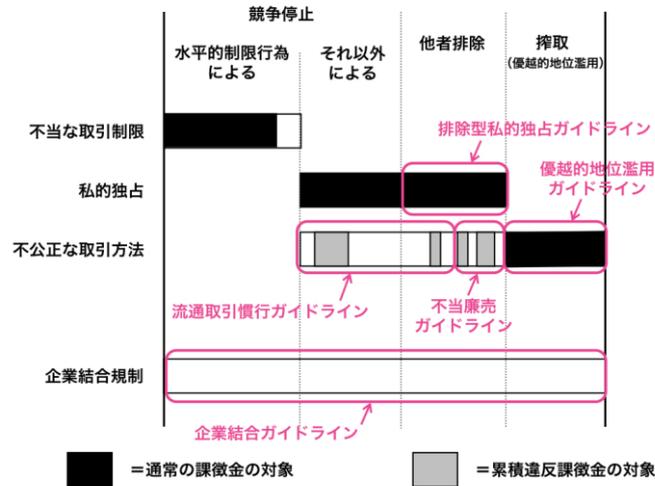


## ○ 非ハードコアカルテル



### 3 違反要件の基本構造

- \* 行為要件
- \* 弊害要件
  - ・ 反競争性がある
  - ・ 正当化理由がない
- \* 因果関係

### 4 ハードコアと非ハードコア

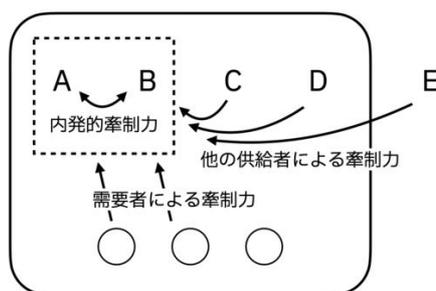
- \* ハードコアカルテル
  - ・ 行為要件の成否が主な注目点となる
    - 行為要件を満たすと、弊害要件はほぼ常に満たすとされる
  - ・ 法執行が厳しい(課徴金・刑罰)
- \* 非ハードコアカルテル
  - ・ 弊害要件の成否が主な注目点となる
    - 行為は公然として行われることが多い
  - ・ 課徴金の対象外(7条の2第1項の「対価」要件)
  - ・ 実際は相談事例集(毎年6月)にしか出てこない
  - ・ ガイドラインはグリーンガイドラインが初めて

### 5 反競争性 (弊害要件 1)

- \* 競争変数が左右される(おそれ)

- ・「競争変数」= 価格・品質・数量など  
グリーンガイドラインでは「競争手段」
  - ・事業者団体ガイドライン(平成7年)
  - ・「競争手段の不公正さ」など、別の意味で使うことがあるので、個人的にはおすすめしない用語法

- \* 牽制力がない場合に生ずる
  - ・3種の牽制力の総合考慮



## 6 正当化理由（弊害要件2）

### \* 具体的基準

- ・目的の正当性
- ・手段の相当性（必要性）

反競争性が少ない他の手段を容易に実施することは困難

## 7 グリーンガイドラインと非ハードコア

### \* 「共同の取組」

- ・自主基準

事業者団体の行為である場合について事業者団体ガイドライン

- ・業務提携

これまでガイドラインなし

R1 検討会報告書 → この内容を今回、格上げ

### \* 考え方は、非グリーンの一一般の事案と同じ

- ・グリーン事案は正当化理由の議論が出やすいだけ
- ・(ア)~(ク)のいずれでも同じ考え方

## 8 「共同の取組」の最初のあたり

### \* 「問題とならない行為」6-8

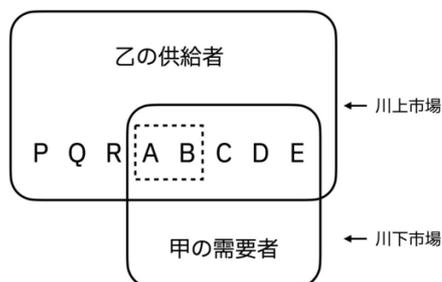
- ・競争変数への影響がないもの

### \* 「問題となる行為」8-9

- ・偽装的なカルテル
- \* 「問題とならないよう留意を要する行為」9 以下
  - ・この中でさらに、両極の典型例として、「問題とならない行為」と「問題となる行為」を掲げる
  - ・自主基準
  - ・業務提携
    - 企業結合と同じ
    - 非水平について 14 → 非水平の企業結合

### 9 業務提携の各類型の大枠

- \* 結局のところ、次の3要素の総合考慮となっている
  - ・競争変数を左右する程度
  - ・目的の正当性
  - ・手段の相当性
- \* 共同購入では、川上で買う競争も検討
  - ・共同物流で、物流を外注している場合は、物流役務の共同購入ということになるので、川上で買う競争も検討



白石教授からレジュメに基づき説明が行われた後、概要、以下のとおり議論が行われた。

・標準化活動

● グリーンガイドラインの標準化活動に係る想定例は、自主基準の設定に係る想定例 13 及び 14 と同様のことを言っているように読めた。両者の議論に違いはあるのだろうか。

○ ご指摘のとおり、両者の議論は重なっている。両者の記述は、それぞれ令和元年の検討会報告書と、平成 7 年策定の事業者団体ガイドラインが元となっているところ、公取委はグリーンガイドラインを網羅的なガイドとして策定したため、どちらも書き込んだのだろう。

● そうだとすると、想定例 25 の記載はあっさりしているため、類似事例として自主基準の箇所の想定例も参照しながら読むとよいのかもしれない。

○ 確かに、想定例 25 は、問題にならないとするには情報が少なすぎる。必要性に係る個別事情等が表現されていないのかもしれない。ご指摘のように、同事例をさらに場合分けして考える際には、想定例 13、14 辺りを参考とするのは良い方法であろう。

・共同購入

● 想定例 28 は、航空会社が航空燃料として、廃食用油燃料を導入する事案をイメージして読んだ。後半部分について、当該燃料の使用は燃料全体のうちの一部分にとどまるのであれば、共同調達をしたからといって川下の運輸サービスに与える影響は小さいだろう。

○ 具体的な商品の市場を思い浮かべると、検討しやすい。後半部分について、燃料代に占める燃料 B の割合が低いということは、共同購入の影響が小さいことの根拠となる。

● 想定例 28 前半の川上部分「市場が形成されているとまではいえない」との記載は、未熟な市場であり、現時点ではまだ競争がないということだろう。しかし、新しい燃料はこれから発展していく分野である。ここでの結論が将来も維持されるとは限らないため、状況の見極めが必要と感じた。

○ 将来に向けて縮小する市場ために問題が生じないという事例があるが、本件の燃料 B は逆に、将来に向けて拡大が期待される市場であろう。例えば回答の有効期限を一定年数で区切っておくという場合があり得る。

● コスト構造の共通化について、例えば想定例 28 の後半部分のように、川下の役務提供コストに占める共同購入の割合の高低を評価する場合、具体的に何割あれば高いとされるのか、定量的基準はあるか。

○ 確か公取委は、グリーンガイドラインのパブコメに対する考え方を示した際、共通化割合の高低の数値は個別事案ごとに異なるため、ガイドラインで定量的に何%と示すことは困難であるとしていた。数値が同じであっても、事案ごとに、川下市場の競争業者の存在感が強いかどうかによって結論が変わるだろう。

● 評価に当たって、固定費がかなり大きいような商品分野については、変動部分に占める共同購入の割合を考えることになるのか。

○ 最終的には事案による。共通化割合が同じ事案でも、固定費部分の回収のために川下で価格に反映させている業界か否かも影響するかもしれない。

#### ・販売連携

● 想定例 36 は、XYZ が輸送機器 B の競争変数に係る情報交換を行っていないとの認定なので問題ないのだろうが、本件行為の目的が何なのか考えると、疑問点がある。XYZ が充電ステーションの事業運営に関与するかは別として、例えば、別の規格が存在し、それを共同して排除する効果があった場合、どうだろうか。

○ 想定例 36 について、他の規格を排除するといった事情があるなど、書き込みによっては黒になる余地がありそうだ。

● 想定例 37 は行為者のシェアに言及がないが、シェアが低い場合も問題あるだろうか。

○ 公取委は、参考価格を記載する点がハードコア的なので、シェアに言及するまでもないと考えたのではないか。事案によっては、シェアが大きい事業者等が成果を共同でアピールすると問題になる場面がありそうだ。

#### ・データ共有

● 想定例 38 について、この内容で初めて問題なしとされるとすると、条件が厳しすぎるのではないか。記載されている 3 つの条件のうち、情報の抽象化及び共有する情報の性質が必要であることについては異論ない。しかし、基礎研究を独立してしなければならないという点は疑問がある。本件の前提であれば、共同研究しても問題ないのではないか。

- 本件で共同研究が必須の条件ではないのではないかとの点は、その通りであると思う。

以上