

第 2 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 2 0 年 1 0 月 3 0 日 ( 木 ) 1 0 : 0 0 ~ 1 2 : 0 0

**2 . 場所**

国土交通省 3 号館 1 0 階共用会議室 B

**3 . 出席者**

委員 ( 5 0 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、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**

関係者からのヒアリング ( 全日空、日本航空、日本貨物航空 )

**5 . 議事概要**

全日空、日本航空、日本貨物航空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

**I A T A 運賃 ( 旅客 )**

- インターラインを実施するため、利用実績にかかわらず、航空会社間で共通  
に利用できる運賃が必要。航空会社ごとの安価なキャリア運賃も設定されて  
おり、I A T A 運賃の設定によって国際航空市場における競争が制約される  
とはいえない。
- フレックスフェアはキャリア運賃に基づき機械的に計算されるものであり、  
退出 / 参入に係る自由度に改良が加えられた有益な運賃設定の枠組みであ  
るが、フレックスフェアであっても引き続き適用除外とする必要がある。
- フレックスフェアは シーズ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こと、多くの路線において値上がりしていること、  
算出基礎となる運賃や算出プロセスが非開示であること、等の課題があり、  
直ちに従来の I A T A 運賃調整会議の代替として評価できる段階にない。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。

## IATA運賃（貨物）

- 旅客と同様、インターラインを実施するため、利用実績にかかわらず、航空会社間で共通に利用できる運賃が必要。一部路線においてIATA運賃が廃止されたが、今後混乱が顕在化する可能性がある。IATAにおいて共通運賃が改めて設定された場合は、引き続き適用除外とする必要がある。
- 諸外国でIATA運賃に係る適用除外が廃止されている状況においては、我が国の適用除外のもとで適法に行われた行為であっても、当該行為に対して相手国側の競争法の適用が行われることがあり得ることから、相手国側のルールを遵守する必要があるため、IATA貨物運賃に係る適用除外は不要。インターライン輸送に影響が出ることは否めないが、実績は少ないため、インターライン用のキャリア運賃を設定することで対応できる。

## アライアンス

- 国際航空においては、外資規制（国籍条項）の存在により、グローバルな資本提携が自由に進められない。そのような特殊性の下で、グローバルアライアンスおよびその中での提携深化は、利用者利便の向上等のための重要な枠組みであり、我が国の航空会社も対応可能となるよう、適用除外制度が活用されるべき。既に米国＝韓国路線における米国社と韓国社の提携にATIが付与されており、アジアへ行くのに日本を経由せず、韓国からアジアの諸地点に行くことも可能になる。こうした動きに競争していくため、我が国航空会社にもATIを付与できる制度が必要。
- IATAよりもインターラインにおける利用者の選択肢や利便性は狭まる可能性があること、同一アライアンスで路線独占・寡占が生じやすくなり、運賃高騰等の懸念があること、など、アライアンスにより必ずしも全ての面で利用者利便が高まるわけではない。米国＝欧州間のアライアンスに対してもATIが一律的に全て容認されているわけではないことから、我が国においてもアライアンスに対するATIの付与については個別項目については是々非々で判断すべき。
- 貨物のアライアンスについては、メンバー間でのスケールメリットを使ってハンドリングのコスト等を低減する部分で機能しているが、運賃まで踏み込んだ関係はなく、旅客のアライアンスほど利用者に対するメリット、利便性が出てきていない。