

**デルタ／ノースウェスト航空と日本航空（JAL）の提携には、  
独占禁止法適用除外（ATI）が付与されない理由：**

- 米国運輸省（DOT）は、オープンスカイ協定の目的を、長年にわたってノースウェスト航空、JAL、ユナイテッド航空が支配してきた市場における競争環境を創出するための手段と捉えており、デルタ／ノースウェスト航空と JAL へ ATI を付与することは競争を阻害するものであると判断されることが予想されます。
- JAL がスカイチーム内で ATI を付与された場合、旅客数の多い都市間、日米間全体、あるいは米国からより広範なアジア全体へのトラフィックにおいて、競争環境が著しく損なわれることとなります。
- DOT は、同一空港において互いに競合するハブとネットワークを運用する 2 つの航空会社に対し、ATI を付与したことはありません。
- スカイチームに属する航空会社が日米間市場の 62% を占め、スターアライアンスが 31% のシェアを有することになり、ワンワールドのシェアはわずか 6% を占めるに過ぎなくなります。そうなればアメリカン航空は、日本行きの大半の路線から撤退を余儀なくされるため、このわずかなシェアがさらに低下することが予想されます。
- JAL とスカイチームの提携により、ハワイー日本間路線は独占的な状況となります。このような結果は、ハワイ州や DOT、米国司法省（DOJ）のいずれも望まないことでしょう。
- スカイチームは、デルタ航空の成田空港ハブと大韓航空の仁川（インチョン）空港ハブにより、北東アジアにおいてすでに強力なプレゼンスを有しています。JAL がスカイチームに加わることによって、北アジアにおけるグローバルなアライアンスは 3 つから 2 つへと減り、スカイチームとスターアライアンスによる複占状態となり、アライアンス間の健全な競争が消滅します。
- デルタ航空が取り得る手段のひとつと考えられている成田空港の発着枠の返上は、独占禁止法に関する懸念を消し去るものではありません。それらの発着枠が利用可能になったとしても、実務面での制約（たとえば路線の運航距離や必要となる機体など）によりワンワールドは競争に加わることはできません。いずれの場合でも、ロンドン・ヒースロー空港とは異なり、成田空港の発着枠は、交換や売却を行うことができません。
- 一部事業の分離を DOT が解決策と看做す可能性は低いものと思われます。何故ならば、そのような事業切り離しは共同事業による真のシナジー効果の毀損に繋がり、消費者に対するメリットが損なわれるからです。
- JAL が加わった場合、スカイチームアライアンスは、ATI 付与のための法的基準を満たさなくなるでしょう。競争を大幅に損ない阻害する可能性のある提携について、DOT が認可することはないでしょう。JAL が加わった場合のスカイチームアライアンスは、これに該当するでしょう。スカイチーム側が、他のより公正な競争に則った手段では公衆の便益を得ることができないということを証明できるのであれば別ですが、これを証明することが不可能であることは明らかです。JAL には、すでに加盟しているワンワールドアライアンス内において、アメリカン航空と共に消費者に対しより大きな利益を提供するという選択肢が存在していません。

- **ATI** の審査過程は法的な手続であり、政治に左右されるものではありません。**DOT** が判断を行うにあたっては、これまでの判例に従う必要があります。**DOT** が判例に従わなかった場合には、米国裁判所への上訴という選択肢があります。
- 米国政府が勝者と敗者を選ぶことはなく、産業政策上から判断を下すわけでもありません。米国政府の任務は、非競争的な行為を防止することで公平な競争環境を担保することです。2つの「強力な」アライアンス間で競争を行った方が良いという案は、**DOT** や **DOJ** にとっては説得力を持ちません。むしろ、**DOT** や **DOJ** は競争者の数が減ることにより競争に悪影響が出ると判断するものと思われます。

### アメリカン航空と **JAL** の共同事業に **ATI** が付与されるであろう理由：

- 日米間市場におけるアメリカン航空のシェアはごく小さいため、**JAL** との共同事業は健全な競争環境の維持という側面において深刻な問題とはなりません。
- **JAL** とアメリカン航空との間の、重複するすべての市場で競争が維持されます。
- アメリカン航空と **JAL** の共同事業は、アジアにおいてワンワールドのプレゼンスを強化し、消費者にとってはスターアライアンスとスカイチーム以外の選択肢が生まれ、競争を促進するものです。
- **JAL** はすでにワンワールドに加盟しています。したがって **JAL** がワンワールドに留まることによって、アライアンス間の競争が維持されます。
- **JAL** とアメリカン航空に **ATI** が付与された場合、3つのアライアンスが成田空港においてほぼ均等のシェアを持つことになり、ひいては消費者に利益がもたらされることとなります。