

株式会社大韓航空によるアジアナ航空株式会社の株式取得に関する審査結果 (概略)

第1 当事会社の概要

大韓航空は、韓国に本社を置き、主に国際航空旅客運送事業及び国際航空貨物運送事業を営む会社である。また、アジアナ航空は、韓国に本社を置き、主に国際航空旅客運送事業及び国際航空貨物運送事業を営む会社である。

なお、当事会社等の略称は、別表のとおりである。

第2 本件の概要及び関係法条

本件は、大韓航空がアジアナ航空の株式に係る議決権について50%を超えて取得すること（以下「本件行為」という。）を計画しているものである。

関係法条は、独占禁止法第10条である。

第3 本件の経緯

令和6年1月24日 本件行為に関する計画の届出の受理（第1次審査の開始）

令和6年1月31日 排除措置命令を行わない旨の通知

なお、本件行為については海外競争当局も審査を行っており、当委員会は、豪州競争・消費者委員会、英国競争・市場庁、米国司法省、欧州委員会、韓国公正取引委員会及び中国国家市場監督管理総局との間で情報交換を行いつつ審査を進めた。

第4 一定の取引分野等

1 国際航空旅客運送事業

(1) 役務の範囲

国際航空旅客運送事業は、本邦内の地点と本邦外の地点との間又は本邦外の各地間において、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客を運送するものであるところ、本件においては、国際航空旅客運送役務を役務の範囲として画定した。

なお、国際航空旅客運送事業を営む事業者は、乗客に提供するサービスの違いによりフルサービスキャリア（以下「FSC」という。）とローコストキャリア（以下「LCC」という。）に分けられるところ、両者には需要の代替性が一定程度認められること、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等の違いによる影響は相対的に小さいことから、両者を同一の役務として役務の範囲を画定した。もっとも、FSCとLCCとでは、サービスレベルや価格帯において一定程度差別化されている実態も否定できないことから、路線ごとの競争分析においては、FSCに対するLCCからの牽制力の程度（FSC同士の牽制力と比べると、FSCに対するLCCからの牽制力は相対的に弱いと考えられること）も考

慮した。また、当事会社が申し出た措置（以下「問題解消措置」という。）の評価においても、FSCとLCCとの違いを考慮に入れた¹⁾。

(2) 地理的範囲

本件においては、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、当事会社グループが競合している10路線（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。

また、同一の都市又はその近隣地域内に所在する空港は代替的に選択可能であるため、同一の地理的範囲として画定した。具体的には、成田国際空港及び東京国際空港（羽田空港）並びに仁川国際空港及び金浦国際空港については、いずれもそれぞれ各都市（東京又はソウル）の中心から100km未満と比較的近距離に位置するため同一の地理的範囲として画定した。

2 国際航空貨物運送事業

(1) 役務の範囲

国際航空貨物運送事業は、本邦内の地点と本邦外の地点との間又は本邦外の各地間において、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で貨物を運送するものであるところ、本件においては、国際航空貨物運送役務を役務の範囲として画定し、インテグレーター²⁾が提供する運送サービス及び海上貨物輸送役務は国際航空貨物運送役務に隣接する役務であると認定した。

(2) 地理的範囲

日本－韓国間の航空貨物運送の需要者であるフォワーダー³⁾は、全国にわたって国内陸上運送網を整備しており、航空旅客運送のように路線ごとではなく、日本及び韓国を最終発着地とする全ての路線を代替的に選択可能であることから、必ずしも発着空港にとらわれずに、リードタイム、運賃等の観点から、より荷主にとって有利な条件を提示する航空会社を委託先として選択している。また、国際航空貨物運送役務は往復での利用が想定されておらず、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り、それぞれの需要者が異なる。

したがって、航空貨物運送事業に関しては、個別の路線ではなく、「日本発韓国着」及び「韓国発日本着」で地理的範囲を画定し、特に日本の需要者への

¹ 大韓航空及びアジアナ航空はいずれも FSC であり、また、大韓航空グループ及びアジアナ航空グループのいずれにも LCC が存在する。

² 自ら航空機を保有し、陸上輸送と航空輸送を統合してドアツードアの輸送サービスを提供する航空貨物運送事業者をいう。

³ 荷主からの集荷、空港への搬送、貨物の組付け、書類準備、通関、荷受人への配達等の貨物輸送に必要となる一連の業務を荷主に代わって行う事業者をいう。

影響が大きい日本発韓国着について検討を行った。

3 企業結合形態

当事会社グループ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前記1(2)及び2(2)で画定した地理的範囲において提供していることから、本件行為は両事業に関する水平型企業結合に該当する。

第5 競争の実質的制限の検討

1 国際航空旅客運送市場

(1) 単独行動による競争の実質的制限

当事会社グループが競合している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市場シェアが約50%ないし約75%と高く、シェア順位は1位となり、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－ソウルを除く。）については、FSCを運航しているのが当事会社グループのみであるため、本件行為後はFSC同士の競争が完全に失われること（FSC同士の密接な競争関係が牽制力として重要であること、また、FSCとLCCは運賃やサービスレベルに一定の差異があるため、FSCに対するLCCからの牽制力は相対的に弱いことから、FSC同士の競争の消失は競争に与える影響が大きい。）、③競争事業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事業者との市場シェアの状況は大きく変わらず、競争事業者からの牽制力は限定的であること、④新規参入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（当事会社の競争関係の近さ及び路線ごとの価格上昇圧力の分析）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（従来からFSC同士の競争がなかった路線においても、価格上昇圧力があるとの結果が得られた。）。

(2) 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為後も競争事業者が複数存在すること、FSCとLCCとでは業態やコスト構造が異なり協調的行動は困難と考えられること等の事情により、競合路線全10路線について、協調的行動により競争が実質的に制限されることとなるとは認められなかった。

(3) 小括

本件行為は、当事会社グループが国際航空旅客運送役務に関し競合する10路線のうちの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）における競争を実質的に制限することとなる。

2 国際航空貨物運送市場

(1) 単独行動による競争の実質的制限

日本発韓国着の国際航空貨物運送市場においては、①当事会社グループ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、③競争事業者に供給余力は認められるものの、当事会社と競争事業者は、大型貨物専用機の運航の有無、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不測の事態（貨物の破損や紛失等）が生じた場合の新規参入者の対応能力については、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当事会社と競争事業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（過去の価格分析）、本件行為後、当事会社グループには値上げインセンティブが生じること（値上げインセンティブのシミュレーション分析）等が示唆された。

(2) 協調的行動による競争の実質的制限

日本発韓国着の国際航空貨物運送市場については、本件行為後も競争事業者が多数存在すること、価格の透明性を認めるに足る証拠が認められなかったこと等の事情から、協調的行動により競争が実質的に制限されることとなることは認められなかった。

(3) 小括

本件行為は、日本発韓国着の国際航空貨物運送市場における競争を実質的に制限することとなる。

第6 問題解消措置

1 国際航空旅客運送市場

(1) 問題解消措置の要旨

当事会社からは、以下の措置を講じる旨の申出があった。

ア 前記第5の1(3)の7路線について、一方当事会社グループの保有スロット⁴を、特定の国際航空旅客運送事業者に対して譲渡する。

イ 前記アによって譲渡するスロットの数が、当該一方当事会社グループの保有スロットの数に満たない場合は、不足分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（原則として本件行為の実行日から10年間）。

⁴ 「スロット」とは、航空機が飛行場への離陸又は着陸のたびごとに、当該飛行場、航空保安施設、管制保安等を利用できる機会（発着枠）である。国際航空旅客運送事業者には、特定の空港における特定の曜日の特定の発着時間が割り当てられる。

ウ 当事会社は、スロット譲渡を受けた国際航空旅客運送事業者の競争力を補完するべく、前記ア及びイの措置によってスロットの譲渡を受けた事業者が希望する場合は、ラウンジ利用契約、地上操業サービス契約等を締結するなどの支援策を設ける。

エ 当事会社グループ各社は、本件行為の実行日後も、前記アによるスロット譲渡を受けた国際航空旅客運送事業者による供給拡大又は参入が現実化する時点（①2025年IATA⁵冬ダイヤ開始時点又は②スロット譲渡を受ける国際航空旅客運送事業者が、譲渡されることとなるスロットにおける旅客運送サービスのチケット販売を開始した時点若しくは運航のために必要なスロット譲渡手続が開始された時点のうち、いずれか早い時点）までは、競争維持に必要な措置を採る。

オ 監視受託者（モニタリングトラスティ）を選任し、前記アからエまでの措置について継続的履行監視及び公正取引委員会への定期報告をさせる。

(2) 評価

前記(1)の問題解消措置は、競争事業者の供給拡大及び参入を促進することにより、本件行為後の当事会社グループが価格等のある程度自由に左右することができないように、新規の独立した競争事業者を創出し、あるいは有効な牽制力を創出するものであり、本件行為によって失われる国際航空旅客運送市場における競争を回復することができるものとなっていると評価することができる。

2 国際航空貨物運送市場

(1) 問題解消措置の要旨

当事会社からは、以下の措置を講じる旨の申出があった。

ア アシアナ航空は、全世界の路線を対象とする貨物専用機による国際航空貨物運送事業を、当事会社グループから独立した、当該事業を維持・発展させるための資力、専門知識及びその動機を有する事業者（本件行為の実行日までに選定される。）に譲渡する。

イ 当事会社グループは、当事会社グループから独立した、航空貨物事業を維持・発展させるための資力、専門知識及びその動機を有する事業者（本件行為の実行日までに選定される。）との間でブロック・スペース・アグリーメント⁶を締結し、日本発韓国着便の貨物搭載スペースを一定の競争力のある価格で提供する。

ウ 監視受託者（モニタリングトラスティ）を選任し、前記ア及びイの措置について継続的履行監視及び公正取引委員会への定期報告をさせる。

エ 前記アのアシアナ航空による貨物運送事業の譲渡に関しては、必要に応じ

⁵ IATA (International Air Transport Association) は、世界の航空運輸関連企業の団体であり、運送業務に必要な事項の決定等を担っている。IATA 冬ダイヤは、毎年 10 月の最終日曜日から開始する。

⁶ 一定の貨物搭載スペースを競争事業者に提供する契約をいう。

て事業処分受託者（ディベスティチャトラスティ）を選任し、当該事業譲渡の実行を担保する。

(2) 評価

前記(1)の問題解消措置は、複数の措置を組み合わせることによって、本件行為後の当事会社グループ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、有効な牽制力を創出するものであり、本件行為によって失われる国際航空貨物運送市場における競争を回復することができるものとなっていると評価することができる。

第7 結論

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らないと判断した。

当事会社等の略称

株式会社大韓航空	大韓航空
大韓航空を最終親会社として既に結合関係が形成されている企業の集団	大韓航空グループ
アジアナ航空株式会社	アジアナ航空
アジアナ航空を最終親会社として既に結合関係が形成されている企業の集団	アジアナ航空グループ
大韓航空及びアジアナ航空を併せた2社	当事会社
大韓航空グループ及びアジアナ航空グループを併せた企業の集団	当事会社グループ