

日本航空、日本エアシステムが公正取引委員会に提出した 対応策について（概要）

新規参入促進のための競争措置

JAL 及び JAS は、統合の効率化により捻出される発着枠、生産施設・設備及び人員等を用いて、新規航空会社の新規参入や事業の継続・拡大のため、次の各項を実施することと致します。

1. 新規航空会社のための発着枠返上

JAL 及び JAS は、新規航空会社の路線参入拡大を可能とし、国内航空市場における一層の競争の促進を図るため、JAL および JAS の統合に伴い捻出される羽田発着枠の 9 便分を国土交通省に返上することとします。

なお、平成 17 年 2 月の羽田発着枠回収再配分までに、上記 9 便分の新規航空会社用発着枠にて不足する事態が生じた場合には、その時点において JAL 及び JAS の発着枠のうち更に 3 便分を上限として、国土交通省に返上することとします。

2. 新規航空会社に対する空港施設面での具体的対応策

JAL 及び JAS は空港施設等において新規航空会社に対し、次に示す環境の整備に協力し、競争促進を図ります。

(1) ボーディング・ブリッジ及び固定スポットの提供について

羽田空港

西ターミナルビルの JAL・JAS 側を使用する新規航空会社が、ボーディング・ブリッジ及び固定スポットの利用を希望する場合、新規航空会社 1 社分について、現在 JAL/JAS が使用している割合と同程度の割合（運航便数の約半分、3 便程度）で使用できるよう対応します。

実施する時期については、平成 14 年 10 月 JAL/JAS 経営統合後、新規航空会社が希望する時期からとします。

東ターミナルビル展開後、JAL 及び JAS が位置するターミナルビルにおいて、新規航空会社で優先使用または共用の固定スポットの割り当てを受けていない会社がある場合には、西ターミナルビルと同様に、使用環境等を踏まえつつ、当該新規航空会社が JAL 及び JAS と同程度の割合で固定スポットを使用できるよう対応します。

その他の空港

新規航空会社が、羽田空港以外の空港において、ボーディング・ブリッジ及び固定スポットの利用を希望する場合、現在 JAL/JAS が使用している割合と同程度の割合で使用できるよう対応します。

実施する時期については、平成 14 年 10 月 JAL/JAS 経営統合後、新規航空会社が希望する時期からとします。

(2) チェックイン・カウンター、事務室等の提供について

羽田空港

西ターミナルビルの JAL 及び JAS 側を使用する新規航空会社が、自社カウンター位置の変更を希望する場合には、新規航空会社 1 社分のカウンター・スペースを確保できるよう対応します。

実施する時期については、平成 14 年 10 月 JAL/JAS 経営統合後、新規航空会社が希望する時期からとします。

東ターミナルビル展開後の各社カウンターの具体的配置プラン等は現在未定ですが、JAL 及び JAS の統合効果により空港施設スペースに余裕が生じます。このため、新規航空会社がカウンター等の施設を展開することが従来に比べ容易になりますが、JAL 及び JAS としても可能な限りの協力を行います。

その他の空港

羽田空港以外の空港においては、統合により、チェックイン・カウンター、事務室等の施設スペースに余裕ができるため、新規航空会社の要請があれば、その施設提供について積極的に対応します。

実施する時期については、平成 14 年 10 月 JAL/JAS 経営統合後、新規航空会社が希望する時期からとします。

(3) 羽田空港における整備用格納庫の提供

新規航空会社が、羽田空港において自社で重整備（Ｃチェック等）を行うための整備用格納庫の確保を希望する場合は、JAL 及び JAS は現有格納庫について、自社機の整備状況を踏まえつつ新規航空会社が必要とする期間、貸与を行います。

実施する時期については、平成 14 年 10 月 JAL/JAS 経営統合後、新規航空会社が希望する時期からとします。

注：新規航空会社が自社整備ではなく重整備の業務委託を希望する場合には、統合会社は、従来と同様に、自社機の整備状況を踏まえつつ格納庫の使用を含む業務受託により対応します。（この場合も、統合による効率化で応需能力の向上が見込まれます）

また、将来、新規航空会社が独自に専用の整備用格納庫の確保を希望する場合は、JAL 及び JAS が新たに格納庫を確保する際、新規航空会社の専用使用を前提として建設計画を行うことを了解します。

3. 各種業務受託による新規航空会社への協力

統合により、JAL 及び JAS の応需能力が高まることから、新規航空会社が航空運送事業への新規参入や事業の継続・拡大に際し必要となる航空機整備関連業務、運航関連業務やグランドハンドリング等の空港地上業務など各種業務の受託を積極的に行います。

・ 路線網の拡充による競争促進と利便性の向上

JAL 及び JAS においては、統合後、一部路線での減便調整により捻出される羽田発着枠を活用し、他の大手航空会社単独路線への参入や JAL 及び JAS の便数劣位路線での増便を順次実施し、一層の競争促進と旅客利便性の向上を図ります。

・ 運賃面での競争措置

1. 普通運賃の引下げ

JAL 及び JAS は、今般の統合により重複する施設、人員及び機材等の合理化を推進することが可能となり、運賃競争力を確保できることから、公正取引委員会より本件統合に対し表明された利用者への不利益のおそれありとの懸念を勘案し、本年 10 月より JAL（日本航空株式会社及び株式会社ジャルエクスプレス）及び JAS（株式会社日本エアシステム）の国内線における普通運賃を現在の水準よりも全路線一律 10% 引下げることとします。この普通運賃の引下げは、統合後の合理化効果の実現に対する経営としての決意の意味も含め、急激な経済環境の変化のない限り、今後少なくとも 3 年間は値上げをしないこととします。

2. 競争型割引運賃の設定拡充

統合後は、上記 で述べたように他の大手航空会社単独路線・多便数路線に JAL 及び JAS が参入・増便することから、競争型割引運賃である特定便割引運賃・事前購入割引運賃が他の大手航空会社との競合路線に広く拡大され、併せて競合路線に比べて相対的に低かった当該路線の割引率が拡大することとなります。

具体的には以下の通り競争型割引運賃の拡大を行います。

(1) 特定便割引の設定拡大

「特定便割引運賃」（JAL：特売り、JAS：特便割得）は、利用者数も多く運賃競争の有効な手段と考えられることから、これまで 2 ～ 4 社競合路線の 9 割程度に設定されていたものを、統合後は、JAL 及び JAS が新たに参入する路線も含め他の大手航空会社とのすべての競合路線（但し、離島路線、成田路線及び 50 席以下の小型機路線を除く）及び現在 JAL 及び JAS のみが競合している路線（すなわち、羽田-女満別線及び羽田-とかち帯広線）の全便に設定し、運賃競争を促進します。また、その割引運賃の運賃水準についても、現在の 3 社競合路線に設定されているのと同程度の水準を設定することとします。

(2) 事前購入割引の設定拡大

「事前購入割引運賃」（JAL：前売り、JAS：3 週割得）は、低価格を重視した運賃であり、特定便割引に次ぐ有効な競争手段と考えられることから、これまで 2 ～ 4 社競合路線の内 6 割程度しか設定されていなかった設定を拡大し、他の大手航空会社とのすべての競合路線（但し、離島路線、成田路線及び 50 席以下の小型機路線を除く）及び現在 JAL 及び JAS のみが競合している路線（すなわち、羽田-女満別線及び羽田-とかち帯広線）の全便に設定し、価格競争を促進します。

． その他

JAL 及び JAS は、上記対応策の実施状況につき、公正取引委員会からの照会に応じ、適宜ご報告申し上げるとともに、統合による新しい企業グループの誕生を契機として、あらためて独占禁止法コンプライアンス体制の一層の拡充に努めることと致します。