



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

説明資料

平成 20年12月 4日

(社)日本荷主協会

(質問事項)

1. 現在の適用除外制度が課している機能について

- < 現在の独禁法適用除外制度についてどのように評価しているか >
- < 各種協定のうち、適用除外を維持する必要の乏しいものはあるか >

2. 海外における競争法適用除外制度の見直しの影響・効果について

- < 貨物分野におけるIATA運賃廃止の影響はどうか >

3. アジアにおける地域特性の有無について

- < 競争法の整備・運用状況 >

1- 荷主からみてIATA(貨物)運賃については、すでに形骸化していると認識。したがって、本協定の独禁法適用除外は今日的意味を失っており、適用除外は廃止すべきと考える。

1- 他の各種協定については、荷主は運送の当事者でなく、運送サービスを利用する立場であって、協定個々のメリット・デメリットに関して荷主が検証なり、評価することは極めて困難である。

ただし、それら協定のうち、航空会社、フォワーダー、貨物代理店および荷主等関係者に共通して有効・公平かつ競争を促進するものと判断されるものであれば、適用除外が維持されてもいいのでは、と考える。

2 貨物分野におけるIATA運賃廃止の影響は少ないと考えている。

3. 欧米、豪州等先進国とアジア地域での競争法の整備・運用状況には、かなりの温度差がみられる。荷主としては、たとえば、欧州とアジアでの競争法に相違が生じている場合は、各国間のルールの違いにより、荷主のグローバルロジスティクス展開に大きな制約にならないか危惧される。また、企業コンプライアンスの上でも不安感を抱えることになるため、世界同一のルール構築が望ましい。

補 足

1. IATA(貨物)運賃に関する当協会内の調査では、「IATA運賃が形骸化している現在、独禁法適用除外は廃止されるべき」との明確な不要論の一方「現状でとくに不都合も不自由も感じていない」とする意見が全体の過半を占めている。
2. 当協会は、すべての運輸カルテル(行為)に対する監視と対抗策を設立理念として昭和49年に創立され、今日に至るまでこの理念を事業の基本としている。
3. 公正取引委員会(いわゆる規制研)による[独禁法適用除外の要否とその理由]についてのヒアリング(07年6月)において、当協会は上記と同趣旨の見解を示したところである。(註)
4. さらに貨物専用の運送事業者としての日本貨物航空(株)がIATA貨物運賃の適用除外は不要である、旨の見解を表明されている。

(質問事項)

4. 今後の事業環境の変化に伴う適用除外のあり方について

- < 航空自由化の進展 >
- < 燃油高騰によるネットワークの縮小 >

政府の経済財政諮問会議並びにアジアゲートウェイ戦略会議において航空自由化に向けた提言があり、経済財政諮問会議では別途「民間有識者議員提言<航空開放の実現を>」(註)が公表され、当協会としても本提言を支持しているところである。

荷主にとって、当面する最大の問題は燃料油価高騰を理由とする燃料油賦課金(FSC)が運賃に上乗せされて課徴されていることである。同時に航空会社によっては路線の縮小あるいは便数を減らすところもあり、利用荷主にとってはグローバルなSCM展開のうえで憂慮すべき動きと懸念している。

一方、航空会社のなかにはすでにキャリア運賃を届けるなど従来と異なる動きがみられるが、荷主としては航空会社個別の競争力ある運賃政策の導入として受け止め、これを歓迎したいと考えている。

航空輸送を利用する基本要件は「必要なモノを必要な時に必要な所へ」運ぶ安全、確実な輸送サービスの提供にあり、そのためのスペースの確保にある。現状、貨物の航空輸送量は前年同月比割れが続いているものの、いずれは回復基調に戻ると予想しており、今後、さらなる競争促進策が推進されるなかで、空港及び空港周辺の物流機能も強化・拡充され、航空会社の路線、便数増などによりネットワークが拡大されることで、利用者利便性が高まることを期待するものである。

以上

註 「国際航空分野の協定は、独占禁止法の適用除外制度を原則廃止すべきである。しかしながら、国際航空輸送のユーザーにとって、グローバルに共通して利便性に適い、かつ有効と思われる協定部分については十分なる検証を前提に適用除外制度が維持されるべきと考える」<平成19年6月8日>

註 有識者議員提出資料<伊藤隆敏(東京大学大学院経済学研究科教授)、丹羽宇一郎(伊藤忠商事株式会社取締役会長)、御手洗富士夫(キヤノン株式会社代表取締役会長)、八代尚宏(国際基督教大学教養学部教授)の4氏。<平成19年3月27日>