

ANAホールディングス株式会社による日本貨物航空株式会社の 株式取得に関する審査結果（概略）

第1 当事会社の概要

ANAホールディングスは、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を傘下に有する持株会社である。また、日本貨物航空は、主に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、ANAホールディングスが日本貨物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7年1月17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7年1月30日 排除措置命令を行わない旨の通知

第4 一定の取引分野等

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。本件では、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¹が提供する運送サービス及び海上貨物運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（ただし、インテグレーターの航空部門がフォワーダー²の委託を受けて行う貨物の運送については、国際航空貨物運送役務の役務範囲に含める。）。

また、航空貨物には、旅客機の貨物格納庫で輸送可能な貨物のほか、大型貨物や危険物（以下「大型貨物等」という。）など、貨物専用機（以下「フレイター」という。）でしか運べない貨物がある。当事会社グループが競合している路線の競争者の中には、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。このため、本件では、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

¹ 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。

² 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な一連の業務を荷主に代わって行う事業者をいう。

定した。

2 地理的範囲

(1) 日本発路線と日本着路線の区別

国際航空貨物役務は、輸入貨物や輸出貨物を国境を越えて輸送する場合に利用されるものであって、往復での利用は想定されていない。そのため、日本発路線に係る取引と日本着路線に係る取引とは、別個に行われている。また、日本発路線により提供される役務の需要者は日本所在のフォワーダー、日本着の便により提供される役務の需要者は出発国所在のフォワーダーであり、対象としている需要者も異なる。さらに、対象貨物も、日本発路線では日本からの輸出貨物、日本着路線では日本への輸入貨物と異なるため、輸送される貨物の種類や輸送需要の状況にも違いがあり、一方の価格動向が他方の価格動向に影響を及ぼしている状況にもない。

以上のことから、日本発路線と日本着路線を分けて地理的範囲を画定した。

(2) 日本側の空港間の代替性

日本国内では、日本を発着する国際線が成田国際空港（以下「成田空港」という。）に集中していることや、フォワーダーの施設も成田空港周辺に集中していることを背景に、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実態にある。しかし、需要者であるフォワーダーは、日本全国を網羅する陸上運送網を整備しており、国内各空港を発着する路線を代替的に利用することが可能である。したがって、必ずしも発着空港にとらわれることなく、輸送に係るリードタイム、運賃等の観点から、自らのニーズに合致し、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。

以上のことから、日本側については、国内空港全体を一体として地理的範囲を検討した。

(3) 米国側の空港間の代替性

日本発米国着路線を利用して輸送される日本発貨物（日本からの輸出貨物）の路線選択の状況を見ると、貨物の宛先に応じて貨物スペース供給量が多いシカゴ路線又はロサンゼルス路線を利用して、トラックによりその周辺地域に貨物を輸送するのを基本の形としつつ、リードタイムや需給状況、輸送コストなどを踏まえ優位性があれば貨物の宛先周辺の空港も利用されている状況が認められた。

このため、米国側については、「ロサンゼルス周辺（ロサンゼルス、シアトル、サンフランシスコ及びサンディエゴを包含する範囲）」及び「シカゴ周辺（シカゴ、ボストン、ニューヨーク、ワシントンD. C.、ミネアポリス、デトロイト、シンシナティ及びアトランタを包含する範囲）」の空港を一体として地理的範囲を検討した。

(4) 小括

本件では、「日本発ロサンゼルス周辺空港着路線」及び「日本発シカゴ周辺空港着路線」で地理的範囲を画定し、検討を行った。

3 企業結合形態

当事会社グループは、いずれも国際航空貨物運送役務を前記2(4)で画定した地理的範囲において提供していることから、本件行為は当該役務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 貨物全体市場

(1) 単独行動による競争の実質的制限

当事会社グループの本件行為後の合算市場シェア（2023年実績ベース）は、日本発ロサンゼルス周辺空港着路線の貨物全体市場では約30%³、日本発シカゴ周辺空港着路線では約35%であり、いずれの地理的範囲についてもシェア順位は1位となる。ともにフレイターを運航し、輸送可能な貨物の種類の面でも輸送量の面でも高い能力を有するため、密接な競争関係にある当事会社グループ間の競争が失われることの影響は大きいと考えられる。また、両路線とも、多数の競争者が存在し、市場シェアが10%を超える競争者も存在しているが、①日本発米国着路線の運航便には、日本発貨物のみならず、中国等から日本を経由して米国に輸出される貨物も数多く搭載され、需給がひっ迫した状態が常態化しており、競争者各社の搭載率は非常に高く、供給余力がないこと、②競争者が、フレイターのチャーター利用等により供給能力を拡張する具体的な予定もないこと、③競争者の中には、ANAグループと提携深化協定⁴を締結しており、当事会社グループに対する価格牽制力として機能することが期待できない事業者も含まれていることから、競争者からの牽制力は限定的である。

このため、本件行為は、日本発ロサンゼルス周辺空港着の貨物全体市場及び日本発シカゴ周辺空港着の貨物全体市場において、単独行動により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認められる。

(2) 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為後も競争者は複数存在すること、国際航空貨物運送事業者には、貨物事業からの収入のみから運航コストを回収して事業採算を確保する必要がある貨物専門航空会社と、旅客機を使用して貨物事業を営んでいるため、運航コストの回収を基本的に旅客収入から行うことが可能な航空会社とがあり、価

³ 記載の市場シェアは、実際の市場シェアを概数で示したものであり、記載の数値を中央値として5%の範囲にあることを示す（以下同じ）。例えば、「約30%」は、27.5%以上32.5%未満の範囲内の数値を指す。

⁴ 運賃及び路線・便数の調整、収入プールの実施等を含む提携関係の深化を図るために、航空法第111条の規定により国土交通大臣から認可を受けて、事業者間で締結する協定をいう。航空法第110条の規定により独占禁止法の適用除外（ATI：Antitrust Immunity）として認められている。

格戦略は航空会社によって異なり得ることから、各航空会社において、価格や受託量に関して相互に高い確度で予測することは困難であると考えられる。

このため、本件行為は、日本発ロサンゼルス周辺空港着の貨物全体市場及び日本発シカゴ周辺空港着の貨物全体市場において、協調的行動により競争を実質的に制限することとなるとは認められない。

(3) 小括

本件行為は、日本発ロサンゼルス周辺空港着路線及び日本発シカゴ周辺空港着路線の貨物全体市場における競争を実質的に制限することとなる。

2 大型貨物等市場

(1) 単独行動による競争の実質的制限

大型貨物等市場については、日本発ロサンゼルス周辺空港着路線、日本発シカゴ周辺空港着路線ともに市場シェアは不明であるが、市場参加者はフレイターを運航する航空会社のみとなるため、競争者は数社に限られる。ともにフレイターを運航し、密接な競争関係にある当事会社グループ間の競争が失われることの影響は大きいと考えられること、競争者に供給余力がなく、競争者からの牽制力が限定的であることは前記 1 (1) と同様である。

このため、本件行為は、日本発ロサンゼルス周辺空港着の大型貨物等市場及び日本発シカゴ周辺空港着の大型貨物等市場において、単独行動により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認められる。

(2) 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為後も競争者は複数存在すること、フレイターには大型貨物等だけでなく旅客機の貨物格納庫に搭載可能な貨物も多数搭載されており、貨物全体の需給状況は大型貨物等の価格にも影響すると考えられること、大型貨物等に限定した市況価格を示すデータも存在していないことから、各航空会社において、大型貨物等の輸送に係る価格や受託量に関して相互に高い確度で予測することは困難であると考えられる。

このため、本件行為は、日本発ロサンゼルス周辺空港着の大型貨物等市場及び日本発シカゴ周辺空港着の大型貨物等市場において、協調的行動により競争を実質的に制限することとなるとは認められない。

(3) 小括

本件行為は、日本発ロサンゼルス周辺空港着路線及び日本発シカゴ周辺空港着路線の大型貨物等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 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。

- ① ポーラーエアカーゴ・ワールドワイド・インク（法人番号6700150002620）との間でブロック・スペース・アグリーメント⁵を締結し、成田発ロサンゼルス着路線及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提供する。
- ② 島田法律事務所所属弁護士及び東京大学エコノミックコンサルティング株式会社（法人番号8010001211397）所属エコノミストを監視受託者（モニタリングトラスティ）として選任し、前記①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、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、前記第4の1及び2(4)のとおり画定された国際航空貨物運送役務に係る各市場における競争を回復することができるもの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。

⁵ 一定の貨物搭載スペースを競争者に提供する契約をいう。

当事会社等の略称

ANAホールディングス株式会社	ANAホールディングス
ANAホールディングス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	ANAグループ
日本貨物航空株式会社	日本貨物航空
ANAホールディングス及び日本貨物航空を併せた２社	当事会社
ANAグループ及び日本貨物航空を併せた企業の集団	当事会社グループ