

令和5年度相談事例

令和6年6月13日

<https://www.jftc.go.jp/dk/soudanjirei/r6/r5nendomokuji/index.html>

令和5年度相談事例1

令和5年度相談事例2〔周南コンビナート共同行為〕

〔周南コンビナート共同行為〕

令和5年度相談事例3〔電気機器メーカー廃棄処理業務〕

〔令和5年度相談事例3〔電気機器メーカー廃棄処理業務〕〕

令和5年度相談事例4

令和5年度相談事例5〔需要量減少工業製品〕

〔令和5年度相談事例5〔需要量減少工業製品〕〕

令和5年度相談事例6

令和5年度相談事例7〔旅客輸送会社運行時刻等調整〕

〔令和5年度相談事例7〔旅客輸送会社運行時刻等調整〕〕

令和5年度相談事例8

令和5年度相談事例9

令和5年度相談事例10〔日本自動車車体整備協同組合連合会〕

〔日本自動車車体整備協同組合連合会〕

令和5年度相談事例11

概況

今回は全て、共同行為

事例1

共同研究開発

事例2

〔周南コンビナート共同行為〕

事例10

〔日本自動車車体整備協同組合連合会〕

取引相手方業界に対する牽制か

目 次

第 1	はじめに	1
1	「独占禁止法に関する相談事例集」について	1
2	相談制度の概要	2
3	独占禁止法に関する相談件数	3
4	主要なガイドライン等	4

第 2	相談事例	5
	＜事業者の活動に関する相談＞	5
	相談事例 1 輸送用機械メーカーによる二酸化炭素を排出しない燃料を使用する新技術のための共同研究	5

輸送用機械メーカー 4 社が、共同して技術研究組合を設立し、当該組合において二酸化炭素を排出しない燃料を使用する新技術に関する基礎研究を共同して実施し、研究成果を共有することについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

	相談事例 2 石油化学コンビナートの構成事業者によるカーボンニュートラルの実現に向けた共同行為（令和 6 年 2 月 15 日公表）	10
--	--	----

山口県周南市に所在する石油化学コンビナートにおいて石油化学製品等の製造販売を行っている出光興産株式会社、東ソー株式会社、株式会社トクヤマ、日鉄ステンレス株式会社及び日本ゼオン株式会社が、同コンビナートにおけるカーボンニュートラルの実現に向けて実施する共同行為について、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

	相談事例 3 今後製品寿命が到来する電気機器についてのメーカーによる廃棄処理業務の共同化	15
--	--	----

今後製品寿命が到来する電気機器について、電気機器メーカー 12 社が、それぞれ行っていた廃棄処理業務を、新たに共同で設立する団体において行う取組について、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 4 加工食品メーカーによる物流事業者が納品場所で行っている商品の開梱、値札付け作業、店頭での商品陳列等の附帯作業の見直しに向けた共同宣言 19

加工食品メーカー 4 社が、物流の 2024 年問題の解消に向けて、小売業者に対する商品の配送において物流事業者が納品場所で行っている商品の開梱、値札付け作業、店頭での商品陳列等の附帯作業の見直しに取り組むことを共同で宣言する行為について、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 5 需要量が減少している工業製品に係るメーカーによる原材料の共同購入及び製品の全量 OEM 供給 22

工業製品メーカー 2 社が、需要量が減少している工業製品について、原材料の共同購入を行うとともに、2 社のうち 1 社が、他の 1 社に対して製品の全量 OEM 供給を行うことについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 6 急激なコスト上昇のため新規契約の受付を終了する競合事業者に対する契約の取次ぎの依頼 26

一般消費者向けの商品を供給する事業者が、急激なコスト上昇のため同商品を供給する契約の新規受付を終了する競合事業者に、一般消費者との契約の取次ぎを依頼することについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 7 燃料費の高騰等による利益率の低下や新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による利用率の低下を背景とした、旅客輸送会社による特定の路線についての運行時刻の調整等 30

燃料費の高騰等による利益率の低下や新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による利用率の低下を背景として、旅客輸送会社 2 社が、共同で、特定の路線についての運行時刻等の調整を行うこと、広告活動を行うこと及び必要な範囲の情報を共有することを内容とする業務提携を行うことについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

<事業者団体の活動に関する相談> 33

相談事例 8 事業者団体による週休二日を前提とした工期と費用に基づく初回の見積書を提出すること等の決定及び宣言 33

建設業者等により構成される連合会が、建設業における時間外労働の上限規制の適用に対応するため、週休二日を前提とした工期と費用に基づく初回の見積書を提出すること等を決定した上で発注者に対し示すとともに、対外的に宣言することについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 9 事業者団体による会員の価格転嫁交渉を促すため、取引先に対する要請額の算出手順の例を公表する取組 36

機械部品のメーカーを会員とする団体が、会員の価格転嫁の交渉を促すため、コスト上昇分を価格転嫁するための取引先に対する要請額の算出手順の例を公表することについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 10 自動車車体整備事業者の団体と損害保険会社との間における自動車車体整備の取引に係る工賃の算出に用いられる指数対応単価の引上げに関する団体協約の締結(事前相談制度による相談、令和6年3月29日公表) 39

日本自動車車体整備協同組合連合会が、損害保険会社との間で、自動車車体整備の取引に係る工賃の算出に用いられる指数対応単価の引上げに関して、中小企業等協同組合法に基づく団体協約を締結することについて、組合員に大規模事業者が含まれないこととした場合においては、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

相談事例 11 競りの出品者がインボイスを発行できない事業者であることを出品情報資料上で明示する取組 42

農産物の生産者を会員とする事業者団体が主催する農産物の競りにおいて、出品情報資料上で、出品者がインボイスを発行できない事業者であることを明示することについて、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例

<参照条文> 46
<相談窓口一覧> 50

■■ここからセミナー資料■■

2024-10 [公正取引協会セミナー]

・事実

・電気機器 α

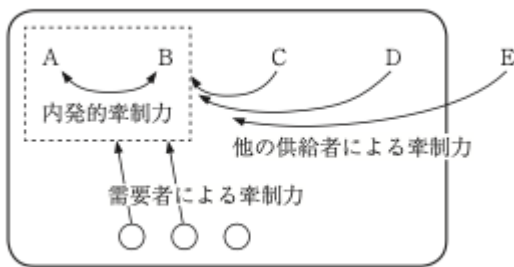
- ・廃棄物処理法により、所有者（ユーザ）に廃棄処理義務
- ・普及が始まってからの年数からみて、製品寿命の到来により、廃棄処理必要数の増大が見込まれる
- ・メーカーが廃棄処理を引き受ける場合、自社のものしかできない

・メーカー12社が団体を設立

- ・電気機器 α の12社合計シェアは95%
- ・廃棄処理の提供に係る12社合計シェアは小さい
- ・12社は、今後、廃棄処理を希望する所有者に対し、団体を案内
- ・商品仕様等に関する情報遮断

・規範

・2条6項



・適用

・3つの市場を検討

・ア「廃棄処理業務の提供市場」

- ・=廃棄処理業務を電気機器 α 所有者に売る競争の市場
- ・違反なしの判断の根拠
 - ・市場シェアが小さい
 - ・産業廃棄物処理業者の供給余力が大きい

・イ「廃棄処理業務の調達市場」

- ・=実際の廃棄処理業務を産業廃棄物処理業者から買う競争の市場
- ・違反なしの判断の根拠
 - ・12社のアの市場シェアが小さい → 12社のイの市場シェアも小さい
 - ・産業廃棄物処理業者は電気機器 α 以外の廃棄処理の受託も可能

・ウ「電気機器 α の販売市場」

- ・既存需要者（「所有者」）もいれば新規潜在需要者もいると思われる
- ・違反なしの判断の根拠
 - ・商品仕様等に関する情報遮断

・ご指摘・検討

- ・ウが、合計シェアが高いので、最も重要なのではないか。その割には、違反なしの理由が淡白なのではないか。価格の情報遮断がされるなどが必要ではないか。

令和5年度相談事例5〔需要量減少工業製品〕

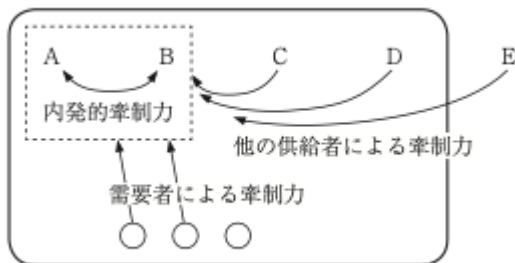
#令和5年度相談事例 22～25頁

・事実

- ・ X社・Y社の「2社」・・・工業製品Aのメーカー
- ・ 2社の工業製品Aの合計シェアは60%
- ・ 2社以外にシェア30%のメーカーあり
- ・ 工業製品B：価格は2倍だが耐久年数が長い
- ・ 2社の取組
 - ・ 工業製品Aの原材料である α の共同購入（Y社が担当）
 - ・ 購入価格は購入部門のみで共有
 - ・ Y社は、購入した α の全量をX社に引き渡す
 - ・ α の購入に係る合計シェアは10%未満
 - ・ X社が、Y社分について、全量を製造し、Y社に供給（「全量OEM供給」）
 - ・ Y社へのOEM供給価格や製造数量等は、X社は、製造部門に限定して保持し、販売部門等には提供しない

・規範

- ・ 2条6項



・適用

- ・ α の購入の市場
 - ・ α の購入に係る合計シェアは10%未満
- ・ Aの供給の市場
 - ・ 市場画定
 - ・ 「競争への影響をより慎重に判断するため」
 - ・ Bは市場から除外し、Bは隣接市場として検討
- ・ 反競争性
 - ・ 需要者による競争圧力
 - ・ シェア30%の競争者
 - ・ 隣接市場（B）からの競争圧力
- ・ 情報遮断措置
 - ・ α の共同購入についての情報遮断
 - ・ AのOEM供給についての情報遮断

- ・ご指摘・検討

- ・「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」の成否の検討は、売る競争か／買う競争か、企業結合か／非企業結合か、に関係なく同じ議論。
- ・トラスティを必要とする最近の議論について
- ・共同購入の事例では、共同購入それ自体による川下市場への影響を議論することになるが、本件では、川下市場（工業製品 A）では全量 OEM 供給をすることになっているので、2つの業務提携の川下市場への影響がマージして（後者に合流して）校舎だけで議論されている。

令和5年度相談事例7〔旅客輸送会社運行時刻等調整〕

2024-10 [公正取引協会セミナー]

- ・事実

- ・ X社・Y社とも旅客輸送会社
- ・ X社は、「基幹路線」と「地方路線」
- ・ Y社は、「地方路線」
 - ・ Y社路線のほとんどは、Y社のみが運行
 - ・ 「潜在的には競合するところ」(30頁)、「Y社路線においては新規参入が期待されない状況」(32頁)

- ・ 本件取組

- ・ 共同調整
 - ・ 運行時刻の変更
 - ・ 増便・減便
- ・ 共同広告
- ・ Y社路線の情報をX社に共有
 - ・ X社の情報取得部門と運賃等決定部門等との間で情報遮断措置

- ・ 規範

- ・ 2条6項

- ・ 適用

- ・ 共同調整を違反なしとする理由
 - ・ ① 運賃等は独自に設定
 - ・ ② 「Y社路線に接続するX社路線は、主に基幹路線であり、2社の路線間の乗り継ぎのための増便・減便の限りでは、他の競争事業者との競争に与える影響は小さい」(?)
 - ・ ③ Y社路線においては新規参入が期待されない状況
 - ・ ④ 地方都市の交通ネットワークの維持に資する取組
- ・ 共同広告
- ・ 情報共有
 - ・ 情報遮断措置
- ・ 参考) [地域特例法（乗合バス・地銀の独禁法特例法）]

- ・ ご指摘・検討

- ・ 規範（条文）として2条6項が掲げられているが、XとYは基本的には競争関係になく、他者排除を論じているので、私的独占も挙げてよいのではないかと。
- ・ ②の意味は取りにくいですが、例えば、X・Yなどは航空会社で、基幹路線とは「羽田・福岡」や「羽田・札幌」のようなドル箱路線で、基幹路線はX以外にZもいる、という状況を考えると、本件を考えやすく泣くので

はないか。(Zは、地方路線のYと運行時刻の調整をしなくとも、ドル箱路線で排除されることはない、等)

- ・32頁ウは、消費者向けの運賃であるから、運賃はもともと公開されているので、「運賃に関する情報は共有されない」は関係ないと見ることもできるかもしれないが、これを、将来に向けた運賃をめぐる情報であると考えれば、情報遮断に一定の意味があり得るかもしれない。

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。

1 事例3

● 本件では、「電気機器 α の所有者に対する廃棄物処理業務の提供市場」、「産業廃棄物処理業者からの電気機器 α の廃棄処理業務の調達市場」及び「電気機器 α の販売市場」の3つの市場について検討されており、そのうち「電気機器 α の販売市場」についての分析は、他の市場の分析に比べ分量も少なく α の商品仕様等の情報遮断について触れられているだけであるが、合計シェアが95%と高いことからして、「電気機器 α の販売市場」の検討が最も重要なのではないか。

また、本件は、自社のユーザーのものしか取り扱えなかった事例であるが、一般論として、企業結合については、各社が内販ばかりで自社グループの関係先のみにはしか販売していない場合、内販か外販かといったことは、市場画定のところではなく、競争への影響のところ
で検討すればよいという理解でよいか。

○ シェアが高い市場が重要であるという御指摘はそのとおりかと思われる。

自社の関係先にのみ販売しているような場合についての考え方は、まったく取引先が重
なっておらず、今後も重なることはあり得ないといった事案であれば、それぞれ別々の市場
であるから違反なしとされる可能性がある。

● 元々メーカーが自社の製品 α のユーザーに対してしか処理のサービスを提供できな
かったのであれば自家消費型であり、12社がまとまったとしても、12社のユーザーと
しか取引できないので、産業廃棄物処理業者との競争への影響は変わらないのではない
か。

また、産業廃棄物処理業者との取引についても、メーカーはこれまでも産業廃棄物処
理業者に再委託していたのであり、12社で共同したとしても再委託という実態が変わ
らないのであれば、競争への影響は変わらないのではないか。

○ 12社とユーザーとの取引については、元々、 α の処理以外の競争は出てこないが、1
2社がまとまり12社の中で処理が円滑化するのであれば、産業廃棄物処理業者に何らか
の影響を与える可能性はあると思われる。

産業廃棄物処理業者からの調達については、 α 以外の競争が出てくるが、 α の再委託につ
いて共同なので、共同購入のようなものであり、産業廃棄物処理業者が安く買いたたかれな
いかといったことは一応検討の対象となる。

● α の販売市場への影響というのはかなりリモートな感じがする。共同物流のような事例
であれば。共通のコストが費用の内どの程度かといった分析がなされているが、本件で

は、価格への上乗せなどの影響を含め、そのような記載がみられない。

○ 例えば、リサイクルに当たっての共同行為が α の販売当初から行われる場合には、共同行為によるコストの上乗せがどれだけで、商品のコストのうち共同のコストがどれだけ当初の価格に与えるかといった検討が行われるが、本件の場合には、当初の販売のためのコストでなく、何年かたってからの引取りの際の話なので、当初の販売価格の競争とは直接関係がないということかと思われる。

2 事例 5

● 共同購入が問題ない理由は、シェアが10%未満であることだが、どのような考慮要素によって、競争制限効果がないと言えるのか。

また、情報遮断されるので問題ないとされるが、企業結合事案であったら、トラスティーによる監視などもっと厳しい条件が付けられるのではないか。

○ 購入の場合であっても、販売の場合と考え方は基本的には同じである。また、当事者のシェアが小さくても、協調的行動が問題とされることはあり得る。このような考え方は、企業結合の場合と同様である。ただ、企業結合の場合には、シェアが10%未満であれば、セーフハーバーに該当し、協調的行動について検討することはないので、本件でも、問題ないということにはなりやすいと思われる。

情報遮断についても、企業結合の場合と異なるという理窟はないと思われるが、企業結合の場合には製造部門と販売部門が組織の中で一体化してしまうのに比べ、本件のような業務提携の場合には、最初から製造部門と販売部門は別々の取扱いということが多いかもされない。

トラスティーについては、企業結合の場合には、組織が一体化するために、利用されやすいかもしれない。公正取引委員会は、確約の場合にもトラスティーを利用していく方針であるとしている。本件のような一般的な相談の場合と異なり、確約認定の場合には、公正取引委員会が違反の疑いがあるとして立入検査するような事案であるが、今後定着していくかはよく分からない。

● 通常の共同購入であれば、原材料の購入市場と製品の販売市場の2つの市場について検討が行われると考えられるが、本件では、アの「原材料 α の共同購入」の検討に当たっては購入市場のみの検討が行われ、イの「工業製品AのOEM供給」の検討に当たっては「さらに」として原材料の共同購入の話もしているように見える。このような整理についてどのように考えたらよいか。

○ 本件では、原材料が共同購入されるだけでなく、川下市場(工業製品A)では全量OEM

供給により製造部門が完全に共通化するので、2つの業務提携の川下市場への影響がマージして（後者に合流して）後者だけ議論すれば足りると考えられたのかもしれない。

アとイの見出しは、本来であれば、「川上の原材料αの購入市場への影響」と「工業製品Aの製造販売市場への影響」といったものであるべきだったかもしれない。

● 当事者のシェアが60%であるものの、①需要者からの競争圧力と②シェア30%の競争事業者が存在することを挙げて競争制限効果がないとしているが、その後で、③隣接市場Bからの圧力があることも記載している。本来であれば、①、②、③をひっくるめて競争制限効果がないとされるのではないか。

○ 本来、ひっくるめて記載すべきであろう。①、②だけで問題ないと言いたかったのか、後から何らかの事情により③が付け加わったのか、どこまで文章として詰めた上で記載しているのかは分からない。

● p23の(5)で、正当化理由的な記載があるが、独占禁止法上の考え方の部分では出てこない。これがなくても問題ないということでこのような記載となっているという理解でよいか。

○ 本件では、正当化理由がなくても問題ないということあったと考えられるが、仮に微妙な事例であったなら、①、②、③に加え、正当化理由についても触れる必要があったかもしれない。

3 事例7

● 規範（条文）として2条6項が掲げられているが、他者排除を論じているので、規範として私的独占も挙げてよいのではないか。

○ 規範（条文）として2条6項が掲げたが、実質的にXとYに競争関係がないので、排除の話は出てきたのかもしれない。

● 独占禁止法上問題となるものではないとする理由の説明のうち、④の「双方路線の乗り継ぎ又は効率的な乗り継ぎを可能にして利用者の利便を増進させてY社路線の利用者数を増やすことを目的として行うものであり、ひいては地方都市の交通ネットワークの維持にすするといえる」という部分は、無くてよいのではないか。仮に書くとしても、Yの事業の継続の話がネットワークの維持という違う議論になってしまっている。

正当化理由はいろいろとあり得て、裁判所でなく公正取引委員会が判断するのは、なかなか容易ではないと思われる。

○ Yしかその路線に入っていないとすれば同じことになるかもしれないが、地域特例法の理念に合わせるとこうなるということで、このような記載になっているのかもしれない。

正当化理由については、以前は、自由競争に関係があるとか、法的根拠があるものに限られるといった議論がされていたが、最近のように独占禁止法が強くなってしまうと、それらのもに限られないとされるようになってきている。ただ、今でも無制限に認められるのではなく、正当な目的とか手段の相当性が必要といった議論になっている。

● 情報共有について、運賃は元々公表されているので、原価についての情報ということか。

○ 公表されている情報について共有してはいけないというのであれば意味がないと思われる。

● Xの路線は主に基幹路線であり2社の路線間の乗り継ぎのための増便・減便の限りでは他の競争者との競争に与える影響は小さいとされるが、意味が分かりにくい。この点は、ドル箱路線であれば、地方路線との接続にかかわらずドル箱はドル箱であり、地方路線のYと運行時刻の調整をしなくとも、ドル箱路線で排除されることはないといった意味とか、あるいは基幹路線は便数が多いので、他社も地方路線に合わせていくのがそう難しくないといった意味かもしれない。また、地方路線については、そこでは元々競合はなく、そこでも競争に与える影響がないといったことかもしれない⁴⁴。

○ そのような可能性はある。

● 2社間で運賃に関する情報は共有しないとしているが、ここでの情報を、将来に向けた運賃をめぐる情報であると考えれば、情報遮断に一定の意味があり得るかもしれない。

○ そのような可能性はある。