

第 1 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 8 月 28 日（木） 13 : 30 ~ 15 : 30

2. 場所

国土交通省 3 号館 8 階国際会議室

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

〈国土交通省〉

前田航空局長 他

4. 主な議事

○適用除外制度の現状と課題について

5. 議事概要

○事務局より資料に基づいて適用除外制度の現状と課題について説明を行った後、意見交換がなされた。

〈主な意見〉

- 国際航空の独禁法適用除外制度の目的はどのような合理性、妥当性を持っているのか、目的は是としても、達成する手段としてなぜ運賃について価格カルテルを行う必要があるのか。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やり方が本当に必要なのか疑問。
- 世界的にカルテル行為に対し累次の制裁の強化が図られており、欧米での競争法違反のリスクの高さに備える必要がある。本邦キャリアについて、国内、欧米、アジアで競争法リスクが異なるという状態では、複線で法務リスクを考える必要があり、効率性の観点からも疑問。ベースを独禁法に置くことで、競争法リスクについて今よりも上手にハンドルできるのではないか。
- ベースは競争法に置くとしても、航空には航空の実態があり、また事業者間の協定について戦略的に競争法適用除外を使っているという米国の事例もある。こういうことを考慮しつつ、日本でどういう議論をするかということではないか。

- 米国はマーケットにおいて公平な競争が確保できる場合には、事業者間連携にアンタitrustイミュニティを付与できるという考え方。つまり、マーケットに実害を及ぼすかどうかを判断していると考えられる。諸外国はIATA運賃に係る適用除外廃止の理由として①利用率が低いこと、②代替可能なサービスが利用可能であること、を挙げており、必ずしもマーケットに多大な弊害を与えているということではない。マーケットへの影響を一つの視点として考えていくことで、独禁法適用除外をどう扱うかについて現実的な解に近づいていけるのではないか。
- 今後アライアンス間の提携が進み、アライアンス運賃が基本になっていくことが想定されるなかで、利用者から見ると、異なるアライアンスに属するキャリア間の連絡運輸における不便をどう扱うかが問題。
- 独禁法の適用除外をなくしたからといって全ての行為が独禁法違反になるわけではなく、競争制限効果がある場合でも、それを上回る競争促進効果があれば当然認められる。適用除外がなくなることで、むしろ経営上、事業活動上の自由、裁量の幅が広がるという面もあることに着目する必要がある。
- これからやろうとしている行為が独禁法に違反するのかもしれないのか、明確に線引きできない事例は多い。なるべく他社に先んじてビジネスを行おうとする中、事前相談等を行って他社との競争で大きなデメリットになる。ある部分については、企業にとっては独禁法のリスクがないことについて確約を与えるような制度を作っておくことは必要なのではないか。
- IATA運賃について、カルテルと評価すべきものなのか、あるいは利便性を高めるための必要な行為であって、別のところできちんと競争が行われているから独禁法の観点からの弊害を考える必要はないといえるのかどうか、よく考えていく必要がある。
- 一般産業の企業は、通常自分の行動が独禁法に違反するかどうかということを当然考えている。規制産業はそのような経験がなかったということであり、今後航空自由化が進む中で、航空企業も自らの決定がマーケットにどういう影響を及ぼすか、そこでのプラスとマイナスを考えるというマインドセットを備えておかなければならないのではないか。その上で、航空分野について、公正取引委員会が他の事業分野で行っている事業所管官庁との連名ガイドラインということも、一つの発想方法としてはあり得るかもしれない。
- 航空貨物輸送は極めて重要であり、自由競争を促進しつつも、荷主は日本の航空会社の国際競争力と、航空輸送の安定を望んでおり、そういった中でどういう政策が望ましいのかを検討すべき。