

事例4 (株) 椿本チエインによる大同工業(株)の株式取得

第1 当事会社

株式会社椿本チエイン（法人番号212000100218）（以下「椿本チエイン」という。）及び大同工業株式会社（法人番号4220001013264）（以下「大同工業」という。）は、いずれも産業機械において動力伝達（以下「伝動」という。）や物体の搬送に用いられるチェーンの製造販売業を営む会社である。

以下、椿本チエインと既に結合関係が形成されている企業の集団を「椿本チエイングループ」、大同工業と既に結合関係が形成されている企業の集団を「大同工業グループ」、椿本チエインと大同工業を併せて「当事会社」、椿本チエイングループと大同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

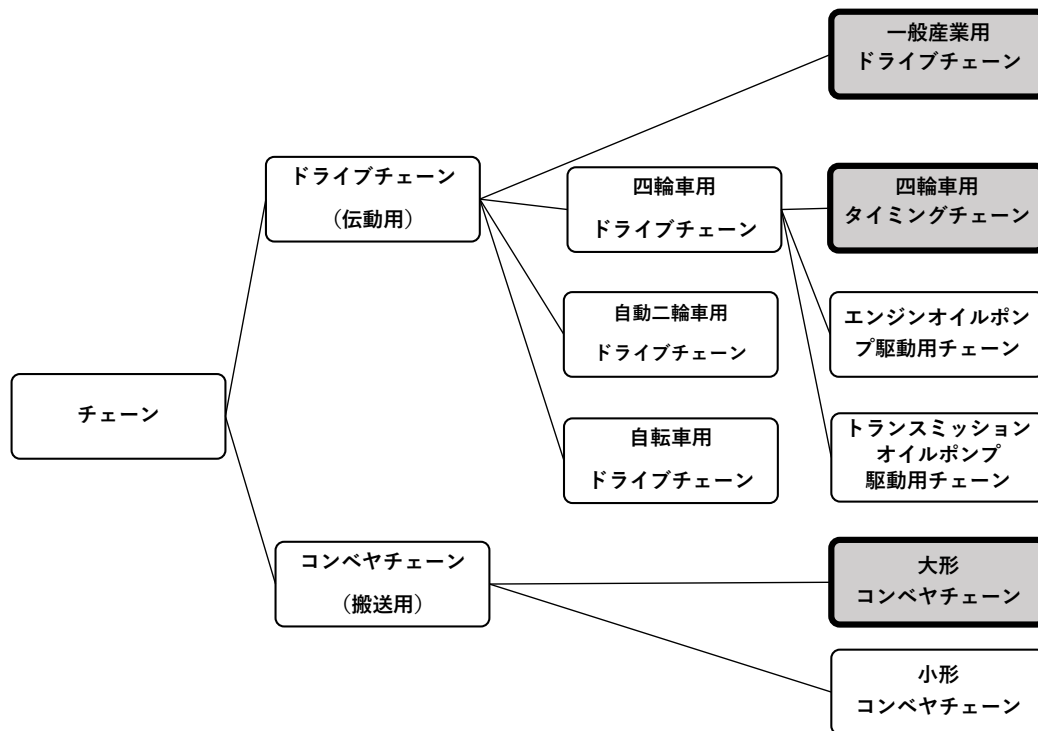
本件は、椿本チエインが、大同工業の株式に係る議決権について50%を超えて取得する（以下「本件行為」という。）ことを計画したものである。

関係法条は、独占禁止法第10条である。

公正取引委員会は、本件の審査において、競争者及び需要者に対してアンケート及びヒアリング（以下、単に「ヒアリング」という。）を行った。

なお、当事会社グループが営む事業の間で、競争関係又は取引関係にある商品は複数存在するところ、以下は、これら商品のうち、本件行為によって生じる競争への影響が特に大きいと考えられた一般産業用ドライブチェーン、四輪車用タイミングチェーン及び大形コンベヤチェーン（図表1において太枠で囲った製品）並びに四輪車用タイミングチェーンシステムにおける水平型企业結合の検討結果について詳述したものである。

【図表1】チェーンの分類



(出所：当委員会にて作成)

第3 一定の取引分野

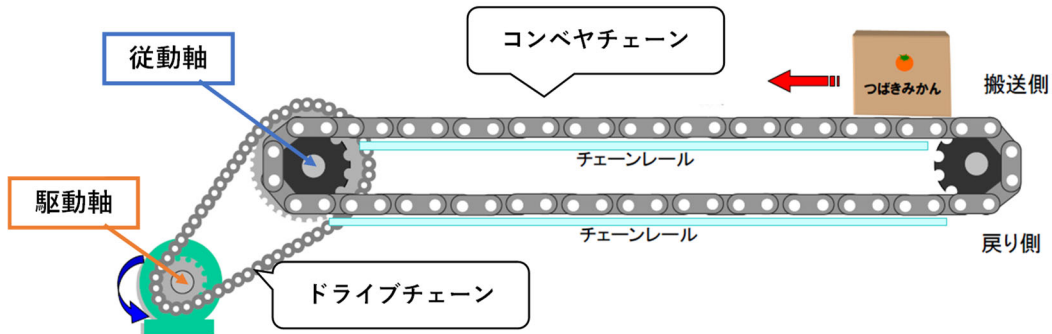
1 商品の概要

(1) チェーンの概要

チェーンは産業機械の部品であり、その用途により、①伝動用の「ドライブチェーン」と、②搬送用の「コンベヤチェーン」とに大別される(図表2参照)。

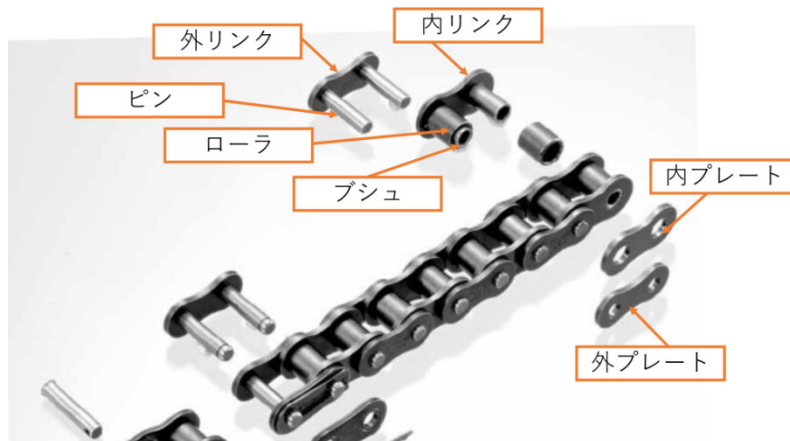
チェーンの基本構造は、2本の円柱状の部品(ピン)を2枚の外プレートに圧入したリンク(外リンク)と、2個の中空形状をもつ軸受の役目を果たす部品(ブシュ)とスプロケットを噛み合わせるための部品(ローラ)を2枚の内プレートに圧入したリンク(内リンク)を交互に組み合わせて連結したもので、鎖状の形状をしている(図表3参照)。

【図表2】 ドライブチェーンとコンベヤチェーン



(出所：当事会社提出資料を基に公正取引委員会にて作成)

【図表3】 チェーンの基本構造



(出所：当事会社提出資料を基に当委員会にて作成)

(2) ドライブチェーン等

ドライブチェーンとは、モーター、エンジン等の動力を、駆動軸とスプロケット（歯車）を介して従動軸に伝達する目的で使用されるチェーンであり、その具体的な用途に合わせて以下のような種類がある。

ア 一般産業用ドライブチェーン

(7) 概要

一般産業用ドライブチェーンとは、コンベヤや多段式立体駐車場等の機械の伝動部分に使用されるドライブチェーンである。

(イ) 商流

一般産業用ドライブチェーンメーカーは、産業機械メーカー又は最終需要者（産業機械の利用者）に対して、チェーンを直接又は代理店等を介し

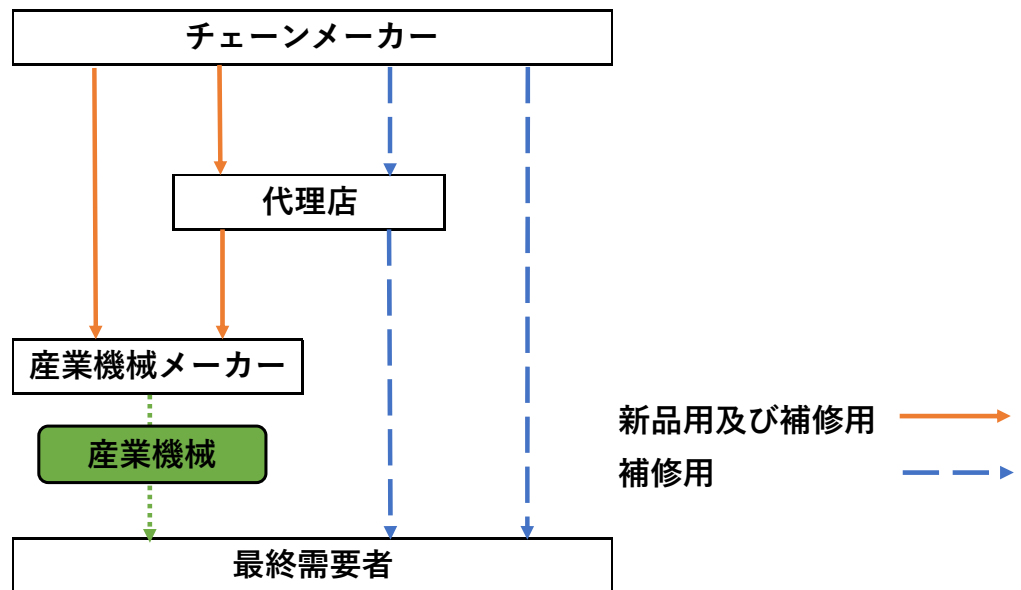
て販売している（図表4参照）。

産業機械メーカーは、自社で産業機械を製造するため又は最終需要者に販売した自社の産業機械の補修交換のために、チェーンメーカーから直接又は代理店を通じて一般産業用ドライブチェーンを調達している（以下、自社で産業機械を製造するために調達するチェーンを「新品用チェーン」と、補修交換のために調達するチェーンを「補修用チェーン」という。）。

このほか、最終需要者が、自社で稼働中の産業機械を自ら補修交換するために、チェーンメーカーから直接又は代理店を通じて補修用チェーンを調達することもある。

なお、新品用チェーンも補修用チェーンも同一の商品であり、基本的に価格に違いはないが、商流や納入ロット数量の違いにより価格が上下する場合がある。

【図表4】一般産業用ドライブチェーンの商流



（出所：当事会社提出資料を基に公正取引委員会にて作成）

(ウ) 類似製品

産業機械の伝動に用いられる製品には、一般産業用ドライブチェーンの他にも、「一般産業用タイミングベルト」、「一般産業用Vベルト」及び「一般産業用ギヤ」（以下、これらを総称する場合「その他伝動用部品」という。）があるが、需要者は、以下で詳述する各製品の特徴を踏まえて、一般産業用ドライブチェーンと使い分けている。

a 一般産業用タイミングベルト

駆動軸・従動軸に取り付けたプーリー（円盤状の部品）に巻付け、プーリーの歯と噛み合うことにより動力を伝達するゴム製の製品であり、金属製の一般産業用ドライブチェーン及び一般産業用ギヤに比べて、静音性に優れており、潤滑油を差す必要がないため、メンテナンスも容易である一方、一般産業用ドライブチェーンのように高トルク¹での使用や高温環境での使用には耐えられない。

b 一般産業用Vベルト

断面がV字型であり、駆動軸と従動軸に取り付けたV溝付きのプーリーに巻きつけ、接触摩擦を利用して動力を伝達する製品であり、一般産業用タイミングベルトよりも伝動効率は低いものの、構造が単純であるため、製造及び取付けが比較的容易である。ただし、一般産業用Vベルトもゴム製であるため、前記aで述べた一般産業用タイミングベルトと同様の特性を有し、一般産業用ドライブチェーンのように高トルクでの使用や高温環境での使用には耐えられない。

c 一般産業用ギヤ

駆動軸と従動軸の歯型を互いに噛み合わせて動力を伝達する製品であり、伝動軸と従動軸の距離が短い場合に使用される。

一般産業用ギヤは金属製であるため、一般産業用ドライブチェーンと同様に、高トルクでの使用や高温環境での使用に適している一方、金属音が発生するため、静音性が求められる環境での使用に適さない。

イ 四輪車用タイミングチェーン及び同システム

(7) 概要

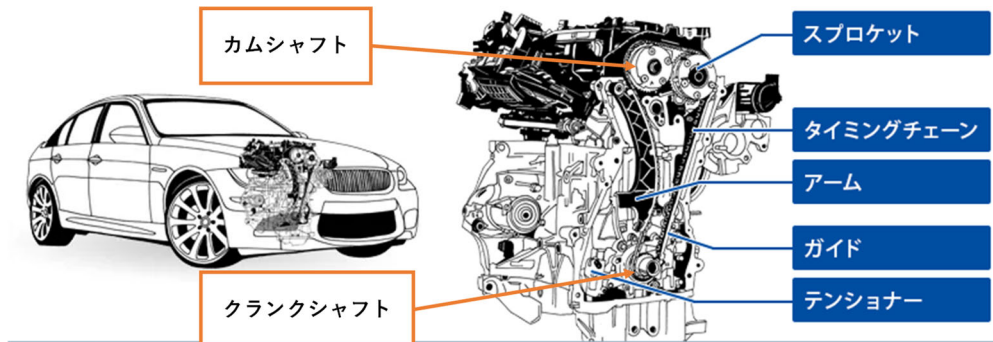
四輪車用タイミングチェーンシステムとは、四輪車用エンジンの吸排気バルブを適正に作動させるために、エンジン内の各部品の動作タイミングを合わせることを目的として組まれた部品一式のことである（図表5参照）。四輪車用タイミングチェーンシステムは、四輪車用タイミングチェーン、スプロケット、テンショナー²、ガイド³等で構成されている。

¹ トルクとは物体を回転させる力の大きさのことであり、高トルクとはこの力が大きいことをいう。

² チェーンの振動と伸びを吸収し、騒音を低減するための部品。

³ チェーンの振動を抑制し、吸排気バルブが開閉するタイミングを適正に保つための部品。

【図表5】四輪車用タイミングチェーンシステムとその構成部品



(出所：当事会社のウェブサイトを基に公正取引委員会にて作成)

四輪車用タイミングチェーンは、四輪車用タイミングチェーンシステムの構成部品として、クランクシャフト(エンジンの主軸)の回転をカムシャフト(吸排気バルブを開閉する軸)に伝達する役割を担うドライブチェーンである。エンジンの動力を直接受けるため大きな負荷がかかることから、高い水準の耐久性が求められており、耐摩耗性や疲労強度を高めるための特殊な表面処理が施されているため、後記(ウ)の類似製品とは異なり、累計走行距離が40万km程度であれば交換不要である。

(イ) 調達状況

自動車メーカーが、四輪車用タイミングチェーン及び同システムの新規調達を行うのは、エンジンの新規開発又は設計変更に伴い、その必要性が生じた場合のみであり、一度調達先として選定した後は10~20年にわたって継続的に同じ調達先から調達している。

自動車メーカーによる四輪車用タイミングチェーン及び同システムの調達には、

- ① 四輪車用タイミングチェーン、スプロケット、テンショナー等を、各構成部品のメーカーから個別に調達するケース(以下「個別調達」という。)
- ② 四輪車用タイミングチェーンメーカーに四輪車用タイミングチェーンシステムの開発・設計を依頼し、システム一式で調達するケース(以下「システム調達」という。)

の2種類がある。

いずれによるかは、各自動車メーカーが、調達コスト、システムの開発・設計・評価コスト、要求性能等を踏まえて、新規調達の都度、決定している。

個別調達の場合は、四輪車用タイミングチェーンを含めシステムの構成部品ごとに、システム調達の場合には、四輪車用タイミングチェーンシス

テム単位で、メーカー間で競争が生じている。当事会社グループは、個別調達における四輪車用タイミングチェーン単体の製造販売と、システム調達における四輪車用タイミングチェーンシステムの製造販売の双方において競合関係にある。

(ウ) 類似製品

四輪車用タイミングチェーンと同様に、クランクシャフトの回転をカムシャフトに伝達する役割を担う部品として、ゴム製の「四輪車用タイミングベルト」及びこれを組み込んだ「四輪車用タイミングベルトシステム」がある。

ゴム製の四輪車用タイミングベルトは、四輪車用タイミングチェーンに比して耐久性が低いため、交換することなく走行可能な累計走行距離が10万km程度にとどまり、自動車の使用年数によっては交換を要する製品である。

なお、四輪車用タイミングベルトシステムでは、四輪車用タイミングチェーンシステムにおけるスプロケットに相当するものとして、スプロケットとは全く形状の異なるプーリーが組み込まれる。

(3) コンベヤチェーン

ア 概要

コンベヤチェーンは、コンベヤ等の搬送用産業機械において、荷を載せる部分に用いられるチェーンである。

コンベヤチェーンの構造は、一般産業用ドライブチェーンと基本的に共通しているものの、スラット（荷受け板）等のパーツをチェーンに取り付けるためのアタッチメント（図表6参照）が取り付けられている。

コンベヤチェーンは、JIS規格等の工業規格に準拠した「小形コンベヤチェーン」と、これによらない「大形コンベヤチェーン」とに大別される（図表6参照）。

大形コンベヤチェーンは、小形コンベヤチェーンに比べてピッチ⁴が大きく⁵、チェーンのサイズも大きいため、耐荷重性に優れ、数十トンから数百トンの重量物の搬送にも使用できる。そのため、大形コンベヤチェーンは鉄鋼、セメント等の重量物を運搬する大型の産業機械に用いられている⁶。

大形コンベヤチェーンは、需要者が要求する仕様に合わせて開発・製造す

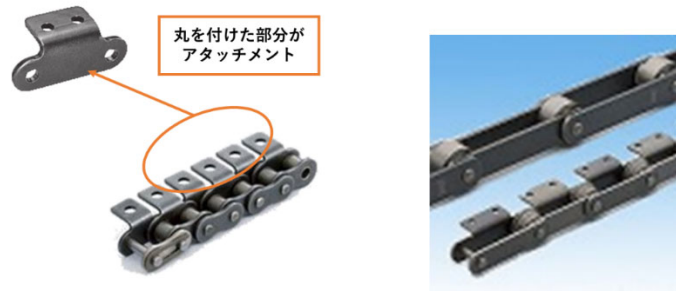
⁴ ピンとピンの間の距離。

⁵ 大形コンベヤチェーンには小形コンベヤチェーンのように工業規格がなく、その仕様についても明確な業界基準があるわけではないが、当事会社グループは、ピッチサイズが75mm以上の製品を大形コンベヤチェーンの標準品（カタログ品）として販売していることから、本件行為の審査においては、75mmよりもピッチサイズが大きいコンベヤチェーンを大形コンベヤチェーンとして整理することとした。

⁶ 他方、小形コンベヤチェーンは、食品工場等での軽量物の運搬に用いられる。

る製品（以下「特注品」という。）の割合が大きく⁷、これに対応するため、大形コンベヤチェーンのメーカーは、都度、製造設備や組立て設備を一部変更又は新設している。

【図表6】小形コンベヤチェーン（左）と大形コンベヤチェーン（右）



（出所：当事会社提出資料を基に公正取引委員会にて作成（左）、当事会社のウェブサイト（右））

イ 商流

コンベヤチェーンの商流は、前記(2)ア(イ)の一般産業用ドライブチェーンの商流と同様である。

コンベヤチェーンについても、一般産業用ドライブチェーンと同じく、新品用チェーンと補修用チェーンがあるが、新品用チェーンも補修用チェーンも同一の商品であり、価格に違いはない。

ウ 調達状況

前記アのとおり、大形コンベヤチェーンは大型の産業機械に用いられるため、当該産業機械における大形コンベヤチェーンの使用箇所によっては不具合を起こした場合に重大な損害が生じ得る（以下、かかる損害が生じ得る使用箇所を「重要部分」という。）。そのため、需要者は、補修用チェーンのうち、重要部分で使用するものについては、他社製品への切替えに起因した不具合が発生することを忌避して、複数社から相見積りを取得することなく、当該産業機械に組み込まれていた大形コンベヤチェーンと同じメーカー製のものを調達する傾向にある。

他方、新品用チェーン及び重要部分以外に使用する補修用チェーンについては、需要者は、特定のメーカーからしか調達することができない特殊な仕様が必要な場合や、最終需要者から調達先の指定がある場合を除けば、基本的に複数社から相見積りを取得して調達先を選定している。

⁷ 大形コンベヤチェーンの需要者からのヒアリング結果では、総じて、自社の大形コンベヤチェーンの調達に占める特注品の割合は8～10割程度との回答であった。

エ 類似製品

コンベヤチェーンと同様に、コンベヤ等の荷を載せる部分に用いられる製品として、「コンベヤベルト」及び「プラスチックモジュラーベルト」（以下、これらを総称する場合「その他搬送用部品」という。）があるが、需要者は、以下で詳述する各製品の特徴を踏まえて、コンベヤチェーンと使い分けている。

なお、その他搬送用部品は、コンベヤチェーンのようにアタッチメントを取り付ける必要がなく、そのベルト上に直接荷を載せて搬送することができる。

(ア) コンベヤベルト

コンベヤベルトは、主にゴム製のため、金属製のコンベヤチェーンと比べて、静音性を重視する環境での使用に適しているほか、コンベヤチェーンのようにサビが発生しないため、洗浄することが可能であり、衛生面が重視される荷での使用に適している一方、コンベヤチェーンよりも耐久性及び耐熱性が低く、重量物の搬送や高温環境下での使用に耐えられない。

(イ) プラスチックモジュラーベルト

プラスチック製のパーツをレンガ状に組み合わせて作られた製品であり、表面に穴が開いているため、液体を使用する工程がある産業機械での使用に適しているほか、コンベヤチェーンやコンベヤベルトより薄いため、搭載した産業機械をよりコンパクトにできるという特徴がある。一方、前記(ア)のコンベヤベルトと同様に、耐久性及び耐熱性が低く、重量物の搬送や高温環境下での使用には耐えられない。また、コンベヤチェーン及びコンベヤベルトと比べて高額である。

2 商品範囲⁸⁾

(1) ドライブチェーンとコンベヤチェーン間の代替性

ドライブチェーンは伝動用、コンベヤチェーンは搬送用に使われており、その用途は全く異なっているため、両者間に需要の代替性は認められない。

また、コンベヤチェーンの製造に当たっては、ドライブチェーンとは異なり、アタッチメントの製造及び組立設備を導入する必要がある上、大形コンベヤチェーンに至っては、ドライブチェーンとは構成部品のサイズも全く異なるため、その製造設備は全く異なる。そのため、一方の製品のメーカーが、短期間のうちに多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製品の製造に

⁸⁾ 前記1(2)ア(イ)及び(3)イのとおり、一般産業用ドライブチェーン及びコンベヤチェーンは、それぞれその用途により、新品用チェーンと補修用チェーンに大別されるが、両者は同一の商品であり、その価格にも違いはないことから、両者を同一の商品範囲として検討した。

転換することは困難であることから、両者間に供給の代替性も認められない。
したがって、「ドライブチェーン」と「コンベヤチェーン」は異なる商品範囲を構成する。

(2) 一般産業用ドライブチェーンと四輪車用タイミングチェーン間の代替性

一般産業用ドライブチェーンは産業機械用、四輪車用タイミングチェーンは四輪車用のドライブチェーンであり、その用途の違いに応じて、両者のサイズや要求される性能（耐摩耗性、疲労強度等）も異なるため、両者間に需要の代替性は認められない。

また、両者の製造工程には共通する部分も多いが、四輪車用タイミングチェーンについては、需要者である自動車メーカーが要求する高い品質を確保するために、耐摩耗性や疲労強度を高めるための特殊な表面処理を施す必要があるなど、製造設備や製造ノウハウが異なる。そのため、多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製品の製造に転換することは容易ではないことから、両者間の供給の代替性は限定的である。

したがって、「一般産業用ドライブチェーン」と「四輪車用タイミングチェーン」は異なる商品範囲を構成する。

(3) 一般産業用ドライブチェーンとその他伝動用部品間の代替性

一般産業用ドライブチェーンとその他伝動用部品は、前記1(2)ア(ウ)のとおり、軸間距離、伝動効率、静音性等において異なる特徴を有しており、需要者は、これらの特徴を考慮して製品を使い分けしているため、両者間の需要の代替性は限定的である。

また、これらの製品は、それぞれ素材や構造が異なるため、開発設計及び製造ノウハウや製造設備も異なる。そのため、一方の製品のメーカーが、短期間のうちに多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製品の製造に転換することは困難であることから、両者間には供給の代替性は認められない。

したがって、「一般産業用ドライブチェーン」と「その他伝動用部品」とは異なる商品範囲を構成する。

(4) 四輪車用タイミングチェーンと四輪車用タイミングベルト間の代替性

四輪車用タイミングチェーンは、前記1(2)イ(ウ)のとおり、四輪車用タイミングベルトよりも耐久性が高く、製品寿命が長いところ、ヒアリングを行った需要者は、いずれもこれを理由に「現在四輪車用タイミングチェーンのみを調達している」又は「今後の調達では四輪車用タイミングチェーンのみを採用する予定である」と回答していた。したがって、両者間に需要の代替性は認められない。

また、両者は、素材や構造が異なるため、開発設計及び製造ノウハウや製造

設備も異なる。そのため、一方の製品のメーカーが、短期間のうちに多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製品の製造に転換することは困難であることから、両者間に供給の代替性は認められない。

したがって、「四輪車用タイミングチェーン」と「四輪車用タイミングベルト」は異なる商品範囲を構成する。

(5) 四輪車用タイミングチェーンシステムと四輪車用タイミングベルトシステム間の代替性

四輪車用タイミングチェーンシステムと四輪車用タイミングベルトシステムについても、前記(4)の四輪車用タイミングチェーンと四輪車用タイミングベルトの需要の代替性に関する記載と同様の事情から、両者間に需要の代替性は認められない。

また、前記1(2)イ(ウ)のとおり、四輪車用タイミングベルトシステムでは、四輪車用タイミングチェーンシステムにおけるスプロケットに相当するものとしてプーリーが組み込まれるなど、両者の構成部品も大きく異なるため、開発設計及び製造ノウハウや製造設備が異なる。そのため、一方の製品のメーカーが、短期間のうちに多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製品の製造に転換することは困難であることから、両者間には供給の代替性は認められない。

したがって、「四輪車用タイミングチェーンシステム」と「四輪車用タイミングベルトシステム」は異なる商品範囲を構成する。

(6) コンベヤチェーンとその他搬送用部品間の代替性

ア コンベヤチェーンとその他搬送用部品間の代替性

コンベヤチェーンとその他搬送用部品は、前記1(3)エのとおり、静音性、液体を使用する環境下での使用適性等において異なる特徴を有しており、需要者は、これらの特徴を考慮して製品を使い分けているため、両者間の需要の代替性は限定的である。

また、コンベヤチェーンとその他搬送用部品とでは、素材や構造が異なるため、開発設計及び製造ノウハウや製造設備が異なる。そのため、一方の製品のメーカーが、短期間のうちに多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製造に転換することは困難であることから、両者間に供給の代替性は認められない。

したがって、「コンベヤチェーン」と「その他搬送用部品」とは異なる商品範囲を構成する。

イ 大形コンベヤチェーンと小形コンベヤチェーン間の代替性

大形コンベヤチェーンと小形コンベヤチェーンは、前記1(3)アのとおり、

荷の重量によって使い分けられていることから、両者間の需要の代替性は限定的である。

また、小形コンベヤチェーンと大形コンベヤチェーンとでは、構成部品が大きさが全く異なることから、その製造設備も全く異なる。そのため、一方の製品のメーカーが、短期間のうちに多大な追加的費用やリスクを負うことなくもう一方の製品の製造に転換することは困難であることから、両者間に供給の代替性は認められない。

したがって、「大形コンベヤチェーン」と「小形コンベヤチェーン」とは異なる商品範囲を構成する。

(7) 小括

以上のことから、本件では、「一般産業用ドライブチェーン」、「四輪車用タイミングチェーン」、「四輪車用タイミングチェーンシステム」及び「大形コンベヤチェーン」を商品範囲として画定する。

3 地理的範囲

一般産業用ドライブチェーン、四輪車用タイミングチェーン、四輪車用タイミングチェーンシステム及び大形コンベヤチェーンのいずれについても、日本国内における輸送に制約はなく、日本全国の需要者は地域性の影響を受けることなく同等の価格条件で調達することが可能である。

したがって、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

当事会社グループは、いずれも日本国内において、①一般産業用ドライブチェーン、②四輪車用タイミングチェーン、③四輪車用タイミングチェーンシステム及び④大形コンベヤチェーンの製造販売業を営んでいることから、本件行為は、各製造販売業に係る水平型企业結合に該当する。

2 水平型企业結合①(一般産業用ドライブチェーン製造販売業)

(1) 一定の取引分野におけるセーフハーバー基準の該当性

日本国内の一般産業用ドライブチェーン製造販売業の市場シェアは図表7のとおりであり、本件行為後のHHIは約3,700、HHIの増分は約1,300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。

なお、海外メーカーの一般産業用ドライブチェーンの国内売上高は不明であることから、図表7には含めず、後記(2)イで輸入圧力として検討する。

【図表7】一般産業用ドライブチェーン製造販売業の市場シェア(令和6年度)

順位	会社名	市場シェア
1	椿本チエイングループ	約40%
2	大同工業グループ	約15%
3	A社	約10%
3	B社	約10%
5	C社	約10%
6	D社	0～5%
7	E社	0～5%
8	F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3,700		
HHIの増分：約1,300		

(2) 単独行動による競争の実質的制限

ア 当事会社の地位及び競争者の状況

図表7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%と高いが、競争者として、市場シェア約10%のA社、B社及びC社が存在しており、A社及びB社には供給余力が認められる。

したがって、競争者の牽制力が認められる。

イ 輸入

需要者に対するヒアリングでは、海外製の一般産業用ドライブチェーンを現に採用している、又は、その採用を具体的に検討していると回答した需要者が複数おり、当該需要者からは、特定の海外メーカーの製品であれば、当事会社グループの製品と比較しても、その性能や品質に遜色はなく、輸送費等を加味しても安価であるため、当該海外メーカーの製品への切替えは可能であり、今後、調達量を更に増やすことも検討しているとの回答があった。

したがって、輸入圧力が認められる。

ウ 隣接市場からの競争圧力

需要者に対するヒアリング結果によれば、一般産業用ドライブチェーンとその他伝動用部品は、前記第3の1(2)ア(ウ)で述べた軸間距離、伝動効率、静音性等の特性に応じて使い分けされている状況にある。

また、需要者が、新品用又は補修用チェーンである一般産業用ドライブチェーンをその他伝動用部品に切り替えるに当たっては、当該産業機械の設

計変更及び周辺の部品の切替え⁹が必要となることから、仮に本件行為後に当事会社グループが一般産業用ドライブチェーンの価格引上げをした場合であっても、その他伝動用部品への切替えは困難であると考えられる。

したがって、隣接市場からの競争圧力は認められない。

エ 小括

以上のとおり、一般産業用ドライブチェーン製造販売業においては、競争者からの牽制力及び輸入圧力が認められる。そのため、当事会社グループの単独行動により、一般産業用ドライブチェーン製造販売業における競争を実質的に制限することとなるとはいえない。

(3) 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為により、一般産業用ドライブチェーンの供給者数は1減少するものの、当事会社グループに対して牽制力を有するA社及びB社を含む競争者が複数存在している。

さらに、前記(2)イで述べたとおり、輸入圧力も認められる。

以上のことから、協調的行動によっても、一般産業用ドライブチェーン製造販売業における競争が実質的に制限されることとなるとはいえない。

3 水平型企业結合②(四輪車用タイミングチェーン製造販売業)

(1) 一定の取引分野におけるセーフハーバー基準の該当性

日本国内の四輪車用タイミングチェーン製造販売業の市場シェアは図表8のとおりであり、本件行為後のHHIは約8,000、HHIの増分は約1,900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。

なお、海外メーカーの四輪車用タイミングチェーンの国内売上高は不明であることから、図表8には含めず、後記(2)ウで輸入圧力として検討する。

【図表8】四輪車用タイミングチェーン製造販売業の市場シェア(令和6年度)

順位	会社名	市場シェア
1	椿本チエイングループ	約75%
2	大同工業グループ	約15%
3	G社	約10%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約90%・第1位		

⁹ 一般産業用ドライブチェーンから、一般産業用タイミングベルト又は一般産業用Vベルトに切り替えるに当たっては、スプロケットからプーリーに切り替える必要があり、一般産業用ギヤに切り替えるに当たっては、スプロケットを取り外し、一般産業用ギヤを複数個組み合わせることで軸間距離を調節する必要がある。

本件行為後のHHI：約8,000
HHIの増分：約1,900

(2) 単独行動による競争の実質的制限

ア 当事会社の従来競争状況等

前記第3の1(2)イ(イ)のとおり、四輪車用タイミングチェーンの需要者である自動車メーカーが新規調達を行うのは、エンジンの新規開発又は設計変更に伴い、その必要性が生じた場合のみであるところ、ヒアリングを行った国内の主要な自動車メーカー¹⁰⁾には、個別調達を行っていない者のほか、電気自動車の普及等により、新規エンジンの開発自体をほとんど行わなくなったことを踏まえて、相見積りを行うことなく、かねてから調達量が多かった四輪車用タイミングチェーンメーカーから調達する方針を採る者や、性能が求める基準に達していないことを理由に当事会社グループの一方には見積りを依頼しない方針を採る者が存在した。

そのため、四輪車用タイミングチェーン製造販売業において、当事会社グループ間の競争が行われる場面は、特定の自動車メーカー（個別調達を行う者で、新規調達時に相見積りを取得している者）向けに限定されている状況にある。

イ 当事会社の地位及び競争者の状況

図表8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90%と高いが、競争者として、市場シェア約10%のG社が存在する。G社はさらなる増産が可能であり、また、前記アのとおり、四輪車用タイミングチェーン製造販売業の市場全体の取引のうち、新規調達時に相見積りを取得している自動車メーカー向けの取引は限定されることからすれば、同社には供給余力が認められる。

したがって、競争者の牽制力が認められる。

ウ 輸入

海外製の四輪車用タイミングチェーンを調達するに当たっては、国内製造品に比べて、輸送費等のコストがかかる上、輸送の遅延等により欠品が生じるリスクを考慮して大量の在庫を確保しておく必要があることから、倉庫等の設備に追加費用が生じる。実際に、ヒアリングにおいて、一部の需要者は、海外メーカーから見積りを取得したものの、国内メーカーの製品と比較してコストメリットがなかったため、採用しなかったと回答している。

他方、海外製の四輪車用タイミングチェーンを現に採用している需要者は、

¹⁰⁾ これら自動車メーカーによる自動車販売台数は、日本国内での自動車販売台数の少なくとも9割以上を占める。

特定の海外メーカーの製品について、当事会社グループを含む国内メーカーの製品と比較しても、その性能や品質に大きな差はないと評価しており、今後の新規調達時においてその海外メーカーが調達先になり得ると回答している。

したがって、輸入圧力は一定程度認められる。

エ 隣接市場からの競争圧力

四輪車用タイミングベルトは、四輪車用タイミングチェーンよりも耐久性が低く、製品寿命も短いことから、ヒアリングを行った需要者は、いずれも現在では四輪車用タイミングチェーンのみを調達している、又は、今後の調達では四輪車用タイミングチェーンのみを採用する予定であるとのことであつた。

したがって、隣接市場からの競争圧力は認められない。

オ 需要者からの競争圧力

新規調達時に相見積りを取得している需要者による調達（前記ア参照）においては、四輪車用タイミングチェーンメーカー間で積極的に競争が行われている。

また、ヒアリングを行った需要者の中には、仮に本件行為後に価格引上げが行われた場合には、当事会社グループから調達している四輪車用タイミングチェーン以外の部品や海外拠点における四輪車用タイミングチェーン等の購入量を減らす旨を示唆するなどの対抗措置を採ることを検討すると述べる者がいた。

したがって、需要者からの競争圧力が一定程度認められる。

カ 小括

以上のとおり、四輪車用タイミングチェーン製造販売業においては、競争者からの牽制力が認められる上、輸入圧力及び需要者からの競争圧力も一定程度認められる。そのため、当事会社グループの単独行動により、四輪車用タイミングチェーン製造販売業における競争を実質的に制限することとなるとはいえない。

(3) 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為により、四輪車用タイミングチェーンの供給者数は3社から2社へ減少するため、競争者間で、より一層互いの行動を高い確度で予測しやすくなり、また、協調的行動からの逸脱の監視も容易になることは否定できない。

しかしながら、四輪車用タイミングチェーンは、エンジンの新規開発又は設計変更に伴い、四輪車用タイミングチェーンの新規調達の必要性が生じた場合

にのみ調達が行われ、一度調達先として選定されれば、10～20年にわたって継続的に調達されることから、四輪車タイミングチェーンの取引は大口かつ安定的な取引である。また、過去の実績からすると、自動車メーカーが新規調達を行う頻度は、およそ7～10年に1度であり、今後は、電気自動車の普及により、さらにその頻度が低下することが予想されることから、同取引は散発的かつ不定期な取引である。このように大口かつ安定的な取引を獲得できる相見積りが、散発的かつ不定期に行われていることからすると、協調的行動をとる誘因は小さくなり、互いの行動を予測することも困難であると考えられる。さらに、前記(2)ウ及びオで述べたとおり、輸入圧力及び需要者からの競争圧力も一定程度認められる。

以上のことから、協調的行動によって、四輪車用タイミングチェーン製造販売業における競争が実質的に制限されることとならないといえない。

4 水平型企业結合③(四輪車用タイミングチェーンシステムの製造販売)

(1) 一定の取引分野におけるセーフハーバー基準の該当性

四輪車用タイミングチェーンシステムの製造販売市場(日本全国)における正確な市場シェアは不明であることから、水平型企业結合のセーフハーバー基準には該当しないものとして検討した。

(2) 単独行動による競争の実質的制限

ア 当事会社の従来競争状況等

ヒアリングを行った自動車メーカー¹¹⁾の中には、そもそもシステム調達を行っていない者もいるほか、システム調達を行っていても大同工業グループには見積りを依頼していない者がいる。そのため、当事会社グループ間で競争が行われる場面は、特定の自動車メーカー向け(システム調達を行う者で、新規調達時に相見積りを取得している者)に限定されている状況にある。

イ 当事会社の地位及び競争者の状況

前記(1)のとおり、正確な市場シェアは不明ではあるものの、ヒアリングを行った国内の主要な自動車メーカーに対する売上高のみを基礎として当事会社グループ及び競争者の四輪車用タイミングチェーンシステムのシェアを算出すると、図表9のとおりとなる¹²⁾。なお、海外メーカーの四輪車用タイミングチェーンシステムは図表9には含めず、後記ウで輸入圧力として検討する。図表9からすると、大同グループの市場シェアは僅少であり、本

¹¹⁾ 脚注10のとおり、これらの自動車メーカーによる国内自動車販売台数の合計は、日本国内での自動車総販売台数の少なくとも9割以上を占める。

¹²⁾ 脚注10のとおり、ヒアリングを行った自動車メーカーの国内における自動車販売台数の合計は、国内自動車総販売台数の9割以上を占めており、同表の数値は正確な市場シェアに係る数値と大きく離れたものではないと考えられる。

件行為による当事会社グループの市場シェアの増分は僅少であると考えられる。

また、当事会社グループの合算市場シェアは約80%と高いが、競争者として、市場シェア約20%のH社が存在する。H社はさらなる増産が可能であり、また、前記アのとおり、四輪車用タイミングチェーンシステム製造販売業の市場全体の取引のうち、新規調達時に相見積りを取得している自動車メーカー向けの取引は限定されることからすれば、同社には供給余力が認められる。

したがって、競争者の牽制力が認められる。

【図表9】ヒアリングを行った需要者に対する四輪車用タイミングチェーンシステムの売上高（令和6年度）

順位	会社名	市場シェア
1	椿本チエイングループ	約80%
2	H社	約20%
3	大同工業グループ	0～5%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約90%・第1位		

ウ 輸入

前記3（2）ウの一段落目と同様の事情が認められたものの、一部の需要者は、特定の海外メーカーから四輪車用タイミングチェーンシステムを調達しているとのことであり、これに鑑みれば、輸入圧力は一定程度認められる。

エ 隣接市場及び需要者からの競争圧力

前記3（2）エと同様の事情から、隣接市場からの競争圧力は認められない。

他方、前記3（2）オと同様の事情から、需要者からの競争圧力が一定程度認められる。

オ 小括

以上のとおり、四輪車用タイミングチェーンシステムの製造販売業においては、競争者からの牽制力が認められる上、輸入圧力及び需要者からの競争圧力も一定程度認められる。そのため、当事会社グループの単独行動により、四輪車用タイミングチェーンシステム製造販売業における競争を実質的に制限することとならない。

(3) 協調的行動による競争の実質的制限

前記3(3)と同様の事情から、協調的行動によって、四輪車用タイミングチェーンシステム製造販売業における競争が実質的に制限されることとなるとはいえない。

5 水平型企業結合④(大形コンベヤチェーン製造販売業)

(1) 一定の取引分野におけるセーフハーバー基準の該当性

日本国内の大形コンベヤチェーン製造販売業の市場シェアは図表10のとおりであり、本件行為後のHHIは約5,000、HHIの増分は約900であることから、水平型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

なお、海外メーカーの大形コンベヤチェーンの国内売上高は不明であることから、図表10には含めず、後記(2)ウで輸入圧力として検討する。

【図表10】大形コンベヤチェーン製造販売業の市場シェア(令和6年度)

順位	会社名	市場シェア
1	椿本チエイングループ	約55%
2	I社	約35%
3	大同工業グループ	約10%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約65%・第1位		
本件行為後のHHI：約5,000		
HHIの増分：約900		

(2) 単独行動による競争の実質的制限

ア 当事会社の従来競争状況等

前記第3の1(3)ア及びウで述べたとおり、大形コンベヤチェーンは特注品の割合が大きく、中には、特定のメーカーからしか調達することができない特殊な仕様のチェーンも一定程度存在している。そのため、かかる大形コンベヤチェーンについては、新品用であるか補修用であるかを問わず、従来から、当事会社グループ間での競争は行われていない。

また、前記第3の1(3)ウで述べたとおり、需要者は、重要部分の補修用チェーンの調達において、他メーカー製チェーンへの切替えに起因する不具合を忌避して、複数社から相見積りを取得することはしておらず、従来から取引しているメーカー1社のみに見積りを依頼して調達する傾向にある。

したがって、当事会社グループ間で競争が行われているのは、特定のメーカーからしか調達することができない特殊な仕様のチェーンを調達する場合や、最終需要者から調達先の指定がある場合を除く、新品用チェーンの調達時及び重要部分以外(万が一不具合を起こしても重大な損害は生じない部

分) で使用される補修用チェーンの調達時であると考えられる。

イ 当事会社の地位及び競争者の状況

図表10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65%と高いが、市場における有力な競争者として、I社(市場シェア約35%)が存在し、同社には供給余力が認められる。

したがって、競争者の牽制力が認められる。

ウ 輸入

ヒアリングを行った需要者の中には、重要部分で使用する大形コンベヤチェーンの場合、海外メーカーからの調達については、①長期間の使用に耐え得る製品寿命が担保されていないこと、②日本国内に拠点を有していないため不具合が生じた際に国内メーカーほど迅速に原因究明・対応ができないことなどを理由に、検討していないと述べる者がいた。

他方、重要部分以外で使用する大形コンベヤチェーンであれば、仮に上記①や②の懸念が顕在化してもその影響(損害)は限定的であるため、コストメリット等を考慮して、国内メーカーよりも安価な海外メーカーから調達している需要者もあり、当事会社グループを含む国内メーカー製から海外メーカー製に切り替えた事例が認められた。

また、海外メーカー製を使用している需要者の中には、当事会社グループを含む国内メーカー製と比較しても、その性能や品質に大きな差はなく、重要部分以外であれば、問題なく使用することができる上、調達価格も安価であると評価しており、当該海外メーカー製への切替え又は調達量の増加は可能であると述べる者がいた。

したがって、輸入圧力は一定程度認められる。

エ 隣接市場からの競争圧力

大形コンベヤチェーンとその他搬送用部品は、前記第3の1(3)エで述べた静音性、液体を使用する環境下での使用適性等の特性の違いに応じて使い分けされている状況にある。

また、需要者が、新品用又は補修用チェーンである大形コンベヤチェーンをその他搬送用部品に切り替えるに当たっては、設計の変更及び周辺の部品の切替え¹³が必要であり、仮に本件行為後に当事会社グループが大形コンベ

¹³大形コンベヤチェーンには、アタッチメントが取り付けられているため、そこに荷の特性に応じたパーツ(例:スラット(荷受け板)、ケージ等)を取り付けることが容易である一方、その他搬送用部品は、ベルト上に直接荷を載せて搬送する前提の製品であり、アタッチメントが取り付けられていない。そのため、大形コンベヤチェーンから、その他搬送用部品に切り替えるに当たっては、その他搬送用部品に当該パーツを取り付けられるように、再度設計し直し、再設置する必要があるほか、駆動系の周辺部品を切り替える必要も生じる。

ヤチェーンの価格引上げをした場合であっても、切替えは困難であると考えられる。

したがって、隣接市場からの競争圧力は認められない。

オ 小括

前記アのとおり、当事会社グループの間である程度活発に競争が行われているのは、特定のメーカーからしか調達できない特殊な仕様のチェーンを調達する場合や最終需要者からのメーカー指定がある場合を除いた、新品用チェーンの調達時及び重要部分以外で使用されている補修用チェーンの調達時に限られる。また、前記イ及びウのとおり、競争者からの牽制力が認められる上、輸入圧力も一定程度認められる。

このことを踏まえると、当事会社グループの単独行動により、大形コンベヤチェーン製造販売業における競争を実質的に制限することとならない。

(3) 協調的行動による競争の実質的制限

本件行為により、大形コンベヤチェーンの供給者の数は3社から2社へ減少するため、競争者間で、より一層互いに行動を高い確度で予測しやすくなり、また、協調的行動からの逸脱の監視も容易になることは否定できない。

しかしながら、前記(2)アのとおり、当事会社グループ及び競争者の間である程度活発に競争が行われているのは、新品用チェーンの調達時及び重要部分以外で使用されている補修用チェーンの調達時に限られるところ、大形コンベヤチェーンは、特注品が大半を占めており、また、特注品は多品種少量生産が求められるため、各チェーンメーカーの費用条件、販売価格及び利益等は、見積り依頼や発注を受けた時点における各メーカーの原材料の在庫保有状況や製造設備や組立て設備の空き状況等によって大きく異なることを踏まえれば、競争者間で、かかる状況を互いに把握できる状態にはないため、互いの費用条件、販売価格及び利益等を高い確度で予測することは困難である。

また、大形コンベヤチェーンが使用されるような大型の産業機械は頻繁に製造されるものではないため、新品用チェーンの取引は、大口かつ不規則の取引となることが多く、補修用チェーンの取引も基本的には不規則に発生するものである。そのため、協調的行動をとる誘因は小さくなり、互いの行動を予測することも困難であると考えられる。

さらに、前記(2)ウで述べたとおり、輸入圧力も一定程度認められる。

以上のことから、協調的行動によっても、大形コンベヤチェーン製造販売業における競争が実質的に制限されることとならない。

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
とはいえないと判断した。