

1. 今次 欧州 EC, 米国 USDoT, 豪州 ACCC の IATA 協定への独禁法・競争法適用除外に係る裁定は☆IATA が 提供する MIS **INTERLINING** 複合的連帯輸送制度(Multilateral Interline System)を通じ Global Network への ACCESS が 公衆への便益を 齎す と認知した上で☆
(これら当局との協議の結果 IATA は 運賃調整会議を含む総ての運送会議目的を Interline を 維持・増進する為と規則改定)
航空会社同士が 面と向かって協議する形態(FACE-TO-FACE 方式)を 禁止したものである。
但し この禁止措置は 成熟市場にのみ限定している。
2. 斯かる条件が 整っていない市場 (日本関連では)具体的には 太平洋線・アジア線(インド亜大陸含む)・大洋州線(豪州除く)・東欧線・アフリカ線・中東線・南米線(欧州経由含む)に係る運賃調整会議は USDoT が 引き続き独禁法適用除外を与え 従来方式 FACE-TO-FACE 協議の継続が 認められる。
★これら路線に係る IATA 会議に 当社は 出席し(認可前提)その結果の協定を 適用する事を 予定しており わが国独禁法適用除外が 引き続き 認められるものと理解している。
3. 禁止された市場に於いても IATA 運賃協定は 引き続き 存続する。
当該市場では 具体的には FlexFare が IATA 協定(集積 DATA に PREMIUM を付加・修正)と成る。
今後の改定等は WEB 活用の e-Tariff 協議方式(FACE-TO-FACE 方式では 無い)にて 執り行われる。これらには 独禁法・競争法適用除外は 付与されないが 独禁法・競争法に 反しておらず INTERLINING を 目的とし 自ら査定 SELF-ASSESS の上 執り行うべしとされている。
★当社としても e-Tariff 協議に 参画し FlexFare 協定を 認可を 前提に 適用する予定でありこれに 対しても わが国独禁法上 適用除外が 必要なのでは と考えている。
4. 運賃調整会議中 世界共通の運賃計算規則・通貨等を 協議する所謂 COMPOSITE 会議に就いては これ迄の FACE-TO-FACE 形式の協議が 引き続き 認められ 競争法・独禁法適用除外も付与される。★当社としても斯かる COMPOSITE 会議に出席し 協定を(認可前提)に適用する予定であり これに 対しても わが国独禁法上 適用除外が 必要と考えている。
5. 運賃調整会議以外の IATA 運送会議は 米独禁法・欧競争法適用除外は 無い(無くなる)が INTERLINING の為に 共通標準・手続きを 定める技術的取極であり 斯かる法律に 合致すると看做され その運用に就いては 自ら査定(SELF-ASSESS)し 執り行うべし とされている。

運賃以外の IATA 協定は 何れも IATA MIS INTERLINING を 維持・増進させる事を 目的としており GLOBAL NETWORK を 構成するインフラで あり 欧米と同様 SELF-ASSESS の下 わが国独禁法上 問題が 無いと明確に 判断された後で 無ければ 直ちに 独禁法適用除外を 廃止するべきでは 無いと考える。航空会社同士 即ち 同業者が 協議し 合意(協定)しそれを 認可を 前提に 適用する総ての行為が わが国現行独禁法上の対象と考えられ適用除外無くして 参画・適用は 出来ず その際の社会的影響は 多大であろう。

因みに LCC を含め新規参入航空会社ですら(INTERLINING を 実施しない場合でも) 須らくこれらの IATA 協定内容を 基盤とし 利用している。IATA 会員では 無い場合でも IATA は 認可された IATA 協定内容を 公開している為 実質的には 誰でも利用可能と成っている。

6. 米 USDOT は 引き続き 総ての IATA 協定の審査を 行い 認可以前の協定適用を 禁じ
認可された場合 独禁法適用除外を 与えるとしている。(欧州域内 FlexFare に就いては
これを 認可したが 今後 認可不要と裁定済み。他へも同様適用の模様。)
- 審査協定の範囲は 米国発着に 限らず 世界の総ての市場に係るものを 対象としている。
法的域外適用の問題を 孕むものの 米国 USDOT は 米国・米国民・米国法人の利益に影響
する可能性ありとして 米国外をも対象とし 実質的競争市場の世界警察を 任じている。
関係国当局の認可申請審査に加え 世界で 最も厳しい独禁法適用を 行っている米国が
審査を 行う事は 一つの安心材料とも言えよう。

<CARRIER 運賃の取り扱い>

7. IATA 運賃協定以外の運賃 即ち **CARRIER 運賃**の場合も自社区間対象運賃を 除き
他社便を 利用する所謂 INTERLINING 運賃に就いては 乗り継ぎ・乗換え航空会社の受諾
承認・同意を 要する。(反対せずとの黙示的同意を含め)
二国間航空協定運賃条項上の指定航空企業間協議も一つの方式である。戦後 当初は
運賃それ自体の同意が 主目的であったが 昨今 INTERLINING 承諾取得が 主目的と
変遷して来ていると言える。
8. しかし 欧米豪では FACE-TO-FACE 協議が 禁じられている為 これも叶わなくなっている。
TELEX/TELETYPE/e-Filing System を 利用し INTERLINING 相手先航空会社を 一方的に 指定
通告し 相手側が 拒否しない限り 受諾と看做す **OPT-OUT 方式**で CARRIER 運賃
INTERLINING 了承を 取得して来た。
これは 米 USDOT が 主導した方式だったが 1985 年集団訴訟(ジョージア・ケース)の結果
これらの方式は 禁止された。e-Filing 方式を 改善し 規則を 定め当局監理下で 新たな
OPT-OUT 方式を 認める事とし これが 欧州にも展開されている。(ATPCO 社 e-Filing 方式)
このインフラは アジアのリーダーでもあるわが国においてすら整備されておらず 謂わば
未成熟市場とされている一因である。わが国も e-Filing インフラを 早急に整備すべきである。
アジアでは(香港が 導入を 目指しているものの) 当該インフラが 無いのが 実情である。
斯かる e-Filing インフラ整備無しで 独禁法適用除外を 欧米に 習い 無くせば
自社路線運賃のみと成り 消費者選択枝を 著しく狭め 社会的影響は 多大であろう。

<IATA 協定と運賃自由化>

9. IATA 協定問題と運賃自由化には 必ずしも直接的関係は 無い。
運賃自由化とは 航空会社が 市況に応じ 自由に 運賃を 設定・適用出来る環境を 意味
するが IATA 運賃協定を 認めない訳では 無く 直接的関係は 無い。上述の如く 運賃
自由化を 達成している欧米でも IATA 運賃は 存続しており MIS INTERLINING の便益・効用
を 認めている訳である。
運賃自由化では 運賃認可制度上 認可申請手続きが 簡素化・規制緩和されるものの
過剰な運賃・略奪的運賃に関わる不認可権限(介入権限)迄 排除するものでは 無い。

航空運賃は 何らかの公示を 経ずして 販売出来ず それが 如何成る条件で 幾らか は 何処かに 情報が 提供される。斯かる情報を 当局が 把握出来る難易度を 勘案する時 認可制度・届け出制度が 当局が 最も容易に 運賃を 知る事が 出来る方策である。

<認可基準>

10. 物価上昇抑制等の為 IATA 運賃協定を 上限とし それ以下は 自動認可とする認可基準
乃至 天井値として 活用している事例は 多い。例えば

- ①米 USDoT は SFFL(各社運航費用 DATA を 提出せしめ その費用上昇範囲内でのみ 運賃値上げを 認める)と呼ばれる制度で 米関連 IATA 最低普通運賃(エコノミー普通運賃)値上げを 規制している。(01OCT79 費用対比 太平洋線では 01JUN05 以降 1.8538 倍迄 値上げが 認められる。尚 17AUG05 以降 NON-FUEL/FUEL COST が 別々に DATA 収集されている。)
- ②BRAZILでは 国際航空サービス・ルール NOSAIで IATA 運賃を 上限とし CARREIR 運賃の 下限(IATA 運賃からの割引率で 提示)を 設けている。(F=No Discount, C=max 5% Discount, YN=max 35%, YS=max 15%, 団体運賃=15 人以上で 最低 YSG の max15% Discount)
- ③わが国では IATA 運賃協定が 認可された場合 基準運賃と成り それ以下の 運賃は ZONE 範囲(上限:IATA,下限:O 乃至 ▼70%, C=Y2)では 自動認可される。
実質的に 一定範囲の運賃設定は 自由と成っているのが 実態である。

11. CARRIER 運賃の変動は 値上げも含め ZONE 範囲内であれば 自由である。

一方 IATA 運賃を 値上げする際は その経済的正当性を 物価・運航費用 DATA 等で 証明せねば 成らず IATA 運賃が 上限値・天井値と成っている実態は 如実である。

<IATA 運賃形骸化?問題>

12. 米国 USDoT は 航空自由化 OPEN-SKY 航空協定締結と共に ALLIANCES を 推進している。OPEN-SKY 協定締結国に 限定し ALLIANCES MEMBERS 間の提携を 独禁法適用除外を含め許可している。但し 当該航空会社は 提携関係路線に関わる IATA 運賃調整会議への 参加を 禁止され 当該航空会社間で 運賃調整を 行う結果 (彼らが 参加しない為 IATA 運賃協定は 改定されず) IATA 運賃より 高額の CARRIER 運賃が 大西洋線で 少なくとも 存在している現実が あり 彼らが 成熟市場と呼ぶ一因である。わが国は 不適用。

13. IATA 運賃協定の形骸化?と呼ばれるもうひとつの事例として IATA 運賃での航空券であり乍ら それより 低廉で 販売されている安売り IATA 運賃問題(わが国では ZONE 制度導入後 斯かる問題は 激減しているものの)がある。これは

- ①運賃認可制度上 IATA 運賃以外認められない。(昔の日本・現在の韓国)
- ②運賃認可制度上 適時に 運賃申請・認可が 難しい。(市場環境変化敏速対応不可)
- ③当該販売レベルでの CARRIER 運賃の設定が 何らかの事情で 出来ない。これは 大部分 INTERLINING 承諾が 相手方から 取得出来ない理由が 多い。IATA 運賃であれば 相手側が INTERLINING を受諾する為 (自社取り分を 割引し)IATA 運賃額面より 低廉の価格で やむを得ず 販売しているケースである。

<CARRIER 運賃での INTERLINING>

14. CARRIER 運賃 INTERLINING を 受諾するかは 相手先航空会社の営業的判断だが 実際には 競争的理由での拒否が 少なく無いのが 実態である。
- ルフトハンザドイツ航空とオーストリア航空間提携認可の際 EC 欧州委員会は ドイツ・オーストリア主要空港での SLOT 召し上げ等と共に 当該区間他社から INTERLINING 要請があった場合には 受諾すべし との条件を 付している程である。
- 従って CARRIER 運賃での INTERLINING が 受諾されない場合でも IATA 運賃を 利用すれば 相手方からの受諾了承取得は 不要であり IATA 運賃協定が SAFETY NET と呼ばれる所以である。先程の IATA 運賃形骸化の裏事情と言えよう。

<欧米当局の独禁法適用除外廃止の競争力背景>

15. 今般 欧州 EC, 米国 USDoT, 豪州 ACCC の IATA 協定への独禁法・競争法適用除外廃止に至った背景には 一般的な規制緩和の方向を 前提としつつ 豊穡な国内市場(欧州の場合も国内市場と略 同様)を 背景に 自国航空会社が 自社 NETWORK を 拡大しつつ ALLIANCES のリーダーと成り 競争力も強靱と成った為 IATA 運賃無しでも遣って行ける と 評価判断したものである。特に GATEWAY 以遠国内地点への国際運賃設定は ADD-ON 的手法で 極めて 容易(国際運賃に 固定額を 加える事で 運賃設定可能。わが国の場合 国内普通運賃の半額を追加。豪・米は 巨大な国内市場を 有し 欧州も国内並市場。)と言う現実にも注目すべきであろう。
16. これは 巨大航空会社・巨大市場を 抱える大国からの視点であり 世界の大多数の国・航空会社からの視点では 無い事も認識し 世界融和 INTERNATIONAL COMITY の必要性をも考慮し 成熟市場以外の IATA 協定を 存続させる裁定を 行ったものである。

<ALLIANCES 問題>

17. ALLIANCES 主体の PARTNERSHIP で C/S(CODESHARE)便等を 通じ これら MAJOR は 自社 NETWORK を 拡大出来る一方 三大 ALLIANCES の限界も認識せざるを得無い事情がある。ALLIANCES が 如何に 拡大しても MARKET SHARE としては 三分の一から最大 半分が 限界とされており ALLIANCES 内部だけでは 旅客 NEEDS に 対応出来無い現実がある。更に ALLIANCES への加盟には 厳しい 条件が 課されており 世界の大部分の航空会社が ALLIANCES への加盟が 財政的にも出来ず 又認められないとの事実が 存在する。
- 斯かる弱小航空会社 及び その国は GLOBAL NETWORK に ACCESS 出来るか 否かは その国の経済社会的繁栄・企業の存亡にも影響を 与える。
- 南太平洋の小島から 近くのハブ空港経由世界に 繋がる為には IATA が 提供して 来た 複合的連帯輸送制度 MIS を 活用するのが 最も経済的で それ故 十年毎に開催される 2003 年 ICAO AirTransport 会議で 議長を 務めたトンガ運輸大臣は “トンガから カナダ・モントリオール迄 来れたのは MIS/INTERLINING の御蔭だ” と INTERLINING の有用性を 再認識する 国際航空輸送原理原則決議を 採択している。
18. 米 USDoT は OPEN-SKY 協定締結国に 限定して ALLIANCES MEMBER 航空会社間に 独禁法適用除外を 与えて来ているが 総てに 運賃調整迄 認めたものでは 無い。

IATA 運賃調整会議では 当局の OBSERVE を 認め その結果(決議)は 勿論 会議内容を詳細に 記録した議事録をも USDoT 認可申請時に 提出しているが 一方 ALLIANCES 内協議では これらが 無く 透明性に欠けるとの問題が あり 躊躇している。

しかし 先の米欧間の新たな OPEN-SKY 航空協定 OAA(Open Aviation Area)では 欧州側の強い要請で 米側は 申請あった場合 速やかに 独禁法適用除外に係る審査を 行う旨 約束している。(但し 適用除外を 与えると迄は コミットせず。)

欧米 MAJOR 航空会社間での運賃調整協議に 独禁法適用除外を 認め しかも IATA 会議への参加を 制限している。これらの流れは 自らの我儘で 特別に運賃協議を認め 世界の航空会社間での統一共通性・平等性・非差別性・透明性ある IATA 運送会議には 制限を 加える事を 意味しており この勝手な論理を 直ちに 受け容れられるものではない。

一方 ALLIANCES でのシームレスなサービス提供が 可能に成るとの効用も少なく無く 一定の条件下(運賃調整を 除き INTERLING 目的等)で 独禁法適用除外を 許与する事も (適用除外を 認められている)他国・航空会社との公正な国際競争を確保する観点から不利な競争を強いられることがないよう慎重に 考慮すべきであろう。

<世界的 INTERLINING インフラ>

19. GLOBAL NETWORK に ACCESS 出来る IATA MIS INTERLINING は 既に 世界的インフラと成っており 大小・ALLIANCES などを 問わず どの航空会社でも INTERLINING が 利用出来る制度を SAFETY NET として 整備すべきであり わが国の国益としても確保すべき と考える。特に FlexFare 運賃導入後 IATA 協定を 適用しない自由も認められる(二週間の通告)状況下 IATA 協定を 適用しないとする航空会社に対して 何らかの措置を 構ずるべきと考えられる。一般的に 斯かる航空会社は 独占的路線を 有し 競争有利の観点から IATA 運賃をも 適用せず (他社を 排除するとの疑いある)判断を する傾向が ある。例えば 日本発国際線運航会社には 総ての希望する航空会社が INTERLINING 可能な運賃設定を 義務付ける等の方策が 考えられる。

<運賃設定自由化>

20. インフラ整備の後 CARRIER 運賃設定自由とした場合 現在以上に 透明性が 増す一方 IATA 運賃の使用頻度は 劇的に 下がるものと推察される。(上記 12. ②③等の事情)しかし CARRIER 運賃の限界 即ち INTERLINING 承諾取得不可能な場合の SAFETY NET としての機能が IATA 運賃の最大の意義と成ろう。
21. 運賃自由化の下では 透明性故 消費者に 納得される運賃の合理性が 必要と成る。又値下げのみならず 値上げも自由に 出来る訳で これへの対策も充分 配慮せねば 成らない。IATA 運賃額を 上限として その値上げには 米 SFFL の如く CPI・運航費用・FUEL COST 増加範囲内とする 乃至は 別途上限額を 示す等 予防策が 必要であろう。

<e-Filing 導入・インフラ整備>

22. これら運賃自由化の前提として インフラ 即ち e-Filing 導入・整備が 急務と成ろう。勿論 アジア諸国への拡大も日本が 主導すべきと思われる。

e-Filing インフラが整備されれば日本で販売されている総ての運賃の DATA BASE と成り得る訳で日本線運航航空会社に日本発着全運賃の届け出を義務付ける事も可能となる。これにより運賃の透明性が格段と深まる事は確実であろう。

<過剰・略奪的運賃防止>

23. 過剰・略奪的運賃を防止する権限を放棄すべきでは無く当局の介入権は保持すべきと思われる。その為 DOUBLE APPROVAL 制度を維持すべきである。但し現下の状況では COUNTRY OF ORIGIN 的運用を行い一定範囲内自動運賃認可制度が実効的と思われる。

①上限:IATA 運賃 乃至 上限額・幅明示:

CPI・FUEL 費用・運航費用等 DATA を収集し 上限運賃の値上げ許容範囲を設定するべきと思われる。(米 SFFL 等事例参照)

②下限:設けず。 但し 消費者の納得が得られる運賃合理性と略奪的運賃防止方策の整備が前提と成ろう。

③運賃合理性として 上位クラスと下位クラス運賃額・適用条件との関係、同クラス運賃額と適用条件差異関係等の基準を整備する要が あり。☆=これが最も難しい。

一般的に運賃額が低ければ低位サービスで厳格な適用条件との考え方が認可判断基準的に運用されて来ている。運賃低廉化は一般消費者にも理解出来るもの 適用条件の差異は定量化出来ず極めて難しい課題ではある。

例えば C CARRIER 運賃が IATA Y 普通運賃より低廉と成る場合 その適用条件がどの程度厳格であれば一般的に許容されるかは難しい問題であり各国当局も頭を悩ましていえる。更なる工夫が必要な分野である。

④他社が導入した運賃を直ちに自社も適用する事が出来る MATCHING は国際的慣習でもあり積極的に認めるべきであろう。

(他社を市場から排除するとの明確な意図が無いとの前提で。)

これにより販売される運賃種は幾何学的に増加し消費者選択範囲も増加する。

<指定航空企業間協議・関係企業間協議>

24. e-Filing 等インフラが整備され 運賃自由化に向かう時 二国間航空協定運賃条項上の指定企業間(関係企業間)合意の意味は薄まる為 運用上 不要とするのが 適当であろう。但しこれを必要とする相手国関連に就いては 相手側インフラ整備完了迄これを認めるべきであろう。

尚 インフラ整備未了の場合でも指定企業間協議を認めない国に対しては INTERLINING 承諾取得の為に企業間接触が如何なる形式・条件で認められるのかを明確に確認すべきと思われる。

以上

06NOV07

JAL

石樽 信孝