

ノーマン・Y・ミネタ元米国運輸長官スピーチ

アメリカン航空記者会見

2009年12月3日

ただいまトーマス・ホートンよりご紹介にあずかりましたノーマン・ミネタでございます。本日こうして、ここにお集まりの記者の皆様にお目に掛かれたことを大変うれしく思います。

私は、元米国運輸長官としてこれまで米国の国際航空政策の立案に関わってまいりました。そして、日米間でオープンスカイ協定に関わる協議が進められる中、これらの政策には大きな関心が寄せられています。また同時に、これらは日本航空との提携をめぐり、2つのアライアンスの間において活発な論戦の焦点ともなっています。

この件に関してはジェフ・シェーンが本で行ったスピーチをお聞きになった方もこの中に大勢いらっしゃると思います。彼のコメントは皆様にとって参考になったものと思います。ジェフはかつて私のスタッフのひとりであり、私も彼には大きな敬意を抱いています。

しかし本件に関しては私は彼との見解を異にしており、日米オープンスカイ協定およびそれに関連する独占禁止法適用除外（ATI）の申請が、日本航空、日本、および消費者に及ぼす影響の検証を行うにあたり、私がこれからお話しする内容が皆様にとって役に立つものとなることを期待しています。

米国運輸省（DOT）は、航空会社がより幅広いネットワークを構築し、それぞれがより優れたプロダクトを市場に提供できるような環境を作れるよう、オープンスカイ協定を進めてまいりました。それは一重に、航空会社間の競争を促進し、消費者にとっての選択肢を拡大することを目的としておりました。私が長官に就任した当時は既に 49 のオープンスカイ協定が存在しておりました。そして、私の退官時には、多大な努力とその成果を通じて、その数は 74 に達し、これには 27 か国が加盟する EU（欧州連合）との協定に向けた基盤の確立も含まれておりました。

ご承知のことと存じますが、オープンスカイ協定が締結されることにより、米国の航空会社とその提携先である米国外の航空会社による ATI の申請が可能になります。ただし、オープンスカイ協定は、ATI が付与されるということを必ずしも保証するものではないということを理解しておかねばなりません。

ATI 認可までの審査手続は厳格なものであり、そのすべては競争を高めるというただ一点を目的として進められます。米国政府がこれまでに一航空会社の商業的利益を図ることを目的とした政策を掲げたことはありません。

この審査にあたっては、いかなる決定も競争を促進するものとなるよう、米国運輸省 (DOT) が米国司法省 (DOJ) に確認をとることが慣例となっています。審査のプロセス全般が政治的影響を受けることなく、あくまでもメリットに基づくような仕組みになっております。

審査の過程において、米国運輸省 (DOT) は全ての提携申請について多角的観点から分析します。まず、双方の航空会社のノンストップ便における競合路線について検証します。次に、たとえば日本—米国間などといった、2 つの国の間のトラフィックへの影響について検討します。3 番目には米国—アジア間など、より広い地域への影響についても検証します。

私はこれまでで最も在任期間の長かった米国運輸長官でしたが、その経験に照らしても、日本航空・デルタ航空 / ノースウェスト航空の提携はこのすべての観点から、競争を損なうものであります。デルタ / ノースウェスト航空と日本航空は、年間何百万人もの乗客を運ぶ太平洋路線において直接競合しているからです。

さらに、日本—米国間の路線では現在非常に活発な競争が展開されており、この市場に乗り入れている 3 つのグローバルアライアンスは、それぞれほぼ 3 分の 1 ずつのシェアを分け合っています。米国の規制当局は、この競争面でのバランスを崩すことには非常に大きな懸念を抱くと思われます。

当局はまた、ワンワールドが日本とアジアの大部分の地域から排除されることも問題視すると思われます。アライアンスの数が 3 つから 2 つに減少することは、明らかに競争促進

に反するものであり、これまで提案されてきたいかな対応策をもってしても、この深刻な反競争的効果を克服できるものではありません。

また、2つの航空会社が同一市場内でそれぞれハブ空港へ運航している場合において、米国運輸省（DOT）がその2つの航空会社に対しATIを付与した例は過去にありません。成田空港におけるデルタ航空/ノースウェスト航空と日本航空の提携は、まさにこのケースに当てはまります。

大韓航空との間にすでにATIを受容された提携関係を維持しているデルタ航空・ノースウェスト航空は、ソウルの仁川空港を経由して米国—アジア間の多くの路線において日本航空と競合しています。

ATI認可を受けることによって得られる大きな財務的メリットについては、先ほどすでにトーマス・ホートン氏より説明がありました。ホートン氏いわく、日本航空の将来的な成功にとっても、また、おそらくATIが付与されると思われるユナイテッド航空・全日空の提携関係に対抗できる競争力を得るためにも、これらのシナジー効果が日本航空にとって最も重要であります。

私は日本航空の再建への道のりが成長と繁栄へと続くことを切望しています。なぜなら、強い日本航空は日本にとっても消費者にとっても歓迎されるべきものであるからです。

また私は、日本航空がATI認可を妥当な条件下で迅速に受けられるような提携関係を選択することを望みます。日本航空の長期的な成功にとってATI認可は必ず必要なものであると確信しているからです。

ご静聴ありがとうございました。