃止していく。一方でアジアにおいては依然として旧来からのIATAを中心とした古いタイプの市場が、今世界が二極化というか2つの方向に、あるいは2つのタイプのマーケットがある中で、日本の会社として今後どちらに行くべきか。非常に大きな質問で申しわけないんですが、日本としては、今後どちらのほうについていくことが日本の会社にとって、欧米、アジアの会社と競争していく上で、あるいは日本の利用者の利便性を高める上でいいのかどうかという点について。独禁法の考え方からいくと規制を本当に取っ払って、極端な話、国境もない、国もない、本当に真っ白に全世界で1つの市場と考えた場合、ある意味では自由にこれだけの数の航空会社が世界じゅうにあって、いろいろなルートがあって、その中であるルートで例えば運賃協定でしたり、アライアンスをどんどん深化させていって、1つの会社と変わらないようなスケジュールや何かもいろいろなものを全部統合して、調整して決めていくことをやったとしても、全体の市場で見れば逆に先ほどのプロコンペティティブ、効率性の向上、

利便性の向上ということが非常に言いやすくなっていく。

例えば米韓の間でオープンスカイで自由化を進めていく、あるいは中国がそういうことをやっていったときに、日本がもしそれができていない場合に、今後日本の空の上を超えてみんなが韓国、中国経由でどこかに行ってしまうことになるのかどうか。今後、日本の航空会社としてどちらに方向として行けばいいというふうにお考えか、あるいはどっちに行ったほうがやりやすいと考えるかという点がまず1点です。

あとはちょっと理屈ぼくなってしまって非常に申しわけないんですが、適用除外制度と免責というものと少し分けて考えたほうがいいと思いますが、適用除外というのはまさにエグゼンプションで、中身を見ることなく、IATAイコール適用除外という極端な言い方をすれば考え方だと思うんですが、一方でアメリカのほうで言われているイミュニティというものは、中身を見てプロコンペティティブかどうか、利便性の向上があるかどうか。適用除外ではなくて、適用した上で中身を見て、独禁法に沿っているのか、あるいは違反しているのかということを見ていく、そういうことをやっているんですけども、適用除外が本当にいろいろな側面について必要なのか。あるいはイミュニティ、免責という形できちんと中を見て、利便性向上がある、競争促進効果があるということで、こういうことをどんどんやっていけますねということで。もちろん、どれだけ迅速にそういう判断ができるかという問題はいろいろ残るんですが、そういったイミュニティという形で物事を進めていくという考え方もあると思うんですけども、その点についても、本当に適用除外ということでそれが必要であるのかどうか、あるいはイミュニティという形でやっていくことで同じ目的は達せられるのかどうかということも、少しお考えをお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

座長 どうぞ。

委員 こういう自由化の流れの中で、日本の航空会社がどうあるべきかということなんですが、私きょうのプレゼンの段階で一番最初に、世界の自由化の流れというのは進んでおり、そこについての状況の中で我々は考えないといけないということを大前提で申し上げましたけれども、我々としてはこの状況はもう待って欲しくない。アジアでも遅れているところもあります、進んでいるところもあるということで、そういう意味でまだら模様になっていますが、間違いなく自由化の流れにきていることは確実なことであるかと思えます。そういう意味では、それに対応してどうするのかということを考えないといけない。

ただ、航空業界は自由なんだという話になるんですが、先ほど先生おっしゃったような、

自由だと言っても、外資規制の問題と二国間協定という2つの問題がある限りは完全に自由ではないと思いますので、それも含めた中で、いわゆる自由化に向けてどうやっていくのか、どういう対応を考えていくのかということを考えるべきだと思っております。そういう意味では自由化に向けてどんどんやっていけばいいわけで、運賃についても、IATA運賃はあくまでもインターラインのツールであって、あとはキャリア運賃で自由にやればいい。自由にいろいろやっていけばお客様にサービスは提供できると思っておりますので、そういう大きな流れで考えていかないと日本は取り残されると思います。

あと適用除外と免責の件ですが、アライアンスの部分の適用除外というのが、「包括的」という言葉があるんですが、必ずしもそれは包括的にということではなくて、一つ一つの項目を含めてやっているのです。ちょっと言葉の使い方の中で、今のIATA運賃という意味での適用除外の使い方と、このアライアンスの提携深化に関わるATIの問題は若干言葉が違うと思っております、それは先生のおっしゃっている免責という考え方というか、ここの部分は包括的な提携の分を包括的に適用除外としている分ではないとないと思うので、そこは若干言葉の使い方というか、そこはもう少しやり方は見ていくべきだと思います。

委員 冒頭、欧米なのかアジアなのか、どっちを見ているのかというおっしゃりをされたんですが、私はそういう発想ではなくて、岡田さんが今おっしゃったように世界の自由化の流れは当然進んでいきますし、航空業界においてもそうだと思っております。何が違うかという、我々本邦航空会社としては経済力、競争環境の違いをある程度与件としてやっていかなければだめだということについて、そこは我々必ずしも欧米系のルールをそのまま日本に持ってきて、果たして我々として対等な競争ができるかということについて非常に疑問を持っております。一方、アジアのキャリアと我々は競争しているわけですから、そのあたりの競争環境についてビルトインしていくことが前提でないと、我々として世界共通の公平な競争はなかなかしんどいなと思っております。

それから、アンタイトラスト、イミュニティの話はおっしゃるとおり、我々は包括的という形でいただければ一番楽なんだろうけれども、我々はそんなつもりはもともとない。JALの主張も、物によっては入れません。初めから一たん外して、それから個別にという考えのほうがなじみやすいのかなと思っております。

委員 貨物の観点から申し述べさせていただきますと、自由化が当然ながらいろいろな形での影響を起こしてきているわけですが、むしろ私たちのビジネスそのものがグローバ

ル化している。したがって、私たちの戦う土俵そのものが日本というところではなくて、全体的なグローバルの市場になってきている。そういう市場の中でどういうふうに生存していくかということになれば、当然グローバルのルールとして適用される物差しに合わせることを考えていかざるを得ないということではないかと思えます。

よく言われるように、旅客の場合には、相手国へ行ってそのお客様はまた帰ってくるわけです。貨物の場合は残念ながら一方通行で、相手国へ行ってそこからまたよその国に行ったり、その相手国から第3国へ物を持っていく。そういう形で輸送形態も若干違うので、グローバルで戦えるような体制、自由な競争環境の中でやっていかなければいけないのではないかと考えています。

免責と適用除外ということについては、どちらかかという話もないでしょうから、運賃とか規制とか制度によってそれぞれ違うものではないかと思えますので、そういった形で見ていく必要があるのではないかと思えます。

委員 貨物輸送については、独禁法適用除外政策は必要ないという力強いお言葉をいただきましたので、もうこれ以降の委員会に私ども出なくてもいいんじゃないかなと思うくらいでございます。

ただ、先ほどの容積、重量比率ですが、これは数年来IATAが相当強烈にこの運動をやってきたものを、実は私ども荷主団体として、世界の荷主団体、特にアメリカの荷主団体に先頭に立ってもらって、はっきりと言ってこれはつぶした経緯があります。ところがこの2～3日前にDHLさんが、IATAのこのルールを自分たちは適用するという発表をしておりますので、ひょっとするとみんながまたこれをやりだすのではないか。カルテル行為ではないけれども、大きいところが先に立って、みんなが6000立方センチメートルから5000に変えるようになるのではないかという危惧を抱いております。

実は1つインターラインという言葉について、随分長くこの業界にいますので、昔からわかったようなつもりでいたんですが、つい最近、あ、これなんだという事例がございました。それはモントリオールからシカゴ経由でインチョンについ先月行ったんですが、切符は別々に買ったほうが安いので別々に買ったんです。グループの違う航空会社でした。ところが乗り換えがシカゴの空港はとんでもなく、電車に乗って行くので遠いんですが、貨物、スーツケースはインターラインでちゃんと引き継いでやってもらえるんです。もしあれ、自分でピックアップしてごろごろ引っ張ったら大変だな、インターラインというのはありがたいんだなと思った次第でございます。

座長 時間もあれですので、もうよろしいでしょうか。まだまだ御質問はあるかと思
いますけれども、質疑はこのくらいにさせていただきたいと思えます。

それでは、あとは事務局のほうで今後の予定等についてお願いします。

航空事業課長 ありがとうございました。

もう時間も時間ですので、資料7に今後のスケジュールがありますので、後ほど御確認
いただければと思えます。次回第3回は2週間後の同じ木曜日11月13日に、今度は外国
のエアラインからヒアリングをさせていただくことになっております。通訳を入れての会
議になります。

以上でございます。

本日はどうもありがとうございました。

座長 どうもありがとうございました。

閉 会