

日 本航空（JAL）が会社更生法を申請、管財人に指名された企業再生支援機構の支援の下、再生を図ることになった。企業再生支援機構の資本構成は半官半民とはいえ、政府の肝いりで作られた機構であることから、JALは再び国有化されたといえる（私が本欄11月21日号で、「JAL再建は一時期国有化で」と書いたことが実現した）。

皮肉なタイミングだ。昨年12月に日米両政府はオープン・スカイ協定の基本合意に達して、日米間の航空会社の提携を、独占禁止法違反の心配なく深化させることができるようになった（申請、審査が必要。さらに3月から成田の発着能力が増強され、10月からは羽田の国際化が本

格的に始まる。日本の航空会社にとって2010年は大きなビジネスチャンスになるはずだった。

JALの今後を考えるに当たってはさまざまな論点があるが、本欄では、提携の相手に絞って議論する。これまでJALはワンワールド連合に加盟し、太平洋路線はアメリカン航空（AA）と提携してきた。ところが、今回のJALの破綻の過程の中で、突如デルタ航空（DL）ノースウエスト航空を合併した新デルタ）が、資本参加の提案とともにスカイチームへの鞍替えを提案した。

日米の新聞報道では、国土交通省がDLとJALとの提携を推奨しているのだという。理由は、DLが世界最大の航空会社であり、太平洋路

線の最大の路線数を持つということから、提携によりコスト削減や利益拡大が見込めるためという。

しかし、論理的には非常に問題だ。端的に言うと、デルタとの連合は、太平洋・アジア路線の供給力で第1位（DL）・第2位（JAL）連合を組み、独占力を発揮、供給を絞って価格を吊り上げるビジネスモデルを指向しているように思われる。

この指向は、利用客として航空運賃の上昇が心配だ、ということ以外に、JALの経営陣として心配すべき三つの難点がある。最大の難点は、JAL・DL連合が、太平洋路線で、米司法省による米独占禁止法の適用除外（ATI）を得られない可能性が高いということである。太平洋路

線はスカイチーム（DL）、ワンワールド（JAL、AA）、スターライアンス（ANA、ユナイテッド（UA）のそれぞれが、おおよそ3分の1ずつのシェアを持つていて、健全な競争が働いている。しかし、JAL移動後のスカイチームは、太平洋路線でシェア60%以上となり、独占禁止法の適用除外について疑義が生じる。一部の路線権の放棄を求められるかもしれない。JAL、DLの独占と思ったものが、DLだけの独占で終わる可能性がある。

JAL・DL連合の第2の難点

は、JALの米国への乗り入れ地点である。JALがDLとの提携効果を発揮するためには、DLの拠点であるミネアポリス、デトロイト、アトランタへの新規就航が必要になるが、JALにその余力があるのか。

【今週の眼】
東京大学大学院教授
伊藤隆敏

JALの提携先はデルタでいいのか

いとう・たかとし ● 一橋大卒、ハーバード大経済学博士。ミネソタ大准教授、IMF上級審議役、大蔵省副財務官等を経て2002年より現職。専攻は国際金融、マクロ経済学。安倍、福田内閣での経済財政諮問会議の民間議員を務めた。



第3の難点は、ビジネス客の集客に関する企業文化の違いだ。JALはANAやUAと同じく、これまでファースト、ビジネス、プレミアムエコノミー、エコノミーの4クラスサービスを提供してきた。が、DLの国際線はビジネスとエコノミーの2クラスしかない。この企業文化の違いを乗り越えるのは容易ではない。それでもJALはDLに鞍替えするのか？ 不思議である。

経済を見る眼