



**公正取引委員会**  
Japan Fair Trade Commission

**資料2**

国内航空のあり方に関する  
有識者会議(第3回)

# **第3回国内航空のあり方に関する有識者会議 (公正取引委員会説明資料)**

**令和7年12月5日**

- 1 独占禁止法の概要**
- 2 航空運送事業者の共同行為について**
- 3 公正取引委員会への相談について**

# **1 独占禁止法の概要**

事業者が自らの利益を守る目的で、市場の競争を制限・阻害することも少なくない。



公正かつ自由な競争を促進するために定められているのが

**「独占禁止法（正式名称：私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律）」**

国民経済の民主的で健全な発達、及び消費者の利益を確保することを目的に、公正かつ自由な競争を促進している。

自由経済社会の下、事業活動を行う上で事業者等が守るべき基本ルールを定めた法律が独占禁止法である。独占禁止法は、公正かつ自由な競争を促進するために、自由な競争を妨げたり、不公正な競争手段を用いて競争したりすることを禁止している。主な禁止行為としては次のものがある。

## 不当な取引制限

同業者や業界団体で、価格や生産数量などを取り決め、お互いに市場で競争を行わないようにすること。カルテルや入札談合が該当する。

## カルテル、入札談合等

## 業務提携等の共同行為

※カルテル、入札談合等と同様に、複数事業者による行為であるものの、通常違反性がないものとして、業務提携等がある。

## 私的独占

有力な企業が、株式の所有や役員の派遣などによって競争事業者を統制下に置いたり（支配）、取引先への圧力などにより競争事業者を市場から追い出し又は新規参入を妨害したり（排除）すること。

## 不公正な取引方法

例えば、以下のような公正な競争を阻害するおそれのある行為を行うこと。

共同の取引拒絶、差別対価、不当廉売、再販売価格の拘束、優越的地位の濫用、抱き合わせ販売、排他条件付取引、拘束条件付取引、競争者に対する取引妨害

## 競争制限的な企業結合

市場における競争を実質的に制限することとなる企業結合（株式保有・役員兼任・合併・分割・共同株式移転・事業譲受け等）を行うこと。

- この法律において「**不当な取引制限**」とは、事業者が、契約、協定その他何らの名義をもつてするかを問わず、**他の事業者と共同して**対価を決定し、維持し、若しくは引き上げ、又は数量、技術、製品、設備若しくは取引の相手方を制限する等**相互にその事業活動を拘束し、又は遂行することにより**、公共の利益に反して、**一定の取引分野における競争を実質的に制限すること**をいう。（第2条第6項）
- 「**一定の取引分野における競争を実質的に制限する**」とは、競争自体が減少して、特定の事業者又は事業者集団がその意思で、**ある程度自由に、価格、品質、数量、その他各般の条件を左右することによって、市場を支配することができる状態をもたらすこと**をいう（東宝株式会社ほか1名に対する件[昭和28年12月7日東京高等裁判所判決]）。

## 事業者等の共同の取組が競争制限効果のみをもたらす場合

入札談合、受注調整、価格カルテル、数量カルテル、市場分割カルテル等

原則として独占禁止法上問題となる

## 業務提携等の共同行為

主な類型：

- ・ 標準規格の設定
- ・ 環境保全、安全確保等の社会公共的な目的のための自主基準
- ・ 消費者に対する使用方法等の情報提供
- ・ 共同輸送

そもそも競争制限とならないケースが多い

- ※ 価格・数量・取引先等に関わるものの場合は、共同事業の内容・態様、参加者の市場シェア等を踏まえ、「競争を実質的に制限する」場合に違法となる。
- ※ 他の事業者を排除する行為等は「私的独占」「不正な取引方法」に当たり得る。

## **2 航空運送事業者の共同行為について**

航空運送事業者間の共同行為（協定※）に関する独占禁止法上の基本的な考え方は以下のとおり。

なお、最終的な独占禁止法上の問題の有無については、具体的な事案ごとに個別に評価されることに留意する必要がある。

### ◆ 原則として独占禁止法上問題となる協定

運賃・料金、運航便数又は運航路線を制限する協定及び路線分割、市場分割を行う協定は、原則として独占禁止法上問題となる。

- ✓ 「運賃・料金、運航便数」は、航空運送事業者にとって重要な競争手段であることから、これらを制限する協定は原則として独占禁止法上問題となる。
- ✓ 「運航路線を制限する協定及び路線分割、市場分割を行う協定」とは、運航路線を制限する協定及び営業する区域についての地域分割を行う協定をいう。運航路線は航空運送事業者にとって重要な競争手段であることから、これらを制限する協定は原則として独占禁止法上問題となる。

### ◆ 原則として独占禁止法上問題とはならない協定

一般に、運賃・料金、運航便数及び運航路線等競争手段に関する制限を伴わない協定は、原則として独占禁止法上問題とはならない。

※ 本資料上では「協定」は「共同行為」と同義として用いている。

## 航空運送事業者間における協定の例

### 1 運航時刻（ダイヤ）のみを調整する協定

- ✓ 航空運送事業者間で運航時刻を調整する協定は、次の①～④のいずれも満たすものであるならば、原則として**独占禁止法上問題とならない**。

- ① 運賃・運航便数等に関する制限を伴わない協定であること
- ② 全体として競争手段を制限し需要者の利益を不当に害さないものであること
- ③ 当該協定が特定の事業者に対して不当に差別的でないこと
- ④ 事業者が協定の遵守を強制するものとなっていないこと

### 2 運航時刻（ダイヤ）及び運航便数を調整する協定

- ✓ 運航時刻の調整に併せて運航便数を減便するなど、航空運送事業者間で運航便数といった競争手段を制限する協定は、原則として**独占禁止法上問題となる**。

## 航空運送事業者間における協定の例

### 3 運航する路線を取り決める協定

- ✓ ある路線で競合する航空運送事業者が自社の判断で、撤退することを決定することは、**独占禁止法上問題とならない**が、2社で調整して、どちらか1社が運航し、もう1社が撤退することを決定する場合には、運航路線を制限するものとなるため、原則として**独占禁止法上問題となる**。

### 4 コードシェアに関する協定

- ✓ ある路線で競合する航空運送事業者2社がコードシェア協定を締結することは、その協定が競争手段に関する制限を伴わないもの（運賃調整等を行わないもの）であれば、**独占禁止法上問題とならない**が、どちらか1社が、もう1社とコードシェア協定を締結することを前提に、当該路線から撤退することを2社で調整して決定する場合には、コードシェアに関連して、上記3の「2社で調整して、どちらか1社が運航し、もう1社が撤退することを決定する」ものであって、運航路線を制限するものとなるため、原則として**独占禁止法上問題となる**。

## (参考) 航空法上の規定 (国土交通大臣の認可と独占禁止法との関係)

### 航空法（昭和27年7月15日法律第231号）（抄）

#### （私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）

**第百十条** 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の規定は、次条第一項の認可を受けて行う次に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は第百十一条の三第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき（同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が第百十一条の二の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

一 航空輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる本邦内の各地間の路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該路線において二以上の航空運送事業者が事業を営んでいる場合に本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う共同経営に関する協定の締結

二 （略）

#### （協定の認可）

**第百十一条** 本邦航空運送事業者は、前条各号の協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。

- 一 利用者の利益を不当に害さないこと。
- 二 不当に差別的でないこと。
- 三 加入及び脱退を不当に制限しないこと。
- 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。

#### （公正取引委員会との関係）

**第百十一条の三** 国土交通大臣は、第百十条第一号の協定について第百十一条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。

2～4 （略）

(参考) 航空法上の規定  
(国土交通大臣の認可と独占禁止法との関係)

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外)

**第一百十条** 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の規定は、次条第一項の認可を受けて行う次に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は第百十一条の三第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき（同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が第百十一条の二の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

一 航空輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる本邦内の各地間の路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該路線において二以上の航空運送事業者が事業を営んでいる場合に本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う共同経営に関する協定の締結



- ✓ 例えば、離島路線において運航している2社が、当該路線について需要の低下により採算がとれなくなったことから、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために締結する共同経営に関する協定が該当する。
- ✓ なお、これに該当する協定として国土交通大臣の認可を受けた事例は、現在まで0件である。

### **3 公正取引委員会への相談について**

公正取引委員会では、事業者や事業者団体が、今後、自ら行おうとする、商品・役務の取引、知的財産の利用、自主基準・自主規制、共同事業、業務提携、共同研究開発などについての個別具体的な内容が独占禁止法上問題となるかどうかについての相談を受け付けている。

※ 航空法に基づく独占禁止法適用除外に関する相談は国土交通省。

## 「事前相談制度」による相談 【令和6年度 1件】



- 公正取引委員会は、法運用の透明性を高め、相談制度の一層の充実を図るため、事業者等が行おうとする具体的な行為が、独占禁止法の規定に照らして問題が無いかどうかの相談に応じ、書面により回答する「事前相談制度」を設けている。申出者名並びに相談及び回答の内容は原則公表する。
- 事前相談制度を利用した相談については、原則として、事前相談申出書を受領してから30日以内に書面により回答を行う。ただし、事前相談申出書を受領後、回答を行うために必要と判断される資料等の追加的提出を求めた場合には、全ての資料等を受領してから30日以内に回答を行う。

## 「事前相談制度」によらない相談 【令和6年度 1,157件（優越的地位の濫用の件数を除く）】

- 公正取引委員会では、相談者の負担軽減及び相談者・相談内容の秘密保持に配慮し、事前相談制度によらない相談（以下「一般相談」という。）も受け付けている。
- 一般相談は、電話、来庁等で相談内容の説明を受け、原則として口頭で回答するもので、相談内容等については原則として非公表としている（相談者以外にも参考になると考えられる事案については、相談者の了解を得た上で、相談の概要等を公表することがある。）。

【参考】公正取引委員会ウェブサイト上に掲載している過去の相談事例について  
相談者以外にも参考になると考えられる主要な相談（業務提携、共同調達、OEM、情報活動などを  
含む。）の概要を取りまとめ、相談事例集として毎年公表し、公正取引委員会のウェブサイトの「相談事例集」のページに掲載。行為類型など別に整理して掲載し、「キーワード」で検索もできる。  
（相談事例集）<https://www.jftc.go.jp/dk/soudanjirei/>

## 相談窓口

相談内容	本局 03-3581-5471（代表）	地方事務所等	ウェブサイト
事業者・事業者団体が自ら行おうとする商品又は役務の取引、知的財産の利用、自主基準・自主規制、共同事業等に係る個別具体的な事業活動についての相談	相談指導室	経済取引指導官、総務課又は総務係	
株式取得、合併等の企業結合についての届出・相談	企業結合課	経済取引指導官、総務課又は経済係	

## 相談事例集の公表

公正取引委員会は、事業者等の独占禁止法に関する理解を一層深めることを目的として、相談者以外にも参考になると考えられる主要な相談の概要を取りまとめ、相談事例集として毎年公表しています。

## 企業結合審査ガイドブックの作成

公正取引委員会は、企業結合審査の概要はもちろんのこと、手続の流れなどを図を用いて分かりやすく網羅的に解説するガイドブックを作成し、令和7年6月11日に公表しました。

[https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu\\_files/kigyoketsugo.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/kigyoketsugo.pdf)

