

日本のトラスティが公表された航空貨物統合事例（ANA / 日本貨物航空）

- 【文献種別】 審査結果／公正取引委員会
【公表年月日】 令和7年1月30日
【事件番号】 令和7年度における主要な企業結合事例9
【事件名】 ANAホールディングス（株）による日本貨物航空（株）の株式取得
【審査結果】 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】 公取委ホームページ

東京都立大学教授 田平 恵

事実の概要

ANAホールディングス（以下、ANA）は日本貨物航空（以下、NCA）の株式に係る議決権の50%を超えて取得することを計画した（以下、本件行為）。関係法条は独占禁止法第10条である。当事会社のプレスリリースによれば、ANAは旅客便と貨物専用便（フレイター）の双方を活用しており、広範な国際線ネットワークを有する。NCAは、日本と欧米を結ぶ貨物専用便（とりわけ大型貨物便）によるネットワークを特徴とする。

当事会社は、令和5年3月7日に、本件行為の計画を公表した。当事会社は、令和7年1月17日に本件行為に関する届出を行い、同月30日に公正取引委員会（以下、公取委）は、問題解消措置を前提とすれば、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らないと判断した。なお、公取委はシンガポールおよび中国競争当局と情報交換を行った。

当事会社は、いずれも国際航空貨物運送事業を営み、両者が共通して運航する路線もあることから、公取委は本件行為を水平型企業結合として審査した。本件行為による影響を審査するにあたり、公取委は、特に、日本発米国情および中国発日本着の2路線に与える影響を検討した。2路線のうち、中国発路線に関する競争上の懸念は無いと判断したのに対して、日本発米国情路線に関しては、競争上の問題が懸念された。当事会社は、競争者に貨物専用機の貨物搭載スペースを提供する問題解消措置を実行することとなった。

審査結果の要旨**1 一定の取引分野****(1) 役務市場**

国際航空貨物運送事業者には、①航空旅客運送事業を営む航空会社（ANAが該当）、②航空貨物運送のみを行う航空会社（NCAが該当）、③自社で航空機を保有・運航して、荷主からの集荷、航空機輸送、配送までを行う運送事業者（インテグレーター）がいる。①、②の事業者は、荷主から依頼を受けたフォワーダー（自らは航空機を持たず、集荷・配送、通関、倉庫保管等のサービスを行い、国際航空貨物運送事業者が運航する航空機のスペースを利用して運送サービスを提供する事業者）と運送契約を締結する。インテグレーターが行う国際航空貨物運送役務は、航空会社が行う当該役務とは需要の代替性が認められない（ただし、インテグレーターがフォワーダーの委託を受けて行う貨物運送は、国際航空貨物運送役務に含める）。

航空貨物は、一般貨物と、特別な荷扱いや積付けを必要とする特殊貨物に大別される。特殊貨物のうち、背高・長尺・幅広の貨物（大型貨物）等を輸送できるのは、フレイターを利用する事業者に限られる。大型貨物とそれ以外の貨物（一般貨物および大型貨物以外の特殊貨物）の間では、需要の代替性が認められる範囲が異なる。また、競争者には、旅客機のみを運航する航空会社が多数含まれており、大型貨物等の運送役務とそれ以外の貨物の運送役務とでは競争状況が異なり得る。国際航空貨物運送役務について、全ての航空貨物を対象とした「貨物全体市場」と、大型貨物等のみを対象とした「大型貨物等市場」を重層的に画定した。

(2) 地理的市場

航空貨物輸送は、旅客と異なり、往復での利用

が想定されていないため、また、出発国のフォワードが主たる需要者となるため、需要者が異なる日本発路線と日本着路線は別の市場である。日本全国の貨物が利便性の高い成田空港の発着便を利用していること等から、日本発路線について、日本国内の空港全体を一体として地理的市場を画定する。

日本発米国着路線のうち、(i) 日本発ロサンゼルス周辺空港着路線（ロサンゼルス路線と、一定程度代替的に利用されている周辺路線を包含した範囲）、(ii) 日本発シカゴ周辺空港着路線（シカゴ路線と、一定程度代替的に利用されている周辺路線を包含した範囲）で画定する。

2 競争の実質的制限

①日本発ロサンゼルス周辺空港着路線の貨物全体市場、②日本発ロサンゼルス周辺空港着路線の大型貨物等市場、③日本発シカゴ周辺空港着路線の貨物全体市場、④日本発シカゴ周辺着路線の大型貨物等市場における、単独行動による競争の実質的制限の検討は、次の通りである。なお、協調的行動に関しては、価格や受託量について各社の行動を高い確度で相互に予測することは困難であるため、競争上の懸念なしと判断された。

(1) 貨物全体市場（①および③市場）

当事会社の本件行為後の合算市場シェアは、①市場で約30%、②市場で約35%（いずれも第1位）である。両社はともにフレイターを運航し、貨物の種類・輸送量の面で高い能力を有し、密接な競争関係にあることから、その競争が失われる影響は大きい。両路線には多数の競争者が存在するものの、需給は恒常的に逼迫しており競争者の搭載率は高く、供給余力は乏しい。また、供給能力拡張の具体的計画もなく、旅客ベリーとフレイターの両方を運行している当事会社と競争者とは一定程度差別化されており、さらにANAと提携関係にある競争者も含まれることから、競争者による価格牽制力は限定的である。参入圧力は認められず、需要者からの競争圧力も限定的である。本件行為は、①および③市場において、単独行動により競争を実質的に制限する。

(2) 大型貨物等市場（②および④市場）

大型貨物等市場については、②および④市場における当事会社のシェアは不明であるが、フレイターを運航する航空会社に限られるため、競争者は数社にとどまる。両社はともにフレイターを運

航し、密接な競争関係にあることから、その競争が失われる影響は大きい。また、競争者に供給余力がなく、牽制力が限定的である。本件行為は、②および④市場において、単独行動により競争を実質的に制限する。

3 問題解消措置

(1) 問題解消措置の要旨

①当事会社は、競争者であるポーラーエアカーゴ・ワールドワイド・インク（以下、ポーラー）との間で、コンスタントに一定の貨物スペースを借り受けることについての合意（ブロック・スペース・アグリーメント。以下、BSA）を締結し、成田発ロサンゼルス着路線および成田発シカゴ着路線を運航するフレイターの貨物搭載スペースを5年間提供する。BSAの対象貨物は、日本を出発地とする貨物であり、かつ、フォワードから預け入れられる貨物とする。BSAの対象路線は、成田空港発ロサンゼルス空港着便および成田空港発シカゴ空港着便とする。貨物スペースの提供は、原則として、ポーラーが契約数量の全量を買取る方式で行うこととし、貨物スペースの供給量は、GUPPIを5%（一般に企業結合後に当事会社の値上げインセンティブが生じるとは評価されない水準）に収めるために必要な市場シェア減少分に相当する輸送量以上とする。

②モニタリングトラस्टティである島田法律事務所所属弁護士および東京大学エコノミックコンサルティング株式会社所属エコノミストは、問題解消措置の履行状況を継続的に監視し、公取委に定期的に報告する。

(2) 公取委による評価

BSAは、当事会社が供給する貨物スペースをBSAの相手方が一定の競争力のある価格で需要者に販売できるような卸値で提供するものである。対象貨物、対象路線、BSAで提供される貨物スペースの量・価格、実施時期、BSAの相手方それぞれは、当事会社が価格等をある程度自由に左右することができないように、企業結合によって失われる、国際航空貨物運送役務に係る各市場の競争を回復するものと評価できる。

解説

一 一定の取引分野における競争の実質的制限
役務市場の検討では、貨物全体市場と、大型貨

物等市場では競争状況が異なるとして重層的に市場が画定された。貨物全体市場では旅客ベリーによる輸送も代替性を有する一方、大型貨物等市場では供給者がフレイターを運航する航空会社に限定されるため、需要の代替性および競争状況が異なると判断されたものである。特に、大型貨物等市場では、フレイターを運航する事業者が限定され、当事会社の競争上の地位の強さがより顕著となる構造にあり、公取委が貨物全体市場とは別途に、重層的に市場画定を行ったことは、実態に即した分析である。

地理的市場の検討では、貨物全体市場、大型貨物等市場いずれについても、ロサンゼルス周辺空港およびシカゴ周辺空港という広がりをもって画定がなされた。特定空港への直行便のみならず、周辺空港を利用した代替的輸送可能性も考慮されている。市場画定段階では広めに代替可能性を認めつつ、その競争圧力の実効性については、競争の実質的制限の検討段階で吟味したとの評価もある¹⁾。

単独行為による競争の実質的制限について、本件における貨物全体市場における当事会社の市場シェアは約3割にとどまる。しかし、本件行為は密接な競争者間の統合であり、当事会社がフレイターとベリーの双方を運航する点で競争者と差別化されていたことに加え、競争者に十分な供給余力が存在しなかったことなどから単独行動による競争の実質的制限が懸念された。

大韓航空／アジアナ（令和5年度事例9）では、日本発韓国着の国際航空貨物運送市場における当事会社の合計市場シェアは60%超であり、競争者と格差も大きかったことが特徴的であった。これに対し、本件では、重層的な市場画定はなされているものの、いずれの市場においても、当事会社が競争者との差別化された地位を有し、十分な競争圧力が働きにくいという評価は共通している。公取委は、こうした点を総合考慮することで、単独行動による競争上の懸念を基礎づけた。

二 問題解消措置

1 問題解消措置としてのBSAの位置づけ

本件では、問題解消措置の内容として、BSAが締結された。企業結合ガイドラインは、事業譲渡等の構造的な措置を原則とし、一定の場合には引取権設定についても、事業譲渡と同様の競争回復

効果を持つ措置として位置づけている（第7の1）。本件のBSAについても、公取委は、引取権設定と仕組み上類似し、競争者の牽制力を強化することで競争回復を可能とする措置であると評価している。もっとも、事業譲渡が独立した競争主体を創出することによって競争を回復するのに対し、本件のBSAは、当事会社の供給能力への依拠を前提として競争圧力を維持する点に特徴がある。この意味で、両者は競争回復機能の点で共通するものの、その競争主体の独立性という点では異なる性質を有する。

引取権設定は、当事会社の事業能力を切り出して第三者に付け替える措置であり、引取権の量や設定先が適切に選定されれば、事業譲渡と同様の効果が期待される。他方で、継続的監視が必要になる点、履行状況の把握が必ずしも容易ではない点、当事会社と引取権設定先との間で商品・コスト条件が類似しやすい点などから、牽制力が限定的なものにとどまる可能性も指摘される²⁾。本件のBSAについても、独立した競争主体を創出することによって競争を回復するものではなく、当事会社の供給能力に依拠して競争圧力を維持する点に特徴がある。この意味で、本件の問題解消措置は、企業結合ガイドラインが原則とする事業譲渡等とは性質を異にする。

大韓航空／アジアナでは、アジアナの貨物専用機による貨物運送事業の包括的譲渡に加えて、大韓航空の供給スペースを一定量提供する内容のBSA締結が問題解消措置とされた。同事例で事業譲渡が問題解消措置となったのは、当事会社の市場シェアが高く、他の競争者との格差が大きかった点に加え、海外競争当局に対して提示された問題解消措置との整合性を確保する必要があったことも影響していたと考えられる。そして、同事例では、譲渡の内容に含まれなかった事業範囲について、適切な譲受先を容易に見いだせない状況下で、BSAが追加的・補完的措置として利用された。

これに対し、本件では、BSAが競争回復に資すること自体は説明されているものの、事業譲渡ではなくBSAのみで足りる理由については、十分に理由づけが示されているとは言い難い。もっとも、本件では当事会社の市場シェアの程度、競争者の供給余力の不足を踏まえ、既存の競争者の供給余力を補強することで競争回復が可能であると

判断されたものと考えられる。

2 BSA の評価

本件では、問題解消措置の適切性の評価において、BSA 締結が事業譲渡類似の措置であることに加え、対象貨物・対象路線・数量・価格・実施時期およびポーラーが有効な牽制力を持つ競争者になり得ることなどが総合的に検討された。特に、数量の適切性を示す根拠として、通常は違法性判断において転換率を分析するために用いられる GUPPI が利用された点は注目される。大韓航空／アジアナでは、GUPPI は、競争の実質的制限の判断において用いられたのに対し、本件では、問題解消措置の十分性の評価に際して利用されている。担当官解説によれば、本件の経済分析は、「競争上の問題が解消されるために必要なスペース供給量が理論的根拠をもって定められた³⁾」とされる。もっとも、このような経済分析に基づく問題解消措置設計を行うためには、当事会社側にも、相当程度の時間的・人的コストが求められるのみならず、その内容の妥当性を検討する公取委側にも相応の負担が生じる。実際、本件では、公表から届出までに長期間を要しており、実質的な審査期間は約 2 年間に及んでいるようである。

また、公取委は、BSA の内容や実施形態等を詳細に評価対象とすることによって、問題解消措置の十分性を検討している。ただし、本件では、問題解消措置の期間が 5 年間であることの妥当性については、必ずしも十分に説明されていない。大韓航空／アジアナにおいても、5 年間の BSA が設定されていたが、同事例では最長 10 年間までの延長が想定されていた。これに対して、本件では、5 年より短い期間で終了する可能性、および延長の可能性の双方が示された。問題解消措置の内容のみならず、その実施期間の妥当性についても、今後はより明示的な説明が求められるであろう。

3 日本におけるトラスティ活用

本件では、日本所在の弁護士およびエコノミストがモニタリングトラスティとして選任され、その事実が公表された点に特徴がある。事務総長定例会見記録(令和 6 年 7 月 3 日)では、トラスティの活用の方針が示されていた。本件の担当官解説によれば、日本国内の弁護士等が過去にモニタリングトラスティに選任された事例自体は存在したようである⁴⁾。しかし、公表事例において、日

本所在のモニタリングトラスティの選任が明示されたのは、本件が初めてである。本件以降、①イオン／ツルハ(令和 7 年 4 月 30 日公表)、②塩野義製薬／鳥居薬品(令和 7 年 5 月 28 日公表)、③ DCM／エンチャー(令和 7 年 8 月 29 日公表)において、日本の弁護士等がモニタリングトラスティに選任された⁵⁾。本件は日本所在のトラスティ活用の転機となる事例といえる。

大韓航空／アジアナでは、モニタリングトラスティについて、①監視受託者としての経験や航空業界に関する知見等の実績、②人数・経歴・言語等の体制、③利益相反の不存在・独立性が考慮要素として示されていた。これに対し、本件では、②、③は共通するものの、①との関係では、企業結合審査に関する業務経験や、独占禁止法(企業結合審査)の専門性が重視されている点が異なる。もっとも、航空業界は、特殊性の強い市場であり、競争状況や輸送実務に関する理解も重要である。適切かつ円滑な監視および定期報告のためには、当該市場・業界に知見を有する者と、企業結合審査に知見を有する者とが協働して監視体制を構築することが望ましい。今後、トラスティに求められる専門性の内容について、さらに具体化が進むことが期待される。

●—注

- 1) 大久保直樹「判批」重判令和 7 年度(ジュリ臨増 1623 号)(2026 年) 204 頁。
- 2) 深町正徳『企業結合ガイドライン[第 2 版]』(商事法務、2021 年) 344 頁。
- 3) 栗谷康正＝中山貴子＝武田晃司「担当官解説」公取 895 号(2025 年) 72 頁。
- 4) 栗谷ほか・前掲注 3) 72 頁。
- 5) 公取委 HP「公表事例において問題解消措置にトラスティが付された例」<https://www.jftc.go.jp/dk/kiketsu/toukeishiryō/trustee/index.html>(2026 年 6 月 5 日閲覧)。

●—参考文献

本文で挙げたもののほか、原悦子「判批」ジュリ 1609 号(2025 年) 6 頁。

* 本稿の執筆に際し、独占禁止法研究会(2026 年 3 月 28 日)における林秀弥先生のご報告、経済法判例研究会(2026 年 5 月 16 日)における川島富士雄先生のご報告から多くの示唆を得た。もっとも、本稿における見解および誤りは、すべて筆者個人に属する。