

事例6 豊田合成(株)による芦森工業(株)の株式取得

第1 当事会社

豊田合成株式会社（法人番号7180001045235）（以下「豊田合成」という。）及び芦森工業株式会社（法人番号3120001048973）（以下「芦森工業」という。）は、いずれも自動車部品の製造販売業を営む会社である。

以下、豊田合成と既に結合関係が形成されている企業の集団を「豊田合成グループ」と、芦森工業と既に結合関係が形成されている企業の集団を「芦森工業グループ」といい、豊田合成グループと芦森工業グループを併せて「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、豊田合成が芦森工業の株式に係る議決権の20%を超えて取得すること（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。

第3 一定の取引分野

1 商品の概要

当事会社グループは、いずれも自動車の乗員保護を目的とする安全部品（以下「安全部品」という。）を主力製品とする自動車部品メーカーであり、安全部品のうちエアバッグ及びシートベルトの製造販売において競争関係にある。また、豊田合成グループは、後記(1)イのとおり、運転席用エアバッグと組み合わせて自動車に搭載されるステアリングホイールを製造販売している。

(1) エアバッグ

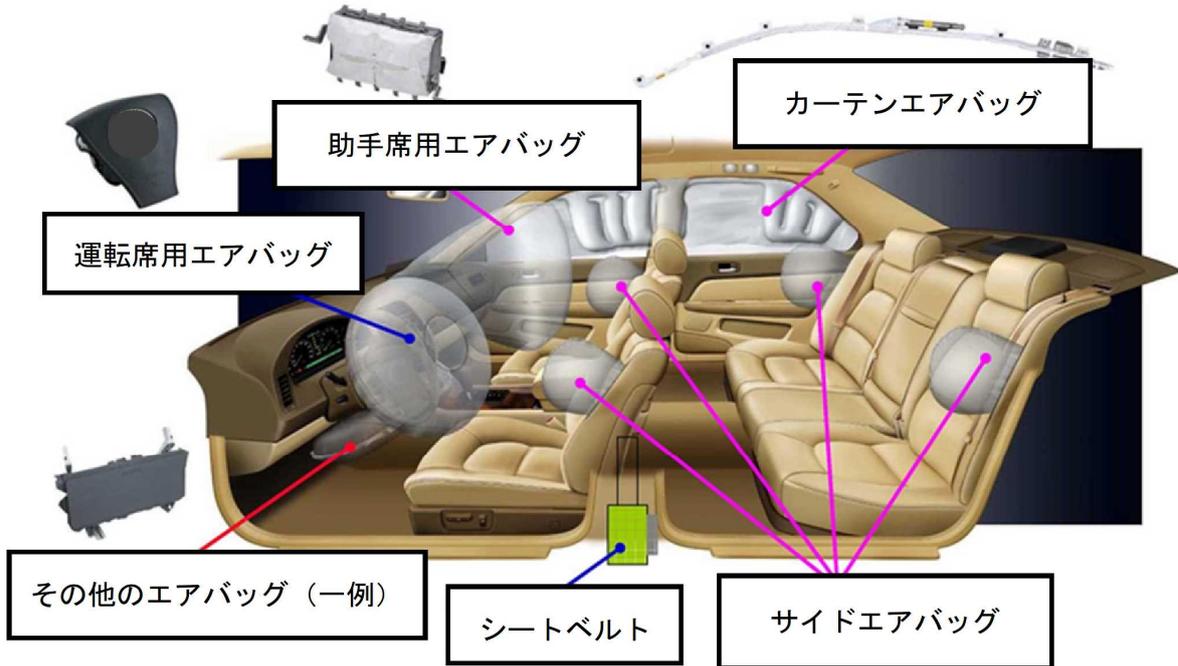
ア エアバッグの種類

エアバッグは、車両の衝突時に、インフレーター（ガス発生装置）で発生させたガスで瞬時に袋（以下「バッグ」という。）を膨らませ、乗員の頭部や胸部への物理的な衝撃を吸収緩和する安全部品である。

エアバッグには、搭載場所及び機能に応じ、次図及び表1記載の種類があるところ、平成27年に車両の安全基準を定めた「道路運送車両の保安基準」¹に電柱などの側面衝突時の乗員保護基準が新設されたことを受けて、平成30年6月15日以降発売の新車には、基本的に運転席用エアバッグ、助手席用エアバッグ、カーテンエアバッグ、サイドエアバッグが搭載されている。

¹ 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第3章の規定に基づく国土交通省令（昭和26年運輸省令第67号）。

【図】エアバッグの搭載場所及び種類



(出所：当事会社提出資料を基に当委員会にて作成)

【表1】エアバッグの種類並びに搭載場所及び機能

	種類	搭載場所及び機能
①	運転席用エアバッグ	ステアリングホイールの中央部に搭載される。車両前面での衝突時にバッグが膨らみ、運転者を保護する。
②	助手席用エアバッグ	助手席側のダッシュボード内に搭載される。車両前面での衝突時にバッグが膨らみ、助手席の乗員を保護する。
③	カーテンエアバッグ	ドアの窓枠上部に搭載される。車両側面での衝突時にバッグが側面の窓を覆うように膨らみ、乗員の頭部を保護する。
④	サイドエアバッグ	主にシート側面に搭載される。車両側面での衝突時にバッグが膨らみ、乗員の胸部を保護する。
⑤	その他のエアバッグ	前方衝突時に前席乗員の下肢を保護する「ニーエアバッグ」、前席乗員の前方移動を抑制する「シートクッションエアバッグ」、側面衝突時に後席乗員同士がぶつかるのを防ぐ「後席センターエアバッグ」、後方衝突時に後席乗員の頭部を保護する「後突エアバッグ」、歩行者衝突時に歩行者の頭部への衝撃を緩和する「歩行者保護エアバッグ」などがある。①から④までに比べて搭載率が低い。

いずれの種類のアエアバッグも、車両の衝突が起きた際に瞬時にガスを発生させてバッグを膨らませて乗員を保護するという基本的な仕組みは共通している。このため、多大な追加的費用や期間を要せずに他の種類のアエアバッグの製造に設備を転用することが可能であり、日本の主要なアエアバッグメーカーは、各種のアエアバッグを販売している。

イ 運転席用アエアバッグとステアリングホイール

運転席用アエアバッグは、後記(3)のステアリングホイールの内部に格納された状態で、自動車に搭載される。

自動車メーカーによるアエアバッグとステアリングホイールの調達について、かつては、自動車メーカーが、運転席用アエアバッグとステアリングホイールの接続部分を開発して、仕様や技術情報をアエアバッグメーカー及びステアリングホイールメーカーに開示することでその仕様に合致した製品を製造させ、運転席用アエアバッグとステアリングホイールそれぞれを調達していた。しかし、近年では、自動車メーカーによる発注方法は変わらないものの、運転席用アエアバッグとステアリングホイールの両製品を同一の事業者から調達するという自動車メーカーの調達実務が定着したため、アエアバッグメーカーが運転席用アエアバッグを製造販売する場合には、アエアバッグメーカーが接続部分を開発した上で、自らステアリングホイールも製造して組み合わせるか、ステアリングホイールメーカーが製造するステアリングホイールと組み合わせることを前提とした仕様で製造している²。

芦森工業グループを除く日本の主要なアエアバッグメーカーは、ステアリングホイールについても製造しており、自ら製造したステアリングホイールと組み合わせて運転席用アエアバッグを販売している。他方、芦森工業グループは、自ら開発した接続部分の仕様をステアリングホイールメーカー³に提供し、当該仕様に合わせて製造されたステアリングホイールを調達しており、調達したステアリングホイールと組み合わせて運転席用アエアバッグを販売している。

(2) シートベルト

シートベルトは、乗員の身体をベルトで座席に固定することで、車両が衝突又は急減速した際に、乗員が座席外に投げ出されたり、ステアリングホイールやフロントガラスなどに打ち付けられたりするのを防ぎ、乗員の負傷を軽減する安全部品である。

² このような事情から、現在、アエアバッグとステアリングホイールの接続部分の開発は、アエアバッグメーカーが行っている。

³ 芦森工業グループにステアリングホイールを販売しているステアリングホイールメーカーは、自らも運転席用アエアバッグを製造販売している。

シートベルトには、固定箇所の数の違いにより、表2記載の種類及び機能がある。

【表2】シートベルトの種類及び機能

	種類	機能
①	2点支持形式のベルト (2点式シートベルト)	主にバスの客席や商用車のセンター席で使用されており、乗員の腰部を拘束する。 
②	3点支持形式のベルト (3点式シートベルト)	一般的な仕様であり、乗員の腰部及び上胸部を同時に拘束する。 
③	フルハーネス式シートベルト	主に自動車競技用車両で使用されており、股部や帯部にベルトを追加装備して乗員の拘束を強化できる。

(出所：当事会社提出資料を基に当委員会にて作成)

(3) ステアリングホイール

ステアリングホイールは、運転手が操作して車両の進む方向を変えるための部品であり、操舵力をステアリングシャフトに伝えるリム（一般にハンドルと呼ばれている、運転手が操舵の際に握る部分。）や事故等で運転手がステアリングホイールに打ち付けられたときの衝撃を緩和するパッドなどから構成される。

ステアリングホイールの一義的な機能は操舵であるが、ステアリングホイールは、運転手が打ち付けられたときの衝撃を吸収するように高い安全性能が求められることや、その中心に搭載される運転席用エアバッグの性能はステアリングホイールの設計に依存することから、安全部品の一つに位置付けられている。

(4) 自動車メーカーの調達先選定方法

自動車メーカーは、エアバッグ等の自動車部品を調達する際、見積り合わせの方法により調達先を選定している。

エアバッグ、シートベルト及びステアリングホイールの調達先の選定は、主に、自動車のボディやプラットフォーム（車体の骨格部分）の開発が行われる新規車種の開発時や、5～6年に1回の頻度で行われるフルモデルチェンジの際に実施されるところ、エアバッグやシートベルトのように、搭載場所が複数

あり、搭載場所によって仕様や単価が異なる製品については、搭載場所に対応した製品ごとに調達先の選定が行われている。

自動車メーカーは、品質、価格、供給の安定性、製品開発及び品質管理体制を総合的に評価して調達先を選定するが、自動車部品メーカー間で、自動車メーカーの要求への対応能力や製品の品質について、自動車メーカーによる選定を左右するような差はないため、事実上、価格が最も重視されている。また、自動車メーカーは、取引開始後も、調達先に対して、製造工程の合理化等を促すことにより、調達価格低減を目的とした価格交渉を定期的に行っている。

2 商品範囲

(1) エアバッグ

エアバッグは、用途や搭載場所の違いに応じて機能が異なることから、異なる種類の製品間には需要の代替性が認められない。

次に、エアバッグは、異なる種類であっても基本的な仕組みは共通しており、主要なエアバッグメーカーは各種のエアバッグを製造していることから、異なる種類の製品間には供給の代替性が認められる。

よって、本件では、「自動車用エアバッグ」を商品範囲として画定することが可能である。しかし、前記第3の1(1)イのとおり、運転席用エアバッグについては、同一の事業者からステアリングホイールと組み合わせて調達するという自動車メーカーの調達実務が定着しており、ステアリングホイールに関する競争力の有無が運転席用エアバッグの競争力に影響する可能性が考えられるため、運転席用エアバッグとそれ以外のエアバッグとでは本件行為が競争に与える影響が異なるものと考えられる。また、運転席用エアバッグ以外のエアバッグについても、搭載場所ごとに自動車メーカーの見積り合わせが実施されていることから、エアバッグの種類によって本件行為が競争に与える影響が異なるものと考えられる。

したがって、本件では、より慎重に検討する観点から、「運転席用エアバッグ」、「助手席用エアバッグ」、「サイドエアバッグ」及び「カーテンエアバッグ」を商品範囲として画定した。

(2) シートベルト

シートベルトは、基本的な機能はどのシートベルトでも変わらないが、搭載する車両や座席種別に応じて使い分けられていることから、異なる種類の製品間の需要の代替性は限定的である。

次に、シートベルトは、製造技術や基本的な部品構成が共通しており、シートベルトメーカーは基本的にはどの種類のシートベルトも製造可能であることから、異なる種類の製品間には供給の代替性が認められる。

以上から、本件では、「自動車用シートベルト」を商品範囲として画定した。

(3) ステアリングホイール

ステアリングホイールは、リムの形状や素材の異なる製品や様々な機能を制御するボタン等が組み込まれた製品が存在するところ、これらの相違は、自動車メーカーからの要請への対応によるものにすぎないことから、異なる種類の製品間には需要の代替性が認められる。

次に、自動車メーカーからの上記要請等を考慮して各種ステアリングホイールが製造されているとしても、ステアリングホイールメーカーはいずれの種類も製造可能であることから、異なる種類の製品間には供給の代替性が認められる。

以上から、本件では、「ステアリングホイール」を商品範囲として画定した。

3 地理的範囲

自動車メーカーは、日本国内のいずれの地域から販売されるかを問わずエアバッグ等の自動車部品の調達先を決定し、自動車部品メーカーは自動車メーカーの求めに応じて自動車部品を日本全国で販売していることから、本件では、「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

1 本件行為の企業結合類型⁴

当事会社グループは、いずれもエアバッグ及びシートベルトを製造販売していることから、本件行為は、エアバッグ及びシートベルトの製造販売業に係る水平型企业結合に該当する(表3の水平型企业結合①及び②)。

次に、エアバッグのうち運転席用エアバッグは、ステアリングホイールと組み合わせる車両に搭載されるものであるが、ステアリングホイールを製造していない芦森工業は、ステアリングホイールメーカーが製造するステアリングホイールと組み合わせる運転席用エアバッグを販売していることから、本件行為は、運転席用エアバッグとステアリングホイールの製造販売業に係る混合型企業結合(商品拡大)に該当する(表3の混合型企業結合①)。

⁴ 豊田合成は自動車メーカーであるトヨタ自動車株式会社(法人番号1180301018771)(以下、同社と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」という。)と既に結合関係が形成されており、本件行為により、芦森工業グループとトヨタグループとの間に、豊田合成を通じて間接的な企業結合関係が生じることになる。このため、本件は、芦森工業グループが製造する自動車部品の製造販売業を川上市場、自動車の製造販売業を川下市場とする垂直型企业結合にも該当する。

しかし、後記3(1)及び(2)のとおり、芦森工業グループが製造するエアバッグやシートベルトについては、有力な競争者が複数存在しており、トヨタグループと競争関係にある自動車メーカーによる調達先の切替えが困難な事情も認められないことから、川下市場において、投入物閉鎖による市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるとは認められない。また、川上市場においても、トヨタグループにおいても安定調達の確保のため調達先の分散は必須であることに加え、トヨタグループ以外の自動車メーカーとの取引の機会も存在していることから、顧客閉鎖による市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるとは認められない。

また、自動車産業では、複数の安全部品を一体化した製品ニーズが生まれるなど調達の態様や製品コンセプトに変化が生じていることから、運転席用エアバッグとステアリングホイールの組合せ販売と同様に、エアバッグとシートベルトの組合せ販売が行われることも想定されるため、本件では、エアバッグとシートベルトの製造販売業に係る混合型企業結合（商品拡大）について検討した（表3の混合型企業結合②）。

【表3】本件行為に係る企業結合類型

類型	商品範囲	地理的範囲
水平型 企業結合①	エアバッグ（運転席用エアバッグ、助手席用エアバッグ、カーテンエアバッグ及びサイドエアバッグの各製品）の製造販売	日本全国
水平型 企業結合②	シートベルトの製造販売	日本全国
混合型 企業結合①	エアバッグ（運転席用エアバッグ）の製造販売とステアリングホイールの製造販売	日本全国
混合型 企業結合②	エアバッグ（運転席用エアバッグ、助手席用エアバッグ、カーテンエアバッグ及びサイドエアバッグの各製品）の製造販売とシートベルトの製造販売	日本全国

2 一定の取引分野におけるセーフハーバー基準の該当性

(1) 水平型企业結合①（エアバッグの製造販売）

ア 運転席用エアバッグ

日本国内における運転席用エアバッグの製造販売分野での市場シェアは表4のとおりであり、本件行為後のHHIは約3,800、HHIの増分は約500であることから、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【表4】運転席用エアバッグのシェア（令和4年）

順位	会社名	市場シェア
1	豊田合成グループ	約50%
2	A社	約25%
3	B社	約20%
4	芦森工業グループ	約5%
5	C社	0-5%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約55%・第1位		
本件行為後のHHI：約3,800		
HHIの増分：約500		

イ 助手席用エアバッグ

日本国内における助手席用エアバッグの製造販売分野での市場シェアは表5のとおりであり、本件行為後のHHIは約3,100、HHIの増分は約800であることから、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【表5】助手席用エアバッグのシェア（令和3年）

順位	会社名	市場シェア
1	豊田合成グループ	約35%
2	D社	約20%
3	E社	約15%
4	F社	約15%
5	芦森工業グループ	約10%
—	その他	0-5%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約45%・第1位		
本件行為後のHHI：約3,100		
HHIの増分：約800		

ウ カーテンエアバッグ

日本国内におけるカーテンエアバッグの製造販売分野での市場シェアは表6のとおりであり、本件行為後のHHIは約3,000、HHIの増分は約300であることから、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【表6】カーテンエアバッグのシェア（令和3年）

順位	会社名	市場シェア
1	G社	約35%
2	豊田合成グループ	約30%
3	H社	約10%
4	芦森工業グループ	約5%
5	I社	0-5%
—	その他	約20%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約35%・第2位		
本件行為後のHHI：約3,000		
HHIの増分：約300		

エ サイドエアバッグ

日本国内におけるサイドエアバッグの製造販売分野での市場シェアは表7のとおりであり、本件行為後のHHIは約4,300、HHIの増分は約700であることから、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【表7】サイドエアバッグのシェア（令和3年）

順位	会社名	市場シェア
1	豊田合成グループ	約45%
2	J社	約35%
3	芦森工業グループ	約10%
4	K社	約5%
5	L社	0-5%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約55%・第1位		
本件行為後のHHI：約4,300		
HHIの増分：約700		

(2) 水平型企业結合②（シートベルトの製造販売）

日本国内におけるシートベルトの製造販売分野での市場シェアは表8のとおりであり、本件行為後のHHIは約4,000、HHIの増分は約1,000であることから、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【表8】シートベルトのシェア（令和3年）

順位	会社名	市場シェア
1	M社	約40%
2	豊田合成グループ	約30%
3	芦森工業グループ	約15%
4	N社	約15%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約50%・第1位		
本件行為後のHHI：約4,000		
HHIの増分：約1,000		

(3) 混合型企業結合①（運転席用エアバッグの製造販売とステアリングホイールの製造販売）

運転席用エアバッグの製造販売分野については、前記(1)アのとおり、本件行為後の当事会社グループの合算市場シェアは約55%、HHIは約3,800

0である。

次に、日本国内におけるステアリングホイールの製造販売分野での市場シェアは表9のとおりであり、本件行為後の当事会社グループの市場シェアは約60%、HHIは約4,000である。

したがって、混合型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

【表9】ステアリングホイールのシェア（令和3年）

順位	会社名	市場シェア
1	豊田合成グループ	約60%
2	〇社	約20%
3	P社	約10%
4	Q社	約5%
—	その他	0—5%
合計		100%
本件行為後のHHI：約4,000		

(4) 混合型企業結合②（エアバッグの製造販売とシートベルトの製造販売）

各エアバッグの製造販売分野における当事会社グループの市場シェア及びHHIは前記(1)アないしエのとおりであり、また、シートベルトの製造販売分野における当事会社グループの市場シェア及びHHIは前記(2)のとおりである。

したがって、混合型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

3 水平型企業結合

(1) 水平型企業結合①（エアバッグの製造販売）

ア 競争の実質的制限の判断要素となる事情

(7) 当事会社の地位及び競争者の状況

本件行為後における当事会社グループの合算市場シェアは約35%（カーテンエアバッグ）から約55%（運転席用エアバッグ・サイドエアバッグ）と、高い水準となっている。しかし、いずれの製品についても、芦森工業グループの市場シェアを上回る又は同程度の市場シェアを有する競争者が複数存在している。

次に、需要者である自動車メーカーは、公正取引委員会のヒアリングに対し、日本国内で自動車メーカーの調達先となっているエアバッグメーカーであれば、製品の品質差は小さいため、当事会社グループの製品に代わり、他のエアバッグメーカーの製品を採用することに支障がない旨を述べている。

さらに、当事会社グループの競争者は、いずれも相当程度の供給余力を

有している。

以上から、競争者からの牽制力が認められる。

(イ) 需要者からの競争圧力

前記第3の1(4)のとおり、自動車メーカーは、調達先の選定時に実施する見積り合わせでは価格を最も重視しており、また、取引開始後も、調達先との間で価格低減を目的とした価格交渉を定期的に行っている。また、自動車メーカーによる調達先の選定は、モデルごとに、新規車種の投入やフルモデルチェンジに併せて行われるところ、調達先に選定されれば、次のモデルチェンジまでの間の数年にわたる大口かつ安定的な取引が獲得できるため、エアバッグメーカーにとって取引を獲得することの誘因が大きく、このことが、需要者である自動車メーカーの価格交渉力を強める事情になっている。このため、取引が開始された後にも、自動車メーカーと調達先となったエアバッグメーカーの間では、価格低減を目的とした価格交渉が定期的に行われている。

以上から、需要者からの競争圧力が認められる。

イ 単独行動による競争の実質的制限

いずれの種類のエアバッグについても、前記アのとおり、競争者からの牽制力及び需要者からの競争圧力が認められることから、当事会社グループの単独行動により、エアバッグの製造販売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。

ウ 協調的行動による競争の実質的制限

前記ア(7)のとおり、当事会社グループの競争者は、複数存在し、いずれも相当程度の供給余力を有していることから、エアバッグメーカーが競争者の行動を予測することは容易でないと考えられる。

また、上記のとおり、複数存在する当事会社グループの競争者が相当程度の供給余力を有していることに加え、自動車メーカーが調達先を選定する見積り合わせの実施時期は新規車種の開発時やフルモデルチェンジの時であることから、自動車部品メーカーは、一度調達先として選定されれば、大口かつ安定的な取引を獲得できる。よって、エアバッグメーカーは、取引先として選定されるよう、他のエアバッグメーカーとの間で競争するインセンティブを有していると考えられる。

したがって、当事会社グループと競争者との協調的行動により、エアバッグの製造販売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) 水平型企业結合②(シートベルトの製造販売)

ア 競争の実質的制限の判断要素

(7) 当事会社の地位及び競争者の状況

本件行為後における当事会社グループの合算市場シェアは約50%と高い水準となっているものの、一定の市場シェアを有する競争者が複数存在する。

次に、需要者である自動車メーカーは、公正取引委員会のヒアリングに対し、シートベルトメーカー間の製品の品質差は小さいため、当事会社グループの製品に代わり、他のシートベルトメーカーの製品を採用することに支障がない旨を述べている。

さらに、当事会社グループの競争者は、いずれも相当程度の供給余力を有している。

以上から、競争者からの牽制力が認められる。

(イ) 需要者からの競争圧力

シートベルトに関する自動車メーカーとシートベルトメーカー間の取引に関する状況は、前記(1)ア(イ)と同様である。

したがって、需要者からの競争圧力が認められる。

イ 単独行動による競争の実質的制限

シートベルトについては、前記アのとおり、競争者からの牽制力及び需要者からの競争圧力が認められることから、当事会社グループの単独行動により、シートベルトの製造販売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。

ウ 協調的行動による競争の実質的制限

前記ア(7)のとおり、当事会社グループの競争者は、複数存在し、いずれも相当程度の供給余力を有していることから、シートベルトメーカーが競争者の行動を予測することは容易でないと考えられる。

また、エアバッグの取引と同様、複数存在する当事会社グループの競争者が相当程度の供給余力を有していることに加え、一度調達先として選定されれば大口かつ安定的な取引が獲得できることから、シートベルトメーカーは、取引先として選定されるよう、他のエアバッグメーカーとの間で競争するインセンティブを有していると考えられる。

したがって、当事会社グループと競争者との協調的行動により、シートベルトの製造販売分野における競争の実質的に制限することとなるとは認められない。

4 混合型企業結合

(1) 混合型企業結合①(運転席用エアバッグの製造販売とステアリングホイールの製造販売)

前記第3の1(1)イのとおり、運転席用エアバッグとステアリングホイールについては、同一の事業者からステアリングホイールを併せて調達するという自動車メーカーの調達実務が定着している。

芦森工業グループは、日本国内においてステアリングホイールを製造販売していないため、ステアリングホイールメーカーから調達したステアリングホイールと組み合わせて運転席用エアバッグを販売しているが、本件行為後は、豊田合成グループが製造するステアリングホイールと組み合わせて運転席用エアバッグを販売できるようになるため、以下の点について検討する。

- ① 芦森工業グループが、豊田合成グループのステアリングホイールと自社製の運転席用エアバッグを組み合わせることや、当事会社グループ間のみで保有する技術の利用を相互に許諾することにより、運転席用エアバッグの製造販売分野における芦森工業グループの地位が著しく高まり、当該分野における当事会社グループの競争者の競争力が減退し、これら競争者からの牽制力が弱くなり、市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性(組合せ供給)。
- ② 豊田合成グループが、芦森工業グループを通じて、芦森工業グループに対してステアリングホイールを販売しているステアリングホイールメーカーの事業上の秘密(運転席用エアバッグとの相互接続性を確保するために芦森工業グループに提供されている事業上の秘密)を入手して、当該情報を利用することにより、ステアリングホイールの製造販売分野における当事会社グループの競争者の競争力が減退し、これら競争者からの牽制力が弱くなり、市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる可能性(秘密情報の入手)。

ア 組合せ供給についての検討(前記①)

前記第3の1(1)イのとおり、当事会社グループと競争関係にあるエアバッグメーカーは、運転席用エアバッグとステアリングホイールの双方を取り扱っており、補完性のある製品を組み合わせることは当事会社グループのみという状況ではない。加えて、需要者である自動車メーカーは、ヒアリングにおいて、本件行為を契機に、豊田合成グループのステアリングホイールと芦森工業グループの運転席用エアバッグの接続使用が可能になるとしても、競争者の製品に比べて著しく品質や機能が向上するとは考えていない旨回答しており、豊田合成グループのステアリングホイールと芦森工業グループの運転席用エアバッグが組み合わせられることが、当事会社グループの市場における地位を高めることに直ちにつながるものではないと考えられる。

なお、前記第3の1(1)イで述べたとおり、運転席用エアバッグとステア

リングホイールの接続部分にはエアバッグメーカーが開発した技術が使用されているところ、本件行為を契機に当事会社グループ間で保有する技術の利用を相互に許諾することも想定される。当事会社グループの一方が保有する接続方式に関する特許が非常に優れたものであって、他方当事会社もこれを利用できるようになることで、当事会社グループの競争力が高まる場合には、運転席用エアバッグやそれと接続されるステアリングホイールの競争に影響が及ぶことが考えられるものの、需要者である自動車メーカーは、ヒアリングにおいて、芦森工業グループが採用する接続方式に特段の技術的優位性はない旨回答しており、当事会社グループ間で保有する技術の利用を相互に許諾することそれ自体により、当事会社グループの市場における地位が大幅に高まることは想定しにくい。

また、接続技術の利用に関連して、本件行為を契機に、他の事業者が当事会社グループの保有技術を利用する機会が失われることを想定したとしても、まず、芦森工業グループ以外のエアバッグメーカーは接続部分を自社開発しており、当事会社グループが保有する技術を利用することは想定されない。自社でステアリングホイールを製造していない芦森工業グループにステアリングホイールを販売しているステアリングホイールメーカーは、自らも運転席用エアバッグを製造販売しており、本件行為を契機に、芦森工業グループの技術を利用した同グループに対するステアリングホイールの販売ができなくなったとしても、自社製品である運転席用エアバッグ向けでステアリングホイールの製造販売事業を継続していくことは可能であるから、他の事業者が当事会社グループの保有する接続部分に係る技術を利用する機会が失われることが競争に与える影響も軽微であると考えられる。

以上から、組合せ供給により、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 秘密情報の入手についての検討（前記②）

まず、芦森工業グループが製造する運転席用エアバッグと、それと組み合わせられるステアリングホイールの接続部分の技術設計は、エアバッグメーカーとしての芦森工業グループがステアリングホイールメーカーに対し指示しており、ステアリングホイールメーカーが他製品（当該メーカーが自社のステアリングホイールと組み合わせて販売している運転席用エアバッグ）で採用している接続部分の仕様情報が当事会社グループに流出する懸念はない。

次に、運転席用エアバッグとステアリングホイールとを接続して一体の製品とするために芦森工業グループとステアリングメーカーが様々なすり合わせ作業を行うに当たり、ステアリングホイールの仕様や当該仕様を前提とした原価情報などがステアリングホイールメーカーから芦森工業グループ

に対して提供されるところ、これらの情報が芦森工業グループを通じて、ステアリングホイールメーカーとしての豊田合成グループに流出する可能性が考えられる。

しかし、ステアリングホイールは、汎用品ではなく、特定の車種に搭載されることが前提の特注品であり、その仕様は、自動車メーカーのリム（ハンドル）デザインや他の車体仕様との兼ね合いでも変わり、ある製品の仕様が他の製品の仕様に共通するものではないことや、原価の前提とされている詳細な情報（例えば、原材料の配合割合や調達量）は明らかにされないことなどから、流出した情報から、豊田合成グループの競争者が製造するステアリングホイールに係る技術情報や価格情報を把握することには限度があると考えられる。

よって、豊田合成グループが、芦森工業グループにステアリングホイールを販売している競争者の秘密情報を得ることで、ステアリングホイールメーカーとして競争上優位になるとは認められない。

以上から、当事会社グループ間で競争者の秘密情報が共有されることによる市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるとは認められない。

(2) 混合型企業結合②（エアバッグの製造販売とシートベルトの製造販売）

ア 組合せ供給についての検討

現状、自動車メーカーによるエアバッグとシートベルトの調達は製品ごとに行われており、当該製品の最適化を自動車部品メーカーに委ねるニーズは高くない。しかし、電動化対応などで自動車産業が変革期にあり、自動車メーカーと自動車部品メーカーの役割分担などに変化が生じ得ることや、自動運転化などで安全部品に求められるニーズに変化が生じ、調達の態様や製品コンセプトに変化（例えば、シートベルトとエアバッグの一体化）が生じることも考えられる。このため、本件行為により、豊田合成グループがエアバッグに加えて芦森工業グループのシートベルトを販売できるようになることで市場における地位が高まり、エアバッグの製造販売分野における競争者の競争力が減退し、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。

まず、各種のエアバッグの製造販売分野における豊田合成グループの競争者の中にはシートベルトの販売を行っている者も含まれており、当該事業者は、いずれも国内外で事業を展開する有数のサプライヤーであるため、上記のような自動車メーカーのニーズに対応することは可能と考えられる。

また、需要者である自動車メーカーは、公正取引委員会のヒアリングに対し、芦森工業グループが小型車向けのシートベルトを得意とすることは認めつつ、本件行為を契機に豊田合成グループが芦森工業グループのシートベルトを扱えることになることで、競争者の製品に比べて著しく品質や機能が向

上するとは考えていない旨回答している。したがって、本件行為により、競争者の競争力が減退して、市場の閉鎖性・排他性の問題が生じることとなると認められる状況にはない。

以上から、組合せ供給により、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 潜在的競争の消滅についての検討

芦森工業グループもエアバッグとシートベルトの両方を扱う事業者であるため、エアバッグとシートベルトを一体的に開発する能力を有していることが競争上優位となる状況となった場合に、芦森工業グループが豊田合成グループに対する有力な事業者となり得るとすれば、本件行為により当事会社間の競争が失われることの将来的な影響は現在よりも大きなものとなることも考え得る。

しかし、まず、需要者である自動車メーカーは、公正取引委員会のヒアリングに対し、安全部品の開発では、衝突実験試験のデータ収集・認証申請、設備投資、法規対応の負担が相対的に大きい上、エアバッグとシートベルトを一体的に開発するには、これまで蓄積されてきたエアバッグとシートベルトの技術的な蓄積だけでは対応できず、実用化までの間に、資金や技術開発の面で新たな負担が生じるため、自動車部品メーカーとしては小規模な芦森工業グループが単体でこれに対応することは難しい旨の見解を示している。次に、上記のとおり、エアバッグとシートベルトの両方を扱う有力な競争者が複数存在しており、本件行為後においても、これらの競争者からの牽制力が引き続き働くと考えられる。

以上から、本件行為による潜在的競争の消滅が、市場の競争に及ぼす影響は軽微である。

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とは認められないと判断した。