

今治造船株式会社によるジャパンマリンユナイテッド株式会社の 株式取得に関する審査結果（概略）

第1 当事会社の概要

今治造船及びJMUは、いずれも商船の製造販売業を営む会社（造船会社）である。また、今治造船グループに属するHZMEは、大型船用エンジンの製造販売業を営む会社である。

なお、当事会社等の略称は、別表のとおりである。

第2 本件の概要及び関係法条

本件は、今治造船がJMUの株式に係る議決権の50%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¹。

関係法条は、独占禁止法第10条である。

第3 本件の経緯

令和7年10月22日 本件行為に関する計画の届出の受理（第1次審査の開始）

令和7年11月18日 排除措置命令を行わない旨の通知

第4 一定の取引分野等

1 商船の製造販売業

(1) 商品範囲

商船には、外国航路に就航する外航船と国内航路に就航する内航船があり、輸送の対象物の種類等に応じて、バルク船、コンテナ船等の多様な種類（船種）が存在するとともに、様々なサイズ（船型）の船が建造されている。

需要者である船主は、輸送する積荷や必要な積載量に応じた船種・船型を選択していることなどを踏まえ、本件では、後記【表1】記載の11の船種・船型（以下「11品目の商船」という。）ごとに商品範囲を画定した。

(2) 地理的範囲

後記【表1】の番号1から10の船種・船型は外航船であるが、外航船の需要者である国内外の船主は国内外の造船会社を区別することなく取引していることから、当該外航船の地理的範囲を「世界全体」と画定した。

また、後記【表1】の番号11（RORO船）は内航船であるが、需要者である国内の船主は、内航船のRORO船について専ら国内の造船会社から見積り

¹ 令和3年1月、今治造船によるJMUの株式に係る議決権の30%の取得並びに今治造船及びJMUによる商船の設計及び販売に係る共同出資会社の設立が行われており、公正取引委員会はそ
の際に企業結合審査を行っている。

（参考）令和2年度における主要な企業結合事例8（今治造船(株)及びジャパンマリンユナイテ
ッド(株)による商船の設計及び販売に係る共同出資会社の設立等）

https://www.jftc.go.jp/dk/kiketsu/jirei/r2nendo_files/r2jirei08.pdf

を取り購入していることから、RORO船の地理的範囲を「日本全国」と画定した。

2 大型船用エンジンの製造販売業

(1) 商品範囲

大型船用エンジン²は、使用する燃料の種類に応じて、重油のみを用いる「重油専焼エンジン」と、重油のほかにLNG、メタノール等の他の燃料を併せて用いる「二元燃料エンジン」に大別される。船種・船型の種類によっては特定の燃料を用いる二元燃料エンジンの搭載が困難な場合があり、「重油専焼エンジン」、「LNG焚き二元燃料エンジン」及び「メタノール焚き二元燃料エンジン」のそれぞれについて、需要者にとっての代替性は限定的であることなどから、本件では、HZMEが供給する「重油専焼エンジン」、「LNG焚き二元燃料エンジン」及び「メタノール焚き二元燃料エンジン」の3品目（いずれも50ボア以上のものに限る。）を商品範囲として画定した（以下、これら3品目をまとめて「重油専焼エンジン等」という。）。

(2) 地理的範囲

重油専焼エンジン等は、いずれも大型船用エンジンを開発しているライセンサーからライセンスを受けて製造販売されているところ、当該ライセンスに係る地域制限により、原則として、国内の造船会社に重油専焼エンジン等を販売できるのは国内の大型船用エンジンメーカーに限られている。このため、需要者である国内の造船会社の調達先は国内の大型船用エンジンメーカーに限られることから、本件では、地理的範囲を「日本全国」と画定した。

3 企業結合形態

当事会社グループは、いずれも後記【表1】の番号1～5、7、8、10及び11の9品目の船種・船型の商船（以下「9品目の商船」という。）を製造販売していることから、本件行為は、9品目の商船の製造販売業に関する水平型企业結合に該当する。

また、JMUグループは、自らが建造する商船に搭載する重油専焼エンジン等を今治造船グループに属するHZMEから購入していることから、本件行為は、重油専焼エンジン等の製造販売業を川上市場、11品目の商船の製造販売業を川下市場とする垂直型企业結合に該当する。

² 50ボア以上の2ストロークディーゼルエンジンのことをいう。以下同じ。

なお、「50ボア」とはシリンダー径（シリンダーの直径）が50cmであることをいい、シリンダー径が大きくなるほどエンジンの出力が増大する。また、「2ストローク」とは、1回の燃料燃焼につき、ピストンの運動が2行程行われることをいい、大きな推進力を得ることができる。

基本的に、船体が大きく、遠距離を航行する商船（主に外航船）には大型船用エンジンが搭載されている。

第5 競争の実質的制限の検討

1 商船の製造販売業に係る水平型企業結合

商船の製造販売市場における当事会社グループの市場シェアは【表1】のとおりであり、本件行為後のHHI及びHHIの増分によれば、9品目の商船についてはいずれも水平型企業結合のセーフハーバー基準に該当する。

したがって、本件水平型企業結合が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。

【表1】商船の製造販売市場における市場シェア等（令和2年～令和6年）

番号	船種・船型		市場シェア		合算 市場シェア	HHIの 増分 ³
			今治造船 グループ	JMU グループ		
1	バルク船	V L O C	0－5%	0－5%	約10%	0－50
2		ケープサイズ	約10%	約10%	約20%	250以下
3		ニューパナマックス	0－5%	0－5%	約5%	0－50
4		ハンディ	約10%	0－5%	約10%	0－50
5	コンテナ船	ポストパナマックス	0－5%	0－5%	0－5%	0－50
6		ネオパナマックス (大型)	－	0－5%	0－5%	－
7		パナマックス	約5%	約15%	約20%	約200
8	タンカー	V L C C	約5%	約10%	約15%	約100
9		スエズマックス	－	0－5%	0－5%	－
10		MR	0－5%	0－5%	約5%	0－50
11	R O R O 船（内航船）		約5%	約15%	約20%	約200

2 重油専焼エンジン等の製造販売業（川上）／商船の製造販売業（川下）の垂直型企業結合

(1) 当事会社の地位

川下市場における市場シェアは前記1のとおりであり、いずれも垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当するレベルである。

川上市場のうち、重油専焼エンジンは、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。LNG 焚き二元燃料エンジン及びメタノール焚き二元燃料エンジンは、HZMEの市場シェアが低く、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当するレベルであるが、二元燃料エンジンの市場規模が拡大傾向にある

³ HHIの増分が150超の船種・船型については、いずれも本件行為後のHHIは2,500以下。

ことなどを踏まえ、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当しないものとして検討する。

なお、使用燃料を区別しない大型船用エンジン全体の製造販売市場における市場シェアは【表２】のとおりであり、大型船用エンジンの製造販売市場における有力な事業者は、ＨＺＭＥの属する今治造船グループを含めておおむね２グループに限られる。

【表２】大型船用エンジンの製造販売市場における市場シェア（令和４年～令和６年）

順位	会社名	市場シェア
１	Aグループ	約 75%
２	今治造船グループ（ＨＺＭＥ）	約 20%
３	Bグループ	0－5%
４	Cグループ	0－5%
合計		100%

(2) 川下市場における競争の実質的制限

ア 単独行動による競争の実質的制限

(7) 投入物閉鎖

ＨＺＭＥが当事会社グループの競争者（造船会社）への供給拒否等を行ったとしても、現時点でＨＺＭＥの供給先のほとんどは当事会社グループであることや、重油専焼エンジン等の市場には有力な競争者（大型船用エンジンメーカー）がいることなどを踏まえると、川下市場の競争者（造船会社）が重油専焼エンジン等の調達先を失うこととはならないと考えられる。

(イ) 秘密情報の入手

JMUグループがＨＺＭＥを通じて国内の競争者（造船会社）の重油専焼エンジン等に係る調達価格等の秘密情報を入手できるようになったとしても、商船の価格や性能はエンジンの選定以外の多様な要素に左右されることや、川下市場において競争関係にある国外の競争者（造船会社）の秘密情報は入手できないことなどを踏まえると、川下市場の競争者（造船会社）からの牽制力が弱くなることとはならないと考えられる。

イ 協調的行動による競争の実質的制限

前記(2)ア(イ)のとおり、JMUグループがＨＺＭＥを通じて入手し得る秘密情報は限られていることなどを踏まえると、当事会社グループと他の造船会社が協調的行動をとりやすくなるとは考えられない。

(3) 川上市場における競争の実質的制限

ア 単独行動による競争の実質的制限

(7) 顧客閉鎖

当事会社グループがH Z M Eの競争者（大型船用エンジンメーカー）からの購入拒否等を行ったとしても、当事会社グループはH Z M Eからの調達で必要なエンジンの全量を賄うことはできないことや、H Z M Eの競争者（大型船用エンジンメーカー）の供給先となり得る重油専焼エンジン等の需要者（国内の造船会社）は多数いることなどを踏まえると、川上市場における当事会社グループの競争者（大型船用エンジンメーカー）が重油専焼エンジン等の供給先を失うこととはならないと考えられる。

(4) 秘密情報の入手

大型船用エンジンメーカーが造船会社に提供する秘密情報には、見積価格等の営業上の秘密やエンジンの燃費の向上に係る独自の技術やノウハウが含まれていることから、H Z M EがJ M Uグループを通じて競争者（大型船用エンジンメーカー）の秘密情報を入手して自己に有利に用いる場合には、川上市場における当事会社グループの競争者（大型船用エンジンメーカー）からの牽制力が弱くなることにより、川上市場において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる懸念がある。

イ 協調的行動による競争の実質的制限

重油専焼エンジン等の各製造販売市場における有力な事業者はH Z M Eの属する今治造船グループを含めておおむね2グループに限られることなどを踏まえると、H Z M EがJ M Uグループを通じて自己と競争関係にある大型船用エンジンメーカーの秘密情報を入手することで、重油専焼エンジン等の各製造販売市場において、大型船用エンジンメーカー間の協調的行動がとられやすくなることが懸念される。

第6 問題解消措置

1 問題解消措置の要旨

前記第5の2(3)ア(4)及び同イのとおり、H Z M Eが自己と競争関係にある大型船用エンジンメーカーの秘密情報を入手することにより、重油専焼エンジン等の各製造販売市場において、市場の閉鎖性・排他性の問題が生じる懸念や、大型船用エンジンメーカー間の協調的行動がとられやすくなる懸念があるところ、当事会社から以下の措置を講じる旨の申出があった。

- (1) J M Uグループは、H Z M Eの競争者である大型船用エンジンメーカーの秘密情報をH Z M Eに開示せず、また、目的外利用しない。
- (2) J M Uグループの役職員のうち、H Z M Eの競争者である大型船用エンジンメーカーと接触の機会がある者等に、当該競争者の秘密情報をH Z M Eに開示又は目的外利用しないことなどを誓約させる。
- (3) H Z M Eの競争者である大型船用エンジンメーカーの秘密情報にアクセスする必要のないJ M Uグループの役職員が、当該競争者の秘密情報にアクセス

することを防止するための措置を講じる。

- (4) HZMEの役員を兼任するJMUグループの役職員及びHZMEに出向するJMUグループの役職員は、JMUグループにおいて大型船用エンジンの調達業務を担当する部署の役職員以外の役職員とした上で、前記(2)と同様の誓約をさせる。
- (5) 本件行為後5年間は、年に1回、措置の履行状況を当委員会に報告する。

2 評価

前記1の問題解消措置を前提とすれば、HZMEはJMUグループを通じてHZMEの競争者である大型船用エンジンメーカーの秘密情報を入手することは不可能となり、本件行為により生じる前記第5の2(3)ア(i)及び同イの懸念は解消されと考えられる。

第7 結論

前記第6の1の問題解消措置が講じられ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ならないと判断した。

当事会社等の略称

今治造船株式会社	今治造船
今治造船と既に結合関係が形成されている企業の集団 (ジャパンマリンユナイテッド株式会社及びその子会社を除く)	今治造船グループ
ジャパンマリンユナイテッド株式会社	J M U
J M U 及びその子会社	J M U グループ
日立造船マリンエンジン株式会社	H Z M E
今治造船及び J M U	当事会社
今治造船グループ及び J M U グループ	当事会社グループ

各船種・船型の概要

船種	船型	概要
バルク船	V L O C	Very Large Ore Carrierの略称。超大型の鉄鉱石専用船。
	ケープサイズ	パナマ運河を通れずに喜望峰回りとなる大型船。
	ニューパナマックス	平成28年の拡張工事以降のパナマ運河を通れる船。
	ハンディ	世界中のほとんどの港に入出港できる大きさの船。
コンテナ船	ポストパナマックス	パナマ運河を通れずに喜望峰回りとなる大型船。
	ネオパナマックス(大型)	平成28年の拡張工事以降のパナマ運河を通れる船。
	パナマックス	従前のパナマ運河を通れる船。
タンカー	V L C C	Very Large Crude Oil Carrierの略称。超大型の原油専用船。
	スエズマックス	スエズ運河を通れる船。
	MR	ガソリンや灯油などの石油製品を運ぶ船。
R O R O 船		ロール・オン・ロール・オフ船の略称。貨物を積載したトラック等を輸送する船。