

国土交通政策研究 第 110 号

航空法における

独占禁止法適用除外制度の効果に関する調査研究

2013 年 7 月

国土交通省 国土交通政策研究所

主任研究官 久保 麻紀子

客員研究官 原田 峻平

研究官 井熊 伸吾

研究官 内田 忠宏

## 要旨

国際航空市場においては、単一の航空会社間の競争から、スカイチーム、スターアライアンス、ワンワールドといった巨大なグローバルアライアンス間の競争へと移行し、航空会社はアライアンス内における事業提携を深め、国際競争力の向上を図っている。我が国では、航空会社が他社と提携する際に締結する協定に対しては航空法において独占禁止法の適用除外を認める制度（ATI）がある。

提携深化協定については、フライトスケジュールの調整による乗り継ぎ利便の向上、既存幹線路線の供給量の増加等の利用者利便の増進が期待される一方、市場における競争の制限につながり、運賃の高騰等、移動可能性の制約要因となるおそれがあるとの意見もあるところであり、ATIのあり方について諸外国の制度の運用状況等を分析検討しつつ、そのあり方について検討することが必要となっている。

以上を踏まえ、本調査研究においては、

- ・米国、欧州等諸外国における競争法適用除外制度の取扱い
  - ・我が国航空会社において実施されている提携深化協定（航空会社間の提携関係の深化を図るための協定）による運賃への影響
- 等について、現時点で可能な範囲で試行的に調査・分析を行った。

その結果、諸外国においては、制度自体はそれぞれ異なるものの、概して、国際航空協定に関して、利用者利便等の公共の利益や経済的効率性を勘案し、競争法との整合性について判断するスキームが構築されており、提携深化協定についても前述のスキームを通じて実施が認められている点については共通であることがわかった。特に、米国においてはグローバルな航空政策の側面から、我が国と同様に運輸当局（DOT）が認可を実施していることがわかった。

また、我が国の提携深化協定による運賃への影響について、今回行った分析においては、ATIの認可を受けた提携深化協定の実施後、運賃が低下したことが確認されており、ATIによる競争減殺効果は確認されなかった。

上記の結果より、現時点においてATIは航空分野におけるグローバルアライアンス間競争を活性化する上でのツールとしての機能を果たしているといえ、引き続き制度を適切に運用していくことが求められる。

一方で、本調査研究は提携深化協定開始後間もなく実施したものであるため、短期間のデータを用いた分析となっている点が課題である。制度のもたらす影響をより適切に把握する観点から、引き続きモニタリングを続け、広範かつ長期的なデータの蓄積を図ることが必要であると考えられる。

## Research on Antitrust Immunity in the International Aviation Sector

### 【Abstract】

In Japan, Civil Aeronautics Act gives Civil Aviation Bureau in MLIT an authority to grant antitrust immunity (ATI) to an agreement among airlines in the international air transportation sector. ATI has been granted to a joint venture (JV) agreement since 2010. While those agreements may increase the consumer benefit, by, for example, improving schedule of connecting flight, it may restrict competition and may lead to the increase in airfares as well. Therefore, it is important to consider merits and demerits of current ATI scheme, through surveying legal system in other countries and analyzing an economic impact brought by ATI.

In particular,

- Comparing the legal systems and their application in relation to ATI in the U.S., EU and Australia; and
- Analyzing price effect of JV agreements, which are concluded by the Japanese airlines on one side and have granted ATI, in the international air transport market

are the two main themes of this study.

Key findings of this study are as follows;

- Although the U.S., EU and Australia have different legal system for this matter, it is common that they have the schemes to judge consistency of an international air agreement to the antitrust law, by taking public benefit and economic efficiency into account. Moreover, the JV agreements in international air transportation are admitted through those schemes in the U.S., EU and Australia. Especially in the U.S., Transportation Authority (Department of Transport) approves ATI in a light of global aviation policy as it is in Japan.
- The result of economic analysis shows that the airfare is reduced by the ATI; the effect of ATI to interline airfare is 10%-14% (-), and that to online airfare is 5%-10% (-). This result shows that “ATI diminishes competition in the international aviation sector” is not the case.

It can be concluded that ATI fulfills the function to activate the competition among global alliances in international aviation sector, and it is desirable that ATI system is effectually operated from now on.

This study was undertaken in a short-time period, and there was a limit in data collection as the JV agreements were in force only since 2011. For more properly grasping the effect of ATI in a long-time period, it is necessary to continue monitoring and gather wide and long-term data.

# 目次

## 要旨

## 本編

第1章 調査研究の背景・目的.....	1
1.1 背景・目的.....	1
1.2 我が国におけるATI及び提携深化協定締結の現状.....	1
1.3 調査フロー.....	3
第2章 諸外国における競争法適用除外制度の運用状況調査.....	4
2.1 調査の目的.....	4
2.2 調査の基本的な考え方.....	4
2.3 米国における航空分野に関するATI制度について.....	4
(1) ATI制度の歴史的背景及び変遷.....	4
(2) 現行ATI制度の仕組み.....	9
(3) 適用除外対象事項について.....	21
(4) ATI制度を巡る近年の議論の動向.....	23
(5) ATI制度を巡る関係者の見解.....	24
(6) 今後の見通し.....	24
2.4 欧州における航空分野に関する競争法適用除外制度.....	26
(1) 欧州における航空分野の競争法関連制度.....	26
(2) 競争法関連制度を巡る近年の議論の動向.....	35
(3) 競争法関連制度を巡る関係者の見解.....	35
(4) 今後の見通し.....	35
2.5 豪州における航空分野に関する競争法適用除外制度.....	36
(1) 豪州における航空分野の競争法適用除外制度.....	36
(2) 適用除外対象事項の変遷と現状.....	44
(3) 競争法適用除外制度を巡る近年の議論の動向.....	44
(4) 競争法適用除外制度を巡る関係者の見解.....	44
(5) 今後の見通し.....	45
第3章 我が国における提携深化協定の定量的分析.....	46
3.1 分析の目的および概要.....	46
(1) 分析の目的.....	46
(2) 分析の概要.....	46
3.2 既存研究のレビュー.....	46

(1) ATIに関する実証研究および理論研究.....	46
(2) 今回の推定での仮説の抽出.....	47
3.3 推定式の検討とデータの整理.....	48
(1) 運賃関数における変数の検討.....	48
(2) データの仕様と変数選択.....	48
(3) 使用する推定式と各変数の詳細.....	50
(4) 分析手法.....	51
3.4 分析結果.....	54
3.5 結果の解釈.....	55
3.6 分析のまとめ.....	56
第4章 調査結果のまとめと今後のあり方.....	58
参考文献一覧.....	60
ヒアリング対象機関.....	62

謝辞

## 第 1 章 調査研究の背景・目的

### 1.1 背景・目的

国土交通省航空局は、航空法（昭和 27 年法律第 231 号）における国際航空に関する私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号。以下「独占禁止法」という。）の適用除外制度について、「規制改革推進のための 3 ヶ年計画（再改訂）」（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）を踏まえ検討を行い、2010 年以降、航空会社間の提携関係の深化を図るための協定（提携深化協定）について認可対象に加え、運用を開始している。

航空法における国際航空に関する独占禁止法適用除外制度とは、航空運送事業者間の協定について、その性質上、競争制限的な内容を含むものは独占禁止法上の問題が生じるおそれがあるが、利用者利便の増進に資するものについては、航空政策上その締結を認めることが必要となることから、国土交通大臣の認可（航空法第 111 条第 1 項）を受けたものについては独占禁止法の規定を適用せず、その実施を可能とする制度である。提携深化協定に伴う具体的な共同事業の例としては、運賃、路線・便数の調整、サービスの共通化などがあげられる。

一方、こうした提携深化協定を含む国際航空運送における独占禁止法適用除外制度については、市場における競争の制限につながり、運賃の高騰等、移動可能性の制約要因となるおそれがあるとする意見もあり、ATI のあり方について諸外国の制度の運用状況等を分析検討しつつ、そのあり方について検討することが必要とされている<sup>1</sup>。

以上を踏まえ、本調査研究においては、国土交通省の政策部局が今後の本制度の在り方を検討する際の基礎資料とするため、諸外国における航空会社間の提携に対する競争法適用除外制度の取扱について調査を行うとともに、我が国において新たに ATI の対象とされた提携深化協定による利用者利便への影響等について、現時点で可能な範囲での調査・分析を試行したものである。

### 1.2 我が国における ATI 及び提携深化協定締結の現状

我が国においては、前述のとおり、平成 22 年より提携深化協定を ATI の対象としている。我が国における ATI の運用については、「国際航空に関する独占禁止法適用除外制度の運用について」（平成 22 年 6 月 7 日国空事第 132 号）において定められており、現在 ATI が必要とされている協定としては、

---

<sup>1</sup> 「規制・制度改革に係る追加方針」（平成 23 年 7 月 22 日閣議決定）においては、「国土交通省は、諸外国の国際航空に関する独占禁止法適用除外制度に係る状況等を分析・検証し、我が国の同制度の在り方について、公正取引委員会と協議しつつ、引き続き検討を行う。」こととされている。

- ・IATA の e タarif及びフレックスフェアを通じて決定された共通運賃にかかる協定の締結又は変更
- ・キャリア運賃協定の締結又は変更
- ・プール協定
- ・提携深化協定

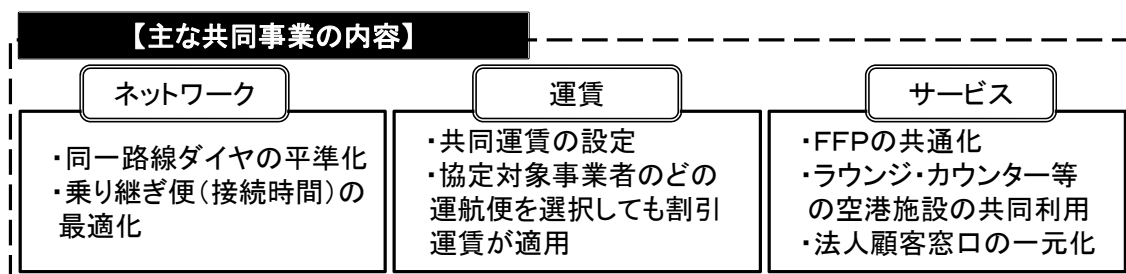
があげられている。提携深化協定については、本通達において新たにその取扱が明確にされたものである。その他、航空会社が今後新たに締結又は変更しようとする協定について、独占禁止法上の問題が生じるおそれがあるか否か疑義がある場合には、航空会社は国土交通省に予め相談することとしている。

なお、現在我が国でATIの認可を受けている提携深化協定は表1のとおりであり、その主な共同事業の概要は図1の通りである。

表 1 本邦企業の提携深化協定の認可状況（2013年7月現在）

提携企業		対象地域	認可日	共同事業開始
日本航空	アメリカン航空	北米	2010.10.22	2011.04
日本航空	ブリティッシュ・エアウエイズ	欧州	2012.05.25	2012.10
全日空	ユナイテッド航空	北米	2010.10.22	2011.04
全日空	ルフトハンザ・ドイツ航空 <sup>(※)</sup>	欧州	2011.06.01	2012.04

(※)2012年9月27日にスイスインターナショナルエアラインズ及びオーストリア航空が追加出所) 国土交通省航空局資料



出所) 国土交通省航空局資料

図 1 提携深化協定の概要

上述の提携深化協定による共同事業により期待される効果として、ネットワークの観点からは、既存幹線路線の供給量・便数の増加、提携外国航空企業の相手国内ハブ空港との路線開設、当該外国航空企業のフィーダー路線からの送客数の増加等による日本発着直行路線の維持、開設及び増便があげられる。また、発着時間の分散化や接続時間の調整による乗り継ぎ便の最適化が図られることにより、ダイヤに係る利便性の向上も期待できる。



運賃の観点からは、メタル・ニュートラリティ<sup>2</sup>による全体最適化等により、密度の経済による単位辺りコストの低下、乗継便におけるダブル・マージンの消滅等による運賃の低下や、在庫の共有化や法人顧客の共同開拓等による適用条件の緩やかな運賃の設定や法人割引運賃の設定等の運賃種別の多様化が図られることが期待でき

そのほか、FFPの共通化、法人顧客窓口の一元化等サービスの向上が図られることも期待できる。

### 1.3 調査フロー

上記背景を踏まえ、以下のフローに基づき、調査研究を実施した。

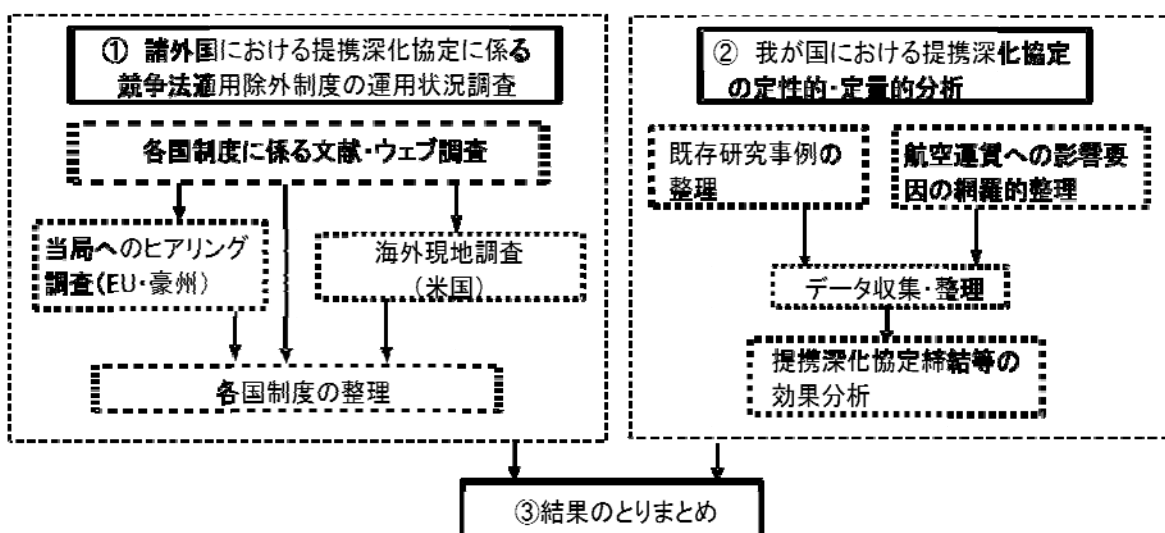


図 2 調査フロー

<sup>2</sup> いずれの航空会社が運航する便であるかに関わらず、収益を分配し旅客を同等に扱うこと。

## 第2章 諸外国における競争法適用除外制度の運用状況調査

### 2.1 調査の目的

今後の我が国における ATI 制度の在り方を検討する際の基礎資料とするため、諸外国における競争法適用除外制度に関する制度、実態、効果分析、競争政策との整理等について調査・分析を実施する。

### 2.2 調査の基本的な考え方

調査対象国は、ATI 制度が先行的に議論、実施されていると考えられる米国、欧州、豪州とした。

調査方法は、文献・ウェブ調査、ヒアリング調査（米国・欧州・豪州）を基本とし、米国についてのみ、調査内容を精査・補完するために、海外現地ヒアリング調査を実施した。

### 2.3 米国における航空分野に関する ATI 制度について

本項では、米国の航空市場における反トラスト法適用除外制度（ATI 制度）について、文献・ウェブ調査及び現地インタビュー調査により判明した情報を整理する。

#### (1) ATI 制度の歴史的背景及び変遷

##### ① 米国における航空規制緩和の流れ<sup>3</sup>

米国の航空市場は、1938年の民間航空法（Aeronautics Act of 1938）及びその改正版である1958年の連邦航空法（Federal Aviation Act of 1958）により、航空運賃や参入路線について規制が設けられ、競争から保護されてきた。当時は、航空輸送産業は差別化の難しいサービスを提供する産業と考えられ、また比較的参入を受けやすく、規制なしでは無駄な競争の下で公衆の利益に反する結果を招くと考えられていた。航空輸送産業は揺籃期にあり、幼稚産業として保護する必要があるという理論も規制を正当化していた。また、経済学の立場からは、航空輸送産業は大きな外部利益を生み出す公益事業であるため、これを損なわないように規制が必要との考え方が主張されていた。

しかし、その後、交通経済の分野では、独占の可能性があっても、競合可能性（Contestability）があれば、自由競争市場はむしろ良好な結果（より低廉な運賃や利便性、消費者の便益の増大）をもたらすとの理論が唱えられるようになった（コンテストビリティ理論）。また、1973年の石油危機の発生に伴い、燃料の高騰による経営難に対して民間航空委員会（Civil Aeronautics Board、CAB）は便数値上げ、便数凍結（供給調整）、新規参入棚上げ等の救済策に乗り出したが、これが消費者側か

<sup>3</sup> 本項は「航空産業入門」（株）ANA 総合研究所（2008）およびインタビュー結果等より構成した。

らの不満を買う結果となり、消費者団体からも航空市場の規制緩和を求める主張が盛り上がってきた。

こうした背景のもと、1977年1月に就任したカーター大統領は米国内航空の全面的な規制廃止に着手した（当時の米国政府内には、国内航空市場を自由化することが消費者の利益につながるとの意見が支配的であったと言われている<sup>4</sup>）。その結果、1978年に規制廃止法（あるいは規制緩和法と訳される）（the Airline Deregulation Act of 1978）が成立した。この法律により、CABの規制は4年間で完全廃止されることとなり、7年後の1985年1月1日をもってCAB自体も廃止されることとなった。

規制廃止法の主な内容は以下のようになっており<sup>5</sup>、この時点で（オ）にあるように各種規制（国際線の規制、合併の規制、地方生活路線補助制度の実施等）の所管はCABから運輸省（DOT）に変更されており、反トラスト法の適用を除外する権限もDOTに移管されている<sup>6</sup>。

- ア) 参入規制の撤廃を段階的に進め1981年の末で完全撤廃する
- イ) CABの運賃認可権限を段階的に縮小し、1982年の末に完全に自由化する
- ウ) 国際航空企業の国内参入を認める
- エ) 航空郵便への政府援助を1986年の1月1日をもって廃止し、地方生活路線補助制を導入する
- オ) CABの廃止後になお必要な規制については（国際線の規制、合併の規制、地方生活路線補助制の実施等）は運輸省（Department of Transportation、DOT）に移管する

米国政府はこの国内航空市場の規制緩和により、運賃の低下や便数の増加等が起こり、消費者利益につながったと考えている<sup>7</sup>。たとえば米国の Heritage Foundation が1998年に発行したレポート「20TH ANNIVERSARY OF AIRLINE DEREGULATION: CAUSE FOR CELEBRATION, NOT RE-REGULATION」（ADAM D. THIERER）によれば、「1997年時点の運賃は1978年に比べて40%低下」、「フライト便数は1978年の500万便に対して1997年は820万便で63%増加」、「旅客数は1978年の2.5億人に対して1997年は6億人で2.5倍の増加」等の事実

<sup>4</sup> Wicks group PLLC（米国の航空コンサルタント）へのインタビューより。

<sup>5</sup> 「航空産業入門」（株）ANA総合研究所（2008）

<sup>6</sup> Alliances, Immunity and the Future of Aviation, Warren Dean Jr (Thompson Coburn LLP) and Jeffrey N Shane (Hogan Lovells US LLP), The Air & Space Lawyer 22, no 4 (2010)  
[http://www.wilmerhale.com/uploadedFiles/WilmerHale\\_Shared\\_Content/Files/Editorial/Publication/v oelcker\\_sven\\_AirSpace\\_22.pdf](http://www.wilmerhale.com/uploadedFiles/WilmerHale_Shared_Content/Files/Editorial/Publication/v oelcker_sven_AirSpace_22.pdf)

<sup>7</sup> Wicks group PLLC（米国の航空コンサルタント）へのインタビューより。

が報告されている<sup>8</sup>。また米国ブルッキングス研究所が出したレポートによれば米国航空産業の規制緩和により 1993 年価格で年間 184 億ドルの消費者利益があったと推定されている<sup>9</sup>。

こうした国内航空市場の規制緩和の成功を受け、米国の DOT 及び国務省はこの規制緩和の枠組みを、国際航空市場へ展開する政策を推進していく<sup>10</sup>。その端緒として、1978 年 8 月、カーター大統領政権下において米国政府は「国際航空交渉の実施のための政策声明」を公表し、新しい国際航空政策をまとめたものとして「米国モデル航空協定 (The U.S. Model Agreement)」を策定した。その主な内容は以下の通りである。

- ア) 「当事国の欲する数の航空企業」 (as many airlines as it wishes) を指定することを認め、競争促進を目指した。
- イ) 輸送力について公正かつ平等な機会を保障し、差別的な扱いを禁止した。
- ウ) 両当事国から不承認とならない限り航空企業の申請した運賃は有効になるとする運賃の相互不承認主義 (Double Disapproval Rule) を規定。両当事国からの承認がない限り運賃は発行しないとする従来の「相互承認主義 (Double Approval Rule)」を改め運賃設定の自由度を高めた。
- エ) チャーター航空についてのルールを出発国の規則とする発地国主義 (Country of Origin Rule) を採用し、チャーター運送の安定化を図った。従来チャーターは 2 国間協定の枠外で行われてきたが、「モデル協定」においてはチャーターもその対象とした。

ただし、米国はこの「モデル協定」を推進するあまり、その代償として米国国内地点を相手国に開放しすぎたとの米国航空企業からの大きな反発が出ることとなった<sup>11</sup>。

その後、クリントン政権下では、米航空企業の体質強化と競争力向上のために「強い、競争力のある航空産業を確保するための国家委員会」が設置され、効率性と技術優位、財務強化、世界市場へのアクセスというテーマで調査がなされ、その結果に基づき勧告が議会と大統領に提出された<sup>12</sup>。その勧告に基づき、クリントン政権は 1995

<sup>8</sup> 「20TH ANNIVERSARY OF AIRLINE DEREGULATION: CAUSE FOR CELEBRATION, NOT RE-REGULATION」 (Heritage Foundation, ADAM D. THIERER, 1998)  
[http://thf\\_media.s3.amazonaws.com/1998/pdf/bg1173.pdf](http://thf_media.s3.amazonaws.com/1998/pdf/bg1173.pdf)

<sup>9</sup> 「規制緩和の経済効果 — アメリカ航空・陸上運輸産業の経験」 (スティーブ・モリソン、クリフォード・ウィンストン著、郭賢泰訳、1997)

<sup>10</sup> Wicks group PLLC (米国の航空コンサルタント) へのインタビューより。

<sup>11</sup> 「航空産業入門」 ((株) ANA 総合研究所) (2008)

<sup>12</sup> 「国際航空に関する諸外国の制度等」 (一橋大学大学院法学研究科博士後期課程 古畑 真美 (公正取引委員会「政府規制等と競争政策に関する研究会」資料) (2007))

年4月に、カーター政権が国際航空政策を発表して以来17年ぶりに新しい国際航空運送政策（U.S. International Air Transportation Policy Statement；国際航空輸送政策宣言）を発表した。その政策理念として「(i) 市場原理の働く世界的な航空市場の実現、(ii) 運賃、サービスにかかる消費者の選択肢の増加、(iii) 米国諸都市を国際航空運送と直結すること、(iv) 航空企業にとって制限のない機会、公平な航空市場の確保」が掲げられている。また、ATI認定により反トラスト法の適用除外を与えることで、二国間航空協定の自由化（オープンスカイ）を推進するという政策の流れが本宣言において明言された<sup>13</sup>。この政策を実現するために「モデル・オープンスカイ協定（Model Open Skies Agreement）」（以下「オープンスカイ協定」という）を策定した。本協定は前文と17条からなる本文および3つの付属書からなっているが、その主な内容は以下の通りである。同協定においては、オ）にある通り、コードシェアリング等の「商業的機会」自由化の条項が明記されており、DOTはこのモデル・オープンスカイ協定に準拠して作成された二国間航空協定（オープンスカイ協定）の締結交渉を各国と進めた。このように、国際航空政策の推進という面でもATI制度が大きく貢献してきたと言える。

- |   |
|---|
| <p>ア) 乗り入れ地点、以遠権（第5の自由）ほかすべての運輸権の交換（カボタージュ、第7の自由を除く）。</p> <p>イ) 指定企業に制限を加えない。</p> <p>ウ) 輸送力については航空企業が自由に決定する。</p> <p>エ) 運賃は市場における商業的考慮に基づき、それぞれの航空企業により決定する。</p> <p>オ) コードシェアなど商業上の機会を認める（第8条）。</p> |
|---|

## ② ATI制度の確立

こうして国際航空市場においても自由化政策が進展する中、1978年にDOTに移管された各種規制に関する権限のうち、国内における航空企業の合併、買収等に関する権限は1989年1月に、司法省(DOJ)に移管されることが議会により決定された。しかし、国際航空への競争法適用除外に関する権限はDOTにそのまま残されることとなった。この議会決定は、国際航空協定の認定のあり方は、2国間の航空交渉プロセス（オープンスカイ協定の締結）と密接に関係しているという認識に基づいている<sup>14</sup>。ATIの認定は純粋な競争政策というだけでなく、グローバルな航空政策としての

<sup>13</sup> 「米国オープンスカイ政策と国際提携間競争」(松本俊哉、阪南論集 社会科学編 Vol. 40 No. 2、2005)、「国際航空輸送の自由化の動向と我が国の自由化へ向けた考察」(三輪英生、花岡伸也 運輸政策研究 Vol. 7 No. 1、2004 Spring)

<sup>14</sup> Alliances, Immunity and the Future of Aviation, Warren Dean Jr (Thompson Coburn LLP) and Jeffrey N Shane (Hogan Lovells US LLP), The Air & Space Lawyer 22, no 4 (2010)

側面もあるため、航空政策に専門性をもつ DOT が所管するようになったのである<sup>15</sup>。

そして DOT はこの権限を活用し、1993 年に KLM とノースウェスト航空（のちにデルタ航空と合併）のアライアンス協定（両航空会社間のコードシェア協定、マイレージ協定、共同マーケティング協定、共同購買協定及び大西洋上路線の運賃協定）について、ATI 認定を行った。さらにその後も、30 以上の米国航空会社と外国航空会社との間のアライアンス協定に対して ATI を認めている<sup>16</sup>。これらの認定を受けたアライアンス協定には、コードシェア協定、マイレージ協定、共同マーケティング・販売協定、フライトスケジュール調整協定、収益プール協定及び路線共有協定が含まれている。

米国の反トラスト法はその適用や強制力が域外適用可能とされており、「アライアンス協定がいつでも米国反トラスト法の下で無効となり、訴追を受け、場合によっては裁判に非常に多額の費用を要する可能性がある」という不安定な環境では、このようなアライアンスは現実のものにならない。この訴追の可能性を事前に免除するというのが ATI 制度であり、ATI 制度のもとで、航空会社は初めて積極的にアライアンス協定を展開できるようになったと言える<sup>17</sup>。

また、ATI 制度が必要とされ、認定が進んだ大きな要因として、米国における航空会社への外資規制（ownership and control）の存在も挙げられる<sup>18</sup>。

米国においては、連邦航空法の規定に基づき、航空会社として航空運送に従事できるのは、認可を受けた米国市民である航空会社に限られている。この場合の米国市民の要件とは、議決権の 75%以上を米国市民が所有し、役員数の 3 分の 2 が米国市民である場合を指している<sup>19</sup>。航空会社が国際的にネットワークを拡大し、規模の経済を享受しようとする場合、海外航空会社との合併や資本提携も 1 つの大きな選択肢として考えられるが、この外資規制があるため、自由に行うことはできない。そのため、この外資規制のもとで規模の経済を達成するために、ATI 制度が必要であると考えられている。

なお、米国政府は、今後も外資規制を緩和しようとはしておらず、むしろこの 10 年で外資規制を強化しようとしているとの見解もある<sup>20</sup>。また米国では The Civil Reserve Air Fleet Program（CRAF program）の元で、軍事上の緊急事態のときには民間航空会社が一部の航空機を国防省に提供することが義務付けられており、そのため国家安全保障の観点からも航空企業に対する外資規制が支持されている<sup>21</sup>。

<sup>15</sup> なお、米国は 1992 年にオランダと最初のオープンスカイ協定を締結しており、この際、二国間協定を基礎とした自由化を進める方針を正式に宣言している（Wilmerhale に対するインタビューより）。

<sup>16</sup> Airline Alliances and Antitrust Immunity Regulation (David Heffernan, Kenneth Hines)(2013)

<sup>17</sup> Wilmerhale に対するインタビューより。

<sup>18</sup> Wilmerhale、Wicks group、DOT 及びアメリカン航空、デルタ航空いずれのインタビューにおいても外資規制が ATI に対するニーズを作り出している要因の一つという点について概ね見解が一致していた。

<sup>19</sup> 財務省資料 [http://www.mof.go.jp/international\\_policy/research/fy2005tyousa/1803chokutou\\_05.pdf](http://www.mof.go.jp/international_policy/research/fy2005tyousa/1803chokutou_05.pdf)

<sup>20</sup> Wicks group に対するインタビューより。

<sup>21</sup> Wicks group に対するインタビューより。

## (2) 現行 ATI 制度の仕組み

上述のような歴史的経緯の中で、米国の ATI 制度は確立されてきたが、本項ではその仕組みについて整理する。

### ① 根拠となる法制度

航空の ATI 制度の前提となる反トラスト法は、以下の法律及びこれらの修正法から構成されている<sup>22</sup>。

#### (a) シャーマン法（1890 年制定）

取引を制限するカルテル・独占行為を禁止し、その違反に対する差止め、刑事罰等を規定。

#### (b) クレイトン法（1914 年制定）

シャーマン法違反の予防的規制が目的。競争を阻害する価格差別、不当な排他的条件付き取引の禁止、企業結合の規制、3 倍額損害賠償制度等を規定。

#### (c) 連邦取引委員会法（FTC 法）（1914 年制定）

不公正な競争方法を禁止し、連邦取引委員会の権限、手続等を規定。

ただし、航空分野に関しては FTC 法の適用対象外となっている<sup>23</sup>ため、実質的にはシャーマン法及びクレイトン法が、航空分野における競争法となる。

航空分野においては、DOT による ATI の認定を受けることにより、認定を受けた共同行為は反トラスト法の適用を除外されることになる。この ATI 制度の根拠法は 49 U.S.C(合衆国法典) § 41308 及び § 41309 であり、その内容を以下に示す<sup>24</sup>。本条項にあるとおり、DOT は国際航空のアライアンス協定について反トラスト法の適用除外を認める権限を有しており、協定の認可要件は、当該協定が公共の利益に合致していること、当該協定が著しく競争を阻害あるいは消滅させないこととされている。ただし、この要件に該当する場合であっても、協定が重大な公共の利益等の達成に必要な場合であってそれがより反競争的でない代替手段では達成できない場合には認可が可能であることが謳われている。また、DOT は、航空会社からの申請を受けると、司法省（DOJ）及び国務省に通知することとされており、DOJ 及び国務省は、当該申請に対するコメントを提出することができるとされている。

<sup>22</sup> 公正取引委員会ウェブサイト（世界の競争法）

<http://www.jftc.go.jp/kokusai/worldcom/kakkoku/abc/allabc/u/america.html>

<sup>23</sup> 「国際航空に関する諸外国の制度等」（一橋大学大学院法学研究科博士後期課程 古畑 真美（公正取引委員会「政府規制等と競争政策に関する研究会」資料）（2007））

<sup>24</sup> この 49 U.S.C. § 41309 の前身が 1958 年の連邦航空法(Federal Aviation Act of 1958)の § 414 である。

表 2 49 USC §41308, §41309<sup>25</sup>

§ 41308 Exemption from the antitrust laws,

(a) Definition.— In this section, “antitrust laws” has the same meaning given that term in the first section of the Clayton Act (15 U.S.C. 12).

(邦訳)

(a)定義：この項において、「反トラスト法」はクレイトン法第1章におけるその言葉と同じ意味で用いる。

(b) Exemption Authorized.— When the Secretary of Transportation decides it is required by the public interest, the Secretary, as part of an order under section 41309 or 42111 of this title, may exempt a person affected by the order from the antitrust laws to the extent necessary to allow the person to proceed with the transaction specifically approved by the order and with any transaction necessarily contemplated by the order.

(邦訳)

(b)適用除外の権限：運輸長官が、その適用除外が公共の利益に照らして必要と判断した場合、長官は本章の § 41309 あるいは § 42111 における命令の一部として、当該命令の影響を受ける者に対して、必要な程度、反トラスト法の適用を免除することができる。適用除外を受けた者は、当該命令により特別に認められた取引を進めること、及び当該命令により意図された必要な取引を進めることができる。

(c) Exemption Required.— In an order under section 41309 of this title approving an agreement, request, modification, or cancellation, the Secretary, on the basis of the findings required under section 41309 (b)(1), shall exempt a person affected by the order from the antitrust laws to the extent necessary to allow the person to proceed with the transaction specifically approved by the order and with any transaction necessarily contemplated by the order.

(邦訳)

(c)適用除外の要請：本章の § 41309 の下で出される協定、要請、修正又は撤廃を認める命令においては、運輸長官は、 § 41309 (b)(1)調査結果に基づき、当該命令による影響を受ける者に対して、必要な程度、反トラスト法の適用を免除しなければならない。適用除外を受けた者は、当該命令により特別に承認された取引を進めること、及び当該命令により考慮された必要な取引を進めることができる。

<sup>25</sup> 米国政府印刷局ウェブサイト

<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2011-title49/html/USCODE-2011-title49-subtitleVII-partA-subpartii-chap413-sec41309.htm>



§41309 Cooperative agreements and requests

(a) Filing.— An air carrier or foreign air carrier may file with the Secretary of Transportation a true copy of or, if oral, a true and complete memorandum of, an agreement (except an agreement related to interstate air transportation), or a request for authority to discuss cooperative arrangements (except arrangements related to interstate air transportation), and any modification or cancellation of an agreement, between the air carrier or foreign air carrier and another air carrier, a foreign carrier, or another carrier.

(邦訳)

(a)出願：航空会社又は外国航空会社は、運輸長官に、当該航空会社と他の航空会社との間の協定（州際航空輸送に関するものを除く）あるいは相互協力措置（州際航空輸送に関連するものを除く）についての当局への協議要請、および協定の修正や撤廃について、その原本（あるいは口頭によるもの場合は正確で完全なメモ）を提出することができる。

(b) Approval.— The Secretary of Transportation shall approve an agreement, request, modification, or cancellation referred to in subsection (a) of this section when the Secretary finds it is not adverse to the public interest and is not in violation of this part. However, the Secretary shall disapprove—

(1) or, after periodic review, end approval of, an agreement, request, modification, or cancellation, that substantially reduces or eliminates competition unless the Secretary finds that—

(A) the agreement, request, modification, or cancellation is necessary to meet a serious transportation need or to achieve important public benefits (including international comity and foreign policy considerations); and

(B) the transportation need cannot be met or those benefits cannot be achieved by reasonably available alternatives that are materially less anticompetitive; or

(2) an agreement that—

(A) is between an air carrier not directly operating aircraft in foreign air transportation and a carrier subject to subtitle IV of this title; and

(B) governs the compensation the carrier may receive for the transportation.

(邦訳)

(b)承認：運輸長官は (a) に基づいて申請された協定、要請、協定の修正あるいは撤廃

が公共の利益に反せず、かつ、この条文における規定に反しない場合、これを承認することができる。

しかしながら、運輸長官は、

(1) 協定、要請、協定の修正あるいは撤廃が著しく競争を阻害する、あるいは競争を消滅させる場合、当該協定等を承認しないか、あるいは定期的なレビューの後、その承認を取り消す。ただし、長官が以下の事項を認める場合、その限りではない。

(A) 当該協定、要請、協定の修正あるいは撤廃が、重大な交通ニーズを満たすか、重要な公共の利益（国際的な礼譲や外交上の配慮も含む）のために必要な場合であり、かつ

(B) 当該交通ニーズあるいは公共の利益が、実質的により反競争的ではない合理的に利用可能な代替手段によっては達成されない場合

(2(A)) 国際航空輸送において直接航空機を操業していない航空会社と、本章のサブタイトル IV (※) の影響を受ける航空会社との間の協定であり、かつ(B) その航空会社が当該航空輸送のために受ける補償に影響を与えるような協定である場合、当該協定を承認しない。

(※) サブタイトル IV は州際交通に関する規定である。

(c) Notice and Opportunity To Respond or for Hearing.—

(1) When an agreement, request, modification, or cancellation is filed, the Secretary of Transportation shall give the Attorney General and the Secretary of State written notice of, and an opportunity to submit written comments about, the filing. On the initiative of the Secretary of Transportation or on request of the Attorney General or Secretary of State, the Secretary of Transportation may conduct a hearing to decide whether an agreement, request, modification, or cancellation is consistent with this part whether or not it was approved previously.

(2) In a proceeding before the Secretary of Transportation applying standards under subsection (b)(1) of this section, a party opposing an agreement, request, modification, or cancellation has the burden of proving that it substantially reduces or eliminates competition and that less anticompetitive alternatives are available. The party defending the agreement, request, modification, or cancellation has the burden of proving the transportation need or public benefits.

(3) The Secretary of Transportation shall include the findings required by subsection (b)(1) of this section in an order of the Secretary approving or disapproving an agreement, request, modification, or cancellation.

(邦訳)

(c) 公示及び反応あるいは聴聞の機会

- (1) 協定、要請、協定の修正あるいは撤廃が申請された際には、運輸長官は、司法長官又は国務長官に当該申請に関する書面通知を行うとともに、書面による意見提出の機会を与えなければならない。運輸長官は、自らの主導の元で、あるいは司法長官若しくは国務長官の求めに応じて、協定等がかつて認められたものか否かに関わらず、本法律の本条項と一貫したものであるかを判断するために、聴聞を実施することが出来る。
- (2) 運輸長官が本条項(b)(1)に基づいて基準を適用する前に、協定等に反対する団体は、その協定が競争を著しく阻害する、あるいは競争を消滅させるものであること、そしてより反競争的でない代替手段が利用可能であることを証明する責任を負う。
- (3) 運輸長官は、協定等を認める、あるいは棄却するという決定を行う際に、本条項(b)(1)に基づいて要請される事実認定を含めなくてはならない。

② ATI 認定のプロセス

49 USC § 41309 及びヒアリングの際の情報等より、ATI の認定プロセスをフローチャートで整理したものが下図である。

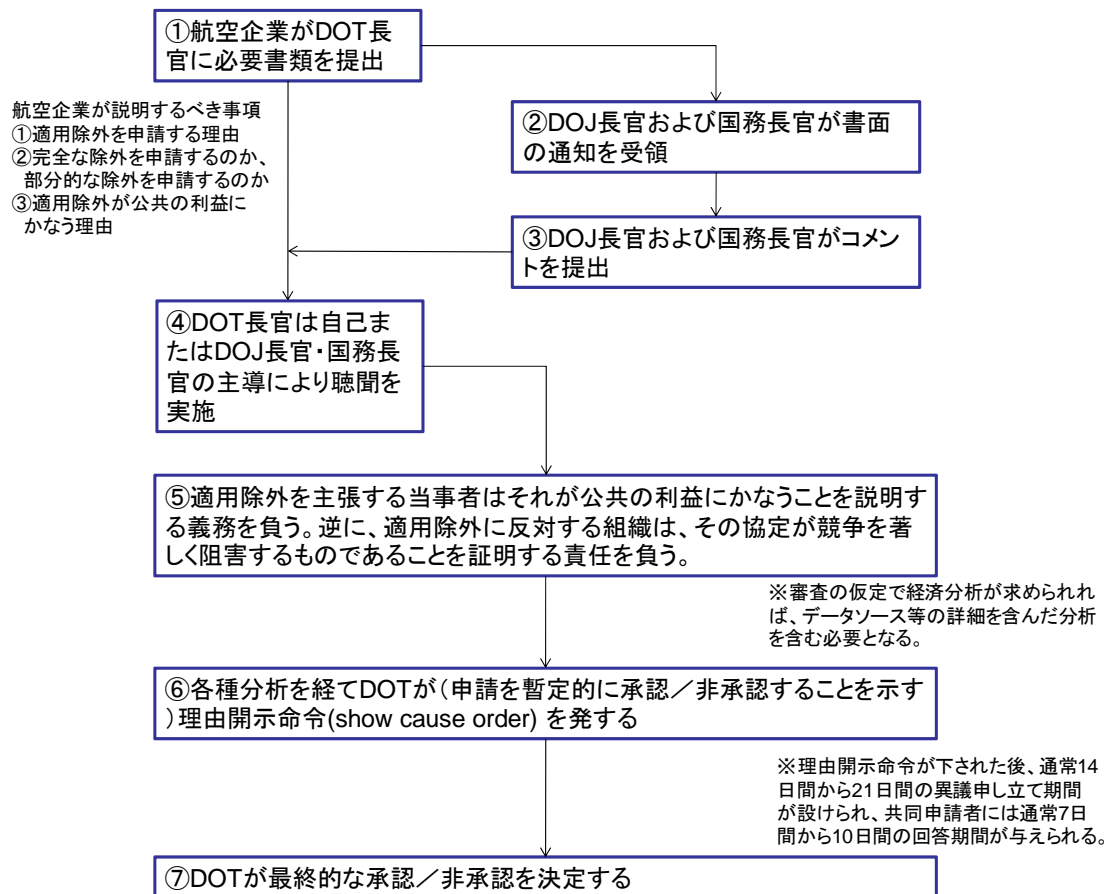


図3 ATIの認定プロセス<sup>26</sup>

このプロセスにおいて、航空企業からの申請や異議申し立て、理由開示命令等の各種書類は Docket（記録資料）の形でウェブサイト（<http://docketsinfo.dot.gov/>）で公開され、非常に透明性の高い形で審議が進められる<sup>27</sup>。DOT によれば、この透明性が米国の ATI 制度の特徴であり、ATI に対する納得性を高めているとのことである<sup>28</sup>。

また、DOT によれば、申請書類が整ったと判断して手続き命令を発すると、そこから 6 ヶ月の法定期限内に最終的命令を下すこととしている。しかし、これまでに DOT による命令が、この期限が過ぎた後に下された例もあり、確実に期限通りに履行されているわけではない<sup>29</sup>。

<sup>26</sup> 49 USC § 41309 及び「国際航空に関する諸外国の制度等」（一橋大学大学院法学研究科博士後期課程 古畑 真美（公正取引委員会「政府規制等と競争政策に関する研究会」資料）（2007）、「ご参考情報：独占禁止法適用除外（ATI）申請手続きについて」（アメリカン航空資料）

<http://www.aa.com/content/images/aboutUs/newsroom/atibackgrounderjp.pdf>

<sup>27</sup> これら資料は連邦文書管理システム(Federal Docket Management System: FDMS)のもとで管理されている。

<sup>28</sup> DOT へのインタビューより。

<sup>29</sup> 「ご参考情報：独占禁止法適用除外（ATI）申請手続きについて」（アメリカン航空資料）

<http://www.aa.com/content/images/aboutUs/newsroom/atibackgrounderjp.pdf>

なお、DOT と DOJ は、この認定までのプロセスにおいて書類のみのやりとりだけでなく、インフォーマルにも綿密なディスカッションを行っている。DOJ はあくまで DOT に専門的見地からコンサルティング又はアドバイスを行う立場であり、DOT と DOJ の分析は対立することはあるが、最終的に DOT が ATI を認可すれば、DOJ はその決定を尊重する<sup>30</sup>。

### ③ ATI 認定に係る DOT 及び DOJ の考え方

ATI 認定のプロセスにおいては、DOT、DOJ 以外にも様々なステークホルダー（当該アライアンス以外の航空企業や労働組合等）からも意見が寄せられるが、最終的な認定の権限は DOT にあり、また反トラスト法所管当局の立場からコンサルティング又はアドバイスを実施するのが DOJ である。そこでここでは DOT 及び DOJ の認定に係る考え方を参考資料及びインタビュー結果により整理する。

#### (イ) DOT 及び DOJ の共通的事項

まず DOT 及び DOJ に共通的な考え方を整理する。

独占禁止法適用について審査する際に、DOT と DOJ の双方とも、国際的な航空同盟が反競争的な効果をもつか否かを評価するために市場の集中性に関する統計指標を分析している。

例えば、DOT と DOJ の中心的な関心事項は、航空同盟が競争市場における価格よりも高い価格をつける（又は価格以外の競争の要素、例えば製品又はサービスの質やイノベーションを減じる）“market power”（市場占有力）を持ちうるかということである<sup>31</sup>。この市場占有力を評価するために、DOT や DOJ は市場占有率等の指標について分析する。

また、DOJ と DOT の双方とも、競合企業間の共同行為に関する DOJ および FTC のガイドライン（Antitrust Guidelines for Collaborations Among Competitors (2000)）を参考としている。同ガイドラインでは、市場占有力が存在するかどうかを決定するために、分析の最初のパートではその共同事業が、自分が操業する他の市場での競争を減殺するかどうかを検討する。次に、その共同事業が、他の企業等が競争者である他の市場において競争を減殺するかどうかを検討する。ただし、DOT へのインタビューによれば、ATI の分析に際してはこのようなガイドラインを参照するときもあるし、そうでないケースもあるとのことであり、個別の ATI 申請の事案により必要に応じてガイドラインを参照している模様である。また、ATI に関して、航空産業に特

<sup>30</sup> DOT 及び DOJ へのインタビューより。

<sup>31</sup> Statement of James J. O'Connell, Dep. Ass. Att. Gen., Antitrust Div., U.S. Dept. of Justice, before the Subcommittee on Aviation, Committee on Transportation and Infrastructure, U.S. House of Representatives, May 14, 2008 (Department of Justice)

化した特別なガイドラインは存在しないとのことである<sup>32</sup>。また、DOJ も航空産業に特化した市場分析のためのガイドラインは策定しておらず、DOJ が行う審査の際にも一般的なガイドラインを適用しているとのことである。ただし、ATI については、公共の利益のために本当に ATI が必要かどうか、という視点を加えて分析しているとのことである<sup>33</sup>。

以下では、DOJ と DOT の具体的な分析手法についてそれぞれ整理する。

#### (ロ) DOJ の分析手法<sup>34</sup>

DOJ は ATI 申請についてレビューする際に、まず分析の対象とする市場を定義する（ある都市間の OD ペア、あるいはそのルートの設定）。その市場の競争性を参入企業と集中度により計測する。DOJ によるレビューは、一般的に市場集中度を表す統計指標と経済分析に基づいている。市場を定義するときのポイントは、当該協定のパートナーが、実際の、あるいは潜在的な水平競争の相手であるかどうか、という点にある。

その次に、DOJ は当該協定の潜在的な反競争的な効果を評価する。同盟に参加する企業が両者とも（定義された）その市場で操業している場合、DOJ はその協定が、航空企業の航空容量、スケジューリング、運賃決定が独立となるように設定されているかどうかを考慮する。もし提案された協定において 2 社の独立的な操業が想定できない場合、DOJ はその共同行為が反競争的であると結論づける。

次に DOJ の分析は、この航空同盟の反競争的な行動に反応して、新しい競争相手がこれらの市場に参入する可能性がどれくらいあるか、という点に移る。国際航空分野において、新規参入の可能性を判断するための重要な基準は、その市場が「オープンスカイ協定」によってカバーされているかどうかであるが、オープンスカイ環境にあっても、DOJ はなお、新規参入が現実起こりうるかを調査する。

そして最後に、協定参加企業の独立的な操業が考慮されず、また十分な新規参入の可能性もない場合、DOJ は当該協定がなければ協定参加企業のうち 1 つがその市場から退出するという説得的な証拠があるかどうかを判断する。

#### (ハ) DOT の分析手法<sup>35</sup>

DOT は、DOJ による経済分析を考慮に入れながら、市場の集中性に加えて公共政策的な多様な側面を考慮する。DOT は ATI の結果としてもたらされる公共の利益と

---

<sup>32</sup> DOT へのインタビューによる。

<sup>33</sup> DOJ へのインタビューによる。

<sup>34</sup> The Statement of R. Hewitt Pate, Deputy Ass. Attn. Gen., Antitrust Division, before the Subcommittee on Antitrust, Competition and Business Rights Committee, U.S. Senate Judiciary Committee, November 7, 2001 (Department of Justice)

<sup>35</sup> Show Cause; Order 96-5-26 (Department of Transportation)

して、以下の 6 点を挙げている<sup>36</sup>。

- ・ より多くの路線において運賃を下げることができる
- ・ 新しい路線の増加を早めることができる
- ・ 既存の路線の便数を増加することができる
- ・ スケジュールを改善することができる
- ・ 搭乗時間と乗継時間を短縮することができる
- ・ 各社のネットワークの完全相互アクセスを可能とするサービス機能を強化することができる

DOT によれば、サービスレベルの向上と運賃の低下が、ATI を認可したときの典型的な結果となる公共の利益であるとのことである。

DOT は一般的に、ATI の条件として、パートナー企業の属する国とアメリカとの間でのオープンスカイ協定が締結されているかどうかを考慮している。例えば Northwest/KLM の協定に反トラスト法適用除外を適用する際、DOT は反トラスト法適用除外が、欧州諸国とのより制約の少ない航空協定を結ぶという政策を押し進めることにより競争を促進すると主張した<sup>37</sup>。

これらの便益は利用者と労働者にも還元される。とくに航空市場においては継続的に利用者を獲得するために値下げる圧力がかかるため、提携によって航空サービスは増進されると DOT は予想している<sup>38</sup>。

DOT によれば、DOT の意思決定はあくまで公共の利益に基づいている、ということ強く主張している。DOT は航空企業だけでなく、空港だけでなく、消費者だけでなく、全体を見る。認定プロセスの中で反対意見があってもそれに対して意識を向けることが重要と考えており、そのため先述の Docket System のような透明性の高いプロセスが重要と考えているとのことである<sup>39</sup>。

## (二) DOT の分析事例<sup>40</sup>

DOT による ATI 申請における分析事例として、ワンワールド・アライアンス (oneworld alliance) に属するアメリカン航空とブリティッシュ航空らによる共同事業<sup>41</sup>に対する ATI の申請についての分析を取り上げる。

<sup>36</sup> Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)

<sup>37</sup> Final Order; Order 93-1-11(Department of Transportation)

<sup>38</sup> Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)

<sup>39</sup> DOT へのインタビューによる。

<sup>40</sup> Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)

<sup>41</sup> 北大西洋路線におけるキャパシティ及びサービスの一括管理、主たる業務の共同運営、収入の共通管理等を含む。

DOT はまずネットワークレベルでの市場集中度に関する分析として、本 ATI を認めることで、欧州－米国間の旅客量シェアがどのように変化するかを分析している（表 3 参照。Pre-Transaction が認定前、Post-transaction が認定後のシェア）。DOT は、このデータから、ATI を認めることで、当該協定がネットワークレベルで競争性を高めるだろうとしている。米国・欧州間市場を先導するのは、ATI の認可を既に受けているスターアライアンス（Star Alliance, 31.7%）とスカイチーム（SkyTeam, 28.9%）で、これら 2 つの競合主体はその地位を依然として保っている。本 ATI 申請においては、第 3 および第 4 の競合会社を組み合わせることによって、初期市場シェア 22.3% を占める、従来以上に競争力のあるアライアンスが形成される。つまりワンワールドは競合主体として強力な第 3 のアライアンスとなる。

以上より、本 ATI がまずネットワークレベルでは競争を阻害しないと DOT は結論づけている。

表 3 欧州米国間の旅客量シェアの変化<sup>42</sup>

Pre-transaction	Passengers	Share	Post-transaction	Passengers	Share
Austrian, bmi, Continental, LOT, Lufthansa, SAS, Swiss, TAP, United/ Air New Zealand <sup>43</sup> (Immunized)	15,371,629	31.7%	Austrian, bmi, Continental, LOT, Lufthansa, SAS, Swiss, TAP, United/ Air New Zealand (immunized)	15,371,629	31.7%
Air France, Alitalia, Delta/ Northwest, KLM, Czech (Immunized)	14,025,416	28.9%	Air France, Alitalia, Delta/ Northwest, KLM, Czech (immunized)	14,025,416	28.9%
British Airways	5,521,729	11.4%	American, British Airways, Iberia, Finnair (immunized)	10,793,182	22.3%
American, Finnair (Immunized)	4,401,137	9.1%	Virgin Atlantic	3,447,329	7.1%
Virgin Atlantic	3,447,329	7.1%	Other Traffic	2,645,402	5.5%
Other Traffic	2,645,402	5.5%	US Airways	2,212,080	4.6%
US Airways	2,212,080	4.6%			
Iberia	870,316	1.8%			
<b>Total</b>	<b>48,495,038</b>	<b>100%</b>	<b>Total</b>	<b>48,495,038</b>	<b>100%</b>

Source: T-100 nonstop segment data ("T-100 traffic data") for 12 months ended June 2009.

その後、DOT は米国と欧州各国の旅客シェアの変化を国別に行った結果、29 のうち 23 の市場において競争が促進されたとしている。残り 6 つの市場のうち、競争が低減される可能性があるのは米英間のみ<sup>43</sup>であり、他の 5 カ国は、既にワンワールドのシェアが圧倒的であるか、ワンワールドのシェアがほとんど増加しないかのどちらかであった。

さらに、DOT は都市間レベルでの分析を実施している。時間を優先する旅客に絞って分析を行うため、直行路線に限定してシェアの変化を見た結果が以下に示されている（Nonstop は直通区間、Overlap は、複数の航空会社が運航している路線のこと

<sup>42</sup> Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)

<sup>43</sup> DOT は、米国－英国市場が大きいこと、接続のない旅客の割合が米国－大陸欧州路線より高く当該区間の市場が収益性に大きな影響を有すること、米国－英国間に、適切なハブ空港がほとんどないことを指摘している。



を意味している。)。DOTはこの表より、DOJ等が懸念している直行路線においてワンワールドが市場占有力をもちうるということについて理解は示しながら、最終的にはこのATI申請を非承認とするべきではないと結論づけている。その理由として、この表においてほとんどの路線においてATI認定後も競合する航空企業が存在し続けることを挙げている。なお、唯一、Dallas/Ft. Worth-London路線は最終的に競合者が2社未満となるが、当該2地点についてはハブ空港となっているため、同路線は複数の接続便の選択肢を有し、比較的多くの旅客が接続便を使用していることを指摘しており、接続便利用客と、直行便利用客を総合的に分析することが重要であるとされている。

なお、本ケースでは、ヒースロー空港のスロットが制限されており、新規参入が困難であることから、アメリカン航空とブリティッシュ航空の大西洋ネットワークの結合に関連した競争の潜在的な低下を相殺するため、大西洋路線に使用できるヒースロー空港の4つのスロットペアを、競争相手に使用可能とすることを要請している。

表4 主要な直行路線におけるシェアの変化<sup>44</sup>

Market	Change in # of Nonstop Competitors	Pre-trxn	Post-trxn	O&D Market Shares	Annual Market Size Each Way	Connecting Passengers on Nonstop Flights	O&D Passengers Who Connect
Dallas/Ft. Worth – London	2-to-1	51.2%	82.9%	Star (9.0%) SkyTeam (5.8%)	96,109	66.2%	26.7%
Miami – Madrid*	2-to-1	36.6%	83.2%	SkyTeam (7.1%) US Airways (5.8%)	83,183	67.4%	22.1%
Boston – London	3-to-2	27.5%	68.4%	Virgin Atlantic (22.5%)	313,035	44.5%	9.8%
Chicago – London**	3-to-2	25.6%	51.2%	Star (28.4%) Virgin Atlantic (13.4%)	276,889	75.3%	7.3%
Miami – London	3-to-2	22.5%	64.5%	Virgin Atlantic (24.5%)	267,590	45.8%	18.4%
New York - Paris	4-to-3	18.1%	23.7%	SkyTeam (44.8%) Star (23.0%) Air India (6.9%)***	639,308	52.4%	13.2%
Los Angeles – London	5-to-4	11.4%	37.7%	Star (27.2%) Virgin Atlantic (25.3%) SkyTeam (8.2%)	476,921	54.4%	12.1%
New York - London	5-to-4	17.6%	51.6%	Virgin Atlantic (25.6%) Star (8.4%) SkyTeam (6.7%)	1,617,181	37.4%	3.0%

\* Air Europa begins nonstop Miami-Madrid service March 2010  
\*\* Virgin Atlantic reinstates nonstop Chicago-London service March 2010  
\*\*\* Air India no longer serves New York-Paris.

Source: MIDT Data for YE 2Q08. "Pre-trxn" refers to the shares of American/ Finnair.

<sup>44</sup> Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)

(ホ)ATI 申請の分析の際に利用されるデータ<sup>45</sup>

ATI 申請に対する分析に際しては、航空旅客関係のデータとして T-100data 及び Market Information Data Tapes (MIDT) が利用される。T-100data は、DOT によって集められている、米国からあらゆる地点に向けての直行路線の全サンプルデータである。ただし、このデータは、その路線の前後の行程が不明であるという制約があるため、接続を含めた旅程の実際のシェアを過大・過小評価する可能性に留意する必要がある。一般的に、アライアンスは米国の幹線路線で運航をしているため国家間市場における市場シェアは高く見積もられる。また、MIDT は、旅行代理店により予約された航空チケットをベースとしたデータであり、出発地と目的地の情報を含んでいるため、航空ネットワークの競争の様子をよく反映するが、WEB サイトなどで直接航空会社を通して行った予約は含まれないため、全サンプルのデータでは無いという問題がある。また、このデータはあくまで予約の数であり、実際に飛行機に載った人の数ではない。国家間市場におけるアライアンス間シェアを評価するためには、T-100data と MIDT の両方のデータを分析しなければならない。

#### ④ ATI 認定後のモニタリングについて<sup>46</sup>

上述のようなプロセスを経て ATI が認定された協定については、協定を締結した航空会社から DOT に対して事業の進捗状況等を年次報告の形で提出する必要がある。年次報告においては、運賃、スケジュール調整や収益のシェア等、ATI が消費者利益につながっているかを判断するための情報について、詳細報告を求められており、経営会議等に提出される事業上の意思決定のための各種資料も提出が求められている<sup>47</sup>。なお、この年次報告は対外秘情報とされ、一般に公開されていない。

モニタリングの結果、ATI 認可後の協定の実施状況に問題が発見された場合は、航空会社に対し意見の送付等を行う。ただし、直ちに ATI 認可を取り下げることではなく、長期的な視野で見ているとのことである。

---

<sup>45</sup> Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)

<sup>46</sup> DOT へのインタビューより。

<sup>47</sup> アメリカン航空、DOT へのインタビューより。

### (3)適用除外対象事項について

米国において、どのような共同行為が ATI 認定の対象となるかについて以下に整理した<sup>48</sup>。

個別の企業が「インターライン接続」等のごく単純なマーケティング活動のみを行なうケースは、企業間の取り決めに委ねられ DOT への申請は必要ない。

しかし、そうした業務提携にコードシェアを加えたケースになると DOT への申請とその承認が必要となるが、この段階では ATI の認定は不要である。

しかし、さらに統合水準を高め、収入プールや共同運賃設定等の実施が加わった共同経営モデル (Joint Operation) になると、DOT による反トラスト法適用除外の承認が必要となる。共同経営モデルにおける協定の例として、収入プール協定 (Revenue pooling)、運賃・在庫調整 (Fares & inventory control)、共同マーケティング&セールス (Joint marketing & sales)、ネットワーク計画 (Network planning)、標準サービス契約 (Standard service contracts)、マーケティングデータの共有 (Shared marketing data) がある。

一方、DOT へのインタビューによれば、個別の ATI において反トラスト法が適用免除になる共同行為については、アライアンスからの申請内容に依存しており、個別的に決められているとのことである。しかし、あまりに幅広い項目について ATI を申請しても、結局具体的に協定を締結してから実施できない項目が出てきてしまうことが多く、それは消費者の不便益につながると考えている。そこで、最近では航空企業に対して速やかに実現できる項目について絞って申請するように推奨している。そして、ATI の許可の効果が速やかに消費者便益につながるように促しているとのことである<sup>49</sup>。また航空会社側も、最近の ATI 認定プロセスにおいては、ATI のもとで具体的に何を共同事業として実施するかがより強く問われるようになってきたと認識している<sup>50</sup>。

なお DOT は、これまで航空会社による 30 以上の国際的な提携合意につき ATI を認めてきた。ここにはスカイチーム・ワンワールド・スターの 3 つの大きな提携も含まれており、欧米間路線の競合者数は減らされてきた。実際、20 を超える航空会社が欧米間の路線を運航しているが、3 つアライアンスが占める割合は 82%を越えている。

以下に、DOT によって認められてきた ATI の一覧を示す。なお、ATI の認定に当たって、最終的にカーブアウト等の条件付きで認定されるケースもあるが、DOT は、近年の共同事業の認可においては、カーブアウトは効率性の実現化を抑制し、それにより効率性から派生するべき消費者利益が生まれにくいという結論に至っている<sup>51</sup>。

<sup>48</sup> 「米国オープンスカイ政策と国際提携間競争」(松本俊哉、阪南論集 社会科学編 Vol. 40 No. 2、2005)

<sup>49</sup> DOT へのインタビューによる。

<sup>50</sup> デルタ航空へのインタビューによる。

<sup>51</sup> “Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches” (European

表 5 DOT によって認められてきた ATI の一覧

日時	ATI の申請が認められた航空会社
1993.1	Northwest – KLM
1996.5	United – Lufthansa
1996.11	United – Lufthansa – SAS
1997.9	United – Air Canada
1999.9	American – LAN Airlines
2000.10	SAS – Iceland Air
2001.1	United – Austrian – Lufthansa – SAS
2001.4	United – Air New Zealand
2001.5	United – Copa
2002.1	Delta – Air France – Alitalia – Czech Airlines
2002.4 - 2008-3	United – bmi – Austrian – Lufthansa – SAS
2002.6	Delta – Korean Air Lines – Air France – Alitalia – Czech Airlines
2002.7	American – Finnair
2003.5	United – Asiana
2005.10	American – LAN – LAN Perú
2007.2	United - Lufthansa – SAS – Austrian – bmi - LOT – Swiss – TAP – Air Canada
2008.5	Delta – Northwest - Air France – Alitalia – Czech Airlines
2009.7	United – Brussels– Lufthansa – Air Canada – SAS – Austrian – bmi – LOT – Swiss – TAP
2010.7	American – British Airways - Iberia – Finnair – Royal Jordanian
2010.11	American – Japan Airlines
2010.11	United – ANA
2011.6	Delta – Virgin Blue

出所) DOT “Airline Alliances Operating with Antitrust Immunity”より作成

注) 本表は現在も有効な ATI のみを表示している。

#### (4)ATI 制度を巡る近年の議論の動向<sup>52</sup>

米国の ATI 制度を巡る最近の議論としては、法案 H.R.831 に関する議論が米国議会で大きく取り上げられたため、その内容と経緯を以下に整理する。

2009 年 3 月、Rep. Oberstar (米国下院運輸インフラ整備委員会議長) は航空アライアンスと ATI が消費者に与える影響を調査することを求める法案 (H.R.831) を提出した。法案では、ATI 認定にいくつかの制約を課した上で、DOT によって新たに採択された方針の下で、ATI の再認可を 3 年ごとに受けるように求めた。航空会社はそれまで DOT の ATI 認定が永続的なものであるという前提で行動し、JV 形成のために大きな投資をしてきた。これが数年置きにレビューされ、認定が取り消しされる可能性があるとする、航空会社にとっては非常なリスクとなるため、この法案は航空業界から非常に危険視される法案となった。

法案 H.R.831 が提出された 2009 年当時、ワシントンでは ATI に関して政治的論争があった。当時、民主党の Oberstar 議員 (前回選挙で落選しており議席は失っている) は the House Transportation and Infrastructure Committee の議長であり、彼は ATI に批判的立場であった。Oberstar 議員は ATI が、特に大西洋市場における巨大なアライアンス形成につながったと考えており、それが運賃の上昇と消費者の選択肢の削減につながっていると主張していた。一方で、上院で力をもつ議員の中には、Oberstar 議員の ATI 制度に対する見解に反対する人もいた。また、航空企業の上院へのロビーイングもこの法案を押し戻す原動力となった。結果として本法案は廃案となり、またその次の選挙で Oberstar 議員は落選し、その後はこの法案を取り上げる議員もいなくなった。

なお、これ以外にも ATI に関する論争はあり、Oberstar 議員は、ATI に対する政策的な批判者だったが、それ以外の議員においては、政策というよりも政治的な対立もあった。DOT の意見を代弁する交通委員会の議員、DOJ の意見を代弁する司法委員会の議員等があり、司法委員会の議員には ATI は DOT ではなく DOJ が所管すべきイシューと考える人もいる。たとえば上院議員の Herb Kohl 氏と Orrin G.Hatch 氏が、上院の独占禁止・競争政策・消費者利益の部会を代表して、DOT 長官である Ray Lahood 氏に、DOT が ATI を付与する最終権限をもつ組織として適切であるかどうか、あるいは DOJ により強い権限を与えるべきか、当該部会が審査するとの旨を通達したこともあった。

しかし、現在では ATI に関する議論は以前と比べてそれほど注目を浴びていない。主要なアライアンスにはすでに ATI が付与されてしまったためである。現在、関心はアメリカン航空と US エアウェイズの合併に移っており、そこで議論されているのは合併であって ATI ではない。

---

<sup>52</sup> Wilmerhale へのインタビュー等を中心に整理した。

## (5)ATI 制度を巡る関係者の見解

### ① 司法省 (DOJ) の見解<sup>53</sup>

DOJ は、ATI 制度において、多くのケースでは DOT の決定は賛同できるとしている。ただ、一般的に、直行便市場でオーバーラップが大きいと非競争的な効果があるので、DOJ はカーブアウト等を推奨するが、この考えに DOT は賛同しないことがある。しかしながら、現状の ATI のプロセスに参加している限り、最終的な DOT の決定は認めるという形をとっている。

また、DOJ が ATI 申請に対して何等かの指摘をして議論が広がるのであれば、Docket を提出するが、そうでなければ指摘はしない。Docket をファイルするのは義務ではないためである。

加えて、DOJ として ATI の仕組みを変えていきたい等の意向はなく、議会が ATI のシステムをこのように設計しているので、DOJ はそれに従うだけと認識している。

なお、Tom whalen (DOJ のエコノミスト) が ATI で運賃が下がるという論文を 2007 年に出したが、その時点とは環境が変わっており、またデータも変わっているため、現状でそれが当てはまるかどうかは分からないとしている。

### ② 航空会社の見解<sup>54</sup>

アメリカン航空、デルタ航空、ヴァージンアトランティック航空 3 社へのインタビュー結果によれば、航空会社から見て、概ね米国の ATI 制度は透明性も高く、有益な制度であるとの認識であった。ただ、ATI の審査に非常に時間がかかること、アニュアルレポートの作成に労力がかかること等が難点として指摘された。また、2000 年代半ば以降は ATI 認定の運用が厳格になりつつあるとの見方をする航空会社もあった。

### ③ その他の関係者の見解<sup>55</sup>

旅行代理店や労働組合は、ATI に対して反対意見を提示することが多い。旅行代理店にとって、航空企業が大きなアライアンスを形成することで価格交渉力等が弱まる点を懸念している。労働組合は、ATI が米国航空企業から外国航空企業への労働移転につながるとして、ATI に反対の立場をとっている。

## (6)今後の見通し

米国の ATI 制度については、関係者へのインタビューによれば今後認定の考え方が大きく変化する見込みはないとのことであった。また、航空企業に対する外資規

<sup>53</sup> DOJ へのインタビューより。

<sup>54</sup> アメリカン航空、デルタ航空、ヴァージンアトランティック航空へのインタビューより。

<sup>55</sup> Wicks group へのインタビューより。

制も緩和されるような方向性ではなく、現状が維持され则认为られており、その意味でも ATI 制度に対するニーズがなくなることはないと推察される。

## 2.4 欧州における航空分野に関する競争法適用除外制度

本項では、欧州における航空分野における競争法適用除外に関する制度等を整理する。

### (1) 欧州における航空分野の競争法関連制度

#### ① 欧州における航空分野に関連する競争法制度

欧州連合（European Union：EU）においては、航空会社間の国際協定に関しては、競争ルールに関する一般法である EU 競争法（EU competition rule）が適用されることとなる<sup>56</sup>。

EU 競争法の執行機関は、欧州委員会（European Commission：EC）の競争総局（Directorate General for Competition：EC 競争総局）である<sup>57</sup>。

TFEU（Treaty on the Functioning of the European Union：欧州連合の機能に関する条約）第 101 条第 1 項においては、EU 域内市場の競争機能を制限する事業者間の協定等が禁止されている。また同条第 3 項において、商品の生産・販売の改善又は技術的・経済的進歩の促進に役立ち、かつ、消費者に対しその結果として生ずる利益の公平な分配を行うものについては、欧州委員会は第 1 項を適用しないことを宣言できることとなっている。

(参考) 欧州連合の機能に関する条約（TFEU）(抄)

#### Article 101 (ex Article 81 TEC)

1. The following shall be prohibited as incompatible with the internal market: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market, and in particular those which:
- (a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;
  - (b) limit or control production, markets, technical development, or investment;
  - (c) share markets or sources of supply;
  - (d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;
  - (e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.
2. Any agreements or decisions prohibited

<sup>56</sup> EU 競争法とは、「欧州連合の機能に関する条約（Treaty on the Functioning of the European Union：TFEU）」第 101 条「共謀とカルテル（Collusion and Cartels）」、TFEU 第 102 条「支配的地位と独占（Dominance and Monopoly）」、TFEU 第 107 条「政府補助（State Aid）」を指す。

<sup>57</sup> <http://ec.europa.eu/dgs/competition/>



pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

- any agreement or category of agreements between undertakings,
- any decision or category of decisions by associations of undertakings,
- any concerted practice or category of concerted practices,

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

- (a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;
- (b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

(邦訳)

第 101 条 (旧 欧州共同体設立条約第 81 条)

1. 事業者間の協定、事業者団体の決定及び協調的行為であって、加盟国間の取引に影響を与えるおそれがあり、かつ、域内市場の競争の機能を妨害・制限・歪曲する目的を有し、又はこのような結果をもたらすものを禁止する。禁止される行為の例としては以下の通り；

- (a) 直接又は間接の価格その他の取引条件に関する協定
- (b) 生産、販売、技術開発又は投資に関する制限又は規制
- (c) 市場又は供給源の割当て
- (d) 取引の相手方を競争上不利にする差別的取扱い
- (e) 抱き合わせ契約

2. この条文において禁止される全ての協定又は決定は無効である。

3. 商品の生産・販売の改善又は技術的・経済的進歩の促進に役立ち、かつ、消費者に対しその結果として生ずる利益の公平な分配を行うものであって、次のいずれにも該当しない協定等については、欧州委員会は第 1 項の規定を適用しない旨の宣言を行うことがある。

- (a) 前記の目的達成のために必要不可欠でない制限を参加事業者に課すこと。
- (b) 対象となる製品の実質的部分において、参加事業者に競争を排除する可能性を与えること。

TFEU 第 101 条第 3 項の適用に関して、欧州委員会は理事会規則 No1/2003 (Regulation (EC) No 1/2003<sup>58</sup>) においてその手続きを定めている。本規則以前は、同項の適用に関して欧州委員会による事前審査制度が導入されていたが、同規則により、事後審査制度に切り替えられた。

同規則第 1 条においては、事業者間の協定や協調的行為等が TFEU 第 101 条第 3

<sup>58</sup>[http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32003R0001&model=guichett](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32003R0001&model=guichett)

項に該当するかどうかについて、事前に欧州委員会の決定は行われなかったことが規定されている。また、第 2 条においては、企業が協定や協調的行為を行う場合、それが TFEU 第 101 条第 3 項に適合することの立証責任は企業側にあることが明確にされている。

事後審査に関しては、全てのケースに対して行うわけではなく、EC 競争総局によって調査が必要と判断されたケースのみが対象となる<sup>59</sup>。調査対象となったケースに関し、EC 競争総局が協定や協調的行為の特定の内容について問題を指摘した場合、企業側は具体的な修正内容を提示することになる。EC は、その修正内容が競争法に抵触しないと判断した場合、当該修正内容を法的拘束力のあるものとして決定する（コミットメント決定）（同規則第 9 条）。通常、EC によるコミットメント決定は、10 年間有効である。なお、当該修正内容を変更する事象が発生した場合や、企業側がこの修正内容を実行しない場合、EC はコミットメント決定を見直すことができる（同規則 9 条 2 項）。また、企業がコミットメント決定の内容に違反した場合、EC は企業に対して罰金を科すこともできる（同規則第 23 条）<sup>60</sup>。

一方、理事会規則 No487/2009 より、EC には航空会社間の協定や協調的行為（航空会社によるダイヤ、タリフの調整、空港枠の割り当て、コンピューター予約システムの開発等に関する共同事業等）に対し一括免除を付与する権限が与えられている。しかしながら、EC487/2009 の下で、EC が一括免除を付与した例は現在のところないとのことである<sup>61</sup>。したがって、EC487/2009 は EC に制度的な権限を与えたものと考えられる。

（参考）理事会規則 No1/2003 及び理事会規則 No487/2009 <抄><sup>6263</sup>

<p>○COUNCIL REGULATION (EC) No 1/2003</p> <p>Article 1</p> <p>Application of Article 81 and 82 of the Treaty</p> <p>条約第 81 条及び第 82 条</p> <p>1. Agreements, decisions and concerted practices caught by Article 81(1) of the Treaty which do not satisfy the conditions of Article 81(3) of the Treaty shall be prohibited, no prior decision to that effect being required.</p>
---

<sup>59</sup> EC は、第 3 者からの申し立てにより、当該契約内容の審査を実施することもある。（EC 競争総局へのインタビューより。）

<sup>60</sup> EC 競争総局へのインタビューより。

<sup>61</sup> EC 競争総局へのインタビューより。

<sup>62</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:001:0001:0025:EN:PDF>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:148:0001:0004:EN:PDF>

<sup>63</sup> 2009 年のリスボン条約改正により、欧州共同体設立条約(TEC)が欧州連合の機能に関する条約(TFEU)に改められた際、TEC81 条が TFEU101 条に、TEC82 条が TFEU102 条に、それぞれ修正されている。

2. Agreements, decisions and concerted practices caught by Article 81(1) of the Treaty which satisfy the conditions of Article 81(3) of the Treaty shall not be prohibited, no prior decision to that effect being required.

3. The abuse of a dominant position referred to in Article 82 of the Treaty shall be prohibited, no prior decision to that effect being required.

(邦訳)

1. 条約第 81 条第 1 項に該当する企業間協定、決定事項や協調行為で、条約第 81 条第 3 項の条件を満たさないものは禁止されるべきであり、その効力に対して事前の決定は不要である。

2. 条約第 81 条第 1 項に該当する企業間協定、決定事項や協調行為で、条約第 81 条第 3 項の条件を満たすものは禁止されてはならず、その効力に対して事前の決定は不要である。

3. 条約第 82 条において言及されている支配的地位の乱用は禁止されるべきであり、その効力に対して事前の決定は不要である。

## Article 2

### Burden of proof

#### 立証責任

In any national or Community proceedings for the application of article 81 and 82 of the Treaty, the burden of proving an infringement of Article 81(1) or 82 of the treaty shall rest on the party or the authority alleging the infringement. The undertaking or association of undertakings claiming the benefit of Article 81(3) of the Treaty shall bear the burden of proving the conditions of that paragraph are fulfilled.

(邦訳)

条約第 81 条及び第 82 条の適用に関する各国及び共同体の手続きにおいて、第 81 条第 1 項又は第 82 条の侵害についての立証責任は当該侵害を主張する者又は競争当局にある。第 81 条第 3 項の利益を主張する事業者あるいは事業者団体は、該当条項の要件が満たされていることを立証する責任を有する。

## Article 7

### Finding and termination of infringement

#### 侵害行為の発見と廃止

1. Where the Commission, acting on a complaint or on its own initiative, finds that there is an infringement of Article 81 or of Article 82 of the Treaty, it may by decision require the undertakings and associations of undertakings concerned to bring such infringement to an end. For this purpose, it may impose on them any behavioural or structural remedies which are proportionate to the infringement committed and necessary to bring the

infringement effectively to an end.

(邦訳)

1. 欧州委員会は、不服申し立て、あるいは自身のイニシアティブに基づき、条約第 81 条又は第 82 条に対する侵害行為があることを発見した場合、決定によって、そのような侵害行為を終了させるよう、関係する事業者あるいは事業者団体に要請することができる。この目的のために、欧州委員会は彼等に、その侵害行為に応じた、またその侵害行為を効果的に終了させることができる、何等かの行動及び構造的な救済策を課すことができる。

## Article 9

### Commitments

コミットメント

1. Where the Commission intends to adopt a decision requiring that an infringement be brought to an end and the undertakings concerned offer commitments to meet the concerns expressed to them by the Commission in its preliminary assessment, the Commission may by decision make those commitments binding on the undertakings. Such a decision may be adopted for a specified period and shall conclude that there are no longer grounds for action by the Commission.
2. The Commission may, upon request or on its own initiative, reopen the proceedings:
  - (a) where there has been a material change in any of the facts on which the decision was based;
  - (b) where the undertakings concerned act contrary to their commitments; or
  - (c) where the decision was based on incomplete, incorrect or misleading information provided by the parties.

(邦訳)

1. 欧州委員会が、侵害行為を終了させることを要請する決定を採用しようとしており、関係する事業者が欧州委員会の予備的調査において示された懸案事項を解消するためのコミットメント（修正内容）を提案したとき、欧州委員会は、決定によってそのコミットメントを法的拘束力のあるものにすることができる。この決定には期間を定めることができ、欧州委員会がこれ以上の措置をとる必要性がないと結論づけるものとなる。
2. 欧州委員会は、以下の場合において、要請あるいは自身のイニシアティブに基づき、その手順を再開できる。
  - (a) その決定が依拠した事実のうち何等かにおいて本質的な変化があった場合
  - (b) その事業者が彼等のコミットメントに反した行為を行う場合
  - (c) その決定が、共同事業者から提供された不完全か、不正確か、あるいは誤解を招くような情報に基づいたものであった場合

○ COUNCIL REGULATION (EC) No 487/2009

## Article 1

This Regulation shall apply to air transport.

(邦訳)

この規則は航空輸送に適用される。

## Article 2

1. In accordance with Article 81(3) of the Treaty, the Commission may by Regulation declare that Article 81(1) of the Treaty shall not apply to certain categories of agreements between undertakings, decisions of associations of undertakings and concerted practices.

The Commission may, in particular, adopt such Regulations in respect of agreements, decisions or concerted practices which have as their object any of the following:

- (a) joint planning and coordination of airline schedules;
- (b) consultations on tariffs for the carriage of passengers and baggage and of freight on scheduled air services;
- (c) joint operations on new less busy scheduled air services;
- (d) slot allocation at airports and airport scheduling; the Commission shall take care to ensure consistency with Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports ;
- (e) common purchase, development and operation of computer reservation systems relating to timetabling, reservations and ticketing by air transport undertakings; the Commission shall take care to ensure consistency with Council Regulation (EEC) No 2299/89 of 24 July 1989 on a code of conduct for computerised reservation systems .

2. Without prejudice to the second subparagraph of paragraph 1, the Commission Regulations referred to therein shall define the categories of agreements, decisions or concerted practices to which they apply and shall specify in particular:

- (a) the restrictions or clauses which may, or may not, appear in the agreements, decisions and concerted practices;
- (b) the clauses which must be contained in the agreements, decisions and concerted practices, or any other conditions which must be satisfied.

(邦訳)

1. 条約第 81 条第 3 項に従い、欧州委員会はこの規則によって、条約第 81 条第 1 項が、特定分野の企業間協定、事業者団体の決定事項や協調行為には適用されないと宣言することが出来る。

欧州委員会は、特に、以下のいずれかの目的を有するような企業間協定、事業者団体の決定事項や協調行為について、このような規則を適用する。

- (a)航空会社のスケジュールの共同計画および調整
  - (b)スケジュールされた航空サービスにおける乗客、荷物、及び貨物の輸送におけるタリフの調整
  - (c)新しいより頻度の少ない、スケジュールされた航空サービスにおける共同運航
  - (d)空港におけるスロット配分及び空港のスケジューリング（欧州委員会は、コミュニティ空港におけるスロット配分のための共通ルールに基づき、Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 との一貫性を確保するように留意する）
  - (e)航空輸送事業におけるタイムテーブル作成、予約及びチケット発券に関するコンピューター予約システムの共同購入、共同開発、及び共同運用（欧州委員会は、コンピューター予約システムに関する行動規範に基づき、Council Regulation (EEC) No 2299/89 of 24 July 1989 との一貫性を確保するように留意する）
2. 規則には、それらが適用される企業間協定、企業組合の決定事項や協調行為のカテゴリーを定義し、特に（以下のような事項を）規定する。
- (a)その企業間協定、事業者団体の決定事項や協調行為に現れ、又は現れないような制限事項や条項
  - (b)その企業間協定、事業者団体の決定事項や協調行為に含まれるべき条項、および充足されるべきその他の条件

### Article 3

Any Regulation adopted pursuant to Article 2 shall apply for a specified period.

It may be repealed or amended where circumstances have changed with respect to any of the factors which prompted its adoption; in such a case, a period shall be fixed for amendment of the agreements and concerted practices to which the earlier Regulation applied before repeal or amendment.

(邦訳)

第2条に従って採択された規則は、ある特定の期間において適用される。

同規則は、その採択を促した要因に関連した状況が変わった場合、廃止又は修正される。そのような場合、廃止又は修正の前にその規則が適用されていた企業間協定と協調行為の修正のため、期間が設定される。

なお、欧州委員会による企業間協定等に対する審査プロセスの概要は以下の通りである<sup>64</sup>。

<sup>64</sup> “DG Competition Best Practices on the conduct of proceedings concerning Article 101 and 102 TFEU”(EC)

[http://ec.europa.eu/competition/consultations/2010\\_best\\_practices/best\\_practice\\_articles.pdf](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2010_best_practices/best_practice_articles.pdf) p.30

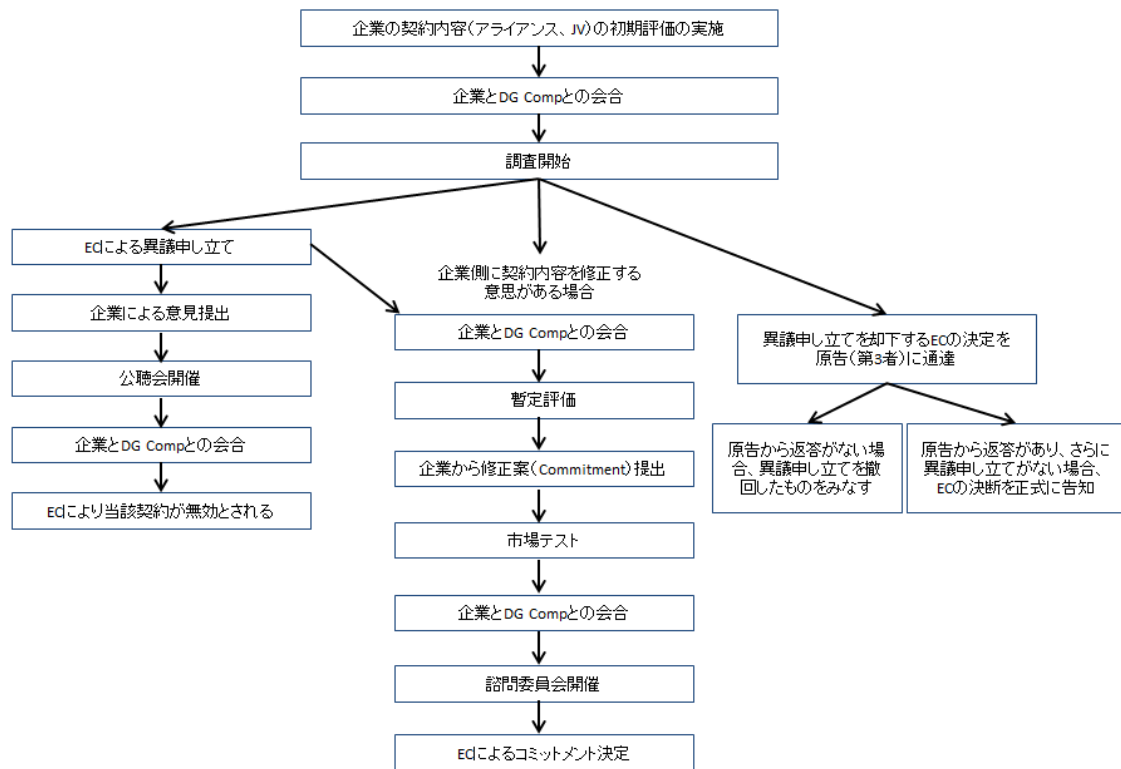


図 2 EC 競争局の職権に基づく、あるいは第 3 者からの異議申し立てによる企業契約に対する審査プロセス

## ② 航空会社の共同事業に対する欧州委員会の考え方

航空会社の共同事業に対する EC の分析に関して、2010 年に採択されたワンワールド・アライアンス（ブリティッシュ航空、アメリカン航空、イベリア航空）へのコミットメント決定の例に基づき、その考え方を以下に整理する<sup>65</sup>。

大西洋横断路線における、ブリティッシュ航空、アメリカン航空、イベリア航空による共同事業に関して締結された協定の競争法への抵触の是非に関し、EC は独自に審査を開始した（後にヴァージンアトランティック航空も異議を申し立てた）。EC はまず予備的な調査により、以下の OD ペアにおいて競争が制限される可能性があることを指摘した。

- ・ London-Dallas (premium and non-premium market)
- ・ London-Boston (premium and non-premium market)
- ・ London-Miami (premium and non-premium market)

<sup>65</sup> “Commission Decision of 14.07.2010”, (EC)  
[http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\\_docs/39596/39596\\_4342\\_9.pdf](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39596/39596_4342_9.pdf)

- ・ London-Chicago (premium market)
- ・ London-New York (premium market)
- ・ Madrid-Miami (premium)

なお、ここで premium（ファーストクラス及びビジネスクラスに相当）と non-premium（払い戻し不可等の一定の制約のあるエコノミークラスに相当）に区分しているのは、それぞれのサービスを利用する航空利用者の間には大きな特性の違いがあるためである。non-premium のサービスは、航空会社やフライトを選択するときに価格を第一の選択要因とする旅客にとって魅力的なものであり、premium のサービスは、快適性やチケット変更の柔軟性、魅力的なフライトスケジュール等の条件を組み合わせる航空会社やフライトを選択する旅客にとって魅力的なものである。また premium を好む旅客は、non-premium を好む旅客に比べて需要の価格弾力性は低い。

こうしたことから、EC は premium と non-premium を異なるマーケットとみなして分析することとしている。

EC は、ブリティッシュ航空、アメリカン航空及びイベリア航空の 3 社のアライアンスが広範囲の共同事業を実施することにより、共同事業の対象路線においてあたかも 1 つの事業者のように行動すると考え、これら 3 社の航空会社が競合している市場において、その競争性を消滅させる可能性があるとした。そこで、競争が制約される可能性のあるこれらの OD ペアについて、EC はマーケットシェアを算出（2008 年 MIDT(Marketing Information Data Tapes)データによる）するとともに、航空会社の便数を把握（2009 年夏季の OAG データによる）し、その結果、例えば London-Dallas 間においては、premium market については当該共同事業を行う航空会社のシェアが 90%超、non-premium market についてはシェアが 70~80%となることを指摘し、またロンドンヒースロー空港のスロットが厳しく制約されていることから、当該共同事業が本 OD ペア間における競争を強く制限すると結論づけた。他の OD ペアについても、マーケットシェアの情報等から同様の結論を得た。

また、これら 3 社とそれ以外の航空会社の競争性についても、当該 3 社が強い市場支配力を有しているハブ空港に接続する多くの短距離~中距離ルートにおいては、この 3 社が、接続路線に対するアクセスを制限（具体的には乗継契約締結の拒絶、乗継用の特別割引料金契約(Special Pro-rate Agreement:SPA)締結拒絶、乗継便の在庫へのアクセス制限）し、競合他社を排除する戦略を取ることで、競争を制限する影響をもたらす可能性があるとの考えを示した。またこのような可能性がある路線として、London-Chicago 路線及び London-Miami 路線を指摘した。



調査結果を踏まえて、EC と当該共同事業を設立する航空会社は協議を行い、2010年7月14日にコミットメント決定が採択された。本決定には、当該航空会社の持つヒースロー空港のスロット数の調整、当該航空会社が運行する航路に他社が新規参入しやすいような運賃の柔軟な組合せの可能性の確保、当該航空会社からの乗り換え乗客が新規参入及び既存事業者への飛行機に乗り換えやすくなるような SPA の締結、当該航空会社が EC に関連情報（当該者が DOT に提供することを義務付けられているような情報）をレポートすることの義務付け、などを含む修正が含まれている。また、通常コミットメント決定は 10 年間で有効であるところ、その半分の期間となる 5 年間で、EC が当該航空市場における状況を踏まえて、本共同事業の運用状況を見直すとの決定が盛り込まれている。

なお、EC は、この最終コミットメントは、EC が挙げた懸念事項に対応するために適切かつ必要なものであり、これにより競争上の問題は解消されたと判断している。

## (2) 競争法関連制度を巡る近年の議論の動向

EC 競争総局へのインタビューによれば、航空分野における競争法については近年大きな議論はないとのことである。

## (3) 競争法関連制度を巡る関係者の見解

先述したブリティッシュ航空、アメリカン航空、イベリア航空による共同事業に対する欧州委員会のコミットメント決定に対してブリティッシュ航空の最高経営責任者である Willie Walsh 氏は「これは実務的な決定であり、これにより我々は可能な限り早く共同事業による運営を始めることができる。スロット調整は、我々の共同事業が競争を阻害するものではないことを一層保証してくれるものとなる。」とスロット調整の決定も歓迎する意向を示している<sup>66</sup>。このように、航空企業は基本的には欧州委員会のコミットメント決定に従いながら、提携を深化させていくための活動を展開する考えであるものと考えられる。

## (4) 今後の見通し

EC 競争総局へのインタビューによれば、今後の EU における関連制度について特段変更しようとする動きはなく、EU レベルでの競争法適用除外についての議論もないとのことである。基本的には現状の制度が運用される見通しである。

---

<sup>66</sup> “EU clears British Airways' trans-Atlantic alliance, merger with Iberia”(The Telegraph)  
<http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/7889982/EU-clears-British-Airways-trans-Atlantic-alliance-merger-with-Iberia.html>

## 2.5 豪州における航空分野に関する競争法適用除外制度

本項では、豪州における航空分野における競争法適用除外に関する制度等を整理する。

### (1) 豪州における航空分野の競争法適用除外制度

#### ① 法制度と認定プロセス

豪州では、国際航空協定に対しては、他分野と同様に、産業横断的な規制であるオーストラリア競争・消費者法（Australian Competition and Consumer Act 2010<sup>67</sup>）が適用されることとなっている。この法律の所管当局は、オーストラリア競争・消費者委員会（Australian Competition and Consumer Commission : ACCC）となっている<sup>69</sup>。

航空会社を含む企業が他社と提携等を行う場合、申請書を ACCC に提出する。ACCC はオーストラリア競争・消費者法に基づいて審査を行い、認可を付与するかどうかの判断を下す<sup>70</sup>。

オーストラリア競争・消費者法第 45 条第 2 項においては、競争を実質的に減殺する目的若しくは効果を有する協定等（蓋然性のあるものを含む。）を締結すること及びこれらの協定等を発効させることが、それぞれ禁止されている。また、企業間の共同事業を含む法人の行為については、同法第 88 条において競争法の適用除外が認められており、これを審査する ACCC の権限やプロセスは、同法の第 88～90 条に定められている。

（参考）オーストラリア競争・消費者法（抄）<sup>71</sup>

45 Contracts, arrangements or understandings that restrict dealings or affect competition
45 条 取引を制限するまたは競争に影響を及ぼす契約・協定・合意
(1) If a provision of a contract made before the commencement of the Trade Practices Amendment Act 1977:
(a) is an exclusionary provision; or
(b) has the purpose, or has or is likely to have the effect, of substantially lessening

<sup>67</sup> <http://www.comlaw.gov.au/Details/C2013C00004>

<sup>68</sup> オーストラリア競争・消費者法の前身は「Trade Practices Act 1974（取引慣行法）」であるが、2010年に「消費者保護の強化」「消費者保護規定の全国統一化」「法律の簡潔化」を目的に改正されている。

<sup>69</sup> ただし、合併に関する許可は、オーストラリア競争裁判所（Australia Competition Tribunal）が実施する。

<http://www.accc.gov.au/business/mergers/merger-reviews>

合併申請の審査プロセスは、以下を参照。

<http://transition.accc.gov.au/content/index.phtml/itemId/740765>

<sup>70</sup> "Airline alliances in the new era Antitrust immunity An Australian perspective" (Allen & Overy)(2012)

<http://www.ipba2012.org/images/Presentations/1st%20March-Presentation/Airline%20Alliances%20in%20The%20New%20ERA%20-%20The%20Strategic%20Planning%20&%20Competitive%20Issue/Stefanie%20Benson.pdf>

<sup>71</sup> <http://www.comlaw.gov.au/Details/C2013C00004>

competition;

that provision is unenforceable in so far as it confers rights or benefits or imposes duties or obligations on a corporation.

(邦訳)

(1) 契約の条項が取引慣行改正法（1997年）以前に締結され、

(a) 排他的条項である、又は

(b) 著しく競争を低下させる目的を持つ、またはその効果を持つ、あるいはそのような効果をもたらす可能性が高い場合で、

特定の企業に対して権利、または恩恵を与える、もしくは義務、または責務を課する場合、当該条項を履行することはできない。

(2) A corporation shall not:

(a) make a contract or arrangement, or arrive at an understanding, if:

(i) the proposed contract, arrangement or understanding contains an exclusionary provision; or

(ii) a provision of the proposed contract, arrangement or understanding has the purpose, or would have or be likely to have the effect, of substantially lessening competition; or

(b) give effect to a provision of a contract, arrangement or understanding, whether the contract or arrangement was made, or the understanding was arrived at, before or after the commencement of this section, if that provision:

(i) is an exclusionary provision; or

(ii) has the purpose, or has or is likely to have the effect, of substantially lessening competition.

(邦訳)

(2) 企業は、

(a) 以下の条件下において、契約や協定の締結、もしくは合意に達することはできない

(i) 提案された契約・協定・合意に、排他的条項が含まれている場合、もしくは

(ii) 提案された契約・協定・合意の条項が、著しく競争を低下させる目的を持つ、またはその効果を持つ、あるいはそのような効果をもたらす可能性が高い場合。

(b) 本法施行の前後いずれにおいても、契約・協定・合意に含まれる当該条項が以下のような場合、契約・協定が既に締結されたか、または、合意に達したかに関わらず、当条項を発効することはできない。

(i) 排他的条項である。あるいは

(ii) 著しく競争を低下させる目的を持つ、またはその効果を持つ、あるいはそのような効果をもたらす可能性が高い場合。

(3) For the purposes of this section, competition, in relation to a provision of a contract, arrangement or understanding or of a proposed contract, arrangement or understanding, means competition in any market in which a corporation that is a party to the contract, arrangement or understanding or would be a party to the proposed contract, arrangement or understanding, or any body corporate related to such a corporation, supplies or acquires, or is likely to supply or acquire, goods or services or would, but for the provision, supply or acquire, or be likely to supply or acquire, goods or services.

(3)本法では、契約・協定・合意の条項、もしくは提案されている契約・協定・合意に関連して、競争とは、契約・協定・合意を行う企業、もしくは提案されている契約・協定・合意を締結する予定の企業、これらの企業に関連する組織が、物品・サービスの供給・取得を行う、または、その可能性がある、あるいは、当該条項がなくても、物品・サービスの供給・取得を行う予定がある、またはその可能性が高い市場における競争を指す。

(4) For the purposes of the application of this section in relation to a particular corporation, a provision of a contract, arrangement or understanding or of a proposed contract, arrangement or understanding shall be deemed to have or to be likely to have the effect of substantially lessening competition if that provision and any one or more of the following provisions, namely:

(a) the other provisions of that contract, arrangement or understanding or proposed contract, arrangement or understanding; and

(b) the provisions of any other contract, arrangement or understanding or proposed contract, arrangement or understanding to which the corporation or a body corporate related to the corporation is or would be a party;

together have or are likely to have that effect.

(邦訳)

(4)本法を特定の企業に適用するにあたり、契約・協定・合意の条項、あるいは、提案されている契約・協定・合意の条項について、当該条項、そして以下の条項のうち一つ以上が相乗されることで、著しく競争を低下させる効果が生まれる、またはそのような効果をもつ可能性が生まれる場合、そのような効果があると判断する。

(a)契約・協定・合意、または、提案されている契約・協定・合意に含まれる他条項

(b)当該企業、または当該企業に関連する組織が、当事者であるもしくは当事者となる予定の他の契約・協定・合意、もしくは、提案されている契約・協定・合意の条項

第 88 条 認可を付与する ACCC の権限

(1A) Subject to this Part, the Commission may, upon application by or on behalf of a corporation, grant an authorisation to the corporation:

(a) to make a contract or arrangement, or arrive at an understanding, if a provision of the proposed contract, arrangement or understanding would be, or might be, a cartel provision; or

(b) to give effect to a provision of a contract, arrangement or understanding if the provision is, or may be, a cartel provision;

and, while such an authorisation remains in force:

(c) in the case of an authorisation to make a contract or arrangement, or to arrive at an understanding—sections 44ZZRF, 44ZZRG, 44ZZRJ and 44ZZRK do not prevent the corporation from making the contract or arrangement, or arriving at the understanding, in accordance with the authorisation; or

(d) in the case of an authorisation to give effect to a provision of a contract, arrangement or understanding—sections 44ZZRG and 44ZZRK do not prevent the corporation from giving effect to the provision in accordance with the authorisation.

(邦訳)

(1A)本法に則り、企業、または企業代理人の申請を受けた上で、ACCC は、以下のような目的に関し、当該企業に対して認可を付与することができる。

(a)提案されている契約・協定・合意の条項がカルテル条項になる、もしくはそのおそれがある場合、契約または協定の締結、もしくは合意の締結。

(b)当該条項がカルテル条項である場合、もしくはそのおそれがある場合、契約・協定・合意の当該条項の有効性確認。

また、認可期間中の場合、

(c)契約・協定締結、もしくは合意締結の認可の場合、第 44ZZRF 条、第 44ZZRG 条、第 44ZZRJ、及び第 44ZZRK 条に則る必要はなく、認可に応じて、契約・協定締結、または、合意締結を企業が行うことが出来る。

(d)契約・協定・合意の条項を有効とする認可の場合、第 44ZZRG 条及び第 44ZZRK 条に則る必要はなく、認可に応じて、企業は当該条項を執行することが出来る。

協定等に関する審査は、ACCC が実施する。ACCC は、申請書の内容を個別に審査し、6 カ月以内に判断を下すこととされている<sup>72</sup>。申請者は ACCC の決定内容に不服がある場合、オーストラリア競争裁判所 (Australian Competition Tribunal) に対して申請書の再検討に関する申し立てを行うことができる。申し立てを行う場合、申請者は、

<sup>72</sup> もし 6 カ月以内に ACCC が判断を下せない場合、申請内容が自動的に許可される。但し、その場合、ACCC は許可内容に期限を設ける。

ACCC に対して提出したものと同一申請を再度競争裁判所に提出し、競争裁判所はその内容を経済学者等の専門家を交えて独自に審議する。この場合、競争裁判所の判断が決定事項となる<sup>73</sup>。

なお、ACCC が付与する認可には有効期限がある。認可を取得した企業は、その認可の延長を希望する場合、有効期限が切れる前に再度 ACCC に申請を行う必要がある<sup>74</sup>。

ACCC の競争法適用除外に係る許可審査には行為の種別に応じて2種類のテストが行われる。事業者間の協定や協調的行為については、当該協調等の行為が、競争の減殺によって生じうる公共の損失に勝る公共の利益を生む結果となりうるものかどうか審査される（第1テスト）<sup>75</sup>。

なお、オーストラリア競争・消費者法には公共の利益に関する定義は明記されていないが、その定義に関し競争裁判所は、経済的効率性（economic efficiency）の有無を第一に重視しているとのことである<sup>76</sup>。また、これらの審査について航空分野に特化したガイドラインはない。

以上のまとめとして、企業の申請内容に対して ACCC が認可を下すまでの全業界に共通するプロセスを示す<sup>78</sup>。

---

<sup>73</sup> ACCC とのインタビューより。なお、競争審判所の決定に不服がある者は、連邦裁判所に不服申立てを行うことができる。

<sup>74</sup> ACCC とのインタビューより。

<sup>75</sup> “Guide to Authorisation”(ACCC)

<http://transition.accc.gov.au/content/item.phtml?itemId=788405&nodeId=e1d948f4dc23703844c7217d60af30f2&fn=Guide%20to%20Authorisation.pdf> P25-26

<sup>76</sup> 第1テストにおいては、公共の損失として考慮されるべき要因は競争の減殺効果のみとされている。しかし、オーストラリア競争裁判所は、判決の際にはその他の公共の損失を必ずしも考慮しないということではなく、利益の程度を評価する上で損失の内容を考慮するとしている(同上)。

<sup>77</sup> ACCC へのインタビューより。

<sup>78</sup> “Guide to Authorisation”(ACCC)

<http://transition.accc.gov.au/content/item.phtml?itemId=788405&nodeId=e1d948f4dc23703844c7217d60af30f2&fn=Guide%20to%20Authorisation.pdf> p.15-p.24

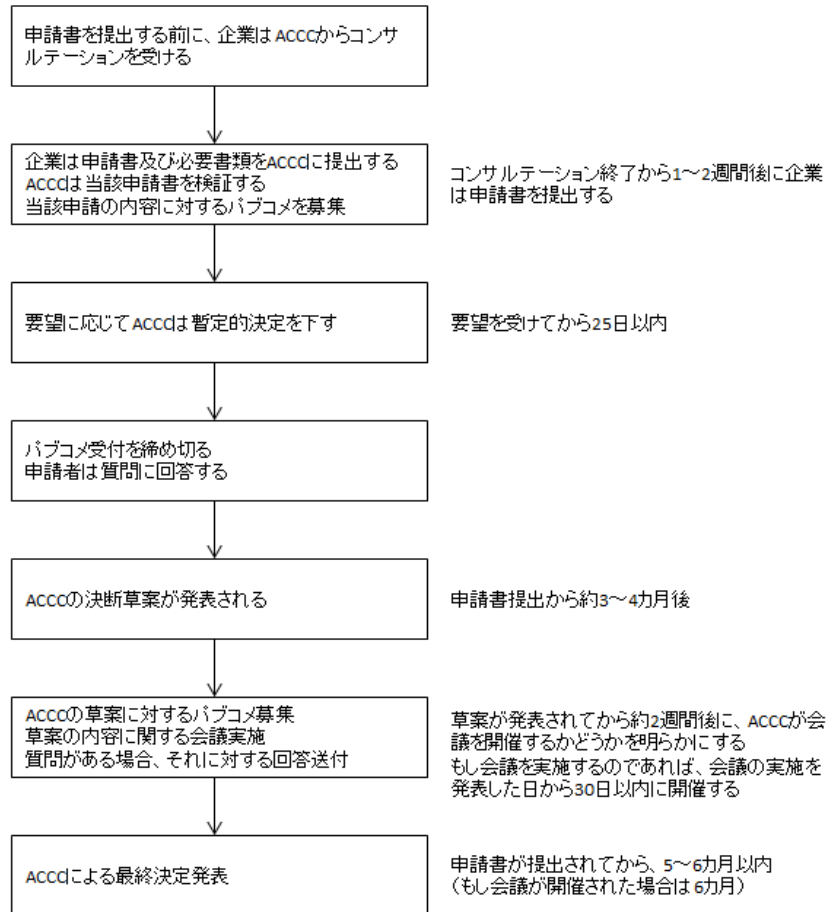


図 3 反競争的契約などを含む様々な契約形態に関する ACCC における  
審査・認可プロセス

② 国際航空協定に関する競争法適用除外認定に係る ACCC の考え方

近年の豪州の航空会社による提携申請、及びその結果は以下の表に示すとおり。

表 6 近年の豪州航空会社による提携申請とその結果

年	航空会社名	結果
2004	カンタス航空とニュージーランド航空	ACCC は非認可、裁判所は 5 年間認可
2007	カンタス航空とニュージーランド航空	申請取り下げ
2009	バージンブルー航空とデルタ航空	合併事業 5.5 年間認可 <sup>79</sup>

<sup>79</sup> “Determination Applications for authorization Virgin Blue Airlines Pty Ltd & Others”(ACCC)  
<http://transition.acc.gov.au/content/trimFile.phtml?trimFileTitle=D09+194338.pdf&trimFileFromVersionId=932218&trimFileName=D09+194338.pdf>

年	航空会社名	結果
2010	バージnbrブルー航空とニュージーランド航空	条件付 3 年間認可
2011	バージnbrブルー航空とシンガポール航空	5 年間認可
2011	バージnbrブルー航空とエティハド航空 (Etihad Airways)	5 年間認可
2011	カンタス航空とアメリカン航空	5 年間認可 <sup>80</sup>
2012	バージnbrブルー航空とスカイウェスト航空 (Skywest)	5 年間認可 <sup>81</sup>
2013	カンタス航空とエミレーツ航空 (Emirates)	条件付 5 年間認可 <sup>82</sup>

出典：Allen & Overy, "Airline alliances in the new era Antitrust immunity An Australian perspective"などを元に作成

以下ではいくつかの提携の事例について認定の際の考え方を例示する。

#### <バージnbrブルー航空とデルタ航空の例(2009)><sup>83</sup>

2009 年には、ACCC はオーストラリア・米国間の太平洋横断路線 (trans-Pacific route) において、豪州のバージnbrブルー航空 (Virgin Blue、現バージnbr・オーストラリア) と米国のデルタ航空 (Delta Airline) の共同事業を許可することを決定した (許可期間は 5 年半)。共同事業は運賃及び収入の管理、路線のスケジュールやキャパシティの決定、販売やマーケティング等を対象としたものである。ACCC は、本事業は太平洋横断路線の運航を強化・拡大するものであり、オーストラリア・米国間の太平洋横断路線を既に運航するカンタス航空 (Qantas) 及びユナイテッド航空 (United Airlines) に対抗して、運賃及びサービスについてより効果的に競争を展開していくことが可能であると、公共の利益が大きいと判断した。

公共の利益として、ACCC は、デルタのアメリカ国内路線からのフィーダー輸送等によりネットワークの利便性が向上するとし、豪州からの乗り継ぎ便の米国内線チケットを割引価格で利用者に提供するなど、デルタ航空は共同事業によって節約できる経費を利用者に還元することが出来るとしている。一方、公共の損失については、同事業が関連市場における競争を大きく減殺する可能性は低いとしている。ACCC はバージnbrブルー航空とデルタ航空が個別に市場に参入したことで競争が活性化さ

<sup>80</sup> "Qantas Airways Limited & American Airlines Inc. - Authorisations - A91265 & A91266" (ACCC)  
<http://transition.acc.gov.au/content/index.phtml/itemId/987619/fromItemId/401858>

<sup>81</sup> "Determination Applications for authorisation lodged by Virgin Australia and Skywest Airlines" (ACCC)  
<http://transition.acc.gov.au/content/trimFile.phtml?trimFileTitle=D12+70427.pdf&trimFileFromVersionId=1051195&trimFileName=D12+70427.pdf>

<sup>82</sup> "Determination Applications for authorisation lodged by Qantas Airways Limited and Emirates" (ACCC)  
<http://transition.acc.gov.au/content/trimFile.phtml?trimFileTitle=D13+39284.pdf&trimFileFromVersionId=1109633&trimFileName=D13+39284.pdf>

<sup>83</sup> "ACCC allows Virgin Blue and Delta joint venture" (ACCC)  
<http://www.acc.gov.au/media-release/acc-allows-virgin-blue-and-delta-joint-venture>



れたと評価しながらも、現在の関連市場における運賃及びサービスに関する競争がこの共同事業によってなくなると考えるだけの理由がないとしている。

なお、同事業に対しては2011年6月に米国DOTによってATIが認可されている<sup>84</sup>。その際、DOTからは、その中でデルタ航空は、米国本土－豪州間路線を年間最低656便運行すること、一方、バージンブルー航空は、豪州－米国本土間路線を年間最低1,260便運行することを、各社共に最低2年間保証することを内容とする条件付されている。各社は、本合意の内容の順守状況を毎年DOTに報告することになっている<sup>85</sup>。

#### <バージン・オーストラリア航空とシンガポール航空の例(2011)><sup>86</sup>

ACCCは2011年にバージン・オーストラリア航空(Virgin Australia、旧 Viring Blue)とシンガポール航空(Singapore Airline)の共同事業について5年間の期間つきで、許可することを決定した。同事業は、シンガポール・オーストラリア間の全てのサービス及び国際・国内の接続便全てについて、運賃、スケジュール、マーケティング、販売などを対象とし、FFPやラウンジサービスも含んでいる。同事業から生じる公共の利益として、ACCCは、まず、接続便の選択肢の増加、付加価値型のサービスの強化、新規路線や運航頻度の潜在的増加可能性など、製品及びサービスの強化が図られることをあげている。特に、協定により、航空会社は国際、国内を接続する様々な旅行を提供することができるようになり、これが接続便の選択肢の増加に繋がるとしている。また、協定は国際航空旅客運送サービスの市場における競争を増加させるとし、同事業が予定しているFFPやラウンジサービスの相互提供によるサービス向上は他社のサービス改善を促すものであるとしている。そのほか、ACCCは同事業のコスト削減や観光産業への好影響をもたらす可能性についても指摘している。

一方、ACCCは同事業により国際航空旅客運送サービス市場や国内航空旅客運送サービス市場において著しい公共の損失が生じることは考えにくいとしている。バージン・オーストラリア航空とシンガポール航空はいずれもパース・プーケット便及びオーストラリア・デンパサール便を提供しているが、シンガポール航空のサービスはシンガポール経由の接続便となっているのに対し、バージン・オーストラリア航空の

<sup>84</sup> "Virgin Australia and Delta Air Lines Joint Venture Welcomed"(Minister for Infrastructure and Transport)

[http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2011/June/aa107\\_2011.aspx](http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2011/June/aa107_2011.aspx)

<sup>85</sup> "Virgin-Delta granted tentative anti-trust immunity by DoT. "Another one we can tick off the list""(CAPA Center for Aviation)

<http://centreforaviation.com/analysis/virgin-delta-granted-tentative-anti-trust-immunity-by-dot-another-one-we-can-tick-off-the-list-51327>

<sup>86</sup> "Airline alliances in the new era Antitrust immunity An Australian perspective" (Allen & Overy)

<http://www.ipba2012.org/images/Presentations/1st%20March-Presentation/Airline%20Alliances%20in%20The%20New%20ERA%20-%20The%20Strategic%20Planning%20&%20Competitive%20Issue/Stefanie%20Benson.pdf>

サービスは直行便となっていることから、2社のサービスが直接の代替関係にあるとは言えないとしている。また、これらの路線には直行サービスを提供する競合他社が複数存在していることをあげ、競争に問題が生じる可能性は低いとしている。さらに、同事業がシンガポール航空と資本関係にあるオーストラリアタイガー航空のオーストラリア国内事業における運賃やサービスに影響を与える可能性について検証し、バージン・オーストラリア航空とオーストラリアタイガー航空が運賃その他の点において協調行為を行う可能性は低いとしている。

## (2) 適用除外対象事項の変遷と現状

ACCC は個々の申請内容ごとに競争法の適用除外の認可を与えるかどうかの審査を行っており、その審査内容は協定の内容によっても様々である。たとえば2013年3月にACCCがアライアンス提携申請を認可したカンタス航空とエミレーツ航空の例では、一部の路線における旅客キャパシティを維持することなどを条件として競争法適用除外を認可した。しかし、2社の提携申請に含まれていた航空機のケータリングや清掃サービス分野における提携については、豪州における当該分野の市場競争が著しく低下するとACCCは判断し、同分野における提携は却下している<sup>87</sup>。

## (3) 競争法適用除外制度を巡る近年の議論の動向

競争法適用除外制度に関し、特にACCC内において新たな議論は行われていない。ACCCは、主にオーストラリア競争・消費者法が順守されているかどうかを監視することが組織の機能であり、政策や最新動向に関する議論などは、インフラストラクチャ・交通省 (Department of Infrastructure and Transport) と財務省 (Department of Treasury) によって行われることになっており、必要に応じてACCCがアドバイスを提供する形となっている<sup>88</sup>。

## (4) 競争法適用除外制度を巡る関係者の見解

たとえばバージン・オーストラリア航空は2012年にスカイウェスト航空との提携深化についてACCCから認可を受けたときに、その認可を歓迎する意向のプレスリリースを発表している<sup>89</sup>。また、2013年にカンタス航空とエミレーツ航空の提携申請がACCCにより許可された際には、カンタス航空の最高経営責任者であるAlan Joyce氏は「これは航空会社のみならず、オーストラリアの旅行者および地域観光に

<sup>87</sup> “Determination Applications for authorization lodged by Qantas Airways Limited and Emirates in respect of a Master Coordination Agreement to coordinate air passenger and cargo transport operations and other related services”(ACCC)  
<http://resources.news.com.au/files/2013/03/27/1226607/401138-aus-web-biz-accq-qantas-emirates.pdf>

<sup>88</sup> ACCC へのインタビューより。

<sup>89</sup> “Virgin Australia welcomes draft ACCC approval of expanded Skywest Airlines Alliance”(Virgin Australia Airlines)  
<http://www.virginaustralia.com/au/en/about-us/media/2012/ACCC-DRAFT-APPROVAL-ALLIANCE/>

とって偉大なニュースである。カンタス航空はオーストラリアの象徴でありその国際ビジネスの将来はこの提携により、非常に明るいものとなった」と評価している<sup>90</sup>。このように、競争法適用除外制度は基本的には航空会社からも評価されていると考えられる。

一方で、このカンタス航空とエミレーツ航空の提携申請に関して開催された公聴会では、オーストラリアの交通労働者組合（Transport Workers' Union (TWU)）の書記官である Tony Sheldon 氏が出席した。Tony Sheldon 氏は報道陣に対して「この提携は消費者、一般旅行者、経済及びオーストラリアの労働者にとってよくない」と述べ、「カンタス航空が縮小し、我々の国内ルートをエミレーツに売り渡すことは、我々の経済の将来を不安定な中東の航空会社に委ねることになる」と主張した<sup>91</sup>。米国と同様に、航空会社の国際提携に関しては労働組合側からの根強い反対があるものと推察される。

#### (5) 今後の見通し

ACCC へのインタビューによれば、競争法適用除外制度に関する新たな議論は行われておらず、今後すぐに制度そのものが変化する見込みはないものと考えられる。

---

<sup>90</sup> “ACCC grants Qantas, Emirates alliance conditional approval”(Business Spectator)  
<http://www.businessspectator.com.au/news/2013/3/27/aviation/accc-grants-qantas-emirates-alliance-conditional-approval>

<sup>91</sup> “ACCC hears union pleas on Qantas-Emirates tie-up”(The Australian)  
<http://www.theaustralian.com.au/business/aviation/accc-hears-union-pleas-on-qantas-emirates-tie-up/story-e6frg95x-1226566735285>

## 第3章 我が国における提携深化協定の定量的分析

### 3.1 分析の目的および概要

#### (1) 分析の目的

提携深化協定に対して ATI を認可することは、フライトスケジュールの調整による乗り継ぎ利便の向上、ダブルマージン解消や規模・密度の経済性発揮による運賃低下などにより利用者に利便をもたらすとの考え方がある。一方で、市場競争を重視する立場からは、ATIにより、事業者間の協調による競争減殺効果がもたらされ、例えば路線におけるアライアンスの独占的地位を活用した運賃設定等により利用者利便を低下させる可能性があるとして批判されるものである。我が国でも ATI の認可を受けた提携深化協定に基づく共同事業が開始されて1年以上が経過しているが、これまで提携深化協定締結の影響・効果について明確な分析は行われていない。そこで、本章では、海外での先行研究の内容も踏まえ、計量分析モデルを構築し、現時点で入手可能な範囲のデータを用いて定量的な分析を実施する。

#### (2) 分析の概要

提携深化協定は、ネットワークの拡大や乗り継ぎ利便の向上、運賃の低下・多様化、サービス向上などの効果をもたらすことが期待されている。こうした様々な効果のうち、消費者利便の向上の有無を示す指標としての運賃低下効果については、既存研究においても特に着目され、計量経済学的手法を用いた定量分析がなされている。

本調査においても、消費者利便の向上の有無を示す指標として運賃低下効果に着目し、実データから計量経済学的手法により運賃関数を推定して、ATI がもたらした運賃低下効果を分析する。

### 3.2 既存研究のレビュー

#### (1) ATI に関する実証研究および理論研究

これまでに航空における ATI の効果を実証的に分析したものとしては、Brueckner (2003)、Whalen(2007)、Bilotkach(2007)が挙げられる。いずれも、航空運賃を被説明変数、運賃を決定すると考えられる諸要因を説明変数とする運賃関数を推定している。そして、運賃関数に ATI ダミーを導入し、その係数の有意性や符号条件から ATI の効果を導くという研究手法を採っている。

Brueckner (2003)は、コードシェアと ATI の二つの方法による国際航空企業間の協力を焦点を当てて、それぞれの効果が運賃には負の効果をもたらしていることを示した。具体的には、ATI によって、13-21%運賃が低下したと述べている。

Whalen(2007)は、Brueckner (2003)の分析が単年のクロスセクションデータでの分析であるという課題を挙げて、11年間のアメリカー欧州間のパネルデータを用いて同様に運賃関数を推定している。その結果、ATIにより乗継便で13-20%の運賃低下が見られたとしている。

一方、Bilotkach(2007)は、コードシェアでは乗継運賃が最大22.5%低下するという結果を示しているが、ATIは乗継に関して有意な価格効果はなく、直行については頑健な結果ではないものの上昇した可能性もあると述べている。

ATIに関する理論的な研究を行った研究としては、Czerny(2009)が挙げられる。Czerny(2009)は、ATIが認められた状況での企業行動について理論的な研究を行っているが、乗継旅客はいつもATIによるコードシェアから利益を得るものの、直行旅客についてはむしろ厚生が悪化することを示し、ネットではATIの厚生への効果がマイナスになる可能性も指摘している。

## (2) 今回の推定での仮説の抽出

(1)で述べたように、ATIは運賃低下をもたらすと示唆する研究がある。ただし、乗り継ぎ利用では運賃低下が期待される一方で、直行利用の場合の運賃については判断が分かれていると言える。乗継利用で運賃が低下するのは、ダブルマージン解消と規模・密度の経済性の発揮といった要因が考えられるが、直行では規模・密度の経済性以上に当該路線の競争減殺効果が強いと、運賃が上昇する可能性もあると解釈できる。

今回の調査では、ATIの運賃への影響を示すために運賃関数の推定を行うが、先行研究が示唆するような乗継と直行での影響の違いを明示的に扱えるモデルを使用する。

### 3.3 推定式の検討とデータの整理

#### (1) 運賃関数における変数の検討

3.2 で挙げた先行研究を基に、推定する運賃関数で使用する変数の検討を行う。

いずれの研究でも、平均運賃を被説明変数として運賃関数を推定しているが、説明変数は、以下のように分類できる。

- 距離
- 政策に関する効果を表すダミー変数(ATI ダミー、オープンスカイ協定ダミー等)
- 競争効果 (ハーフィンダール・ハーシュマン・インデックス)
- 該当トリップ特有の状況をコントロールする変数(年度ダミー、航空会社ダミー、地域ダミー、発着地の情報等)

先行研究の中で、Bruckner(2003)だけが地域ダミーを用いているなど一部の変数について違いが見られるが、こうした各研究の変数選択の差異はコントロール変数の差異であり、各研究が使用したデータの特性の差異に依存していると考えられる。例えば、Bruckner(2003)が米国と世界中のトリップを使用しているのに対し、Whalen(2007)はアメリカー欧州間のデータのみを使用していることが地域ダミーの有無につながっていると考えられる。

そこで、次項では、まず今回使用するデータの検討を行い、それを踏まえたコントロール変数の取捨選択を行うこととした。

#### (2) データの仕様と変数選択

今回使用するデータは本邦航空会社2社(ANA、JAL)の提供を受けた。サンプル期間は2010年度、2011年度で各年下期のデータを使用した。また、欧州路線については、2012年度から提携深化協定による事業が実施されていることを踏まえ、2012年度のデータも取得している。このようなサンプル期間のデータを使用することで、ATIが認められる前後の変化を捉えることが可能となる。

提供を受けたデータの概念図は図6に示した通りだが、それぞれの会社が就航している日米・日欧の各路線(=対象路線)について、対象路線を経路に含む全てのトリップのうち日本発欧米着のもの、

- OD 空港
- 対象路線分の収入額
- OD 別の半期での旅客数

などが記載されたものである。ここで、対象路線とは、図6に記載されている通り、ODの中で日本の空港を出発空港、欧米の空港を到着空港とする路線を指す。なお、

直行利用のデータでは、O 空港と出発空港、D 空港と到着空港が、それぞれ一致することになる。このデータから、例えば、平均運賃は、収入額を旅客数で除して求めることができる。

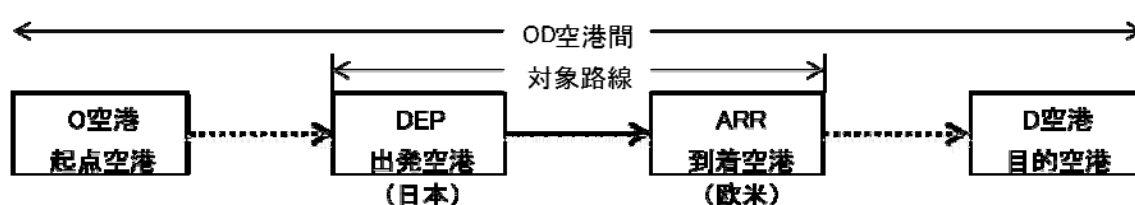


図 4 データの概念図

今回使用したデータの特性は以下のようなものである。

<データの特性>

- 日本発のデータを使用
- 収入はトリップ全体での収入ではなく、対象路線分を抽出
- 航空会社は本邦 2 社 (ANA、JAL)
- データは 2 年分 (欧州路線では 3 年分)
- 日欧・日米路線の 2 地域

本研究では、このようなデータの特性を加味し、先行研究で用いられているいくつかのコントロール変数を推定から除外した。除外した変数は、片道利用ダミー、航空会社ダミー、地域ダミー、コードシェアダミー、アライアンスダミーなどである。

一方で、対象路線前後の乗継を全て含むデータとなっているため、対象路線がトリップ全体の距離のどの程度の割合を占めているか、という要因が運賃に影響を与えていると考え、全区間に占める対象路線のシェアという変数を追加した。

さらに、3.2 の仮説に基づき、ATI の効果が直行と乗継で差があるかどうか検証可能とする変数を追加する。具体的には、ATI による効果を示す変数である ATI ダミーを直行と乗継に分け、ATI かつ直行利用=1 とするダミー変数と、ATI かつ乗継利用=1 とするダミー変数の二つの変数を推定式に導入している。

また、エコノミークラスとビジネスクラスでは、異なる企業戦略 (例えば、エコノミークラスは価格を下げ、ビジネスクラスは価格を維持、あるいは価格を上げ、座席数の配分を含めて収入を確保する等) が反映されている可能性があるため、サンプルを分けて推定することとした。

### (3)使用する推定式と各変数の詳細

(2)での検討の結果、推定する運賃関数は以下の通りである。

運賃 =  $f$ (距離、全区間に占める当該路線のシェア、HHI ; ATI 直行ダミー、ATI 乗継ダミー)

上記で一般的に与えられた運賃関数について、推定に用いる式を特定化する必要がある。ここでは、以下のような特定化を行った。

$$\text{Fare} = \exp(\alpha) \times \exp(ATIDIR \times \beta_1) \times \exp(ATITRS \times \beta_2) \times \text{DistRosen}^\gamma \\ \times \text{ShareDistRosen}^\delta \times \text{AlliHHI}^\varepsilon$$

Fare	: 航空運賃
ATIDIR	: ATI 適用有無ダミー&直行経路
ATITRS	: ATI 適用有無ダミー&乗継経路
DistRosen	: 距離
SareDistRosen	: 全区間距離に占める対象路線距離のシェア
AlliHHI	: ハーフインダール・ハーシュマン指数 (アライアンス別)
$\alpha, \beta_1, \beta_2, \gamma, \delta, \varepsilon$	: パラメータ

表 7 は、各変数の符号条件等を整理したものである。



表 2 変数の符号条件等

変数	概要	符号条件等
航空運賃 Fare	<被説明変数> 当該路線の航空運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客収入を有償旅客数で除して設定した平均運賃</li> <li>複数路線を乗り継いだ場合の収入は、最初の出発空港から最後の到着空港までの総収入を全区間距離に占める当該路線距離で按分して設定</li> <li>国際航空市場全体でのイールド変化を考慮するため、2010年で基準化した運賃を使用。</li> </ul>
ATI 適用有無 & 直行経路 ATI_DIR	ATI 適用路線かつ直行経路 (有り=1、無し=0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ATI が直行経路の運賃に与える影響を表現</li> <li>符号がマイナスの場合、ATI で範囲の経済、規模の経済等が働き運賃が低下。プラスの場合、ATI で寡占・独占化が進み、運賃が上昇。</li> </ul>
ATI 適用有無 & 乗継経路 ATI_TRS	ATI 適用路線かつ乗継経路 (有り=1、無し=0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ATI が乗継経路の運賃に与える影響を表現</li> <li>符号がマイナスの場合、ATI でダブルマージン解消、範囲の経済、規模の経済等が働き運賃が低下。プラスの場合、ATI で寡占・独占化が進み、運賃が上昇。</li> </ul>
距離 Dist_Rosen	区間距離 (km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>距離が長いほど運賃が高くなることを表現。</li> <li>符号条件はプラス。</li> </ul>
全区間距離に 占める対象路 線距離シェア Share_Dist_Rosen	全区間距離に占める対象路線距離の シェア	<ul style="list-style-type: none"> <li>全区間距離に占める対象路線距離の割合が長いほど、運賃データ作成方法の関係で、相対的に運賃が高くなることを表現。</li> <li>符号条件はプラス。</li> </ul>
ハーフィンダ ール・ハーシュ マン指数 Alli_HHI	当該路線における競争状況をあらわ すハーフィンダール・ハーシュマン指 数 (0 から 1 の間の指数。1 は独占市 場、0 に近いほど競争市場)	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の HHI が高い (= 独占・寡占に使い) ほど、運賃が高くなることを表現。</li> <li>符号条件はプラス。</li> </ul>

このモデルは、対数線形モデルと呼ばれるものである。上記の式の両辺を自然対数で変換することで、以下のような線形関係が得られ、通常最小二乗法の推定が可能となる。

$$\ln Fare = \alpha + ATIDIR \times \beta_1 + ATITRS \times \beta_2 + \ln DistRosen \times \gamma + \ln ShareDistRosen \times \delta + \ln AlliHHI \times \epsilon$$

対数線形モデルは、Brueckner(2003)、Whalen(2007)、Bilotkach(2007)のいずれの分析においても採用されているものである。この推定式を用いると、ダミー変数の係数から ATI 前後での運賃の変化率を捉えることが可能となる。

#### (4) 分析手法

表 8 は、Brueckner(2003)、Whalen(2007)、Bilotkach(2007)の 3 つの先行研究で行われた手法と、それぞれの目的を記したものである。各研究が最小二乗法(OLS: ordinary least squares method)を実行した上で、それぞれの分析上の目的や使用するデータの特性を踏まえて、1~3 通りの手法を用いた追加的な分析(結果の頑健性チェックを兼ねる)を行っていることが分かる。

表 3 先行研究で用いられている手法

	備考	Brueckner(2003)	Bilotkach(2007)	Whalen(2007)
OLS	一般的なモデル	○	○	○
WLS	各サンプルの利用者数の違いを考慮	○		
固定効果モデル	企業特有の効果をコントロール	○		
Heckmanの二段階推定	コードシェアする、しないを決める、企業の意思決定を内生化	○	○	○
操作変数法	HHIの内生性をコントロール			○

今回の分析にあたっては、最小二乗法（OLS : ordinary least squares method）と加重最小二乗法（WLS : Weighted least squares method）の2つの方法を採用した。今回使用したサンプルは、Brueckner(2003)と同様に、利用者数が異なる各データを、同じ重みの一サンプルとして扱っているため、Brueckner(2003)が指摘したように、「旅客数の異なるサンプルの重みの違いを考慮しないことにより生じる誤差項の不均一分散」という統計上の問題が生じる可能性がある。そこで、追加的に加重最小二乗法を行うことで、問題に対処し、OLS で得られた結果の頑健性チェックを行うことができる。それぞれの手法の詳細は以下の通りである。

<最小二乗法（OLS : ordinary least squares method）>

最小二乗法は、観測された数値の組を、特定の関数式を用いて近似するとき、想定する関数が観測値に対してより近似するように、残差の二乗和を最小とするようなパラメータを推定する方法である。観測値の組を  $y_i, x_i$ 、近似関数を  $y = f(x) = ax + b$ 、残差を  $(y_i - f(x_i))$  とすると、目的関数である残差二乗和は  $\sum_i (y_i - f(x_i))^2$  となり、この残差二乗和が最小となるように、パラメータ  $a, b$  を推定することとなる。

<加重最小二乗法（WLS : Weighted least squares method）>

通常最小二乗法（OLS）では、パラメータ推定において使用するデータサンプルは、重みのないすべて平等なデータとして取り扱われることになる。しかし、今回扱うデータは、半年間の同一航空経路かつ同一エアラインかつ同一座席クラス（ビジネス/エコノミー等）の旅客数データを1サンプルに集約した集計データとなっている。そのため、両端ともに乗継なしのエコノミークラスの場合では、1サンプル当たり10万人規模（最大約14万人）の旅客数データもあれば、両端ともにローカル空港への乗継があるレアな航空経路の場合では1サンプル当たり1人の旅客数データもある。

こうした集計データを OLS で推定した場合には、旅客数の大きい直行経路のサンプルを相対的に軽く、レアな乗継経路のサンプルを相対的に重く扱うことで、推定されたパラメータにバイアスが生ずることになる。こうした場合、旅客数を重みとする重み付き最小二乗法を行うことで、的確なパラメータを推定することが可能となる。こうした重み付き最小二乗法は、集計データである 1 つのサンプルを、旅客数 1 人につき 1 サンプルとなるように、当該サンプルの旅客数と同じ数の分だけ、共通の属性を持つサンプルを用意するのと同じ意味を持つことになる。

観測値の組を  $y_i, x_i$ 、近似関数を  $y = f(x) = ax + b$ 、残差を  $(y_i - f(x_i))$ 、重みを  $w_i$  とすると、加重最小二乗法の目的関数は  $\sum_i \{w_i \cdot (y_i - f(x_i))^2\}$  となり、この残差二乗和が最小となるように、パラメータ  $a, b$  を推定することとなる。

表 8 で挙げた手法のうち、今回の分析で行っていないのは、固定効果モデルでの推定、Heckman の二段階推定、操作変数法での推定であるが、その理由について以下に述べる。

固定効果モデルでの推定は、主にパネルデータの分析に用いられるもので、今回のようなクロスセクションの分析では不要である。

Heckman の二段階推定は、コードシェアの選択に関する航空会社の意思決定をモデルに組み込んで分析するものであり、コードシェアの効果を分析することが ATI 効果の分析とともに大きな目的である場合に有益な手法であると考えられる。具体的には、一段階目でコードシェアを行うかどうかを被説明変数としたロジットモデルを推定し、二段階目では、コードシェアダミーの代わりに一段階目の推定結果を用いることで、意思決定の問題を内生化するものである。今回の分析の目的は ATI の効果に限定されていて、そもそもデータにコードシェア便以外を対象としたものを含んでいない。そのため、航空会社の意思決定による内生性という問題は生じていないため、この手法は採用しなかった。

操作変数法での推定は、Whalen(2007)が、内生性が疑われる HHI について、内生性をコントロールするために一期前の変数（ラグ付き変数）を操作変数として行っている。今回のデータでは 2 期間、あるいは、3 期間のデータであるため、ラグ付き変数を用いることはサンプル数を大幅に減少させる結果になることから採用しなかった。

以上から、今回の分析目的やデータ特性を考慮し、OLS と加重最小二乗法の二通りの手法を用いた分析を行うこととした。

### 3.4 分析結果

分析の結果は表 9 に記載した通りである。まず、エコノミークラスの運賃について通常の OLS で分析したところ (モデル①)、符号条件は満たされ、ATI ダミーの係数は乗り継ぎ、直行ともに有意に負となった。つまり、ATI によって運賃が低下しているということが示された。

ただし、OLS による推定では各経路での旅客数の違いを考慮していないため、誤差項について問題が生じると指摘されている (Brueckner(2003))。そこで、この問題を指摘した Brueckner(2003) に倣い加重最小二乗法を用いて推定した結果がモデル②である。モデル②を見ると、決定係数は 0.08 から 0.44 まで上昇した。Whalen(2007) や Bilotkach(2007) では、決定係数が 0.11 から 0.15 程度の結果を採用していることから、本モデルは先行研究と照らして一定の説明力を持つと言えると考えられる。係数については、①と②の比較から、各変数の係数について安定的な結果が得られている。つまり、ここからも、ATI が運賃低下をもたらしていると言える。今回は、計量経済学的に指摘されうる問題を解決した上で、決定係数の大幅な改善があったこと、係数の符号条件が満たされていることも踏まえ、加重最小二乗法の結果を採用することとした。

ビジネスクラスの運賃のみのデータで加重最小二乗法による推定を行った。その結果がモデル③である。

表 4 分析結果まとめ

	モデル①		モデル②		モデル③	
	最小二乗法 エコミークラスのみ		加重最小二乗法 エコミークラスのみ		加重最小二乗法 ビジネスクラスのみ	
	係数	t値	係数	t値	係数	t値
定数項	1.6914 ***	4.6539	1.8990 ***	24.1371	-5.1343 ***	-31.6718
ATI×直行ダミー(エコミー)	-0.3196 ***	-3.5035	-0.0520 ***	-11.2473		
ATI×乗継ダミー(エコミー)	-0.1882 ***	-24.3106	-0.1040 ***	-19.4518		
ATI×直行ダミー(ビジネス)					-0.1079 ***	-13.7594
ATI×乗継ダミー(ビジネス)					-0.1504 ***	-15.3071
ATI×直行ダミー						
ATI×乗継ダミー						
ビジネスクラスダミー						
距離	1.0105 ***	25.5185	0.98815 ***	113.7917	1.9046 ***	106.9393
全区間に占める当該区間シェア(A社)	1.0479 ***	20.2549	1.1112 ***	26.6203	1.8940 ***	29.2097
全区間に占める当該区間シェア(B社)	1.5453 ***	33.5653	2.5271 ***	78.7632	2.5261 ***	50.6632
HHI	0.0614 ***	7.0421	0.0986 ***	29.6386	0.0587 ***	9.8622
サンプル数	22014		22014		9513	
決定係数(調整済み)	0.0814		0.4426		0.5612	

\*\*\*:1%有意、\*\*:5%有意、\*:10%有意

### 3.5 結果の解釈

3.4 で示した結果について、解釈を行う。既に述べたとおり、計量経済学的な問題点への対応という観点から、基本的には加重平均最小二乗法（モデル②、③）の結果を採用し、OLS による推定の結果は解釈の参考になる場合に使用する程度に留めることとする。

まず、ATI ダミーについて、モデル②、③ともに、乗継・直行のいずれも負という結果が 1%有意水準で確認されている。

さらに、この結果から ATI による運賃の変化率が求められる。上で説明したように、 $\exp(ATIDIR \times \beta_1)$  や  $\exp(ATITRS \times \beta_2)$  の数値が、ATI ダミーがない場合に決まる運賃に対して ATI ダミーがある場合は運賃がどの程度低下しているか示しているためである。

モデル②の結果を見ると、直行の係数が-0.0520、乗り継ぎの係数が-0.1040 であり、

$$\exp(ATIDIR \times \beta_1) = \exp(1 \times -0.0520) = e^{-0.0520} = 0.95$$

$$\exp(ATITRS \times \beta_2) = \exp(1 \times -0.1040) = e^{-0.1040} = 0.90$$

となるので、それぞれ 5%、10%の運賃低下が確認できたと指摘できる。

同様に、モデル③では、直行の係数が-0.1079、乗り継ぎの係数が-0.1504 であり、

$$\exp(ATIDIR \times \beta_1) = \exp(1 \times -0.1079) = e^{-0.1079} = 0.90$$

$$\exp(ATIDIR \times \beta_2) = \exp(1 \times -0.1504) = e^{-0.1504} = 0.86$$

となるので、それぞれ 10%、14%の運賃低下が確認できたと指摘できる。

先行研究では、Brueckner(2003)が 13~21%、Whalen(2007)が 13~20%の運賃低下を指摘しているが、今回の結果から、日本ではやや低下率は下回っているものの、運賃低下の効果は得られているということを示している。

乗り継ぎと直行の比較では、既に挙げた先行研究と同様に、乗り継ぎでより大きな運賃低下が見られている。(モデル②、③ともに。) これは、先行研究が示唆するように、ダブルマージン解消という乗り継ぎに特有の効果が大きく表れた可能性がある。

いずれにしても、Czerny(2009)が指摘するような ATI による直行利用者に対する運賃上昇は現時点では確認できず、直行・乗継いずれのデータからも運賃は ATI の効果で下がっていると指摘できる。

### 3.6 分析のまとめ

推定を行った全てのモデルにおいて ATI ダミーの係数の符号は負という結果が得られた。このことから、ある程度頑健な結果として、“今回分析対象とした、ATI 認可を受けた提携深化協定の実施前後年のデータからは、ATI の効果により運賃が低下した”と言える。そのため、現時点では ATI による競争減殺効果は生じていないと判断できる。

また、決定係数に関しても、海外の先行研究と比較して決して低いと言える数値ではなく、一定の説明力を有する結果が得られたと考えられることから、今回構築した運賃関数推定式は一定の説明力を有する推定式であったと言える。

一方で、今回の分析を通して、今後の分析に向けた課題も指摘する必要がある。それは、制度導入からまだ短期間しか経過していないため、各種データの蓄積が不十分、という点である。これは、この時点での調査という性格上、不可避の問題であり、より広範かつ長期的なデータを、引き続き蓄積していく必要があることが指摘できる。

また、分析対象とした 2010 年から 2012 年にかけての期間は、2008 年 9 月米国の金融危機に端を発する世界経済危機とそこからの回復の影響や、2009 年 10 月ギリシャ粉飾決算から始まる欧州経済危機の影響、2010 年 1 月 JAL の経営破綻とその後 2 年間での再生、2011 年 3 月 11 日東日本大震災と福島原発事故による需要減退、急激な円高の進行など、多くのイベントリスクや社会経済環境の変化が生じた時期と

重なっている点でも留意が必要である。

こうした点を考慮して、今後継続的にモニタリングを行いデータの蓄積を図り、利用者利便への影響を注視していくことが重要である。

## 第4章 調査結果のまとめと今後のあり方

本調査の成果および今後の課題について以下に整理する。

- 米国・欧州・豪州においては、国ごとに制度自体はそれぞれ異なるものの、国際航空協定に関して、利用者利便等の公共の利益や経済的効率性を勘案し、競争法との整合性について判断するスキームが構築されており、競争法の適用除外についても制度化されている。また、各国とも、提携深化協定について前述のスキームを通じて実施が認められている。
- 特に、米国においてはグローバルな航空政策の側面から、ATI について我が国と同様に運輸当局 (DOT) が認可を実施している。米国における制度及び運用の背景には、国際航空市場においてアライアンス間の競争が進展する中、航空会社の国際的な資本提携や合併等に係る外資規制を維持しており、我が国同様、航空産業における更なる競争の活性化及び利用者利便等の公共の利益の向上を図るためには、提携深化協定を含む国際航空協定を認めることが必要であるとの考え方があるものと考えられる。
- また、今回実施した我が国における ATI 制度の定量的効果分析においては、試行したケースのいずれにおいても ATI ダミー変数の符号は安定して「マイナス」を示したことから、“今回行った分析においては、ATI の認可を受けた提携深化協定の実施後、運賃が低下したことが確認された”とすることができ、ATI による競争減殺効果は現時点で確認されなかった。
- 以上より、現時点においては我が国の ATI は航空分野におけるグローバルアライアンス間競争を活性化する上でのツールとしての機能を果たしているといえ、引き続き制度を適切に運用していくことが求められる。
- 一方、今回の分析にあたっては、提携深化協定による共同事業の開始より短期間しか経過しておらず、十分なデータが蓄積されていなかったことが課題である。今後、十分な分析を行うにあたっては、より広範かつ長期的なデータを収集・蓄積していくことが適切である。



## 謝辞

本調査研究では、第 2 章の諸外国の制度調査においては、米国 DOT・DOJ、EU 競争総局、ACCC といった政府機関を始めとして多くの関係者にヒアリングの協力を頂いたとともに、第 3 章の提携深化協定の効果分析を行うにあたっては、国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課を通じて、日本航空株式会社及び全日本空輸株式会社よりデータの提供を頂くなど、多くの関係者の皆様より多大なご協力を頂いた。

また、本調査研究をとりまとめるにあたっては、アドバイザーとして、山内弘隆氏（一橋大学大学院教授）に有益なご助言を頂いた。

ここに記して感謝の意を表したい。

## 参考文献一覧

- 1) “20TH ANNIVERSARY OF AIRLINE DEREGULATION: CAUSE FOR CELEBRATION, NOT RE-REGULATION” (Heritage Foundation , ADAM D. THIERER, 1998)
- 2) 「規制緩和の経済効果 ―アメリカ航空・陸上運輸産業の経験」(スティーブ・モリソン、クリフォード・ウィンストン著、郭賢泰訳、1997)
- 3) 「航空産業入門」((株) ANA 総合研究所) (2008)
- 4) 「国際航空に関する諸外国の制度等」(一橋大学大学院法学研究科博士後期課程 古畑 真美 (公正取引委員会「政府規制等と競争政策に関する研究会」資料) (2007))
- 5) 「米国オープンスカイ政策と国際提携間競争」(松本俊哉、阪南論集 社会科学編 Vol. 40 No. 2、2005)
- 6) 「国際航空輸送の自由化の動向と我が国の自由化へ向けた考察」(三輪英生、花岡伸也、運輸政策研究 Vol. 7 No. 1、2004 Spring)
- 7) Airline Alliances and Antitrust Immunity Regulation (David Heffernan, Kenneth Hines)(2013)
- 8) Alliances, Immunity and the Future of Aviation, Warren Dean Jr (Thompson Coburn LLP) and Jeffrey N Shane (Hogan Lovells US LLP), The Air & Space Lawyer 22, no 4 (2010)
- 9) 「ご参考情報: 独占禁止法適用除外 (ATI) 申請手続きについて」(アメリカン航空)
- 10) “Statement of James J. O’Connell, Dep. Ass. Att. Gen., Antitrust Div., U.S. Dept. of Justice, before the Subcommittee on Aviation, Committee on Transportation and Infrastructure, U.S. House of Representatives, May 14, 2008” (Department of Justice)
- 11) “The Statement of R. Hewitt Pate, Deputy Ass. Attn. Gen., Antitrust Division, before the Subcommittee on Antitrust, Competition and Business Rights Committee, U.S. Senate Judiciary Committee, November 7, 2001” (Department of Justice)
- 12) “Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches”(European Commission and the United States Department of Transportaion)(2010)
- 13) Final Order; Order 93-1-11(Department of Transportation)
- 14) Show Cause; Order 2010-2-8 (Department of Transportation)
- 15) Show Cause; Order 96-5-26 (Department of Transportation)
- 16) 「EUにおける航空自由化とLCC」(佐竹真一、大阪観光大学紀要第11号 2011年3月)

- 17) 「世界の競争法」(公正取引委員会ホームページ)
- 18) “DG Competition Best Practices on the conduct of proceedings concerning Article 101 and 102 TFEU” (European Commission)
- 19) “Commission Decision of 14.07.2010” (European Commission)
- 20) “EU clears British Airways' trans-Atlantic alliance, merger with Iberia”(The Teregraph)
- 21) “Airline alliances in the new era Antitrust immunity An Australian perspective”(Allen & Overy)(2012)
- 22) “Guide to Authorization”(ACCC)
- 23) “Determination Applications for authorization Virgin Blue Airlines Pty Ltd & Others”(ACCC)
- 24) “Qantas Airways Limited & American Airlines Inc. - Authorisations - A91265 & A91266” (ACCC)
- 25) “Determination Applications for authorisation lodged by Virgin Australia and Skywest Airlines” (ACCC)
- 26) “Determination Applications for authorisation lodged by Qantas Airways Limited and Emirates” (ACCC)
- 27) “ACCC allows Virgin Blue and Delta joint venture” (ACCC)
- 28) “Virgin Australia and Delta Air Lines Joint Venture Welcomed”(Minister for Infrastructure and Transport)
- 29) “Virgin-Delta granted tentative anti-trust immunity by DoT. “Another one we can tick off the list””(CAPA Center for Aviation)
- 30) “Determination Applications for authorization lodged by Qantas Airways Limited and Emirates in respect of a Master Coordination Agreement to coordinate air passenger and cargo transport operations and other related services”(ACCC)
- 31) “Virgin Australia welcomes draft ACCC approval of expanded Skywest Airlines Alliance”(Virgin Australia Airlines)
- 32) “ACCC grants Qantas, Emirates alliance conditional approval”(Business Spectator)
- 33) “ACCC hears union pleas on Qantas-Emirates tie-up”(The Australian)
- 34) “A panel data analysis of code-sharing, antitrust immunity, and open skies treaties in international aviation markets,”*Review of Industrial Organization*, vol.30, pp.39-61. ( Whalen)(2007)
- 35) “Price effects of airline consolidation: evidence from a sample of transatlantic markets,” *Empirical Economics*, Vol.33, pp.427-448. (Bilotkach)(2007)

- 36) “International airfares in the age of alliances: the effects of codesharing and Antitrust Immunity,” *The Review of Economics and Statistics*, Vol.85, No.1, pp.105-118. (Brueckner)(2003)
- 37) “Code-sharing, Price Discrimination and Welfare Losses,” *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.43, No.2, pp.193-210. (Czerny)(2009)

## ヒアリング対象機関

### ○米国

(政府機関)

- ・ Department of Justice
- ・ Department of Transportation

(法律事務所)

- ・ WilmerHale

(航空コンサルタント)

- ・ Wicks group PLLC

(航空会社)

- ・ Virgin Atlantic Airways Ltd.
- ・ American Airlines, Inc.
- ・ Delta Air Lines, Inc.

### ○欧州

(政府機関)

- ・ EC 競争総局

### ○豪州

(政府機関)

- ・ オーストラリア競争・消費者委員会