

企業結合行為 2 件

I リケン／日本ピストンリング

3 協調的行動が起きやすくなるか否か

* 「単独行動」と「協調的行動」

- ・ 完全に分けるのではなく
- ・ 両者を総合して、市場で弊害が起こるかをみる

* 企業結合により協調的行動が容易となるか 30-31

- ・ 共通認識に達しやすいか
- ・ 競争者の行動を予測しやすいか
- ・ 協調的行動からの逸脱が起きにくいか
 - 取引が小口・定量・定期的か
- ・ DOJ/FTC 案 集中度・過去状況・一匹狼 を重視

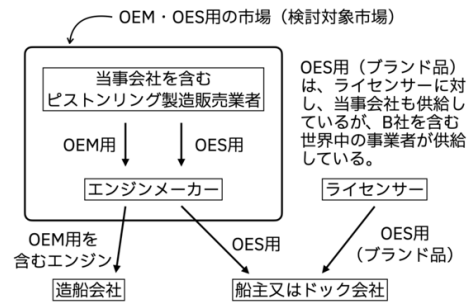
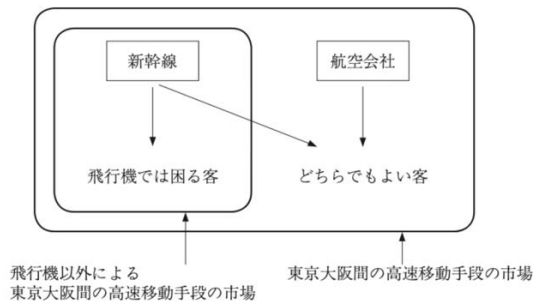
4 新幹線飛行機問題の少し複雑な応用

* 事例集 32 頁「OEM 用と OES 用は商品としては同じものであるため同等の価格引上

げがなされていると考えられる」の意味？

* 新幹線飛行機問題の基本

本件

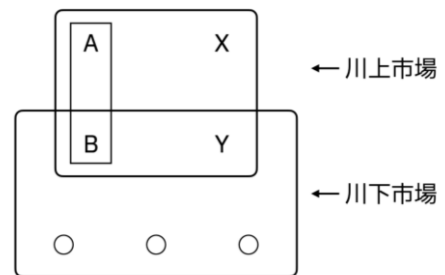


II 今治造船／日立造船

6 垂直型企業結合

* 川上市場・川下市場のそれぞれについて、

- ・ 閉鎖行動 and/or 情報入手による他者排除
→ 競争者が減って単独行動・協調的行動
- ・ 情報入手による協調的行動



7 並行的な企業結合

* 平成 23 年度事例 6 (HDD)

* 平成 28 年度事例 3 (石油会社)

* 今回の件 p63 p89

・ 別件 pp70-71 三井 E&S/IHI 原動機 2/20→3/20

・ 本件 今治造船／日立造船 3/7→3/29

* 問題解消措置 (89-90)

・ 一つの参考事例

- 別件ではどうだったか

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。

・リケン／日本ピストンリング

- 四輪用の OEM・OES 用とアフターマーケット用との間に需要の代替性がない理由として、需要者が異なり、流通が異なることが挙げられている (R4 年度事例集 22-23 頁)。需要者が異なると、直ちに需要の代替性がないということになるか。自動車メーカーとの取引には特殊な対応が必要な場合があるから、そうした事情が考慮されたためだろうか。
- 需要者及び流通が異なることで、必ずしも需要の代替性がないとされるわけではない。確かに、本件では別の背景事情が考慮され、その説明がないのかもしれない。

同じ一定の取引分野に含めなかったとしても、その後、市場の外からの競争圧力として考慮することができるので、需要の代替性にこだわらなくても、結果的には適切に判断できる。
- 隣接市場からの競争圧力に関し、四輪用の OEM・OES 用と「機能・効用等が類似している商品はないため、隣接市場は存在しない」とされている (30 頁)。例えば二輪用の用途のピストンリングは、仕様の差はあるだろうが、隣接市場に該当しないのだろうか。
- 隣接市場からの競争圧力は、例えば、効用等が類似しているが別の市場を構成している類似品がある場合、そのような商品からの影響を考慮することをいう。本件商品と現在代用可能であるか、近い将来に代替する蓋然性がある商品がある場合に検討する。

一方、二輪用の商品の供給者が新たに四輪用を作れるか否かは、供給の代替性において検討する。
- レジュメ 3 頁について質問がある。公取委がするように、単独行動と協調的行動の 2 段階に分けて検討する場合と、白石先生のご説明のように、両者を区別せず一度に検討する場合では、結論が異なる場合があるのか。

例えば、単独行動と協調的行動を別々に検討すると、いずれも競争を実質的に制限することとなるとはいえないが、まとめて検討すると制限することとなる、との結論となることがあるか。
- そのようなケースは当然にあり得る。日本において、こうした隙間事案の問題が顕在化しないのは、事案が裁判所に行くことがないためだろう。公取委は、結果的に問題がありそうな事案では、説明・交渉により問題解消措置を求めるなどで実務上対応してい

る可能性がある。他方、EU では、競争当局が単独行動又は協調的行動のみで単純には違反を立証できず、裁判所から高度な立証を要求される事案がみられる。

- 漏れなく検討できる点では、公取委の手法にも意味があるのだろうか。
- まとめて検討する場合でも、必要な考慮要素を列挙し確認すれば、漏れなく検討できる。公取委が別々に検討するのは、企業結合ガイドラインの枠組みがそうになっているという理由が大きいのではないか。
- ・ 今治造船／日立造船
- 重油専焼エンジンと二元燃料エンジン間の代替性を検討している箇所、供給の代替性について設計人員や設備が必要であることから、供給代替性が認められなかったようだ(79頁)。この点、企業結合ガイドラインによると、「価格引上げがあった場合に、他の供給者が、多大な追加的費用やリスクを負うことなく、短期間(1年以内を目途)のうちに、別の商品又は地域から当該商品に製造・販売を転換する可能性の程度」を考慮するとされている。多大な追加的費用やリスクの評価について、定量的な指標はあるのだろうか。費用の額が多大か否かは、事業者の規模にもよるのか、よく分からない。
- 定量的な基準を示すことは困難だろう。究極的には、企業結合によって市場で商品の価格が上がらなければよいわけであるから、供給の代替性、いわば新たなライバルの参入という面で、自由な値上げを抑制する材料があればよい。実際に新設備の導入及び参入がないとしても、高い価格で販売しようとしたとき、新規参入者が新設備を導入して参入して来るといった警戒心を当事会社が抱くかどうか重要である。
- 供給の代替性の検討及び参入の検討において、同じような考え方をするのか。
- 同じように考える。
- 公取委の事例集を読むと、供給の代替性や参入について、事業者の能力の有無を判断している面が強いように思われるが、事業者に参入の意思があるか否かも考慮するか。
- おっしゃるとおり、参入の能力及び意欲の両方とも重要である。
- 情報共有の懸念について、本件では問題解消措置が講じられることを踏まえて判断されたが、別件、つまり川上市場におけるA社及びB社の統合についても、協調的行動の懸念はあり、論点になったと思われる。特に、今治造船を介しない取引の部分における

協調の懸念については、本件の問題解消措置の範囲外であり、別件で何らかの措置が講じられているのか、分からない。

- 別件は事例集に入っていないから分からないが、企業結合後の AB のシェアは 75% と高いため、検討された可能性はある。
また、本件では問題解消措置が本当に必要だったのか、という論点もある。公取委は「協調的行動が採られやすくなることが懸念される」としたが、違反とはしていない（89 頁）。また、問題解消措置は「審査の過程において、今治造船から……申出があった」としているのみで、公取委が要求したとはしていない。論理的可能性としては、問題解消措置が不要だった可能性もある。
- 二元燃料エンジンには低圧式と高圧式があり、両方式の間には需要の代替性が認められるとされている（79 頁）。需要者は総合的に判断していずれを採用するか決めるとあるが、本当にどちらも選択肢とする需要者がいるのか、疑問がある。
- 新幹線飛行機問題として説明したように、ご指摘の部分は実際には、低圧式と高圧式のいずれも選択肢となる需要者は一部にとどまり、低圧式又は高圧式の一方だけを選択肢とする需要者が相当数いる可能性もある。こうした視点は、事案によっては企業結合審査の結論を分ける場合もあり、重要である。

以上