

「一定の取引分野」の非対称性についての一考察

—— 東武鉄道事件を踏まえて ——

横 田 直 和

- 一 はじめに（問題の所在）
- 二 東武鉄道事件の概要
 - （一） 事案の概要
 - （二） 審決における判断
 - （三） 審決に対する批判
- 三 「一定の取引分野」の意味とその画定
 - （一） 「一定の取引分野」の意味
 - （二） 「一定の取引分野」の画定
- 四 駅構内と「一定の取引分野」
 - （一） 駅構内など区切られた地域における営業活動
 - （二） 一般消費者が参集する地域における「一定の取引分野」の地理的範囲の画定

五 「一定の取引分野」の非対称性

- (一) 所有権の行使と市場の関係の二面性
- (二) 駅ナカへの出店許諾と所有権の権利行使
- (三) 鉄道事業者に係る「一定の取引分野」

六 おわりに

一 はじめに（問題の所在）

独占禁止法（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律）は、事業者の競争制限的な行為が「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」場合に、私的独占や不当な取引制限などとして違法なものとしている。また、この「一定の取引分野における競争を実質的に制限すること」は、事業者団体によるカルテル、株式保有や会社合併などが独占禁止法に違反するとされる際の要件となっているが、過去の独占禁止法違反事件で審決が行われたものをみると、そのほとんどが事業者によるカルテルである不当な取引制限事件及び事業者団体によるカルテル事件である^①。

「一定の取引分野」をどのように捉えるかは、「一定の取引分野における競争を実質的に制限すること」が多くの独占禁止法違反行為の要件となっているため独占禁止法を解釈・運用するに当たり重要なものとなっているが、実際の独占禁止法違反事件の多くがカルテル事件であることから、独占禁止法の解釈・運用において「一定の取引分野」の成否やその範囲が問題となることは少なかった。すなわち、事業者間の競争が人為的に制限されるカルテル

にあつては、各事業者は、自己がさらされている競争が行われている範囲や、また、当該範囲における競争を制限するためにはどのような事業者との間でどのような行為を行えばよいのかを熟知しており、さらに、公正取引委員会（以下「公取委」という。）により審査活動が開始されるのは、これら事業者が競争を行っている範囲での価格競争が消滅するなど競争制限効果が現実化した後であるのが通常であるため、当該競争制限効果もたらされている範囲を「一定の取引分野」と取り扱ってよいこととなり^②、「一定の取引分野」の成否やその範囲が問題とされることは例外的なケースにすぎなかった。

独占禁止法の実際の運用に当たり「一定の取引分野」に係る問題はあまり生じないため、「一定の取引分野」の成否について厳密な検討が行われることは少なく、石油カルテル刑事（生産調整）事件において公取委及び検察庁が「原油処理の分野」を「一定の取引分野」としたことにみられるように、一般的には取引の場と把握できないものを「一定の取引分野」であるとするような解釈・運用が行われることもあった。また、近年においても、入札談合事案においては、基本合意に基づき多数の個別入札物件について談合行為が行われることが多いところ、この個別入札物件ごとに「一定の取引分野」が成立すると解する考え方がみられたり^③、優越的地位の濫用行為に係る公正競争阻害性を説明するに当たり、単一の需要者の購入分野のみで「一定の取引分野」が成立すると解した上、当該分野での公正競争が阻害されるとする考え方もみられるようになっていく^④。

このように「一定の取引分野」をめぐる議論にはやや混乱がみられるが、その背景には「一定の取引分野」について必ずしも十分な検討を行う必要がなかったことがあると思われる。また、従来の「一定の取引分野」に係る議論は「一定の取引分野」がどのような範囲で成立するかをめぐるものがほとんどであったが、「一定の取引分野」について検討する上で、ある事業者との関係で「一定の取引分野」の成立が認められた場合、それを他の事業者との関係でも「一定の取引分野」が成立すると解さなければならぬかとの問題も重要であるように思われる。

「一定の取引分野」における競争を実質的に制限するような行為が事業者により行われた場合に、当該事業者の行為が私的独占等の構成要件に該当すれば、一般的には、独占禁止法違反が成立すると考えられるが、当該事業者と「一定の取引分野」の関係いかんによっては「一定の取引分野」が成立しないものと取り扱うべき場合があると考えられ、これが、本稿で検討対象とする「一定の取引分野」の非対称性の問題である（ここで「非対称性」とは、ある事業者にとっては「一定の取引分野」と認識できるものが、他の事業者にとっては「一定の取引分野」と認識できないとの意味で使用している）。そして、この問題を検討することは、問擬の対象となる事業者との関係を踏まえて「一定の取引分野」を認識すべきことを明らかにすることにより、前記の個別入札物件や優越的地位の濫用行為に係る市場問題を検討する際の参考ともなる。

なお、この「一定の取引分野」の非対称性の問題については、従来ほとんど議論・検討がなされたことはなく、東武鉄道事件の審決^⑥において石井委員の意見として付記されたものが唯一の例のように思われる。

二 東武鉄道事件の概要

東武鉄道事件は、終戦直後に東武鉄道株式会社（以下「東武鉄道」という。）と同鉄道の駅構内の営業者（以下「構内営業者」という。）との間に生じた紛争について、東武鉄道及び財団法人東武鉄道共助会（以下「東武共助会」という。）が独占禁止法違反行為を行っているとして、構内営業者側から公取委に申告がなされたものである。公取委では、昭和二十七年二月二七日に東武鉄道及び東武共助会の行為が私的独占（独占禁止法第三条前段違反）に該当するとして審判開始決定を行っている。この事件の審判は、昭和二十八年中に審判官審判として八回の審判が行われた後、審判手続は中断していたが、昭和三十六年に委員会審判として二回の審判が行われ、昭和三十七年四月一二

日に、東武鉄道及び東武共助会の行為は独占禁止法第三条前段に違反しないとの審決が行われている。

東武鉄道事件は、審決における付加意見の形ではあるものの、本稿で検討しようとする「一定の取引分野」の非対称性の問題が明示的に取り上げられた唯一の例であるので、まず、東武鉄道事件について、事案の概要^⑦、公取委の判断、この判断に対する学者の批判などをみておくこととする。

（一）事案の概要

東武鉄道は、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県及び東京都において路線を有する大手鉄道会社であり、明治三〇年に設立されている。東武鉄道では、路線の敷設に当たり用地提供などに協力した者について、構内営業者として東武鉄道の構内売店や立ち売りの営業を承認してきた。東武鉄道と構内営業者との当初の契約内容の詳細は不明であるが、大正一五年には東武鉄道により「停車場構内営業者規程」^⑧が設けられ、この規程においては、①東武鉄道が構内営業者に承認する営業期間は一年間とし、特段の事情がなければ一年間ずっと自動更新されること、②三か月の予告期間において、東武鉄道が①の期間の満了とともに営業の承認を一方的に解除できることとされていた。

終戦時までは東武鉄道と構内営業者との間で営業承認に係る契約について紛争はなかったが、東武鉄道は、復員で増加した従業員の退職後の生活を確保するために、退職者を構内営業に従事させることとして、昭和二十一年二月に至り、構内営業者にに対し昭和二十二年三月末で営業の承認を更新しない旨を通告した。また、東武鉄道は、その役職員を役員とする東武共助会を設立し、東武共助会は、東武鉄道の退職者や縁故者を雇用して東武鉄道の各駅構内で売店や立ち売り営業を開始した。

一方、構内営業者側は、東武鉄道による営業承認の更新拒絶を受け入れず、駅構内での営業を継続したため、両者による交渉が重ねられてきたが、東武鉄道は、昭和二十六年三月、同社、東武共助会及び構内営業者の三者を当事

者とし、昭和二十七年一〇月末で構内営業人が駅構内から立ち退くことなどを内容とする解決案を提示した。

これに対し、構内営業人側は、東武鉄道と東武共助会が共謀して構内営業人の駅構内における営業活動を排除することにより、東武鉄道の駅構内営業分野において東武共助会の独占を実現するものであって、東武鉄道及び東武互助会の行為は独占禁止法第三条前段に違反するとして、昭和二十七年一二月に公取委に申告を行った。

なお、第一回審判が行われた昭和二十八年二月当時において構内営業人は計二十八名であり、各構内営業人は、東武鉄道の各路線のいずれかの駅構内に店舗や立ち売り設備を設け、二、三名程度の従業員を雇用して、東武鉄道の旅客に煙草、飲料、菓子等を販売し、東武鉄道に停車場構内営業人規程に定める営業料金を支払っていた。一方、東武共助会は、従業員約一八〇名の大部分が東武鉄道の退職者や縁故者であり、東武鉄道に対し営業料金は支払っていないかった。

(二) 審決における判断

公取委では、審判手続を経て、委員長及び各委員一致の意見として、東武鉄道及び東武共助会の行為は独占禁止法第三条前段の規定に違反しないとしたが、その理由は、次のとおりである。

- ① 東武鉄道が昭和二十一年一二月に構内営業人に対し行った営業の承認を更新しない旨の通告については、独占禁止法の施行（昭和二十二年七月二〇日）前になされているので、当該通告自体は独占禁止法の規制対象とならない。
- ② その後、東武鉄道が構内営業人に対し営業の廃止を求め続けたことについては、本件における東武鉄道による営業の承認は停車場構内営業人規程に基づいてなされたものであり、当該承認がなされたことにより東武鉄道と構内営業人との間に駅構内の使用について契約が成立するとともに、鉄道営業法第三五条¹⁰の趣旨に則り、東武鉄道が駅構内における物品販売を許諾したことになる¹¹と解されるところ、当該規程によれば東武鉄道が当該契約を

解除でき、当該契約の解除に伴い鉄道営業法上の物品販売の許諾も失効すると解される。

- ③ この結果、構内営業人は、東武鉄道の駅構内において適法に売店等の営業を行うことはできなくなったと解されるので、その後における東武鉄道の行為は、不法に営業を継続している構内営業人に対する所有者としての権利の行使である。

- ④ 所有者の権利行使であっても、公共の利益に反して「一定の取引分野」における競争を実質的に制限すれば独占禁止法の規制の対象となり得ることがあるが、少なくとも独占禁止法施行前の行為により生じた不法な侵害を排除して自己の権利を回復する行為については、その結果、競争状態に変動をもたらすことになっても、所有者の正当な権利行使であって、独占禁止法によって規制することはできない。

- ⑤ 昭和二十三年九月までは構内営業人の営業行為が事実上放任されていたが、昭和二十一年一二月の通告の結果として、構内営業人が営業を続けることができなくなったのであるから、独占禁止法の施行後に構内営業人が東武鉄道の構内で営業をしていたことは、独占禁止法上の評価を左右するものではない。

- ⑥ 東武共助会については、東武鉄道の昭和二十一年一二月の通告の際には存在しておらず、また、東武鉄道の本件行為によって間接的に利益を享受する立場にあったにすぎないので、東武鉄道の行為が私的独占に該当しない以上、東武共助会の行為も独占禁止法違反として間接することはできない。

また、この審決においては、次のとおり、石井委員¹²による意見が付加されている。

本件営業承認取消の通告が私的独占禁止法施行の前後にかかわらず、東武鉄道の本件行為は、同法第三条前段の規定に該当しないものと思料する。

本件構内営業は、従前からの所有者である東武鉄道の承認をまつてはじめて行なうことができるものであって、その取引分野は、もともと事業者が自由に競争しうる通常の取引分野と異なるものである。従つて、

かかる取引分野においては、所有者は、自ら事業を行なうと、また、何人にこれを行なわせるかは全く自由に決しうるところであつて、その取引分野における競争状態の存在そのものを左右しうるものと解する。すなわち、かかる取引分野は、所有者との関係においては、私的独占禁止法にいわゆる一定の取引分野に当たらないものというべきである。よつて、従前から所有権を有する者の適法な権利行使の結果、その所有地内において、競争状態に変動をもたらすこととなつても、かかる所有者の行為は、私的独占禁止法によつて規制することはできないものと解するを相当とする。

この石井委員の意見にあるように、本件のような事実関係の下において「かかる取引分野は、所有者との関係においては、私的独占禁止法にいわゆる一定の取引分野に当たらない」とされるような「一定の取引分野」の性質が、本稿において「一定の取引分野の非対称性」と称するものである。

なお、本件審決については、構内営業者側から審決取消訴訟が提起され、結局、東京高裁において、被告補助参加人である東武鉄道が構内営業者に對し昭和四五年五月末まで構内営業を認めることなどを内容とする和解が成立したが、行政機関である公取委が審決取消請求訴訟において和解の当事者適格を有するかについても疑問が呈されている。¹³

(三) 審決に対する批判

東武鉄道事件の審決に対する評釈はあまり多くはないが、まず、東武鉄道の構内営業者への営業承認の継続を更新しない旨の通告が独占禁止法の施行前であること等から東武鉄道の行為が独占禁止法上問題とならないとしたことについては、すべての論者が批判を行っている。この点について、今村教授は、大要、次のような理由から審決の判断は適當ではないとし、「要するに、この審決は、独占禁止法のみならず、法制度一般に対する基本的な理解

に欠けるものがあるように思われ、久々の審決がこのようなものであつたことには、失望の念を禁じ得ない。なお本件は、事案としては比較的簡単なものであつたにも拘らず、審決迄に十年を要したということには、われわれの理解をこえるものがある¹⁴」として、審決を強く批判されている。

① 独占禁止法は、自由な財産権の行使が競争秩序に悪影響を及ぼす限度において、これを違法とするものであるから、私権の行使としての正当性のいかんは問うところではない。逆に、独占禁止法に違反するときは、それゆゑに私権の行使としての正当性も否定されるに至るのである。

② 独占禁止法第一〇二条（現行法では独占禁止法附則第二条）の規定の趣旨からみても、同法施行前の行為の行為かどうかにより判断は異なることはなく、法施行前の適法な行為であることをもって、法施行後の違反行為を正当化することはできない。

③ 東武鉄道と構内営業者との紛争については、裁判所がどちらが正当であるかを判断すべきものであるので、公取委が東武鉄道の行為を正当な権利行使と評価することは許されない。また、仮に東武鉄道の行為が正当な権利行使であつたとしても、それが独占禁止法に違反するものであれば、構内営業者が東武鉄道の要求に従わないとしても不当な権利侵害になることはない。

④ 鉄道営業法は行政的な規定であり、同法の規定により構内営業者の行為につき独占禁止法上の評価をすることは許されない。

また、所有者との関係で東武鉄道の駅構内は「一定の取引分野」を形成しないとすると石井委員の意見についても、「一定の取引分野」の成否と私法上の権利行使とは関係がない等としてすべての論者が批判をしており、例えば、今村教授は、次のとおり妥当なものではないとされている。¹⁵

かくて問題の焦点は、最後に、石井意見の当否にしばらくられる。

石井意見の要旨は、駅構内は、東武の支配下にあるのだから、何人を構内営業人に選択するかは東武の自由であり、従つて、私的独占の問題は生じない、というに帰着する。

しかし、独占禁止法は、競争秩序維持のために、自由な財産権の行使を制限するものであるから、東武が、駅構内における「競争状態の存在そのものを左右しうる」力を有しているということは、何等独占法の適用を排除する理由とはなり得ない。駅構内が多数の顧客（旅客）を相手とする一定の取引分野を構成することはいふ迄もないことで、本件の問題は、当該取引分野を共助会に独占させるために、既存構内営業者を排除することにあつたのであるから、私的独占に該当するものとして、その中止を命ずることは、何の妨げもないのである。

見方をかえれば、東武は現に、駅構内の所有者として当該「取引分野における競争を実質的に制限する」ことのできる力をもっている。しかし、かかる力をもっているということは、それを自由に行使してよい、ということの意味するのではない。本件の場合は、明らかに、その違法なる行使と解されるのである。

なお、今村教授は東武鉄道の駅構内だけで「一定の取引分野」が成立するとされているが、田中教授は駅構内だけでなく駅周辺の販売業者を含め「一定の取引分野」が成立するとされ、木元教授は駅周辺の販売業者との関係によっては駅構内だけで「一定の取引分野」が成立することがあり得るとされている¹⁷⁾。

三 「一定の取引分野」の意味とその画定

（一）「一定の取引分野」の意味

独占禁止法上の要件である「一定の取引分野」は、「一定の取引分野における競争の実質的制限」として「競争

の実質的制限」との関係において用いられており、この「一定の取引分野」と「競争の実質的制限」との関係について、旭硝子資料事件・東京高裁判決では「独禁法二条六項にいう『一定の取引分野』は、特定の行為によって競争の実質的制限がもたらされる範囲をいうものであり、その成立する範囲は、具体的な行為や取引の対象・地域・態様等に応じて相対的に決定されるべきものである」と判示されている¹⁸⁾。これを一見すると、競争の実質的制限がもたらされている範囲を「一定の取引分野」に該当すると取り扱うことが許されることになり、例えば、事業者間の競争制限的行為の効果が実質的制限に該当することになる程度の狭い範囲を取り上げて、これを「一定の取引分野」とすることにより、当該競争制限的行為につき独占禁止法違反が成立すると取り扱うことも可能になるように思われる。

しかし、石油カルテル刑事（価格協定）事件・東京高裁判決では「独禁法第二条第六項所定の拘束力ある共同行為は本来競争制限的効果をもつものであるところ、同規定は、不当な取引制限の成立要件としての共同行為を『一定の取引分野における競争を実質的に制限する』内容のものに限定したもの¹⁹⁾として、独占禁止法に違反する競争制限的行為を「一定の取引分野における」競争を実質的に制限する場合に限るとの趣旨であるとの判示を行っている。このように、「一定の取引分野における」競争の実質的制限が独占禁止法違反の構成要件とされている以上、「一定の取引分野」の成否自体を「競争の実質的制限」と関連付けて解することは適当ではないと考えられる²⁰⁾。

したがって、「一定の取引分野」の非対称性の問題を検討する際にも、まず、「一定の取引分野」とは何かが問題とされなければならない。

一般に、「一定の取引分野」は、事業者間で競争が行われる場であり、経済学でいう「市場」であるとされている。経済学でいう「市場」は、供給者と需要者が相対して商品・役務の取引を行う場であり、供給者及び需要者がそれぞれ競争を行いつつ、市場において取引を行うことにより社会における経済問題（消費者のすべての需要をま

かなうには供給が足りないとの資源の稀少性を前提に、どのような商品・役務を、どのようにして、誰のために生産するかという問題）を解決する機能を有するものであり、このような市場の機能が市場メカニズムと呼ばれるものである。²¹⁾

我が国を含む先進諸国においては、自由主義経済体制（資本主義経済体制）が採られており、ここでは、経済問題の解決を主として市場メカニズムに委ねているので、我が国において、この市場メカニズムが機能する場としての市場が存在することは明らかである。このように「一定の取引分野」は経済学という市場であり、事業者の行為により当該市場において有効な競争が期待できない状態になったとき（当該市場において市場メカニズムが十全に機能しなくなったとき）に「一定の取引分野における競争の実質的制限」がもたらされたと解されるので、「一定の取引分野」は、事業者の競争制限的行為の有無とは関係なく、我が国の経済社会の中に実際に存在するものである（ただし、「市場」が機能面を捉えた概念であるので、具体的にどこに存在するかは眼にみえず、実際に存在することを認識し得るにとどまる。）、現実に存在する市場の中から、問擬の対象とする市場を「一定の取引分野」として取り上げることになるものと考えられる。

（二）「一定の取引分野」の画定

「一定の取引分野」の画定は、どのような範囲で「一定の取引分野」が成立しているかを明らかにすることであり、これは、どのような範囲で「市場」が存在するのかを明らかにすることである。独占禁止法上「一定の取引分野」の画定が必要となるのは、事業者の具体的な行為を「一定の取引分野における競争を実質的制限する」ものとして問題とする場合だけであるので、画定を要する「一定の取引分野」についても、問擬の対象となる事業者との関係に係るものとみとなる。このため、具体的にどのような範囲で「一定の取引分野」を画定するかについては、

個別具体的な事案ごとに判断されている。

一般に「一定の取引分野」を画定する際の要素としては、①取引の対象とされている商品・役務、②取引の相手方、③取引の行われている区域、④取引の段階の四つが挙げられ、²²⁾これらの相違により「一定の取引分野」は重疊的に存在するとされている。しかし、「一定の取引分野」は経済学という「市場」であって、市場は経済社会において市場メカニズムが機能する場として現実に存在するものであるので、その範囲については公取委が前記の四つの要素を踏まえ任意に認定できるものではない。このため、個別具体的な事案ごとに「一定の取引分野」が画定されるとの意味については、現実の経済社会において重疊的に存在する市場の中から当該事案における競争の実質的制限がもたらされている市場の範囲を前記四つの要素により明らかにすることであると解される。

また、前記四つの要素により区分された部分が個別具体的な事案における「一定の取引分野」として画定され、当該分野が市場メカニズムの機能する場であると認識された場合であっても、当該分野における競争関係は他の区分された部分における競争関係と連続しているので、どのような基準により当該分野が市場メカニズムの機能する場として他の部分における競争関係と区別してよいかとの問題が残るものと考えられる。この点については、独占禁止法は我が国における市場メカニズムの機能を発揮させること（我が国の経済活動における公正かつ自由な競争の促進）を目的とし、当該目的を達成するため公取委が設けられていることから、どの程度の範囲の市場であれば当該範囲における競争制限を独占禁止法違反として公取委が行政処分を行うことが許されるのかという価値判断をも踏まえて、「一定の取引分野」の画定が行われるべきものと考えられる。²³⁾

四 駅構内と「一定の取引分野」

(一) 駅構内など区切られた地域における営業活動

東武鉄道事件における駅構内の営業は、東武鉄道全線で小規模な個人事業者である二八名の構内営業人と東武共助会で行われていたものであり、その営業規模としては必ずしも大きなものではない。しかし、現在の鉄道事業者の駅構内営業の状況をみると、JR各社のいわゆる駅ナカ（駅の改札内の商業施設）に係る事業のように、非常に大規模なものもみられるようになってきている。鉄道の駅構内営業と同様に、各地の空港内営業、東京ディズニーランドや愛知万博会場などにおける営業のように、一般の商店街などから区切られた地域に多くの旅行者、行楽客、見学者などが集まる場合に、これらの旅行者等向けの販売活動が大規模に行われるようになってきている。

このような他の商店街などから区切られた地域の中でも、東京国際空港（成田空港）、関西国際空港、中部国際空港（セントレア）などの空港の場合には一般市街地から離れたところに立地しており、例えば、平成一七年五月に開港した中部国際空港についてみると、同空港は知多半島沖の伊勢湾海上に所在するため、同空港の利用者や見学者がいったん同空港内に入れば他の地域に所在する店舗を利用することはほとんどないと考えられる。中部国際空港の旅客ターミナルビルには、国内線又は国際線制限エリアにあるものを含め、食品・雑貨等の販売店（免税店を除く）や飲食店が約九〇店舗あるところ、これらの店舗は同空港の利用者、見学者等を顧客としてお互いに競争を行っており、これら店舗と空港外の店舗との競争関係はかなり稀薄なものと考えられる。

また、国鉄民営化前の日本国有鉄道は旧・日本国有鉄道法の規制を受け「鉄道事業及びその附帯事業」など限られた事業しか行わなかったのに対し、国鉄民営化により発足したJR各社では、収益源の確保や余剰人員の活用

のため、直営又は関連会社の運営により、飲食業や物品販売業のほか、旅行業や不動産事業などの多様な事業を展開してきている。東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）の駅構内営業の状況を同社の『二〇〇五会社概要』でみると、平成一七年四月現在で、同社の関連会社である東日本キヨスク株式会社²⁵（以下「東日本キヨスク」という。）が一二七九の小売店舗を、株式会社日本レストランエンタプライズが二〇七の飲食店舗を展開するなどしている。さらに、JR東日本では、平成一五年に駅構内の小売業の開発を事業とする株式会社JR東日本ステーションリテイリングを一〇〇％出資で設立しており、JR大宮駅及びJR品川駅の駅ナカ事業であるエキュートを運営している。

例えば、JR東京駅においてJR東日本の関連会社が展開している構内営業をみると、平成一七年四月現在で、小売店舗が一二七、飲食店舗が二八、その他の店舗が五の計一六〇店舗となっている。また、東日本キヨスクがJR東京駅に設けている店舗には、一般のキヨスクであるレッツキヨスクのほか、コンビニ（コンビニエンスストア）形式のキヨスクであるニューデイズ及びニューデイズ・ミニ、弁当販売店（膳まい）、土産物店（東京銘品館）、洋菓子店（東京洋菓子館）、書店（ブックガーデン）、理髪店（QBハウス）、サッカー・格闘技グッズ専門店（リ・ミックス）、無印良品ストア（無印良品コムキヨスク）などがあるが、これらの店舗はJR東日本の直営の店舗ではないため、東日本キヨスクは、一般の事業者が東京駅構内に出店する場合と同様に、JR東日本から出店に関する許諾を受けているはずである（鉄道営業法第三五条参照）。

JR東京駅には、同駅で乗降する利用者だけでなく（なお、平成一六年度の一日当たりの平均乗降客数は、JR東日本が運用を担当していない東海道新幹線に係るものを含め、約九二万人）、他の駅から乗車し東京駅を経由して目的地に向かう乗換客も多く、非常に多くの旅行者や通勤者が集まることから、飲食品を中心として土産物、新聞・週刊誌など多くの物品に対する需要が大きく、出店を希望する事業者は多いものと思われる。例えば、東日本

キヨスクでは、コンビニ方式のキヨスクを積極的に展開しており、その店舗はセブンイレブン、ローソンなど一般のコンビニの店舗に比べかなり狭いものであり、また、その営業時間も短くなっているにもかかわらず、その全店舗の一日当たりの平均売上額はニューデイズで六〇万円超、ニューデイズ・ミニで四〇万円超と、一般のコンビニの場合と遜色のないものとなっているので、駅構内はコンビニにとって非常に優れた立地条件を有していると考えられる。⁽²⁸⁾

(二) 一般消費者が参集する地域における「一定の取引分野」の地理的範囲の画定

東武鉄道事件の審決においては、石井委員の意見以外には「一定の取引分野」の關係に係る言及がないため、公取委が駅構内の営業に係る「一定の取引分野」についてどのような判断を行ったのかは明確ではない。⁽²⁹⁾ 駅構内は他の地域から改札口ないし駅舎により区切られた地域であるところ、取引の行われている地域により「一定の取引分野」を画定し、特定の地域における競争關係について他の地域から区分されたものとして当該特定地域につき「一定の取引分野」の成立を認めたリーディング・ケースとして昭和二六年の東宝スバル事件・東京高裁判決⁽³⁰⁾がある。

東宝スバル事件は、東宝株式会社、丸の内・有楽町界限において六映画館を経営しているところ、スバル興業株式会社の有楽町に所在する二映画館を両社で共同經營することとしたことについて、他の会社の営業の重要部分の賃借による「一定の取引分野」における競争の實質的制限（独占禁止法第一六条三号違反）として問題となったものである。東宝スバル事件においては、公取委が、まず丸の内・有楽町界限において映画興行に係る「一定の取引分野」が成立するとし、これが成立しないとしても丸の内・有楽町界限に銀座を加えた地域（以下「銀座地区」という）で映画興行に係る「一定の取引分野」が成立するとしたのに対し、東京高裁は、丸の内・有楽町界限だけでは「一定の取引分野」は成立しないが、丸の内・有楽町界限は銀座に直ちに接続しており、銀座地区の映画館は、

その他の地域の映画館と競争關係になり得ることはあるものの、銀座地区には二〇の映画館が相近接して存在し、これらの映画館は銀座地区に集まる共通の観客群を対象としてそれぞれ映画興行を行っていることから、銀座地区について映画興行に係る「一定の取引分野」が成立するものと判示している。

東宝スバル事件における顧客と駅構内の顧客としては、銀座地区の映画館の顧客の中には映画を観ることを目的に銀座地区に出向いた者が相当数いたはずであるのに対し、駅構内の顧客には駅構内で飲食したり商品を購入することを目的に駅に出向く者はほとんどいないとの相違がある。しかし、銀座地区の映画館には、東京高裁が指摘したとおり東京都内及び近郊一円から顧客が参集していたのであって、これらの顧客が映画を観るために銀座地区に向むこうとする際には、浅草や新宿など他の映画街と比較した上で、銀座地区に出向いたはずであるので、顧客の参集目的を重視すれば、銀座地区だけで映画興行に係る「一定の取引分野」が成立するのかとの疑問が生ずることになる。

映画を観ることであれ、買物など他のことが目的であれ、いったん銀座地区に参集した一般消費者が映画を観ようとすれば、銀座地区以外の映画館に行くことはあまり想定できないと考えられ、東京高裁が銀座地区だけで映画興行に係る「一定の取引分野」が成立するとした判断は、このような考え方に基づくものと思われる。⁽³¹⁾

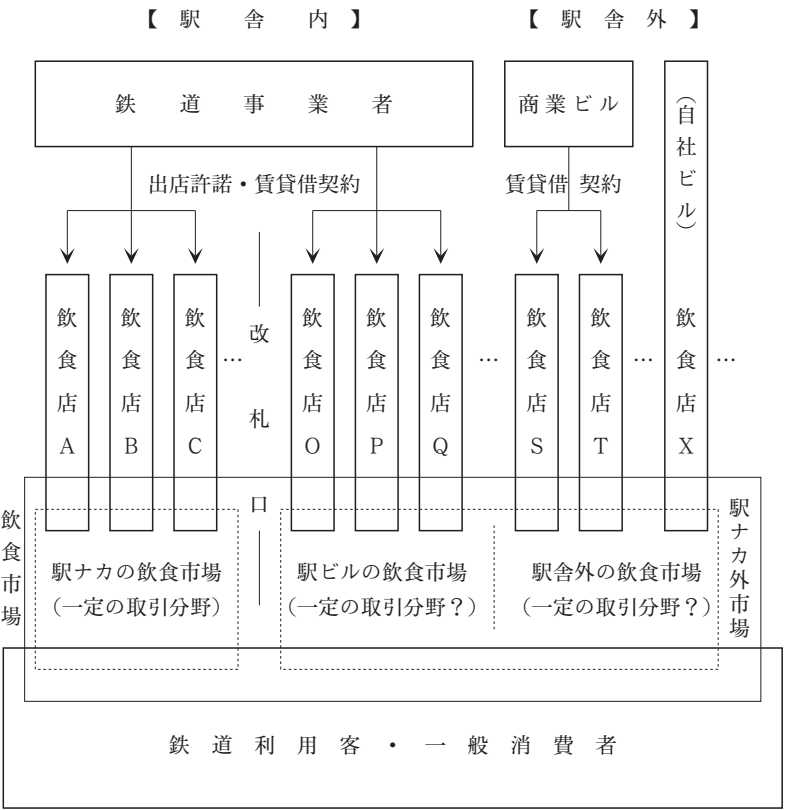
したがって、空港やJR東京駅などの大規模な駅には多数の利用者が集まり、一方、これらの空港内や駅構内には利用者向けの飲食店や物品販売店が多数設けられており、空港の利用者や駅構内に入った鉄道利用者が飲食や物品購入のために空港外や駅構内に出ることはほとんどないと考えられるため、空港内や駅構内において飲食業や物品販売業に係る「一定の取引分野」が成立する可能性があることは、東宝スバル事件・東京高裁判決の考え方から

(三) 駅の構内営業をめぐる「一定の取引分野」

東京国際空港、中部国際空港など大規模空港の場合には、空港を利用又は見学するために多数の者が訪れ、これらの者の需要に應ずるため多くの店舗が設けられているところ、これらの空港は騒音対策等のため旧来の市街地から離れたところに立地しているため、これら空港内において利用者等を顧客とする市場（一定の取引分野）が成立していることは容易に理解でき、例えば、これら空港内の店舗（事業者）間で価格協定が行われたときは、不当な取引制限に該当し独占禁止法第三条後段に違反すると解することに異論はないものと思われる。一方、J R等の駅については、市街地に駅が設けられたり、駅を中心に市街地が形成されているため、駅構内の販売店と駅構外の販売店にはある程度の競争関係が存在するのが通常である。そして、東武鉄道事件について、今村教授は駅構内において物品販売業者等が鉄道利用者を相手とする「一定の取引分野」が成立するとされているのに対し、田中教授及び木元教授は駅構内だけでなく駅周辺の販売業者を含めて「一定の取引分野」の成否を検討されている。

そこで、J R東京駅などのように駅ナカ営業が活発に行われている場合に、駅構内又は駅付近に店舗を有する事業者の競争関係を飲食店（弁当等の販売店を含む。）を例にして図示すると別図のとおりである。³³⁾ J R東京駅を例にすると、J R東日本の関連会社が営業するものを含め、駅ナカに多数の飲食店の店舗があるほか、改札外の駅舎（以下、駅舎の改札外の部分を「駅ビル」という。）にも多くの事業者が飲食店の店舗を設けており、さらに、駅舎外の一般市街地にも多数の飲食店が存在している。一方、J R東京駅の利用者をみると、J R東京駅で乗車又は降車する者だけでなく、他の駅から乗車し東京駅を経由して目的地に向かう乗換客も多くなっている。前者の乗降客にあつては、駅ナカの店舗だけでなく、駅ビル内の店舗や駅舎外の店舗も同様に利用できるが、定期券利用者を除き改札を自由に出入りすることはできず、改札を自由に出入りできるような者であっても、駅利用者は通勤や旅行のために駅を利用するのであって時間の制約があることから、J R東京駅で乗車する者がいったん改札内に入れば

別図 駅構内に出店する事業者（例：飲食店）と鉄道事業者の関係



改札外の店舗を利用することは多くないものと思われる。また、後者の乗換客にあっても、同様に、通常は改札外に出ることは多くないものと思われる。

J R東京駅の駅ナカの飲食店にとっては、駅ビル内や駅舎外の飲食店とも競争関係にある（さらには、非常に弱いものではあるが、鉄道利用者の目的地に所在する飲食店との競争関係も存在する）ものの、これら駅ナカの飲食店は、まず、J R東京駅での乗車客や乗換客を中心とした駅利用者（顧客として、駅ナカで営業している他の飲食店との間に直接的な競争関係があり、例えば、この駅ナカに所在する飲食店間のみで価格協定が行われた場合には、駅ビル内や駅舎外の飲食店が当該協定に追従しないときであっても、当該協定が実効性をもって実施されることが想定される。このため、J R東京駅のように駅ナカに多数の飲食店が存在し多数の駅利用者が当該飲食店を利用している場合には、駅ナカの飲食店間において駅ナカを通行する駅利用者を顧客とする市場である「一定の取引分野」が形成されていると考えられる。

なお、駅ナカの飲食店に係る「一定の取引分野」が成立している場合であっても、駅ナカの飲食店は駅ビル内や駅舎外の飲食店とも競争関係にあるので、駅の改札の内外にかかわらず駅周辺に所在するすべての飲食店間において駅を利用したり駅周辺に参集する一般消費者を顧客とする「一定の取引分野」も成立すると考えられる。また、駅ビル内の飲食店や駅舎外の飲食店にとって、この後者のすべての飲食店に係るもの以外にどのような範囲で「一定の取引分野」が成立するかについては、それぞれの飲食店をめぐる競争関係がどのようなになっているかによることになる。

五 「一定の取引分野」の非対称性

（一）所有権の行使と市場の関係の二面性

東武鉄道事件においては東武鉄道の駅舎等に係る所有権の行使行為と独占禁止法との関係が問題となり、石井委員は、駅構内営業が駅舎等の所有者である東武鉄道が承認して初めて行えるものであることを理由に、構内営業に係る取引分野は東武鉄道との関係では「一定の取引分野」とは認識できず、東武鉄道が構内営業人に対し構内営業の中止を求めることは、所有権の正当な権利行使であって独占禁止法に違反するものではないとしている。一方、今村教授等の見解は、「一定の取引分野」が成立している以上、所有権の正当な権利行使とみられるようなものであったとしても、当該取引分野における競争を実質的に制限するような場合には、所有権者の行為を独占禁止法違反として問擬できるので、当該行為は所有権の正当な権利行使とは認められないとするものと考えられる。

このように、石井委員が「一定の取引分野」を形成するような所有権の権利行使を問題としているのに対し、今村教授等は「一定の取引分野」が成立している場合の所有権の権利行使を問題としているとの点で、この両者の見解は噛み合わないものになっているように思われる。

所有権は所有物を排他的に使用・処分できるという「独占」を認めるものであり、一方、独占禁止法は市場における「独占」を禁止するものであるが、この両者の独占は全く内容の異なるものであり、所有権がモノに対する独占を認めているとしても、所有権を行使することにより市場を独占すること（一定の取引分野における競争を実質的に制限すること）は認められていない^⑧。このため、所有権の権利行使とみられる場合であっても当該行為により「一定の取引分野における競争の実質的制限」がもたらされるようなときは、通常は、私的独占等として独占禁止

法に違反すると解することになるが、このような取扱いには所有権者が市場における競争者として事業活動を行っている際の所有権の行使行為に妥当するものと考えられる⁽³⁴⁾。

そもそも所有権の自由な行使を認めることは市場経済が成立するための前提条件であり、所有権者がどのような事業者であれ、いったん取引を開始した相手方との契約関係を自由に解除できないとすると、事業者は取引を開始することを躊躇することとなり、市場経済が設立する前提である「契約の自由」を損なうこととなるので、事業者が継続的な取引関係を打ち切ること自体は独占禁止法に違反することはないと考えられる⁽³⁵⁾。

このように所有権と市場の関係を検討する場合、事業者が市場において競争を行っている経済主体として所有権を行使する際の問題と、事業者が所有権を行使することにより市場を創出することとなるときの当該所有権の行使に係る問題とは、独占禁止法上の取扱いも異なるものと考えられる。

なお、私権の行使と認められる行為と独占禁止法との関係については、知的財産権に係る独占禁止法の適用除外を規定した独占禁止法第二条をめぐって種々の議論がなされてきたところである。知的財産権につき独占禁止法第二条が設けられているのに所有権につき同条のような規定が設けられていないのは、所有権は有体物に対する権利であるため同条のような取扱いを行うのは当然であることによるものとされている⁽³⁷⁾。そして、例えば、代替的な技術のない特許権の所有者が当該特許権のライセンスを行わず自己実施することによって、当該特許に係る製品につき市場を独占する（「一定の取引分野における競争の実質的制限」とみられるような状態をもたらす）ことが可能となったとしても、そのような特許権者の行為は独占禁止法に違反しないものと解さざるを得ず⁽³⁸⁾、このことは所有権の場合であっても同様と考えられる。

（二）駅ナカへの出店許諾と所有権の権利行使

JR東京駅などの駅ナカのように多くの事業者が営業活動を行っている場合に、これらの事業者との関係では当該駅ナカにつき「一定の取引分野」の成立し得ることは前記四（三）でみたとおりであるが、これらの事業者は鉄道事業者側から許諾を得なければ駅ナカでの営業は行えないものである。この点で、鉄道事業者は、駅ナカに係る「一定の取引分野」にどの事業者を参入させるか否かを決定できる力を有しており、さらに、どの事業者に対して駅ナカへの出店を認めないことにより駅ナカに係る「一定の取引分野」を存在させないこととする力を有している。

鉄道事業者は駅舎の所有者であり、駅ナカに出店を認めることは所有権の行使行為と認められるが、問題は、例えば、JR東京駅にセブンイレブンなど一般のコンビニ業者が出店することを求めた場合に、東日本キヨスクによるコンビニの出店が増加していることから駅ナカにおける一般事業者との競争関係が激化しているが、JR東日本が東日本キヨスクの多数の出店を認めることにより、これら一般事業者が競争上不利になっていることを独占禁止法上どのように考えればよいかということである⁽³⁹⁾。

今村教授の見解に従えば、JR東日本は、JR東京駅の駅ナカに係る「一定の取引分野」における競争を実質的に制限する力を有しており、さらに東日本キヨスクを有利に取り扱うことにより、現にその力を行使しているということになるはずである。一方、JR東日本が駅ナカに係る「一定の取引分野」における競争を実質的に制限することのできる力を行使することが許されないとすると、JR東日本は自社の判断で駅ナカに出店する事業者を決定することができないことになり、JR東日本の契約の自由が否定されることになると解される。

（三）鉄道事業者に係る「一定の取引分野」

鉄道事業者も市場経済の下で活動を行う事業者であるので、自社の活動に関連する「一定の取引分野」における競争を実質的に制限する行為を行うことは許されず、例えば、鉄道事業者が競争関係にある他の運輸業者との間で運賃等の協定を行ったり、一般の商業ビルの所有者との間で出店者に対する賃貸料の協定を行うことは、当然に独占禁止法上問題となるものである。この場合の「一定の取引分野」は前者では鉄道事業者を含む運輸分野であり、後者では出店に係る賃貸借分野であって、これらの取引分野は鉄道事業者が運輸業務や貸店舗業務を行う限り存在するものである。そして、鉄道事業者は、運輸業務や貸店舗業務を行うこととした時点から、これらの取引分野が存在することを前提に自社の活動が独占禁止法に違反しないようにすることを求められることになる。

これに対し、駅ナカに係る「一定の取引分野」は、鉄道事業者が他の事業者に駅ナカでの営業を認めなければ存在しないものであり、また、構内営業が小規模に止まっている場合にも存在しないものである。駅ナカに係る「一定の取引分野」が成立しない場合には、鉄道事業者がどの事業者に駅ナカでの営業を認めるかは「契約自由の原則」の範囲内の問題となるにもかかわらず、鉄道事業者が多く、多くの事業者が駅ナカでの営業を認めるとか、駅ナカ営業が成功するように努めたとすると、駅ナカに係る「一定の取引分野」が成立することになり、鉄道事業者にとって、どの事業者が駅ナカでの営業を認めるかにつき独占禁止法による制約を受けることになる。疑問点には疑問があるものと考えられる。

このため、鉄道事業者との関係で問題となる「一定の取引分野」については、運輸分野や貸店舗分野など鉄道事業者が運輸業務や貸店舗業務を行うとした時点で社会経済的に存在するものに限ると解すべきであり、鉄道事業者が活動を行うことにより創出した「一定の取引分野」については、鉄道事業者との関係では「一定の取引分野」と捉えることは適当ではないと考えられる。

六 おわりに

「一定の取引分野」は、経済学という市場であり、事業者が競争制限行為を行うか否かにかかわらず、事業者が事業活動を行った時点で経済社会に存在することが認識できるものである。このため、駅ナカに係る「一定の取引分野」など特定の事業者が活動することにより初めて創出されるものについては、当該特定事業者との関係では「一定の取引分野」が存在していると認識することは妥当ではないと考えられる。

また、事業者間の競争制限行為が問題となる「一定の取引分野」が特定の事業者の行為により成立ものである場合は、本稿で検討した駅ナカに係るもの以外にも存在する。例えば、特定の官公庁等が発注する工事や物品・役務の調達に係る入札談合事案が「一定の取引分野における競争の実質的制限」として独占禁止法違反に問擬されることは珍しくないが、郵政民営化や道路公団の民営化などにより、従来は競争入札により調達されていた工事や物品・役務などについて、民営化後の法人の過剰人員対策などのために当該法人が自ら行うこととしたり、子会社を設立して随意契約で調達することになることも想定される。このような官公庁等の調達分野は入札参加者にとって「一定の取引分野」に該当することに疑問の余地はないが、「一定の取引分野」の非対称性を認めないとすると、民営化後の法人が子会社等と随意契約を行うことにより従前の入札参加者との取引を行わないこととすることも独占禁止法上問題になるのではないかと疑問が生ずる。

近年の経済の国際化や構造改革などの進展などにより、構造改革後のものを含め我が国市場における競争制限行為に対し独占禁止法を厳格に適用することが求められおり、構造改革後の市場におけるものを中心に「一定の取引分野」の非対称性を踏まえ、「一定の取引分野」における競争の実質的制限がもたらされているか否かを検討しな

ければならないケースも出てくることも考えられる。また、不公正な取引方法規制においては、問擬対象行為が特定の市場（一定の取引分野）における競争秩序にどのような影響を及ぼすかを踏まえ公正競争阻害性の有無を検討しようとする考え方が強くなってきているが、その際にも「一定の取引分野」の非対称性を踏まえた検討が必要となることもある。

従来の独占禁止法違反事件が主としてカルテル事件であったこともあって「一定の取引分野」の成否等が問題となることは少なかったが、「一定の取引分野」は独占禁止法の重要な基礎概念であるので、「一定の取引分野」に係る解釈問題が更に深められる必要があろう。

注

- (1) 「一定の取引分野における競争の実質的制限」を構成要件とする違反行為類型のうち、平成一七年末までに公正取引委員会による審決又は審判開始決定が行われたものをみると、カルテル事件以外では、私的独占事件が一七件及び株式所有・合併等事件が五件あるだけである。
- (2) 例えば、地頭所五男編『新しい独占禁止法の実務』（平成五年・商事法務研究会）五九頁
- (3) 石油カルテル刑事（生産調整）事件においては、石油連盟が会員である石油精製会社の原油処理量を制限したことにつき、検察側が「わが国における原油処理に関する取引分野」が「一定の取引分野」であるとしたのに対し、東京高裁は、原油処理は原油の精製工程であるので原油処理そのものの取引分野を考へることは困難であり、原油処理の制限は石油製品市場全体の競争を制限するため実施されたものであるもので「沖縄県を除く国内の石油元売業者間の販売競争が行われる全体としての石油製品市場」が「一定の取引分野」であると判示している（昭和五五年九月二六日・公取委審決集第二八巻別冊二七二頁）。
- (4) 例えば、宮井雅明「一定の取引分野（一）——大規模需要者による一定の取引分野の画定」（厚谷襄児・裨貫俊文編

『独禁法審決・判例百選（第六版）』（平成一四年）一一頁）

- (5) 白石忠志「消費者契約と独禁法」ジュリスト二二〇〇号（平成一三年五月）一〇二頁。なお、白石忠志著『独禁法講義（第三版）』五二頁

- (6) 昭和三七年四月一二日・昭和二七年（判）第五号、公取委審決集第一一巻一頁

- (7) 昭和二八年六月二八日の第八回審判の後に審判手続が中断された理由については明確ではないが、昭和三六六年に審判手続が再開された理由としては、他の事件審査との関係で国会において東武鉄道事件の処理の遅さが指摘されたことが考えられる（昭和三四年七月三日の衆議院商工委員会における板川正吾議員発言参照。なお、板川議員は、審判開始決定当時、東武鉄道の労働組合委員長で東武共助会の副会長を務めていた。）。

- (8) 事案の概要については、審決書、構内営業人側が行った審決取消請求訴訟における訴状（公取委審決集第一一巻一四六頁）のほか、吉田文剛「東武鉄道株式会社及び財団法人東武鉄道共助会の件」（公正取引三五号（昭和二八年四月）二九頁）及び土原陽美「東武鉄道構内売店事件」（公正取引三二〇号（昭和四四年二月）三四頁）によった。

- (9) 東武鉄道の停車場構内営業人規程（大正一五年六月一八日・達甲第二三三号）の関係部分は、次のとおりであった。

第一条 承認期間、売品種類、建造物、営業料金其他左ノ通り定ム

一 期間

承認期間ヲ向フ一箇年トシ特ニ申出ナキトキハ更ニ一箇年継続シ爾後其例ニ依ル

本社ハ三ヶ月間の予告ヲ以テ期間満了ト共ニ営業許可ヲ取消スコトヲ得

四 営業料金

毎年三月一五日、九月一五日ノ両度ニ翌月ヨリ向フ六ヶ月分ヲ前納スルコト

第一五条 左ノ事由アルトキハ本承認ヲ取消シ又ハ営業停止、休止ヲ命ズルコトアルベシ

二 本社ニ於テ必要アリト認メタルトキ

第一七条 本承認ノ効力ヲ失ヒタルトキハ営業人ハ直チニ営業人所有ノ施設物ヲ撤去シ原状ニ復スベキモノトス

- (10) 鉄道営業法（明治三三年法律第六五号）第三五条の規定は、次のとおり。

第三五条 鉄道係員ノ許諾ヲ受ケズシテ車内、停車場其ノ他鉄道地内ニ於テ旅客又ハ公衆ニ対シ寄附ヲ請ヒ、物品ノ購買ヲ求メ、物品ヲ配付シ其ノ他演説勧誘等ノ所為ヲ為シタル者ハ科料ニ処ス

- (11) 石井幸一委員は、裁判官出身であり、商工省、物価庁、最高裁行政局を経て、昭和二八年に検事兼公取委事務局審判官となり、昭和三五年に公取委委員に就任している。

- (12) 東京高裁での和解調書等については、公取委審決集第一二巻一四六頁

- (13) 土原・前掲(注8) 三六頁

- (14) 東武鉄道事件についての評釈としては、今村成和著『私的独占禁止法の研究(二)』(昭和三九年・有斐閣) 一七三頁、木元錦哉「私鉄駅構内における営業を一者に集中するのは私的独占にあたるか」『独禁法審決・判例百選(第一版)』(昭和四五年) 一六頁) 及び土原・前掲(注8) があり、また、田中誠二著『新版経済法概説』(昭和四十一年・千倉書房) 八七頁においても言及がなされている。

- (15) 今村・前掲書一七六頁

- (16) 今村・前掲書一七六頁。なお、田中教授は「駅構内は東武の所有権に属するとしても、公衆に開放され一般の使用を許す以上、やはり、独禁法の適用を免れるものではなく、この場合は、私的独占となるか否かは、東武の所有権の範囲内という問題に関係なく決せられるべきものである」(田中・前掲書八九頁)とし、木元教授は「取引分野の概念は、私法上の権利の支配下にあるかどうかとは無関係であり、いわゆる市場が成立するかどうかにかかっている」(木元・前掲一七頁)として、いずれも石井委員の意見を妥当でないとされている。

- (17) 田中・前掲書八九頁及び木元・前掲一七頁。なお、「一定の取引分野」に係る田中教授の見解が、そもそも駅構内だけでは「一定の取引分野」に該当することはないとの趣旨か、東武鉄道事件における具体的な事実関係の下では駅構内だけでは「一定の取引分野」は成立しないとの趣旨であるのかは、明確ではない。

- (18) 旭磁未資料合資会社による審決取消請求訴訟事件・東京高裁判決(昭和六一年六月一三日・公取委審決集第三三巻九八頁)。この問題対象行為によって競争の実質的制限がもたらされる範囲をいうとする見解は、社会保険庁発注の目隠しシール入札談合刑事事件・東京高裁判決(平成五年二月一日・公取委審決集第四〇巻七九三頁)でも示されている。しか

し、このような見解を文字どおりに理解した場合には、競争の実質的制限がもたらされている範囲は常に「一定の取引分野」に該当することになるので、独占禁止法第二条第六項等において「一定の取引分野における」との要件が規定された趣旨が没却されることになると考えられる。

- (19) 石油カルテル刑事(価格協定)事件・東京高裁判決(昭和五五年九月二六日・公取委審決集第二八巻別冊三九三頁)

- (20) 「一定の取引分野」の概念自体は「競争の実質的制限」という概念とは別のものであるので、「一定の取引分野」の成否自体は「競争の実質的制限」とは関係なく判断されるものである。しかし、実際のカルテル事件の取扱いにおいては、公取委により問題されるような事案では前記一で述べたような事情があるため、「一定の取引分野における競争の実質的制限」が認められるのが通常である。このように独占禁止法違反の成立が明らかな事案にあっては、改めて「一定の取引分野」の成否を問題とする実益はなく、事業者が競争を制限しようとして合意して実施した範囲(すなわち、競争の実質的制限がもたらされている範囲)を「一定の取引分野」として取り扱ってもよいことになるが、これにより、理論的に競争の実質的制限がもたらされている範囲が「一定の取引分野」と解してよいことにはならない。

- (21) 「市場(しじょう)」との用語については、複数の使われ方があり、『広辞苑』では、次のように説明されている。このうち狭義の市場は、商品・役務について供給者と需要者との間で取引が行われる具体的な場所を指し、「いちば」と呼ばれることも多く、当該市場がどこに存在するのかを眼で確認することも可能である。一方、広義の市場が経済学でいう「市場」に該当するものであり、供給者と需要者との間の多数の取引が行われることを通じて、経済問題が解決する機能(市場メカニズム)を有する「場」を指す。この「場」は、取引を通じて経済問題が解決されるとの機能に着目したものであり、具体的にどこかの場所に存在するといったものではない。

- ① 狭義には、売手と買手とが特定の商品を規則的に取引する場所をいう。魚市場・青果市場・証券取引所など。いちば。具体的市場。

- ② 広義には、一定の場所・時間に関係なく相互に競合する無数の需要・供給間に存在する交換関係をいう。国内市場・国際市場など。抽象的市場。マーケット。

- (22) 例えば、地頭所・前掲書五九頁

(23) 伊従・元公取委員長は、カルテルと合併といった規制行為類型により「一定の取引分野」の画定に差があることについて、「一定の取引分野」(市場)は流動的な概念であるとされ、例えば合併規制の場合には市場構造の変化の阻止という検討に即した形で「一定の取引分野」を客観的に画定される必要があるとされている(伊従寛著『独占禁止政策と独占禁止法』平成九年(原論文は昭和五七年)・中央大学出版部一六一頁)。「一定の取引分野」の画定は問擬の対象がカルテル事件であるか合併事件であるかによって大きく異なるが、これは、「一定の取引分野」が流動的な概念というのではなく、我が国における市場メカニズムの機能の維持との観点から、どのような範囲で「一定の取引分野」を画定すべきか(どの範囲の市場における競争制限を問題とすべきか)との価値判断が異なるためであって、合併事件にあっても「一定の取引分野」が客観的に画定されることはないと考えられる。

(24) 中部国際空港のウェブサイト(<http://www.centrair.jp/shop-list/index.html>)による。なお、平成一八年五月現在で旅客ターミナルビル内に所在する飲食店五五店舗を分野別に見ると、和食一〇店、洋食六店、フレンチ・イタリアン三店、中華・韓国・エスニック五店、ラーメン四店、地元の味一八店、カフェ一五店、総合レストラン六店である(同一店舗で複数分野に含まれているものがある)。

(25) JR東日本の駅ナカにおける駅売店であるキヨスクは、国鉄時代は財団法人鉄道弘済会により運営されていたが、国鉄の民営化に伴い、東日本キヨスクが設立され、同社がキヨスクの営業を引き継ぐこととなった。また、東日本キヨスクの株式については、JR東日本が九一%、財団法人鉄道弘済会が九%それぞれ保有している。

(26) 東日本キヨスクのウェブサイトにおける店舗検索(http://www.ej-kiosk.jregroup.ne.jp/cgi-bin/index_new.cgi#)による(最終アクセスは平成一八年五月三〇日)。

(27) JR東日本の『二〇〇五 会社概要』(六三〜四頁)における平成一六年度の売上額(ニューデイズ三六〇億円、ニューデイズ・ミニ三五四億円)を平成一七年四月の店舗数(前者一六〇店舗、後者二一九店舗)で除して一店舗当たりの平均売上額を算出すると、ニューデイズが六一・六万円/日、ニューデイズ・ミニが四四・三万円/日となるが、これらの店舗数は毎年増加しているため、実際の売上額はこれよりも大きなものとなる(なお、東日本キヨスクのウェブサイトによれば、平成一六年二月の店舗数はニューデイズ九五店舗、ニューデイズ・ミニ二〇二店舗であり、平成一五年度の売上額

をこれで除して平均売上額を算出すると、前者が九二・九万円/日、後者が四六・〇万円/日となる)。また、一般のコンビニの一店舗当たりの売上額は、セブンイレブンで約六三万円/日、その他の大手コンビニで五〇万円弱/日となっている(『日経コンピュータ』二〇〇六年五月二十九日号四四頁、などによる)。

(28) JR東京駅には、改札外に所在するものを含め、平成一八年五月現在で、ニューデイズが三店舗、ニューデイズ・ミニが一四店舗設けられているが、セブンイレブン、ローソン、ファミリーマートなどといった一般の大手コンビニ業者の店舗は設けられていない。なお、八重洲南口の改札内に所在するニューデイズ八重洲南口店は、全国で最も忙しいコンビニであって、その一日当たりの売上額は平常時でも約三〇〇万円といわれている。

(29) 東武鉄道事件の審判においては、被審人側から「一定の取引分野」について求釈明が行われており、審査官側は、東武鉄道の各路線・ごとでも全路線でも「一定の取引分野」が成立すると主張している(吉田・前掲(注8)二二頁)。

(30) 東宝株式会社による審決取消請求訴訟事件・東京高裁判決(昭和二六年九月一九日・公取委審決集第三卷一六六頁)。なお、同事件の最高裁判決は、昭和二九年五月二五日・公取委審決集第八卷一〇二頁。

(31) 東宝スバル事件・東京高裁判決においては、東宝側が、公正取引委員会が銀座地区を「一定の取引分野」と認定した際に三越劇場などを除外したのは不当であると主張したことに対し、次のとおり判示している(公取委審決集第三卷一八〇頁)。これは、いったん銀座四丁目など銀座地区の中心に参集した一般消費者が映画を観るとすると、どのような地理的範囲内の映画館であれば選択対象に含まれるのかとの観点から「一定の取引分野」を画定しているものと考えられる。

(イ) 銀座地区即ち東京都興行組合銀座支部管轄区域というのは、……新橋、日比谷、室町、築地を連ねる範囲の地域をいうのであることは、当事者間に争いのないところである。

(ロ) 右範囲の地域のなかでも、東京都の中心繁華街である銀座をはさんで、有楽町、築地を両翼とする地域は、各層の市民が群集する娯楽地域で、そこには各種の興行施設があり、映画興行の面においても、大きな観客群が生じていることは、ほとんど公知の事実でもあり、また参考人……の陳述によっても明らかである。

(ハ) ところで、三越劇場、白木劇場、人形町松竹映画劇場は、右に述べた銀座を中心とする娯楽地域から相当離れて孤立しており、……これらの三劇場は(ロ)にいう観客群とはおのずから関係を異にするものとみるべきである。

(32) J R東京駅の場合には、在来線と新幹線との間に乗換改札口があるが、単純化のために、各新幹線と在来線間の改札口はないものとして検討することとする。

(33) 例えば、正田彬著『全訂独占禁止法Ⅱ』（昭和五十六年・日本評論社）二二四頁

(34) 事業者が取引を中止することは、不当な取引拒絶として不正な取引方法として問題となることもあるが、取引中止が不正な取引方法に該当するか否かという問題も、事業者が市場における競争者として事業活動を行っている際の問題であると考えられるので、本稿では不正な取引方法の観点からの問題には言及していない。なお、不正な取引方法に係る事件のうち、本稿と同様の観点から独占禁止法違反として問題することに疑問があるものとしては、例えば、卸売市場の運営会社が自社の経営陣を批判した株主である仲買人との取引を停止したことが不当な取引拒絶とされた丸亀青果物株式会社に對する件（昭和四十二年四月一九日・昭和四〇年（判）第一号、公取委審決集第一四卷六四頁）がある。

(35) 例えば丹宗曉信・伊從寛著『経済法総論』（平成一年・青林書院、丹宗執筆分）一五三頁、金井貴嗣著『独占禁止法』（平成一〇年・青林書院）四頁などが指摘するとおり、所有権が確立されるとともに契約自由の原則が保障されることが「市場」が成立するための前提となる。

(36) 前記二（三）の②のとおり、今村教授は、公取委が東武鉄道の行為につき正当な権利行使と認められると判断したことに対し、このような判断は裁判所が行うべきであって、公取委が判断することは許されないとされている。しかし、東武鉄道の行為が所有権の権利行使と認められるか否かについては、裁判所が判断すべき私法上の観点からのもののほか、公取委がまず判断すべき独占禁止法の観点からのものがあると考えられる（なお、知的財産権の行使行為に係る適用除外を定めた独占禁止法第二一条の規定の解釈についても同様の議論がなされている）。ので、この点に関する今村教授の批判は必ずしも妥当ではないと思われる。

(37) 例えば、正田・前掲書二二五頁

(38) 知的財産権と独占禁止法第二一条の関係については、例えば、茶園成樹「知的財産権と独占禁止法（一）」（日本経済法学会編『独禁法の理論と展開（一）』平成一四年・三省堂、一六七頁）にあるように多様な考え方があるが、来生教授が指摘されるとおり（丹宗曉昭ほか著『論争独占禁止法』平成六年・風行社、二七四頁）、特許権の行使による市場独占は

許容されていると解するほかないものと考えられる。

(39) 『週刊東洋経済』二〇〇六年六月一七号によれば、次のとおり、一般のコンビニ業者は駅ナカへの出店を希望しているが、J R東日本はグループ内の東日本キヨスクとの関係で出店を認めていないとされており（三七〇八頁）、また、ニューデイズと駅ナカに出店している一般事業者との競争が激化しているとされている（五五頁）。

「グループ内にこだわらず最適なテナントを誘致すべきではないか」。J R東日本幹部の間で今、こんな議論が交わされている。

テーマは11年春までに完成する東京駅の開発計画「東京ステーションシティ」のテナント選定。一つの焦点はコンビニエンスストア戦略だ。

現在グループには東日本キヨスクが展開する「ニューデイズ」がある。同社は低迷が続く「レッツキヨスク」に変わる主力業態として、コンビニ事業強化を打ち出している。05年は新境地を求めて、「街ナカ」出店も開始。J R本体としてもグループ企業を側面援助したい意思もある。

一方で同物件には当然、既存のコンビニ大手各社が熱い視線を送る。これまで成長の続いたコンビニ業界も、他業種を含めた競争の激化で既存店売り上げの低迷が続く。そんな中で高い売り上げが見込める駅ナカは垂涎の場所だ。

その本丸ともいえるJ R東日本への出店は、まだどのコンビニも実現できていない。「業界の10年来の悲願。ニューデイズと同じ条件で出店できれば、売り上げを3割増やす自信がある」（業界関係者）。従来どおりグループ出店を優先するか、あくまでテナント力を重視するか。J R東日本は一つの決断を迫られる。