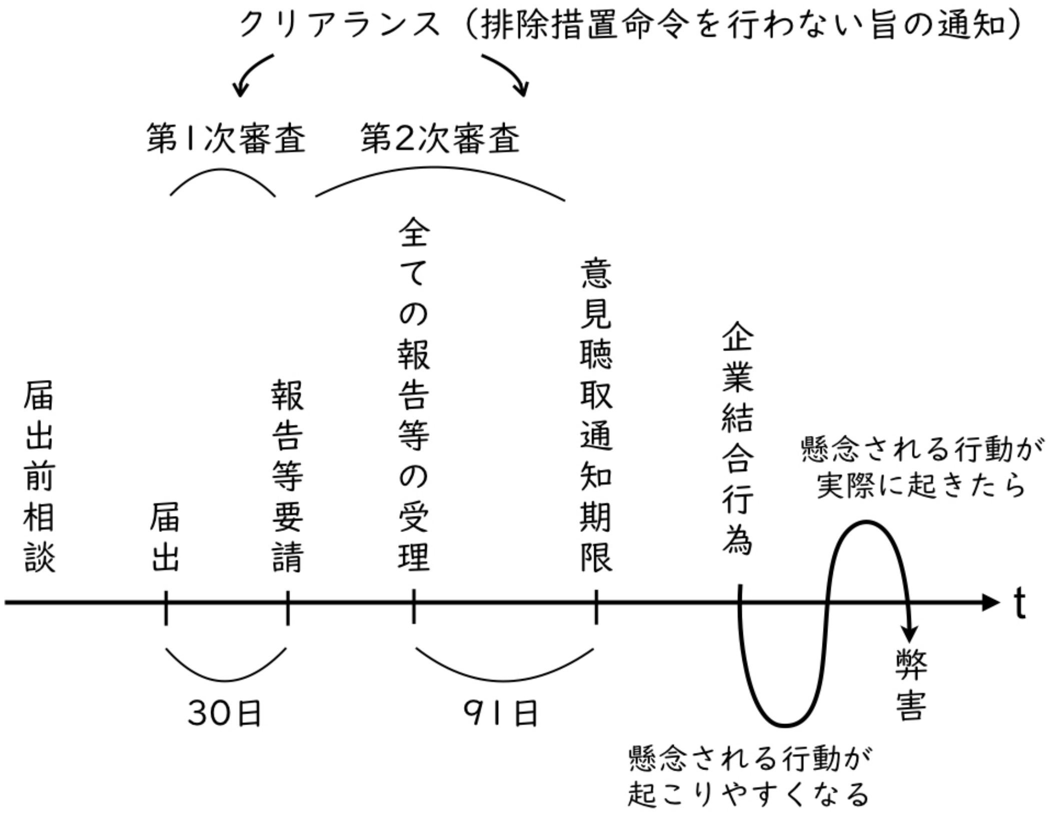
企業結合規制（基本解説アウトライン）
#基本解説アウトライン

概要
・



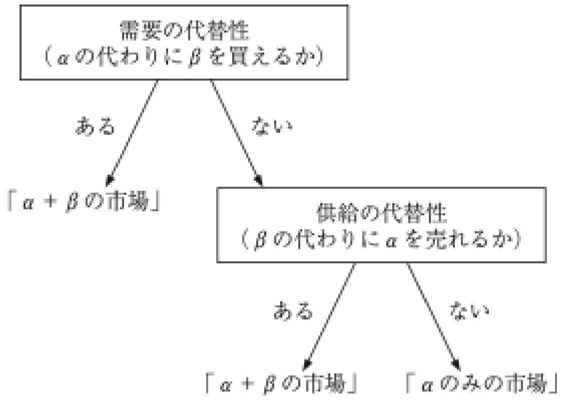
・企業結合規制とは
  ・もし企業結合行為が行われたならば弊害が起こる蓋然性がある、という場合に、企業結合行為を事前に禁止する。
    ・事後の規制もあり得るが、例外的。
・事前の企業結合審査。事前届出義務。
・届出前相談が主な舞台となることが多くなっている。
  ・令和５年度企業結合事例の掲載事例は、全て、届出からクリアランスまで１か月未満。
    ・そのほかに届出義務のない事例２件。

行為要件
・行為要件を満たせば、事前規制の対象となる
  ・さらに規模の要件を満たせば事前届出義務
・日本では複数の条による縦割り

　・会社による株式取得（10 条）
　・役員兼任（13 条）
　・会社以外による株式取得（14 条）
　・合併（15 条）
　・共同新設分割・吸収分割（15 条の 2）
　・共同株式移転（15 条の 3）
　・事業譲受け等（16 条）
　・受け皿条項（17 条）
・どれに該当しても、他の違反要件は同じ
・届出義務の要件が異なる。
・→届出義務の違いに応じて条を分け、それに違反要件規定が帯同している、というイメージ。

弊害要件
・企業結合後の状況を企業結合前に判断するのであることを「こととなる」で表現
・基準時は企業結合後
　・企業結合前の現在の状況を検討しているのは、現在の市場の状況が企業結合後もそのまま維持されることを暗黙の前提としているから。
　・過去の出来事が参考とされることもある。
　　・例：過去に協調的行動（一斉価格引上げなど）がしばしば起きたことが、将来における協調的行動を予測させる。
・条文：「一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる」
　・以下では、これを小分けにする。

市場画定（一定の取引分野の画定）
・需要者・供給者・商品役務　から成る
・需要者からみて選択肢となる供給者の範囲
　・選択肢となる供給者が同じである需要者の範囲
・通常の事例集の記述
　　・当事会社が競争関係にある商品 α があり、それと似ている商品 β がある、という場合に、α だけで市場が成立するか、α と β であわせて 1 個の市場が成立するか



・

・需要の代替性
　・需要者にとっての（現状での）選択肢の範囲
・供給の代替性
　・現在は選択肢となっていない供給者がどこまで食い込めるか

・以上は、商品役務の範囲
・地理的範囲
・考え方は商品役務の範囲と同じ
・世界中の教科書で商品役務の範囲と地理的範囲がある、と書かれているので、仕方ないから毎回触れるお約束、という感じの記載が多い。
・「需要者からみて選択肢となる供給者の範囲」が唯一最大の基本的考え方であり、他は、そのもとで色々言われている派生的基準

競争を実質的に制限することとなる
・企業結合行為を行ったら競争の実質的制限が起こる蓋然性が高まる。
　・企業結合行為を行ったら、懸念される行動が起こりやすくなる。
　・懸念される行動が本当に起こったら、競争の実質的制限が起こる。
・これらは、全体として判断すればよい（一つ一つに立証責任は発生しない）が、便宜上、2 つに分けて説明。

・企業結合行為を行ったら、懸念される行動が起こりやすくなる
　・懸念される行動
　　・水平型企業結合
　　　・当事会社らにおける価格等の連動
　　・垂直型企業結合
　　　・川上と川下
　　　・閉鎖と情報入手

        - ・排除または協調的行動
    - ・混合型企業結合
      - ・甲市場と乙市場
      - ・組合せ供給と情報入手
        - ・排除または協調的行動
  - ・懸念される行動が起こりやすくなるかどうかは次の 2 つのポイントを見て判断
    - ・意欲
    - ・インセンティブ

・懸念される行動が起これば競争を実質的に制限する
  - ・正当化理由なく競争変数が左右される状態
    - ・正当化理由は、企業結合規制では登場頻度は低い（経営状況など）
    - ・競争変数＝価格、品質、数量等
  - ・「競争変数が左右される」＝「牽制力が働かない」
  - ・牽制力の各種
    - ・内発的牽制力
      - ・少数株式取得の場合など
    - ・他の供給者による牽制力
      - ・既存の競争者
      - ・新規参入者（国内・国外）
      - ・隣接市場
        - ・市場画定で類型的に外に出したものによる敗者復活
    - ・需要者による牽制力
  - ・いくつかのポイント
    - ・協調的行動が起きやすい市場か
      - ・他の供給者の予測が容易
      - ・抜け駆けの発見が容易
      - ・抜け駆けへの制裁が容易
    - ・当事会社同士の競争が特に活発（close competitors）であったか

因果関係

・（時間がなければ省略）

・懸念される行動が起こりやすくなる、などの議論にかなりの程度が吸収されているが、

・独自の問題もある
  - ・もともと弊害が存在した場合
  - ・将来いずれにしても弊害が起こる場合

　　・USEN-NEXT／キャンシステム
　・競争を期待できない場合
　　・ふくおか FG／十八銀行

届出義務
・「企業結合集団」の「国内売上高合計額」（10 条 2 項で定義）
・10 条 2 項は次のものが混在
　・届出義務総論
　・株式取得の届出義務（各論）

企業結合審査
・このページ冒頭の時系列図のとおり
・もともと事前相談ばかり
・平成 23 年の見直し
　・第 1 次審査（30 日）
　・第 2 次審査（91 日）
　　・意見聴取通知期限
・当事会社側がその気になれば時計の針で公取委にプレッシャーをかけることができる
・最近、
　・全てを届出前相談の段階で行い、セレモニーとして届出を行う案件の増加
　　・第 2 次審査に入って公表される、ということがない
　　・判断が迅速？
　・平成 23 年の見直しより前に戻ったことになるが、手続に対する信頼感・安心感があるためか？
・参考
　・「届出一覧」
　　・https://www.jftc.go.jp/dk/kiketsu/toukeishiryo/ichiran.html

先端問題
・ビッグテックによるスタートアップの買収
　・違反要件論
　・どのように捕捉するか
・競争関係にある複数社それぞれの株式の取得

大韓航空／アシアナ航空

令和 5 年度企業結合事例 9〔大韓航空／アシアナ航空〕

・[令和 5 年度企業結合事例]
  ・事例ごと PDF
    ・https://www.jftc.go.jp/dk/kiketsu/jirei/r5nendo_files/r5jirei09.pdf
  ・

R6.1.24	㈱大韓航空及びアシアナ航空㈱	航空貨物運送事業	株式取得	50%超	R6.1.31	○

・簡単な説明
  ・詳細な内容
    ・関係者の取組
    ・外国競争当局とのやり取り（判断枠組み・内容にも影響するだろう）
  ・前提となる枠組み
    ・複数の「一定の取引分野」（検討対象市場）のうち、1 つでも違反要件を満たせば違反。
    ・違反要件を満たす市場があっても、違反要件を不充足とする問題解消措置が提案され、クリアランスとなることがあり得る。
  ・以下のいずれも、水平型企業結合の観点からの検討
    ・つまり、いずれの市場でも両当事会社が競争関係にある。
  ・2 つの事業分野
  ・基準時
    ・「新型コロナまん延前である令和元年時点の市場環境を検討の前提とすることを原則とした。」87, 111
  ・旅客 82-107
    ・「一定の取引分野」の画定（市場画定） 82-91
      ・日本発着で両当事会社が飛んでいる 10 路線それぞれ（10 個の市場）
      ・LCC を入れる（しかしこの後の検討では弱さを考慮）87
      ・「役務範囲」と「地理的範囲」
    ・「本件行為が競争に与える影響」（「競争を実質的に制限することとなる」の成否）
      ・「単独行動による」91-100 と「協調的行動による」100-101
      ・LCC からの牽制力は相対的に弱い 92
      ・経済分析 94-100
      ・結論 101 7 路線で「競争を実質的に制限することとなる」
        ・違反と言い切っている
    ・問題解消措置 101-107

      - スロット譲渡
      - 「競争を維持するために必要な措置」102,106
  - 運送 107-127
    - 「一定の取引分野」の画定（市場画定） 107-112
      - 「日本発韓国着」と「韓国発日本着」の 2 個の市場
      - 「そのうち日本の需要者への影響が大きい日本発韓国着路線について検討」
    - 「本件行為が競争に与える影響」（「競争を実質的に制限することとなる」の成否）
    - 「単独行動による」112-118 と「協調的行動による」118
      - 大韓航空は「比較的高値」、アシアナ航空は「比較的安値」112
      - 経済分析 114-118
      - 結論 119 「日本発韓国着」について、「競争を実質的に制限することとなる」
        - 違反と言い切っている
    - 問題解消措置 119-127
      - 「フレーター事業譲渡」（→「貨物レメディ・テイカー」）119, 119-120
        - 「日本を含む全世界でのフレーターを利用したアシアナ航空の航空貨物運送事業を包括的に第三者に譲渡すること」
      - 「BSA」119, 120-122
        - 「大韓航空が供給するスペースの一定数量を競争者に提供するいわゆる Block Space Agreement」
        - （「ベリー・オペレーション」は対象外）
        - トラスティ
          - 今回は、日本独自の状況の確認が必要な部分もある。
          - 他方で、「フレーター事業譲渡」は全世界包括
            - 「当委員会とのコミュニケーションが日本語で行えるか否か」127
- （簡単な説明）終わり

・令和 6 年 10 月 4 日　ウェブページへの追記
  ・https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jan/240131_kiketsu_daikan.html
    ・モニタリングトラスティの選任について（令和 6 年 10 月 4 日更新）
    ・公正取引委員会は、大韓航空によるアシアナ航空の株式取得に関する企業結合審査において、大韓航空が申し出た問題解消措置のうち、国際航空旅客運送事業に関する措置（スロット譲渡及びオープンスロット方式等）及び国際航空貨物運送事業に関する措置の一部（ブロック・スペース・アグリーメントに関する措置）について、令和 6 年 4 月 18 日、大韓航空が選任した Evelyn Partners LLP を当該措置の遵守状況を監視する監視受託者（モニタリングトラスティ）とすることを承認しました。
    ・また、公正取引委員会は、大韓航空が申し出た国際航空貨物運送事業に関する問題解消措置のうち、アシアナ航空のフレーターによる航空貨物運送事業を第三者へ譲渡する措置（フレーター事業譲渡）について、同年 4 月 25 日、大韓航空が選任した Forvis Mazars LLP を当該措置の遵守状況を監視する監視受託者（モニタリングトラスティ）とすることを承認しました。
    ・上記の各問題解消措置に係るお問い合わせについては、公正取引委員会の下記問い合わせ先のほか、上記の各モニタリングトラスティが窓口となります。

・令和 6 年 1 月 31 日 企業結合審査結果
  ・https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jan/240131_kiketsu_daikan.html
  ・審査結果（詳細）令和 6 年 6 月 19 日頃掲載
    ・https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jan/240131_kiketsu_shosai.pdf
  ・審査結果（概略）
    ・https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jan/240131_kiketsu_gairyaku.pdf
  ・動画による解説
    ・動画（YouTube）35:13 https://youtu.be/SVOeIbCES6M

・European Commission
  ・https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/M.10149

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。

● 競争に与える影響について、貨物については差別化の程度の検討を行った上で、「競争者は当事者グループと比べ相当程度差別化されており」「競争者からの牽制力は限定的である」としているのに対し、旅客については差別化の程度に言及していないが、これはなぜか。

○ 言及する必要がなかった可能性はある。旅客については、路線ごとに取引分野をみており、差別化をいうまでもなく2社が強いことがシェアに表れているが、貨物については、必ずしも旅客の市場ほどではないので、差別化について書き込もうとしたのかもしれない。

● 貨物と旅客とでは、地理的範囲の画定の方法が異なっており、旅客については「往復」まとめているのに対し、貨物では韓国発と日本発は別の取引分野となっている。これは、旅客については、往復チケットを購入するなどして、また出発地点に戻ってくるからなのか。

　なお、韓国の競争当局は、貨物については問題としていなかったようである。

○ 貨物については、韓国発と日本発とでは、需要者が異なっており、日本発の貨物については日本の需要者に直接影響があるからということだろう。

　公正取引委員会が韓国発を取り上げなかったのは、問題があれば、韓国の競争当局が取り上げてくれるだろうと考えていたという点もあるのかもしれない。

● アシアナ航空については、「failing　company」の主張について、他により競争制限的でない会社による取得の可能性があるとしているが、当時のコロナの状況の下では、そのような可能性はあまりないのではないか。

○ 「failing　company」については、公正取引委員会の企業結合ガイドラインにも記載があるが、公正取引委員会は、ガイドラインに記載がある正当化理由については、そう簡単には認めないのかもしれない。USEN・キャンシステムの事例でも、本件同様、正当化理由は認めていないが、競争制限との因果関係が認められないという別の理窟により結合を承認した。

● 貨物の問題解消措置については、全世界的な対応となっており、審査するのが公正取引委員会だけであったら、ここまでの対応はとられなかったのではないか。本件では、欧州委員会主導で問題解消措置がとられたものと思われる。

モニタリングトラスティー方式による監視についても、公正取引委員会のみが審査していた場合には、採用されなかったのではないか。

○　日本企業同士の結合の場合に、公正取引委員会が本件と同様の対応がとれたのかという点について、ご指摘は理解できる。

●　旅客について、スロット譲渡が現実化するまでの暫定措置として「競争を維持するために必要な措置」をとることとしているが、相手が見つかるまでの間の弊害を少なくするための措置として、具体的にはどのような方法が考えられるか。

○　事業譲渡については、実際に譲渡できるまでの間の条件として、譲渡される資産の価値を毀損しないように維持せよといったことと、譲渡するまでの間に問題が生じないように何とかしなさいといった２つの条件が付けられることがある。例えば、以前のヤマダ・ベスト電器の事案では、「消費者に不当に不利な価格設定を行わない」といった文字にすると１行にも満たない表現で、対応が求められていた。現在であれば、事案によっては、独立した価格設定のために、情報遮断措置などそのための具体的方策を６か月以内に当局に提出しなければならないなどといったことが求められることもあり得ると思われる。

●　当局がクリアランスを出す時点で、本件のように詳細不明であるといった事例はあまりないのではないか。

○　まったくなかったかと言えば、そうではなかったかもしれない。

●　貨物については、譲渡を受け取る会社であるレメディ・テイカーについて４つの条件が付けられているのに対し、旅客には条件の記載がないのはなぜか。

○　記載する必要がなかったからなのかもしれないが、旅客についてスロットのもらい手があまりいないかもしれないと考えたのかもしれない。定かではないが、あまり、競争が活発化することを期待できないのではないかと考えたのかもしれない。

●　「failing　company」についてみると、取得先として、航空会社でなく「fund」であれば、経営状況が悪いときに安く買って、経営状況が少しでも改善すれば売却すればよいとして取得するところは出てくる可能性があると思われる。

○　競争法の理窟としては、買い手はビジネスとしてちゃんとやってくれることが求められている。

● 貨物については、韓国からの輸入品については、化粧品など日本にも需要があるので、韓国発の貨物も日本に影響があるとして検討すべきではなかったか。

○ 公正取引委員会も、韓国発の貨物が日本に関係ないとまでは言っていない。ただ、韓国発の貨物については、航空会社と日本の最終消費者との間にフォワーダーなどがおり、化粧品などの最終消費者についての影響はかなり間接的な可能性がある。ただし、航空会社の直接の取引先であるフォワーダーが韓国所在であっても、それが日系企業で日本の親会社からいろいろ指示を受けているなどしていた場合には、ブラウン管事件の考え方によれば、日本の独占禁止法の適用の可能性が出てくることになる。

● EU は、貨物について、EU 発韓国着と韓国発 EU 着の両方を検討していた。
　日本の公正取引委員会は、韓国発の貨物について、フォワーダーが直接の取引先であり、需要者は広範囲にわたって、明確な影響が確認しにくかった、バラけているからと考えていたようである。

○ バラけているということには、フォワーダーには日本のものと韓国のものがあるという意味や最終消費者が間接的であるなどいろいろな意味があり得ると思われるが、何か問題があれば韓国当局が対応するであろうとか、ブラウン管事件に匹敵する域外適用の難しい論点が生じることも考え、万一に備えて躊躇したのかもしれない。