

## 第 3 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」 議事概要

### 1. 開催日時

平成 20 年 11 月 13 日（木）10:00～12:00

### 2. 場所

国土交通省 3 号館 11 階特別会議室

### 3. 出席者

委員（50 音順、敬称略）

岡田晃、河村輝夫、古木康太郎、塩見英治、下野雄二、滝澤進、土佐和生、  
中谷和弘、平田邦夫、宮川裕光、山内弘隆、吉野源太郎

ヒアリング出席者

金森慶多（大韓航空）、マーク・シュワブ、ジュリー・エディンガー（ユナイ  
テッド航空）、コリン・フリン（IATA）

国土交通省

関口航空局次長 他

### 4. 主な議事

関係者からのヒアリング（大韓航空、ユナイテッド航空、IATA）

### 5. 議事概要

大韓航空、ユナイテッド航空、IATA より資料に基づいて説明を行った後、  
意見交換がなされた。

主な意見

#### IATA 運賃

- 韓国では IATA 運賃をディスカウントして販売しており、また、フレックスフェアについては、実体経済とはかけ離れた非常に高い設定になっているため、キャリア運賃を設定して対応している。このため、個社間における精算協定を増やす必要が生じており、今後アライアンスを拡大していく必要があると考えている。
- 欧・米・豪の規制当局の懸念として、IATA 運賃会議のコードハンガー効果（IATA 運賃に係る合意がキャリア運賃に展開されている）、スピルオーバー効果（会議において IATA 運賃以外のことについても合意している）があり、これを解消するために IATA はフレックスフェア（市場価格から平均値を算出し、一定のプレミアムを上乗せして設定）、Eタリフ（IATA と航空会社がインターネットを通じて協議するシステム）を導入。これにより独占禁止法適用除外制度がない環境にも対応することが可能になり、メンバーの満足度も向上している。今後は運賃に係る調整ではなく、インターラインに係る基準の設定に重きを置いていく方針。

## アライアンス

- 独占禁止法適用除外制度のあり方はアライアンスの関係性の発展・強化において極めて重要な役割を持っている。
- 経済がグローバル化され、相互に連結しているにもかかわらず、航空業界では国内・国際の規制により単一のエアラインが世界中の市場に対応することは不可能。アライアンスにより、航空会社が協力し、国際的なネットワークの構築によりシームレスなサービスを提供することが可能になる。独占禁止法の適用除外制度はこうしたアライアンスの活動をサポートしてくれるもの。
- ある研究によれば、コードシェアは8%から17%の運賃低減効果があるのに対し、ATIはコードシェアを上回る13%から21%の運賃低減効果があることが示されている。これは、航空会社間の相互に補完的な協力を高めることにより実現することができるもの。
- 米国運輸省がATIを付与する際、航空会社の公益性、ATI付与の必要性、について考慮する。基本的に航空会社の提携が拡大するほど消費者の利益が増大するという考え方。
- ATIの付与がない場合にはビジネスを法的リスクなしに行うことができない。ただし、国・地域によって独占禁止法に関する考え方は同様でなく、適用除外制度がない場合には、航空会社で独自にリスク評価をし、ビジネスを行う必要がある。