

# 国際航空に関する独占禁止法適用除外 制度のあり方について

---

2008年10月30日  
全日本空輸株式会社

# 基本認識

## < 前提 >

航空の市場化・自由化が進展する欧米等の地域と、依然としてIATA運賃をベースとした政府の規制が強く残るアジア等の地域が混在する状況において、わが国の航空会社にとって諸外国の航空会社とイコールフットイングベースでの競争環境が確保されることが、市場競争を進める上での前提となる。

## < 基本的考え方 >

- わが国の国際航空における独禁法適用除外制度のあり方は、先進的な市場、IATA決議に依存する保守的な市場の双方においてそれぞれ展開される連絡運輸等のサービスやアライアンス提携深化等の戦略に対し、そのいずれにも対応可能なものとして適切に検討される必要がある。
- ただし、現在、独禁法適用除外制度の対象となっている協定の中には、実態としては独禁法に抵触しないと思われるものもある。これらについては、適用除外を見直すことも必要である。

# 現在の適用除外制度の必要性について

## 1. IATA運賃協定(旅客)について

### 協定の意義

- IATAに加盟する複数の航空会社間で乗り継ぎや搭乗航空会社の変更が可能な、いわば“共通運賃”を設定するものであり、利便性が高く、クラスによっては利用頻度も高い。
- 各クラスの普通運賃は、どの航空会社を利用する場合でも、共通して途中降機・乗り換え・経路変更等の制約条件がない運賃であり、最も利便性が高いものである。

### 独禁法適用除外制度の必要性

- 連絡運輸をはじめとする、国際航空輸送の適切な実施と利用者利便のためには、航空会社間で共通に利用できるような運賃の設定を担保することが必要である。
- すでに、アジア等の一部の国・地域を除き、このような共通の運賃以外に、航空会社が個別に設定する安価なキャリア運賃も設定されており、IATA運賃の設定によって国際航空市場における競争が制約されるとはいえない。

### 最近の動き

- 2008年4月より欧州発着便に適用されたフレックスフェアは、キャリア運賃に基づき機械的に計算されるものであり、退出/参入にかかる自由度に改良が加えられた有益な運賃設定の枠組である。
- フレックスフェアであっても、共通の運賃を利用すること自体が拘束的であり反競争的であるとの見解もあり、引き続き適用除外とする必要がある。

# 現在の適用除外制度の必要性について

## 2. IATA運賃協定(貨物)について

### 協定の意義

- IATAに加盟する複数の航空会社間で共通に利用できる運賃を設定するものであり、国際貨物の連帯運送には必須である。
- 最初の区間を運送する航空会社が荷主等から運賃を収受し、他の区間の全航空会社との精算を行うため、その際の基準として必要である。

### 独禁法適用除外制度の必要性

- 連帯運送や航空会社間の精算をはじめとする、国際航空輸送の適切な実施と利用者利便性のためには、航空会社間で共通に利用できる運賃や精算基準額の設定を担保することが必要である。

### 最近の動き

- 2008年9月末に豪州発着路線について、同10月には欧州 = 米国路線について、豪・米の当局よりIATA運賃に対する適用除外が解除され、当該路線のIATA運賃が廃止された。
- 今後、他地域の路線にもIATA運賃廃止が及ぶ可能性があると考えられる中で、本年10月以降、わが国の航空会社はキャリア運賃に移行することとなったが、何らかの共通運賃の設定がないと混乱が顕在化する可能性がある。
- IATAにおいて共通運賃が改めて設定された場合は、引き続き適用除外とする必要がある。

# 現在の適用除外制度の必要性について

## 3. キャリア運賃協定(指定企業間合意)

### 協定の意義

- 各航空会社が設定するキャリア運賃(正規割引運賃)の申請に当たっては、二国間航空協定に基づき、相手国の航空会社との間での事前合意が求められている。
- これは、二国間の航空路線において過当競争を防止し、両国の航空会社の経営を徒に脅かすことを避け、両国間の航空運送の安定化を図ることを目的としたものである。
- 包括的合意の導入等により、個別企業間合意を必要としている国・地域は少なくなってきたものの、キャリア運賃設定に当たって事前に外国他社の了解を得なければならない点については、競争制限的な側面が否めない。

### 独禁法適用除外制度の必要性

- 指定企業間合意は二国間航空協定において義務付けられており、適用除外は必要である。
- ただし、本合意は競争制限的な側面を有しており、航空会社が自らの体力に応じて多種多様な運賃を利用者に提供する観点、競争の中で経営効率化が図られるべきとの観点等からすると、適用除外制度の趣旨にはそぐわないものである。
- 指定企業間合意そのものの是非について、その要否を含めたあり方を検討する必要がある。

# 現在の適用除外制度の必要性について

## 4. その他の協定

協定主体	協定の種類
IATA協定	連絡運輸に関する協定、代理店規則、サービス会議規則
個社間協定	アライアンス協定(周遊運賃協定)、コードシェア協定、FFP協定、連絡運輸に関する協定
個社間協定 (但し、条約に基づく)	プール協定

### 独禁法適用除外制度の必要性

- プール協定は、国際条約にて義務化されており、適用除外が必要である。
- プール協定以外の各協定は、ほとんどの内容が基本的に独禁法に抵触していないと思われるため、必ずしも全てに適用除外が必要とは考えていない。

# 今後の適用除外制度のあり方について

## 5. アライアンス提携深化のための協定

### 協定の意義

- 大西洋路線における欧米航空会社間のアライアンス提携深化は、直航便数の増加、直航路線の増加、輸送力増加による乗り継ぎ機会の増加、運賃の低下、といった好循環をもたらした。(次々頁参照)
- 国際航空においては、外資規制(国籍条項)の存在により、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。そのような特殊性の下で、グローバルアライアンスおよびその中の提携深化は、市場競争の促進による利用者の選択肢拡大や利便性向上等のための重要な枠組である。

### 独禁法適用除外制度の必要性

- 欧米間のアライアンス提携深化協定には、米国運輸省(DOT)より反トラスト法適用除外(ATI)が付与されている。(次頁参照)
- 欧米航空会社は、更なるサービス向上やシナジー効果等を目的として、運賃のみならずダイヤ・値決め・座席管理の調整、収入配分等をも含めたより広範な包括的協定締結を進めつつあり、米国DOTに対し新たな適用除外を申請している。(次頁参照)
- このような国際航空市場における新しい動きに対しわが国の航空会社も対応可能となるよう、適用除外制度が活用されるべきである。

# 今後の適用除外制度のあり方について

## 5. アライアンス提携深化のための協定

### (1) スターアライアンス内の提携深化と米国DOTによる適用除外付与の状況

- 1996年、米国DOTはUA（米ユナイテッド航空）とLH（独ルフトハンザ航空）の提携深化に対しATI付与。これに基づき、UAとLHは、2003年より大西洋路線において、収入配分にかかる提携を開始（いわゆるA+）
- 2005年11月、AC（エアカナダ）/BD（英bmi）/LH（独）/LO（ポーランド航空）/LX（スイスインターナショナル）/OS（オーストリア航空）/SK（スカンジナビア航空）/UA（米）/TP（ポルトガル航空）の9社は、米国DOTにATI付与を申請
- 2007年2月、米国DOTは上記9社連合に対しグローバルなATI付与を決定（ただしBD（英）については、2008年3月の欧米オープンスカイ協定を待って発効）
- 2008年7月、CO（コンチネンタル航空）および上記9社は、米国DOTにATI申請。ここでは、COと、すでにATIを付与されている9社との間の提携、ならびにCO/UA/LH/ACの4社による大西洋路線における合弁事業（いわゆるA++）についてATIが申請された。4社はA++により、大西洋路線以外の地域においても同様の合弁事業を実現するための枠組の確立も目指している。  
(2008.7.23UAプレスリリースより)

# 今後の適用除外制度のあり方について

## 5. アライアンス提携深化のための協定

### (2) UAとLHの提携深化の効果 (UA他によるA++に関するATI申請書より)

#### < 直航便数の増加 >

1996年夏ダイヤ:シカゴ=フランクフルト2便/日、ワシントン=フランクフルト2便/日

2008年夏ダイヤ:シカゴ=フランクフルト4便/日、ワシントン=フランクフルト5便/日

#### < 直航路線の増加 >

1996年夏ダイヤでは米独間14路線だったものが、2008年夏ダイヤでは28路線に拡大。

シカゴ=ミュンヘン、ワシントン=ミュンヘン、ロスアンゼルス=フランクフルト、サンフランシスコ=フランクフルトといった米国基幹都市からの路線に加え、米国地方都市からの路線(ポートランド=フランクフルト、ボストン=ミュンヘン、シアトル=フランクフルト)も実現した。

#### < 輸送力の増加と乗り継ぎ機会の増加 >

2空港間の旅客数の伸びよりもはるかに高い輸送力増加が実現しており、2ハブ空港を活用した乗り継ぎ機会の利便性が向上したことが分かる。

路 線	対象年 (変化率)	UA/LHの輸送能力合計 (座キロ)	2空港間旅客数(米国発) (人)
シカゴ=フランクフルト	1996年	3,443,250,986	106,237
	2007年	6,009,661,521	123,433
	(増加率/11年)	74.5%	16.2%
	(年率)	5.2%	1.4%
ワシントン=フランクフルト	1996年	3,117,823,734	124,057
	2007年	6,376,250,660	123,579
	(増加率/11年)	104.5%	-0.4%
	(年率)	6.7%	0.0%

#### < 運賃の低下 >

UAとLHの提携により、米独間の運賃は、両社のスターアライアンス参加で4%、コードシェア協定を結んだことでさらに7%、ATI付与に基づくA+協定(収入配分を伴うコードシェア協定)でさらに16%低下した。すなわち、ATI付与により、異なるアライアンスの航空会社間での米独間の乗り継ぎ路線よりも27%低い運賃が実現した。

## まとめ

---

- 基本認識で述べたとおり、すべての協定について適用除外が必要との認識にはないが、適切な国際航空輸送の維持や利用者利便の確保、市場競争の促進のために必要なものについては、独禁法適用除外とする必要があると考える。
- 独禁法適用除外を見直す際には、以下の点を考慮する必要がある。
  - アジアでは、IATA運賃をベースとした政府規制が色濃く残っている国があり、その動向を適切に把握する必要がある。
  - 欧米間のような先進的な市場では、アライアンス内での包括的な提携深化により市場の拡大や利用者利便性向上を実現する方向にあり、このような動きとの整合性を図る必要がある。
- 地域によって市場化や自由化の進展度合いが異なる国際航空市場にあって、わが国の航空会社が顧客に多様なサービスを提供し、経営を効率化して、世界の競争に伍して行けるような環境を整備することは、国益に関わる課題である。実際、米国では自国の航空政策推進のために反トラスト法適用除外を戦略的に活用している。
- 適用除外制度のあり方を検討するに当たっては、わが国産業の活性化、市場の拡大、国際競争力の強化といった政策的観点から総合的に検討し、国としての方向性を定め、たうえで、その一要素として独禁法適用除外制度をどのように運用するかを検討すべきである。