



IATA運賃等への独占禁止法 適用除外に対する見解

2007年11月1日
全日本空輸株式会社

主な論点

1. IATA運賃関連

当社の基本スタンス

- 連帯運送(航空会社間の乗り継ぎ、旅客のエンドース)を可能とするための「共通運賃」を設定するものであり、連帯運送による利用者利便を維持するためには、この「共通運賃」のような何らかの枠組みが必要である。

規制研の見解と当社の反論

- 個別の航空会社間の取決めなどによっても連帯運送は可能である。
三百社近くあるIATA加盟各社の全路線について、予め個別に取決めを行うことは実質的に不可能。
- 「共通運賃」のような基準を決め、それを目安とすること事態がカルテル行為になる。
適用除外を廃止すれば、航空会社が独禁法に違反しないやり方を考えてくるのではないか。
欧米の規制当局は、IATA運賃協定に替わる新制度に対して、競争法制上の問題を指摘していない。わが国も適用除外を廃止するならば、新制度の担保を前提とすべき。
- IATA運賃には、キャリア運賃の指標として機能するという弊害がある。
キャリア運賃の水準は、市場や外部環境で決定される。キャリア運賃水準の指標としては、IATA運賃は必要でない(必要な理由はあくまで連帯運送のため)。

主な論点

2. アライアンス関連

当社の基本スタンス

- アライアンス間競争及びオープンスカイ政策の促進のため、アライアンス内での提携関係の深化に対して、欧米では競争法適用除外を認めているケースがある。公正な競争環境の確保のため、わが国でも独禁法適用除外を残す必要がある。

規制研の見解と当社の反論

- こうした提携については「競争の実質的制限」に該当するかどうか、個別に違法性を判断すれば足りる。一律に適用除外を与えるという制度にする必要はない。
日本の独占禁止法では、広い市場 (例: アライアンス間) で競争を促進する場合でも、狭い市場 (例: アライアンス内) で競争を制限する可能性がある場合、違法とされる可能性が高く、国際競争上不利になる懸念があるため、包括的適用除外制度が必要。
- 二国間交渉にて、他国が独禁法適用除外を求める事態がどのような局面で生ずるかは判然としない。米国のように交渉ツールとして利用する事態は考えにくい。
他国が日本に対してオープンスカイを求め、当該国の航空会社がアライアンス内での本邦航空会社との提携強化を希望した場合、相手国が独占禁止法の適用除外をオープンスカイの条件とする可能性は十分にあるため、わが国も航空政策の観点から総合的な判断が可能となるような制度が必要。

〈参考〉 対象となる国際航空に関するエアライン間協定

分類	協定の種類	協定の内容	協定主体
1. IATA運賃関連	1. IATA運賃協定	IATA加盟航空企業共通の運賃 (IATA運賃) に関する協定 (「IATA運賃調整会議」にて決定)	IATA
2. アライアンス 関連	2. アライアンス運賃協定	アライアンス間で締結される共通運賃に関する協定	個社間
	3. コードシェア協定	コードシェアにおける、運航体制、座席配分、収入配分等について定める協定	個社間
	4. FFP協定	FFPについて、マイルの精算、得点交換等について定める協定	個社間
3..国際運送上の ルール関連	5. 連絡運輸に関する協定	連帯運送に係る引受義務、精算等、連帯運送に必要な規則を定める協定	IATA 個社間
	6. 代理店規則	IATA代理店の基準及び航空会社とIATA代理店との間の発券、決済等に関する協定	IATA
	7. サービス会議規則	航空券・運送状の様式・ラベル等に関する協定	IATA
4. 国際条約関連	8. キャリア運賃協定	二国間協定に基づくキャリア運賃設定時の指定航空企業間合意	個社間
	9. プール協定	日露間の国際条約で義務化されている、収入配分等の協力事項について定める協定	個社間

IATA運賃及びアライアンスの深化並びに国際条約関連以外の各協定に対しては、「現状でも独禁法に抵触していない」と認識している。