

国際航空に関する独占禁止法適用除外制度の在り方について



公正取引委員会

Japan Fair Trade Commission

経済取引局調整課長 東出浩一

独占禁止法の適用除外制度に対する基本認識

適用除外制度

- 1 自由経済体制の下であくまで例外的な制度
- 2 必要最小限にとどめられるべき

弊害

効率化への努力が十分に行われず、事業活動における創意工夫の発揮が阻害されるおそれがある。

国際航空協定をめぐる状況の変化

1999年の適用除外制度の見直しの際、「諸外国においても競争法からの適用除外が認められている」ことを理由として独占禁止法の適用除外制度を維持したが、これは少なくとも現時点においては、制度自体を維持する理由として成立していない。

日本において国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度を維持することの意義が無くなってきており、むしろ、本邦航空会社が新たな環境の下で積極的な国際展開を図る上で、この制度が障害となるおそれすらある。

国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方

適用除外制度の見直しについて

現時点において、現行の適用除外制度を維持する合理的な理由を説明することは、困難



速やかに適用除外制度の抜本的な見直しを行うことが必要

- **国際約束があるものについては、締結国の具体的な要請に基づいて実施されるものに限り、暫定的な措置を採れば足りる。**
- 公正取引委員会は、国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度の抜本的な見直しの方向性が示された際には、国際航空分野における公正な競争秩序を確保する観点から、適切な措置を講ずることを検討することとしている。

国際航空協定に独占禁止法の適用除外は必要か？

1. IATA運賃協定(旅客)について

IATA運賃協定とIATAのインターライニングとの関係

IATAのインターライニング (旅客)

- 1 インターライニングは、アライアンス、コードシェア等でも実施可能
- 2 IATAのインターライニングは、IATA運賃協定に対する適用除外が失効した地域でも、引き続き実施
- 3 航空会社は、必ずしもIATA運賃全額を収受していない

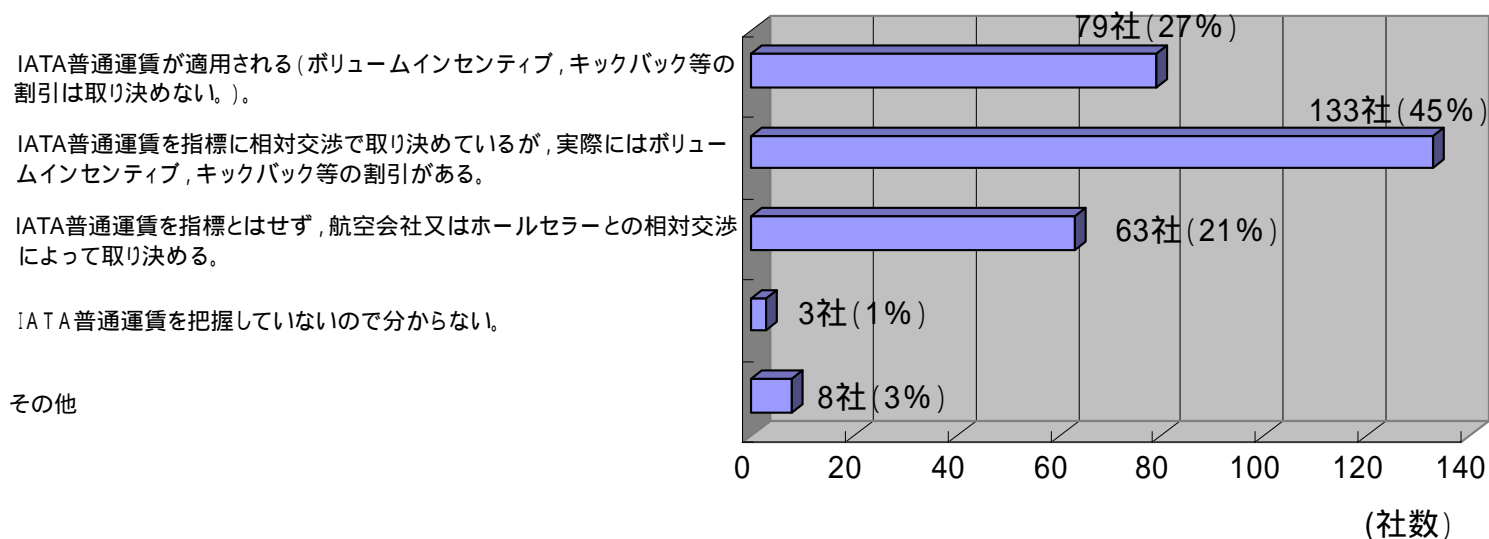
IATA運賃協定を適用除外としておく必要性は乏しい

弊害

IATA運賃は、**キャリア運賃の改定の際の指標**として機能

IATA普通運賃の仕入価格の取決め方法(旅客)

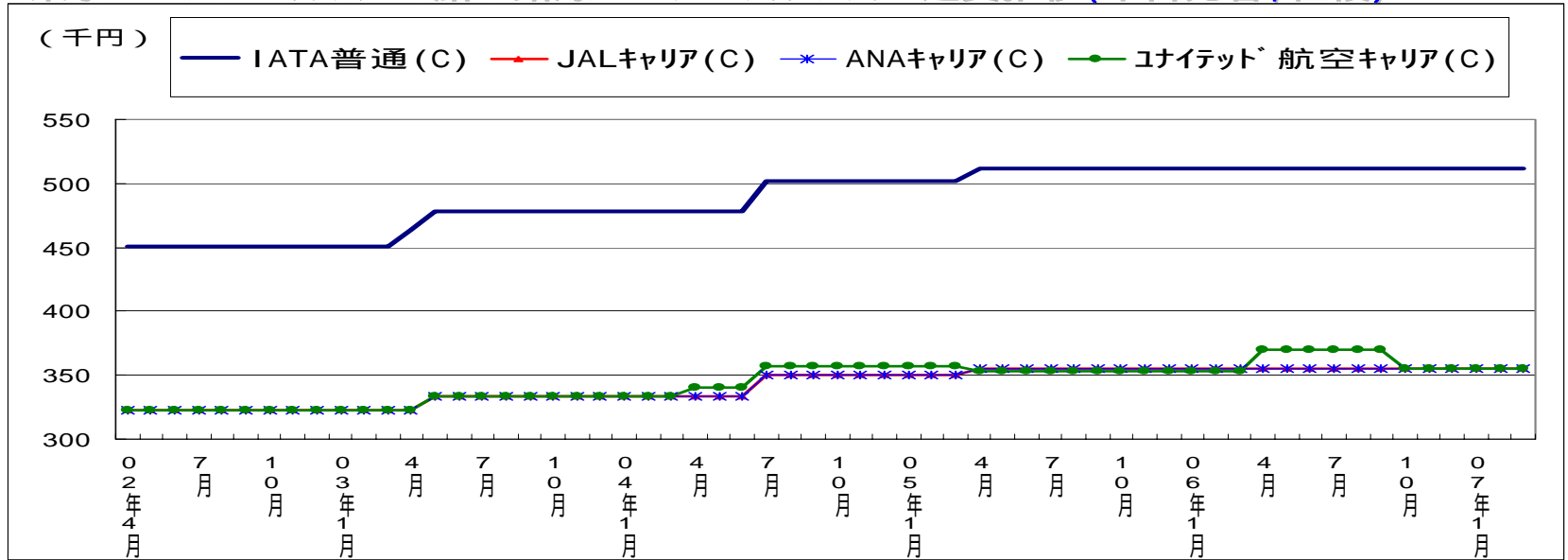
IATA普通運賃の仕入価格の取決め方法(複数回答あり)



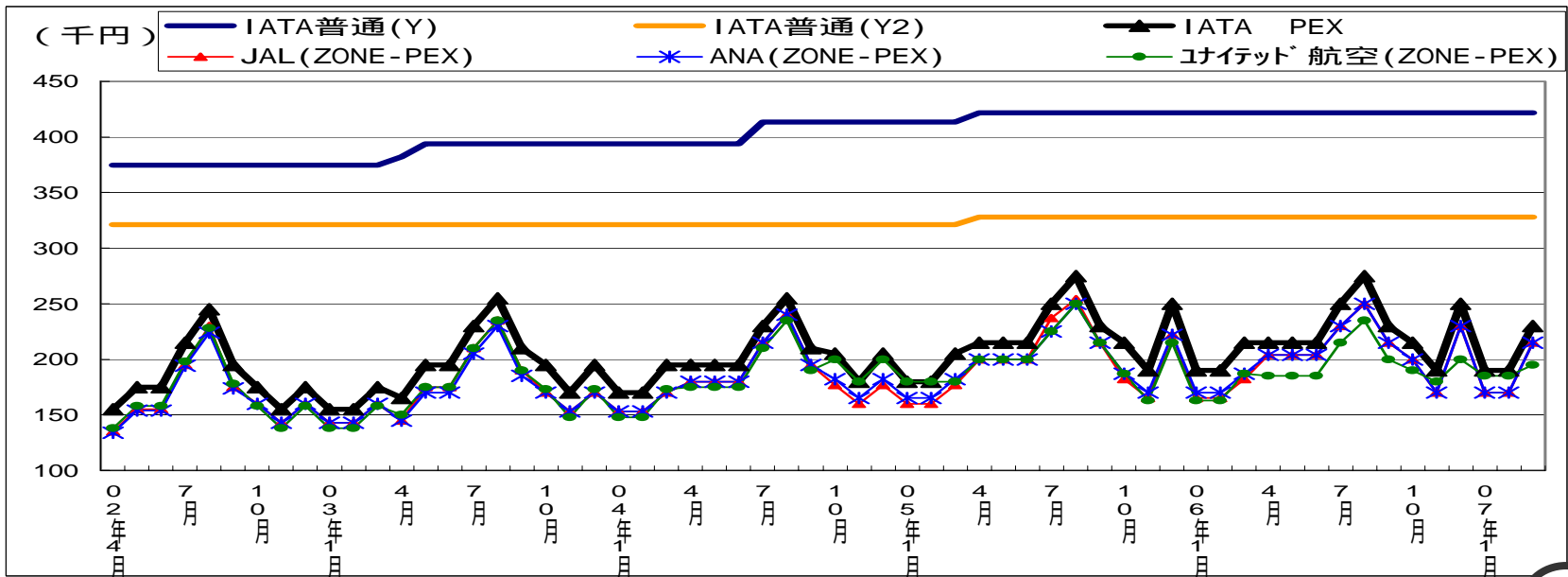
()内割合は,IATA普通運賃を利用していると回答した社(294社)に対する割合

(公正取引委員会調整課による旅行会社アンケート調査)

東京とロサンゼルスとを結ぶ路線のビジネスクラスの運賃推移(平日発着, 往復)



東京とロサンゼルスとを結ぶ路線のエコノミークラスの運賃推移(平日発着, 往復)



(OFC社「IATA運賃」「日本発特別運賃」より作成)

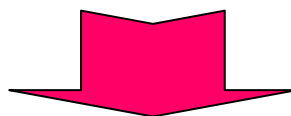
国際航空協定に独占禁止法の適用除外は必要か？

2. IATA運賃協定(貨物)について

IATA運賃協定とIATAのインターライニングとの関係

IATAのインターライニング
(貨物)

- 1 IATAのインターライニングは、IATA運賃協定に対する適用除外が失効した地域でも、引き続き実施
- 2 航空会社は、必ずしもIATA運賃全額を収受していない。

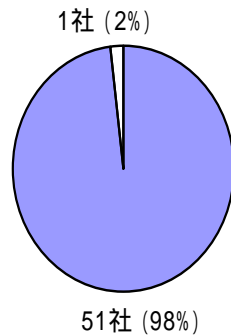


IATA運賃協定を適用除外としておく必要性は乏しい

IATA運賃と実際に支払っている運賃の乖離(貨物)

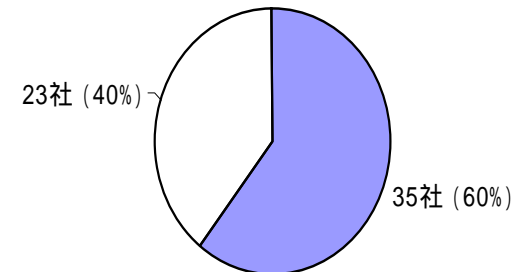
IATA運賃と実際に支払っている運賃の乖離(混載貨物)

- IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離している。
- IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離していない。



IATA運賃と実際に支払っている運賃の乖離(直送貨物)

- IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離している。
- IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離していない。



(公正取引委員会調整課によるフォワードアンケート調査)

国際航空協定に独占禁止法の適用除外は必要か？

3. その他のIATA運賃協定(IATA - IT運賃, フラットベッドサーチャージ)について

IATAのインターライニングと関係がないIATA運賃の存在

IATAのインターライニングとは関係がない運賃(IATA-IT運賃, フラットベッドサーチャージ)をIATAが設定することについては, その必要性について具体的な説明はなされておらず, これを適用除外とする合理的な理由はない。

4. その他のIATA協定(連絡運輸協定, 代理店協定, サービス規則協定)について

連絡運輸協定
代理店協定
サービス規則協定

いずれも, 価格その他の取引条件又は重要な競争手段を制約するものではない。

認可された協定の内容をみる限りでは, 現状において独占禁止法の問題が生じるものではない。

適用除外制度の対象としなくても実施可能

国際航空協定に独占禁止法の適用除外は必要か？

5. キャリア運賃協定について

キャリア運賃協定
(本体運賃・サーチャージ)

安定的かつ効率的な国際輸送ネットワークの維持
に必要か疑問

キャリア運賃協定が存在しない日米間の路線において、各航空会社が運賃についてあらかじめ合意をすることなく、安定的かつ効率的な国際運輸ネットワークが維持されている。

二国間航空協定との関係

二国間航空協定上に指定航空企業間合意に関する規定が置かれている場合であっても、「包括的合意」すら存在しないケースがある。

二国間航空協定上に指定航空企業間合意に関する規定が置かれているからといって、必ずしも個別の運賃又はその具体的な水準について合意をすること自体が二国間航空協定上の義務とされていることを意味するわけではないと考えられる。

国際航空協定に独占禁止法の適用除外は必要か？

キャリア運賃協定
(アライアンス周遊運賃)

現状においてアライアンス周遊運賃協定は、認可された協定の内容をみる限りでは、独占禁止法上の問題が生ずるものではない。

現状のアライアンス周遊運賃協定は、適用除外制度の対象としなくても実施可能

将来アライアンスの内容が拡大したとしても、一律に適用除外を与えるという制度にする必要は、必ずしもない。

DOT(米国運輸省)の運用をみると、アライアンスについて適用除外を認めるに当たっては、加盟会社同士のネットワークによって競争が促進され、輸送量が拡大し、運賃が低下することになるかどうかを考慮。

日本においては、こうした事業者間の提携・協定については「競争の実質的制限」に該当するかどうか、個別に違法性を判断すれば足りる。

国際航空協定に独占禁止法の適用除外は必要か？

6. その他の協定について

コードシェア協定
マイレージ協定

価格その他の取引条件又は重要な競争手段を制約するものではないので、認可された協定の内容をみる限りでは、現状において独占禁止法の問題が生じるものではない。

適用除外制度の対象としなくても実施可能

プール協定

日本とロシアとの間の条約で義務化されていることをその理由として実施されている。

日露新航空協定で、プール協定に関する義務が解消されると、プール協定を実施する理由が無くなる。