

# 国際航空に関する独占禁止法適用除外制度の 現状と課題

---

国土交通省 航空局  
平成20年8月

# 1 . 制度の概要

# 国際航空に関する独占禁止法適用除外制度の概要

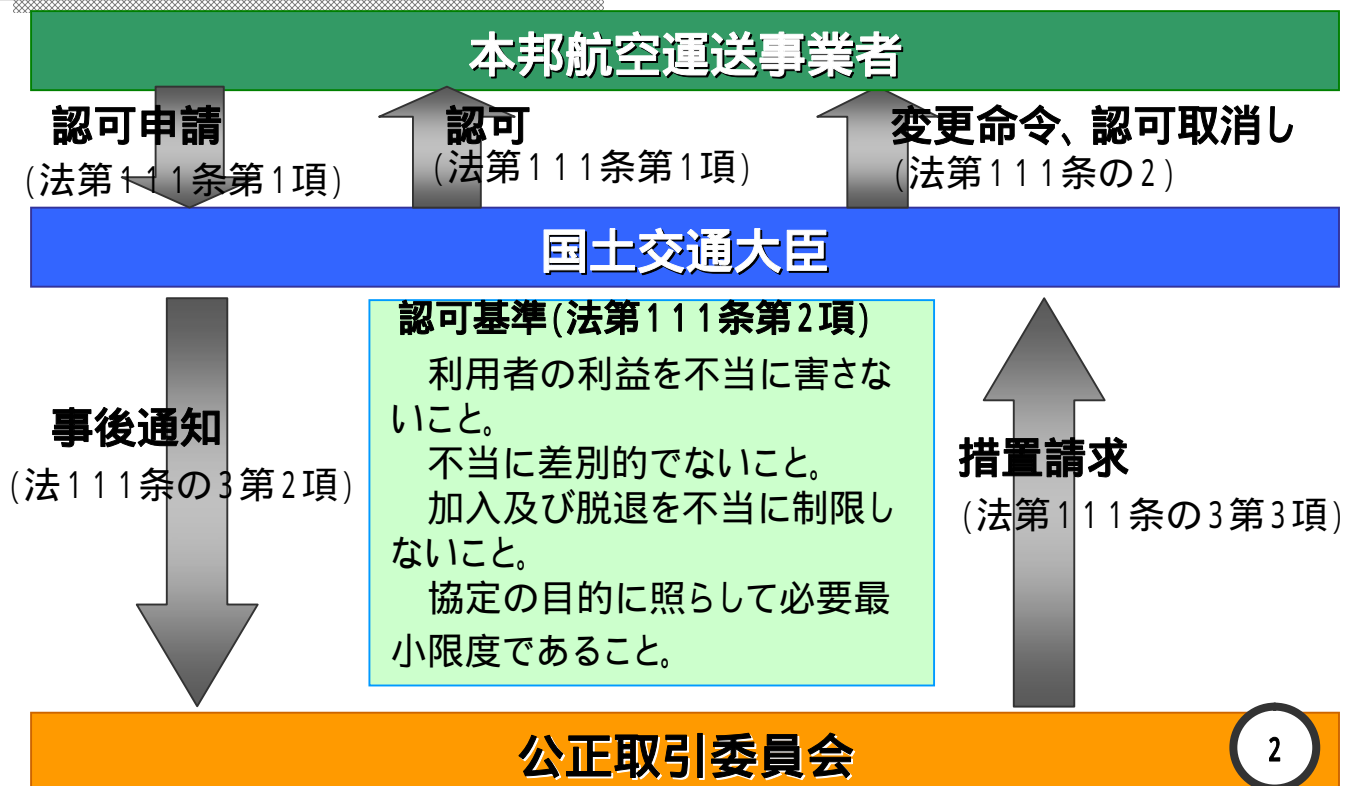
国際航空に関する航空運送事業者間の協定については、航空法に基づき国土交通大臣から利用者利便の増進に資する協定として認可を得れば、独占禁止法の適用除外とされている。

ただし、いったん認可を受けた協定であっても、公正取引委員会が国土交通大臣に対して協定の変更命令等の措置を請求できるほか、当該協定が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となるときは独占禁止法が適用されることとされており、**利用者の利益が不当に害されることがないよう配慮した仕組み**となっている。

## 適用除外の対象

国土交通大臣の認可を受けて行う、本邦内の地点と本邦外の地点との間の路線又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については、独占禁止法の規定は適用しない。ただし、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となるとき等はこの限りでない。

## 適用除外手続きの流れ



# 適用除外を認可している運輸協定の類型と認可状況

協定の類型		協定の内容	平成18年度認可件数		
			旅客	貨物	合計
運賃協定	IATA 運賃協定	IATA加盟航空企業共通の運賃(IATA運賃)の設定	44	21	65
	キャリア 運賃協定	【指定企業間合意】 キャリア運賃の設定に関する相手国指定航空企業との合意	143	22	165
		【アライアンス運賃協定】 アライアンス間で締結される共通運賃の設定	20	0	20
コードシェア協定		複数の航空会社が同一の運航便により共同で航空運送を行う場合(コードシェア)における、運航体制、座席区分、収入配分等について定める協定	6	4	10
プール協定		当事国との国際的な関係(日露)を踏まえて、収入配分やスケジュール調整等の営業上の協力事項について定める協定	0	3	3
連絡運輸に関する協定		連帯運送に係る引受義務、精算など、連帯運送に必要な規則を定める協定	0	0	0
代理店規則		国際航空券を取り扱うことのできるIATA代理店の公認並びに航空会社とIATA代理店との間の発券、決済等に関する協定	2	3	5
サービス会議規則		航空券、運送状の様式・ラベル等に関する協定	0	0	0
FFP協定		FFP(フリークエント・フライヤーズ・プログラム)について、マイルの積算、特典交換等について定める協定	16	0	16
合計件数			231	53	284

# 運輸協定による利用者利便の増進

## IATA運賃協定

全てのIATA加盟航空会社(2007年現在236社)便を利用できるため、選択できるフライトが大幅に拡大。

IATA運賃がなくなると、個社間でキャリア運賃の使用に係る連帯運送契約の締結等の連帯運送に当たっての方策を確立しなければ、航空会社との間での連帯運送ができない。

IATA運賃がなくなると、個社間でキャリア運賃の使用に係るエンドース(利用航空会社の変更)契約を締結しなければ、エンドースができなくなる。

IATA運賃の設定都市数が多数あるため、乗継旅客の場合には、IATA運賃を利用した方が安くなるケースがある。

例) 東京 = ナイロビ IATA運賃(PEX) 374,000円 < キャリア運賃(PEX) 387,400円(シガポール乗換)

東京 = ウランバートル IATA運賃(PEX) 215,000円 < キャリア運賃(PEX) 279,400円(北京乗換)

途中降機、乗り換え、経路変更が自由に行えるなど、適用規則による制限が少ないことから、利用者にとって自由度の極めて高い運賃。

## キャリア運賃協定

### 【指定企業間合意】

政府間協定に基づき、指定航空企業による国際航空運送事業の安定的な実施を図り、もって、国際航空運送の利用者利便の確保を図るもの。

### 【アライアンス運賃協定】

アライアンス加盟航空会社便の利用が可能であるため、選択できるフライトが拡大。

周遊型運賃の場合、周遊行程の運賃を合算するよりも、アライアンス運賃の方が安くなる。

## コードシェア協定

コードシェアの拡大により、一航空会社の運送便としてのネットワークが拡大するため、利用者にとって航空会社を選択する幅が広がる。

一航空会社の運送便としてのネットワークが拡大するため、複数航空会社間での連帯運送を行う場合の運賃よりも安価な運賃で利用できる可能性があるなど、乗り継ぎ旅客の利便性が高まる。

コードシェアによる航空会社の効率的運営により、運送サービスの充実・維持が容易となり、利用者利便の確保が図られる場合がある。

# 運輸協定による利用者利便の増進

## プール協定

プール協定は、当事国との国際的な関係(日露)を踏まえて締結されるものであり、当該協定の締結が認められなければ、ロシア上空通過ができなくなり、ヨーロッパ直行便の運航が不可能となるほか、運賃の上昇や、所要時間の増大により、利用者利便が損なわれる。

## 連絡運輸に関する協定

連帯運送(複数の航空会社を乗り継ぐ運送)を利用する上で、必要不可欠な協定であり、これが締結されないと、利用者が連帯運送を利用できない。

## 代理店規則

精算手続の効率的な実施等を通じた、航空会社の業務効率の向上のみならず、IATA代理店の精算能力の確認等を通じて、利用者に対して、安心した取引を提供することが可能。

## サービス会議規則

航空券、運送状の統一的な規則の制定により、利用者にとっても運送契約の円滑化が可能となる。

## FFP協定

マイル積算対象路線の拡大、特典交換内容の拡大等を通じて、利用者への利益還元を拡大を図る。

# 国際航空に関する独占禁止法適用除外制度の経緯

## 航空法制定時(昭27法231号)

定期航空運送事業者が他の運送事業者と締結する運輸に関する協定は運輸大臣の認可に係らしめ、当該認可を受けたものについては、独禁法の適用除外とする。

国際航空については、国際航空運送協会(IATA)に加盟する必要がある、その他事業の能率的な経営のためには、連絡運輸、運賃等に関する協定を必要とするため、公衆の利便を増進するものについて認めることとした。

「国際航空運送事業者間の協定については、適用除外制度が国際的に認められていることに留意しつつ、適用除外制度に係る手続規定等を含む制度のあり方について、今後の国際的な航空政策の動向、航空運送の実態等を踏まえた上で引き続き見直しの検討を行う」とされた(「規制緩和推進計画の改定について(平成8年3月閣議決定)」)。

## 平成9年見直し(平9法第96号)

個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度について、原則廃止する観点から見直しを実施し、公正取引委員会取りまとめの一括整理法にて措置。

### 適用除外制度

国際的なネットワーク形成に資するとの観点から独占禁止法の適用除外が国際的に認められていることから、存続。

### 独禁法適用除外の認可要件を規定

認可の基準を明確にし、運輸大臣による慎重な検討を実施するため規定

### 運輸大臣の協定変更命令、認可取消を規定

認可要件に適合するものでなくなったときには、協定の内容の変更命令又は認可取り消しを行う必要があるため規定

## 平成11年見直し(平11法第80号)

個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度のうち、国際航空カルテルを含む未措置のものについて、公正取引委員会取りまとめの一括整理法にて措置。

### 適用除外制度

・国際航空に係る諸協定は**国際的な航空輸送ネットワーク形成や利用者利便の促進に資する制度として国際的に一般化されており、独禁法の適用除外制度も国際的に認められていること**、  
・**国際的な競争環境の整備が進められており、その結果、航空会社にとって有効かつ効率的な経営手段として国境を越えた事業者間の協定の増加・多様化が活発化することが予想されること**から、適用除外の範囲を限定せず存続。

### 公正取引委員会の関与( )を規定

公取に対する認可の通知、公取の措置請求権を新設することにより、**競争政策上の観点からの公取の関与を担保**

## 2 . 制度の課題



# 公正取引委員会の見解

## 国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度についての 考え方(H19.12.5 公正取引委員会発表)

公正取引委員会は、国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方について、慎重に検討したところ、

平成11年の見直しの際に国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度を維持した理由、すなわち、「諸外国においても競争法からの適用除外が認められている」ことは、現時点において、適用除外制度を維持する理由として成立していない

各国際航空協定について、現状を踏まえて改めて具体的に検討した結果、現行の適用除外制度を維持する合理的な理由を説明することは、困難であり、速やかに適用除外制度の抜本的な見直しを行うことが必要である。国際約束があるものについては、締結国の具体的な要請に基づいて実施されるものに限り、暫定的な措置を採れば足りるとの結論に至った。

国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度は、航空法に規定されていることから、同制度の在り方については、公正取引委員会のみ判断によるのではなく、国土交通省での検討と判断も必要である。このため、公正取引委員会は、国土交通省に対して、規制研報告書の内容を踏まえ、速やかに、国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度の抜本的な見直しを行うことを求めたところである。

公正取引委員会は、国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度の抜本的な見直しの方向性が示された際には、国際航空分野における公正な競争秩序を確保する観点から、適切な措置を講ずることを検討することとしている。

# 規制改革会議の見解

## 規制改革推進のための第2次答申(抄)(平成19年12月25日)

我が国の航空会社が外国の航空会社と行う運賃協定等の運輸協定については、航空法(昭和27年法律第231号)において独占禁止法の適用除外とされている。当該規定は、IATA(国際航空運送協会)において、運賃等に関する調整が実施されている実態等を踏まえ導入されているものである。

しかしながら、航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、近時、EU、米国、豪州において、国際航空における航空会社間の運輸協定に関する競争法の適用除外を見直す動きが出てくるなど、これら協定と競争法の関係をめぐる状況に大きな変化が生じてきている。

このような状況にかんがみると、日本において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義は低下してきており、当該制度を維持することは我が国の航空会社が積極的な国際展開を図る上での障害となるおそれすらあるものと考えられる。

したがって、同適用除外制度については、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきである。

## 中間とりまとめ - 年末答申に向けての問題提起 - (抄)(平成20年7月2日)

我が国の航空会社が外国の航空会社と行う運賃協定等の運輸協定については、航空法(昭和27年法律第231号)において独占禁止法の適用除外とされている。当該規定は、IATA(国際航空運送協会)において、運賃等に関する調整が実施されている実態等を踏まえ導入されているものである。

しかしながら、航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、近時、EU、米国、豪州において、国際航空における航空会社間の運輸協定に関する競争法の適用除外を見直す動きが出てくるなど、これら協定と競争法の関係をめぐる状況に大きな変化が生じてきている。

このような状況にかんがみると、我が国において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義は低下してきており、当該制度を維持することは我が国の航空会社が積極的な国際展開を図る上での障害となるおそれすらあるものと考えられる。したがって、同適用除外制度については、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきである。

一方で、国際航空輸送においては、アライアンス内での提携関係の深化が急激な勢いで進行しつつある。アライアンス間競争が世界的潮流となる中、アライアンス間の競争促進を通じた国際航空輸送市場の活性化は積極的に評価されるべきである。このような認識の下、アライアンス内での協同化の促進を認めつつ、アライアンス間競争をより一層促進するべく、国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用が行われる必要がある。

# 政府の決定事項

「規制改革推進のための3か年計画(改定)」(抄)  
(平成20年3月25日閣議決定)

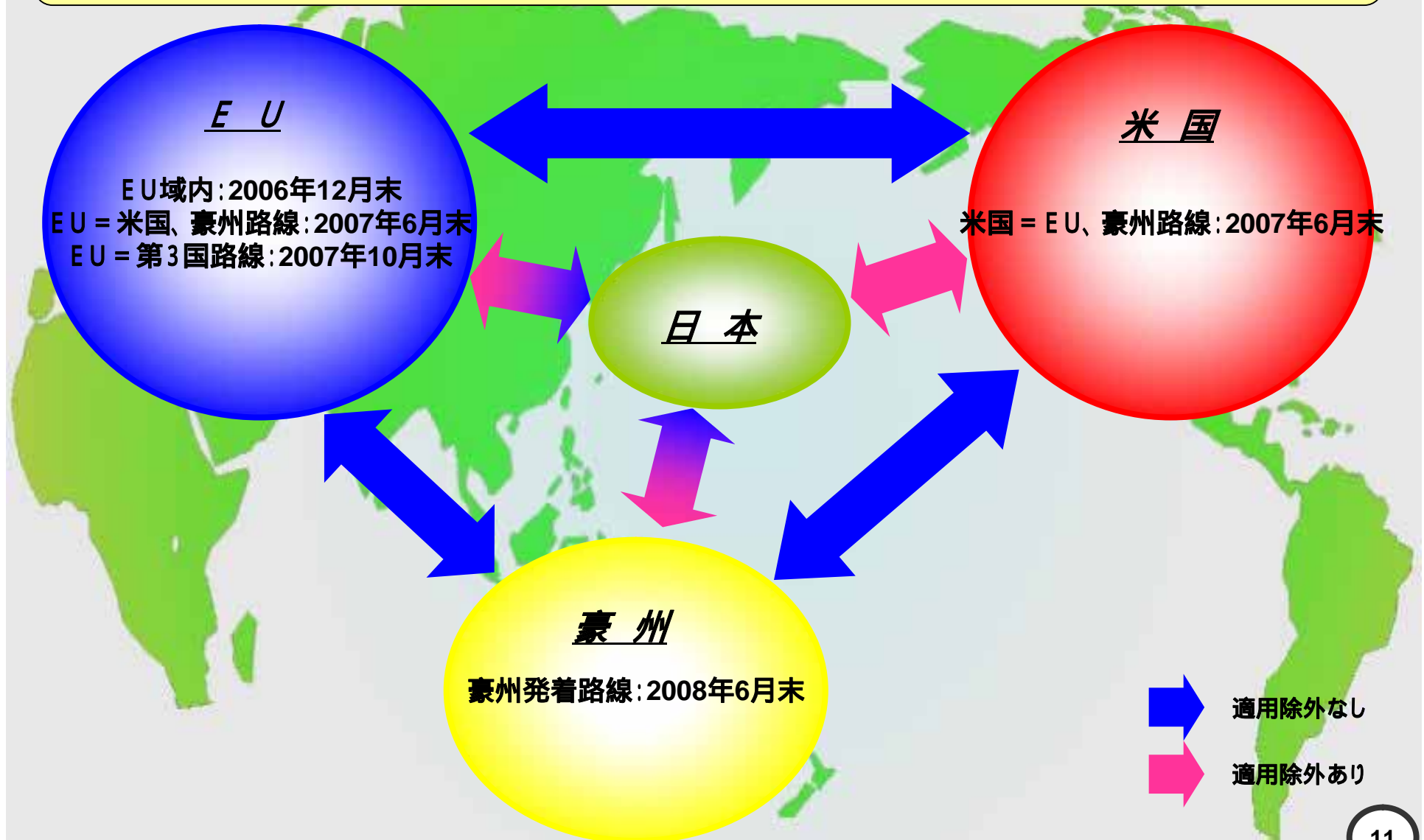
## 国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の見直し 【平成20年検討開始】

国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方について検討する。

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の見直し	国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方について検討する。	重点・運輸 (1) ウ	平成20年検討開始		

# 欧・米・豪における競争法適用除外の見直しの動き

EU、米国、豪州においてIATA運賃調整会議に係る競争法適用除外を廃止する動きがある。



# 欧・米・豪における競争法適用除外の見直しの動き

IATA運賃調整会議に係る競争法適用除外の廃止の理由として、IATA運賃の利用率が低いこと、代替可能なサービスが利用可能であること、が挙げられている。

EU



EU = 第3国間

限定的なデータによれば、EU = 第3国間輸送においてIATA運賃の利用は5%に満たない。

IATAは運賃調整会議に代わる新しい連帯輸送システムをEU域内において既に導入、IATAは同システムをEU = 第3国間輸送に拡大するつもりと理解。

EU域内

欧州域内移動の97%以上が連帯輸送を利用しない移動、あるいはIATA運賃に依存しない連帯輸送システムによるもの。

豪州



IATA運賃がマーケットの指標として、割引運賃を計算する基礎として使用されている。また、IATA運賃と同じ条件(子供の定義やシーズンリティ等)をキャリア運賃に使用している。

IATA運賃の高い自由度を求めている利用者は相対的に少ない。また、利用者はIATA運賃に依存しない連帯輸送可能な運賃を容易に購入することができる。

移行期間(2006年11月9日から2008年6月30日まで)はIATAがこれまでの行為を変更し、競争法から新たな適用除外を求める準備を行う機会を与えるものであり、大きな利益を提供するものである。

米国



米国 = 欧州線及び米国 = 豪州線の大多数の旅行者がアライアンス運賃の利用が可能。アライアンス運賃はIATA運賃に比べかなり安い。アライアンスメンバーのフライトに限定している点を除けば、ほぼ同程度の自由度の運賃を提供している。

米国 = 欧州線及び米国 = 豪州線のような成熟した市場においては、多くのエアラインが他のエアラインとの連帯輸送が可能な運賃を提供している。

米国 = 欧州線及び米国 = 豪州線においてはIATA運賃を購入する旅行者は非常に少ない。米国の国際市場においては連帯輸送の重要性が減少している。アライアンスの成長と個社の国際ネットワークの拡大により、全く提携していないエアライン間での連帯輸送は少なくなっている。米国 = 欧州線の片道旅行の93%以上が、個社ネットワークかアライアンスパートナー間の連帯輸送によるもの。

EU及び豪州がIATA運賃調整会議に対する競争法適用除外を段階的に廃止していることから、米国 = 欧州線及び米国 = 豪州線について、法律上の要請である「他国の政策への配慮」は該当しなくなった。



# 欧・米・豪における競争法適用除外の見直しの動き

EU、米国、豪州においてIATA運賃調整会議に係る競争法適用除外を廃止する動きがあるが、それに伴って適用除外の制度的な枠組み自体を見直す動きはなく、引き続き国際航空に係る諸協定のうち、利用者利便を増進すると認められるものについて競争法適用除外が認められている。

EU



## 適用除外制度の概要

事業者間の協定や慣行について、製品の生産、販売を改善し、技術、経済的發展を促進するものであること、消費者が、結果としての恩恵を得るものであること、制限が、目的を達するに必要なものであること、協定・協調行為が当事者に製品についての著しい競争を排除する可能性を与えるものではないこと、の4つの条件を満たす場合は**自動的に合法であり、欧州競争法の適用除外**とする(以前は欧州委員会が個別に申請を受けて適用除外の決定を行っていたが、2004年5月から変更。ただし、手続上の変更のみで、適用除外の内容自体に変更はない)

## 適用除外が認められている例

英国航空とイベリア航空のアライアンス協定。

エールフランス航空とアリタリア航空のアライアンス協定。

豪州



## 適用除外制度の概要

反競争的な協定について、反競争的影響を上回る公共の利益をもたらすものとして**豪州競争当局の認可を受けた場合、豪州競争法の適用除外**とする。

## 適用除外が認められている例

カンタス航空と英国航空のアライアンス協定。アライアンス協定はサービスパラメーター(路線、便数、機材等)、スケジュール、販売及びマーケティング、貨物、値決め、FFP、コードシェア等における協同を含む。

2国間航空協定上の義務であるカンタス航空と外国航空企業の指定航空企業間合意に基づくキャリア運賃協定

スターアライアンス加盟各社による業務渡航者及び国際会議出席者向けの運賃割引サービス協定

米国



## 適用除外制度の概要

**航空事業者間の協定**(外国航空事業者の協定を含む)について、公共の利益に反しないものとして**運輸長官の認可を受けた場合、反トラスト法の適用除外**とする。

航空事業者からの申請があった場合、運輸長官は**司法長官及び国務長官に通知し**、コメントを提出する機会を与えなければならない。

## 適用除外が認められている例

デルタ航空、ノースウエスト航空、エールフランス航空、アリタリア航空、チェコ航空、KLMオランダ航空のアライアンス協定(スカイチーム)

ユナイテッド航空、エアカナダ、オーストリア航空、ブリティッシュコロンビア航空、LOTポーランド航空、ノースウエスト航空、スカンジナビア航空、スイス国際航空、TAPポルトガル航空のアライアンス協定(スターアライアンス)

アメリカン航空、英国航空、イベリア航空、フィンランド航空、ロイヤルノルド航空のアライアンス協定について、適用除外を申請中(ワンワールド、2008年8月申請)

# 航空会社のカルテル事案

航空会社のカルテル行為が認定される事案が発生している。

## 欧州

時期	航空会社	制裁金額
2007年8月	英国航空	248億円

(進行中の調査に備え引当金を計上している航空会社)

航空会社	引当額
全日空	161億円
日本航空	62億円
英国航空	714億円の内数
カンタス航空	107億円の内数
カーゴルクス	160億円
エアカナダ	128億円の内数
ラン航空	26億円

### EUの制裁金の算定方法

- ・上限: 直近事業年度における当該事業者の全世界売上高の10%以下
- ・行為の重大性に応じた「見込まれる制裁金(カルテルの場合は2,000万ユーロ超)」に、市場シェア、企業規模等による加重調整、継続期間に応じた割り増し、を行った額を基準額とした上で、各種加減算要因を考慮して算定

円換算は2008年4月時の為替レートを適用。  
1USD=103円、1£=204円、1AUD=96.8円、1CAD=102円

## 米国

時期	航空会社	罰金額
2007年8月	英国航空	309億円
2007年8月	大韓航空	309億円
2007年11月	カンタス航空	63億円
2008年4月	日本航空	113億円

(進行中の調査に備え引当金を計上している航空会社)

航空会社	引当額
エアカナダ	128億円の内数

### 日本の課徴金の算定方法

- ・違反行為による不当利得相当額以上の金銭を徴収する仕組み。
- ・(最大過去3年までの)違反対象の関連売上高に法で定められた一定の率(原則10%)を乗じて算出。
- ・違反行為を繰り返している事業者に対しては加算算定率、調査開始前に短期間で違反行為をやめた事業者に対しては軽減算定率が適用される。
- ・これまでの1社に対する最高額は約24億円。

### 米国の罰金の算定方法(法人)

- ・上限: 1億ドル又は利得額/損害額の2倍のいずれか大きい額以下の罰金
- ・具体的な罰金額は、連邦量刑ガイドラインに基づき、関連売上高に20%を乗じた額を基礎罰金額とした上で、各種加減算要因に基づき算出された「責任スコア」(スコアに応じて基礎罰金額に乘じる最大/最小乗数が決定)に比例させることにより罰金上限額/下限額を設定し、その範囲を参考として量刑判断により算定(なお、同ガイドラインの算定方法によれば、罰金額の範囲は関連売上高の15%~80%となる。)

# 競争法の域外適用

我が国の適用除外制度のもとで適法に行われた行為であっても、当該行為に対して米国、EUの競争法の適用が行われることがあり得る(注)。

## 競争法の適用に係る効果理論の考え方

通常、一国の法律は、その国の領土内においてのみ適用され、その効力は外国に及ばないというのが原則(属地主義)。

しかし、経済活動のグローバル化の進展により、外国で行われた行為が自国市場に重大な影響を及ぼす場合が増加してきたことを受けて、厳格に「属地主義」を適用するだけでは、競争法による効果的な規制が必ずしも実現できないとされるようになった。

米国をはじめEU諸国を含めた少なからぬ国(とりわけOECD諸国)は、「属地主義」を拡張した「効果理論」( )の考え方を採用。

国家は、以下の要件が充足される場合には、領域外において行われ、かつ、領域内に効果を生じる行為を規制する法規範を定立する管轄権を有する。

- ・当該行為とその効果が、当該法規範の適用対象となる活動の構成要件であること。
- ・領域内における効果が実質的であること、及び、
- ・その効果が、領域外の行為の直接の、かつ、主として意図された結果として生ずること  
(国際法協会「制限的取引立法委員会」)

出典:「不公正貿易報告書」(経済産業省、2008年版)

(注)我が国とEU、米国との間ではそれぞれ「反競争的行為に係る協力に関する協定」が締結されており、競争法執行当局が相手側の利益に配慮するという「国際礼讓(消極礼讓)」について規定する等、競争法の域外適用によって生じうる衝突を回避しつつ、協力して対処するための枠組みが存在している。



# 3 . 国際航空を巡る動き

# 航空会社のアライアンスの動向

アライアンスによるネットワークが拡大している。

## スターアライアンス

- ・ ルフトハンザドイツ航空(ドイツ)
- ・ スカンジナビア航空(スウェーデン)
- ・ bmi(イギリス)
- ・ スパンエア(スペイン)
- ・ オーストリア航空(オーストリア)
- ・ LOTポーランド航空(ポーランド)
- ・ TAPポルトガル航空(ポルトガル)
- ・ スイスインターナショナル
- ・ エアカナダ(カナダ)
- ・ ユナイテッド航空(アメリカ)
- ・ USエアウェイズ(アメリカ)
- ・ 全日本空輸(日本)
- ・ アシアナ航空(韓国)
- ・ 中国国際航空
- ・ 上海航空
- ・ シンガポール航空(シンガポール)
- ・ タイ航空(タイ)
- ・ エア・インド(08年加盟予定)
- ・ トルコ航空
- ・ エジプト航空
- ・ 南アフリカ航空
- ・ ニュージーランド航空(ニュージーランド)

**22社**

(加盟予定含む)

## ワンワールド

- ・ 英国航空(イギリス)
- ・ フィンランド航空(フィンランド)
- ・ イベリア航空(スペイン)
- ・ マレブハンガリー
- ・ アメリカン航空(アメリカ)
- ・ 日本航空
- ・ キャセイ航空(香港)
- ・ 香港ドラゴン航空
- ・ ランチリ(チリ)
- ・ ロイヤルヨルダン
- ・ カンタス航空(オーストラリア)

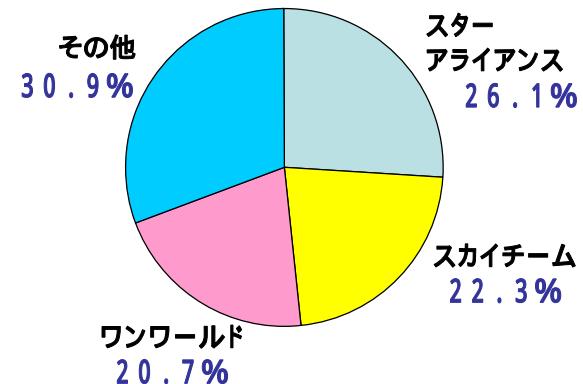
**11社**

## スカイチーム

- ・ エールフランス(フランス)
- ・ KLMオランダ航空(オランダ)
- ・ アリタリア航空(イタリア)
- ・ チェコ航空(チェコ)
- ・ アエロフロート(ロシア)
- ・ デルタ航空(アメリカ)
- ・ ノースウエスト航空(アメリカ)
- ・ コンチネンタル航空(アメリカ)
- ・ 大韓航空(韓国)
- ・ 中国南方航空
- ・ エアロメヒコ(メキシコ)

**11社**

全輸送量に占める各アライアンスのシェア  
(国際線人キロベース、2007年)



加盟航空会社については、2008年7月現在のもの  
輸送量シェアの資料出典: ANA FACT BOOK 2007

# アライアンスの深化

アライアンスによる提携の内容がより拡大、深化している。

ユナイテッド航空(UA)とルフトハンザ・ドイツ航空(LH)の大西洋路線における包括提携と競争法制の適用除外

## UAとLHの大西洋路線における提携内容

・コードシェア、FFP、収入プール、座席・イールドコントロール、路線便数計画、セールス、宣伝広告 等

## 競争法制適用除外の範囲

- ・対象路線すべての運航回数、機材、コンフィギュレーションの調整
- ・シカゴフランクフルト、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。

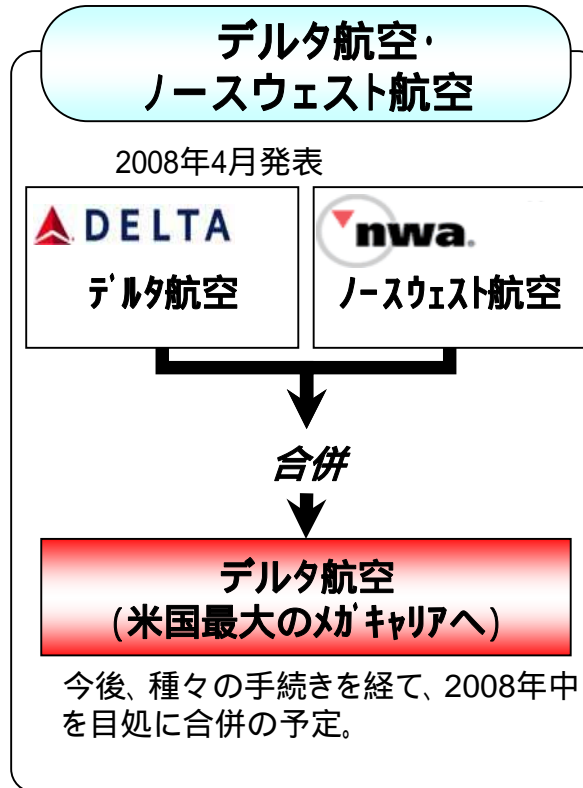
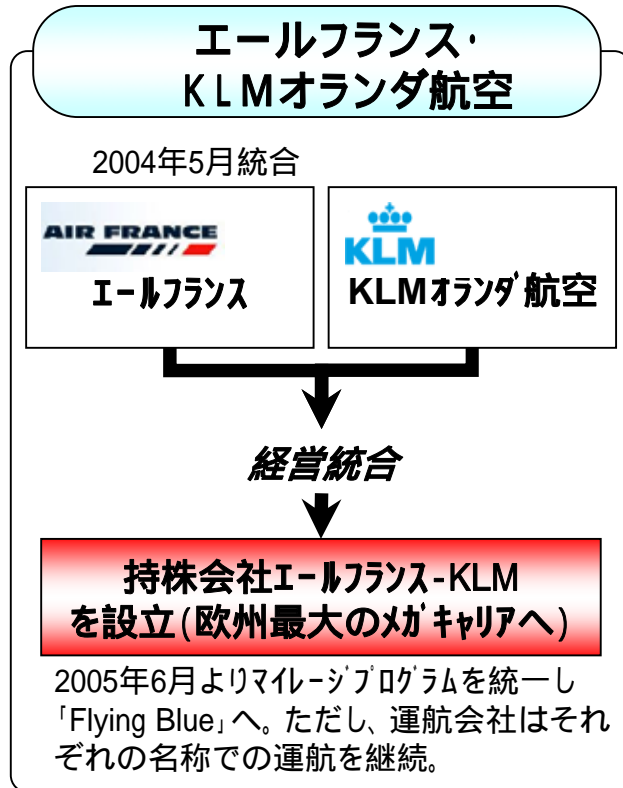
## 米国運輸省による、当該包括提携後の大西洋路線に関する競争状況の評価

(International Aviation Developments Second Report – Transatlantic Deregulation, The Alliance Effect Oct2000)

- ・アライアンスの進展と重複により、質的にも量的にも市場・産業構造が一層競争的になった。
- ・個社と様々なマルチアライアンス(包括提携からささやかなコードシェアまで)が地域的にも拡大し、かつて無いほどの数で2地点間の(参入社の)輻輳が見られる。これによって、より競争的な市場構造が実現した。
- ・アライアンスを基本としたネットワークの構築が価格低下と旅客流動増に貢献している。

# ネットワークキャリアの合併・提携の動き

海外では、ネットワークキャリアの合併・提携強化の動きが活発化している。



(参考)世界エアラインの輸送実績(2006年度)

エアライン名	有償旅客キロ (百万)
<b>デルタ航空</b>	<b>303,681</b>
1 アメリカン航空	224,288
<b>エアフランス-KLM</b>	<b>195,105</b>
2 ユナイテッド航空	188,649
<b>デルタ航空</b>	<b>186,858</b>
4 コンチネンタル航空	127,415
5 <b>エア・フランス</b>	<b>123,336</b>
6 <b>ノースウェスト航空</b>	<b>116,823</b>
⋮	
10 <b>日本航空</b>	<b>95,786</b>
⋮	
14 <b>KLMオランダ航空</b>	<b>71,769</b>
⋮	
16 <b>全日本空輸</b>	<b>60,708</b>

この他にも、以下のような動きがあり、提携強化の動きが活発化している。

- ・コンチネンタル航空とユナイテッド航空が米国内での共同運航をはじめ広範な業務提携を締結(2008年6月発表)。これにより、コンチネンタル航空は、「スカイチーム」から「スターアライアンス」へ移籍を表明。
- ・英航空最大手ブリティッシュ・エアウェイズとスペイン最大手のイベリア航空が、合併交渉を開始(2008年7月発表)。持ち株会社をつくり、両社が傘下に入る計画。
- ・ブリティッシュ・エアウェイズ、イベリア航空及びアメリカン航空は、北米・欧州における路線でのコードシェアの拡大等を中心とした共同事業契約を締結(2008年8月発表)。



# 燃油高騰によるネットワークへの影響

## 航空燃油価格(シンガポールケロシン)の推移

燃油費の大幅な高騰により、2003年度に比べ業界全体で2007年度は約3,200億円、2008年度は約4,600億円規模の費用増。  
IATAの予測では、今回の燃油高騰は、世界のエアラインに9・11テロの影響額(200億ドル)を大幅に上回る影響(700億ドル規模(7兆円超))を与えると予測。

米ドル/バレル



8月6日にANA、8月7日にJALが下期からの大幅な減便・休止計画を発表。

地元への反響押し切り

**ANA 11路線廃止・減便**

燃料高騰、地方便を直撃

**日航、21路線廃止・減便**

全日空は約10路線

路線	変更内容
ANA	11路線廃止・減便
JAL	21路線廃止・減便
All Nippon	約10路線

海外でも、エアラインの倒産、路線の減便・休止が相次いでいる。

今年運航停止した主な海外エアライン  
アロハ航空(米国)、ATA航空(米国)、  
オアシス香港エアラインズ(香港)

米国大手エアラインの減便状況

- デルタ航空(7月～ 13%)
- アメリカン航空(10月～ 12%)
- ユナイテッド航空(10月～ 14%)
- コンチネンタル航空(10月～ 11%)
- ノースウエスト航空(10月～ 8%)
- USエアウェイズ(10月～ 8%)

英国データ会社OAGによれば、今年10 - 12月の世界のエアラインの提供座席数は前年比5,970万席減(7%)となり、9・11テロ発生時(5%)を上回る減少率となる見通し。



# LCC(ローコストキャリア)の躍進

徹底したローコストオペレーションにより、低運賃を実現。  
 マーケットの評価を受け、規模を拡大。そのビジネスモデルは、世界へ普及。

## 欧米の低コスト航空会社の特徴

### (1) 機材等

機材を統一し、整備費用を削減(整備についてはアウトソースも活用)

機内はモノクラスでサービスも“ノン・フリル”

### (2) 運航形態

短距離直行路線を多頻度に運航。機材の稼働時間を最大化  
 サブ空港を利用することにより、着陸料を削減。また、短時間で  
 の折り返しを実現

### (3) 販売・顧客対応

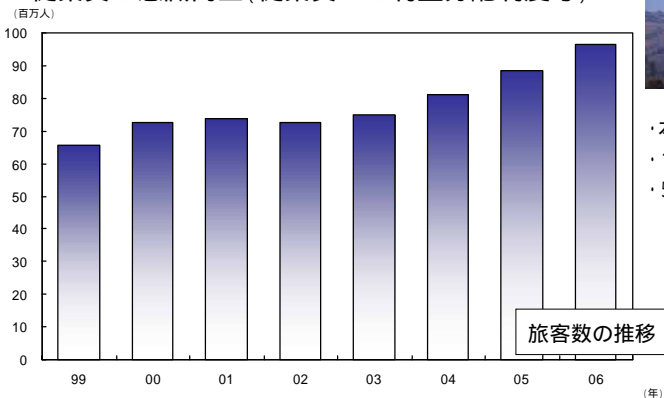
競争力のある簡素な運賃体系

インターネット等を活用した直販により流通費用を削減(変更・  
 取消等もIT対応)

## 低コスト航空会社の先駆的存在 ~ サウスウェストの事例 ~

### 【成功の要因】

サブ空港を用いた単一機材(B737)による多頻度運航等による低コスト運航  
 簡素な機内食の一方で、フレンドリーな職員による「家族」としての接客  
 急激な拡大ではなく、着実な成長(新規路線よりも既存路線の充実を優先)  
 従業員の意識向上(従業員への利益分配制度等)



・本社: 米国・ダラス  
 ・1971年運航開始  
 ・59地点338路線  
 (03.03)

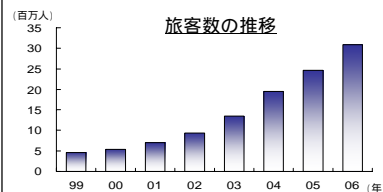
## 代表的な低コスト航空会社

### ライアンエア



・本社: アイルランド・ダブリン  
 ・1995年運航開始  
 ・84地点、132路線(03.10)

欧州低コスト航空会社の先駆的存在であり、最大手。サウスウェスト航空のビジネスモデルを追従。英国~アイルランドから欧州大陸へ路線網を拡大。

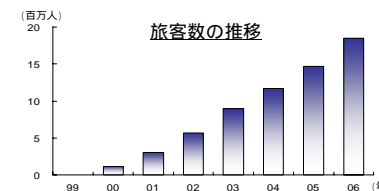


### ジェットブルー



・本社: 米国・ニューヨーク  
 ・2000年運航開始  
 ・22地点、27路線(03.04)

株式公開により、多額の資本調達に成功。新型機材を使用し、機内エンタテインメントを充実させる等、サウスウェストとは一線を画す。

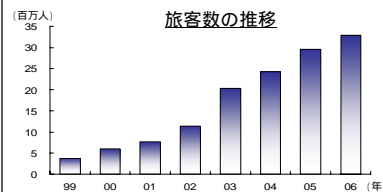


### イーゲージェット



・本社: イギリス・ルートン  
 ・1995年運航開始  
 ・33地点、111路線(03.10)

欧州低コスト航空会社2番手。ロンドン、パリ、アムステルダムを拠点として運航。



米国・欧州における低コスト航空会社のシェアは、年々増加

2006年のシェア  
 米国約3割、欧州約2割

アジアにおいても、近年、低コスト航空会社の参入が活発化

エア・アジア(マレーシア)  
 アジア最大の低コスト航空会社。2001年設立。  
 タイガー・エアウェイズ(シンガポール)  
 シンガポール航空子会社。  
 2004年運航開始。等

# アジア太平洋地域で運航する国際線LCCの概要

## ASEAN地域

### (1) エア・アジア(マレーシア) (66機、89路線、従業員1600人)

アジア最大のLCC。機材を統一(A320)、短距離直行路線を多頻度運航サービスは“ノン・フリル”という伝統的なLCCのビジネスモデルを展開。クアラルンプール等をハブとし、ASEAN域内を中心に運航時間概ね4時間までの近距離路線を低価格で運航。

### (2) エア・アジアX(マレーシア) (1機、2路線)

運航時間4～8時間の中長距離路線を多頻度直行運航し、低価格でサービスを提供。2007年11月にクアラルンプール～豪ゴールドコースト線(週4便/A330)就航、2008年2月にクアラルンプール～中国・杭州線(週5便)就航。2008年11月からクアラルンプール～ハース線(週6便)就航予定。

豪・中国・インド・韓国・日本(2009年3月以降、茨城、福岡、名古屋、静岡、新千歳、羽田等を候補に検討中)・中東・欧州への新規就航を計画中。  
エア・アジアの他、英バージングループ(20%)やオリックス(10%)が株主。

### (3) タイガー・エアウェイズ(シンガポール) (20機、国際18、豪州内12路線)

シンガポール航空がライオンエア創業者らとともに設立。現在、インド、豪、東南アジア等に路線を展開し、昨今の韓国・仁川市との合併による北東アジア進出が注目されている。豪ではメルボルンを拠点とする子会社を設立し、豪国内11地点に乗り入。

### (4) セブ・パシフィック(フィリピン) (17機、国内29、国際12路線、従業員1240人)

1996年3月に運航を開始した、アジアLCCの草分け的存在。国際線は2001年11月に運航開始  
マニラ、セブ等をハブとし、国内18都市、海外10都市に運航。日本へのチャーター運航実績あり(2006年:1便、2005年:6便、2004年:2便)。  
2008年10月2日からマニラ～関西線(週3便)就航予定。

### (5) オアシス香港(香港) 原油高等で経営難に陥り2008年4月9日営業停止。

### (6) ビバ・マカオ(マカオ) (2機、4路線)

2006年12月に運航開始。現在、ジャカルタ・シドニー・マカオ・成田(週2便)に運航。低価格を維持しつつ快適性も追求。食事・ドリンク・機内エンターテインメントも提供。

### (7) ジェットスター(豪) (32機、豪・NZ21都市、国際13都市、従業員250人)

カンタス航空子会社。2006年1月より国際線に進出し、現在、タイ、ベトナム、インドネシア等のレジャー路線を中心に運航  
日本路線も2007年より関西(3月)、中部(8月)に就航。なお、原油高の影響を受け、2008年12月より中部線の全便を運休予定。

## 韓国

韓国建設交通部は、国際線免許交付の条件として「国内線運航歴2年以上、2万回以上運航、死亡事故なし」を挙げている。これを「国内線運航歴1年以上、1万回以上運航、死亡事故なし」へ規制緩和することを検討中。

### (1) 済州航空(5機、国内2路線)

2005年1月、韓国大手財閥と済州特別自治道が共同設立。2006年運航開始。

2008年7月からチャーター便で国際線の試験運航をし、2009年からの本格参入をねらう。日本へは、2008年7月～12月に広島=釜山、広島=済州、高知=仁川、北九州=仁川でチャーター運航予定。客足を見て定期便化。札幌、大阪等も視野。

### (2) 韓星(ハンソン)航空(4機、国内2路線)

2004年に個人投資家(ネクストレンド)が設立。2005年運航開始。2008年夏から佐賀=清州間でチャーター便(週3便)運航希望。

### (3) ジン・エア - (5機、国内2路線)【計画】

2007年12月、大韓航空が設立したLCC。2008年7月から国内線2路線で運航を開始し、さらに12月から1路線運航予定。東京を除く日本、中国、東南アジアへの乗り入れを表明。

### (4) エア釜山(5機、国内2路線)【計画】

2007年、釜山地域企業が設立。2008年アジア航空が出資し株式の46%を引受。2008年10月から国内線2路線で運航開始予定。国際線就航は2009年秋からを目指す。日本路線は九州(福岡や長崎)等を検討。

### (5) 仁川タイガー航空

2007年11月、シンガポールのLCCであるタイガー・エアウェイズと仁川市が、仁川空港をハブとする合併企業として設立。資本比率は仁川市51%、タイガー・エアウェイズ49%  
2009年以降、日本、中国、ロシア極東、モンゴル等との運航を計画。

## 中国・インド

### (1) 中国

2004年、雲南祥鵬航空(昆明)、奥凱航空(天津)、春秋航空(上海)、鷹聯航空(成都)のLCC4社が相次いで設立。

### (2) インド

インド政府は、かつて国内線で5年程度の運航経験を国際線運航の条件としていたが、これを緩和し、現在は30～40機の航空機を保有すること、国内線の便数を維持することが条件。格安航空会社(スパイスジェット、インディゴ航空等)が旅客シェアを拡大しており、競争が激化している。

# 我が国における新規航空会社の概要

会社名	航空運送 事業許可	運航開始	資本金	路線(便/日) (20年7月ダイヤ)		保有機材
スカイマーク	平成10年7月	平成10年9月	42億0,247万円	羽田 - 福岡(10便)	28便	B767(4機) B737(6機)
				羽田 - 新千歳(7便)		
				羽田 - 神戸(5便)		
				羽田 - 那覇(2便)		
				羽田 - 旭川(4便)		
北海道国際航空	平成10年10月	平成10年12月	23億2,505万円	羽田 - 新千歳(9便)	17便	B767(3機) B737(3機)
				羽田 - 旭川(3便)		
				羽田 - 函館(2便)		
				羽田 - 女満別(3便)		
スカイネットアジア航空	平成14年5月	平成14年8月	19億3,435万円	羽田 - 宮崎(7便)	18便	B737(7機)
				羽田 - 熊本(4便)		
				羽田 - 長崎(4便)		
				羽田 - 鹿児島(3便)		
スターフライヤー	平成18年1月	平成18年3月	58億3,359万円	羽田 - 新北九州(11便)	15便	A320(4機)
				羽田 - 関西(4便)		
ギャラクシーエアラインズ	平成18年9月	平成18年10月	50億円	羽田 - 新北九州(6便/週)	24 便/週	A300(2機)
				羽田 - 那覇(6便/週)		
				羽田 - 新千歳(6便/週)		
				関西 - 新千歳(6便/週)		



# 国際航空の自由化の動向について

## 米国、EU



### 2007年に米 = EU間でオープンスカイ協定に合意

- ・米国は、1980年代からオープンスカイ政策の下で、自国企業の国際路線展開を推進。
- ・EUは、1997年までに域内市場の統合を完了し、米国等について欧州委員会が包括交渉権限を取得。
- ・米国は自国内のカボタージュ禁止等を維持していることから、更なる自由化に向けた交渉(Second Stage Negotiations)を開始している。

## 東アジア

### 【中国】



### 自国企業を育成しつつ、路線・便数を段階的に開放

- ・オリンピック、万博等を踏まえて、北京首都空港、上海浦東空港等の拠点空港を整備。
- ・2004年及び2007年に、米国と輸送力の拡大に合意。
- ・2006年に、韓国と山東省に限定した航空自由化。
- ・2006年に、日本と輸送力の拡大に合意。
- ・管制等のインフラ整備に課題があるとの指摘がある。

### 【韓国】



- ・1998年に、米国とオープンスカイで合意。
- ・2007年に、日本とアジア・ゲートウェイ構想に基づいた航空自由化で合意。
- ・今後、中国、カナダ等の各国と自由化交渉を推進する予定。
- ・新興のLCCの国際線参入については、安全面に配慮して慎重な姿勢。

### 【日本】



### アジア・ゲートウェイ構想を着実に推進

- ・2007年に、韓国、タイ、2008年に、マカオ、香港、ベトナム及びマレーシアとの間でアジア・ゲートウェイ構想に基づいた航空自由化に合意。引き続き、他のアジア諸国とも交渉を実施。
- ・2010年に首都圏空港の容量拡大を予定。

## ASEAN



### 域内の航空自由化に向けた取組み

- ・2015年までに、域内の航空市場を、貨物、旅客の順に段階的に統合する方向性について合意。
- ・目標時期は当初の2010年から後ろ倒しになっている。

## インド、ロシア

### 【インド】



- ・国内航空旅客数は年約40%増加、国際航空旅客数も3年で約120%増加するなどの高度成長を受けて、航空自由化政策を推進。
- ・自国企業の競争力強化のため、国営航空2社(エア・インディア、インディアン航空)を合併するとともに、機材更新を推進。
- ・管制等のインフラ整備に課題があるとの指摘がある。

### 【ロシア】



- ・シベリア上空通過便数の制限を継続。また、EU、日本との間で上空通過料を廃止することで合意しているが徴収を継続。
- ・自国企業の競争力強化のため、極東地域の企業の企業統合の計画や、トランスアエロ等の新規国際線参入企業を支援。

# 我が国における航空自由化の推進

## アジア各国との航空自由化の推進

平成19年8月に、空港容量に制約のある我が国の首都圏関連路線を除き、日韓相互に、乗り入れ地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意。これを受け、同年8月にアジアナ航空が、静岡空港開港時に週7便のソウル便就航を表明。

平成19年11月にタイ、平成20年1月にマカオ、香港、平成20年5月にベトナム、平成20年7月にマレーシアとの間で、日韓間と同様の航空自由化を実現することで合意。また、平成19年6月及び平成20年2月に中国との間でもアジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を提案したが、中国側の同意が得られず、今後も協議を続けることとなった。

今後、フィリピンやその他の東南アジア諸国等とも自由化に向けた協議を行うなど、**アジア各国と着実に交渉を進めること**としている。

欧米との間でも、様々な課題はあるが、**欧米の動向を見極めつつ、自由化に向けて交渉を行うこと**としている。

## 地方空港の乗り入れ自由化

平成19年11月2日、外国航空会社に対して、航空局より通達を発出し、次の取扱方針を周知した。

- ・外国航空会社の乗り入れは、通常は、二国間航空協定に基づいて取り決められた乗り入れ地点や便数の範囲内で認められているが、地方空港については、当該取り決めの自由化交渉の妥結前であっても、外国航空会社から具体的な要望があれば、暫定的に乗り入れを認めることとする。
- ・地方空港に乗り入れる際の事業計画の認可申請は、本来は45日前までに行わなければならないが、当該申請期間に関わらず認可を行うこととし、手続き期間を短縮する。

11月6日には、この通達について、地方公共団体の東京事務所への説明会を行い、地方空港への国際線誘致の活発化を促したところ。

## その他

日本発国際航空運賃に係る制度の改正

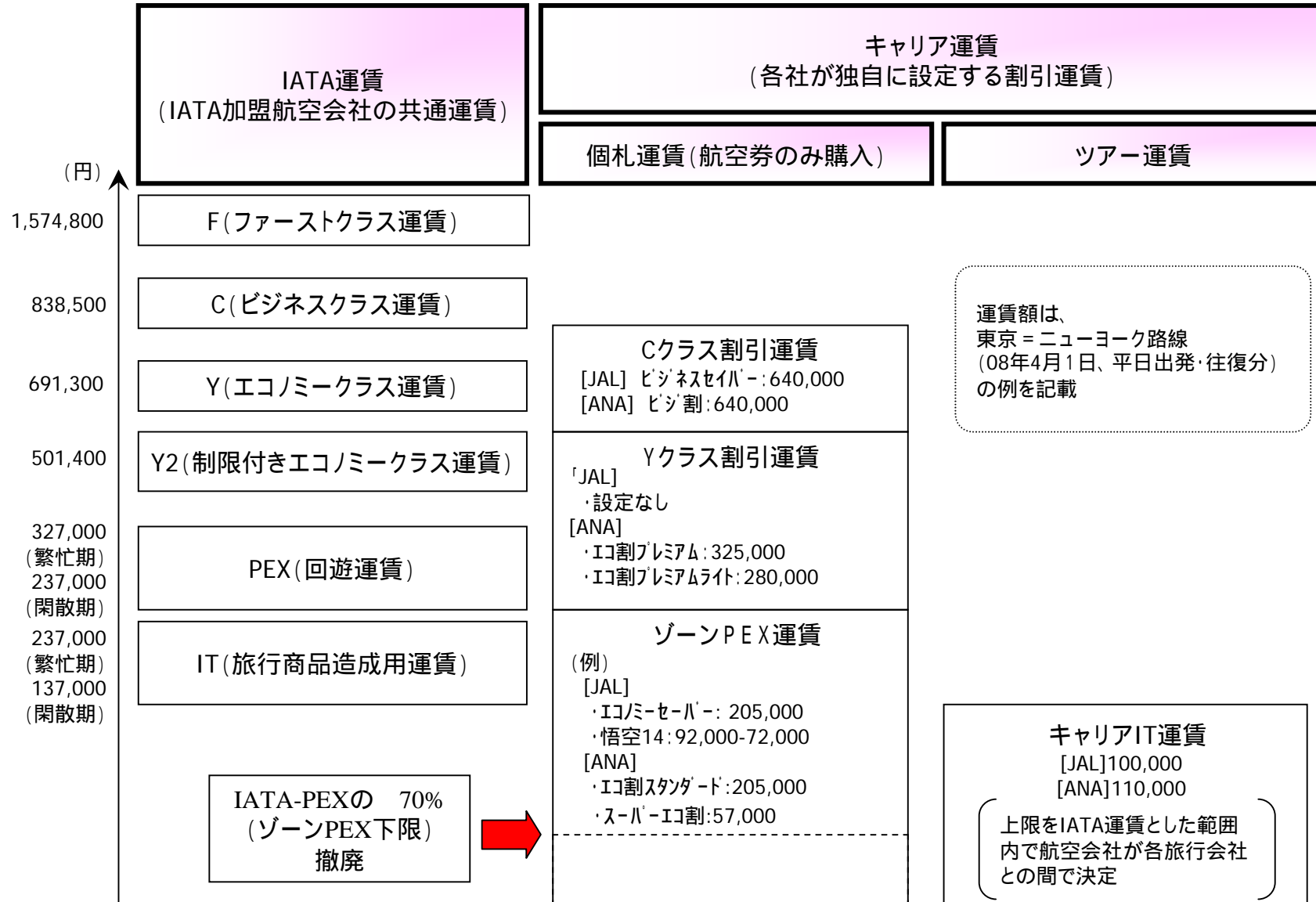
平成20年4月1日より、IATA・PEX運賃の下方70%に設定しているゾーンの下限を撤廃。

シベリア上空通過料の段階的撤廃

平成19年6月23日に、日・ロシア航空当局間で、シベリア上空通過料について、EU航空企業と同様に、段階的に撤廃することで合意。また、日本企業のシベリア上空通過便数枠についても、週108便から週140便に大幅拡大することで合意。

# 国際航空運賃の自由化

IATA・PEX運賃の7割引の水準に設定していた下限を2008年4月より廃止。



( ) 国際航空運賃については、本邦航空会社・外国航空会社ともに関係国政府の認可が必要となっている。

# 国際航空運賃の自由化

二国間協定上の義務である「指定航空企業間合意」について、廃止する方針で航空交渉を実施中。また、指定航空企業間において、可能な限り「包括的合意」( )に移行しており、実質的な運賃の合意を不要としている。

## 【欧州】

国名	合意	件数
ロシア	要	10
フランス	包括	23
イギリス	廃止	-
ドイツ	廃止	41
イタリア	包括	20
フィンランド	包括	6
オランダ	包括	20
スイス	包括	15
オーストリア	廃止	11
北欧	包括	8
トルコ	包括	6
スペイン	包括	7

## 【中東】

国名	合意	件数
ア首連	要	8
カタール	廃止	8

## 【アフリカ】

国名	合意	件数
エジプト	要	5
南ア共	要	1

## 【アジア】

国名	合意	件数
中国	要	127
韓国	廃止	46
香港	廃止	66
台湾	要	12
タイ	廃止	27
シンガポール	包括	28
インド	廃止	9
インドネシア	要	6
マレーシア	廃止	15
フィリピン	要	8
ベトナム	廃止	16

## 【オセアニア】

国名	合意	件数
オーストラリア	包括	8
ニュージーランド	要	6

「いかなる運賃の設定にも反対しない」旨の指定航空企業間の事前の取り決め。運用上指定航空企業間合意を満たすものと解している。

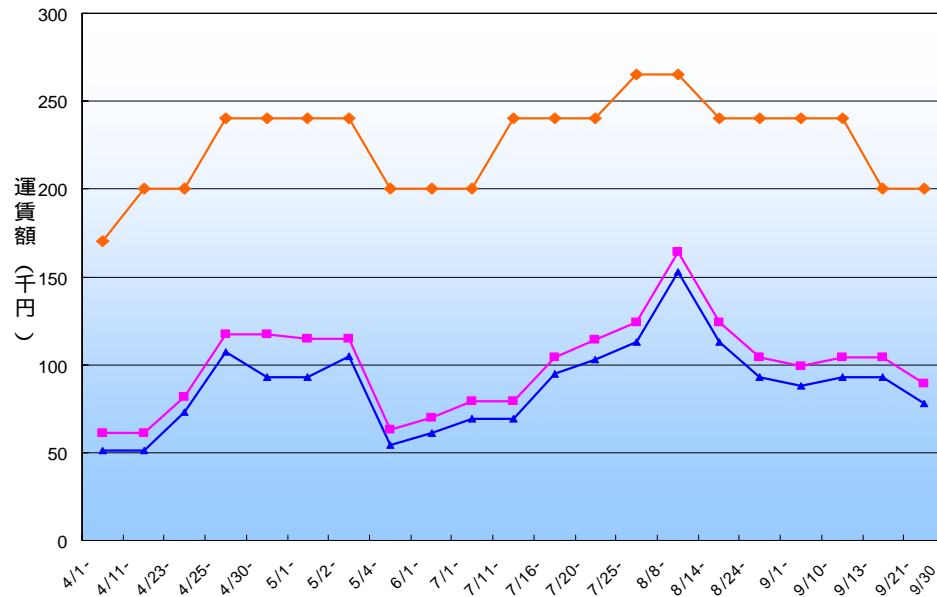
## 【米州】

国名	合意	件数
米国	無	-
カナダ	包括	21
メキシコ	包括	28
ブラジル	包括	19

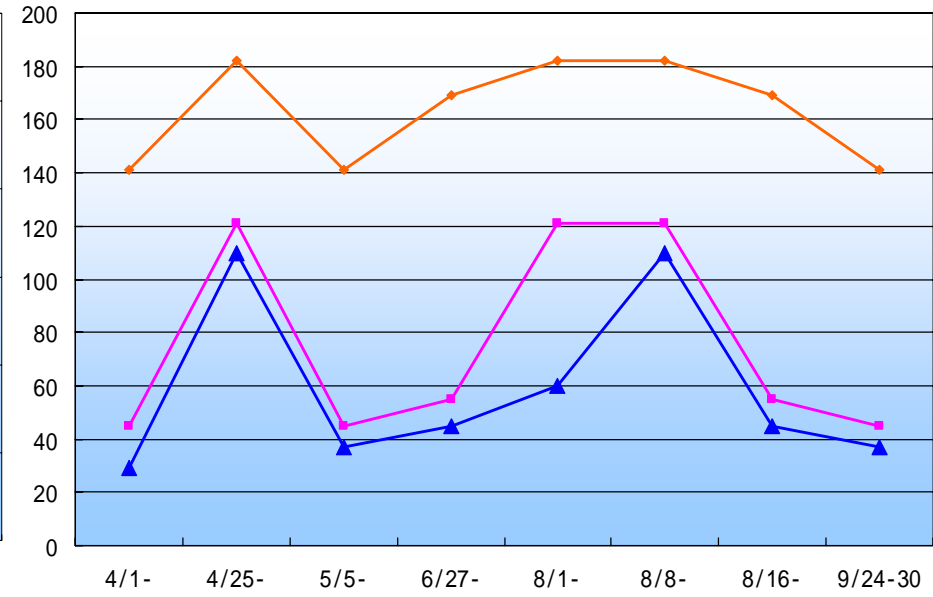
平成18年度合意件数631件のうち、  
 ・引き続き指定企業間合意が必要と見込まれる件数：183件  
 ・指定企業間合意の廃止により、今後不要となることを見込まれる件数：239件  
 ・包括的合意への移行により、既に実質的な合意を行っていない件数：209件

# 我が国のキャリア運賃の状況

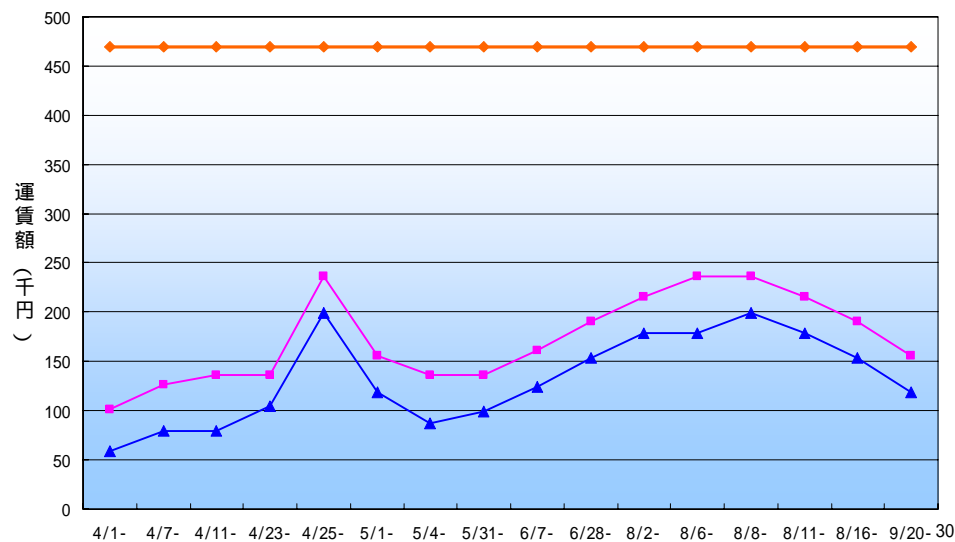
東京 = ハワイ間



東京 = バンコク間



東京 = ロンドン間



◆ IATA-PEX   
 ■ JAL 悟空   
 ▲ ANA スター・アライアンス  
 2008年上期運賃

国際航空運賃制度の自由化により、市場動向に対応した柔軟な運賃設定が可能となっており、IATA運賃が競争制限的に機能しているような状況にはない。

・欧州は2008年度よりFREX FAREを導入



# 首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プラン(20年5月発表) ~「世界と結ぶ成田」と「世界に開く羽田」の一体的活用による国際航空機能の最大化~

首都圏空港(成田・羽田)における国際線の拡充については、国のみで決定できるものではなく、千葉県をはじめとする地元自治体等の協力を得て進めることが不可欠。以下の考え方を基本に、今後、地元自治体等の関係者とよく相談。

## < 2010年に向けた施策 >

**2010年の供用開始当初の首都圏空港(成田・羽田)の増枠を最大限活用し、国際航空機能を最大化**

### 羽田空港 国際定期便を昼夜合わせて約6万回就航

〔昼間：約3万回〕

羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線を展開

- ✓ 羽田の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施するが、供用開始当初の増枠分をできるだけ(約3万回)国際線に振り向ける。
- ✓ 羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、更に、北京、台北、香港まで就航。

〔深夜早朝：約3万回〕

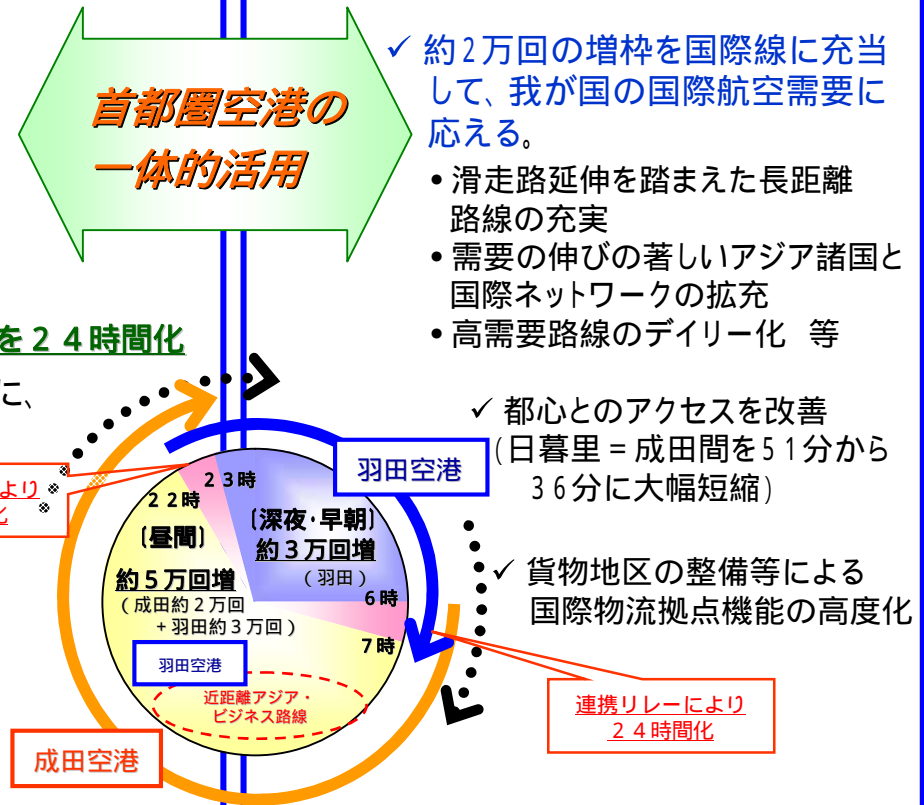
欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化

- ✓ 騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝(23時～翌6時)に、国際定期便を就航させ、首都圏空港一体として国際航空機能の24時間化を実現。
- ✓ 23時～翌6時の時間帯だけでは欧米便等について旅客利便性の良いダイヤの設定が困難であり、また、成田では6時台の出発・22時台の到着がないことを踏まえ、6時台・22時台に羽田からの国際線の就航を可能とし(これまで羽田は6時台の到着・22時台の出発のみ特定時間帯として国際線の就航が可能)、同時時間帯を成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯(リレー時間帯)として活用。これにより、欧米をはじめとした世界の主要都市へ国際旅客定期線の就航を実現。

### 成田空港 国際定期便を約2万回増

豊富な国際線ネットワークを更に強化

- ✓ 約2万回の増枠を国際線に充当して、我が国の国際航空需要に応える。
- 滑走路延伸を踏まえた長距離路線の充実
- 需要の伸びの著しいアジア諸国と国際ネットワークの拡充
- 高需要路線のデイリー化 等



上記の具体的施策を実現できるよう所要の航空交渉を精力的に推進

## < 2010年以降の将来の方向性 >

**成田・羽田両空港を一体的に活用し、増大する首都圏航空需要に24時間通して質・量ともに最大限対応**

首都圏の空港容量については、2010年以降、約17万回(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)の段階的な増枠を予定(これにより、現在でも国内・国際合わせて発着回数、旅客数ともにアジア最大である首都圏空港の機能を更に強化。)

現在のアジアの主要都市の空港の発着回数の実績

東京(成田・羽田)	上海(浦東・虹橋)	北京	香港	ソウル(仁川・金浦)
52.6万回 (2010年以降、さらに <b>17万回</b> 増加)	41.0万回	37.7万回	29.0万回	27.7万回

さらに、当該増枠によっても、概ね10年後には首都圏の空港容量が再び満杯になると予想されるため、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討。

羽田は、国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、昼間(6時～23時)は、羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心として国際線の増加を推進。  
成田からの国際線就航のない深夜早朝は、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航により、首都圏全体の国際航空機能を24時間化。

成田は、世界各地との豊富なネットワークを有する我が国最大の国際空港としての強みを一層強化。  
さらに、成田新高速鉄道等の空港アクセス改善の進展を踏まえ、国内線も充実。

なお、個々の具体的施策は、地元自治体や航空企業等の関係者の意見を十分に踏まえて推進。  
また、空港容量の拡大に伴う騒音問題等の社会的コスト負担についても留意。

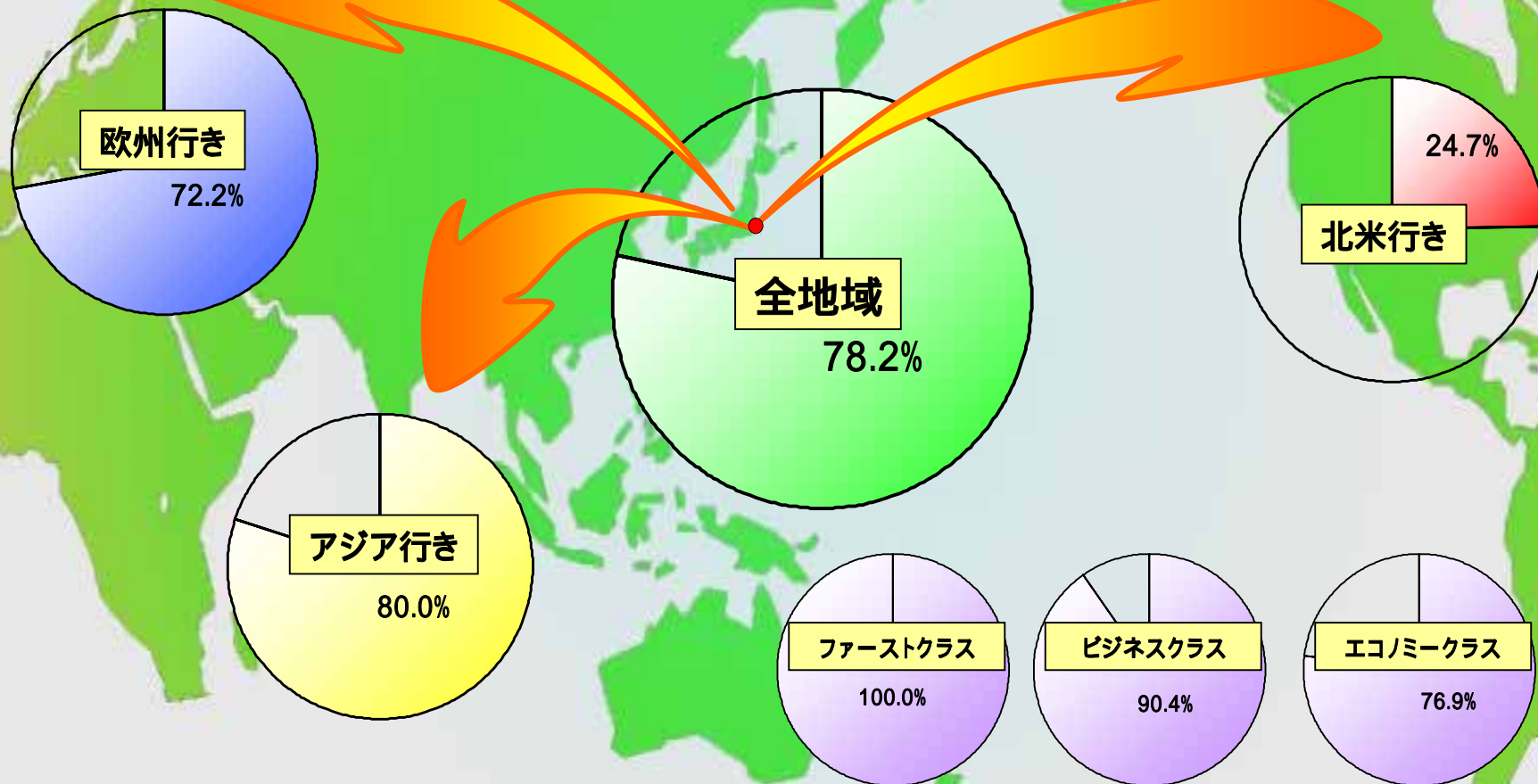
## 4 . アジアの状況



# IATA運賃の利用状況

日本はIATA運賃への依存度が高い。

日本発運賃に占めるIATA運賃比率



本邦X社の2006年度実績

# アジアのキャリア運賃の状況

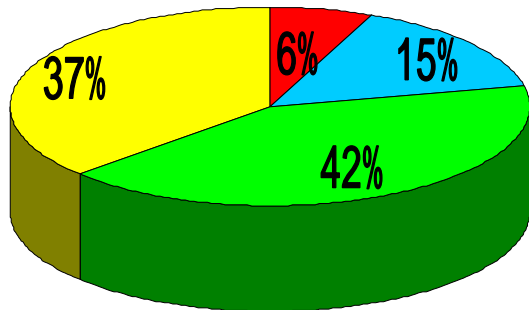
アジア地域ではIATA運賃が主流であり、キャリア運賃のマーケットが成熟しているとはいえない状況。

国名	地点	設定企業	国名	地点	設定企業	国名	地点	設定企業
韓国	ソウル	NW	台湾	台北	JL, CX, NW	タイ	バンコク	JL, NW
	プサン	NW		高雄	-		チェンマイ	-
	チェジュ	-	香港	香港	JL, CX, NW		ブーケット	-
中国	北京	-	フィリピン	マニラ	-		サムイ	-
	西安	-	セブ	-	モンゴル	ウランバートル	-	
	上海	-	シンガポール	シンガポール	JL, NH	ウズベキスタン	タシケント	-
	天津	-	マレーシア	クアラルンプール	JL	インド	ムンバイ	JL, AI
	大連	-		ペナン	JL		デリー	JL, AI
	青島	-		ランカウイ	-		チェンナイ	JL, AI
	広州	-		クチン	-		バンガロール	JL, AI
	瀋陽	-	コタキナバル	-	パキスタン	カラチ	-	
	廈門(アモイ)	-	ベトナム	ホーチミンシティ		-	イスラマバード	-
	昆明	-	ハノイ	-		ラホール	-	
	哈爾濱(ハルビン)	-	ダナン	-		クエッタ	-	
	重慶	-	インドネシア	ジャカルタ	JL	スリランカ	コロンボ	UL
	桂林	-		デンバサー	JL	バングラディッシュ	ダッカ	-
	武漢	-		バリ	JL	ネパール	カトマンズ	-
	長春	-		マナド	-	2008年上期においてIATA運賃が設定されている アジア各国都市発日本行きYクラスキャリア運賃を 調査。		
	成都	-		メダン	-	1社のみ設定	2社が設定	3社以上が設定
	煙台(エンタイ)	-		ジョグ・ジャカルタ	-			
	南京	-		ソロシティ	-			
	海口(ハイコウ)	-		スラバヤ	-			
	杭州	-		ウジュンパンダン	-			

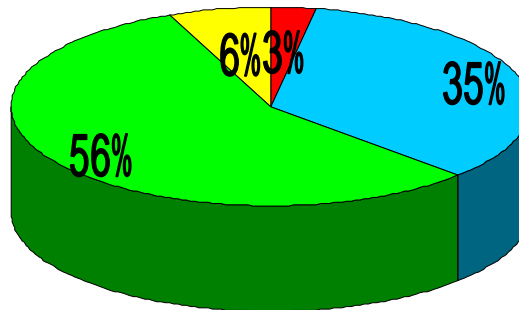
# 我が国航空会社のネットワークの状況

我が国航空会社の自社ネットワークは限られており、他社ネットワークの活用により全体としてのネットワークを拡大している。

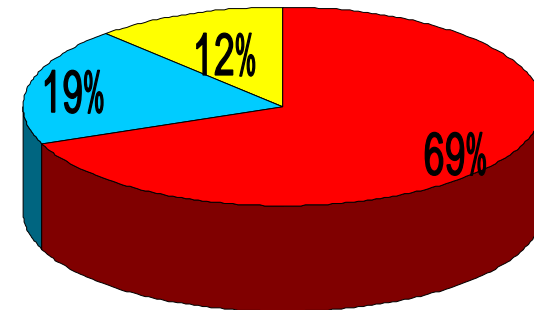
日本航空 JAL



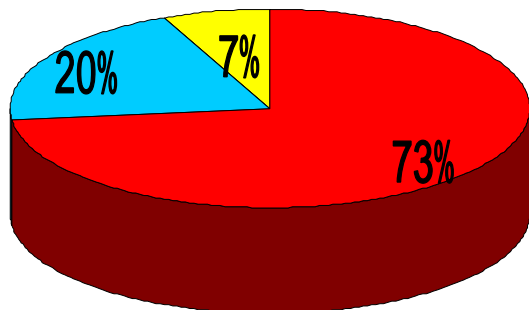
全日空 ANA



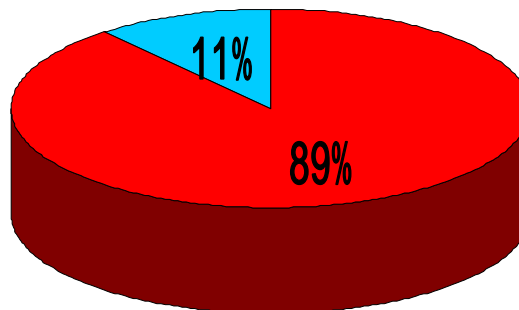
ルフトハンザドイツ航空 Lufthansa



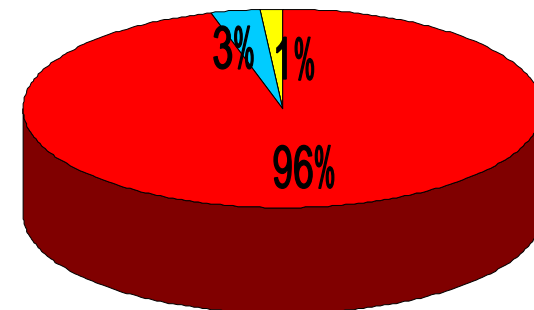
エールフランス航空 AIR FRANCE



KLMオランダ航空 KLM



英国航空 BRITISH AIRWAYS



日本発欧州行き路線の運賃設定都市について調査。



# アジアにおける適用除外制度の状況

アジアにおいては競争法の整備が進められているが、十分ではない。

国名	包括的競争法	分野別競争関連法
シンガポール	2004年競争法 非競争的取引の禁止規定及び支配的地位の濫用禁止規定が 2006年1月施行、企業合併に関する規定が2007年1月施行	-
インド	2002年競争法(2002年制定、2003年施行)	-
中国	2007年8月30日に「中華人民共和国独占禁止法」が採択及び公 布。2008年8月施行	反不正当竞争法(1993年12月施行) 価格法(1998年5月施行)
香港	立法化に向けて作業中	通信法(2003年改正)、放送法(2000年改正)
台湾	公平交易法(2002)	-
韓国	独占規則及び公正取引に関する法律(1980年12月制定)	-
タイ	1999年取引競争法	-
インドネシア	独占的行為及び不公正な事業競争の禁止に関するインドネシア 共和国法1999年第5号	-
ベトナム	競争法(2005年制定)	-
マレーシア	検討中	産業調整法、価格統制法律(1946)、供給規正法(1961)、1972 年計量法、取引表示法(1972年)、石油開発法(1974)、1976年商 標法、食品法(1983)、直接販売法(1993)、1999年消費者保護法 (1999)
フィリピン	検討中	改正刑法第186条(1957年制定)、価格法(1992年制定)、消費者 法(1992年制定)

# アジアにおける適用除外制度の状況

アジアで最初にオープンスカイ政策を導入したシンガポールにおいても、国際航空に関する競争法適用除外制度が維持されている。

シンガポール



シンガポール競争法において、シンガポール国内において競争を制限又は歪める目的を有する又は効果のある、事業者間の協定、事業者の所属する団体による決定及び共同行為が禁止されている。

ただし、航空に関する国際協定との抵触を避けるため、シンガポール通産大臣が適当と認めた場合には、競争法の適用除外を認めることができる。

この規定に基づき、シンガポール通産大臣は、シンガポール＝クアラルンプール間のマレーシア航空(MAS)とシンガポール航空(SIA)のシャトル便運航協定について適用除外命令を发出(2007年9月25日)。

シンガポール通産省は、二国間航空協定の自由化がなされていない状況下において、シャトル便運航協定の適用除外を認めない場合には、便数の減少につながりかねず、利用者の利益にならないとコメント。

Minister for Trade and Industry issues Exclusion Order for Air Shuttle Service Operation Agreement between Malaysian Airline System Berhad (MAS) and Singapore Airlines Limited (SIA) on the Singapore-Kuala Lumpur sector

The Minister for Trade and Industry has today issued an Exclusion Order to exclude the Air Shuttle Service Operation Agreement between MAS and SIA on the Singapore-Kuala Lumpur sector ('Singapore-KL Shuttle Agreement'), from Section 34 of the Competition Act<sup>[1]</sup> (Cap. 50B) ('Act') which prohibits business agreements that prevent, restrict or distort competition.

The Exclusion Order has been issued on the basis of an international arrangement between the Governments of Singapore and Malaysia in August 1982. This arrangement established an air shuttle service between Singapore and KL to be operated by MAS and SIA. The two airlines subsequently entered into the Singapore-KL Shuttle Agreement, which is a commercial agreement between the airlines to share capacity and coordinate their flight schedules so that there are frequent air services between Singapore and KL throughout the day.

The Singapore-KL Shuttle Agreement is important as the existing Air Services Agreement ('ASA') between Singapore and Malaysia allows only limited air traffic rights between Singapore and KL. Currently, there are more flights between Singapore and KL than allowed under the ASA because of the Singapore-KL Shuttle Agreement.

The Government has therefore, after careful study, concluded that the Singapore-KL Shuttle Agreement should be excluded from section 34 of the Act. This will preserve the 1982 arrangement that Singapore reached with Malaysia. In addition, the Government also noted that an unravelling of the Singapore-KL Shuttle Agreement without a corresponding liberalisation of the ASA may actually result in a reduction of the number of flights between Singapore and KL. This will not be to the benefit of the travelling public. As such, the Exclusion Order is issued to maintain the *status quo*, while negotiations between the Governments of Malaysia and Singapore to further liberalise the Singapore-KL air route<sup>[2]</sup> continue.

Singapore is continuing with its efforts to achieve such liberalisation. The Government remains committed to the objective of seeking maximum liberalisation of air services wherever possible. At the same time, we fully support the initiative by ASEAN member states to work towards allowing unlimited air access between ASEAN capital cities by December 2008, which is in accordance with the ASEAN Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS).

MINISTRY OF TRADE AND INDUSTRY and MINISTRY OF TRANSPORT  
25 September 2007

# 5 . 検討の視点

# 検討の視点

現在の適用除外制度は、適正な競争の確保や航空ネットワークの維持・拡大等を通じ、利用者利便の向上や我が国航空企業の競争力の強化に寄与しているか。

今後の適用除外制度について、国際航空を巡る動きやアジアにおける状況等を踏まえ、どのような制度が望ましいか。

