

小問1

解答のポイント:

以下のような点に触れていること。

- 10条8項による原則30日の第1次審査。
 - 10条9項による報告等要請を経た第2次審査。
 - 事務総長の説明により、第2次審査には行っていない。
- そうすると、次の可能性が考えられる。(解答としては①だけでもOK。)
- ① 届出をせず、届出前相談をしている。
 - ② 届出をして、取り下げて、また届出をする、を繰り返している。
 - ③ 第1次審査でクリアランスを得たが、公表していない。

コメント:

以上については、特に①、また、少しだけ②、について、授業で、企業結合審査の実務(第2次審査に進みたくないという会社が多い模様)に触れるなかで言及したので、独禁法の勉強をした者として、社会的注目事案について、なんとか説明をできる状態になっていただきたかった。「なぜなのか、説明できる」「どういうことなのか、説明できる」ということは、大事。

8月4日の公取委の発表により、7月1日現在では①であった模様であることが明らかにされたが、本問は、7月1日の定例会見記録から推測されるものを問うているので、①だけが正解、ということにはならない。

小問2-1

解答のポイント:

次の①を考えていたが、②でもよいこととした。③は、ちょっとヒネった答えであり、そのような論法に必要な情報が排除措置命令書にないように思われるが、一定の点数は付けた。

- ① 私的に独占することは独禁法2条5項にいう私的独占ではなく、本件では行為(排除または支配)が認定されていない。
- ② 八尾空港での行為と、名古屋・広島における競争変数が左右される状態との間に、因果関係がない。
- ③ 名古屋・広島は、機上渡し給油をできる供給者が複数存在し得ない市場であり、長崎地銀事例の意味で、行為と弊害との間に因果関係がない。

小問2-2

解答のポイント:

- 需要者・八尾空港協議会会員を中心とした航空事業者等
- 供給者が八尾空港での供給者に限定されることを説明
供給者が八尾空港での供給者に限定される理由づけは、
▽常識的に言ってそうだ、でも、まあよいが、
▽もし需要者が八尾空港以外での給油で満足するのであればマイナミは本件のような行為はしないはず、というところから逆算した解答があった。排除措置命令書をもとによく考えた解答であると言える。(他の解答者にはそこまで求めていない。)

小問2-3

解答のポイント:

もし、需要者が、名古屋や広島でも安定して給油を受けたいならば、八尾空港でマイナミの求めに応ずるインセンティブが発生するはずであり、現に、マイナミは、名古屋・広島を名指しして、そのような需要者の不安を裏付けるような行為を行っている。これだけで排除効果を認定できるか否かはともかくとして(名古屋・広島に用事のない需要者もいるかもしれないため)、以上のような意味で、名古屋・広島が独占されている点は、八尾空港という検討対象市場での排除効果の認定を支える一つの要素となる。

コメント:

小問2-1や小問2-3の下線部分をしっかり述べるか否かで、この解答者はわかっている、この解答者は??、の差がつく。後者は、わかっているのに、そのことを駄目押しできていない、ということであり、惜しい。言い換えれば、わかっていることをわかってもらえるための文章作成トレーニングをすれば、グッと伸びると思う。

小問2は、サービス問題の小問2-1は別にすると、「この行為の独占禁止法上の問題点を論じなさい」という問題があるとすればそのなかから主要なパーツを2つ抜き出したもの。パーツごとの小刻みで、しっかり書いて、積み上げることが、上達の秘訣だと思う。

マイナミの事件では、マイナミ側から正当化理由がある旨の主張がされており、また、排除措置命令書に書かれている事実が裁判所で認定されるか否かも定かでない。本問では、正当化理由は問うておらず、また、排除措置命令書の事実認定が正しいことを前提とした。念のため。

以上