

事例7 トピー工業(株)によるリンテックス(株)の株式取得

第1 本件の概要

本件は、ホイールの製造販売業等を営むトピー工業株式会社（法人番号2010701019419）（以下「トピー工業」といい、トピー工業を最終親会社とする企業結合集団を「トピー工業グループ」という。）が、ホイールの製造販売業等を営むリンテックス株式会社（法人番号2260001024276）（以下「リンテックス」という。また、トピー工業グループとリンテックスを併せて「当事会社グループ」という。）の発行済株式の全部を取得すること（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。

第2 一定の取引分野

1 商品の概要

ホイールは、車両の車軸に取り付けられ、タイヤを保持しながら車両の動力を接地面に伝える役割を果たす部品であり、乗用車のほか、バス・トラックやフォークリフト等の産業車両でも使用されている。また、ホイールの素材には主にアルミ又はスチールが用いられているが、近年では燃費効率やデザイン性等から、乗用車のホイールにはアルミホイールが採用されることが多くなっている。本件の当事会社グループであるトピー工業グループはアルミ及びスチールのホイールを、リンテックスはスチールのホイールのみを製造している。

2 商品範囲

(1) 車両の種類間の代替性

前記1のとおり、ホイールは、乗用車のほか、バス・トラックやフォークリフト等の産業車両でも用いられているが、各種車両用のホイールにはサイズ、荷重要件、ホイール自体の重量及び剛性に違いがあることから、これらの中に需要の代替性は認められない。また、各種車両用のホイールはそれぞれ専用の設備で製造されており、供給の代替性も認められない。

(2) 素材間の代替性

アルミホイールとスチールホイールはどちらも乗用車やバス・トラック等に用いられているが、両製品では性能、デザイン及び価格に差があることから、需要の代替性が高いとまではいえない。また、アルミホイールとスチールホイールの製造設備は異なっており、供給の代替性も認められない。

(3) 小括

以上から、本件では、当事会社グループが競合するスチールホイールについて、「乗用車用スチールホイール」及び「バス・トラック用スチールホイール」をそれぞれ商品範囲として画定した。

3 地理的範囲

前記2(3)の各製品について、日本国内において輸送上の制約はなく、また、地域によって価格が異なることもない。そして、乗用車メーカー及びバス・トラックメーカーは国内のスチールホイールメーカーから地域を限定することなく、各製品を調達している。

したがって、本件では、いずれの製品についても「日本全国」を地理的範囲として画定した。

第3 本件行為が競争に与える影響

1 乗用車用スチールホイール

(1) 単独行動による競争の実質的制限

ア 当事会社グループの地位及び競争事業者の状況

平成27年度における乗用車用スチールホイールの市場シェアは、下表のとおりである。本件行為後のHHIは約5,000、HHIの増分は約1,400となるから、乗用車用スチールホイールについては、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当しない。

本件行為後の当事会社グループの市場シェアは約50%となるが、有力な競争事業者として、市場シェア約50%のA社が存在する。また、乗用車用スチールホイールの需要は減少傾向にあることもあり、各事業者は一定の供給余力を有している。

したがって、競争事業者からの競争圧力が一定程度認められる。

【平成27年度における乗用車用スチールホイールの市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	A社	約50%
2	トピー工業グループ	約30%
3	リンテックス	約25%
合計		100%
合算市場シェア・順位：約50%・第1位		

イ 輸入

乗用車用スチールホイールについては、現在輸入は行われていないものの、乗用車メーカーの中には、輸入品の品質は国産スチールホイールとほぼ同等であり、輸入も可能であるとする乗用車メーカーも存在する。また、輸入に当たっての制度上又は実態上の障壁もない。

したがって、輸入圧力が一定程度認められる。

ウ 参入

過去5年間で乗用車用スチールホイールの製造販売業に新たに参入した企業はなく、また、上記アのとおり、需要が減少傾向にあることからすれば、今後も新たな参入が生じる見込みはない。

したがって、参入圧力は認められない。

エ 隣接市場からの競争圧力

前記第2の1のとおり、近年の乗用車にはアルミホイールが採用されることが多く、スチールホイールの採用は減少している。さらに、乗用車メーカーは今後もスチールホイールからアルミホイールへの切替えがある程度進行すると認識している。また、乗用車用アルミホイールの市場における当事会社グループのシェアは小さく、有力な競争事業者が多数存在する。

したがって、隣接市場である乗用車用アルミホイールからの競争圧力が一定程度認められる。

オ 需要者からの競争圧力

乗用車用スチールホイールの需要は年々減少している。また、乗用車用スチールホイールは成熟した製品であり、乗用車メーカーは容易に調達先を切り替えることができることから、乗用車メーカーからの競争圧力は強まっていると認められる。

さらに、乗用車メーカーは、乗用車用スチールホイールメーカーを選定した後も、原則として1年に1度程度、価格改定に関する交渉を行っている。この点、乗用車用スチールホイールは製品に技術的な差別化要素が少ないため、乗用車用スチールホイールメーカーは乗用車メーカーからの合理化要請を受けやすい状況にある。

したがって、需要者からの競争圧力が認められる。

カ 小括

以上のとおり、本件行為により、当事会社グループの単独行動によって、乗用車用スチールホイールに係る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認められる。

(2) 協調的行動による競争の実質的制限

各メーカーが製造している製品は同等のものであり、また、コスト構造も類似していること等から、乗用車用スチールホイールメーカーは、本件行為により、互いの行動を予測することが容易となり、協調的な行動が生じる可能性がある。

しかしながら、乗用車メーカーは原則として、新規車種の発売時及びモデルチェンジをする際に採用したスチールホイールメーカーから当該車種のスチールホイールの全量を調達していることから、乗用車用スチールホイールの市場シェアの変動は大きく、また、乗用車メーカーは乗用車用スチールホイールメーカーが提出した見積価格や最終的な調達価格を公表しておらず、その取引の頻度も不定期であること等からすると、乗用車用スチー

ルホイールメーカーが他の競争事業者の行動を予測することは困難である。

上記のような事情に加えて、前記(1)に記載の輸入圧力、隣接市場からの競争圧力及び需要者からの競争圧力が働いていることから、これらの競争圧力も協調的行動を妨げる要因になると認められる。

以上から、本件行為により、当事会社グループと競争事業者の協調的行動によって、乗用車用スチールホイールに係る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認められる。

2 バス・トラック用スチールホイール

平成27年度におけるバス・トラック用スチールホイールの市場シェアは、下表のとおりである。本件行為による当事会社グループのHHIの増分は僅少であることから、バス・トラック用スチールホイールについては、水平型企业結合のセーフハーバー基準に該当する。

【平成27年度におけるバス・トラック用スチールホイールの市場シェア】

順位	会社名	市場シェア
1	トピー工業グループ	約85%
2	A社	0-5%
3	リンテックス	0-5%
	輸入	約10%
	合計	100%
合算市場シェア・順位：約85%・第1位		

第4 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はならないと判断した。