

事例6 トヨタ自動車㈱及びパナソニック㈱による車載用リチウムイオン電池事業等に係る共同出資会社の設立

第1 当事会社

トヨタ自動車株式会社（法人番号 1180301018771）（以下「トヨタ」という。）は、主に自動車の製造販売業を営む会社である。

パナソニック株式会社（法人番号 5120001158218）（以下「パナソニック」という。）は、主に電気・電子機器等の製造販売業を営む会社である。

プライムプラネットエナジー&ソリューションズ株式会社（法人番号 3120001225985）は、同社の株式に係る議決権をトヨタが51%、パナソニックが49%それぞれ保有する共同出資会社（以下「本件共同出資会社」という。）であり、車載用リチウムイオン電池等の製造販売業を営む予定の会社¹である。

以下、トヨタと既に結合関係が形成されている企業の集団を「トヨタグループ」といい、パナソニックと既に結合関係が形成されている企業の集団を「パナソニックグループ」という。また、トヨタグループ、パナソニックグループ及び本件共同出資会社を併せて「当事会社グループ」という。

第2 本件の概要及び関係法条

本件は、トヨタ及びパナソニックが本件共同出資会社の設立を計画したものであり、具体的には、パナソニックグループに属する会社が完全子会社を設立し、当該会社に対し、パナソニックグループに属する別の会社が営む車載用リチウムイオン電池の研究開発・製造部門及びトヨタの車載用リチウムイオン電池等の研究開発部門等に移管するとともに、トヨタが当該会社の株式の議決権の51%を取得すること（以下「本件行為」という。）を計画したものである。

関係法条は、独占禁止法第10条である。

なお、当事会社グループが製造販売する特定の商品間で取引関係にあるものは複数存在するが、以下では、競争に与える影響が比較的大きいと考えられた車載用リチウムイオン電池及び電動車について検討した。

（参考）海外競争当局との連絡調整

本件については、海外競争当局も審査を行っており、当委員会は、欧州委員会との間で情報交換を行いつつ審査を進めた。

¹ 令和2年4月1日事業開始。

第3 一定の取引分野

1 商品範囲

(1) 車載用リチウムイオン電池

ア 車載用とその他の用途との代替性

リチウムイオン電池とは、電極の正極と負極の間をリチウムイオンが移動することによって充放電を行う電池であり、繰り返し使用可能な二次電池の一種である。正極にはコバルト酸リチウム、ニッケル酸リチウム等の金属酸化化合物、負極にはカーボンやシリコン系化合物が使われ、電解液に有機溶媒（非水電解質）が使われており、他の二次電池（ニッケル水素電池等）に比べて小型化が可能、メモリー効果²がない、自己放電³が少ないといった特徴がある。

リチウムイオン電池は携帯電話、ノートパソコン、自動車といった様々な用途に用いられる。このうち、ハイブリッド車などの自動車に搭載され、駆動用のモーターの電源として用いられるリチウムイオン電池（以下「車載用リチウムイオン電池」という。）は、他の用途に用いられるリチウムイオン電池に比して高容量、振動や高温・低温への耐久性、長寿命性といった特性が求められることから、両者の間の需要の代替性は限定的である。また、当該特性を備えるリチウムイオン電池を製造するには一定の技術、ノウハウ等が必要となることから、他のリチウムイオン電池の製造から車載用リチウムイオン電池の製造へ容易に転換できるとは認められないため、両者の間の供給の代替性も限定的である。

イ 異なる特性間の代替性

車載用リチウムイオン電池が搭載される自動車は、電気のみ又は電気及びガソリン等を動力源として使用する自動車（以下「電動車」という。）である。電動車はその構造の違いによってハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車及び燃料電池車に分かれ、電動車の種類によって、搭載される車載用リチウムイオン電池に求められる特性が異なる。特性には、瞬間的に充放電可能な電気の量をより重視した「高出力タイプ」（ハイブリッド車に搭載）と、長距離走行が可能となる容量の大きさをより重視した「高容量タイプ」（プラグインハイブリッド車、電気自動車及び燃料電池車に搭載）があり、両者の間に需要の代替性は

² 電池容量が十分に残った状態で継ぎ足し充電を繰り返すことで、電池が「短時間だけの使用」を記憶してしまい、次回使用時に、電池容量が十分にあるにもかかわらず電池電圧が低下する現象をいう。

³ 電池に蓄えられている電気の量が、電池を使用していないにもかかわらず、時間の経過と共に徐々に減少する現象をいう。

認められない。また、高出力タイプと高容量タイプとでは、製造に要する技術、ノウハウ等が異なり、一方の製造から他方の製造へ容易に転換できるとは認められないため、両者の間に供給の代替性も認められない。

したがって、「高出力タイプ」及び「高容量タイプ」はそれぞれ異なる商品範囲に属し、本件共同出資会社はいずれのタイプも製造する予定である。

ウ 異なる形状間の代替性

車載用リチウムイオン電池は、複数のものを組み合わせモジュールと呼ばれる状態にした上で、必要な出力・容量を満たすよう複数のモジュール同士を繋ぐなどしてパックと呼ばれる状態にして車両に搭載される。電池の形状には角形、ラミネート形及び円筒形の3種類があり、角形及びラミネート形は車両への定置に当たり比較的狭いスペースで足りることから効率が良く、必要とするスペースはいずれも同程度であるのに対し、円筒形はより広いスペースを必要とする。需要者である自動車メーカーは、同等の性能を有する電池パックを車両に定置するためにどの程度のスペースを必要とするかを重視しており、角形の車載用リチウムイオン電池とラミネート形の同電池はある程度代替的に使用することが可能であるのに対し、円筒形の同電池はその他の形状の同電池と代替的に使用することが困難である。また、形状の異なる電池を製造するために要する技術やノウハウ等は異なり、特定の形状の車載用リチウムイオン電池の製造から別の形状の同電池の製造へ容易に転換できるとは認められないため、異なる形状の同電池間の供給の代替性も限定的である。

したがって、「角形及びラミネート形」（以下「角形等」という。）と「円筒形」は、それぞれ異なる商品範囲に属し、本件共同出資会社は「角形」のみを製造する予定である。

エ 小括

したがって、本件共同出資会社が製造販売する予定である「車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）」及び「車載用リチウムイオン電池（高容量・角形等）」を、それぞれ商品範囲として画定した。

(2) 電動車

ア 電動車とガソリン車等との代替性

自動車には、ガソリン等の化石燃料を動力源として使用する自動車（以下「ガソリン車等」という。）と、電気のみ又は電気及びガソリン等を

動力源として使用する電動車がある。電動車は、現在普及しているガソリン車等よりも燃費に優れ、環境負荷が低いという特徴がある一方、電動車の種類によっては、電気や水素の補給を必要とせずガソリン等の補給のみで走行が可能であり、ガソリン車等との共通点が認められるという特徴もある。このような事情を踏まえると、ガソリン車等と電動車を代替的に選択する需要者の存在は否定できないものの、昨今の環境意識の高まりなどから両者を代替的とは認識しない需要者が一定程度存在すると考えられることから、電動車とガソリン車等との間の需要の代替性は限定的と認められる。

また、電動車とガソリン車等とは、製造に要する技術やノウハウ等が異なり、一方の製造から他方の製造へ容易に転換できるとは認められないため、両者の間に供給の代替性も認められない。

イ 電動車の種類間の代替性

前記(1)イのとおり、電動車は、その構造の違いによってハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車及び燃料電池車に分類される。ハイブリッド車は、エンジン及びモーターを搭載して走行する自動車であり、ガソリン等の補給のみを必要とし外部充電を必要としない。プラグインハイブリッド車は、ハイブリッド車に外部充電機能を付与した自動車であり、モーターのみで走行可能な距離がハイブリッド車より長い。電気自動車は、モーターのみを搭載して走行する自動車であり、外部充電機能を有する。燃料電池車は、モーターのみを搭載して走行する自動車であり、電気を発生させるために水素の補給を必要とする。このように、電動車はその種類によって動力源が異なり、環境負荷の程度に差異があることに加え、各種動力源の供給拠点（ガソリンスタンド、電気ステーション及び水素ステーション）がどの程度普及しているかにおいても差異がある。また、電動車の種類の違いに応じて価格帯も異なる。電動車の需要者は、上記のような違いを踏まえいずれかの種類の電動車を選択しており、異なる種類の電動車の間における需要の代替性は限定的である。

また、種類の異なる電動車は、その製造に要する技術、ノウハウ等がそれぞれ異なり、特定の種類の製造から別の種類の製造へ容易に転換できるとは認められないため、両者の間に供給の代替性も認められない。

なお、自動車は、乗用車又は商用車、四輪車又は二輪車といった違いに応じて分類されるほか、ボディサイズや排気量等の違いに応じて分類されたり、ボディタイプ（セダン、ミニバン、コンパクトカー等）の違いに応じて分類されることもあり、この点は電動車においても同様であ

る。しかしながら、後記第4の2及び3において検討する要素について、上記の用途等の違いに基づく厳密な市場画定をする必要性は認められない。

ウ 小括

したがって、「ハイブリッド車」、「プラグインハイブリッド車」、「電気自動車」及び「燃料電池車」を商品範囲としてそれぞれ画定した。

なお、トヨタは上記4種類のうち「ハイブリッド車」、「プラグインハイブリッド車」及び「燃料電池車」の製造販売を行っている。

2 地理的範囲

(1) 車載用リチウムイオン電池

車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）及び同電池（高容量・角形等）は、日本国内での輸送に関し、輸送の難易性や輸送費用の点から制約があるわけではなく、供給者は日本全国において販売を行っている。また、地域により販売価格が異なるといった事情も認められない。

したがって、「日本全国」を地理的範囲としてそれぞれ画定した。

(2) ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車及び燃料電池車

ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車及び燃料電池車は、日本国内での輸送に関し、輸送の難易性や輸送費用の点から制約があるわけではなく、供給者は日本全国において販売を行っている。また、地域により販売価格が異なるといった事情も認められない。

したがって、「日本全国」を地理的範囲として画定した。

第4 本件行為が競争に与える影響

本件行為後、トヨタの子会社である本件共同出資会社は車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）及び同電池（高容量・角形等）を製造するとともに、自社の株主であるパナソニックを通じてトヨタ等の自動車メーカーへそれらを販売することを予定している。このような実態に鑑みると、当事会社グループは一体となって車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）及び同電池（高容量・角形等）を自動車メーカーへ供給する、とみるのが適切である。

当事会社グループのうちトヨタグループは、車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）及び同電池（高容量・角形等）を購入し各種電動車の製造販売を行っていることから、本件は車載用リチウムイオン電池（高出力・

角形等)又は車載用リチウムイオン電池(高容量・角形等)を川上市場、各種電動車を川下市場とする垂直型企業結合に該当する。

1 当事会社グループの地位及び競争事業者の状況

(1) 川上市場

ア 車載用リチウムイオン電池(高出力・角形等)

車載用リチウムイオン電池(高出力・角形等)の製造販売業に関する市場シェアは下表のとおりであり、HHIは約4,000、当事会社グループの市場シェアは約45%であることから、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

有力な競争事業者として、市場シェア約45%のA社が存在する。

【平成29年度における車載用リチウムイオン電池(高出力・角形等)の製造販売業の市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	当事会社グループ	約45%
2	A社	約45%
3	B社	約10%
4	C社	0-5%
	輸入	0-5%
	合計	100%

イ 車載用リチウムイオン電池(高容量・角形等)

車載用リチウムイオン電池(高容量・角形等)の製造販売業に関する市場シェアは下表のとおりであり、HHIは約2,800、当事会社グループの市場シェアは約40%であることから、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

有力な競争事業者として、市場シェア約15%のD社及びE社が存在する。

【平成29年度における車載用リチウムイオン電池（高容量・角形等）の製造販売業の市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	当事会社グループ	約40%
2	D社	約15%
3	E社	約15%
	その他	0-5%
	輸入	約30%
合計		100%

(2) 川下市場

ア ハイブリッド車

ハイブリッド車の製造販売業に関する市場シェアは下表のとおりであり、HHI約3,100、当事会社の市場シェアは約45%であることから、垂直型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【平成29年度におけるハイブリッド車の製造販売業の市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	トヨタグループ	約45%
2	F社	約25%
3	G社	約15%
4	H社	約15%
	その他	0-5%
合計		100%

イ プラグインハイブリッド車

プラグインハイブリッド車の製造販売業に関する市場シェアは下表のとおりであり、HHI約5,800、当事会社の市場シェアは約75%であることから、垂直型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【平成29年度におけるプラグインハイブリッド車の製造販売業の市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	トヨタグループ	約75%
2	I社	約15%
3	J社	約5%
	その他	約5%
合計		100%

ウ 燃料電池車

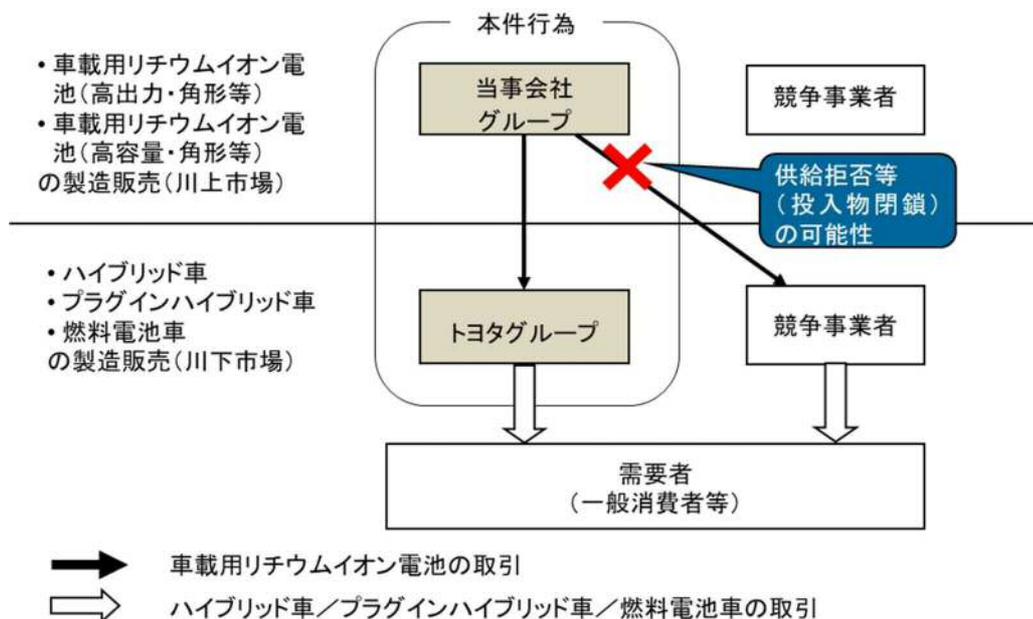
燃料電池車の製造販売業に関する市場シェアは下表のとおりであり、HHI 約 8, 200, 当事会社の市場シェアは約 90%であることから、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【平成 29 年度における燃料電池車の製造販売業の市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	トヨタグループ	約 90%
2	K 社	約 10%
合計		100%

2 車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）又は同電池（高容量・角形等）の供給拒否等

当事会社グループが、トヨタグループの競争事業者に対して、車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）又は同電池（高容量・角形等）の供給拒否等を行うことにより、市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性について検討する。



(1) 車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）

前記 1 (1) アのとおり当事会社グループは川上市場において約 45%の市場シェアを有する。川上市場における当事会社グループの競争事業者は、現状、必ずしも十分な供給余力を有しているとはいえないものの、市場シ

エア約45%のA社を含め、いずれの競争事業者も今後の需要の増加を見越して生産設備の増強を計画している。また、現状、輸入の量は少ないものの、国内の価格が上昇した場合には輸入の量が増えると思込まれる。以上のことから、仮に当事会社グループが供給拒否等を行ったとしても、トヨタグループ以外の自動車メーカーはこれら競争事業者から供給を受けることが可能である。

したがって、当事会社グループが車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）の供給拒否等を行うことによる市場の閉鎖性・排他性の問題は生じないと認められる。

(2) 車載用リチウムイオン電池（高容量・角形等）

いずれの川下市場（プラグインハイブリッド車又は燃料電池車）についても検討内容は同じであるため、以下、まとめて記載する。

前記1(1)イのとおり当事会社グループは川上市場において約40%の市場シェアを有する。川上市場には有力な競争事業者としてD社及びE社が存在し、いずれも現状、必ずしも十分な供給余力を有しているとはいえないものの、E社は生産設備の増強を計画している。また、川上市場における輸入の市場シェアは約30%と高く、日本に輸出している事業者は十分な供給余力を有している。以上のことから、仮に当事会社グループが供給拒否等を行ったとしても、トヨタグループ以外の自動車メーカーはこれら競争事業者から供給を受けることが可能である。

したがって、当事会社グループが車載用リチウムイオン電池（高容量・角形等）の供給拒否等を行うことによる市場の閉鎖性・排他性の問題は生じないと認められる。

3 車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）又は同電池（高容量・角形等）の購入拒否等

トヨタグループが、当事会社グループの競争事業者（車載用リチウムイオン電池メーカー）に対して、車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）又は同電池（高容量・角形等）の購入拒否等を行うことにより、車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）の製造販売業又は同電池（高容量・角形等）の製造販売業において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性がある。

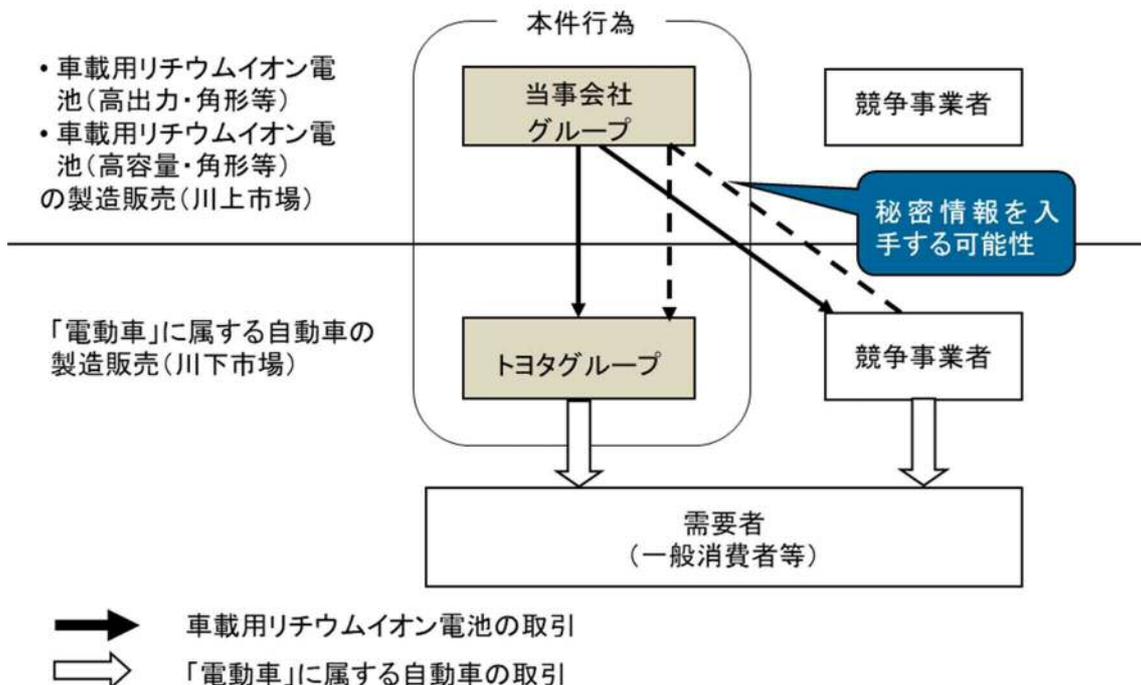
しかしながら、トヨタグループは、当事会社グループの競争事業者との間で車載用リチウムイオン電池（高出力・角形等）及び同電池（高容量・角形等）のいずれについても取引していないことから、購入拒否等は行い得ない。

したがって、トヨタグループが車載用リチウムイオン電池（高出力・角形

等)又は同電池(高容量・角形等)の購入拒否等を行うことによる市場の閉鎖性・排他性の問題は生じないと認められる。

4 当事会社グループ内で競争事業者の秘密情報が共有されることによる市場への影響

本件行為後、トヨタグループは本件共同出資会社を通じて、トヨタグループ以外の自動車メーカーに係る競争上センシティブな情報(事業戦略、技術・開発、取引内容等に関する情報。以下「秘密情報」という。)を入手し得る。トヨタグループが、当該秘密情報を自己に有利に用いれば、トヨタグループ以外の自動車メーカーが電動車の競争上不利な立場に置かれ、現在又は将来のハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車若しくは燃料電池車といったいずれかの種類の電動車の市場又はそれらについて用途等の違いに応じて画定した市場において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性がある点について当事会社グループに指摘を行ったところ、当事会社グループから後記(1)の問題解消措置(以下「本件問題解消措置」という。)を講じる旨の申出があったことから、当該問題解消措置の内容を踏まえて独占禁止法上の評価を行った。



(1) 当事会社による本件問題解消措置の申出

当事会社から、以下の問題解消措置を採る旨の申出があった。

ア 情報遮断措置

当事会社は、本件共同出資会社の全従業員を対象として、同社がその事業活動において入手する各自動車メーカーの秘密情報を、秘密情報の対象となる自動車メーカーの承諾なく、他の自動車メーカーに対して開示・漏洩することを禁止し、これに関する社内の情報管理ルールを定めて周知徹底する。具体的には、秘密情報が保存されているサーバーへのアクセス権を必要な範囲のみに付与するとともに、秘密情報を含むデータにパスワードを設定し、必要な範囲のみにパスワードを付与する等のルールを定める。

また、秘密情報に接する者については、3年間、トヨタグループの電動車の車両の企画・開発・調達業務及び車載用電池の開発・生産技術業務を行う部門への異動制限を行う。

なお、トヨタ兼務者（本件共同出資会社の役員及び従業員のうち、トヨタグループに属する会社の役員及び従業員を兼任する者）及びトヨタ研修生（トヨタグループに属する会社の従業員で、当該会社に籍を保有したまま、常駐場所を本件共同出資会社として研修を受ける者）については秘密情報の取得・利用を行わせず（トヨタ研修生においては、トヨタ以外の自動車メーカーの電池の開発・製造・販売には一切不関与とし）、本件共同出資会社の部署のうちパナソニックの販売部門と本件共同出資会社の生産開発部門をつなぐ部署に属する従業員については、秘密情報の取扱いに関するルールを順守する旨及び当該ルールに違反した際には懲戒処分の対象となる旨を書面にて誓約させる。

イ 取引先への周知

トヨタ及びパナソニックは、パナソニックから本件共同出資会社へ移管される事業の取引先である自動車メーカー及び、本件共同出資会社と新たに取引する自動車メーカーに対し、前記アの情報遮断措置が採られている旨を書面にて通知する。

ウ 公正取引委員会への報告

トヨタは、本件共同出資会社設立時に、情報遮断措置等が実施されていることを公正取引委員会へ報告する。

(2) 本件問題解消措置に対する評価

当事会社グループが本件問題解消措置を講じることを前提とすれば、トヨタグループは本件行為後に秘密情報を入手することはできず、仮に秘密情報を入手できたとしても当該情報を自己に有利に用いることはできず、

川下市場の閉鎖性・排他性の問題が生じないと認められることから、本件措置は適切なものと認められる。

第5 結論

当事会社グループが本件問題解消措置を講じることを前提とすれば、本件行為により、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はならないと判断した⁴。

⁴ なお、欧州においては、本件行為により特定の市場において閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性がなかったことから、欧州委員会では、特段の問題解消措置を前提とせずに問題とならない旨の判断がなされている。