


# 国際航空事業における運輸協定に関する 独禁法適用除外制度について

(株)日本航空インターナショナル

2008/10/30



## 1. 基本的な考え方

(1) 協定の類型と機能

(2) 適用除外制度を検討する視点

## 2. 主要論点と評価

(1) IATA協定(運賃協定・その他協定)の取扱い

(2) キャリア運賃協定(航空協定上の運賃条項)の取扱い

(3) マルチアライアンスの評価と包括適用除外の必要性

(4) 貨物運賃の取扱い

## 3. まとめ

## (1)協定の類型と機能

	協定主体	協定種類	機能・目的
IATA 協定	IATA加盟社全体	運賃協定	マルチインターライニング (その他協定も基盤として機能)
		その他協定 (連絡運輸・サービス規則・代理店規則等)	
二国間 協定	二国間協定運賃条項 指定企業間合意	運賃協定	国際法(条約・協定)に準拠
事業者間 協定	個社 (バイラテラル等)	運賃協定	インターライニング等による 利便性向上と事業競争力強化
		その他協定 (コードシェア協定・FFP協定・プール協定)	
	メガアライアンス 加盟社全体 (マルチラテラル)	運賃協定	
		その他協定 (コードシェア協定・FFP協定・プール協定)	

## (2)適用除外制度を検討する上のポイント

### お客さま利便の観点

- ▶ 競争促進による運賃低廉化
- ▶ 安全、ネットワーク、サービス等の公益性

### 事業効率の観点

- ▶ 円滑な事業運営維持のため、精算手段等がスムーズに行えるか

### 代替手段の実効性

- ▶ 代替手段が競争法に抵触しないこと（ガイドラインの制定）
- ▶ 代替手段に実効性があり、制度運用や手続きの機動性確保

### 国益上の観点

- ▶ 日本発着の安定的なネットワーク維持や日本人向けの良質なサービス提供等は、国民の利便(=国益)として確保されるべき。
  - (例)米国：国益優先の自由化政策(オープンスカイ)とセットでATI容認方針
  - (例)欧州：EU権限強化の意向優先

## (1) IATA協定

### IATA協定の位置付け

▶目的：インターライニングによる公益性確保

▶位置づけ

- ✓殆どの国際線ネットワークキャリアが加入
- ✓共通運賃・共通制度によりあらゆる目的地への輸送を担保
- ✓特定国・特定会社の利益に偏らない全会一致決議

▶近年の動向

- ✓欧州・豪州における包括的適用除外廃止により、関係路線は相手国も含め運賃決定方式が変更(Flex Fares・eタリフ)
- ✓Flex Faresの導入により、Flex Faresからの離脱(Opt-Out)が認められる等、相対的に航空会社の自由度が拡大。
- ✓適用除外の有無に関わらず、その公益性は世界共通認識

## (1) IATA協定

### 欧州・豪州の動向

#### ▶ 欧州でのIATA協定に対する適用除外廃止の影響

- ✓ IATA規則の簡素化で提供サービスに不具合  
欧州発着路線の対面型の会議が継続できない。(世界横断的な一般規則の会議でも運賃や数値の議論不可<手荷物個数など>)
- ✓ 代替制度の改善が困難  
Flex Fares制度の制度修正を話し合うことができない。
- ✓ 欧州域外航空会社への強制適用  
域外地域の航空会社も欧州に乗り入れる以上は、自国制度とは関係なく欧州制度への対応が求められる。

## (1) IATA協定

### Flex Fares導入の評価

▶ 導入直後で十分な評価に至っていないが、現在の課題認識は以下の通り。

✓ 機械的な一律の運賃

Flex Faresは最高運賃の平均を元に算出するため、PEX運賃等でシーズンナリティや週末運賃が廃止され、機械的に通年一律の運賃額となった。

✓ 運賃の高騰

欧州・豪州発着運賃はFlex Fares導入後、結果として全体に高騰している。

✓ 経由キャリアの運賃だけで決定される可能性

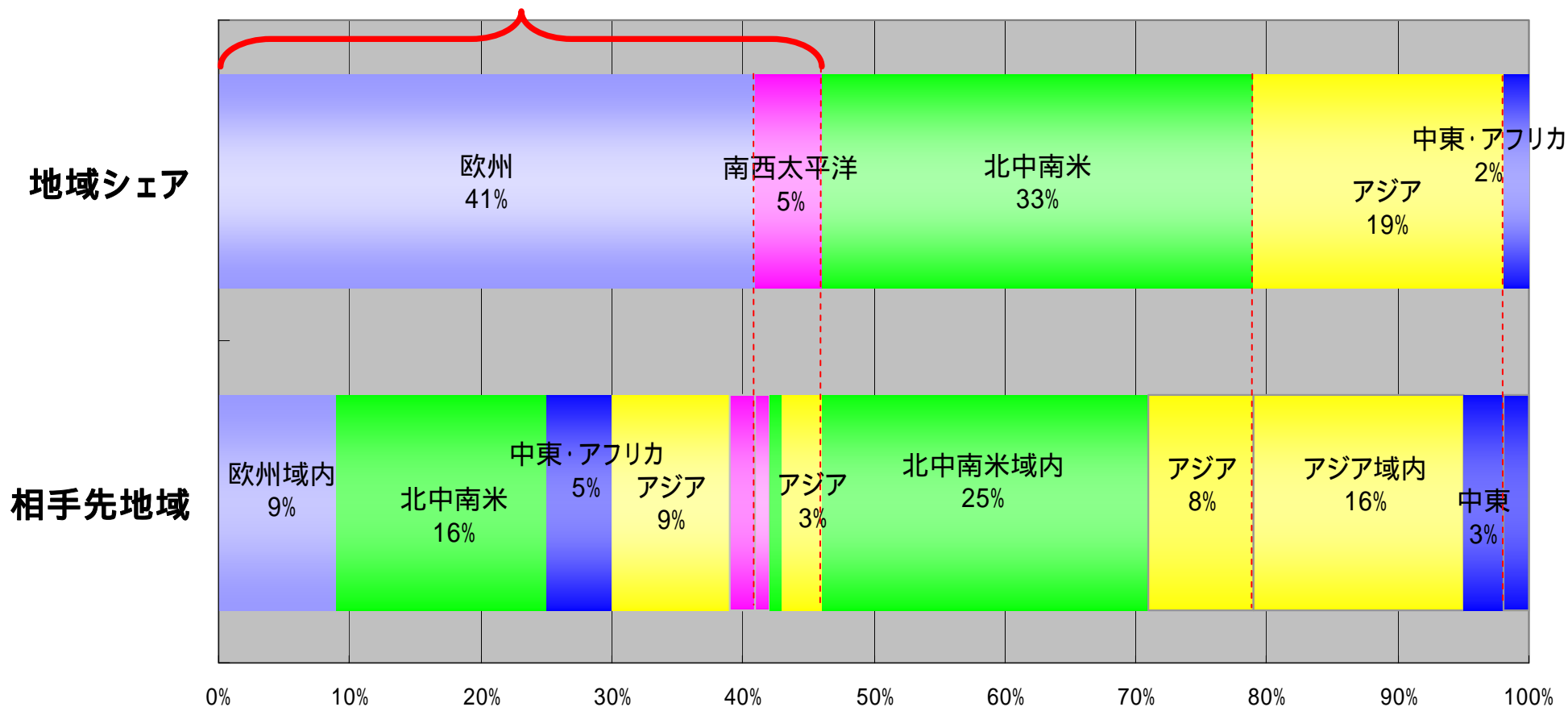
Flex Fares算出の基礎となるキャリア運賃は直行、経由に関係なく抽出されるため、経由キャリアが多い場合は相対的に旅客需要の大きい直行キャリア運賃が標準偏差から外れる懸念がある。

✓ 情報の不透明さ

Flex Faresの算出基礎となる運賃や算出プロセスは非開示。

## Flex Faresは全世界の46%に影響

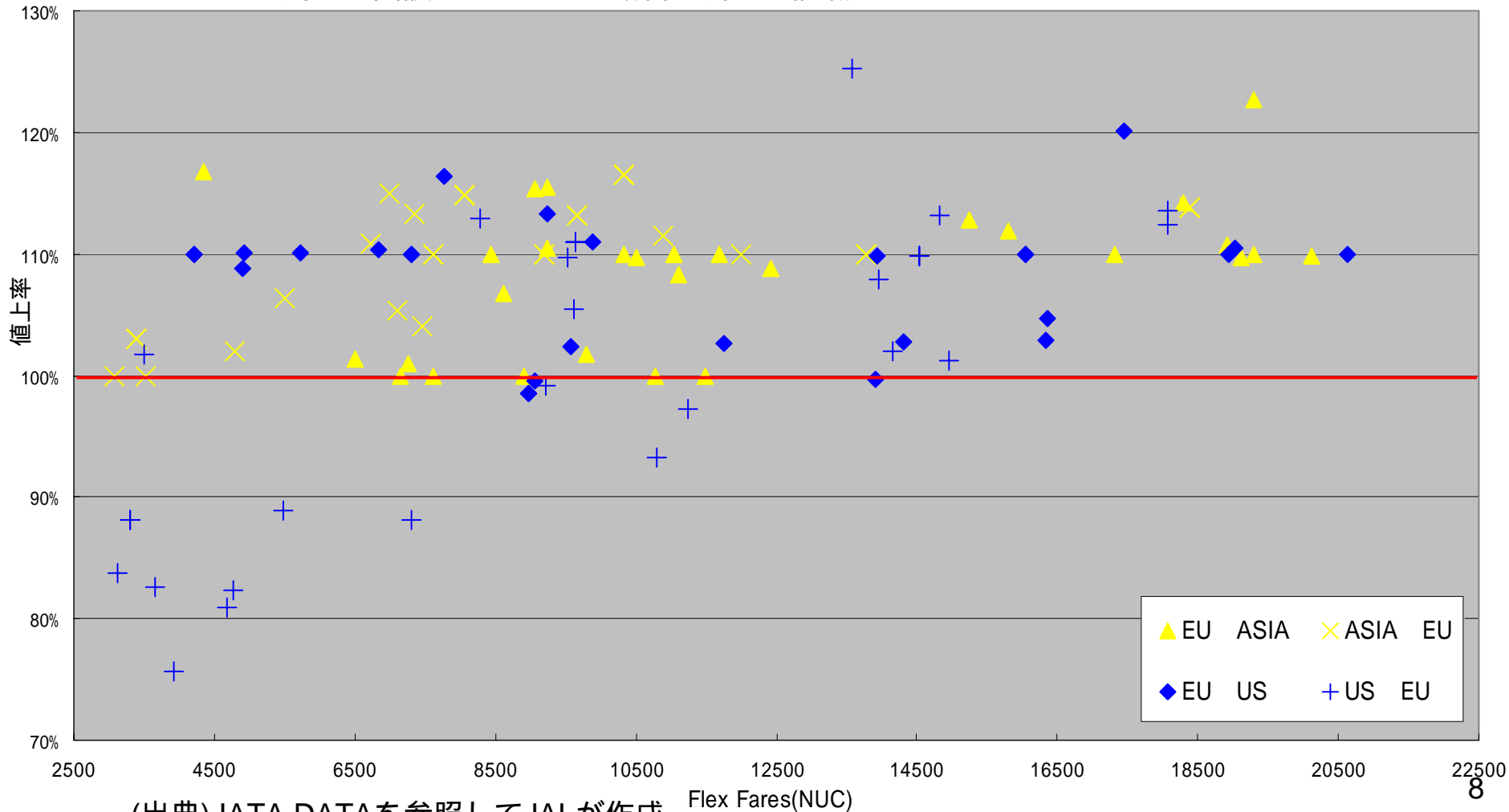
(IATA加盟航空会社における有償旅客キロベースで算出)





## Flex Faresにより多くの路線が値上り

欧・米・亜地域の旅客数が多い10都市間のFlex Fares導入前後を比較  
クラス別で運賃設定されている場合は別々に記載

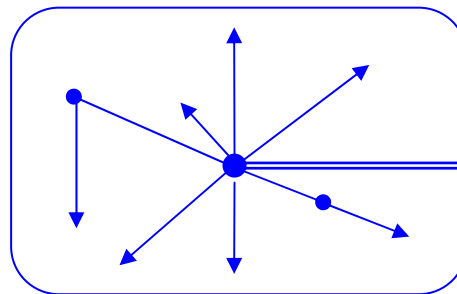


## (1) IATA協定

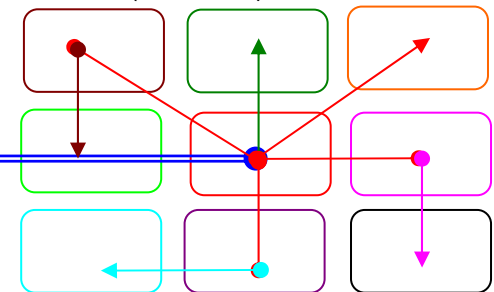
### アジア地域特性

- ▶ アジア域内国の経済力や競争促進政策の度合い等が欧州のように均質でない。
- ▶ 地政学的にもアジア各国は国土が狭く、人口・経済活動の一都市集中が顕著なため、アジアの各航空会社は国内ネットワークが小さく、他社とのインターライニングへの依存度が高い。

欧州(イメージ)



アジア(イメージ)



- ▶ アジア地域の各国の状況は以下の通り

- キャリア運賃なし(IATA運賃利用NET販売)      中国・韓国・台湾・ベトナム
- 普通運賃はIATA運賃(特別運賃はキャリア運賃)      シンガポール・マレーシア・インド
- アジアキャリアはIATA運賃・欧米キャリアはキャリア運賃      香港・タイ・インドネシア

## (1) IATA協定

### 結論

- ▶ 本邦航空会社の自社ネットワークは限定的で、他社ネットワークへの依存度が相対的に高いため、汎用性のあるインターライン運賃および規則が必要。
- ▶ 一方で、適用除外制度の見直しに伴い運賃決定方式として考えられた現状のFlex Faresには課題が依然多く、直ちに従来のIATA運賃会議決定制度の代替として評価できる段階にない考える。
- ▶ 特にアジア域内の多様性や運賃成熟度等を勘案すると、拙速な導入は望ましくない。また、運賃成熟度が高い米国においてもFlex Faresは導入されておらず、IATA協定の適用除外も残っている。
- ▶ 今後のIATA動向や各国の自由化・社会制度の成熟により、将来的にはIATA協定の適用除外の廃止が想定されることから、公益を確保する条件を細部にわたり検討することが肝要。

## (2) キャリア運賃協定(航空協定上の運賃条項)

- ▶ 航空協定の要件として相手国も同措置を取る必要があることから、競争当局と航空当局との政策矛盾が生じないように留意が必要。
- ▶ 将来的には指定航空企業間の合意は廃止する方向とされているが、現時点では航空協定上の運賃合意を要求する国も残っていることから、キャリア運賃協定を一括で適用除外を廃止することは困難と考える。

## (3)事業者間協定

事業者間協定には三大アライアンスに代表される『メガアライアンス』と『個社間アライアンス』の大きく2種類が存在。

### お客さま利便の評価

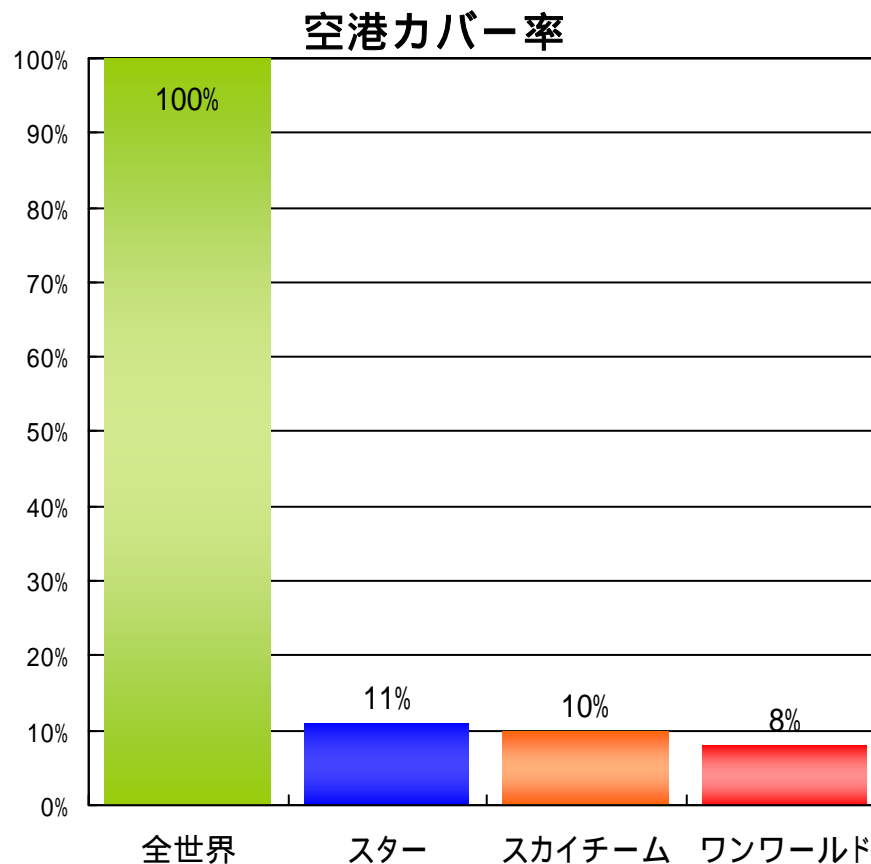
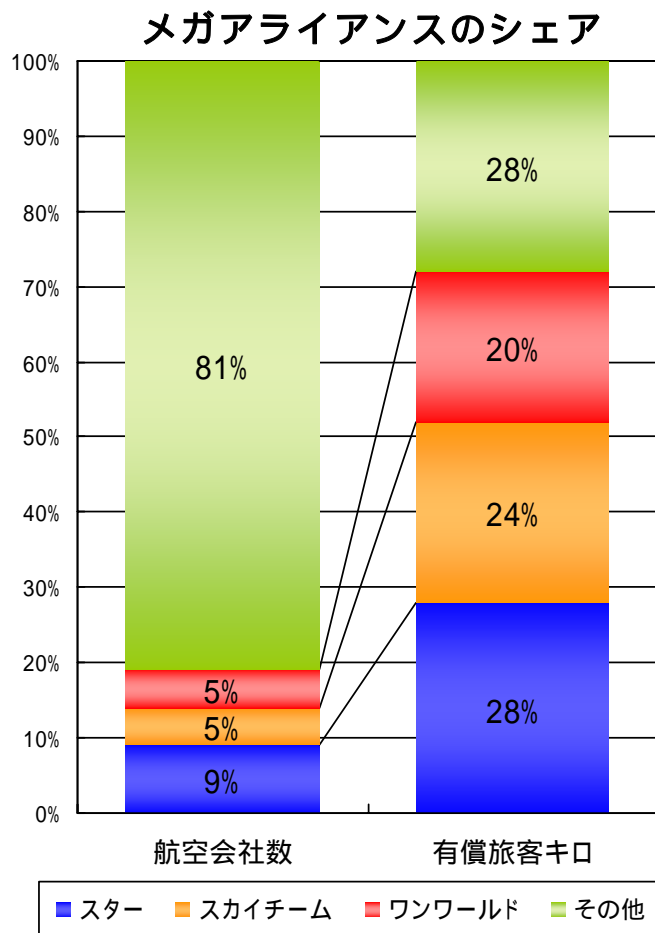
- ▶ アライアンス協定により、運賃低廉化やサービス向上の可能性。
- ▶ IATAよりもインターラインにおけるお客さまの選択肢や利便性は狭まる可能性。
  - ✓アライアンスのネットワーク外であれば、乗り継ぎや発券等のお客さま利便は現在よりも低下する。
- ▶ 同一アライアンスで路線独占・寡占が生じやすくなり、運賃高騰等の懸念。
  - ✓アライアンスによる排他性で競争環境を阻害する懸念。

### 米国=欧州の状況

- ▶ アライアンスに対するATI容認
  - ✓自国利害(権益・合併深化による影響)を考量
  - ✓混雑空港(参入規制あり)・路線ごとの裁量(FRA = ORD等)

上記からアライアンス協定についても包括的な適用除外はせず、個別項目を是々非々で判断すべきと考える。

メガアライアンスに属する19%の航空会社で70%以上のシェア。  
ただし、空港カバー率はそれぞれ10%前後。



全世界の空港数：日本航空機開発協会  
アライアンスの空港数：はHPの乗入空港数

## (4) 貨物運賃

### 貨物運賃に関する個別論点

- ・日本発着貨物運賃はIATA協定運賃がメインであり、これまで積極的なキャリア運賃の設定が行われてこなかった（燃油サーチャージは除く）
- ・IATA運賃レベルといわゆる「実勢価格」との乖離が指摘されている
- ・IATA運賃の実お客さまは？



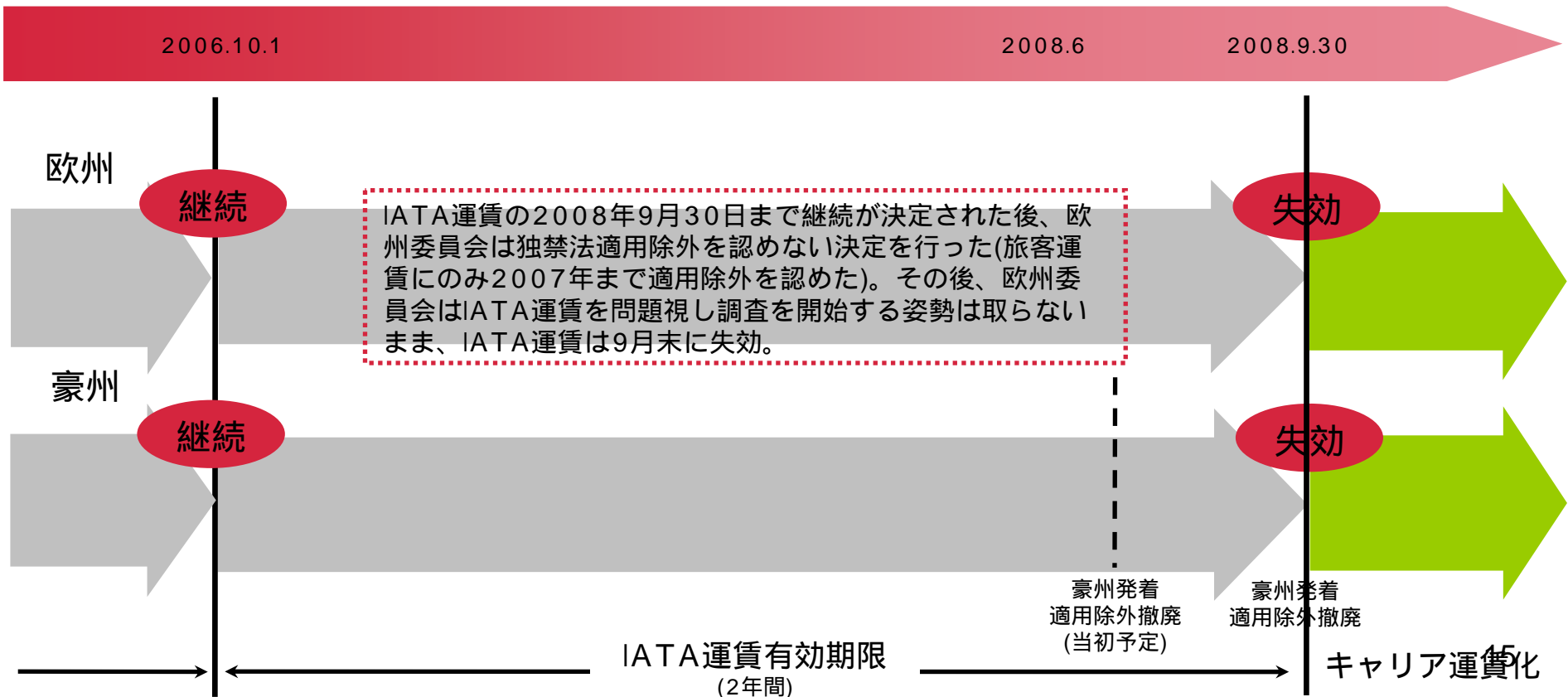
航空会社から見たIATA運賃のお客さまは、利用運送事業者様と一般荷主様に大きく二分される

実態に即し、かつお客さま利便を考慮した運賃体系を構築するには、旅客運賃体系を参考にしたキャリア運賃の設定が必要（別途資料参照）

貨物関連のIATA協定の適用除外廃止に対する論点および評価については、概ね旅客と共有しているとの認識

## (4) 貨物運賃

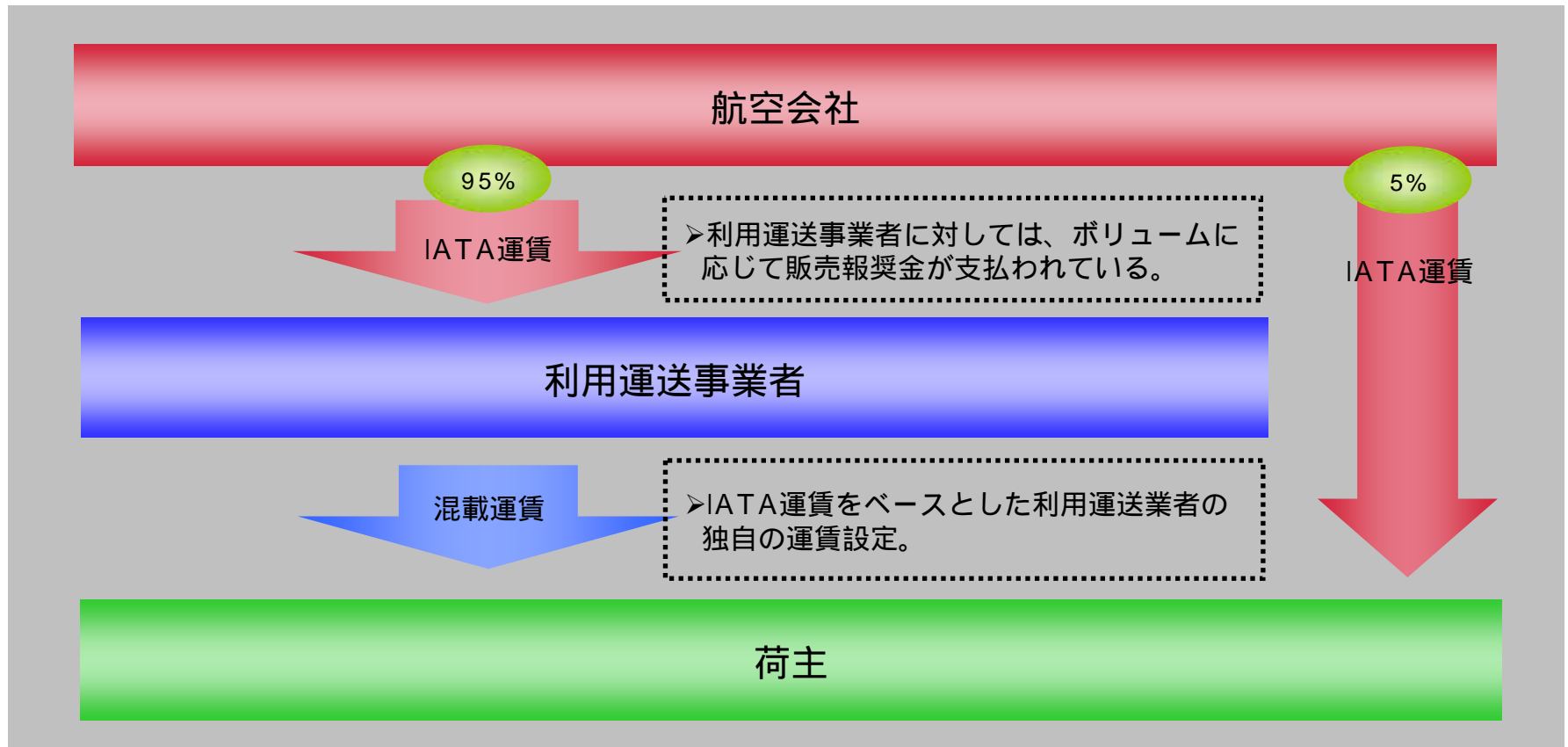
欧州・豪州発着IATA運賃は、適用除外廃止以降今回が初めての更新時期を迎え、これを機にIATA運賃は失効し、キャリア運賃の設定が必要となった。  
 当社は10月1日よりキャリア運賃を設定し、認可取得済み。





## (4) 貨物運賃

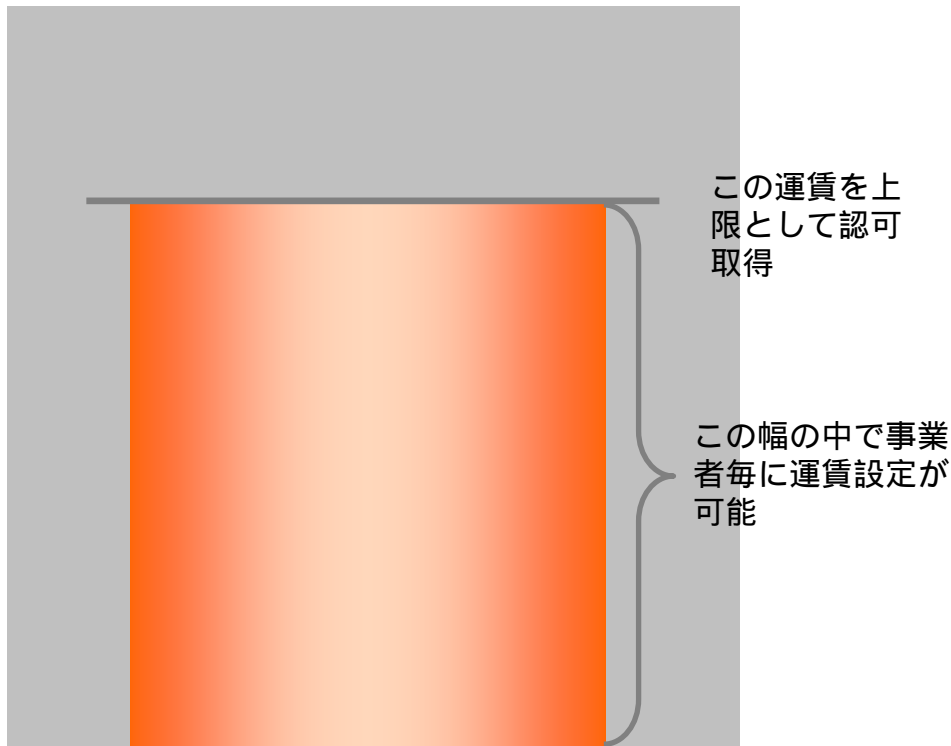
### 現状の運賃負担イメージ



## 現行法制度下におけるキャリア運賃のイメージ

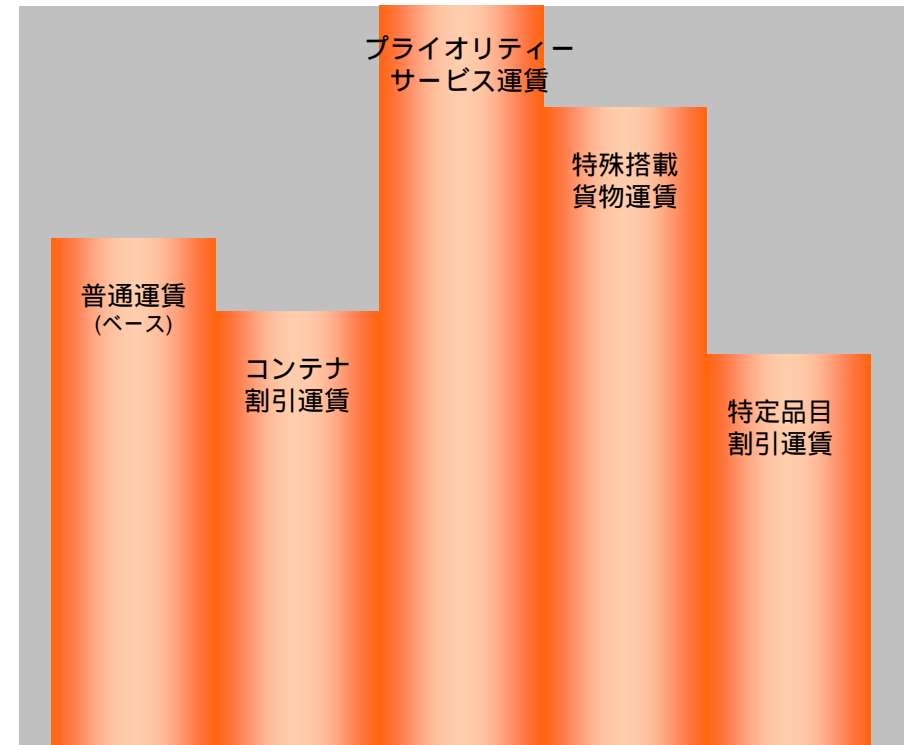
混載貨物用と一般貨物用に分けた、2本立ての運賃設定とする。

利用運送事業者用混載貨物運賃  
(旅客のI.T運賃に類似)



➤現状のIATA運賃と実勢運賃のような乖離は発生しない

一般貨物用運賃  
(旅客のF/C/Y、各種割引に類似)



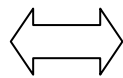
➤サービス・品目に応じて各々の運賃をファイルすることで、お客さまから見て「わかりやすい」運賃体系となる

# (1) 事業環境と課題

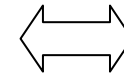
グローバル化の進展

航空自由化の進展

メガライアンス  
集約・寡占化



ネットワークキ  
ャリア収益悪化



LCC/Integrator  
発展・台頭

国際航空事業の従来モデル変更

どのように公益・お客さま利便を担保するか？

そのための適用除外制度の取り扱いは？

## (2) 適用除外制度のあり方について

	協定種類	当社の考え方
IATA 協定	運賃協定	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 連帯輸送にはベースとなる共通運賃が不可欠。</li> <li>• お客さま利便および事業効率の観点から、『適用除外』は包括的に廃止されるべきではない。</li> </ul>
	その他協定	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 競争法に抵触しないと考えられることから、『適用除外』は不要。</li> </ul>
二国間 協定	運賃協定	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 指定企業間合意を必要とする国がある以上は、『適用除外』は包括的に廃止されるべきではない。</li> </ul>
事業者間 協定	運賃協定	<ul style="list-style-type: none"> <li>• お客さま利便や国益などの観点から、『適用除外』は個別項目について是々非々で判断されるべき。</li> </ul>
	その他協定	