

事例5 ペガサス・ホールディングス・スリー・エルエルシーによるテネコ・インクの株式取得

第1 当事会社

ペガサス・ホールディングス・スリー・エルエルシー（Pegasus Holdings III, LLC。本社米国。以下「ペガサス」といい、同社の最終親会社であり米国に本社を置くアポロ・グローバル・マネジメント・インクと結合関係が形成されている企業の集団を「アポログループ」という。）は、傘下に多結晶質アルミナ繊維の製造販売業及び多結晶質アルミナ繊維を原料とする触媒担体把持材（以下「サポートマット」という。）の製造販売業を営む会社を有する持株会社である。

テネコ・インク（Tenneco Inc.。本社米国。以下「テネコ」といい、テネコと結合関係が形成されている企業の集団を「テネコグループ」という。）は、自動車用排気処理装置の製造販売業を営んでいる。

以下、アポログループとテネコグループを併せて「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、①ペガサスが新たに子会社を設立し、②当該子会社を消滅会社、テネコを存続会社として合併し、③②によってペガサスがテネコの株式に係る議決権の全部を取得することを計画したものである（以下「本件行為」という。）。

関係法条は、独占禁止法第10条及び第15条である。

第3 一定の取引分野

1 商品の概要

(1) 多結晶質アルミナ繊維

多結晶質アルミナ繊維とは、アルミナ水溶液、シリカゾル等を原料とする液体を空气中にさらして水分を蒸発させ繊維状になったものを焼成して結晶化することで製造されるセラミック繊維の一種である。多結晶質アルミナ繊維は、一般に、繊維を絡み合わせてブランケット状に成型して出荷される。

多結晶質アルミナ繊維は、高温耐火断熱材、高温クッション材として、製鉄所などにおいて炉内断熱材ブロックやスペーサーとして使用されるほか、ブランケット状の多結晶質アルミナ繊維にラテックスを含浸・成型する加工を施して、後記(2)に述べるサポートマットとして用いられる。

(2) サポートマット

自動車の排気処理装置（触媒コンバーター等）には、排気ガス中の窒素酸化物等を分解する触媒が詰まったセラミック担体が納められている。車の振動で、自動車の排気処理装置の内壁にセラミック担体が当たって破損するのを防ぐために、自動車の排気処理装置の内壁に取り付けられているのがサポートマッ

トである。

サポートマットの供給は、多結晶質アルミナ繊維メーカーが自社製の多結晶質アルミナ繊維を原料として生産して行うほか、自動車部品メーカー（ティアツアサプライヤー¹⁾）が多結晶質アルミナ繊維メーカーから原料を調達して行っている。サポートマットの供給に当たっては、原料として使用する多結晶質アルミナ繊維も含めて、需要者である自動車部品メーカー（サポートマットを調達して排気処理装置を製造するティアワンサプライヤー）や自動車メーカー（自社向けの排気処理装置を製造するティアワンサプライヤーへの支給材としてサポートマットを調達する。）から仕様適合性に関する認定を受ける必要があり、認定の獲得には1年から2年の期間を要する。

(3) 自動車の排気処理装置

自動車の排気ガス中に含まれる大気汚染物質の排出量を低減させるため、自動車には排気処理装置が取り付けられている。ガソリンエンジン車には、三元触媒²⁾と呼ばれる触媒を付着させたセラミック担体を金属製の容器に収めた構造の「触媒コンバーター」と呼ばれる排気処理装置（以下「触媒コンバーター」という。）が、ディーゼルエンジン車には、酸化触媒を利用したDOC³⁾、セラミックフィルターで粒子状物質を除去するDPF⁴⁾及び窒素酸化物を還元する選択式還元触媒を利用したSCR⁵⁾を組み合わせた排気処理装置（以下「アフタートリートメントシステム」という。）がそれぞれ搭載されている。

触媒コンバーター並びにアフタートリートメントシステムを構成するDOC、DPF及びSCRの内部には、サポートマットが取り付けられている。

テネコグループは、自動車用排気処理装置の世界的な供給者であり、触媒コンバーター及びアフタートリートメントシステムの両方を製造している。ディーゼル車には、乗用車を中心とした小型車、商用トラック及びオフハイウェイ車⁶⁾があるが、テネコグループが製造しているアフタートリートメントシステムは、商用トラック用のもの及びオフハイウェイ車用のものに限られている。

¹⁾ 自動車産業では、自動車部品メーカーのうち、自動車メーカーに直接、素材や製品を供給する者は「ティアワンサプライヤー」、ティアワンサプライヤーに素材や部品を供給する者は「ティアツアサプライヤー」と呼ばれる。

²⁾ 窒素酸化物、一酸化炭素及び炭化水素の3成分を同時に浄化できる機能を有する触媒のこと。

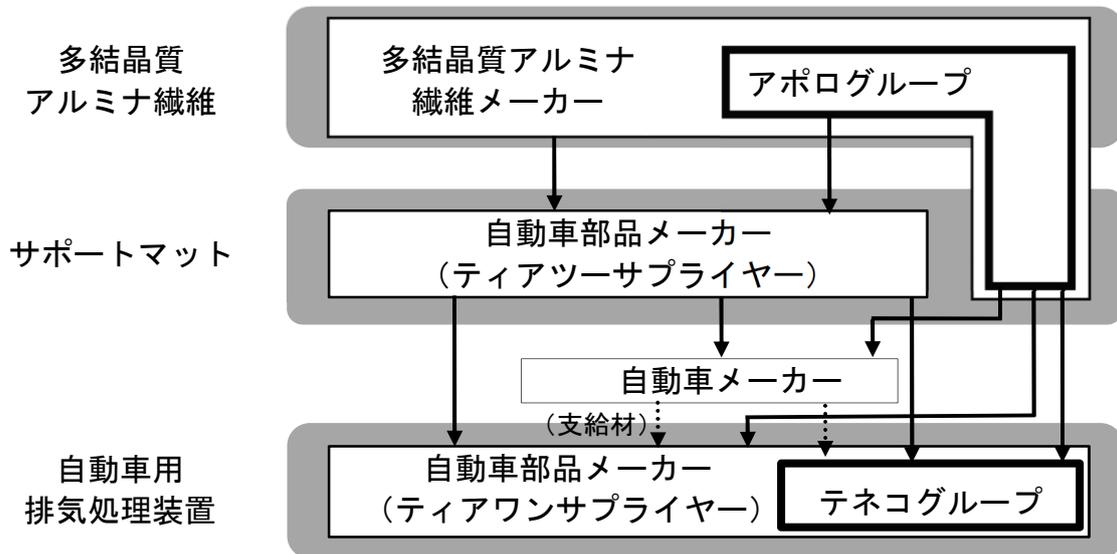
³⁾ Diesel Oxidation Catalystの略。

⁴⁾ Diesel Particulate Filterの略。

⁵⁾ Selective Catalytic Reductionの略。

⁶⁾ 舗装されていない道路を走行する能力を持つ車両のこと。建設用車両や産業用車両が該当する。

【図】多結晶質アルミナ繊維、サポートマット及び自動車用排気処理装置の供給者と需要者



2 商品範囲

(1) 多結晶質アルミナ繊維

多結晶質アルミナ繊維は、非常に高温の環境においても優れた耐熱性と安定した機能性を有するセラミック繊維であり、その外に代替できる素材はない。

供給の代替性については、多結晶質アルミナ繊維の製造には固有のノウハウや投資が必要であり、他の種類のセラミック繊維を製造する事業者が、多大な追加的費用やリスクを負うことなく、短期間のうちに製造を転換し得るとは認められず、他の種類のセラミック繊維との間に供給の代替性は認められない。

以上から、「多結晶質アルミナ繊維」を商品範囲として画定した。

(2) サポートマット

サポートマットは、優れた耐熱性やクッション性を有する多結晶質アルミナ繊維を加工して製造されており、その外に代替できる製品はない。

また、サポートマットの製造には専門知識を必要とするほか、製造ラインの設置のために高額な設備投資が必要である。このため、他業種の事業者が、多大な追加的費用やリスクを負うことなく、短期間のうちに他の製品からサポートマットに製造を転換し得るとは認められず、他の製品との間に供給の代替性は認められない。

以上から、「サポートマット」を商品範囲として画定した。

(3) 自動車用排気処理装置

ア 触媒コンバーターとアフタートリートメントシステムとの間の代替性

触媒コンバーターとアフタートリートメントシステムは、ガソリンエンジン車用とディーゼルエンジン車用とで用途が異なることに加えて、両者は浄化できる物質や構造が異なっており、多大な追加的費用やリスクを負うことなく、短期間のうちに製造を転換し得るとは認められず、需要の代替性も供給の代替性も認められない。以上から、触媒コンバーターとアフタートリートメントシステムは、異なる商品範囲を構成する。

なお、テネコグループは、日本国内に触媒コンバーターの製造拠点を保有しておらず、国内での触媒コンバーターの販売実績は僅少である。触媒コンバーターの需要者である日本の自動車メーカーは、調達先の選定に際して、日本国内に製造拠点を有することを重視しており、国内に製造拠点を有しないテネコグループの競争力は限定的で、今後、テネコグループが国内でガソリンエンジン車用触媒コンバーターの事業を拡大することは想定されないため、以下では、ガソリンエンジン車に使われる触媒コンバーターに係る検討は省略する。

イ アフタートリートメントシステムの製品間の代替性

ディーゼル車には、乗用車を中心とした小型車、商用トラック及びオフハイウェイ車の3種類があり、それぞれの用途に応じたアフタートリートメントシステムがある。前記1(3)のとおり、テネコグループが製造しているのは、商用トラック用のアフタートリートメントシステムとオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムである。

まず、小型車用のアフタートリートメントシステムと商用トラック用及びオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムとの間の代替性については、排気処理の仕組み自体に違いはないが、商用トラックやオフハイウェイ車は、小型車に比べてエンジンが大きく、大量の排気を濾過するためより大型のアフタートリートメントシステムが必要となるため、需要の代替性は認められない。また、より大きな商用トラックやオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムの製造には、専用の設備が必要になる場合があり、供給の代替性も認められない。

次に、商用トラック用とオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムとの間の代替性については、アフタートリートメントシステムは、それが搭載される車両のエンジンの性能、排気ガスに関する規制の状況、車両重量等に応じて設計されており、需要者アンケートにおいても、各種の法規制に応じて、エンジン性能と合わせてアフタートリートメントシステムの仕様を決定しているため、商用トラック用とオフハイウェイ車用とを代替的に使用することはできないとのことであった。したがって、商用トラック用とオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムの間には需要の代替性は認められない。

一方、商用トラック用とオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムは同一の技術と設計原理に基づいている上、いずれもDOC、DPF及びSCRの組合せによる構造であり、寸法も類似している。また、競争事業者（アフタートリートメントシステムのメーカー）に対するアンケートでは、商用トラックに搭載されるアフタートリートメントシステムとオフハイウェイ車に搭載されるアフタートリートメントシステムとは、生産ラインは別々に設置しているものの、製造の転換は容易であると回答があった。

したがって、商用トラック用とオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステム間の供給の代替性は認められる。

ウ 小括

以上から、「商用トラック及びオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステム」を商品範囲として画定した。

3 地理的範囲

(1) 多結晶質アルミナ繊維

多結晶質アルミナ繊維の供給者は世界全体で数社のみであり、それら供給者が製造した製品は世界中に出荷されている。国内の需要者の調達先についてみると、最大の供給者であるアポログループが国内に生産拠点を有しているため、日本国内での多結晶質アルミナ繊維の調達が中心となっているものの、海外に生産拠点を有する供給者から調達している需要者もいる。このように、需要者の買回り範囲に地理的な制約はなく、需要者が世界各地の供給者から主要な購入先を選定している。また、いずれの供給者も世界中の販売地域において実質的に同等の価格で販売している。

したがって、地理的範囲は「世界全体」として画定した。

(2) サポートマット

アポログループが日本国内の工場で製造したサポートマットは、世界中に出荷されており、このことからすれば、需要者の買回り範囲に地理的な制約はないと考えられる。一方、サポートマットの大手供給者は日本国内外に複数の生産拠点を置いて事業活動を営んでおり、より狭い、国別又は地域別で地理的範囲が画定される可能性も否定できない。

国内のサポートマットの需要者に行ったアンケートによれば、これらの需要者は、自社の国内の自動車排気装置の生産拠点で使用するサポートマットを国内の供給者から調達しており、海外の供給者に調達先を代替し得るか否かは明らかではなかった。

以上を踏まえ、慎重に検討する観点から、地理的範囲は「日本全国」として画定した。

(3) ディーゼルエンジン車（商用トラック及びオフハイウェイ車）用アフタートリートメントシステム

ディーゼルエンジン車（商用トラック及びオフハイウェイ車）用アフタートリートメントシステムについては、輸送費用の問題があること、国内の生産拠点の方が納入のリードタイムが短いことやトラブル時に迅速に対応を受けられることから、日本の需要者は、国内に生産拠点がある事業者から調達するのが一般的である。

したがって、地理的範囲は「日本全国」として画定した。

第4 本件行為が競争に与える影響

サポートマットを製造販売するアポログループと、アフタートリートメントシステムを製造販売するテネコグループは、サポートマットの供給者と需要者の関係にあるため、本件行為は、サポートマットを川上市場、ディーゼルエンジン車（商用トラック及びオフハイウェイ車）用アフタートリートメントシステムを川下市場とする垂直型企業結合に該当する。

また、アポログループは、サポートマットの原料となる多結晶質アルミナ繊維の製造販売業を営んでおり、サポートマットメーカーの原料調達（多結晶質アルミナ繊維の調達）及び自動車用排気処理装置メーカーの部品調達（サポートマットの調達）に影響を及ぼし得る立場にある。

本件行為を契機に、アポログループが、自動車用排気処理装置の製造販売分野においてテネコグループと競争関係にある事業者をサポートマットを供給している顧客（サポートマットメーカー）に対して、多結晶質アルミナ繊維の供給を制限したり、価格差別をしたりする場合には、テネコグループと競争関係にある自動車用排気処理装置メーカーのサポートマットの適正な調達に支障を来し、テネコグループの競争事業者が市場から排除されることにより、自動車用排気処理装置の市場における競争が制限されることが懸念される。このため、アポログループが多結晶質アルミナ繊維の製造販売においてテネコグループの競争事業者の排除につながるような販売行動（投入物閉鎖）を採り、市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性についても検討する。

1 サポートマットを川上市場、商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムを川下市場とする垂直型企業結合（当事会社グループの地位及び競争事業者の状況）

(1) サポートマット（川上市場）

日本国内における市場シェアの状況は不明であるが、日本国内の自動車生産台数から推定されるサポートマットの国内需要量、アポログループの国内出荷量を踏まえると、アポログループの国内シェアは0～10%と推定され、垂直

型企業結合のセーフハーバー基準に該当する。

なお、参考として世界全体における市場シェアの状況をも、下表のとおり、アポログループの市場シェアは0～10%にとどまる。

【令和3年における世界全体のサポートマットの市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	A社	30～40%
1	B社	30～40%
3	C社	15～25%
—	アポログループ	0～10%
—	その他	0～10%
合計		100%

(2) 商用トラック及びオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステム
(川下市場)

日本国内における商用トラック及びオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムの製造販売分野におけるテネコグループの市場シェアは、下表のとおりであり、垂直型企业結合のセーフハーバー基準に該当する。

【令和3年における日本国内の商用トラック及びオフハイウェイ車用のアフタートリートメントシステムの市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	D社	30～40%
2	E社	20～30%
3	F社	20～30%
—	テネコグループ	5～15%
—	その他	5～15%
合計		100%

(3) 競争の実質的制限に係る検討

前記(2)のとおり、テネコグループの市場シェアは、垂直型企业結合のセーフハーバー基準を辛うじて満たす数値のため、慎重に検討する観点から顧客閉鎖や協調的行動による競争の実質的制限の問題が生じるか否かを検討したが、以下のとおり、そのような問題が生じるとは認められない。

ア 単独行動による競争の実質的制限（顧客閉鎖）

テネコグループは、現在、日本においてアポログループからはサポートマットを購入しておらず、他のサポートマットメーカーからサポートマットを購入していることから、本件行為後、テネコグループがアポログループ以

外のサポートマットメーカーに対してサポートマットの購入拒否等を行うことにより、川上市場において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるおそれがある。

しかしながら、川下市場においては、前記(2)のとおり、有力な事業者と考えられる商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムの供給者が存在しており、仮に、テネコグループにより購入拒否等が行われたとしても、他のサポートマットメーカーは、サポートマットの販売先を失うことにはならない。

また、商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムに使用されるサポートマットは、需要者から仕様適合性に関する認定を受ける必要があるため、テネコグループがサポートマットの調達先をアポログループに切り替えるには一定の制約がある。

したがって、テネコグループには顧客閉鎖を行う能力はなく、顧客閉鎖により川上市場において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるとは認められない。

イ 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為後、川下市場のテネコグループが、川上市場のアポログループを通じて、同社と取引関係がある商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムメーカーのサポートマットの調達価格等の秘密情報を入手することにより、川下市場における協調的行動による競争の実質的制限の問題が生じる可能性がある。

しかしながら、商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムの製造コストに占めるサポートマットの調達コストの割合は小さい。また、アフタートリートメントシステムは、需要者である自動車メーカーのニーズや排気ガスに関する規制の状況を踏まえて設計されるものであって、仕様や製造コストは一様でないことから、テネコグループが競争事業者のサポートマットの調達価格等を入手できたとしても、同システムに係る競争事業者の製造コストや詳細な製品仕様などを把握することは困難であり、競争事業者間で互いの行動を高い確度で予測することが容易になるわけではない。

したがって、本件行為によって、川上市場について、協調的行動による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とは認められない。

(4) 小括

以上のことから、本件行為によって、当事会社グループの単独行動及び競争事業者との協調的行動により、一定の取引分野における競争を実質的に制限す

ることとなるとは認められない。

2 アポログループが多結晶質アルミナ繊維の製造販売においてテネコグループの競争事業者の排除につながる販売行動を採る懸念についての検討

(1) 投入物閉鎖を行う能力の有無

アポログループの多結晶質アルミナ繊維の製造販売分野における市場シェアは下表のとおり55～65%に上り、アポログループと競争事業者の市場シェアの差が大きい。

【令和元年度における世界全体の多結晶質アルミナ繊維の市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	アポログループ	55～65%
2	G社	20～30%
—	その他	10～20%
合 計		100%

なお、サポートマットメーカーは、密度や厚さの異なる複数の品番の多結晶質アルミナ繊維を調達して、複数の品種のサポートマットを製造し、テネコグループを始めとする自動車用排気処理装置メーカーに販売しており、アポログループは、自社が販売する多結晶質アルミナ繊維のいずれの品番がテネコグループ又はその競争事業者の販売されるサポートマットに使用されるのかは把握できず、判別もできない。しかし、本件行為を契機に、テネコグループがサポートマットの調達先をアポログループに切り替えれば、テネコグループと競争関係にある事業者向けのサポートマットに用いられることとなる多結晶質アルミナ繊維を判別し、その供給を制限することが可能になる。テネコグループがサポートマットの調達先をアポログループへ切り替えることは、アポログループのサポートマットの供給能力の面でも可能であり、サポートマットの調達先の切替えには自動車メーカー等の認定を受ける必要があるものの、長期的には切替えは可能と考えられる。

したがって、アポログループに投入物閉鎖を行う能力が認められる。

(2) 投入物閉鎖を行うインセンティブの有無

テネコグループの商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムの国内製造拠点の生産能力は特定の需要者向けの供給に振り向けられている。そのため、テネコグループが商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムの国内販売を拡大するためには、国内の生産能力の拡大が不可欠であるが、それには多大な費用が必要となる。一方、自動車市場の成熟や動力源の次世代燃料化が模索される中で、需要者が商用ト

ラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムの新規調達先を採用する余地は乏しく、需要者に対するアンケートでも、新規調達先を採用する意欲は高くなかった。このため、テネコグループが、日本国内における商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステム事業を拡大する可能性は低いと考えられる。

以上を前提とすると、アポログループにとって、多結晶質アルミナ繊維の供給拒否を行うことによる多結晶質アルミナ繊維に係る売上の喪失分の方が、テネコグループに対するサポートマットの販売増で得られる売上げの増加分よりも大きくなるため、アポログループには、テネコグループの競争事業者の排除を目的とした多結晶質アルミナ繊維の供給拒否を行うインセンティブはないと認められる。

また、アポログループが、テネコグループの競争事業者を排除するためにサポートマットの製造に使われる多結晶質アルミナ繊維の販売価格を引き上げる可能性について考えても、商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムの製造コストに占めるサポートマットの調達コストの割合は小さく、サポートマットについてのみテネコグループのコスト競争力が相対的に向上したとしても、製品全体の製造コストに与える影響は限定的であるため、需要者においてそれが理由でテネコグループとの取引を拡大するとは考えにくい。以上のとおり、アポログループがテネコグループの競争事業者を排除するという目的は奏功しないため、アポログループが本件行為を契機にテネコグループの競争事業者の排除を目的として多結晶質アルミナ繊維の販売価格の引上げを行うインセンティブもないと認められる。

したがって、アポログループには投入物閉鎖を行うインセンティブはないものと認められる。

(3) 小括

以上から、アポログループが、サポートマットメーカーとの多結晶質アルミナ繊維の取引において、テネコグループと競争関係にある商用トラック及びオフハイウェイ車用アフタートリートメントシステムメーカーの排除につながる販売行動を採る懸念はないものと認められる。

第5 結論

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なることは認められないと判断した。