

Title	航空運輸分野における関連市場画定方法： EC合併規制の適用事例を中心として
Sub Title	Market definition in the air transport sector : an analysis of the European Commission's practice in application of the EC merger control regulation
Author	小場瀬, 琢磨(Obase, Takuma)
Publisher	慶應義塾大学大学院法務研究科
Publication year	2006
Jtitle	慶應法学 (Keio law journal). No.4 (2006. 1) ,p.103- 122
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA1203413X-20060115-0103

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

航空運輸分野における関連市場画定方法

EC合併規制の適用事例を中心として

小場瀬 琢 磨

1. 問題の所在
2. 欧州委員会の決定における関連市場画定方法 出発地・目的地アプローチ
3. 航空企業の事業戦略展開に照らした出発地・目的地アプローチの妥当性
4. 結 論

1. 問題の所在

EU域内市場では規制産業の民営化・自由化が進行する中、航空運輸も競争産業としての性格を強めてきた¹⁾。とりわけ1992年の第三次自由化措置パッケージによって、航空企業の営業許可制が採用され²⁾、また、域内航空運輸市場での路線権行使³⁾および運賃⁴⁾が原則自由化された結果である。こうした規制枠組に対応するため、従来からの航空企業（いわゆる「ナショナル・フラ

-
- 1) EU航空運輸市場における自由化の全体については以下の文献を参照せよ。Dempsey, P.S., 'Competition in the Air: European Union Regulation of Commercial Aviation' (2001) 66 *Journal of Air Law and Commerce* 979; Grundmann, S., *Marktöffnung im Luftverkehr: Hoheitliche Eintrittsbarrieren in den USA und in der EG* (1999) p. 112 et. seq.
 - 2) 規則 2407/92号 ([1992] OJ L 240/1) とりわけ同規則 3条 2項 1文および 4条 1項
 - 3) 規則 2408/92号 ([1992] OJ L 240/8) とりわけ同規則 3条 1項
 - 4) 規則 2409/92号 ([1992] OJ L 240/15) とりわけ同規則 3条および 5条 1項

ッグ・キャリアー」は、他航空企業との戦略的アライアンス（strategic alliance）や企業合併を進めてきた。すなわち、コードシェア、運賃や運行計画の相互調整、収入・コストの共同分担、常顧客優遇制度（frequent flier program）の共同化、共同販売戦略の策定など、他社との協働や企業規模拡大を通じていっそう効率的かつ収益力の高い路線ネットワーク構築を目指す戦略である（以下、アライアンス）⁵。とはいえ、今まで競争関係にあった航空企業同士が同調的行動や合併を行う以上、一定の競争制限がもたらされ、EC競争法規則との関係で問題を生じる。これらをEC競争法上評価する上で出発点となるのは関連市場の画定である。本稿では、合併規則⁶）の下での欧州委員会の決定を中心として、航空運輸分野での市場画定方法とそこでの考慮要素をまず検討する。次に、各航空企業のネットワーク間競争という競争の実態に照らして関連市場画定方法の検証を試みることにする。

合併規則を取り上げて関連市場の画定について議論する理由は次の通りである。近年まで、EC条約81条および82条の適用は、規則3975/87号および規則3976/87号により、EU域内の航空運輸サービスに限定されていた⁷）。しかし、

5) Dempsey, P.S., 'Carving the World into Fiefdoms: The Anticompetitive Future of International Aviation' (2002) 27 *Annals of Air and Space Law* 247; Hagleitner, M., 'Strategische Allianzen von Airlines im Lichte des Europarechts' (1998) 21 *Transportrecht* 444, 445-6.

6) 規則139/2004号（[2004] OJ L 24/1）。なお旧合併規則（規則4064/89号（[1989] OJ L 395/1））と比較参照せよ。

7) 規則3975/87号（[1987] OJ L 374/1）は、EC条約85条および86条（現行EC条約81条および82条）の航空運輸への適用の細則を規律するものであったが（同規則1条1項）、共同体の空港間での航空運輸にのみ及ぶとされていた（同規則1条2項）。この制約のため、共同体と域外国とを結ぶ対域外航空運輸には適用がない。規則3976/87号1条も同様の規定である（[1987] OJ L 374/9）。もっとも、対域外路線での航空企業の行為にEC条約81条および82条の適用することは、EC条約84条および85条の手続によって制限的ながら認められていた。しかし、EC条約85条1項の手続による欧州委員会の競争法規則適用権限は、加盟国の競争法当局の協力に依存しており、また81条もしくは82条の違反が認定された場合にも違反行為を停止させるために適当な措置を提案できるとどまる（EC条約85条1

この制約は規則411/2004号（[2004] OJ L 68/1）により撤廃され、現在ではEC条約81条および82条ならびに規則1/2003号（[2003] OJ L 1/1）が航空運輸分野にも全面的に適用されることとなった。それゆえ、今後のEUをめぐる国際航空運輸市場では、EC競争法の規律強化が予想されるところである。これに対して合併規則は、EC条約81条および82条とは異なり域内・対域外航空運輸の区別に関わりなく、従来から一貫して航空企業の合併に対しても適用されてきた。ゆえに、合併規則の適用上蓄積されてきた関連市場画定の実行は、これから対域外の航空運輸市場でEC競争法の適用が進んでいく際の先例となるものと考えられる。さらに、2004年のエール・フランス/KLM合併事件や2005年のルフトハンザ/エアー・スイス合併事件⁸⁾など、EU航空企業のグループ化と再編は、ますます進展をみせつつある。以上の発展の中で改めて提起されている問題は、EU域内外にわたる複雑な航空路線ネットワークを持つ航空企業が合併を進める中、どのようにして関連市場を正確に画定するかである。本稿もこの点を留意して以下検討を進める。

2. 欧州委員会の決定における関連市場画定方法

(1) 出発地・目的地アプローチによる関連市場の画定方法

一般に関連市場は、製品関連市場を特定した後さらに地理的関連市場について検討を加えるという経過をとって画定される。製品関連市場は「性質、価格および予定された使用目的について、消費者が交換可能もしくは代替可能とみ

項2文)。これらの点で手続の実効性も乏しくまた決定例も少なかった。なお適用例として、Commission, Notice concerning the Alliance between British Airways and American Airlines [1998] OJ C 239/10; Commission, Notice concerning the Alliance between Lufthansa, SAS and United Airlines [2002] OJ C 181/2.

8) Case COMP/M.3770-Lufthansa/Swiss

なすようなすべての製品およびサービスを包摂する⁹⁾」ものである。こうした製品市場定義の根底にあるのは、消費者の視点からする需要市場の観念と製品の代替可能性概念である（需要代替可能性原理¹⁰⁾）。よって、製品関連市場は、まず合併事業体が販売する製品（基本製品）と代替可能なあらゆる製品を特定し、さらに消費者の視点から製品の性質、価格、使用目的の点で代替可能かどうかを吟味するという方法によって画定される¹¹⁾。この一般的製品関連市場画定方法は航空運輸分野ではどのように適用されてきたか。以下概観する¹²⁾。

(a) 基本製品としての旅客定期運輸サービスとその特質

航空企業の基本製品は、旅客定期運輸、貨物運輸、航空機メンテナンスなどの各サービスである。中でも最大の経済的比重を占めるのは旅客定期運輸サービスである（以下「航空運輸サービス」）。それゆえ合併規則の適用上、欧州委員会も同サービス市場を集中的に審査してきた。では、基本製品たる航空運輸サービスの特性は関連市場の画定にどのような影響を及ぼしているか。この点につき次の二点を指摘できる。

9) Form CO [2004] OJ L 133/1, 28; Commission, Notice on the Definition of the Relevant Market for the Purpose of Community Competition Law [1997] OJ C 372/5, para. 7.

10) Albers, M., ' Art. 2 FKVO ', in von der Groeben, H., Thiesing, J. and Ehlermann, C.-D. (eds.) *Kommentar zum EU-/EG-Vertrag*, 5th ed., Vol. 2/II (1999) p. 1179, para. 43.

11) Löffler, H.F., ' Art. 2 FKVO ', in Langen, E. and Bunte, H.-J., *Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht*, 7th ed. (1994) p. 2420, para. 13.

12) とりわけ航空運輸分野での合併規制の中で関連市場画定が持つ特質について、次の三点が指摘できる。第一に、関連市場画定作業が航空運輸分野における市場構造調整措置の前提的枠組を形成している点である。欧州委員会は、合併が支配的地位を創設もしくは強化し、結果として有効な競争が著しく阻害される場合にのみ、合併を禁止（合併規則2条3項）もしくは条件を付すことができる（合併規則6条2項）。そこで欧州委員会は、特定路線での合併航空企業の市場支配力が強くなる場合に、新規参入を促すための空港発着枠開放などの条件を付して合併を許可してきた。これは、特に発着枠の逼迫したハブ空港を本拠とする航空企業が合併する際に行われてきた措置である。これらの措置は画定された市場の広狭と密接に関わっている。第二に、上記の点とも関連して関連市場画定が航空運輸市場の自由化政策との結びつきを示している点である。同分野での合併規制政策の眼目

第一は、航空運輸による移動の迅速性・高速性という特性のゆえに、鉄道運輸と航空運輸との間の代替可能性が限定的となる点である。欧州委員会の決定例は、運賃価格差や空港から市内へのアクセス時間を考慮に入れた上でもなお、短距離路線での航空運輸と高速鉄道運輸との代替関係を認めているにすぎない（例えばロンドン・パリ間のユーロスター¹³⁾）。

第二は、航空運輸サービスについては、地理的関連市場の概念の後退が生じている点である。製品たる航空運輸サービスは、場所に固定された設備（すなわち空港）によってはじめて可能となるため、地理的要素から離れては存在しえない。また、出発地近辺に複数空港が存在する場合、これら空港と目的空港との間の航空運輸サービス（つまり製品）が、相互に代替可能性を持つことがある。そこで考慮されているのも、出発地側の複数の空港によって捉えられる地域（catchment area）の重複という地理的要素である。航空券の販売地域もまた、出発空港にアクセスできる地理的範囲におのずから限定される。以上のように、空港間での運輸サービスという製品観念の中にすでに地理的要素が加

は、「完全に自由化された共同体航空運輸市場において、十分な数の競争力のある航空企業が存在するよう確保すること、つまり新たな市場参入者の地位を維持もしくは擁護することにある」とされる（Gaskin, F., 'Air Transport', in Roth, P. (ed.) *Bellamy & Child European Community Law of Competition*, 5th ed. (2001) p. 1124-5）。第三に、画定された市場にいくつの航空企業が参入しているかが、支配的地位存否の判断に直結しやすい点である。航空運輸市場においては比較的市場参入障壁が高く、とくに混雑空港を拠点とする航空企業による寡占的市場構造が固定化されてきたためである。もちろんこの点はさらに、個別の関連市場での旅客運輸実績に照らした市場シェア、合併事業者の拠点ハブ空港での勢力、および、競争圧力の存在をより詳細に検討した上で検証すべき点である。ここでは以下の文献を参照するととどめ別稿で論じたい。Balfour, J., 'Airline Mergers and Marketing Alliances: Legal Constraints' (1995) 20 *Air & Space Law* 112; Hartmann-Ruppel, M., *Europäische Fusionskontrolle und Luftverkehr: Die wettbewerbsrechtliche Beurteilung im Luftverkehr nach der europäischen Fusionskontrollverordnung* (2002); 須網隆夫「航空運輸市場における企業結合規制 日本・EUの比較法的検討」『法律時報』75巻1号（2003年）65-73頁。

13) Case IV/M.806-British Airways/TAT (II) paras. 20-22.

味され、製品市場と地理的市場とが同時に検討されることになる¹⁴⁾。それゆえ改めて地理的関連市場を検討する必要性が消滅している。

(b) 出発地・目的地アプローチとその基本的立脚点

欧州委員会が航空運輸分野での関連市場画定方法として一貫して採用してきたのが、出発地・目的地アプローチ (origin and destination (O&D) approach) である¹⁵⁾。これは、一出発地と一目的地との組み合わせ (O&D city pair) のそれぞれを別個の独立した市場と見なし (一区間路線一市場) 合理的に代替可能な他の運輸サービスを関連市場に組み入れるという方法である¹⁶⁾。

この方法の立脚点は次の通りである。航空運輸サービスは、誰が (基本的消費者) どの出発地からどの目的地まで (地理的) いつ (時間的) どのようにして (態様) 移動するかという諸側面と具体的に結びついて提供されている。これらの側面ごとに航空運輸サービス市場全体を部分市場に分けていくことも

14) Loffler, *supra* n.11, 2427, para. 31.

15) 最初に出発地・目的地アプローチを採用したのは欧州司法裁判所の Ahmed Saeed 事件 先決裁定である (Case 66/86 *Ahmed Saeed* [1989] ECR 803, 849, para. 40)。欧州委員会は航空運輸分野での一般的市場画定方法としてこれを採用し発展させてきた。関連する決定として、Decision of 13.9.1991 (Case IV/M.130-*Delta Airlines/PAN AM*) paras. 10-12; Decision of 27.11.1992 (Case IV/M.259-*British Airways/TAT*) paras. 15-22 (この決定を承認した欧州第一審裁判所の判例として Case T-2/93 *Air France II* [1994] ECR II-323, 353, paras. 81-84); Decision of 20.7.1995 (Case IV/M.616-*Swissair/Sabena*) para. 18; Decision of 26.8.1996 (Case IV/M.806-*British Airways/TAT (II)*) paras. 16-26; Decision of 11.8.1999 (Case IV/M.278-*British Airways/Dan Air*) para. 10; Decision of 11.8.1999 (Case COMP/JV.19-*KLM/Alitalia*) paras. 20-25; Decision of 12.1.2001 (Case VI/M.259.COMP/M.2041-*United Airlines/US Airways*) paras. 7-34; Decision 2002/746 of 5.7.2002 (Case COMP/37.730-*AuA/LH*) [2002] OJ L 242/25, paras. 46-61; Decision of 11.2.2004 (Case COMP/M.3280-*Air France/KLM*) para. 9-35; Decision of 7.4.2004 (Case COMP/38.284/D2-*Air France/Alitalia*) paras. 39-100.

16) 合理的に代替可能な運輸手段として認められてきたのは、乗換空港を経由して目的地への到る乗換接続便、出発地近隣にある他の空港から目的地に到る直行便、地上高速鉄道などである。ただし、いずれについても個別事例ごとに具体的に需要側の代替可能性の検討を要する。

抽象的には考えられる¹⁷⁾。しかし、航空旅客運輸の基本的機能が旅客を一地点から他の離隔した地点まで輸送することである以上、二地点間の移動を欲する旅客を基本的な消費者像として据えることができる¹⁸⁾。こうした消費者像に対応するのが、二地点間サービスを一市場とする市場画定方法である。加えて、航空企業は数多くの路線で営業しており、路線ごとに各航空企業の勢力、競争条件（例えば、競争者の数や性質）、市場占有率、価格支配力も異なる。それゆえ合併の効果も基本的に路線ごとに検討すべきものとなる¹⁹⁾。以上が一路線一市場という考え方を基礎とする出発地・目的地アプローチ採用の裏づけとなっている。

(2) 出発地・目的地アプローチ適用上の考慮事実

(a) 関連空港間の直行便

市場画定の出発点は、合併航空企業が特定の出発地・目的地を結ぶ一路線で直行便を運行しているかどうかである。同一路線で他の航空企業も直行便を運行していれば、合併事業者に対する競争圧力となりうるので、同一の関連市場に組み入れられる。競争圧力の度合いは競合企業の運行便数、輸送能力、空港における発着枠の使用状況などの要因に左右される。

(b) 空港代替可能性に関する考慮事実

一地域に複数の空港が存在し、旅客がこれらの空港に等しくアクセスできる場合がある。このように複数空港のカバー範囲が相当程度重なっていれば、関連空港と目的地空港との間で提供されている直行便は、消費者にとっても相互に代替可能となる。目的地に複数の空港がある場合も同様である。ゆえに、複

17) これらの側面ごとに関連市場の細分化の可能性について精査した研究として Hartmann-Rüppel, *supra* n. 12, 139-220.

18) 欧州委員会が出発時間帯やサービスの差別化に（エコノミー/ビジネス・クラス）応じて顧客グループごとの部分市場を分けていないことはこの点を裏付けている。

19) Temple Lang, J., 'Air Transport in the EEC' (1991) 17 *Annual Proceedings of the Fordham Cooperate Law Institute* 287, 299.

数空港に代替可能性（airport substitutability）が認められる場合には、これらの空港から目的地までの直行便は同一関連市場に包摂される²⁰。EU域内の都市で相互に連繋する複数の空港を持つものは、「空港システム（airport system）」として規則2408/92号付属書に列挙されており²¹、空港代替可能性の検討の手がかりとなる。さらに、空港の機能（域内運輸むけの空港か域外への玄関空港か）や市内からのアクセスの利便性（交通手段や所要時間など）が考慮されて具体的に代替関係が認定される²²。

(c) 乗換接続便による代替可能性に関する考慮事実

出発地から目的地まで到達しようとする際には、直行便によらず他の空港を経由する乗換接続便を用いることもできる。短距離路線が大半を占めるEU域内での乗換接続便は、直行便に対する合理的代替手段になりにくい。しかし、長距離路線では事情が異なる。長距離路線では目的地に到達するための航空企業の選択肢が増え、また、旅客も乗換や長い旅行時間を受け入れる傾向にあるためである。欧州委員会の決定例は、コンピューター予約システム（CRS）上で接続便として表示され、かつ、乗換所要時間150分以内の乗換接続便は直行便に対する代替手段となりうるとしている²³。よって、これら条件をみただす乗換接続便も同一関連市場に組み入れられる。直行便に対する代替可能性の度合いは、乗換所要時間、当該路線における運行頻度および運行時刻表などの要因に左右される²⁴。加えて、当該路線での時間敏感型顧客と非時間敏感型旅客（time sensitive / non-time sensitive）の割合も代替可能性を左右する²⁵。

20) Case COMP/M.3280-Air France/KLM, para. 24.

21) Annex to the Regulation 2408/92 [1992] OJ L 240/8.

22) BA/TAT. たとえば、Paris Charles de Gaulle空港と同Orly空港、Milan Malpensa空港と同Linate空港、EU域外の空港ではNew York New Wark空港と同JFK空港、（それぞれCase COMP/M.3280-Air France/KLM, paras. 27-30; paras. 31-33, para. 34）である。

23) Case COMP/36.201, 36.076 and 36.078-United/SAS/LH [2002] OJ C 364/5, 5-9 Case COMP/M.3280-Air France/KLM, para. 21.

24) Case COMP/37.730-AuA/LH, para. 46.

25) Case COMP/37.730-AuA/LH, para. 47; Case No COMP/JV.19-KLM/Alitalia, para. 21.

前者は、目的地にできるだけ短い時間で到達しようとし、出発発着時間について余裕を持たず、急のキャンセルや変更の可能性を持つとするビジネス旅客を中心とした顧客グループであり、後者は、運賃を重視し長い旅行時間も受け入れる行楽旅客を中心とするグループである。時間敏感型旅客の割合が大きい路線では、乗換費消時間を生じさせる乗換接続便は代替手段になりにくい²⁶⁾。

3. 航空会社の事業戦略展開に照らした出発地・目的地アプローチの妥当性

以下では、まず事業戦略に応じて航空企業を類型化し、これに対応させつつ関連市場画定に関する航空企業の立場を整理する。次いで、航空路線ネットワークの発展を考慮に入れてこれまでに見た出発地・目的地アプローチの妥当性を検討する。

(1) 航空会社の事業戦略と関連市場画定をめぐる立場

(a) ネットワーク・キャリアーの事業戦略

自社の拠点ハブ空港を中心とした路線網を整備し、中核となるハブ空港から世界各地への航空運輸サービスを提供する航空企業をネットワーク・キャリアーという。このようなネットワーク航空運輸サービスを提供する場合、路線構造はあたかも車輪軸とそこから放射状に広がる支線のような形状を呈する（ハブ・アンド・スポークシステム²⁷⁾）。こうした路線戦略の目指すところは、自社路線網によって到達できる都市数の増大、拠点ハブ空港を最大活用した密度の経済の追求である。

加えてこの路線戦略は、国際線市場での商業機会の効率的利用をめざすものとしても理解できる。各国が自国領空に対する空域主権を持つことの帰結とし

26) 例えば、EU - 北大西洋路線。

27) ハブ・アンド・スポークシステムによる経済的効果についての実証的研究として、高橋望『米国航空規制緩和をめぐる諸議論の展開』（1999年）、84-91頁。

て、国際航空運輸路線の開設には関係国の相互の同意が必要である²⁸⁾。ゆえに各国は二国間航空運輸協定を締結し、相互主義に基づいて国際航空運輸の実施に必要な路線権を与え合い、さらに国際線に就航する航空企業の指定に関する条件を「実質的所有と実効的支配条項」(substantial ownership and effective control clause)²⁹⁾によって定める。すなわち、締約国が自国民の資本所有と自国の実効的支配に服する航空企業を相手国乗入航空企業に指定するよう定める条項である。こうした規制枠組の下で一国の国際線交通需要をみたすには、自国航空企業のハブ拠点空港から領域内各空港への路線網を設けるのが効率的である。

さらに以上の規制枠組がとりわけ国際線市場の構造に与えている影響として次の二つがある。

第一は、市場参加者が各国のネットワーク・キャリアーにほぼ限定される点である。自由化の進んだEU域内航空市場とは異なり、国際線市場では路線権の制限や「実質的所有と実効的支配条項」の規制が存在し、純粋に商業的考慮に基づいて市場に参加する自由がみとめられていない。市場参加者は、各国政府の指定した航空企業（その多くがネットワーク・キャリアーである）のみに限

28) Haanappel, P.P.C., *Pricing and Capacity Determination in International Air Transport: A Legal Analysis* (1984) pp. 9-18. なお国際民間航空条約1条および6条を参照せよ。

29) 「実質的所有と実効的支配条項」については国際的な自由化に向けた動きがある。これについてはvan Fenema, H.P., 'Substantial Ownership and Effective Control as Airpolitical Criteria', in Masson-Zwaan, T.L. and Mendes de Leon, P.M.J. (eds.) *Air and Space Law: De Lege Ferenda*, (1992) p. 27 *et seq.*; 山崎一英「最近の航空企業の外資規制をめぐる動き - Ownership and Control Requirements」『空法』45号（2004年）69-97頁、長田祐卓「航空のグローバル化と国際機構の対応」『空法』46号（2005年）100-104頁参照。航空運輸分野での企業合併には「実質的所有と実効的支配」条項による規制に起因する次の特殊性が見られる。合併に参加する航空企業は、単一事業者とはならず、持株会社を設立し共にその支配下に入る一方、他方で営業航空企業として引き続き本国の国籍を保持して存続し続けるという点である。詳しくは、Mendes de Leon, P.M.J., 'A New Phase in Alliance Building: The Air France/KLM Venture as a Case Study' (2004) 53 *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (ZLW) 359, 374-8.

られる。結果、自社の拠点ハブ空港を持つネットワーク・キャリアー間のみでの競争が展開されることとなり、同時にこうした市場構造そのものが固定化されることとなる³⁰⁾。

第二は、さらにアライアンスを軸とした航空運輸ネットワーク間での競争が展開されている点である³¹⁾。航空運輸市場での規模の経済を追求する上では、路線権の制約（路線権に制限を設けないオープンスカイ型航空運輸協定の下でも相手国国内運輸の禁止がある）や「実質的所有と実効的支配条項」による他国航空企業の買収の制約がある。これらを克服するため、ネットワーク・キャリアーは他航空企業とアライアンスを形成してきた。アライアンス内の他航空企業とコードシェア協定を締結する方式をとると、提携航空企業フライトコードを有する航空運輸サービスを自社便として販売することが可能となり、自社ネットワークの目的地都市数を増大させることができる³²⁾。さらに、アライアンス

30) 欧州司法裁判所のオープンスカイズ判決によれば (Case 476/98 *Commission v. Germany* [2002] ECR I-9855)、加盟国は「実質的所有と実効的支配」条項を含む二国間航空運輸協定を米国と締結したことによって、開業の自由を保障するEC条約43条に違反した。同条項は、国際線就航企業の指定にあたって、自国で営業する他加盟国の航空企業を差別するものであるという理由である。同判決の帰結として将来的には、他加盟国の航空企業の合併買収の進展、国際線市場でも他のEU加盟国の航空企業の市場参入が進むことが考えられる。本稿の記述は現行制度を基にしていることをお断りしたい。

31) 今日では三つの世界的なアライアンスが形成されている (One World, SkyTeam, Star Alliance)。EU域内でもこれらの中核となる三大航空企業 (British Airways, Air France, Lufthansa) を軸として航空企業のグループ化が展開している。また、実際には、地域的運輸とネットワーク運輸の中間形態をとる中小国の航空企業も存在する。Haanappel, P.P.C., 'Competition Between Network, Feeder and Low-Cost Airlines' (2004) 53 *ZLW* 532, 537.

32) アライアンスの事業戦略について詳細には、Sterzenbach, R. and Conrady, R., *Luftverkehr*, 3rd ed. (2003) pp. 204-241. 世界の航空企業の資本関係、アライアンス関係およびコードシェア協定関係についての網羅的リサーチとしてMountford, T., 'Airline Alliance Survey 2003' (July 2003) *Airline Business*, p. 52がある。アライアンス自体は合併規則の適用上の合併にはあたらない。しかし、既存のアライアンスと合併とが競争制限的な相乗効果を生ずることがあり、共同市場との両立性を評価する上でも注目すべき点である。

グループ内の航空企業は、各空港でのターミナル配置や運行計画の相互調整によって、ハブ空港における乗換利便性とネットワークの優位性を向上させるよう努めてきた。こうして各航空企業が優位を占めるハブ空港相互を結合したアライアンスのネットワークが構築強化され、他のアライアンスのネットワークとの間での競争が成立する。

(b) ローコスト・キャリアの事業戦略

路線権行使と航空運賃の自由化された市場では、ネットワーク・キャリアとは全く異なった事業戦略をとる航空企業が存在する。商業機会の見込める路線を選び出し、低価格運賃を武器として参入することが可能となっているからである。EU域内でも航空運輸市場の自由化の進行に伴い、徹底したコスト管理によって低運賃の運輸サービスを提供する「ローコスト・キャリア」の市場参入がもたらされた（例としてEasyJet, Ryanair, Virginなど）。

その事業戦略を見ると次のような特徴がある。第一はコスト戦略についてである。とりわけ鍵になるのは、空港使用料の低い大都市近郊の中小空港（ロンドン・ステンステッド、フランクフルト・ハーン、ブリュッセル・シャルロア空港など）の利用である³³⁾。これによる空港使用コスト抑制はいうまでもない。加えて、これらの空港では空港発着枠制限がないため（もしくは緩いため）、空港設備施設をほぼ独占的に使用することができる。よって、航空機の連続投入により稼働効率性を高めることも可能となる。第二は路線戦略についてであり、旅客需要の開拓が望めそうな都市間路線のみを狙い撃ちにしてEU域内に限って短距離運輸事業を展開するというものである。市場参入の決定的な判断基準は、 特定の出発地・目的地間の旅客需要、 当該路線での競争航空企業の動

33) ローコスト・キャリアのビジネスモデルについてより詳細には、Sterzenbach and Conrady, *supra* n.32, 174-183; 'Easy Does It: Interview to Ray Webster' (Dec. 2002) *Airline Business*, pp. 28-31. 本文中に言及した他にもコスト戦略として、旅客機の種類統一、座席間隔縮小、機内サービスの簡素化、採算が悪化した場合に路線から直ちに撤退することなどがある。

向、低価格戦略を貫くことのできる諸条件（とりわけ空港）の存在である。そのため、路線構造はEU域内の単区間を結んだ線の集まり（point-to-point route structure）となる。反面、乗換によるネットワーク接続は想定せず、念頭に置かれているのはあくまでも単区間路線市場での競争である。

(c) 関連市場画定をめぐる立場の対立

以上に明らかなように、航空企業の事業戦略は航空運輸市場の規制枠組の直接的な影響の下にある。こうして形成された事業戦略に応じて、各航空企業にとっての競合企業や対象顧客（国際線ネットワークにより移動する旅客／単区間二地点を移動する旅客）の違いが表れる。そこで関連市場の画定方法についても、相異なる事業戦略をとる航空企業の立場が対立している。

欧州委員会は市場調査を基にして、ローコスト・キャリアーと地域的航空企業が出発地・目的地アプローチの立場をとっている、と結論づけた³⁴⁾。これは次のように跡づけられよう。出発地・目的地アプローチは、一区間路線一市場という狭い関連市場を導くため、中小航空企業にとっては自己の競争法適用上の立場を有利に導くものである。そればかりでなく、一区間路線ごとに一市場をみとめる点で、特定の路線市場を選んで参入するローコスト・キャリアーにとっては自らの競合他社との競争状況を正確に反映するものといえよう。

これとは異なり、多くの有力航空企業はネットワークアプローチというべき関連市場画定方法を唱えている³⁵⁾。これによれば航空企業の競争は、個々の路線においてではなく、ハブ空港を拠点とした路線ネットワーク相互間、さらにはアライアンスの路線ネットワーク相互間で展開されているという³⁶⁾。よって、関連市場の画定もまたネットワークを基準になされるべきであると主張

34) Case COMP/M.3280-Air France/KLM, para. 11.

35) Case COMP/M.3280-Air France/KLM, para. 10.

36) Case COMP/37.720-AuA/LH, paras. 49-50; Jung, Ch., 'Die Marktordnung des Luftverkehrs: Zeit für neue Strukturen in einem liberalisierten Umfeld, Teil II' (1998) 47 ZLW 499, 502-3.

する。その背景として、ハブ・アンド・スポーク・システムの発展やネットワークの結合による世界的航空運輸市場の生起を指摘する³⁷⁾。出発地・目的地アプローチは線状に広がる市場のみを考慮しておりネットワーク間競争の性質や程度を考慮していない、としてこれを批判する。

上記の対立は、そもそも航空企業をめぐる規制枠組や事業戦略などの相違点から生じている。にもかかわらず、関連市場画定に関する問題として成立するのは、EU域内市場が関連航空企業による事業展開の共通の場となっているからである。それゆえ、各航空会社の競争の状況と経済力を反映した関連市場画定を行うためには、上記の二アプローチのいずれかを二者択一的に切り捨てるよりも、むしろネットワーク競争の働く市場と二地点間運輸市場とを切り分ける必要がある。再び製品関連市場画定の一般原則である需要代替性原理に立ち戻ると、切り分けの方法は、単区間航空運輸サービスおよびネットワーク航空運輸サービスが消費者の視点から見て相互に合理的に代替可能かどうかという点にかかっているといえよう。この点につきさらに検討を進める。

(2) 出発地・目的地アプローチおよびネットワークアプローチの妥当範囲

(a) 出発地・目的地アプローチが妥当する範囲

実際に旅客が移動する出発地・目的地と、航空企業が航空運輸サービスを提供する出発地・目的地とが互いに対応している場合、消費者の需要（＝出発地と目的地の二地点間輸送サービスの需要）と供給されるサービス（＝特定の二都市間での二地点間輸送サービス）も正確に対応する。この限りで出発地・目的地アプローチは関連市場画定方法として有効である。これは、まずハブ空港でのネットワーク接続を予定しないEU域内の短距離路線について当てはまる。また、EU域内でハブ空港まで旅客を輸送する場合であっても、この旅客の最終目的地がハブ空港所在都市である場合には、単区間一路線での航空運輸サービスと同視できるので出発地・目的地アプローチが妥当する。ハブ空港との接続路線

37) Case COMP/JV.19-KLM/Alitalia, para. 22; Dempsey, *supra* n. 5, 283.

では単区間移動旅客とハブ空港で乗り換える旅客とが混在するが、単区間旅客の運輸実績と対応する旅客部分の航空運輸サービスのみが出発地・目的地アプローチによって把握される関連市場を形成する。

(b) ネットワーク効果の考慮が必要となる範囲

欧州委員会は、既に見たように出発地・目的地アプローチを適用する立場を採用し、一貫してネットワークアプローチを退けてきた³⁸⁾。その理由として、ネットワーク競争という視点は供給側からの主張にすぎず、消費者の視点に対応していないことを挙げている³⁹⁾。そこで、ネットワーク・キャリアーの合併事案にも出発地・目的地アプローチを適用するものの、その際の都市ペアは、EU域内の玄関ハブ空港所在都市と域外のそれを組み合わせたものが選ばれている。しかし、この方法は玄関空港相互を結んだ単区間を一市場とするものであって、実際には「玄関空港アプローチ」というべき関連市場画定方法にすぎない。そのため、玄関空港の地点と実際に旅客が旅行する出発地・目的地が対応しない場合が生じる。例えば、まず出発地空港から域内の玄関ハブ空港まで移動し、そこで国際便に乗り換えてさらに域外の玄関空港まで移動する旅客を想定してみよう。この場合には、消費者の視点から見た出発地は最初に航空機による旅行を始めた地点であって、玄関空港の地点とは一致しない。ま

38) Case COMP/37.720-*AuA/LH*, para. 50; Case COMP/M.3280-*Air France/KLM*, para. 10; Case COMP/JV.19-*KLM/Alitalia*, para. 22. 欧州委員会もEU域内外路線の規制の違いやハブ空港を中心としたネットワークの発達を全く無視してきたわけではない。欧州委員会は、域外路線についての市場画定の一般原則として、「存在している規制障壁と路線制限に照らして、実際の需要側代替可能性についての相当の調査が必要となる」(Case IV/M.130-*Delta Air Lines/PAN AM*, para. 12)としている。また、長距離路線では、直行便と乗換接続便との代替可能性を広く認める。また、特定航空企業と期間契約関係を結ぶビジネス旅客が、航空企業のネットワークによって到達できる都市数を重視することも認めている。

39) Case COMP/37.720-*AuA/LH*, para. 50; AF/KLM, para. 10; Case COMP/JV.19-*KLM/Alitalia*, para. 22. 供給側の代替可能性から生ずる競争圧力は、製品関連市場に即時かつ実効的な影響を与える場合にのみ関連市場画定の際に考慮するというのが欧州委員会との基本的立場である。

た、域外の玄関空港からさらに移動を続ける場合にも不一致が生ずる。つまり、玄関空港アプローチの下では消費者の需要と供給されたサービスとが正確に対応しておらず、出発地・目的地アプローチを支えてきた根拠がそのまま当てはまらない。

この点をさらに、製品としてのネットワーク航空運輸サービスの構成に照らして検証してみよう。居住する都市から域外へ旅行しようとする旅客を再び想定する。この場合、最寄り空港（ハブ空港後背地点⁴⁰、behind the gateway）から域内ハブ空港まで移動し、そこで乗り換えて域外のハブ空港まで移動する場合が通常である。ここでネットワークのハブ空港は、路線ネットワーク網によってハブ空港接続便からの旅客を迎え入れ、そこからさらに最終目的地空港に送り出す機能を果たしている。つまり二つの路線を結びつけて一つの製品として提供するために必要不可欠なのが、ハブ空港の存在に他ならない。ここで一区間路線を一市場とみなす方式を適用すると、実際には一つの製品として結合したEU域内区間路線と対域外区間路線を不自然に切断することになり適当ではない。

より一般的に、空の自由の概念を用いてネットワーク航空運輸サービスにおける競争の展開を整理すると次の通りである。上記の航空運輸サービスは、EU域内での第四の自由による路線（他の加盟国から本国までの路線権行使）と域外への第三の自由による路線（本国から他国への路線権行使）との組み合わせから成る（これは同時に第六の自由でもある）。このサービスと競争関係に立つのは、出発地から目的地への直行便（存在する場合）、同国内のハブ空港までの国内運輸と第三の自由との組み合わせ、第四の自由と第三の自由の組み合わせである。 の場合はいずれもハブ空港を経由し、 の直行便もほとんどハブ空港から発着するから、いずれの場合もハブ空港を中心としたネットワーク間での競争が作用している。ハブ空港を中心としたネットワークの特徴は八

40) Cf. van Houtte, B., 'Relevant Markets in Air Transport' (1990) 27 *CMLRev.* 521.

ハブ空港への接続網によって市場を広くカバーする点にあるから、上記のネットワーク・サービスによりカバーされる地域もいっそう広く互いに重なりあう。ゆえに、これらサービスは実際には出発地・目的地アプローチによって捉えられるよりもいっそう頻繁に互いに競争関係に立ち、かつ、消費者にとっても互いに代替可能となっている。したがって、上記のように二区間をハブ空港によって接合したサービスが提供されており、かつ、旅客もこれを一サービスとして利用する場合、競争関係の実態から見てもネットワーク航空運輸市場全体を単区間路線市場と切り分ける方が適当である。

(c) 短距離の単区間航空運輸市場と長距離のネットワーク航空運輸市場との切り分け

短距離の単区間航空運輸市場とネットワーク航空運輸市場との切り分けにとって決定的な役割を果たすのは、単区間航空運輸サービス、および、ネットワーク航空運輸サービスそれぞれの輸送実績である。消費者の視点からする製品の代替可能性を根底に据えれば、両者の輸送実績を出発点とすることが自然である。まず、単区間輸送実績部分については、出発地と目的地の組み合わせによる一路線一市場方式によって関連市場を画定することができる。つまり、欧州委員会がこれまで採用してきた出発地・目的地アプローチが妥当する。これに対してネットワーク輸送実績部分については、最初の輸送区間の出発地と最終目的地とを組み合わせた都市ペアを基礎として出発地・目的地アプローチを適用する必要がある。すでに見たように、ハブ・アンド・スポーク・システムの発展は、航空運輸市場を点と点を結ぶ線の広がりから、線の集まりが稠密化した面に変える可能性を持っている⁴¹⁾。よってEU域内航空運輸市場を全体として見ると、出発地は、ハブ空港の成熟に応じて、接続便を通じてハブ空港にアクセスできる地域全体もしくは空港の束に変化していくことが考えられる。とりわけ国際

41) Haanappel, P.P.C., 'Creating the Right Legal and Aeropolitical Climate to Promote International Hub and Spoke Operations'; Benko, M. (ed.) *Air and Space Law in the 21st Century* (2001) pp. 88-98.

線市場でネットワーク効果を考慮に入れた関連市場画定方法が採用されるかどうか、ハブ空港システムの成熟による市場の構造変化と航空企業間の競争の実態を欧州委員会が直視するかどうかにかかっている。

4. 結 論

本稿では、まず欧州委員会の決定例を手がかりにして航空運輸市場における関連市場画定方法を概観した。次いで、各航空企業の事業戦略と服している規制枠組の違いを類型的ながら対照させ、関連市場画定方法をめぐる見解対立とその背景を整理分析した。欧州委員会は、出発地と目的地とを組み合わせた都市ペアのそれぞれを別個の独立した市場と見なす出発地・目的地アプローチを採用し、目的地に到達するために代替可能な手段も同一市場に組み入れる立場をとっている。しかし分析の結果、ネットワーク航空運輸サービスの構成内容とハブ空港の機能に着目すると、出発地・目的地アプローチによってはネットワーク航空運輸サービスの関連市場を正確に画定しきれないことが判明した。欧州委員会の関連市場画定方法は、一方で、一区間路線での競争の状況を正確に捉えるものであるが、他方で、ハブ空港によって結びつけたネットワーク航空運輸サービスを二つの区間路線市場に不自然に分割するという結果をもたらすことがある。この限りで、旅客運輸実績を基礎としつつ単区間とネットワークの両航空運輸サービス市場を別個に扱う必要が認められた。関連市場が事業者に対する競争圧力を正確かつ現実に反映したものとなるには、適切な関連市場画定方法が必要であって、本稿もこの点について検証した。

Keio Jean Monnet Workshop for EU Studies
Article on EU Law and Governance

Market Definition in the Air Transport Sector: An Analysis of the European Commission's Practice in Application of the EC Merger Control Regulation

OBASE Takuma

This paper explores the European Commission's approach concerning market definition in the air transport sector and the relevant elements considered and thereafter examines whether the Commission's approach reflects the reality of the competition among airlines.

In the air transport sector, the Commission considers that the relevant product market for passenger air transport service should be defined on the basis of the point of origin/point of destination (O&D) pair approach. According to this approach, each combination of a point of origin and a point of destination should be considered to be a separate relevant product market from the customer's viewpoint. When applying the O&D approach, the Commission focuses not only on the direct flights provided by the new merged entity, but also on such other factors as existence of other airports and competing direct and indirect flights provided by the other airlines to assess the competitive constraints on the new entity.

However, there are changes in various aspects in this sector, affecting the market structure. The environment of deregulation brought about a different categories of airlines : network carriers, feeders and low-cost carriers. The difference in these business strategies is also reflected in their different competitive behaviour. For example, the network carriers increasingly concentrate on hub-and-spoke operation to strengthen their global networks, as

a result of which the extending networks of these carriers overlap each other. While the O&D approach basically considers competition of airlines in one route, the network carrier, however, provides air service which in fact consists of services in two routes. From this point of view, the shortcoming of the O&D approach lies in artificial division of one combined network service, namely 5th and 6th freedom service, into two separated services. Rather, there should be different market definition for O&D passengers and for Network passenger groups. For the former group the O&D approach is still effective in market definition. For the latter group, however, the network approach should be applied, which sees competition between hub-airports as a vital element of network competition. It is important to have appropriate market definition so that competitive constraints can be realistically and clearly identified.