

航空会社間の統合と問題解消措置（大韓航空によるアジアナ航空の株式取得）

- 【文献種別】 審査結果／公正取引委員会
【裁判年月日】 令和6年1月31日
【事件名】 (株)大韓航空によるアジアナ航空(株)の株式取得
【裁判結果】 問題解消措置を前提とした統合承認
【参照法令】 独占禁止法10条
【掲載誌】 公正取引委員会ホームページ

北海道大学教授 中川晶比兒

事実の概要

1 大韓航空は2020年11月17日に、アジアナ航空の株式に係る議決権の50%を超えて(63.88%)を取得すること(以下「本件行為」という。)を公表した。2022年2月22日に韓国の公正取引委員会が、問題解消措置を前提として本件行為を承認した。2023年3月1日には英国の競争市場庁が、問題解消措置を前提として、第一段階で審査を終了した。2024年1月24日に大韓航空から公正取引委員会(以下「公取委」という。)に企業結合の計画が届け出られ、同月31日に公取委は、問題解消措置が講じられることを前提とすれば、本件行為が一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなるとはいえない、と判断した。

2 当事会社はいずれも「国際航空旅客運送役務」及び「国際航空貨物運送役務」を提供していることから、公取委は本件行為を水平型企業結合として審査した。旅客運送役務については、当事会社が競合している日韓間の10の路線(出発地空港と到着地空港を結ぶ往復便)を地理的範囲として画定する一方、貨物運送役務については、日本発韓国着路線全体を地理的範囲とした。いずれについても、単独行動により競争を実質的に制限することとなるかどうかを主として審査された。

審査結果の要旨**1 一定の取引分野****(1) 国際航空旅客運送役務市場**

航空会社には、フルサービスキャリア(FSC)とローコストキャリア(LCC)があり、前者は異なる座席クラス、機内食の提供、ラウンジ、予約変更への対応、マイレージプログラムなどのサービスを運賃に含めている。したがって両者には運賃及びサービスの違いがあるものの、日本-韓国間の路線は短距離便であるためサービスレベルの違いによる影響は相対的に小さいと考えられることから、両者が同じ市場に属するものとして役務範囲を画定した。当事会社はいずれもFSCであり、当事会社グループのいずれにもLCCが存在する。

特定の出発地空港(origin)と到着地空港(destination)を発着地とする路線(往復)ごとに地理的範囲を画定し、そのうち当事会社グループいずれもがスロットを保有して旅客便を運航している10つの路線、すなわち、「東京-ソウル」、「大阪-ソウル」、「札幌-ソウル」、「名古屋-ソウル」、「福岡-ソウル」、「沖縄-ソウル」、「東京-釜山」、「大阪-釜山」、「札幌-釜山」及び「福岡-釜山」について検討を行った。

成田空港及び羽田空港並びに仁川空港及び金浦空港は、いずれもそれぞれ各都市(東京又はソウル)の中心から100キロメートル未満と比較的近距離に位置し、代替的に選択可能であるため、同一の地理的範囲(成田空港及び羽田空港は「東京」、

仁川空港及び金浦空港は「ソウル」)として画定した。

(2) 国際航空貨物運送役務市場

航空会社は、荷主から集荷し荷受人に配達するフォワーダーと契約を締結し、特定の空港から目的地となる空港まで航空貨物を運搬する。国際航空貨物運送事業者には、荷主から集荷し、届け先への配達までの全てを担うインテグレーターも存在する。しかし、航空会社を利用するフォワーダーの多くにとって、インテグレーターは代替的な取引先とならないことから、インテグレーターは一定の取引分野に含まれない。

フォワーダーは、全国にわたって国内陸上運送網を整備しているため、特定の出発地空港と到着地空港を選択するわけではなく、日本及び韓国の空港を最終発着地とする全ての航空路線を代替的に選択可能である。また、国際航空貨物運送役務は片道輸送が通常であり、日本発韓国着便においては日本所在のフォワーダーが、韓国発日本着便においては韓国所在のフォワーダーがそれぞれ主たる需要者であるため、特に日本の需要者への影響が大きい日本発韓国着路線について検討を行った。

2 競争の実質的制限

(1) 国際航空旅客運送役務市場

「競合路線 10 路線のうち、7 路線（大阪－ソウル、札幌－ソウル、名古屋－ソウル、福岡－ソウル、大阪－釜山、札幌－釜山及び福岡－釜山）については、①当事会社グループの本件行為後の合算シェアが約 50%ないし約 75%と高く、シェア順位は第 1 位となり、第 2 位以下との格差が大きくなること、②特にソウル路線（東京－ソウル路線を除く。）については、FSC が当事会社のみであるため、本件行為後は FSC 同士の競争が完全に失われること、③競争者の中には増便を予定しているものもあるが、当事会社グループもまた増便を予定していることから当事会社グループと競争者との市場シェアの状況は大きく変わらず、競争者からの牽制力は限定的であること、④新規参入者による参入圧力、隣接市場からの競争圧力、需要者からの競争圧力もないことが認められた。さらに、⑤経済分析により、当事会社グループには本件行為後に値上げのインセンティブがあると

の結果が得られた。」「したがって、上記 7 路線……においては、本件行為により、当事会社グループが単独で、ある程度自由に価格等を左右することができる状態が容易に現出し得るとみられ、競争を実質的に制限することとなると考えられる。」

(2) 国際航空貨物運送役務市場

「①当事会社の本件行為後の合算市場シェアは 60%を超え、シェア順位は 1 位となり、2 位以下の事業者との格差は大きくなること、②従前から、アジアナ航空は、大韓航空よりも安値を提示する傾向がみられることなどから、本件行為により、当事会社間の密接な競争が失われることとなるため、競争に及ぼす影響は大きいといえること、③競争者に供給余力は一定程度認められるものの、当事会社と競争者は、大型のプレーヤーでの運航の有無、西日本の空港への発着の有無等の点で差別化されていること、④新規参入者による不測の事態（貨物の破損や紛失等）が生じた場合の対応能力や安定的・継続的な運航能力については、多数の需要者が懸念を示しており、参入圧力は限定的であること、⑤インテグレーター、海上貨物輸送、経路便等の隣接市場からの競争圧力も限定的であること、⑥当事会社と競争者は差別化されているため、需要者は取引先変更が困難であり、需要者からの競争圧力は限定的であることが認められた。また、⑦経済分析により、当事会社の価格は相互に牽制し合っているほか、本件行為後、当事会社には値上げインセンティブが生じること等が示唆された。」「したがって、日本発韓国着路線の航空貨物運送市場においては、本件行為により、当事会社グループが単独で、ある程度自由に価格等を左右することができる状態が容易に現出し得るとみられ、競争を実質的に制限することとなると考えられる。」

3 問題解消措置

(1) 国際航空旅客運送役務市場

当事会社は、① 7 路線について、一方当事会社グループの保有スロットを特定の国際航空旅客運送事業者（以下「旅客レメディ・テイカー」という。）に対して譲渡すること、②旅客レメディ・テイカーが保有するスロットが一方当事会社グループの保有スロット数に満たない場合には、不特定の国際

航空旅客運送事業者からのスロット譲渡要請に応じること（以下「オープンスロット方式」という。）、③スロット譲渡を受けた航空会社が希望する場合は、ラウンジ利用契約、地上操業サービス契約等を締結すること、④独立した第三者である監視受託者（スロット譲渡モニタリングトラスティ）を選任して履行監視及び公取委への定期報告をさせること、などを申し出た。当事会社は、スロット譲渡（①及び②）に応じるための前提条件を付加している。すなわち、旅客レメディ・テイカーは、まず一般的なIATAのスロット申請手続を行うこととされ、旅客レメディ・テイカーが同手続でスロットを取得できなかった場合に限り、当事会社が①及び②の措置をとる。

公取委は、当事会社の申し出た内容によると、7路線いずれにおいても競争者（旅客レメディ・テイカー）側のスロット数が増えるのみで、当事会社グループ側の保有スロット数は減らない状況が起こりうることを指摘した。しかし、「札幌―釜山以外の路線においては、当事会社グループ側の保有スロット数が減らず、競争者のスロット数が増えた場合のスロット数及び座席数（推計）を基礎とした仮定の市場シェアや、スロット譲渡により新規参入する又はスロット数が増える競争者（旅客レメディ・テイカー）がLCCであっても、前記……に記載の各種契約の締結によって競争者側の競争力が補完されること等を踏まえれば、大韓航空の提案する問題解消措置は、新規の独立した競争者を創出し、あるいは、既存の競争者が有効な牽制力を有することとなるよう強化する措置であると評価することができ、許容できるものと判断した。」

なお、札幌―釜山路線に関しては、当事会社グループ側の保有スロット数が減らない場合には、減らなかった数のスロットについて不特定の国際航空旅客運送事業者からのスロット譲渡要請に応じる（オープンスロット方式）ことが追加で提案され、これを条件に許容できると判断された。

（2）国際航空貨物運送役務市場

当事会社は、①フレーター（貨物専用機）を利用したアジアナ航空の航空貨物運送事業を包括的に第三者に譲渡すること、②大韓航空の航空機における貨物運送のためのスペースの一定数量を、

競争者に提供する契約（BSA）を締結し、併せてBSAの契約相手の機密情報（顧客名、数量、価格等）を当事会社の営業部門に共有しないなどの情報遮断措置を講じること、③独立した第三者であるモニタリングトラスティを選任して履行監視及び公取委への定期報告をさせること、などを申し出た。

国際航空貨物運送は、貨物専用機であるフレーターを利用する場合と、旅客機の貨物格納庫（旅客ベリー）に搭載する場合があります。旅客ベリーを利用した航空貨物運送事業（以下「ベリー・オペレーション」という。）は譲渡対象に含まれなかった。公取委は、フレーター事業譲渡は適切であるとした上で、ベリー・オペレーションも譲渡対象に含めることが最も望ましいとしつつも、追加的な問題解消措置を組み合わせることで、失われる競争が回復するものであれば許容されるとして、BSAを加えることが適切であるとした。すなわちBSAによって提供されるスペースの数量は、アジアナ航空のベリー・オペレーションによる輸送量に相当する量となっており、競争者に対して当該商品の生産費用に相当する価格での引取権を設定することと類似しており、新規の独立した競争者を創出し、あるいは、既存の競争者が有効な牽制力を有することとなるよう強化する措置であると評価できるとした。

解説

一 はじめに

本件統合は、韓国における旅客数で1位と2位の航空会社による統合である。問題解消措置が求められることは当事会社も織り込み済みと考えられ、どこまで問題解消措置を狭められるかが当事会社の関心事であったと思われる。スロット（発着枠）の譲渡について、譲渡を受ける側が手段を尽くすといった手順にその攻防の一端が見受けられる。以下では、旅客運送分野における判断に絞って、公取委による審査結果を理解・吟味する上で重要と思われることを解説する。

二 一定の取引分野における競争の実質的制限

審査結果では、韓国での審査結果と同様に、羽田―ソウル便と成田―ソウル便は一つの市場とさ

れている。しかし、これらを分けて分析しても問題なかったであろう。むしろ、現在の市場状況（2024年9月20日金曜日時点でのフライトスケジュールを基にした場合）をみると、両者の競争環境は異なっている。羽田発の便はANA、JAL、大韓航空、アジアナのFSCが大半を占めており、午前2時発のpeachが1便あるだけである。他方で、成田発の便は大半がLCCであり、FSCが運航しているのは当事会社だけである（ANA、JALは運航していない）。このような状況からすれば、成田ーソウル便はLCCの競争が活発なゆえに、また羽田ーソウル便は日本人旅客のシェアが高いであろうANA、JALとの競争が残るために、単独行動により競争を実質的に制限することとはならないといえよう。成田便でLCCが多数参入していることは、日韓が日本国内路線と同じくらい短距離路線であるために、FSCがLCCとの間でサービスの差別化をしにくいことを示すものといえ、FSCとLCCを同じ市場に含めた審査結果も妥当といえよう。

検討対象となった10路線のうち、問題なしとされたのは、上で述べた東京ーソウル路線のほか、沖縄ーソウル及び東京ー釜山であり、後者の2路線は経済分析（GUPPI）で値上げインセンティブが認められないとされた。なお、公取委は「当事会社グループ及び競争者の地位並びに市場における競争の状況等」で記述する市場シェア（乗客人数ベース）を、令和元年時点でのデータに依拠している。令和元年は新型コロナウイルスに係る緊急事態宣言（北海道は2020年2月28日、全国では2020年4月16日）の前の時点であり、その後の各路線では、市場集中が進んでいると思われる。例えば2024年9月20日時点のフライトスケジュールでみると、札幌ー釜山路線は、本件統合により独占になり、名古屋ーソウル、東京ー釜山、福岡ー釜山の各路線は複占となる。GUPPIの計算では「計算の前提となる市場シェア数値を更新」して再計算したとされているものの、いつの時点の市場シェアかは明らかにされていない。審査結果が公表される時点において妥当性を欠く印象を与えかねないデータでの判断になってしまったことは、今後の課題として残るだろう。

三 問題解消措置

旅客運送分野における問題解消措置（スロット譲渡等）については、それが、構造的措置か行動的措置かあるいはそのハイブリッドかということよりも、参入促進・競争者の供給拡大を目指した措置であることにまず着目すべきであろう。当事会社がスロット数を減らさなくてもよいからである。

差別化財における単独行動による競争の実質的制限の考え方からすれば、当事会社に対する競争圧力が高い時間帯のスロットを競争者が持つことが、問題解消措置として求められるであろう。このように考えると、どのスロットを譲渡するのかによって、競争に与える影響は異なりうる。公取委の審査結果では明確になっていないが、欧州委員会に提出されたPassenger Commitments及び英国競争市場庁に提出されたUndertakingsによれば、譲渡を受ける側が、希望するスロットを選ぶようであり、大韓航空は希望されたスロットの前後60分の範囲のスロットを譲渡するとされている。

スロット譲渡のほかに必要とされる参入促進・競争者の供給拡大支援措置の内容は、市場によって異なるであろう。欧州委員会が最も厳しい問題解消措置を要求しているのは、長距離路線への参入が求められ、ハードルが高いからであろう。他方で、日韓路線のような短距離路線で、主としてLCCがあれば足りるというのであれば、問題解消措置に多くを求められないかもしれない。

● 参考文献

神田哲也＝久保文吾「担当官解説」公取882号（2024年）78頁