



# 不当な取引制限規制による法的執行機関の役割

鐘, 文興

---

**(Citation)**

六甲台論集. 法学政治学篇, 67(1・2):97-103

**(Issue Date)**

2021-03-20

**(Resource Type)**

departmental bulletin paper

**(Version)**

Version of Record

**(JaLCOI)**

<https://doi.org/10.24546/81012624>

**(URL)**

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81012624>



# 不当な取引制限規制による 法的執行機関の役割

鐘 文 興

## 一、問題の提起—日系自動車部品メーカー12社による価格カルテル事件

中国国家発展改革委員会は2014年8月20日、住友電気工業など電装部品メーカー8社と日本精工などベアリングメーカー4社が共同で価格操作を行ったとして、独占禁止法違反を認定し、部品メーカー8社に8億3000万元（約137億円）の課徴金、ベアリングメーカー4社に約4億元（約66億円）の課徴金をそれぞれ科した。それは、2008年8月1日に中国の独占禁止法が施行して以来、その時点で最高の課徴金額となった。

同委員会によると、住友電気工業、日立オートモティブシステムズ、デンソー、愛三工業、三菱電機、ミツバ、矢崎総業、古河電気工業の8社は2000年2月から2010年2月までの期間、競争を軽減し、最も有利な価格で注文を受けるため、日本でたびたび談合を行い、価格カルテルを結んでいたことが判明したということである。

価格カルテルが結ばれていたと認定されたのは、エンジンのスターター、発電機、オルタネーター、ワイヤーハーネスなど13種類であり、ホンダ、トヨタ、日産、スズキ、米フォードなどの完成車メーカーの20車種以上に採用された。2013年年末の時点で、価格操作されていた部品や関係する商品が中国市場へ供給されていたということである。

一方、日本精工、不二越、ジェイテクト、NTNの4社については、2000年から11年6月の期間、日本や上海で企画した研究会や市場会議で、アジアや中国市場でのベアリングの値上げ時期や値上げ幅に関する情報交換を行い、その情報を基に各社が値上げを実施していたと認定された。

同委員会は12社について、「自動車部品やベアリングの価格協定を結ぶことで、中国の独占禁止法の規定に違反し、市場競争を排除または制限した。中国における自動車部品や完成車両、ベアリングの価格に影響を与え、川下メーカーの権益と消費者の利益を損なった」と指摘している。

また、「関係企業は複数回にわたって談合を行い、その違法行為は10年以上にも及ぶため、情状は重大」として、法に基づき厳重に処罰すると説明している。

ただ、不二越と日立オートモティブシステムズは捜査に全面的に協力したとして課徴金を免除されたほか、日本精工やデンソーなども、処罰が軽減された<sup>(1)</sup>。

そして、同委員会は、「今後、捜査の過程で発覚した他の違法行為に関して、捜査を続け、法律を施行することで、市場の競争の秩序を保ち、経営者や消費者の權益を守る」としている。

それを受けたかのように、レクサス中国法人は2014年8月20日夜、国家および各地の發展改革委員会（発改委）の自動車業界の独占禁止法違反問題に対する関心に応じ、2014年9月1日より一部の部品価格を平均で26%引き下げると発表した。

レクサスはメルセデス・ベンツ、ジャガー・ランドローバー、アウディ、BMWなどの高級ブランドに続き、自動車業界の独占禁止法違反調査を受け値下げをした5社目の高級車ブランドになった。レクサスが国家発改委に呼び出しを受けたという情報について、トヨタ中国法人の関係者は、「レクサス中国は関連部門の調査に全面的に協力している」と述べた。

それを受けたかのように、今回の価格調整の対象となる部品は約1万5000種に達し、平均で26%引き下げられる。そのうちラジエーターは35%、エンジンおよび自動変速機は30%、

---

(1) 日本精工株式会社（NSK）は2014年8月19日に公式サイトで公告を発表し、中国の独占禁止法に違反する行為があったため制裁金の支払いを命じられたことを明らかにした。その後、ベアリングメーカーのNTN株式会社も公式サイトで、国家發展改革委員会の調査を受けたことを明らかにした。両社ともに發展改革委から制裁金の通知を受け取っている。

NSKとNTNの公告はいずれも發展改革委から独占禁止法違反により制裁金を課されたことを認めており、NSKの制裁金額は29億円（1億7490万円）、NTNの制裁金額は19億円（1億1920万円）に達している。NSKは公告の中で、「社内調査により判明した事実を受け、中国での軸受（ベアリング）の取引に関して、同（国家發展改革）委員会による調査に全面的に協力してまいりました」と述べている。さらに發展改革委が明らかにしたところによると、自動車の部品およびベアリングに価格独占の疑いがあるため、日本のメーカー12社を対象に調査を実施し、今後は法律に基づいて処分を下すということである。これで、NSKとNTNは今回の調査を受けて制裁金を課された日系企業の第一弾となった。

なお、NSKは1916年創業の日本トップのベアリング設計・製造メーカーである。主にベアリング製品を手がけ、各種の玉軸受、ころ軸受、ベアリングユニットなどの自動車関連製品を製造している。中国では1992年に北京事務所を設立し、中国で設立した製造、研究開発、販売を手がける会社や関連会社は20社を超えている。一方、NTNは世界的な総合精密機械メーカーであり、ベアリングメーカーとしては世界5位を占め、中国では製造、研究開発、販売を手がける会社17社を設立した。日系自動車部品サプライヤーの説明によると、両社ともトヨタやホンダといった日系自動車メーカーに製品を提供しているということである。

發展改革委関連部門の責任者によると、今後数日以内に他の企業に対する処分の公告を一括して発表するということである。2014年8月20日付「人民日報」の報道による。

エアバッグは25%引き下げられている。

レクサス中国法人は2014年8月21日、「今回の価格調整では、これまでの修理・メンテナンスサービスを踏まえた上で一部の部品価格と、保証期間を過ぎた車の修理・メンテナンス費用を引き下げ、消費者の負担を軽減する」と表明した<sup>(2)</sup>。

また、それに先立って、中国国家発展改革委員会が明らかにしたところによると、中国国家発展改革委員会は2013年明け早々、韓国のサムスン電子、LG電子、台湾地区の奇美電子、友達光電(AUO)、中華映管、瀚宇彩晶の大手液晶パネルメーカー6社に対し、中国国内で販売される液晶パネルについて価格カルテルを結んだとして、総額3億5300万元(約50億円)の課徴金を科した<sup>(3)</sup>。中国で支払われる価格をめぐる違法行為の課徴金額としてはその時点においては最高になったものである。

なお、6社はすでに中国大陸部の主要テレビメーカー9社(TCL、創維、康佳、長虹など)に対し、不当利得1億7200万元(約24億3000万円)を返還したほか、今後は中国の法律を遵守し、中国のテレビメーカーに公平な商品提供を行うことを承諾したとし、6社はまた、中国のテレビメーカーが国内で販売するテレビの液晶パネルの保証期間を18カ月から36カ月に延長することとした。

## 二、乗合バスにかかる被疑事件に対する公正取引委員会の対応

公正取引委員会は、平成15年5月14日に東北地区において高速バス<sup>(4)</sup>路線の共同運行<sup>(5)</sup>を行っている乗合バス事業者3社(以下「3社」という。)に対し、独占禁止法の規定に基づいて審査を行ってきたところ、同法第3条(私的独占の禁止)及び第19条(不公正な取引方法第15項[競争者に対する取引妨害]に該当)違反につながるおそれがあるものとして、注意を喚起した。

また、社団法人日本バス協会に対し、この旨会員事業者に周知することを求めるとともに、鉄道の駅前に設置されている乗降場(以下「バスプール」という。)の管理者に対し、使用許可手続の問題点を指摘し、見直しを要請した。

---

(2) 2014年8月22日付「人民日報」の報道による。

(3) その内訳は不当な利得の返還が1億7200万元、没収が3675万元、制裁金が1億4400万元である。

(4) 「高速バス」とは、都市間を結び停車する停留所を限定して運行する急行系統で、おおむね50キロメートル以上の系統を運行する乗合バスをいう。

(5) 「共同運行」とは、路線の起点又は終点どちらか一方にのみ営業拠点を有する複数の乗合バス事業者が、運賃プール等により、共同して当該路線を運行することをいう。また、「運賃プール」とは、各社の運賃収入をいったんプールした上で、運行回数比等に応じて配分することをいう。

さらに、国土交通省に対し、独占禁止法違反行為の未然防止の観点からの乗合バスの事業許可の審査における留意点を指摘した。

### (一) 被疑事件の概要

(1) 3社は、東北地区において高速バス路線の運賃プールを伴う共同運行を行っており、新規参入者が事業許可の申請を行った路線において、3社以外に高速バス事業者は存在せず、事業者間で競争がない路線となっていた。

(2) 3社は、当該高速バス路線について、新規参入者が事業許可の申請を行った際に、共同して、新規参入者が認可申請した運賃と同等の水準まで運賃を引き下げた。

(3) 東北地区における乗合バスの事業許可の申請において、停留所の使用に当たって関係事業者等関係者間の調整を要する場合は、その調整が終了していることが必要とされていることから、新規参入者は、バスプールの管理者に使用の申請をしたところ、3社の同意を得ることを条件として提示されたので3社に同意を求めたが、速やかに同意が得られず、また、運輸局からも、当該事実について確認を求められたことから、事業開始の遅延を回避するため、独自に停留所を設置して運行を開始した。

### (二) 公正取引委員会の対応

#### (I) 3社に対する注意喚起

(1) 3社の前記(一)(2)の行為は、独占禁止法の規定に直ちに違反するものであるとは認められなかったが、3社以外に高速バス事業者が存在しない路線において、共同運行の形態の下で3社が一体となって新規参入者に対応する行為は、新規参入者の事業活動を排除することとなる場合には、通常の事業者間の競争の範囲を超え、3社間で通謀して行う私的独占(独占禁止法第3条)として独占禁止法違反につながるおそれがある旨の指摘を行い、このような行為を行わないように注意を喚起した。

(2) 前記(一)(3)に関し、3社が、新規参入者からの協議の求めを拒否した事実は認められなかったが、3社が、それぞれ、正当な理由がないのに、バスプールの使用を同意しないことは、競争者に対する取引妨害(独占禁止法第19条(一般指定第15項に該当))として独占禁止法違反につながるおそれがある旨の指摘を行い、このような行為を行わないように注意を喚起した。

(3) 3社の共同運行については、各社の事業能力等を考慮し、単独で運行が可能な事業者は運賃プールを伴う共同運行に参加しない、あるいは、運賃プールを伴わない提携運行に変更する等共同運行の形態を改善することを求めた。

## (II) バスパールの管理者に対する見直し要請

また、公正取引委員会はバスパールの管理者に対して、バスパールの使用を許可する際、既存事業者の同意を得ることを条件としていたが、このような運用は、既存事業者が新規参入者に対してバスパールの使用を同意しないことによって、新規参入者の事業を妨害することにつながるおそれがあることから、その見直しを要請した。

## (III) 日本バス協会に対する会員への周知要請

さらに、公正取引委員会は、以下の事項について、国土交通省を通じ、社団法人日本バス協会に対して会員事業者に周知するよう求めた。

(1) 共同運行を行う事業者以外に高速バス事業者が存在しない路線において、共同運行に参加している事業者が、一体となって新規参入者に対応する行為は、新規参入者の事業活動を排除することとなる場合には、私的独占として独占禁止法上問題となること。

(2) 正当な理由がないのに、新規参入者によるバスパールの使用を同意しないことは、競争者に対する取引妨害として独占禁止法上問題となること。

(3) 競合事業者のほとんどが参加している共同運行において、運賃制限を伴う運賃プールを行うことは、不当な取引制限として独占禁止法上問題となること。

## (IV) 国土交通省に対する要請

加えて、公正取引委員会は国土交通省に対して、乗合バスの事業許可の審査において、停留所の使用に当たって関係事業者等関係者間の調整を要する場合は、その調整が終了していることを許可の要件としていることについて、既存事業者が新規参入者に正当な理由なく使用を同意しない等の独占禁止法違反行為を誘発させることのないよう、運用の在り方を見直すことを要請した。

## 三、公正取引委員会のその後の対応

(1) 共同運行において、事業者間で運賃・料金、運行回数及び運行系統に関する調整を行うものは、市場における競争を実質的に制限する場合には、不当な取引制限(カルテル)(独占禁止法第3条)にあたり、独占禁止法上問題となるものである。

公正取引委員会は、平成9年、道路運送法に基づく適用除外カルテルの範囲が縮減された際、道路運送法第19条第1項の協定の認可を受けずに行われるバスの共同運行について、当時の制度、実態に基づく考え方を示している。この考え方においては、共同運行において運賃制限を行うものは、原則として独占禁止法上問題としつつも、事業施設等の関係が初期投

資に必要な費用を単独では負担し難いこと等<sup>(6)</sup>により、事業者が単独で参入しにくい場合において、新規路線を開設するために行われる協定は、路線分割、市場分割を行う協定を除き、原則として独占禁止法上問題とはならないとしている。

しかしながら、平成14年2月に施行された道路運送法の改正による規制緩和により路線開設後に新規参入が現実が生じているといった事例がみられる等、競争状況に大きな変化が生じているため、平成9年の考え方について見直しを行うこととした。

(2) 公正取引委員会は、本件を踏まえ、今後とも、規制改革の趣旨に沿って、既存の高速バス路線における新規参入が円滑に行われ、高速バス事業における公正かつ自由な競争の促進に資するよう、高速バスの共同運行に関して独占禁止法上の問題が生じる場合には、厳正に対処するとともに、事業者等からの相談に積極的に対応することとしている。

また、高速バスの共同運行に係るバス事業者等からの相談に対しては、独占禁止法違反行為の未然防止の観点から積極的に対応することとしている。

独占禁止法は、市場における公正かつ自由な競争を促進することにより一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の民主的で健全な発展を促進することを目的とし、これを達成するために私的独占、不当な取引制限、不公正な取引方法等を禁止しており、日本の経済活動における基本的な制度として機能している。

独占禁止法は、すべての産業を律する競争の基本ルールであり、職権を独立して行使する公正取引委員会により中立的に執行されるものである。

独占禁止法による公正かつ自由な競争環境の整備については、今後、事前規制を必要最小限のものとし、事後規制の方法を基本としていく場合には、競争の基本ルールである独占禁止法の運用が重要となるとした上で、公正取引委員会では、迅速な事件処理に努めるとともに、事業者の予見可能性を高めるなどの観点から、事後規制の方法を基本としていく観点からは、現行の対応ではいまだ不十分であり、公正取引委員会の更なる体制整備が不可欠であるとされている。

以上で明らかなように、自己責任原則と市場原理に立脚し、国際的にも開かれた経済社会の実現を政府施策の基本に据える日本においては、効率的な経済社会の実現を通じて消費者利益を確保することをその究極目的として市場における公正で自由な競争のルールの実現を目指す競争政策が政府施策の全体の中で最も基本に位置付けられるべきものである。その意味において、競争政策の中核を担う独占禁止法執行機関が果たすべき役割は極めて大きい。

中国の独占禁止法の第1条は、その立法目的について、「市場の公正な競争を保護し、経

---

(6) 例えば、都市間を結び、停車する停留所を限定して運行する急行系統で、運行系統キロがおおむね50キロメートル以上の乗合バスがこれに該当する。

済運行の効率を高め、以て、一般消費者の利益とす社会的公共な利益を確保するとともに、社会主義市場経済の健全な発達を促進することを目的とする」と定めている。直接的には、その目的の実現のために、同法が定める事業者や事業者団体による公正で自由な競争のルールに違反する行為を禁止し排除する法律である。しかしながら、独占禁止法がその目的を十分に実現するためには、可能な限り事業者において公正で自由な競争が展開できる市場がある領域において創出・確保されていることが必要であり、カルテル規制との関係では、ある程度の規制事例の蓄積があり、それらの事件を通じて、今後は、参入・料金規制が緩和・改革されていく中で、事業者や事業者団体が一定の取引分野における競争を実質的に制限する場合や事業者団体による構成事業者の機能又は活動を不当に制限する場合、厳正な独占禁止法適用が求められることは言うまでもない。