今治造船(株)によるジャパンマリンユナイテッド(株)の株式取得

第１　当事会社

今治造船株式会社（法人番号7500001011179）（以下「今治造船」という。）及びジャパンマリンユナイテッド株式会社（法人番号8020001076641）（以下「ＪＭＵ」という。）は、いずれも主に商船[1]の製造販売業を営む会社である。

また、今治造船と既に結合関係が形成されている日立造船マリンエンジン株式会社（以下「ＨＺＭＥ」という。）[2]は、主に大型舶用エンジン[3]の製造販売業を営む会社である。

以下、今治造船及びＪＭＵを「当事会社」、今治造船と既に結合関係が形成されている企業の集団（ＪＭＵ及びその子会社を除く。）を「今治造船グループ」、ＪＭＵ及びその子会社を「ＪＭＵグループ」といい、今治造船グループとＪＭＵ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、今治造船が、大型舶用エンジンを含む商船の資機材の共同調達の実現等、商船の製造面・調達面においても更なる連携を可能とすること等を目的として、令和３年１月に株式に係る議決権の30%を取得した[4]ＪＭＵについて、新たにそ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。

関係法条は、独占禁止法第10条である。

なお、当事会社グループが営む事業の間には競争関係又は取引関係にあるものは複数存在するところ、これらについて検討したもののうち、以下は、競争に与える影響が比較的大きいと考えられた①商船の製造販売業における水平型企業結合及び②大型舶用エンジンの製造販売業を川上市場、商船の製造販売業を川下市場とする垂直型企業結合に関する検討結果について詳述したものである。

---

[1] 商船とは、商業活動のために使用される船舶のことであり、旅客を輸送する客船と貨物を輸送する貨物船に分けられるが、当事会社グループが共に製造する商船は専ら貨物船であることから、以下で「商船」という場合には貨物船のことを指すものとする。また、商船の製造販売業を営む会社を以下「造船会社」という。

[2] 今治造船は、令和５年４月にＨＺＭＥの株式に係る議決権の35%を取得し、ＨＺＭＥを日立造船株式会社（現在の商号は、カナデビア株式会社）との間の共同出資会社としているところ、公正取引委員会は当該行為について企業結合審査を実施している。

（参考）令和４年度における主要な企業結合事例６（今治造船㈱及び日立造船㈱による大型舶用エンジン事業に係る共同出資会社の設立）

https://www.jftc.go.jp/dk/kiketsu/jirei/r4nendo_files/r4jirei06.pdf

[3] 舶用エンジンのうち50ボア以上の２ストロークディーゼルエンジン（後記第４の２(1)ア参照）をいい、大型舶用エンジンの製造販売業を営む会社を「大型舶用エンジンメーカー」という。以下同じ。

[4] 公正取引委員会は当該行為について企業結合審査を実施している。

（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㈱及びジャパンマリンユナイテッド㈱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

第３　本件の経緯

当事会社は、届出前相談において、本件の競争状況等に関する資料を公正取引委員会に順次提出した。

当委員会は、当事会社から順次提出された資料を精査するとともに、当事会社に対し、競争状況等に関してより詳細な検討が必要な点について追加の資料や意見の提出を促し、当事会社から追加で提出された資料や意見の内容を精査した。また、競争者に対するヒアリングを実施した。

その後、令和７年10月22日に、当事会社から、独占禁止法の規定に基づく本件行為に関する計画届出書が提出されたため、当委員会はこれを受理し、第１次審査を開始した。当委員会は、当該計画届出書及び当事会社から提出された資料のほか、競争者に対するヒアリングの結果等を踏まえて、本件行為が競争に与える影響について審査を進めた。

第４　一定の取引分野

１　商船の製造販売業

(1) 商品の概要

ア　商船の種類

(ｱ) 外航船と内航船

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、両者には主として以下の違いがある。

① 外航船は、外洋を航行することから、船体の構造及び設備が国際海事機関の定める国際条約に適合し、同条約が定める安全性や性能の基準を満たしている必要があるのに対し、内航船は、航行区域が近海区域までに限定されていることから、同条約が定める基準を満たす必要はなく、外航船とは船体の構造等が異なる。

② 外航船は、航行距離が長いため、１航海に可能な限り多くの貨物を輸送することが重視され、船体が相対的に大型であるのに対し、内航船は、航行距離が短いため、船体が相対的に小型である。

(ｲ) 船体構造等による分類（船種）

商船には、輸送する貨物の種類や輸送方法に応じて、「バルク船」、「コンテナ船」、「タンカー」等、様々な種類（船種）が存在する。各船種は、輸送する貨物により化学的・物理的特性や積載の方法等が異なるため、それぞれ輸送する貨物の種類に適した船体の構造や設備を有している。

過去５年間（令和２年から令和６年までをいう。以下同じ。）において当事会社グループが製造実績を有する船種のうち、当事会社グループの双方が製造実績を有する各船種の概要は図表１のとおりである。

【図表１】各船種の概要

船種	概要
バルク船	鉄鉱石、石炭、穀物等の様々な資源を包装せずにそのまま輸送する船舶。
コンテナ船	貨物を収納した国際規格のコンテナを船内の貨物倉や甲板の上に積載して輸送する船舶。
タンカー	船倉がタンクになっており、原油や石油精製品、化学品等の液体貨物を容器に入れずにそのまま輸送する船舶。
ＲＯＲＯ船	ロール・オン・ロール・オフ船の略称。貨物を積んだトラックやトレーラーをそのまま運搬する船舶。

(ｳ) 船舶の大きさによる分類（船型）

図表１の船種のうち、バルク船、コンテナ船及びタンカーには、貨物の積載量や通行可能な航路等に応じて、同一の船種の中に様々な大きさ（船型）の船舶が存在する。各船型はその船舶の主要航路等に由来する名称で呼ばれており、それぞれの呼称や大きさの範囲は明確に定まっていないものの、一般的な呼称や大きさの範囲等は図表２のとおりである。

【図表２】各船型の概要

船種	呼称	範囲	概要
バルク船	ＶＬＯＣ	200,000DWT[5]以上	Very Large Ore Carrierの略。超大型の鉄鉱石専用船。
	ケープサイズ	100,000～ 200,000DWT程度	パナマ運河を通れずに喜望峰（Cape Of Good Hope）回りとなる大型船。
	ニューパナマックス（ポストパナマックス）	80,000～ 100,000DWT程度	平成28年の拡張工事以降のパナマ運河を通れる船舶。
	パナマックス	70,000～ 80,000DWT程度	従前のパナマ運河を通れる船舶。
	ハンディマックス	45,000～ 70,000DWT程度	世界中のほとんどの港に入出港できる大きさの船舶。
	ハンディ	10,000～ 45,000DWT程度	

[5] Dead Weight Tonnage。載貨重量トン数。船舶が積載できる貨物の重量として最大積載量を意味する。貨物、旅客、船員、燃料、バラスト、食料等の一切が含まれた重さである。

船種	呼称	範囲	概要
コンテナ船	ポストパナマックス	15,000TEU[6]以上	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）	12,000～15,000TEU程度	平成28年の拡張工事以降のパナマ運河を通れる船舶。
	ネオパナマックス（小型）	8,000～12,000TEU程度	
	パナマックス	3,000～8,000TEU程度	従前のパナマ運河を通れる船舶。
	フィーダー	3,000TEU未満	世界各地の基幹港湾と地方港湾を結ぶフィーダー路線に使用される小型船。
タンカー	ＶＬＣＣ	200,000～300,000DWT程度	Very Large Crude Oil Carrierの略。超大型の原油専用船。
	スエズマックス	125,000～200,000DWT程度	原油や石油製品を運ぶ、スエズ運河を通れる船舶。
	アフラマックス ＬＲ２	85,000～125,000DWT程度	「アフラ」はAverage Freight Rate Assessmentの略。「ＬＲ」は「ロングレンジ」の略。スエズマックスよりも小型の石油タンカー。
	アフラマックス ＬＲ１	55,000～85,000DWT程度	アフラマックスのうち小型の石油タンカー。
	ＭＲ	40,000～55,000DWT程度	「ＭＲ」はミディアムレンジの略。アフラマックスよりも小型の石油タンカー。

(ｴ) 当事会社グループが製造する商船の種類

前記（ｱ）～（ｳ）のとおり商船には様々な種類があるところ、このうち、当事会社グループの双方が過去５年間において製造実績を有する商船の種類（９品目）及び当事会社グループのうちＪＭＵグループのみが過去５年間において製造実績を有する商船の種類（２品目）は、図表３の計11品目である[7]。

[6] Twenty-feet Equivalent Unit。大きさが20フィート（約6.09メートル）長のコンテナの大きさを示す。コンテナ船の船腹量や輸送実績は、通常、TEU換算で計算される。

[7] 当事会社グループのうち今治造船グループのみが製造実績を有する商船の種類も存在するが、①商船の製造販売業における水平型企業結合及び②大型舶用エンジンの製造販売業を川上市場、商船の製造販売業を川下市場とする垂直型企業結合との関係では検討対象とならないため記載を省略している。

【図表３】当事会社グループが製造実績を有する商船の種類

番号	外航船・内航船	船種	船型	過去５年間の製造実績	
				今治造船グループ	ＪＭＵグループ
1	外航船	バルク船	ＶＬＯＣ	○	○
2			ケープサイズ	○	○
3			ニューパナマックス	○	○
4			ハンディ	○	○
5		コンテナ船	ポストパナマックス	○	○
6			ネオパナマックス（大型）	―	○
7			パナマックス	○	○
8		タンカー	ＶＬＣＣ	○	○
9			スエズマックス	―	○
10			ＭＲ	○	○
11	内航船[8]	ＲＯＲＯ船	―	○	○

イ　商船の製造販売業の概要

(ｱ) 商船の製造販売業を営む事業者

商船の製造販売業を営む事業者の顔ぶれは、前記ア(ｱ)のような違いを背景に、外航船と内航船で異なる。外航船については、主として国内外の大手造船会社が製造を行っており、特に中国や韓国に有力な造船会社が複数存在するほか、国内にも造船会社が複数存在している。内航船については、主として日本国内の中小造船会社が製造を行っている。

(ｲ) 造船会社における商船の製造

商船は、船体の設計図面が作成された後、大きく、①鋼材の切断・成形、②中小組立、③ブロック組立、④先行艤装（配線等）、⑤ブロック搭載、⑥後行艤装（舶用エンジン搭載、内装等）の工程を経て製造される。

また、商船を製造するための主要な製造設備としては、「ドック」と「岸壁」がある。③で製造されたブロックを組み立てて船体を建造する工程（⑤の工程）は「ドック」において行われ、船種に応じた必要な装置や設備を取り付ける工程（⑥の工程）は「岸壁」において行われる。

[8] ＲＯＲＯ船には内航船と外航船があるところ、当事会社グループが製造実績を有するＲＯＲＯ船は内航船であるため、以下で「ＲＯＲＯ船」という場合には内航船を指すものとする。

上記の大まかな工程や主要な製造設備は船種・船型によって異ならないが、船体の設計図面の作成に要する技術、各工程の具体的な内容や必要となる製造設備の大きさ等は船種・船型ごとに異なる。

具体的には、設計図面の作成に当たっては、船種によって船体の構造が異なるため、造船会社が異なる船種の船舶を製造するには、設計業務の従事者に設計図面を作成する技術を習得させる必要があり、おおむね数年の準備期間を要する。

各工程の内容については、船種によって船体を構成するブロックの形状、船舶に搭載される装置や設備が異なるため、船種ごとにブロックの製造や艤装工程の作業内容等が異なる。

また、ドックでブロックを組み立てて船体を建造するため、造船会社が製造できる船型は、ドックの大きさ（ドックに収容できる船舶の大きさ）に制約される。

さらに、船種はもとより、船型が異なると、製造に要する作業量や期間にも違いが生じるため、様々な船種・船型を作り分けると工程管理が複雑化することから、造船会社は、自らが得意とする船種・船型を連続して受注することで、効率的な製造を行って製造コストを下げ、競争力のある価格を提示できるようにしている。

上記のような事情から、複数の船種・船型を製造している造船会社では、複数のドックを有し、ドックごとに製造する船種・船型をある程度固定化することで、製造する船種・船型の多様化と効率的な製造を両立させている。

ウ　商船の需要者と取引の態様

日本国内における商船の需要者（船主）には、海上輸送サービスを業としている海運業者や、海運業者に船舶を貸す又は船舶を転売することを目的に船舶を保有する船舶貸渡業者（船主会社）、自ら供給又は調達する貨物の輸送手段として船舶を保有している事業者（荷主）が存在する。

これらの需要者が船舶を発注する際には、国内外の造船会社を区別することなく、複数の造船会社から見積りを取り、発注する造船会社を選定している。

(2) 商品範囲

ア　需要の代替性

前記(1)アのとおり、商船には、外航船と内航船があるほか、さらに、輸送する貨物の種類や輸送方法、貨物の積載量や通行可能な航路等に応じて様々な船種・船型がある。

外航船と内航船は、就航する航路（国内航路か外国航路か）に応じて船体

の構造及び設備や船体の大きさが異なるところ、需要者である船主は、就航する航路（国内航路か外国航路か）に応じて外航船か内航船かを選択していることから、外航船と内航船との間の需要の代替性は認められない。

また、それぞれの船種は、輸送する貨物により化学的・物理的特性や積載の方法等が異なるため、船体の構造や設備に違いがあるところ、需要者である船主は、輸送する貨物の種類に合わせて船種を選択していることから、船種間の需要の代替性は認められない。

さらに、同じ船種であっても、船型によって貨物の積載量や通行可能な航路が異なり、需要者である船主は、必要な積載量や利用する航路に応じた大きさの船型を選定していることから、船型間の需要の代替性も限定的である。

イ　供給の代替性

外航船と内航船は、船体の構造及び設備や船体の大きさが異なることから、外航船を製造している事業者が内航船を製造することや、内航船を製造している事業者が外航船を製造することは、船舶の設計や設備投資に要する追加的費用やリスクの観点から容易でない場合が多いと考えられるため、外航船と内航船との間の供給の代替性は限定的である。

また、前記⑴イ(ｲ)のとおり、商船は、船種により、船体の設計や、船舶に必要とされる装置や設備、それらを取り付ける艤装工程の作業内容等が異なることから、船種間の供給の代替性は限定的である。

さらに、船型についても、造船会社は、異なる船型の船舶を製造する場合、設備面の制約を受け得ることに加え、自らが得意とする船種・船型の船舶を連続して受注することで効率性を高めて製造コストの低減を図っていることから、特定の船種・船型の船舶を受注している造船会社が、同じ船種であってもこれまで受注実績がない船型の船舶を製造することは、船舶の設計や設備投資に要する追加的費用やリスクの観点から容易でない場合が多い。したがって、船型間の供給の代替性も限定的である。

ウ　小括

以上から、本件では、図表３記載の11の船種・船型ごとに商品範囲を画定した。

⑶ 地理的範囲

図表３記載の番号１から10の船種・船型はいずれも外航船であるところ、前記⑴イ(ｱ)のとおり、外航船は主として国内外の大手造船会社により製造されている。需要者への外航船の引渡しは製造した造船所で行われることが商慣習となっており、需要者は引渡しと同時に航行を開始するところ、外航船は世界中の水域を航行することから、製造地の違いによる差異は大きくない。そのた

め、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。

他方で、図表３記載の番号11（ＲＯＲＯ船）は内航船であるところ、前記⑴イ㋐のとおり、内航船は主として日本国内の中小造船会社により製造されている。内航船の航行水域は日本の近海区域に限定されているところ、これを国外の造船所で製造した場合、外洋を航行して日本近海まで輸送するための輸送コストや、前記⑴ア㋐で述べたような外洋を航行するための製造コストが生じることから、ＲＯＲＯ船の需要者である日本国内の船主は、専ら日本国内の造船会社から見積りを取って調達を行っている。

以上から、本件では、図表３記載の番号１から10の船種・船型の地理的範囲をそれぞれ「世界全体」と画定し、番号11（ＲＯＲＯ船）の地理的範囲を「日本全国」と画定した。

２　舶用エンジンの製造販売業

⑴ 商品の概要

ア　舶用エンジンの種類

舶用エンジンは、船舶を推進させるための動力源として（推進用）又は船内電力を確保するため（発電用）に船舶に搭載される機関である。商船においては、シリンダー内に取り入れた空気を圧縮して高温・高圧となったところに燃料（重油）を噴射して爆発を起こし、その圧力でピストンを上下に動かしプロペラ軸の回転運動につなげるレシプロエンジンの一種である「ディーゼルエンジン」が主に使用されている。

㋐ ディーゼルエンジンのストローク

ディーゼルエンジンは、１回の燃料燃焼につき、ピストンの運動が２行程（①圧縮、②膨張）行われる「２ストロークディーゼルエンジン」と、４行程（①吸入、②圧縮、③膨張、④排気）行われる「４ストロークディーゼルエンジン」の２種類に大別される。

ピストンが往復する度に燃料を噴射して爆発させる２ストロークディーゼルエンジンは、ピストン２往復の間に１回燃料燃焼を行う４ストロークディーゼルエンジンより大きな力を得ることができる。このため、２ストロークディーゼルエンジンは専ら外航船等の大型の船舶[9]の推進用エンジンとして、４ストロークディーゼルエンジンは発電用エンジンや、内航船等の中小型の船舶の推進用エンジンとして使われている。

今治造船グループに属するＨＺＭＥが製造販売しているのは２ストロークディーゼルエンジンであることから、以下、２ストロークディーゼルエンジンについて述べる。また、２ストロークディーゼルエンジンを単

[9] ただし、内航船であるＲＯＲＯ船でも２ストロークディーゼルエンジンが使われることがある。

に「舶用エンジン」といい、舶用エンジンの製造販売業を営む会社を「舶用エンジンメーカー」という。

(ｲ) 舶用エンジンのサイズ

燃料の燃焼が行われるシリンダー（燃焼室）が大きくなると、一度に多くの燃料を燃焼させることができ、燃焼により得られるエネルギーも増大するため、舶用エンジンの出力が増大する。このため、シリンダー径の異なる種々のエンジンが製造されており、舶用エンジンのサイズは、シリンダーの内径の長さを示す「ボア」という単位により表現されることが一般的である。

船舶には、必要な出力数を実現するために適当なボアサイズ（とシリンダー本数）の舶用エンジンが搭載される。商船のうち、船体の大きな外航船や一部の内航船には50ボア以上の舶用エンジンが搭載され、内航船や小型の外航船には50ボア未満の舶用エンジンが搭載される。

(ｳ) 燃料の種類

舶用エンジンは、重油のみを燃料とする「重油専焼エンジン」と、重油及び他の燃料を併せて用いる「二元燃料エンジン」[10]の２種類に大別される。

ａ　重油専焼エンジン

重油専焼エンジンは、運航コストを低減させるため、重油の中でも石油精製の過程で発生する残渣を中心とするＣ重油（舶用重油とも呼ばれる。）のみを燃料として用いるものであり、船種・船型を問わず、舶用エンジンとして広く用いられている。

ｂ　二元燃料エンジン

(a) 概要

二元燃料エンジンとして現在までに実用化され併用されている重油以外の燃料としては、主として液化天然ガス（以下「ＬＮＧ」という。）のほか、液化石油ガス（以下「ＬＰＧ」という。）、メタノール、エタンがある。ＬＰＧやエタンを燃料とする二元燃料エンジンは、当該燃料そのものを貨物として輸送する船舶（例：ＬＰＧ運搬船）の推進用エンジンとして使われているが、ＬＮＧ及びメタノールを燃料とする二元燃料エンジンは、ＬＮＧ運搬船やメタノール運搬船以外の一般の商船の推進用エンジンとしても使われている。

以下では、ＬＮＧを併用する二元燃料エンジンを「ＬＮＧ焚き二元

[10] デュアルフューエルエンジンとも呼ばれる。

燃料エンジン」といい、ＬＮＧ以外の燃料を併用する二元燃料エンジンにおいても同様に「〇〇焚き二元燃料エンジン」という。

(b) 特徴

二元燃料エンジンの基本的な構造は重油専焼エンジンと同じであるが、燃料の種類によって適した燃やし方（燃焼方法）が異なるため、燃料を投入する方法やタイミングを調整することで、燃料の種類に応じた燃焼を行えるよう、ＬＮＧ等の他燃料用の燃料噴射装置が追加されている。このため、二元燃料エンジンの価格は、重油専焼エンジンに比べて高額になっている。

近年、船舶から排出される大気汚染物質を対象とする規制が強化されているところ、その対応策の１つに挙げられているのが、重油に比べて燃焼時におけるＣＯ２（二酸化炭素）、ＮＯｘ（窒素酸化物）、ＳＯｘ（硫黄酸化物）の排出量が少ないＬＮＧ等への燃料転換であり、燃料以外の貨物等を運搬する商船への二元燃料エンジンの搭載例が拡大している。

もっとも、商船には、輸送する貨物の種類や大きさ等に応じて、様々な船種・船型があり、商船の運航形態（寄港地でＬＮＧ等の燃料を補給できるか）、積荷（貨物としてのエネルギー資源を燃料に転用可能か）、複数種の燃料タンクを搭載することの容易性、船舶の価格のレベル（二元燃料エンジンの採用による製造コストの増加分を船舶の供給価格に転嫁することが許容されるか）等に違いがあるため、船種・船型によって、二元燃料エンジンへの転換可能性やニーズが異なる。

イ　大型舶用エンジンの製造販売業の概要

今治造船グループに属するＨＺＭＥは、舶用エンジンのうち50ボア以上の２ストロークディーゼルエンジンである「大型舶用エンジン」のみを製造販売している。

また、大型舶用エンジンの燃料の種類としては、重油専焼エンジンのほか、二元燃料エンジンとして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を開発済みである。

以下では、大型舶用エンジンを中心に、舶用エンジンの供給の特徴等について述べる。

(ｱ) 舶用エンジンの供給の特徴

ａ　ライセンス契約

現在、世界で製造販売されている舶用エンジンは、全てが①Everllence SE（令和７年６月に旧商号であるMAN Energy Solutions SEから現在

の商号に変更したもの。以下「エヴァレンス」という。）、②Winterthur Gas & Diesel Ltd.（以下「Ｗｉｎ－ＧＤ」という。）又は③株式会社ジャパンエンジンコーポレーションの３社のいずれかがライセンサーとなるライセンス契約に基づく製品であり、日本国内で供給されている舶用エンジンはそのほとんどがエヴァレンス又はＷｉｎ－ＧＤのライセンス商品である。

ライセンサーとライセンシー（舶用エンジンメーカー）との間のライセンス契約においては、ライセンス付与が行われる地理的範囲についての規定が設けられており、日本の舶用エンジンメーカーがライセンス製品である舶用エンジンを供給できる範囲は、日本及びその外縁地域と定められている。ただし、当該外縁地域は他にライセンシーが存在しない地域に限られており、外航船の有力な造船会社が複数存在する中国や韓国は含まれていない。また、当該外縁地域に造船所を持つ造船会社は当該国内で使用される内航船等を製造する中小事業者であることが多く、大型舶用エンジンの需要者となり得ないため、日本国内の大型舶用エンジンメーカーが大型舶用エンジンを供給できる範囲は原則として日本国内に限られている。

同様に、日本国外のライセンシー（舶用エンジンメーカー）がライセンス契約上舶用エンジンを供給できる範囲には日本は含まれておらず、日本国内の造船会社が大型舶用エンジンを調達できる先は原則として日本国内の大型舶用エンジンメーカーに限られている。

ｂ　設計及び製造設備

ライセンシーは、ライセンサーから提供を受けた設計図面に基づき、自社での製造に必要な設計を行うことから、そのための設計リソースを必要とする。

また、舶用エンジンの製造には、舶用エンジンの組立や試運転を行う「定盤」と呼ばれる設備や、舶用エンジンは４階建ての建物に相当する高さがあるため、組立作業を行うのに十分な高さを有し、かつ組立や搬出に用いるクレーン等の重量設備を支えることができる構造の建屋等の設備を整備する必要がある。

ｃ　製造の態様

舶用エンジンの製造は、需要者からの発注を受けてから製造する「受注生産」である。ただし、定盤の大きさや、燃料タンクやコンプレッサーなどＬＮＧ等の燃料を定盤に供給するための付帯設備の状況により、そこで製造できる舶用エンジンのサイズや燃料種別には制約がある。また、舶用エンジンメーカーにおいては、作業効率の観点から、設備配置上、

定盤での製造を想定するサイズに近似するサイズの製品を連続的に製造するように製造スケジュールを策定している。このため、各舶用エンジンメーカーが製造する舶用エンジンのサイズは、ある程度定まっている。

ｄ　舶用エンジンメーカーによる差異

舶用エンジンはライセンスに基づいて製造されるものであり、同じライセンスに基づいて作られた舶用エンジンであれば、舶用エンジン自体の出力（舶用エンジンから取り出される発熱量）自体には差はなく、出力等のスペックはライセンシー（舶用エンジンメーカー）が発行する製品カタログに掲載されていることから、公知のものとなっている。

他方、ライセンシーは、自らのノウハウにより、ライセンサーに許可を取って舶用エンジンの一部の部品を変更し、冷却水漏れや焼き付き等の故障を防いでメンテナンスの間隔を長くできるようにするなどの工夫を行っている。

また、舶用エンジン本体の基本設計はライセンサーが行っているが、造船会社や船種によって、舶用エンジンの上に設置するメンテナンス用通路等の舶用エンジン周りの設計に違いが出るところ、各顧客のニーズに合わせた周辺機器の設計については、ライセンシー独自のノウハウが反映されている。

さらに、舶用エンジンから取り出される発熱量の一部は舶用エンジンの冷却や排気等により失われるため、最終的に船舶を推進させるための力として取り出される正味仕事率（燃費）は、舶用エンジンの周辺機器の能力や運用方法等によって異なり得るところ、舶用エンジンの周辺機器の選定による燃費の向上についてもライセンシー独自のノウハウが反映されている。

(ｲ) 大型舶用エンジンの製造販売業を営む事業者

ＨＺＭＥが製造販売している大型舶用エンジンについて、日本国内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者に限られる。

ａ　Ａ社

日本国内最大手の大型舶用エンジンメーカーであり、エヴァレンスとＷｉｎ－ＧＤの両方のライセンスを有する。

二元燃料エンジンでは、これまでに、ＬＮＧ焚き二元燃料エンジン、メタノール焚き二元燃料エンジン、ＬＰＧ焚き二元燃料エンジン及びエタン焚き二元燃料エンジンを開発済みであり、ＬＮＧ焚き二元燃料エン

ジン、メタノール焚き二元燃料エンジン及びＬＰＧ焚き二元燃料エンジンについては過去３年間（令和４年から令和６年までをいう。以下同じ。）に供給した実績がある。

ｂ　ＨＺＭＥ（今治造船グループ）

Ａ社に次ぐ日本国内第２位の大型舶用エンジンメーカーであり、エヴァレンスとＷｉｎ－ＧＤの両方のライセンスを有するが、近年はＷｉｎ－ＧＤの大型舶用エンジンを製造していない。

二元燃料エンジンでは、これまでに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を開発済みである。ただし、開発して製造体制を整えてから間もないこともあり、これまでに供給した実績がある二元燃料エンジンは、ＬＮＧ焚き二元燃料エンジン数台程度にとどまり、その供給先は自社グループ（今治造船グループ）の造船会社のみである。

また、ＨＺＭＥの重油専焼エンジン等の供給能力は、今治造船グループの年間調達量を下回っており、今治造船グループの需要量の全てを賄うには足りない状況にある。

ウ　大型舶用エンジンの需要者と取引の態様

(ｱ) 大型舶用エンジンの需要者

大型舶用エンジンの需要者は、船舶（特に外航船）の製造を行う造船会社であるところ、前記イ(ｱ) ａのとおり、日本国内の大型舶用エンジンメーカーが大型舶用エンジンを供給できる範囲は原則として日本国内に限られていることから、日本国内の大型舶用エンジンメーカーが製造する大型舶用エンジンの需要者は、日本国内の造船会社である。ただし、大型舶用エンジンの性能・品質は船舶の燃費性能や環境性能に直結し、大型舶用エンジンメーカーのアフターサービス体制は、船舶の安定的な運航に影響する。このため、大型舶用エンジンの選定は、大型舶用エンジンを調達する造船会社のみならず、大型舶用エンジンを搭載した船舶を調達する船主にとっても非常に重要であることから、造船会社及び船主の協議により行われる。このように、大型舶用エンジンの選定には、船主の意向が大きく影響する。

(ｲ) 選定プロセス

造船会社が製造する商船には、大きく、

① 標準的な仕様がある程度定まっている船種（例えば、バルク船やタンカー）であるため、造船会社があらかじめ船体設計（以下「標準船型」という。）を行い、標準船型を基に船主に対して営業活動を行う

もの

② 船主から引合いを受けた後、船主の要望を踏まえて一から設計を行うもの

の２つがあり、いずれの発注方法であるかにより、大型舶用エンジンが選定されるまでのプロセスが異なる。

ただし、造船会社と大型舶用エンジンメーカーとの価格交渉や売買契約の締結が、船舶の建造契約が締結され、船舶の発注が確定した後に行われる点は、いずれの発注方法でも変わらない。また、大型舶用エンジンには高度な安全性が求められるため、安全性についての市場（需要者である造船会社や船主）の信頼を獲得することが必要であるところ、安全性・信頼性は、大型舶用エンジンの構造のみならず、製造品質にも左右されるため、大型舶用エンジンの選定においては、価格のほか、大型舶用エンジンメーカー（大型舶用エンジンのライセンシー）の製造実績が重視される点も、いずれの発注方法でも変わらない。

(ｳ) 価格の決定方法

前記(ｲ)のとおり、大型舶用エンジンの発注は、船舶の建造契約が締結された後に行われる。このため、先に船舶の価格が決まり、船舶に搭載される大型舶用エンジンの価格は、船舶の価格が決まった後に価格交渉を経て決定されることになる。

造船会社は、過去に同型の大型舶用エンジンを調達した際の実績価格を参考に、想定される大型舶用エンジンの価格を試算して、製造コストに織り込み、船舶の価格を算定する。

エ 環境規制の影響

二元燃料エンジンは2010年代に初めて登場した舶用エンジンであるが、海運分野のカーボンニュートラル化に向け、ＣＯ２等の排出量が抑制できる二元燃料エンジンの需要が世界的に増加している。日本においても、二元燃料エンジンの需要は一部にとどまっていたが、ここ２～３年の間に、徐々に二元燃料エンジンの需要が拡大している。

他方、二元燃料エンジンを製造する際には、重油専焼エンジンで行われていた重油を燃料とする燃焼試験に加えて、ＬＮＧ等を燃料とする燃焼試験を行う必要があることから、舶用エンジンの組立及び試運転を行う定盤の占有期間が重油専焼エンジンを製造する場合に比べて長くなる。

このため、二元燃料エンジンの製造台数を増加させようとすると、その分占有される定盤も増加することから、当該占有期間においては、定盤の数自体を増やさない限り、重油専焼エンジンの製造台数が低下し、結果として大型舶用エンジン全体の製造台数が低下する可能性がある。

(2) 商品範囲

ア　ストローク数による区分

(ｱ) 需要の代替性

前記(1)ア(ｱ)のとおり、２ストロークディーゼルエンジンは専ら推進用エンジンとして、４ストロークディーゼルエンジンは発電用エンジンとして使われている。４ストロークディーゼルエンジンが推進用エンジンとして使われるのは内航船等の中小型の船舶に限られ、外航船のような大型船舶の推進用エンジンとして４ストロークディーゼルエンジンが用いられることはない。

したがって、２ストロークディーゼルエンジンと４ストロークディーゼルエンジンの間には、需要の代替性は認められない。

(ｲ) 供給の代替性

２ストロークディーゼルエンジンと４ストロークディーゼルエンジンとでは、エンジン及び構成部品の寸法・重量が異なり、それぞれの出力や回転数範囲も大きく異なるため、加工・組立・試験運転に必要な設備も異なる。

したがって、２ストロークディーゼルエンジンと４ストロークディーゼルエンジンの間には、供給の代替性も認められない。

イ　サイズによる区分

(ｱ) 需要の代替性

需要者である船主や造船会社は、製造しようとする船舶に必要な出力数を実現するために適当なサイズの舶用エンジンを選定しており、隣接するサイズの舶用エンジン（例えば、60ボアと65ボア）の間では需要の代替性が一定程度認められる[11]ものの、隣接するサイズを超えたサイズの舶用エンジンとの間の需要の代替性は認められない。

(ｲ) 供給の代替性

舶用エンジンは、受注した舶用エンジンの仕様に合わせて製造した部分品を定盤に運び込み、定盤上で組み立てることで製造されているが、定盤の大きさや付帯設備等の状況により、製造できる舶用エンジンのサイズには制約がある。

具体的には、50ボアを境として、50ボア以上の舶用エンジン（大型舶用エンジン）を製造している舶用エンジンメーカーと、50ボア未満の舶用エンジンを製造している舶用エンジンメーカーに分かれる。

---

[11] 例えば、バルク船のケープサイズ（181,000DWT）には、60ボアから70ボアの大型舶用エンジンが搭載されている。

50ボア未満の舶用エンジンの製造に特化している舶用エンジンメーカーが50ボア以上の舶用エンジン（大型舶用エンジン）を製造することは、建屋のスペースや強度、定盤や付帯設備等の製造設備の制約から困難である。

したがって、50ボア未満の舶用エンジンと、50ボア以上の舶用エンジン（大型舶用エンジン）との間の供給の代替性は限定的である[12]。

ウ　使用燃料による区分

(ｱ) 需要の代替性

船舶の推進力を得るという機能は、重油専焼エンジンも二元燃料エンジンも変わらない。

しかしながら、前記(1)ア(ｳ)ｂ(b)で述べたように、船種や船型により二元燃料エンジンの搭載が困難な場合（例えば、寄港地でＬＮＧ等の燃料を補給できない場合）もあり、その場合、船主や造船会社は重油専焼エンジンしか選択できない。また、環境負荷の小さい舶用エンジンを志向する船主向けの船舶の場合は二元燃料エンジンが選択される。

したがって、二元燃料エンジンと重油専焼エンジンとの間の需要の代替性は限定的である。

加えて、前記(1)ア(ｳ)ｂ(a)で述べたように、二元燃料エンジンは重油及び他の燃料を併せて用いるエンジンであり、当該他の燃料の候補はＬＮＧやアンモニア等複数あるところ、積荷であるエネルギー資源をそのまま二元燃料エンジンに使用できる場合（例えば、ＬＮＧ運搬船にＬＮＧ焚き二元燃料エンジンを搭載する場合）等には、当該エネルギー資源以外の他の燃料を使用する二元燃料エンジンを搭載する意味はない。また、船舶の寄港地によっては重油以外の燃料の補給体制にも差があるため、二元燃料エンジンで用いる重油以外の燃料の種類によって補給の可否が異なる。

したがって、二元燃料エンジンのうち、異なる燃料を使用する舶用エンジンの間の需要の代替性も限定的である。

(ｲ) 供給の代替性

二元燃料エンジンは、重油専焼エンジンに、重油以外に併用するＬＮＧ等の燃料を噴射するための装置を付加したものであり、舶用エンジン本体の製造技術自体は大きく異ならない。

しかしながら、従来から製造している重油専焼エンジンについては、既に手元にある設計図面等も活用しながら製造を行えるのに対し、近年登場してきた二元燃料エンジンを製造するには、ライセンサーから提供された

[12] 50ボア未満の舶用エンジンの製造に特化している舶用エンジンメーカーの多くは、ライセンス契約上、製造販売できる舶用エンジンは50ボアまでのサイズに限られている。

設計図面に基づき製造用の図面を起こすためのリソースが必要になる。また、燃料タンクやコンプレッサー等、ＬＮＧ等の燃料を定盤に供給するための付帯設備も新たに必要である。

したがって、二元燃料エンジンと重油専焼エンジンとの間の供給の代替性は限定的である。

加えて、既に特定の燃料を使用する二元燃料エンジンを製造していたとしても、それと異なる燃料を使用する二元燃料エンジンを製造するためには、上記と同様に、新たにライセンサーから提供された設計図面に基づき製造用の図面を起こすためのリソースが必要になるとともに、使用する燃料ごとに当該燃料を定盤に供給するための付帯設備も必要となる。

特に二元燃料エンジンのライセンサーは、ここ数年で複数種類の二元燃料エンジンを開発しているが、実際に造船会社への供給に至るまでには、ライセンシー（舶用エンジンメーカー）において、使用する燃料の種類ごとに、数年程度の期間と数億円から十数億円程度の設備投資費用を要する。したがって、異なる燃料を使用する二元燃料エンジンの間の供給の代替性も限定的である。

エ　小括

以上から、本件では、大型舶用エンジン（舶用エンジンのうち50ボア以上の２ストロークディーゼルエンジン）のうち、ＨＺＭＥが製造販売する「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。）。

(3) 地理的範囲

前記(1)イ(ｱ) ａのとおり、重油専焼エンジン等は、いずれも大型舶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、当該ライセンスによる地域制限により、原則として、日本国内の造船会社に重油専焼エンジン等を供給できるのは日本国内の大型舶用エンジンメーカーに限られている。このため、大型舶用エンジンの需要者である日本国内の造船会社の調達先は日本国内の大型舶用エンジンメーカーに限られる。

以上から、本件では、重油専焼エンジン等の地理的範囲をそれぞれ「日本全国」と画定した。

第５　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、いずれも図表３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品目の商船の各製造販売業に関する水平型企業結合に該当する。

また、ＪＭＵグループは、自らが製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から調達していることから、本件行為は、重油専焼エンジン等の各製造販売業を川上市場、ＪＭＵグループが製造実績を有する11品目の船種・船型の商船（以下「11品目の商船」という。）の各製造販売業を川下市場とする垂直型企業結合に該当する。

２　水平型企業結合（９品目の商船の各製造販売業）

(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

11品目の商船の各製造販売業の当事会社グループの市場シェア（過去５年間[13]の製造隻数ベース。以下11品目の商船について同じ。）は図表４のとおりであり、当事会社グループの双方が製造販売業を営んでいる９品目の商船のうち、バルク船（ＶＬＯＣ）、バルク船（ニューパナマックス）、バルク船（ハンディ）、コンテナ船（ポストパナマックス）、タンカー（ＶＬＣＣ）及びタンカー（ＭＲ）については、いずれもＨＨＩの増分が150以下、バルク船（ケープサイズ）、コンテナ船（パナマックス）及びＲＯＲＯ船については、本件行為後のＨＨＩが1,500超2,500以下であって、かつ、ＨＨＩの増分が250以下であることから、９品目の商船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。

[13] 各社が１年間に製造する各商船の隻数は多くないところ、各商船の製造販売市場における競争状況を的確に把握するためには、１年間の市場シェアではなく、複数年の市場シェアを確認する必要があると考えられたことから、本件では、過去５年間の製造隻数をベースとした。

【図表４】11品目の商船の当事会社グループの市場シェア（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	本件行為後のＨＨＩ[14]
			今治造船グループ	ＪＭＵグループ			
１	バルク船	ＶＬＯＣ	０－５％	０－５％	約10%	０－50	－
２		ケープサイズ	約10%	約10%	約20%	250以下	約2,000
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	約1,700
８	タンカー	ＶＬＣＣ	約５％	約10%	約15%	約100	約2,200
９		スエズマックス	－	０－５％	０－５％	－	－
10		ＭＲ	０－５％	０－５％	約５％	０－50	－
11	ＲＯＲＯ船（内航船）		約５％	約15%	約20%	約200	約2,300

(2) 小括

以上のとおり、９品目の商船の各製造販売市場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　垂直型企業結合（川上市場：重油専焼エンジン等の各製造販売業、川下市場：11品目の商船の各製造販売業）

(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

ア　川下市場：11品目の商船の各製造販売業

川下市場における当事会社グループの市場シェアは図表４のとおりであり、11品目の商船のうち、バルク船（ケープサイズ）、コンテナ船（パナマックス）、タンカー（ＶＬＣＣ）及びＲＯＲＯ船を除く７品目については、いずれも本件行為後の当事会社グループの市場シェアが 10%以下、バルク船（ケープサイズ）、コンテナ船（パナマックス）、タンカー（ＶＬＣＣ）及びＲＯＲＯ船については、いずれも本件行為後のＨＨＩが2,500以下であって、本件行為後の当事会社グループの市場シェアが 25%以下であることから、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。

[14] ＨＨＩの増分又は合算市場シェアからセーフハーバー基準に該当すると判断できない船種・船型についてのみ記載している。

イ　川上市場：重油専焼エンジン等の各製造販売業

使用燃料を区別しない大型舶用エンジン全体の製造販売市場における市場シェアは図表５のとおりであり、有力な事業者はＡ社と今治造船グループ（ＨＺＭＥ）の２者となっている。

【図表５】大型舶用エンジン全体の製造販売市場における市場シェア（令和４年～令和６年[15]）

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

本件の審査対象である重油専焼エンジン等の分野ごとにみても、いずれの分野においても、有力な事業者はＡ社と今治造船グループ（ＨＺＭＥ）の２者に限られている。

重油専焼エンジンについては、垂直型企業結合のセーフハーバー基準に該当しない。

二元燃料エンジンについては、前記第４の２(1)イ(ｲ) ｂのとおり、今治造船グループ（ＨＺＭＥ）は二元燃料エンジンの製造体制を整えてから間もないため、ＬＮＧ焚き二元燃料エンジンは数台程度の供給実績しかなく、メタノール焚き二元燃料エンジンの供給実績はない。このため、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については、本件行為後の今治造船グループ（ＨＺＭＥ）の市場シェアはいずれも 10%以下であり、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。

しかしながら、前記第４の２(1)エのとおり、二元燃料エンジンは 2010 年代に初めて登場した大型舶用エンジンであり、今治造船グループ（ＨＺＭＥ）は二元燃料エンジンの供給を開始してから間もないため供給実績は多くはないものの、市場規模が拡大傾向にある中で、二元燃料エンジンの供給能力を有する数少ない大型舶用エンジンメーカーであることからすると、今治造船グループ（ＨＺＭＥ）は市場シェアに反映されない高い潜在的競争力を有していると考えられる。

[15] 各社が１年間に製造できる大型舶用エンジンの台数は多くないところ、大型舶用エンジンの製造販売市場における競争状況を的確に把握するためには、１年間の市場シェアではなく、複数年の市場シェアを確認する必要があると考えられたことから、本件では、過去３年間の出荷台数をベースとした。

このため、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については、より慎重に検討する観点から、いずれも、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する。

(2) 川下市場（11品目の商船の各製造販売業）の競争に与える影響

ア　単独行動による競争の実質的制限

(ｱ) 投入物閉鎖

川上市場で重油専焼エンジン等の製造販売を行うＨＺＭＥが、各川下市場において当事会社グループの競争者の造船会社に対して重油専焼エンジン等の供給拒否等を行った場合に、各川下市場において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるかについて検討する[16]。

現時点でＨＺＭＥの重油専焼エンジン等のほとんどは当事会社グループに供給されていることから、仮に本件行為後に、ＨＺＭＥが、各川下市場の競争者（造船会社）に対し、重油専焼エンジン等の供給拒否等を行ったとしても、その影響が及ぶ範囲は限定的である。

また、前記(1)イのとおり、各川上市場（重油専焼エンジン等の各製造販売市場）には有力な競争者としてＡ社が存在しており、Ａ社には供給余力が一定程度認められることを踏まえると、各川下市場の競争者は調達先を失うこととはならないと考えられ、これは、ＨＺＭＥが二元燃料エンジンにおいて市場シェアに反映されない高い潜在的競争力を有していたとしても、同様と考えられる。

したがって、当事会社グループには投入物閉鎖を行う能力はなく、各川下市場（11品目の商船の各製造販売市場）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おそれはないと考えられる。

(ｲ) 秘密情報の入手

本件行為を契機に、ＪＭＵグループが、ＨＺＭＥを通じて、各川下市場における競争者（造船会社）による重油専焼エンジン等の調達価格等の秘密情報を入手できるようになることが考えられる。

しかしながら、商船の価格や性能は大型舶用エンジンの選定以外の多様な要素に左右されるところ、ＪＭＵグループが入手可能となる秘密情報は、大型舶用エンジンの選定に関連する情報に限られ、船体の設計やドックの空き状況等、新造船の受注に必要なその他の情報まで得られるわけではない。また、情報が入手できる先も、ＨＺＭＥが重油専焼エンジン等を供給する造船会社の範囲、すなわち主に日本国内の造船会社に限られるから、

[16] 川下市場は11品目あるものの、大型舶用エンジンメーカーは各種船種・船型向けの重油専焼エンジン等を供給することが可能であり、当事会社グループの競争者である造船会社が重油専焼エンジン等を調達できるか否かは、商船の種類によって異ならないため、川下市場の商船の製造販売業全体で、造船会社が重油専焼エンジン等を調達できるかを検討する。

各川下市場におけるＪＭＵグループの競争者（造船会社）のうち、海外の競争者（造船会社）の秘密情報を入手することはできない。

これらの事情を踏まえると、当事会社グループに対する各川下市場の競争者（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。

したがって、各川下市場において秘密情報の入手による市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるおそれはないと考えられる。

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の内容や秘密情報の入手先は限られていること等を踏まえると、本件行為により、各川下市場において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認められない。

ウ　小括

以上のとおり、当事会社グループの単独行動又は協調的行動により、各川下市場（11品目の商船の各製造販売市場）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) 川上市場（重油専焼エンジン等の各製造販売業）の競争に与える影響

ア　単独行動による競争の実質的制限

(ｱ) 顧客閉鎖

川下市場で商船の製造販売を行う当事会社グループが、各川上市場においてＨＺＭＥの競争者である大型舶用エンジンメーカーから重油専焼エンジン等について購入拒否等を行った場合に、各川上市場において市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるかについて検討する[17]。

前記(1)アのとおり、川下市場（11品目の商船の各製造販売業）は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。川下市場が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場合、顧客閉鎖を行う能力がないとして顧客閉鎖の分析を省略することがある。一方、本件では、前記第４の２(1)イ(ｱ) ａのとおり、日本国内の大型舶用エンジンメーカーが大型舶用エンジンを供給できる範囲は原則として日本国内の造船会社に限定されており、当事会社グループは日本国内において有力な造船会社であるため、顧客閉鎖の可能性について検討する。

日本全国における重油専焼エンジン等の製造販売業の需要者は、前記第４の２(1)ウ(ｱ)のとおり、11品目の商船を含む外航船等の大型の商船を製

[17] 川下市場は11品目あるものの、重油専焼エンジン等は11品目以外の商船でも用いられており、ＨＺＭＥの競争者は、商船の特定の品目ではなく、いずれかの品目について造船会社から受注機会があれば、取引の機会を失うことにはならないため、川下市場の商船の製造販売業全体で、大型舶用エンジンメーカーが重油専焼エンジン等を供給できるかを検討する。

造販売する日本国内の造船会社であるところ、前記第４の１(1)イ(ｱ)のとおり、そのような造船会社は当事会社グループ以外にも複数存在していることから、ＨＺＭＥ以外の大型舶用エンジンメーカーは、当事会社グループ以外の日本国内の造船会社との間でも重油専焼エンジン等の取引の機会がある。

また、前記第４の２(1)イ(ｲ) ｂのとおり、当事会社グループの重油専焼エンジン等の年間調達量はＨＺＭＥの供給能力を上回っていることから、いずれの大型舶用エンジンについても、当事会社グループは、その需要量の全てをＨＺＭＥからの調達のみで賄うことはできないため、ＨＺＭＥ以外の重油専焼エンジン等の大型舶用エンジンメーカーとの取引を断つことはできず、本件行為後も競争者である大型舶用エンジンメーカーとの取引は一定程度維持されると考えられる。

加えて、本件行為後に、ＪＭＵグループが重油専焼エンジン等の調達先を競争者の大型舶用エンジンメーカーからＨＺＭＥに切り替えたとしても、ＨＺＭＥの重油専焼エンジン等の供給能力を踏まえれば、ＨＺＭＥによる当事会社グループに対する供給が増える代わりに競争者の造船会社に対する供給が減ることになるため、競争者の大型舶用エンジンメーカーは、競争者の造船会社に対して供給を増やすことが可能となるものと考えられる。

このため、仮に当事会社グループが購入拒否等を行ったとしても、各川上市場における当事会社グループの競争者（重油専焼エンジン等の大型舶用エンジンメーカー）は、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。

したがって、当事会社グループには顧客閉鎖を行う能力はなく、各川上市場（重油専焼エンジン等の各製造販売市場）において顧客閉鎖による市場の閉鎖性・排他性の問題が生じるおそれはないと考えられる。

(ｲ) 秘密情報の入手

本件行為を契機に、ＨＺＭＥが、ＪＭＵグループを通じて、各川上市場におけるＨＺＭＥの競争者である大型舶用エンジンメーカーから、重油専焼エンジン等の見積価格や仕様等の秘密情報を入手できるようになることが考えられる。

この点、前記第４の２(1)イ(ｱ) ａのとおり、重油専焼エンジン等はライセンスに基づいて製造されるものであり、同じライセンスに基づいて製造された大型舶用エンジンであれば、大型舶用エンジン自体の出力（大型舶用エンジンから取り出される発熱量）自体には差はなく、スペックについては重油専焼エンジン等メーカーが発行する製品カタログに掲載されているから、公知のものとなっている。

他方で、前記第４の２(1)イ(ｱ) ｄのとおり、大型舶用エンジンメーカーは、独自のノウハウに基づき、重油専焼エンジン等の製造に当たって大型舶用エンジンの一部の部品を変更してメンテナンスの間隔を長くしたり、大型舶用エンジンの周辺機器の選定や周辺機器の配置レイアウト等によって燃費を向上させたりしている。

大型舶用エンジンメーカーが、重油専焼エンジン等の需要者である造船会社に対して提供する情報には、見積価格や見積条件等の営業面での秘密情報のほか、上記のような技術的な情報（秘密情報）も含まれている。

また、本件行為によりＪＭＵは今治造船の連結子会社となり、今治造船はＪＭＵグループの事業活動を支配することが可能となること、及び本件行為の目的として大型舶用エンジンを含む商船の資機材の共同調達の実現が挙げられていることも併せて考慮すると、ＨＺＭＥがＪＭＵグループを通じて競争者の大型舶用エンジンメーカーが製造販売する重油専焼エンジン等に関する秘密情報を入手することはより容易になると考えられる。

したがって、ＨＺＭＥがＪＭＵグループを通じて競争者である大型舶用エンジンメーカーの重油専焼エンジン等に関する秘密情報を入手して自己に有利に用いる場合には、各川上市場における当事会社グループの競争者である大型舶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、各川上市場（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がある。

イ　協調的行動による競争の実質的制限

前記(1)イのとおり、各川上市場（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、今治造船グループのＨＺＭＥ及びＡ社のおおむね２者に限られること等を踏まえると、ＨＺＭＥがＪＭＵグループを通じて自己と競争関係にある大型舶用エンジンメーカーの秘密情報を入手することで、各川上市場（重油専焼エンジン等の各製造販売市場）において、今治造船グループと競争者との間の協調的行動がとられやすくなることが懸念される。

ウ　小括

以上のとおり、本件行為を契機として、ＨＺＭＥがＪＭＵグループを通じて自己と競争関係にある大型舶用エンジンメーカーの重油専焼エンジン等に関する秘密情報を入手することにより、各川上市場（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、大型舶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。

(4)　問題解消措置

ア　問題解消措置の概要

前記(3)ウのとおり、ＨＺＭＥがＪＭＵグループを通じて自己と競争関係にある大型舶用エンジンメーカーの秘密情報を入手することにより、各川上市場（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、大型舶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、当事会社から大要以下の措置（以下「本件問題解消措置」という。）を講じる旨の申出があった[18]。

① ＪＭＵグループは、ＨＺＭＥの競争者である大型舶用エンジンメーカーの秘密情報をＨＺＭＥに開示せず、また、目的外利用しない。

② ＪＭＵグループの役職員のうち、ＨＺＭＥの競争者である大型舶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ＨＺＭＥに開示又は目的外利用しないこと等を誓約させる。

③ ＨＺＭＥの競争者である大型舶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ＪＭＵ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舶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、当該役職員に前記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。

イ　問題解消措置に対する評価

本件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舶用エンジンメーカーの重油専焼エンジン等に関する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(3)ア(イ)及び同イの懸念は解消されると考えられる。

第６　結論

当事会社が申し出た本件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るとはいえないと判断した。

---

[18] 今治造船は、ＨＺＭＥの株式に係る議決権の35%を取得する行為に係る企業結合審査（脚注２参照）の過程において、ＨＺＭＥが今治造船グループを通じて秘密情報を入手することに関する競争上の懸念に対応するための措置（以下「前回問題解消措置」という。）の申出を行い、現在まで継続して実施している。本件問題解消措置は、本件行為により新たに生じた、ＨＺＭＥがＪＭＵグループを通じて秘密情報を入手することに関する競争上の懸念に対応するための措置であり、履行主体がＪＭＵグループである点を除けば、前回問題解消措置と基本的に同様の内容である。