

令和4年2月10日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

令和3年(行ウ)第4号 排除措置命令取消請求事件

令和3年(行ウ)第124号 課徴金納付命令取消請求事件

口頭弁論終結日 令和3年10月7日

判 決

東京都港区元赤坂一丁目7番8号

原 告

同代表者代表取締役

同訴訟代理人弁護士

マイナミ空港サービス株式会社

《X1》

谷 本 誠 司

植 村 幸 也

村 上 亮

東京都千代田区霞が関一丁目1番1号

被 告

同代表者委員長

同指定代理人

公 正 取 引 委 員 会

古 谷 一 之

横 手 哲 二

近 藤 智 士

向 井 康 二

山 本 浩 平

並 木 悠

永 井 誠

河 崎 渉

櫻 井 裕 介

安 齋 乃 綱

廣 地 卓 也

岸 本 真 由

牧 内 佑 樹

福 井 雅 人
津 田 和 孝

主 文

- 1 原告の請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第 1 請 求

- 1 被告が、原告に対し、令和2年7月7日付けでした令和2年（措）第9号排除措置命令を取り消す。
- 2 被告が、原告に対し、令和3年2月19日付けでした令和3年（納）第1号課徴金納付命令を取り消す。

第 2 事 案 の 概 要

被告は、令和2年7月7日、原告に対し、原告が、八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売に関して①自社の取引先需要者に対し、エス・ジー・シー佐賀航空株式会社（以下「佐賀航空」という。）から機上渡し給油を受けた場合には自社からの給油は継続できない旨等を通知し、②佐賀航空から機上渡し給油を受けた自社の取引先需要者からの給油に係る依頼に応じる条件として、佐賀航空の航空燃料と自社の航空燃料の混合に起因する事故等が発生した場合でも原告に責任の負担を求めない旨等が記載された文書への署名又は抜油を求めることにより、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせており、これが私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（ただし、令和元年法律第45号による改正前のもの。以下「独禁法」という。）2条5項の私的独占に該当し、独禁法3条に違反する（以下独禁法3条に違反するとされたこれらの行為を併せて「本件違反行為」という。）として、独禁法7条1項に基づき、排除措置を命じる（令和2年（措）第9号。以下「本件排除措置命令」という。）とともに、令和3年2月19日、原告に対し、独禁法7条の9第2項に基づ

き、課徴金として612万円を国庫に納付することを命じた（令和3年（納）第1号。以下「本件課徴金納付命令」という。）。)

本件は、原告が、本件排除措置命令は、上記①②の行為には排除効果がない上、自己の危難を避けるための合理的根拠に基づく行為であり正当化事由があったから、独禁法2条5項の私的独占に該当するものではなかったのに、これを看過してされた違法なものであり、本件排除措置命令を前提としてされた本件課徴金納付命令も違法なものであるとして、本件排除措置命令及び本件課徴金納付命令の各取消しを求める事案である。

- 1 前提事実（争いがないか、後掲証拠〔書証は、特に断らない限り枝番号を含む。以下同じ。〕又は弁論の全趣旨により認定できる事実）

(1) 当事者等

ア 原告

原告は、東京都港区に本店を置き、航空燃料の販売業等を営む株式会社であり、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、新千歳空港、広島空港、八尾空港、名古屋飛行場、東京都東京ヘリポート及び広島ヘリポート（以下、これらの空港等を総称して「直営11空港等」といい、空港法〔昭和31年法律第80号〕2条に規定する空港及びその他の飛行場を併せて「空港等」という。）において、国内石油元売会社から仕入れた航空燃料を給油会社（自ら機上渡し給油を行う事業者をいう。以下同じ。）として販売している。

イ 佐賀航空

佐賀航空は、佐賀市に本店を置き、航空燃料の販売業等を営む株式会社であり、平成24年7月に経済産業大臣に石油販売業の届出をした後、国外の石油精製業者から輸入した航空ガソリンの販売事業を開始し、令和元年11月時点において、帯広空港、仙台空港、八尾空港、北九州空港、佐賀空港、大分空港及び宮崎空港において給油会社として航空燃料を販売していた。

なお、八尾空港に本社を置く航空事業者（航空法に規定する航空運送事業（同法2条18項）及び航空機使用事業（同条21項）を併せて「航空事業」といい、航空事業を営む者を「航空事業者」という。以下同じ。）である[]
[A>A]株式会社（以下「[A>A]」という。）は、佐賀航空とグループ会社の関係にある。

(2) 航空燃料の概要

ア 航空燃料の油種・等級

民間航空機向けの航空燃料の油種には、大別して「ジェット燃料」と「航空ガソリン」の2種類がある。

ジェット燃料は、タービンエンジンを搭載した航空機に用いられる航空燃料であり、原告及び佐賀航空を含む国内の給油会社が販売しているジェット燃料はJ E T A-1である。

航空ガソリンは、ピストンエンジンを搭載した航空機に用いられる航空燃料である。原告及び佐賀航空を含む国内の給油会社が販売している航空ガソリンは、A V G A S 1 0 0 L Lである。国内で販売されている航空ガソリンは、平成26年4月以降、全て、国外で精製されたA V G A S 1 0 0 L Lが輸入されたものである。

イ 航空燃料の規格・取扱指針

(ア) J E T A-1の規格・取扱指針

a J E T A-1の規格

石油連盟（日本の石油元売会社で構成される業界団体）は、日本において、国際的な規格等の一つである「A F Q R J O S ジョイントチェックリスト」(Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems (AFQRJOS) Joint Fuelling System Check List(Joint Check List) for Jet A-1の略。)に準拠して、「共同利用貯油施設向け統一規格」（以下「石連規格」という。）を作成している。

石連規格は、日本国内の空港の共同利用貯油施設（複数の国内石油元売会社が共同して利用する貯油施設）における J E T A-1 の品質規格を定めたものである。

b J E T A-1 の取扱指針

石油連盟は、日本において、国際機関である J I G (Joint Inspection Group) の作成する J I G スタンダード（正式名称は、Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Joint Airport Depots and Hydrants, and Into-Plane Fuelling Services.）等を母体として、日本における歴史、実績、現状等を考慮の上、「ジェット燃料取扱基準に関する指針」（以下「石連指針」という。）を作成している。

石連指針は、石連規格と同じく、共同利用貯油施設を用いて航空機に J E T A-1 を給油する場合を対象にした指針である。

(イ) A V G A S 1 0 0 L L の規格・取扱指針

A V G A S 1 0 0 L L には国際的な規格が複数存在し、これらの規格には、A V G A S 1 0 0 L L としての規格値やその規格値を満たしているかを確認するための試験方法が定められている。

石油連盟は、日本において、J E T A-1 とは異なり、A V G A S 1 0 0 L L について、規格や取扱指針を定めていない。

ウ 同油種・同等級の航空燃料の混合について

航空法、同法施行規則等には、同一規格の航空燃料どうしの混合を禁止又は制限する規定は存在しない。

また、通常、航空機を飛行させる者は、複数の空港等を利用しており、必要に応じて、それら空港等における給油会社から機上渡し給油を受けている。そのため、航空機の燃料タンク内では、異なる給油会社から給油を受けた同一規格の航空燃料の混合が生じている。（乙 15、弁論の全趣旨）

(3) 八尾空港の概要

ア 八尾空港は、大阪府八尾市に所在し、国土交通大臣によって設置され管理される空港（以下「国管理空港」という。）である。同空港には、その事務処理のため国土交通省大阪航空局八尾空港事務所（以下「八尾空港事務所」という。）が置かれている。

5 八尾空港は、事業用若しくは自家用の小型飛行機若しくはヘリコプター又は消防及び警察の航空隊のヘリコプター等の離発着に利用されており、民間航空機の定期便の就航がない。

八尾空港における給油会社は、平成28年11月1日の前は原告のみであったが、同日、佐賀航空が同空港での航空燃料の販売を開始したため、原告及び佐賀航空の2社となった。原告及び佐賀航空が八尾空港において販売する航空燃料の油種・等級は、ジェット燃料であるJ E T A
10 -1及び航空ガソリンであるA V G A S 1 0 0 L Lである。

イ 国管理空港における営業に必要な承認等

国管理空港において、国の管理する土地、建物その他の施設を借用するなどして航空燃料の構内販売を行う場合、空港管理規則（昭和27年運輸省令第44号）12条又は12条の2に基づき、当該構内営業の内容に従い、地方航空局長又は空港事務所長の承認を得る必要がある。

地方航空局長又は空港事務所長は、空港管理上必要があるときは、営業者等に対し、施設又は営業の状況等について報告を求め（空港管理規則24条）、また、空港管理上特に必要があるときは、営業者に対し、営業の停止その他当該営業について必要な措置を命じ（同規則25条2項及び3項）、さらに、営業者が法令若しくは空港管理規則に基づく命令又は承認に付した条件に従わなかったときは、構内営業の承認を取り消すことができる（同規則26条1項及び2項）。

ウ 八尾空港協議会について

八尾空港協議会は、八尾空港の発展を図るため、安全の確保、円滑公正な

運用、環境の整備等に関し、航空当局及び地方自治体に協力し、かつ意見具申又は陳情を行うとともに会員相互の意思疎通等を行うことを目的として、設立された任意団体である（八尾空港協議会会則3条〔乙30〕）。

八尾空港協議会の正会員は、八尾空港で航空事業又は構内営業権を有し航空関連事業を行う法人であり理事会で承認した者とされ、八尾空港協議会の目的に賛同する官公庁等を理事会の推薦により賛助会員にすることができるとされている（八尾空港協議会会則4条及び6条）。

平成28年12月当時における八尾空港協議会員は別紙「平成28年12月時点の八尾空港協議会員」記載の17名（賛助会員1名を含む。）であった。その後、少なくとも令和元年10月まで、会員に変更はない。

(4) 八尾空港における供給者の概要

ア 原告の事業活動について

(ア) 原告の八尾空港における事業活動の概要

原告は、昭和47年4月以降、平成28年11月1日に佐賀航空が参入するまでの間、同空港の唯一の航空燃料給油会社として航空燃料の販売事業を行ってきた。そして、佐賀航空が八尾空港における航空燃料の販売事業に参入した後も、少なくとも平成31年1月まで、供給量ベースで八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売分野（以下「本件市場」という。）の8割を超えるシェアを保持していた。

原告が八尾空港に所在する原告の八尾事業所において航空燃料の需要者（以下、単に「需要者」という。）に対し航空燃料を販売する方法は、機上渡し（航空燃料を航空機の燃料タンクに直接給油することにより引き渡す方法）、ドラム缶渡し（ドラム缶に航空燃料を充てんして引き渡す方法）、ローリー渡し（航空燃料をタンクローリーで出荷し、需要者の貯蔵タンク等に航空燃料を注入することにより航空燃料を引き渡す方法）の3種類に大別される。

原告は、需要者との間で航空燃料の継続的な売買に係る契約（以下「継続売買契約」という。）を締結して、取引口座を開設した上、掛け払いで航空燃料を販売しているところ（原告と継続売買契約を締結している需要者を、以下「取引先需要者」という。）、当該契約を締結していない需要者に対しては、機上渡し給油の都度、現金払いにより航空燃料を販売している。

原告は、遅くとも昭和47年9月28日付けで、国土交通省大阪航空局長（平成13年1月5日以前は運輸省大阪航空局長をいう。以下「大阪航空局長」という。）から、八尾空港における航空燃料の販売について第1類営業（空港管理規則12条1項の規定に基づく構内営業であり、空港内の国の管理する土地、建物その他の施設を借用して営業を行う場合である。）の承認を受け、その後、当該承認が更新され続けており、原告の給油施設及び給油車両は八尾空港内にある。（弁論の全趣旨）

原告の八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の売上高は、原告の直営11空港等における機上渡し給油による航空燃料の売上高の中で、平成27年度ないし平成30年度の各年度（ただし、平成30年度については平成30年4月1日から平成31年1月31日までをいう。以下同じ。）において、名古屋飛行場に次いで2番目に高いものであった。

(イ) マイナミ給油ネットワークについて

a マイナミ給油ネットワークの概要

原告は、原告の直営11空港等以外の空港等において航空燃料の供給販売事業を営む給油会社との間で業務委託契約を締結し、原告の取引先需要者が、当該空港等に飛来した場合に、当該給油会社（他社に機上渡し給油を再委託している航空燃料の販売会社も含む。以下、「提携先給油会社」といい、後記の「**＜A＞**」株式会社と併せて「提携先給油会社等」という。）に申し出れば、①提携先給油会社から原告が給油量相当量の燃料を購入する、②原告が提携先給油会社に機上渡し給油業務の代

行を委託する、③原告が当該取引先需要者に当該燃料を販売するという仕組みを構築し、これにより、原告は、当該取引先需要者が当該空港等において原告との取引口座で給油を受けられるようにしている。

この仕組みは、航空機の乗員が給油代金の支払に必要な高額な資金を持ち歩くことなく国内の多くの空港等で機上渡し給油を受けたい、との取引先需要者からの要請に応えるために構築された。

また、福岡空港には、原告のグループ会社である《A》株式会
社（以下「《A》」という。）が給油会社として存在し、原告は、
同社との間で給油業務委託に関する契約を締結し、同社を通じて航空燃
料を販売している。

（以下、①原告の直営11空港等における給油サービス、②上記仕組
みによる提携先給油会社による給油サービス、及び③《A》に
よる給油サービスからなる全国の給油ネットワークを併せて「マイナミ
給油ネットワーク」という。）

b. マイナミ給油ネットワークの利用可能空港等

平成29年度に航空燃料の給油実績のあった全国の公共用の空港等
91か所のうち、同年度において、原告が、マイナミ給油ネットワーク
により取引先需要者に対して航空燃料の販売を行うことが可能な空港
等は80か所（原告の直営11空港等11か所及び提携先給油会社等の
空港等69か所）であり、実際に販売した実績のある空港等は69か所
（原告の直営11空港等11か所及び提携先給油会社等の空港等58
か所）であった。

c. マイナミ給油ネットワークの利用状況

八尾空港協議会員のうち、《B》株式会社、《C》株式会社、
《D》株式会社、《E》株式会社、《F》株式会社、《G》
株式会社、《H》株式会社、株式会社《I》及

び「**＜J＞**」の9社は、平成29年度の実績において、いずれも、原告が唯一の給油会社である名古屋飛行場で原告から給油を受けていたほか、その他の空港等においてもマイナミ給油ネットワークを利用して機上渡し給油を受けていた。

5 (ウ) 八尾空港以外における原告の地位等

平成28年12月以降、少なくとも令和元年11月までの間、名古屋飛行場、広島ヘリポートには原告以外に給油会社は存在していなかった。なお、東京都東京ヘリポートには、原告と「**＜K＞**」株式会社の2社の給油会社が存在していたところ、JET A-1は両社とも取り扱っていたが、AVGAS100LLは原告のみ取り扱っていた。

また、平成28年12月以降、少なくとも令和元年11月までの間、福岡空港には、「**＜A＞**」以外に給油会社は存在していなかった。

イ 佐賀航空の八尾空港における事業活動

佐賀航空は、平成27年11月13日、八尾空港事務所長から第2類営業（空港管理規則12条の2第1項の規定に基づく構内営業であり、空港内の国の管理する土地、建物その他の施設において行う営業で、第1類営業以外の場合である。）の承認を受け、平成28年11月1日から八尾空港で機上渡し給油による航空燃料の販売を開始した。

佐賀航空は、その給油施設が八尾空港の外（隣接地）にあるため、八尾空港を利用する需要者から機上渡し給油の依頼を受けてから、機上渡し給油を開始するまで、15分程度を要する。（乙22、34、48、49）

(5) 八尾空港における需要者の概要

八尾空港の給油会社から機上渡し給油を受ける需要者には、①八尾空港に拠点を置く需要者と、②他空港等を拠点とする需要者、具体的には、他の空港等から八尾空港を目的地又は経由地として同空港に航空機を飛行させる航空事業者、官公庁並びにその他の法人及び個人とがあり、①として、八尾空港に拠

点を置く航空事業者及び航空機の整備事業者、八尾空港に格納庫を置いて消防ヘリコプターの運航を行う大阪市消防局及び警察ヘリコプターの運航を行う大阪府警察、自家用機を八尾空港に定置する法人及び個人がいる。

上記①の八尾空港に拠点を置く需要者のうち、後記(7)アの平成28年12月7日付け八尾空港協議会員宛て文書の通知先となった《B》株式会社、《C》株式会社、《D》株式会社、《L》株式会社、《E》株式会社、《F》株式会社、《G》株式会社、《H》株式会社、株式会社《I》、《J》及び大阪市消防局の1名（以下「八尾空港協議会員11名」という。）が本件市場における需要の約8割を占めている。

(6) 佐賀航空が八尾空港における営業の開始に至るまでの経緯

ア 八尾空港への参入前の佐賀航空に関する事情

(ア) 佐賀航空の運航又は整備した機体について、平成12年から平成21年までの9年間に、以下のとおり、4件の航空事故が発生した。（甲22）

- a 平成12年、佐賀航空が運航する航空機について、機長の判断および操作が適切でなかったことにより搭乗者が軽傷を負う事故が発生した。
- b 平成16年、佐賀航空が運航する航空機が墜落し搭乗者が死亡する事故が発生した。運輸安全委員会の報告において、この事故の原因は、機長が空間識失調に陥ったことにあったとされている。
- c 平成20年、佐賀航空が整備を請け負っていた航空機が墜落し搭乗者が死傷する事故が発生した。この事故の原因について、搭乗者の遺族は航空機の排気管に亀裂が入っていた点にあり、佐賀航空が定期検査時にこの亀裂を見落としたと主張していた。
- d 平成21年、佐賀航空が運航する航空機が離陸後エンジンの停止により不時着する事故が発生した。運輸安全委員会の報告において、この事故の原因は、航空機のアイドル調整ねじの脱落にあったとされている。

(イ) 国土交通大臣は、国土交通省大阪航空局が平成22年9月8日から17日の間に実施した立入検査の結果、佐賀航空の所有する航空機4機について、エンジンのシリンダー等の部品を記録に残さないまま交換していたことなど、整備管理体制に不適切な点があったため、平成22年9月22日、佐賀航空に対し、航空輸送の安全確保に関する業務改善勧告を行った。(甲23)

(ウ) 原告は、平成13年以降平成25年頃まで佐賀航空を佐賀空港における提携先給油会社と位置づけていたほか、平成14年頃、佐賀航空に対し、給油車を貸与し、航空燃料を販売していた。(乙145, 146, 148～150)

イ 佐賀航空による九州での事業活動等

(ア) 原告は、遅くとも平成26年7月頃までに、佐賀航空が航空ガソリン(AVGAS100LL)を輸入し、同社の航空機に給油するほか、他社の航空機の給油のために九州各県で販売していることを認識していた。

(イ) 原告の販売部長は、遅くとも平成26年9月頃には、取引先需要者である「M」株式会社が、大分空港において、佐賀航空から航空ガソリンの補給を受けていることを認識していた。(弁論の全趣旨)

(ウ) 原告は、平成26年当時には、自社の航空ガソリンと佐賀航空の航空ガソリンとの混合の可能性を問題視し、又はこれを防ぐための対応はしていなかった。

ウ 佐賀航空による八尾空港での航空燃料販売への参入とこれに伴う原告の対応等

(ア) 佐賀航空は、平成27年6月4日に八尾空港事務所に対し、また、同月18日に国土交通省大阪航空局(以下「大阪航空局」という。)に対し、八尾空港において第1類営業の承認を得て航空燃料を販売したい旨を相談した。

八尾空港事務所は、同月19日頃、八尾空港協議会会長会社であった□
5 < B > 株式会社に対し、佐賀航空から大阪航空局に対して、八尾空港で航空燃料を販売する構内営業を行いたい旨の話があったことを伝えた。

これを受け、八尾空港協議会会長会社であった < B > 株式会社、副会長会社であった株式会社 < I > 及び原告の3社は、平成
10 27年6月23日、佐賀航空が八尾空港において航空ガソリン（AVGAS 100LL）を販売したい旨打診している件について協議を行った。その協議において、原告は、佐賀航空の参入により、自社が「大きな影響を受ける唯一の企業」であるとして、参入に反対である旨述べ、佐賀航空の参入により八尾空港での航空燃料の供給が需要の2倍を超え、原告も佐賀航空も共倒れになる旨述べた。

(イ) 原告は、平成27年7月中旬頃、八尾空港における佐賀航空の構内営業の計画に関し、八尾空港協議会員宛ての「八尾空港におけるS社の構内営業承認について」と題する意見書（乙60）を作成し、同月22日頃、八尾空港協議会員の航空事業者等にこれを配布した。

当該意見書には、①原告の供給により八尾空港における需要は満たされているため、佐賀航空に構内営業の承認をすることは不要である旨、②佐賀航空の構内営業が承認された場合、原告との間で過当競争が引き起こされるおそれが極めて高く、両者とも財務状況を悪化させ、給油業務を適正
20 に行えなくなるおそれがある旨等が記載されていた。

(ウ) 原告は、平成27年7月22日、八尾空港事務所長と面談し、上記意見書を手交した上で、原告にとって「経営上死活的な問題」であるとして、佐賀航空の構内営業の承認申請を承認しないよう求めた。

(エ) 八尾空港協議会は、平成27年9月1日、臨時協議会を開催し、佐賀航空が出席して事業計画を説明し、質疑応答がなされた。佐賀航空の退席後、原告は、佐賀航空の構内営業承認について反対する旨の意見を表明した。

原告のこの意見表明は、八尾空港協議会員への根回しとして配布した前記(イ)の意見書(乙60)に沿って行われた。(乙62)

原告の常務取締役である<<X2>>(以下「<<X2>>」という。)は、平成27年9月2日、上記臨時協議会について、社内報告書(甲16の2)を作成した。同報告書には、<<X2>>の意見として、①「各使用事業者にとっては、自分の事業にとっての利害のほうに分かりやすいということがはっきりと見えた」こと、②原告としては、「各社が検討しやすいように、本日の協議内容を踏まえて、問題点を抽出し、それを分かりやすく書いて、提供することが得策と判断する。」こと、③問題点の一つとしての「八尾空港にける燃料混合リスクの排除リスク」(原文ママ)の説明として、原告を「MKS」として(以下同じ)、「八尾空港において佐賀航空から給油を受けると、燃料の混合リスクを避けるために、八尾空港においては、MKSは給油をすることができないというリスク。燃料の混合リスクとは、航空機事故の場合、燃料が原因であるか否かの品質検査があり、混合している場合には、MKSも疑われることになり、そのようなリスクはとる立場にない。」「つまり、MKSは二股をかける業者には給油しない。」との記載があった。(甲2, 16の2[4枚目], 弁論の全趣旨)

(オ) 原告は、平成27年9月3日、八尾空港協議会員宛ての「佐賀航空のAVGAS100LL販売事業に関する問題点に関する検討資料」と題する文書(乙63)を作成し、八尾空港協議会員11名に配布した。原告は、当該文書に、八尾空港において佐賀航空が給油した機体には燃料混合リスクがあり、原告は「給油を行えない」旨等を記載していた。

(カ) <<X2>>作成のメモには、平成27年9月7日の記載として、「使用事業者サイドのリスク」として「MKSは混合は不可」、「地方ネットワークも使えなくなる(S社と契約した場合)」との記載がある。(乙131)

(キ) 八尾空港協議会は、平成27年9月14日、臨時協議会を開催し、佐賀

航空への八尾空港協議会員各社の質問事項をまとめた資料（乙66）を配布した上で、佐賀航空の航空燃料販売計画についての質問書の取りまとめについて協議した。

原告は、上記臨時協議会の社内向け報告書（甲17の2）の中で、八尾空港協議会が作成した上記資料（八尾空港協議会員各社の質問事項をまとめたもの）の内容が、原告が作成し各社に配布していた前記(イ)の文書（乙63）の内容と同じであり、原告の狙い通りとなった旨記載していた。

(ク) 八尾空港協議会は、平成27年9月16日、佐賀航空に対し、「八尾空港での給油事業計画内容の質問について」と題する文書（甲18）を送付し、同社の品質管理、安全管理、品質保証等について質問した。

これに対し、佐賀航空は、「八尾空港での給油事業計画内容の質問について（御回答）」と題する回答書（甲19）をもって回答した。

同回答書には、①佐賀航空は、国土交通省航空局の安全管理の監査を毎年受けている旨、②「**＜N＞**」による、「燃料品質管理体制」、「品質保証」、「教育及び訓練体制」、「燃料給油の地上取扱い方法」等についての入札参加資格に合格し、平成27年度から「**＜Nの施設＞**」の給油業務を実施している旨、③大分空港では3年前から大手民間会社に航空燃料の給油を行っており、年数回の定期的な監査を受けている旨等が記載されていた。

（甲19）

(ケ) 原告は、平成27年9月25日、八尾空港協議会会長会社に対し、八尾空港協議会が八尾空港事務所に提出する意見書作成の重要参考事項としてもらうため、前記(キ)の佐賀航空の回答書（甲19）に原告の疑問点を付記した意見書（乙67）を送付した。

また、原告は、同月29日、八尾空港協議会会長会社に対し、佐賀航空の構内営業の承認申請についての答申案とともに、同社の回答書は「いい加減な内容」で、「具体性を記載しないのは、事業会社としては失格」、ま

た、「直接的利害関係人」として「大変心配」しており、「直接的な利害関係人としての立場」から答申案を作成した旨記載したメールを送信した。

(乙68)

5 (ロ) 八尾空港協議会は、平成27年9月30日、臨時協議会を開催し、佐賀航空の八尾空港における航空燃料販売の事業計画についての意見書の取りまとめを議論し、同協議会会長は、同日、取りまとめた意見書を、八尾空港事務所長に提出した。

10 《X2》は、上記臨時協議会等の面談記録を作成し、社長を含む社内に報告した。同取締役は、その面談記録に、①八尾空港協議会に対し、「佐賀航空については、安全面、品質面等において信頼できないという、払拭できない不安を抱かせるにおいて」原告の「思惑通りに方向付けができた」こと、②八尾空港協議会の意見書は、「極めてネガティブな意見になっているので」「大阪航空局が、佐賀航空に対して、『構内営業許可を承認する』ということは先ず考えられない。」「大阪航空局が承認するとすれば」「佐賀航空の考えている機上給油でも、空港運営上問題ないということを、書面で明らかにすることが不可欠であろう。このようなことは、今の佐賀航空には、無理な話であろうと判断する。」と記載していた。(甲20の2〔4頁〕)

エ 佐賀航空の構内営業の承認

20 (ア) 八尾空港事務所長は、平成27年11月13日、佐賀航空による同年10月13日付けの八尾空港における航空燃料の販売についての第2類営業の承認申請を承認した。

25 (イ) 原告は、平成28年3月2日、前記(ア)の構内営業承認について、八尾空港事務所長に抗議するとともに、同年4月14日、大阪航空局長に対し、八尾空港における航空燃料の供給過剰・過当競争、同空港の運営の混乱、佐賀航空の事業遂行能力等への不安等を理由に、当該構内営業承認の取消

しを求めて審査請求をした。

(ウ) 大阪航空局長は、平成29年3月28日、前記(イ)の審査請求を却下した。

なお、処分庁である八尾空港事務所長が審査庁である大阪航空局長に提出した弁明書には、佐賀航空提出の事業計画書に、制限区域の立入り、機上渡し給油の際の給油取扱所及び許可体制等、法令遵守や安全管理体制の確立等が明記されており、当該営業の遂行上、適切な計画を有していると判断した旨が記載されていた。

オ 佐賀航空の八尾空港協議会への入会

(ア) 佐賀航空は、平成28年9月28日、八尾空港協議会に入会を申し込んだ。

(イ) これを受けて、平成28年10月6日、八尾空港協議会の臨時理事会が開催されたが、結論は出ず、同月20日開催の臨時理事会において、原告以外の出席理事全員の賛成により、佐賀航空の入会が承認された。

カ 佐賀航空の八尾空港での営業の開始

佐賀航空は、平成28年11月1日、八尾空港において機上渡し給油による航空燃料の販売事業を開始した。

佐賀航空は、八尾空港でジェット燃料(JET A-1)の販売を開始するに当たり、平成28年11月、石油連盟の一機構であるJIG国内委員会に加入した。

(7) 原告による需要者に対する通知行為等

ア 平成28年12月7日付け八尾空港協議会員宛て文書による通知

(ア) 原告は、佐賀航空が八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売を開始したことを受け、平成28年12月7日、八尾空港協議会員11名を訪問して、同日付け同協議会員宛ての「八尾空港における航空機給油について」(ママ)と題する文書(以下「12月7日文書」という。)を配布し、下記(イ)の記載を含む通知をした(以下「12月7日通知」という。)

(甲 27, 乙 77)

(イ) 「佐賀航空様の航空機燃料と当社の航空機燃料を混合した場合、それ
起因する責任は負えません。従って、当社契約先である会社様が、佐賀航
空様より航空機燃料の販売を受けられた場合、以下の理由により、当社か
らの給油継続を致しかねると考えております。」

「通常、国内の航空機燃料取扱いは、航空機燃料取扱いについての
情報を航空機燃料取扱い石油元売会社を通じ取得します。この場合、一般
的に国内の航空機燃料取扱い会社は、その石油元売会社の契約先となるこ
とが多く、これに属さない航空機燃料取扱い会社は、航空機燃料の取扱い
についての知識や理解が不足していることが多いと言わざるを得ません。」

「現状において当社が信任できない、そのような航空機燃料の取扱い会
社の航空機燃料と、適切に航空機燃料を取扱う会社の航空機燃料を混合し
た場合、責任の所在が航空機燃料にあるのか、給油会社にあるのか甚だ不
明確となります。その結果、適切に航空機燃料を取扱う会社が要らぬ疑義
をかけられかねないのみならず、万一の場合には、責任の所在が明確にで
きないばかりでなく、適切に航空機燃料を取扱う会社として、航空機燃料
の供給元である石油元売会社からの保障も受けられなくなりかねません。
当社としては、そのような潜在的な危険が内在する給油作業は致しかねま
す。」

「また、当社の契約先の各地方給油会社においてもこの状況に何ら変わ
ることはなく、特に航空機燃料供給元である石油元売会社による万一の場
合の保障に関しては、重大な関心をお持ちになっており、それゆえ各地方
の当社契約先給油会社においても同様の意向が表明されており、これらの
地方空港においても当社の契約先供給会社による給油継続が困難になる
ことが考えられます。」

イ 平成29年2月10日付け消防局宛て文書による通知

(ア) 八尾空港協議会員 11 名のうちの 1 名である大阪市消防局は、平成 29 年 1 月 25 日、同年 2 月及び 3 月分の八尾空港の機上渡し給油によるジェット燃料の購入について原告と佐賀航空による指名比較見積を実施し、佐賀航空が契約の相手方となった。

(イ) 原告は、前記(ア)を受け、平成 29 年 2 月 10 日、大阪市消防局に対し、同日付け同消防局宛ての「当社直営空港での燃料販売について」と題する文書（以下「2 月 10 日文書」という。）を送付して、新千歳空港を除く直営 11 空港等及び福岡空港の合計 11 の空港等での航空燃料の販売に関し、下記(ウ)の記載を含む通知をした（以下「2 月 10 日通知」という。）。

(甲 29)

(ウ) 「下記の理由から、貴局航空機に対し、当社直営空港の燃料販売を停止させて頂きますことをご報告するとともに、ご対応の方、宜しく願い申し上げます。」

「当社不落札期間中の対応は、下記の通りとなります。」

「エス・ジー・シー佐賀航空(株)（以下佐賀航空）が航空機に対して給油している航空機用燃料油の品質と我々給油会社が国内石油元売会社より供給を受けている航空機用燃料油の品質が、同等の品質管理を経て、航空機に給油されているとは言えません。」

「また、同機体に佐賀航空が給油した航空機用燃料油の残燃料と当社が新たに給油した航空機用燃料油が、同機体の燃料タンク内で混ざった場合、何らかの原因による事故が発生した際、原因の追究が困難になります。」

「よって、当社の対応として、佐賀航空が給油した航空機の燃料タンク内に残燃料がある場合、当社として品質の保証が困難になるため、給油することは出来ません。」

ウ 平成 29 年 3 月 15 日付け顧客宛て文書による通知

(ア) 原告は、平成 29 年 3 月 15 日付けで、12 月 7 日文書の内容を簡素に

した「八尾空港における航空機給油について」(原文ママ)と題する顧客宛て文書(以下「3月15日文書」といい、これと12月7日文書及び2月10日文書とを併せて「本件通知文書」という。)を取引先需要者261名(12月7日文書の配布先である八尾空港協議会員11名を含む。)に送付し、下記(イ)の記載を含む通知をした(以下「3月15日通知」という。)

(甲30, 乙79, 80)

(イ) 「当社はお客様へ供給する航空機燃料の品質管理に対し重大な責任を負っており、品質を完璧に保持した航空機燃料を供給する義務があります。」「このような中、佐賀航空様の航空機燃料と当社の航空燃料を混合した場合、それに起因する事故等に係る責任は負えません。万一の場合、責任の所在が何れの航空機燃料にあるのか、全くの不明確となります。従って、当社契約先であるお客様が、佐賀航空様より航空機燃料の給油を受けられた場合、それ以降は当社からの給油継続を致しかねると考えております。」

エ 平成29年5月中旬頃以降の免責文書への署名又は抜油を求める対応

(ア) 大阪航空局長は、平成29年3月30日、原告に対し、3月15日文書を発出した背景や、八尾空港及びその他の空港等における給油継続停止の有無等について、空港管理規則24条(地方航空局長又は空港事務所長は、空港管理上必要があるときは、施設利用者又は営業者に対し、施設又は営業の状況等について、報告を求めることができる。)に基づき、報告を求めた。

大阪航空局長は、平成29年3月31日付けで、原告の八尾空港における航空燃料の販売に係る同年4月1日から3年間の構内営業について、「合理的な理由なく役務の提供を拒むなど」や「他の構内営業者の営業行為を阻害するなど」に該当するときは承認を取り消すことがあること等の条件を加えた上で承認するとともに、原告に対し、上記の報告要求に対す

る回答内容によっては営業停止その他必要な措置を命ずることや、承認条件に従わなかった場合は構内営業の承認を取り消す旨をあらかじめ通知した。

原告は、大阪航空局長の報告要求に対し、平成29年4月12日付けの報告書（甲37）を提出した。同報告書には、①3月15日文書は、顧客の安全性を確実に担保し当社の責任範囲の明確化を図るために、速やかに説明責任を果たすためやむを得ず執った措置である旨、②八尾空港及びその他の空港等において給油を停止したことは、過去において一切なく、今後も、安全性の確保について懸念が残る状況であれば、顧客に対して継続して当社の考え方を説明し理解を求めていく旨等が記載されていた。（甲37）

原告は、平成29年4月14日頃、大阪航空局による営業停止や構内営業承認の取消しのおそれを考慮し、「八尾空港における給油：当局の処分に対する対抗策」と題する検討資料を作成して、「当局処分前に執りうる事前の対策」について検討し、社長に説明した。

(イ) 原告は、平成29年4月14日、佐賀航空から航空燃料の給油を受けた需要者に対する同日以降の航空燃料の機上渡し給油について、次の対応を取るよう社内に周知した。

① 当該取引先需要者に、3月15日文書を提示し、次の点を説明すること。

(i) 原告が、事業所開設以来、安全性を確保するために航空燃料の品質管理に取り組んできたこと。

(ii) 佐賀航空が提供する航空燃料の品質については、同社から説明もなく、当該航空燃料の品質がどのようなものであるか原告には分らないこと（その際、佐賀航空の航空燃料について「品質が悪い」、「燃料は危険」等、佐賀航空への営業妨害と受け取られかねないことを一切

言わないこと)。

(iii) 佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料が混合した場合、原告は、航空燃料に起因する事故等に係る責任を負えないこと。

② 当該取引先需要者が前記①の説明を理解して納得したことを確認するために「私は、この度の航空機燃料の給油に関し、マイナミ空港サービス株式会社より、航空機燃料に係る安全性の確保について説明を受けました。私は、その説明を理解し納得した上で、航空機燃料の給油を申し込みます。」と記載された文書に押印又は署名を求め、それを受領した後に給油を実施すること（以下、佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料の混合に起因する航空機に係る事故等が発生した場合に原告に責任の負担を求めない旨を確認する文書を「免責文書」といい、免責文書に署名を求める対応を「免責文書対応」という。）。

③ 万一、押印又は署名を拒まれた場合、その理由を聞き、その上で、原告としては、原告から給油するに先立って、機体に残存する佐賀航空の航空燃料を抜き取る必要があることを説明し、残燃料の抜き取りをした後、給油を行うこと（以下、航空機の燃料タンク内の航空燃料を抜き取ることを「抜油」といい、押印又は署名を拒まれた場合に取ることとされていたこのような対応を「抜油対応」という。）。

(v) 原告は、平成29年5月19日、前記(イ)②の免責文書の内容を航空燃料が混合した場合の責任を顧客が原告に対して求めないことを明記したものに変更することとし、同月26日、社内の各事業所長に対し、前記(イ)②の免責文書を、「私は、この度の航空機燃料の給油に際して、貴社より、エス・ジー・シー佐賀航空株式会社の航空機燃料と貴社の航空機燃料が混合した場合、それに起因する事故等の責任を負えないとの説明を受けました。私は、その説明を理解し、納得した上で、貴社に航空機燃料の給油を申し込みます。なお、万一の場合であっても、貴社に航空機燃料が混合した場

合の責任の負担は求めません。」との内容に変更した免責文書（甲４０〔３枚目〕）に差し替えるよう伝えた。

5 (エ) 原告は、平成２９年５月中旬頃以降、前記(イ)及び(ウ)の指示に基づき、佐賀航空から機上渡し給油を受けた需要者からの航空燃料の給油に係る依頼に応じる条件として、実際に給油が行われる航空機のパイロット又は整備士等に対し、免責文書への署名を求め、これに応じない場合には、抜油を求めている（以下「免責文書・抜油対応」といい、１２月７日通知、２月１０日通知、３月１５日通知及び免責文書・抜油対応を併せて「本件通知行為等」という。）。(甲３９、乙２２〔２４～３２頁〕、４９〔１６～３
10 ３頁〕、８８〔２～９頁〕、９０〔７～１５頁〕、弁論の全趣旨)

(8) 本件通知行為等実施後の経過

ア 大阪航空局は、平成２９年６月２日、原告の前記(7)エ(ア)の報告書に関し、原告に対するヒアリングを実施した。大阪航空局は、当該ヒアリングにおいて、原告に対し、佐賀航空の航空燃料が国土交通省の基準に合致している旨伝えるとともに、３月１５日文書の取下げ又は訂正を求めた。これに対し、原告は、給油を拒否した事例はない旨等を回答し、原告において文書を撤回するとの回答はしなかった。(甲４１、乙５８)

イ 大阪航空局長は、原告に対する構内営業承認を取り消さなかった。(弁論の全趣旨)

20 (9) 本件通知行為等の取止め等

ア 被告は、平成３０年５月２２日、原告の行為が独禁法に違反する疑いがあるとして、立入検査を実施した。

イ 原告は、令和２年３月、本件排除措置命令案に係る意見聴取手続に先立ち、開示証拠の閲覧又は謄写を行った。

25 原告は、当該閲覧により、佐賀航空が、平成３０年６月からジェット燃料（ＪＥＴ Ａ－１）を専ら国内石油元売会社から仕入れて販売していると被

告に報告していること等が判明したなどとして、令和2年3月25日付け「弊社発信の2017年3月15日付け『八尾空港における航空機給油について』などにてお知らせした弊社の対応のうち、J E T A-1に関する対応の取止めについて」と題する文書（以下「3月25日文書」という。）により、取引先需要者に対し、以下の記載を含む通知をした（以下「3月25日通知」という。）。（甲45）

「エス・ジー・シー佐賀航空株式会社様（以下「佐賀航空様」といいます。）が、2018年6月以降、機上渡しの方法等で販売されているジェットエンジン向けの航空燃料J E T A-1は、国内石油元売会社から仕入れたものであると、公正取引委員会に対して報告されていることが今月分かりました。つきましては、弊社は、本日（2020年3月25日）より、佐賀航空様のJ E T A-1の給油を受けられた機体につきましても、他の給油会社様から給油を受けた機体と同様に取扱い、弊社のJ E T A-1を給油させていただきます。」

「弊社は、八尾空港において2016年11月より、エス・ジー・シー佐賀航空株式会社様（以下、佐賀航空様といいます。）が、航空機用燃料の給油業務を開始されたことに伴い」「佐賀航空様の航空燃料の給油を受けた機体については当社から給油を致しかねると考えておりますという旨をお伝えし、また、給油の条件として、当社より、佐賀航空様の航空燃料と当社の航空燃料を混合した場合、それに起因する航空機に係る事故・故障等が発生した場合でも当社は責任を負えないとの説明を受けた旨などを記載した書面への署名等をお願いしてまいりました。」「上記のような運用を取らせていただいた理由は、佐賀航空様が販売される航空燃料については、弊社において統一品質規格と同等の品質を確認、判断できなかったところにあります。」

「ところが、今般、佐賀航空様が、公正取引委員会に対して2018年6月以降J E T A-1を国内石油元売会社から仕入れて販売していると報

告していることが今月判明しました。」

「そうしますと、佐賀航空様の取り扱われる燃料は統一品質規格に合致した燃料ということがいえますから、今後は、佐賀航空様から J E T A-1 の給油を受けた機体につきましても、他の給油会社様から給油を受けた機体と同様に取扱い、給油させていただきます。(なお AV G A S 1 0 0 L L につきましても現時点では運用に変更はございません。)」(ママ)

ウ 被告は、本件排除措置命令に先立ち、意見聴取手続を実施した後、令和 2 年 7 月 7 日、原告に対し、独禁法 7 条 1 項に基づき、本件排除措置命令を行った。本件排除措置命令を記載した排除措置命令書(以下「本件排除措置命令書」という)は令和 2 年 7 月 8 日に原告に送達された。

エ 原告は、本件排除措置命令に基づく措置として、取締役会において本件通知行為等を取りやめる旨を決議し、取引先需要者及び佐賀航空に対し、令和 2 年 8 月 2 0 日付けの文書により、その旨を通知し、当該通知は同月 2 1 日から同月 2 8 日にかけて各宛先に到達した。(乙 9 7, 9 8)

(10) 本件課徴金納付命令

被告は、令和 3 年 2 月 1 9 日、原告に対し、本件違反行為が独禁法 2 条 5 項に規定する私的独占に該当し、同法 3 条に違反するものであるとした上で、本件違反行為の実行期間を平成 2 9 年 8 月 2 1 日から令和 2 年 8 月 2 0 日までの 3 年間と認定するとともに、独禁法施行令(ただし、令和 2 年政令第 2 6 0 号による改正前のもの。) 9 条に基づき算定される本件違反行為の実行期間における八尾空港における機上渡し給油による航空燃料に係る原告の売上額を 6 億 1 2 3 3 万 2 2 3 6 円と認定し、独禁法 7 条の 2 第 4 項、7 条の 9 第 4 項、7 条の 8 第 2 項に基づき算出された 6 1 2 万円を課徴金として納付するよう命じ、本件課徴金納付命令を記載した課徴金納付命令書は同月 2 2 日、原告に送達された。(乙 1 1 2, 1 1 3)

2 争点とこれに対する当事者の主張

(1) 排除行為該当性（争点1）

（被告の主張の要旨）

本件通知行為等が独禁法2条5項の「他の事業者の事業活動を排除」する行為（以下「排除行為」という。）に該当するか否かは、本件通知行為等につき、
5 自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、他の事業者である佐賀航空の本件市場での事業活動の継続を著しく困難にするなどの効果を持つものといえるか否かによって決すべきであるところ、本件通知行為等は、排除行為に該当する。

10 ア 12月7日通知について

（ア） 12月7日通知は、本件市場において圧倒的なシェアを有しており、佐賀航空より競争上優位な立場にある原告が、本件市場における航空燃料の供給の全てを長年原告に依存しており、本件市場における需要の約8割を占める主要な需要者である八尾空港協議会員11名に対して、佐賀航空から機上渡し給油を受けた場合において、八尾空港を含む直営11空港等において原告から給油を受けられなくなるリスクのみならず、全国約70か所の空港等に所在する原告の提携先給油会社等からの給油が受けられなくなるリスクがあることを提示することにより、本件市場における需要の約8割を占める主要な需要者が佐賀航空と取引を開始することを強く牽制ないし抑制するものである。

（イ） そして、原告は、自由競争経済秩序の下で能率競争を行うことで需要者に選択される手法を検討すべきであったところ、これとは異なる手段を選択し、需要者が佐賀航空と取引を開始することを強く牽制ないし抑制させた上、需要者である八尾空港協議会員11名に対し、事実上、佐賀航空のみから給油を受けるか、原告のみから給油を受けるかの二者択一を迫る状況
25 況を強い、需要者の商品選択の自由を歪めたのであり、かかる行為は、自

由競争経済秩序の基本である能率競争とは、およそ相容れない。

(ウ) 以上によれば、原告が、12月7日通知をする行為は、それ自体、需要者が佐賀航空と取引を開始することを強く牽制ないし抑制することを通じて、佐賀航空の事業活動を人為的に制約し、その競争的抑制を緩和するものであって、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、他の事業者である佐賀航空の本件市場での事業活動の継続を著しく困難にするなどの効果を持つ。したがって、12月7日通知は、「他の事業者の事業活動を排除する」行為に該当する。

10 イ 2月10日通知及び3月15日通知

2月10日通知及び3月15日通知は、12月7日通知により成立した排除行為に係る排除効果を強化するものである。

2月10日通知は、佐賀航空から給油を受けている限り、原告からの給油を受けられない旨を需要者に通告することにより、また、3月15日通知は、12月7日通知と同様、原告の取引先需要者が佐賀航空から給油を受けた場合には、原告からの機上渡し給油の継続が受けられなくなるリスクがあることを提示することにより、本件市場における需要者が佐賀航空と取引を開始し又は継続することを牽制ないし抑制するものである。そして、特に、3月15日通知は、通知の対象者を取引先需要者約250名に拡大している。

したがって、2月10日通知及び3月15日通知は、12月7日通知と同様の内容を繰り返すことにより、また、通知の対象となる需要者の範囲を大幅に拡張して、排除の包囲網を最大限拡大することにより、12月7日通知により成立した排除行為に係る排除効果を強化するものである。

25 ウ 免責文書・抜油対応

本件において排除行為は、12月7日通知により直ちに成立し、2月10日通知及び3月15日通知により、その排除効果がより強化されていたとこ

ろ、平成29年5月中旬以降に実施された免責文書・抜油対応は、以下のとおり、当該排除行為について、その排除効果を維持するものである。

原告の免責文書・抜油対応は、佐賀航空から給油を受けた需要者についても、当該文書への署名に応じ、又は、抜油に応じれば、原告が給油に応じるとするものであった。しかし、需要者にとって、そのような文書に署名すべき義務はないところ、機上渡し給油の現場で署名を求められる需要者の従業員（パイロット又は整備士等）にとって、あたかも事業者として原告の免責を認めるかのような文書に署名することには大きな負担が伴う。また、需要者としても、航空機に係る事故等が発生した場合において、法律上、原告が損害賠償責任を負う場合も含め原告の損害賠償責任を免責するかのような文書に応じることには、リスクないし負担が伴う。抜油についても、需要者にとっては抜油に応じる必要はないところ、原告と需要者のどちらが抜油の経済的負担を負うのかが明らかでなく、抜油に伴う時間的ロスも生じることとなる。

これらのリスクないし負担は、佐賀航空から給油を受けた後に原告から給油を受ける度に生じる一方で、需要者において原告と取引をする必要も否定できないことから、免責文書・抜油対応は、本件市場における需要者が佐賀航空と取引を開始し又は継続することを引き続き牽制ないし抑制する効果を有する。

したがって、免責文書・抜油対応は、12月7日通知により成立した排除行為に係る排除効果並びに2月10日通知及び3月15日通知によってより強化された排除効果を維持するものである。

エ 本件通知行為等が一連・一体のものとして排除行為に該当すること

12月7日通知、2月10日通知、3月15日通知及び免責文書・抜油対応（本件通知行為等）は、いずれも佐賀航空が本件市場に参入したことを契機として連続して行われたものであり、行為に至る経緯が共通し、時期も近

接しており、また行為の相手方も共通している八尾空港において佐賀航空を利用する（又は利用する可能性のある）航空燃料の需要者に対して行われたものであって、2月10日通知及び3月15日通知、免責文書・抜油対応は12月7日通知の効力を維持・強化するものであるから、一連・一体の一つの行為ととらえることができる。

そして、前記アないしウによれば、本件通知行為等は、能率競争とは相いれない行為であり、本件市場の需要者の自由な選択を歪めるものであって、正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有し、かつ佐賀航空の利用を抑制する効果を有するものといえる。このような佐賀航空の利用の抑制効果が生じる範囲は本件市場の大部分の需要者に及び、行為が行われた期間は約3年7か月と長期間にわたっており、利用抑制効果の程度は著しいものであった。したがって、本件通知行為等は、佐賀航空の本件市場での事業活動の継続を著しく困難にする効果を有するものといえる。

オ 原告の排除の意図が本件通知行為等の排除効果を推認させること

原告は、以下の事実からすれば佐賀航空を排除する意図を有しており、これは、本件通知行為等の排除効果を推認させる。

(ア) 原告の本件通知文書や免責文書の記載は、佐賀航空の八尾空港への参入を契機として、客観的に合理的な根拠なしに、佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料が需要者の航空機の燃料タンク内で混合すると航空事故等が発生するかのよう記載するものであるとともに、原告から航空燃料の機上渡し給油を受ける条件として、佐賀航空から機上渡し給油を受けないこと又は免責文書に署名すること若しくは抜油対応を求めるものである。

(イ) 原告は、平成27年6月から同年7月頃、佐賀航空が八尾空港に参入するとの情報に接すると直ちに反対の姿勢を表明し、八尾空港事務所に対して佐賀航空の構内営業の承認をしないよう働きかけ、同年9月頃、八尾空港協議会員から支持を集めるため、燃料混合のリスクを突如持ち出し、「二

5 股をかける業者には給油しない」こととし、八尾空港協議会員に対して、佐賀航空から給油を受けた場合原告は給油できない旨伝え、また、自社の思惑どおりに佐賀航空の航空燃料の品質・安全性に対する払拭できない不安を抱かせ、構内営業の承認に反対する旨の意見書を同協議会が提出するよう誘導するなど、佐賀航空が八尾空港の構内営業に参入できないように働きかけていた。

10 (ウ) 原告は、平成27年9月末頃以降、八尾空港における航空燃料の販売に参入しようとしている佐賀航空について、追い詰めるような追い込みを対処方針として進める、早めに排除したい等の佐賀航空排除の意識を社内で共有していた。

カ 本件通知行為等に人為性がないとの原告の主張に対する反論

15 (ア) 品質の評価は市場にゆだねられるべき問題であって、一私企業である原告が競争関係にある他の事業者の商品の品質を理由にその事業活動を排除することが正常な競争手段の範囲内と評価される余地はない。原告の行為が自社に生じる危難を回避するためにとったやむを得ないものであったか否かは、排除行為該当性とは無関係である。

(イ) 本件通知行為等が、「自社に生じる危難を回避するためにとったやむを得ないもの」ということもできない。

20 a 原告が自社に生じる危難と主張する3点（①民事訴訟、刑事訴訟を提起された場合の応訴の負担、②事実誤認による判決に基づく損害賠償責任あるいは有罪判決の負担、③風評被害）について、原告の免責文書・抜油対応は、これらのリスクを回避するための有効な手段ではない。

25 また、12月7日文書の、提携先給油会社からの給油の継続も困難になる旨の記載は、原告に生じる危難を回避する目的との関係で必要性を欠く。

さらに、航空機事故の原因の疑いをかけられるリスクは抽象的である



上、原告が、給油作業の実施の各段階において品質確認を漏れなく実施し、記録を残しているなら当該リスクはさらに低減される。

加えて、原告の給油する航空燃料と原告以外が給油する航空燃料との混合は日常的に生じているほか、航空燃料の品質の劣化が生じる可能性は様々あるにもかかわらず、原告は佐賀航空による航空燃料の品質のみを取り上げている。

b 原告の主張する事情は佐賀航空の航空燃料について適切な品質管理が図られていないとの合理的な疑いを生じさせるものではなく、また原告が実際に疑っていたとも認められない。

仮に、佐賀航空の航空燃料に問題があり、事故の発生の危険を有することが合理的に疑われる事情があったなら、原告としては、規制当局に対してその証拠を提供し、しかるべき是正措置を求めるべきであり、それで足りる。

c 原告が、本件違反行為により航空当局や競争当局から調査・処分を受けるという大きなリスクを負ってまでも本件違反行為に及んだ理由は、佐賀航空の事業活動を排除すること以外に考え難い。

原告が、当初、過当競争を理由に八尾空港参入を阻止しようとしていたにもかかわらず、航空機使用事業者である会員には、「自分の事業にとっての利害のほうがりやすいということがわかった」として、燃料混合リスクを強調して参入を阻止する方針に転換をしており、前記オのとおり原告が排除の意図を有していることも踏まえれば、「自社に生じる危難を回避するため」とのストーリーは後付けである。

(原告の主張の要旨)

ア 本件通知行為等の排除効果について

原告の本件通知行為等には排除効果が認められず、むしろ佐賀航空に原告の取引先需要者を譲る効果があるから、排除行為に該当しない。

5 (ア) 本件市場における原告の市場シェアは、排除効果の根拠とならない。原告の地位が需要者の購買行動に影響したという事実はなく、そもそも競争に影響するのは供給能力のシェアである。本件市場において佐賀航空の市場シェアが低くとも原告に対する牽制力になるはずである。したがって、本件通知行為等よりも前に原告が独占事業者であったこと及び佐賀航空の参入後の原告の市場シェアが約8割であったことは行為の排除効果に無関係である。

10 (イ) マイナミ給油ネットワークの存在も、排除効果の根拠とならない。八尾空港とそれ以外の空港の両方で原告から給油を受ける需要者が存在するとしても、原告以外の給油会社から給油を受ければ足りるし、原告が直営11空港等を有していることは、本件市場とは異なる市場の事情であって、八尾空港での排除効果には関係がない。給油会社が原告のみの空港等があることについても、原告は他の空港等の販売価格を引き上げることができるから、八尾空港において効率的な競争者の参入を阻止するインセンティブがない。マイナミ給油ネットワークは決済代行に過ぎないから、排除効果の根拠となるものではない。

15 (ウ) 原告と佐賀航空の給油時間の差も、10分程度に過ぎず給油会社の競争力の差になるものではなく、佐賀航空は八尾空港内の「AA」営業所の敷地内に給油車両を駐車させているから、給油時間に有意な差は生じない。

20 (エ) 1・2月7日通知が、需要者に対し佐賀航空のみから給油を受けるか原告のみから給油を受けるかの二者択一を迫るものだとしても、それ自体は独禁法上否定的評価を受けるわけではないから、排除効果の根拠とならない。

25 (オ) 免責文書・抜油対応については、抜油よりも負担の軽い免責文書への署名を選ぶのが通常であるところ、署名による負担は重くないので、佐賀航空との取引に影響を与えないから、排除効果を有する行為ではない。

(カ) 本件市場の需要者は、燃料の品質や、継続して取引していたこと等、そ

れぞれ取引において重視する事情が異なり、原告の行為がなくとも需要者は佐賀航空とは取引しなかったであろうから、原告の行為は需要者の意思決定に影響を与えていない。原告の排除措置履行後も佐賀航空と取引を開始した需要者はいなかったことは、原告の行為に排除効果はなかったことを裏付ける。

イ 本件通知行為等の人為性について

自社に生じる危難を回避するためにとった防御的行為等、事業活動上合理性を有する行為は、正常な事業活動の範囲内であり、「排除行為」に該当しないことは条理に照らして当然の法解釈である。原告の行為は、次のとおり、自社に生じる危難を回避するためにとった防御的行為としてやむを得ないものであり、社会通念に照らして事業活動上合理的性を有するものであったから、正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有しておらず、排除行為に該当しない。

(ア) 航空機の運航の安全性は、品質管理体制のとられた製油所で精製され、かつ、規格値に適合することが確認された航空燃料が、汚染されることなく、その内容・品質を維持した状態で航空機に給油されることによって担保されている。必要な品質管理体制がとられず、汚染され、規格値を外れる等した航空燃料が航空機に給油されれば、安全性は担保されず、航空機事故を招く危険が高まる。航空機事故がひとたび発生すれば、自社の航空燃料の品質（給油業務の品質も含む）に問題なかったことの立証は困難であるから、民事上の損害賠償義務の負担や刑事上の有罪判決を受けることになりかねず、事業継続上の重大な危険を負うおそれがある。そこで、事故に巻き込まれる危険を回避し、責任の所在が不明となる事態を避けることは、事業継続上必要な防御対応であるから、品質が確保されていない蓋然性がある航空燃料が給油された航空機への給油をできるだけ避けることは、原告にとって事業活動上の合理的な行為にほかならない。

(イ) 佐賀航空については、適切な品質管理を図られていないことが合理的に疑われる事情があった。

すなわち、佐賀航空は、国内石油元売会社から航空燃料を仕入れる給油会社が通常行う調達方法と異なり、自ら海外で航空燃料を購入して I S O タンクコンテナで海上輸送し、陸揚げ保管、国内輸送、タンクへの積み替え等も全て自社で行う方法をとっており、そのような輸送の過程で様々な汚染が生じる蓋然性が避けられないにもかかわらず、平成 2 7 年 9 月 1 日の臨時八尾空港協議会の場における品質管理体制等の説明が不十分なまままで事業開始に及んだ。

また、佐賀航空においては、平成 1 2 年から平成 2 1 年までの 9 年間に死亡事故 2 件を含む 4 件の航空機事故が発生し、平成 2 2 年 9 月に国土交通大臣から航空輸送の安全確保に関する業務改善勧告を受け、さらに平成 2 7 年 9 月に仙台空港で給油員がヘルメットを被らずに給油作業をするなど、給油業務について従業員の安全教育が適切に行われているか疑わしい状況があった。

本件訴訟提起後の調査において、佐賀航空の航空ガソリン (A V G A S 1 0 0 L L) は、1 6 件中 3 件が A S T M 規格の規格値を外れていたこと、ジェット燃料 (J E T A - 1) も、1 2 件中 1 件が石連規格の規格値を外れていたことが判明しており、佐賀航空の「I S O タンクは燃料専用のものを用いる」との主張は虚偽であったことが疑われ、原告の行為の合理性が事後的に裏付けられている。

(ウ) 原告は、必要な品質管理がなされておらず、国際規格又はそれに準拠した国内規格に合致した航空燃料と同等の品質が確保されているといえるのかについて強い疑いがあり、安全性が担保されない佐賀航空の航空燃料と、これらの規格に合致している原告の航空燃料が航空機の燃料タンク内で混合された場合において、万一、当該航空機に航空燃料に起因する事故・

故障が発生した際の原告の責任範囲を明確にする必要があると考え、混合
によるリスクを回避するべく12月7日文書、2月10日文書及び3月1
5日文書を送付した。

(2) 本件通知行為等が「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」も
のに当たるか（争点2）

（被告の主張の要旨）

ア「一定の取引分野」について

（ア）「一定の取引分野」は、排除行為によって競争の実質的制限がもたらさ
れる範囲をいい、基本的に、「一定の取引分野における競争を実質的に制
限する」ことを要件とする不当な取引制限（独禁法2条6項）と同様、具
体的な行為や取引の対象・地域・態様等に応じて、当該行為に係る取引及
びそれにより影響を受ける範囲を検討し、その競争が実質的に制限される
範囲を画定して決定すべきである。

本件において、原告の排除行為の中核を成す12月7日通知は、佐賀航
空が八尾空港の機上渡し給油による航空燃料の販売事業に参入したこと
を契機として、需要者に対して、佐賀航空から機上渡し給油を受けた場合
に原告及びその提携先給油会社等から機上渡し給油を受けられなくなる
旨を通知するものであるところ、当該通知は、主として、八尾空港におけ
る航空機への機上渡し給油を対象にしており、その通知相手も、八尾空港
における機上渡し給油による航空燃料販売の主要な需要者である八尾空
港協議会員11名である。

よって、原告の排除行為が対象とする取引及びこれにより影響を受ける
範囲は、「八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売に係る取
引」であり、当該取引分野（本件市場）を原告の排除行為に係る「一定の
取引分野」と画定すべきである。

（イ）原告は、「一定の取引分野」について需要の代替性によって画定すべき

と主張するが、私的独占における「一定の取引分野」は、不当な取引制限と同様、具体的な行為や取引の対象・地域・態様等に応じて、当該行為に係る取引及びそれにより影響を受ける範囲を検討し、その競争が実質的に制限される範囲を画定して決定すべきである。排除型私的独占ガイドラインは、商品の代替性に言及するが、主として当該行為に係る取引及びそれにより影響を受ける範囲を検討することを原則として、必要に応じて商品の代替性の観点を考慮することになる旨記載しているにすぎず、本件においては、行為の対象及び態様等から、対象行為により影響を受ける範囲が本件市場であることが明らかであって、ジェット燃料と航空ガソリンとの間の需要の代替性を考慮する必要はない。

イ 競争の実質的制限について

(ア) 「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」とは、当該取引に係る市場が有する競争機能を損なうことをいい、当該市場において、特定の事業者又は事業者集団がその意思で、ある程度自由に、価格、品質、数量、その他各般の条件を左右することができる状態をもたらすことをいう。

原告は、本件市場において圧倒的なシェアを有しており、本件通知行為等によって佐賀航空の事業活動を人為的に制約することにより、その競争的抑制を緩和させたものであるから、本件市場が有する競争機能は損なわれ、原告がその意思で、ある程度自由に本件市場における価格、品質、数量、その他各般の条件を左右することができる状態をもたらしたといえる。

したがって、本件通知行為等は、「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」の要件を充足する。

(イ) 本件通知行為等について、正当化事由は認められない。

確かに、私的独占の要件に形式的に該当する場合であっても、問題となる行為によって侵害される独禁法の保護法益と当該行為によって守られる利益とを比較して、「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達を促進する」という同法の究極の目的（同法 1 条参照）に実質的に反しないと認められる例外的な場合には、同法 2 条 5 項の「公共の利益に反して」又は「競争を実質的に制限する」の要件を満たさないものと解される。

5 しかし、本件通知行為等によって守られる利益は、原告の主張によれば、責任範囲が不明確になることによって生じる同社の事業活動上のリスクの低減という一私企業の事業運営上の利益にすぎず、「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達を促進する」目的に実質的に反しないとはいえないし、市場の自由競争経済秩序という独禁法
10 上の重要な保護法益の侵害を正当化し得る利益とも解されない。

そのほか、原告の主張する事由が正当化事由たり得ず、「公共の利益に反して」又は「競争を実質的に制限する」の要件該当性を否定するものではないことは、前記(1)（被告の主張の要旨）カのとおりである。

（原告の主張の要旨）

15 ア 「一定の取引分野」について

「一定の取引分野」は需要の代替性によって画定するのが競争法の常識であり、被告自身が排除型私的独占ガイドラインにおいて商品の範囲が需要者からみた商品の代替性という観点から画定される旨記載しているところ、ジェット燃料と航空ガソリンには需要の代替性がないから、これらを併せた
20 一つの「一定の取引分野」として画定することはできない。

したがって、被告が航空燃料全体を一つの「一定の取引分野」と画定したのは誤りである。

イ 「競争を実質的に制限する」について

25 (ア) 前記(1)（原告の主張の要旨）のとおり、原告の行為はそもそも排除効果があるとは認められず、むしろ逆排除効果すら認められるものであったところ、市場支配力が生じるためには、一定の取引分野全体で排除効果が逆

排除効果よりも大きくなければならないから、原告の行為により市場支配力の形成・維持・強化は生じない。

また、佐賀航空は、八尾空港近辺に十分な容量の貯油タンクを設置することにより、八尾空港の機上渡し給油事業において十分な供給能力を有し、かつ固定費を考慮することなく価格を設定できる上、佐賀航空は「AA」という需要者を有しているので、少ない設備投資でも、原告の限界費用を下回るかこれに等しい価格で供給し、原告に対して十分な競争圧力を加えることが可能である。

さらに、佐賀航空においては再参入が容易であり、また大口需要者としての「AA」がいるため、これを退出させることは困難である。

したがって、本件通知行為等には競争の実質的制限は認められない。

(イ) 原告の行為は、自己の危難を避けるための合理的根拠に基づく行為であり、正当化事由があるから、競争の実質的制限は認められない。原告の本件通知行為等が、自社に生じる危難を回避するためにとった、社会通念上合理的な防御的行動であって、原告の本件通知行為等に正当化事由があることは、前記(1) (原告の主張の要旨) イのとおりである。

また、本件排除措置命令書の理由における記載を前提とすると、平成29年度及び平成30年度における佐賀航空のシェアは2割を下回っていたことになるが、これは佐賀航空が顧客の信頼を獲得することができなかつたり、真摯な営業活動を行っていなかったことなどの結果であり、原告の行為と佐賀航空のシェアとの間には因果関係が認められない。したがって、本件違反行為期間中の競争状況は、原告の行為と因果関係が認められないから、原告の行為は競争の実質的制限該当性を欠く。

(3) 違反行為期間の終期 (争点3)

(被告の主張の要旨)

ア 原告は、本件排除措置命令に基づく措置として、取締役会で本件通知行為

等を取りやめる決議をし、令和2年8月21日以降にその旨を通知する文書を取引先需要者及び佐賀空港に対し送付したから、同日以降本件違反行為を取りやめたといえる。したがって、本件違反行為の終了時期は、上記通知文書送付前日の令和2年8月20日である。

イ 原告が本件通知行為等を終了させたと主張する3月25日通知は、以下のとおり、排除効果を解消させるものではないから、本件違反行為を終了させるものではない。

（ア） 3月25日通知には12月7日通知や3月15日通知自体を撤回する旨の記載はないし、原告の考える基準に合致しない航空燃料については取引先需要者が佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせるという従来の対応と基本的に変わらない。どのような品質の商品を購入するかは需要者が自由に判断すべきところ、原告が自らの基準で品質の是非を判断して給油可否をするか否かを決めていることに変わりはない。

（イ） 原告は、3月25日通知の対応を取った理由として、佐賀航空がジェット燃料（JET A-1）を国内石油元売会社から仕入れていることが判明したことを挙げ、航空ガソリンについて従前の対応を継続する旨殊更に記載していることを踏まえれば、佐賀航空が、再度輸入品のジェット燃料を販売していることが判明するなどした場合には、原告の判断によって、3月25日通知による対応が撤回されることが十分に予測される。需要者にとって、佐賀航空からジェット燃料の給油を受けた場合、原告の判断によって、何らかの不利益措置を講じられる可能性があることは否定できないから、佐賀航空の利用を抑制し、その競争的抑制を緩和する効果は維持されている。

（ウ） 本件通知行為等と同様に佐賀航空に対する原告の排除意図は継続しており、3月25日文書の文面上、ジェット燃料（JET A-1）についても、いつでも免責・抜油対応等の措置を再開できる余地を残した一時的

な措置の停止に過ぎないから、需要者が佐賀航空からジェット燃料の供給を受けた場合、原告の判断によって不利益措置を講じられる可能性があり、従前のおり、佐賀航空の利用を抑制し、その競争的抑制を緩和する効果は維持されており、同一の排除意図に基づく一連の違反行為は依然として継続している。

(エ) 需要者においては、3月25日文書に原告の排除意図がうかがえることから、ジェット燃料(JET A-1)について免責・抜油対応を取りやめる旨を通知されても、原告から不利益措置を講じられることを警戒して佐賀航空の利用を躊躇するのが自然であり、現に需要者の中には3月25日文書の前後を通じて原告の対応が変わっていないと考えたり、原告による従来の運用が完全に終了するまでは佐賀航空から給油を受けることを検討しないとの意向を抱いていた者がいた。

(原告の主張の要旨)

原告は、3月25日文書を送付し、ジェット燃料(JET A-1)については、佐賀航空から給油を受けた機体も、他の給油会社から給油を受けた場合と同様に扱うことを通知したから、ジェット燃料の販売市場については令和2年3月25日に行為を取りやめている。

したがって、本件排除措置命令時点で八尾空港におけるジェット燃料の機上渡し給油の市場においても違反行為があるとしてなされた本件排除措置命令は法令の適用を誤ったものであるし、ジェット燃料の機上渡し給油についての違反行為期間は令和2年3月24日からさかのぼって最大3年間となるところ、本件排除措置命令と同様の認定を前提として違反行為期間及び課徴金算定基礎額を認定した本件課徴金納付命令は違反行為期間及び課徴金算定基礎額の認定を誤ったものであるから、違法である。

(4) 本件排除措置命令書の主文の不特定及び理由付記の記載の不備の有無(争点4)

(原告の主張の要旨)

ア 排除措置命令書の主文は、その履行が不能あるいは著しく困難なものは違法となると解されるところ、本件排除措置命令書の主文には不明確な記載があり、その記載だけではどのような措置をとれば排除措置を履行したことになるのか特定できず、その履行が不能または著しく困難なものであるから、
5 本件排除措置命令は違法である。

本件排除措置命令書の主文1項(1)では、自社の取引先需要者が佐賀航空から機上渡し給油を受けた場合には自社からの給油は継続できない旨「等」を通知することにより、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受け
10 ないようにさせている行為を取りやめなければならないとされているが、「等」とあるために、何を通知したことが問題とされているのか、今後どのような通知をすれば排除措置命令違反にならないのか判然とせず、その履行が不能又は著しく困難であり、その内容は特定を欠く。

また、本件排除措置命令書の主文1項(2)では、佐賀航空から機上渡し給油
15 を受けた取引先需要者からの給油に係る依頼に応じる条件として、佐賀航空の航空燃料と自社の航空燃料の混合に起因する航空機に係る事故等が発生した場合でも原告に責任の負担を求めない旨「等」が記載された文書への署名又は抜油を求めることにより、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせている行為を取りやめなければならないと
20 されているが、「等」とあるために、原告に責任の負担を求めない旨以外にどのような記載の文書への署名を求めることができないのかが判然とせず、その履行が不能又は著しく困難であり、その内容は特定を欠く。

本件排除措置命令書の主文1項が特定を欠き不特定である以上、これを前提とする本件排除措置命令書の主文2項、3項及び4項も、特定を欠く。

イ(ア) 排除措置命令書に記載すべき理由の内容及び程度は、いかなる事実関係
25 に基づきいかなる法規を適用して当該排除措置命令がなされたのかを名

宛人においてその記載自体から了知しうるものでなければならぬところ、本件排除措置命令書には以下のとおり理由付記の記載に不備があるから、本件排除措置命令は違法である。

5 本件排除措置命令書の理由の第1の2(2)イにおいては、2月10日通知について相手方が「八尾空港協議会員11名のうちの1名」となっており誰であるかが不明であるし、同ウにおいても、3月15日通知の相手方について「八尾空港協議会員11名を含む約250名の自社の取引先需要者」と記載されているだけであり、本件排除措置命令書の記載自体から、いずれの相手方に対する自己の行為が私的独占に該当すると評価されたかを具体的に了知し得ない。

10 また、本件排除措置命令書の理由の第1の3「前記2(2)の行為による影響等」に係る事実関係が不明確であり、本件排除措置命令書の理由の第1の3(1)においては、原告の行為により機上渡し給油を受けられなくなること「など」を懸念して、佐賀航空を回避している者「等」がいるとされているために、何を懸念したのか、どのような者がいるのか特定できない記載となっている。本件排除措置命令書の理由第1の3(2)及び(3)にも同様に特定されていない部分がある。

さらに、本件排除措置命令書においては、その記載のどの部分が佐賀航空の事業活動を著しく困難にした事実に関連するのかも明らかでない。

20 (イ) 被告は、排除措置命令書には要件事実に相当する事実のみを記載すれば足り、間接事実に関連する事実を記載する必要はない旨主張するが、被告の主張する立場を前提としても、本件排除措置命令書は記載の意味が特定できないので、記載自体からいかなる事実関係に基づき命令がなされたのかを了知できない。

25 (被告の主張の要旨)

ア 排除措置命令書の主文（及び理由）の記載は、特定の一文や文言を命令書

から切り離してその意味を解釈するのではなく、命令書全体を参照の上、当該排除措置命令書の趣旨・目的に照らし、社会通念にしたがって、合理的に解釈すべきものである。

5 本件排除措置命令書は、原告が、①12月7日通知、②2月10日通知、
③3月15日通知及び④免責文書・抜油対応をした事実すなわち本件通知行為等を認定し、これを、「自社の取引先需要者にエス・ジー・シー佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせている」行為（利用抑制効果を有する行為）と評価し、違反行為として認定している。このような認定を前提とすれば、本件排除措置命令書の主文1項(1)は前記①ないし③の3つの通知行為を指し、同項(2)は前記④の免責文書・抜油対応を指し、これらの差止めを命じていることが、本件排除措置命令書全体を見れば、容易に読み取れる。したがって、本件排除措置命令書の主文1項は、命令書上、十分特定されている。そして、本件排除措置命令書の主文1項が十分特定されている以上、これを前提とする本件排除措置命令書の主文2項、3項及び4項も特定に欠けるところはない。

10
15 イ(ア) 排除措置命令書に記載すべき理由につき、独禁法61条1項は、「公正取引委員会の認定した事実」と記載しているが、これは、審査の結果、被告が排除措置命令の発令要件を充足するものとして認定した独禁法違反行為に該当する事実を記載すべきことを定めたものと解される。

20 被告が、独禁法2条5項に規定する私的独占に該当し、同法3条の規定に違反するものと認定した行為の要件事実としての事実関係については、本件排除措置命令書の理由の第1の2(2)「マイナミ空港サービスによる自社の取引先需要者に対する行為」において本件通知行為等が具体的に記載されており、また、当該行為の排除行為該当性及び「競争の実質的制限」該当性を基礎付ける事実として、かかる記載に加え、同命令書の理由の第1の1に原告及び佐賀航空の本件市場における地位及び12月7日通知

の対象となった八尾空港協議会員 11 名の地位等に係る事実関係も明確に記載されている。よって、本件排除措置命令の発令要件に該当する要件事実について、被告がいかなる事実関係に基づき、いかなる法規を適用して排除措置命令をしたかが原告においてその記載自体から了知できる。したがって、本件排除措置命令書には、独禁法第 61 条第 1 項が定める事項が十分に付記されており、不備はない。

(イ) 原告が本件排除措置命令書の理由の記載につき不備があると主張する事情は、いずれも本件違反行為の排除効果の存在を事後的・実証的に補強する間接的・補助的な事情にすぎない。したがって、仮に、当該記載が記載されておらず、あるいは、一定程度抽象化された記載になっていたとしても、本件排除措置命令書の理由付記の不備をもたらすものではない

(5) 被告による排除措置命令書に記載のない主張追加の有無及び許否（争点 5）
（原告の主張の要旨）

行政庁の処分において事前の意見聴取手続が法律上定められている場合は、取消訴訟における理由の追加は許されない。

被告は、本件排除措置命令書に記載していないにもかかわらず、①八尾空港以外で原告から給油を受ける必要性の主張、②全国の空港に占めるマイナミ給油ネットワークの割合に関する主張、③マイナミ給油ネットワークの必要性に関する主張、④原告が迅速に給油できるとの主張を、本件訴訟において追加した。これらはいずれも違法な理由の追加であるから、認められるべきではない。

（被告の主張の要旨）

被告は本件訴訟において「処分理由の追加」に当たる主張をしていない。被告は、本件排除措置命令書及び本件課徴金納付命令書の「理由」欄に記載の本件通知行為等及びこれに関連する事実等の認定事実並びに法令の適用を維持するための主張をしているのであって、それと異なる理由を追加して主張しているものではない。

第3 当裁判所の判断

1. 認定事実

前提事実に加え、後掲証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告の佐賀航空に対する対応等、本件市場における需要者の状況並びに本件通知行為等に対する需要者及び佐賀航空の対応等に関し、次の事実が認められる。

(1) 原告の佐賀航空に対する対応方針等

ア 《X2》は、原告の名古屋事業所長から原告の販売部長《X3》(以下「《X3》」という。)に対する、顧客から他社と比較して原告が優れている旨の言葉をかけられた旨のメールをCCの形式で受信したことを受け、平成27年9月29日、原告の名古屋事業所長及び《X3》を宛先とし、執行役員3名をCCとして宛先に含めて、「足元もおぼつかないやつが、単に儲けたいからと、給油業務に進出する輩が出てきていますが、とんでもない考え違いですね。例えば宮崎、仙台、そして八尾空港・・・・今、撃退中ですが・・・・。五月蠅いハエですよ。まったく。」などと記載したメールを送信した。(乙106、弁論の全趣旨)

イ 平成28年11月10日、原告の取締役、執行役員、《X3》を含む各部の部長が出席していた原告の社内の会議において、佐賀航空が仙台、宮崎、八尾、北九州と給油会社が1社である空港等に参入していることに関し、《X2》は、佐賀航空に関し、「今の進出先で行くと、やっと、その、仙台がプラスになるから。収益的にね。宮崎がプラスになったじゃない。あと八尾がどのくらい、だからこれから活躍できるかなんだよね。そこを今、まあ社長も、我々もそうなんだけど、日干しにしてやろうじゃないかと思っているんだけど。」「八尾でどのくらい抑え込めるか。これがポイントでしょうね。その、我々にチャレンジしてくるとすれば。」「今、輸入玉だからどっから出ているのか分からない。そこで、今、早めにつぶそうって話で。元売から供給証明出ちゃったら、もう勝負にならない。」「ドブネズミ。所詮。だって佐

賀でどんなことしているかってみんな知っているわけだから。そこがポイントなんだよ。いかに、いい加減な業者かってことをアピールしとくってことが。」などと発言した。(乙105)

ウ 《X3》 は、平成28年7月19日、原告の八尾事業所長に対し、《X2》 をCCとして宛先に含めたメールにより、佐賀航空が八尾空港に設置予定の施設の着工を開始したことを伝えると共に、現地の写真等の情報収集を依頼した。これに対する返信のメールで、八尾事業所長は、佐賀航空の施設の写真を添付し、当該施設から空港内まで10分程度で到着可能であったことを伝えた。これらのメールのやり取りを受け、《X2》 は、八尾事業所長に対し、「八尾の件では、これからいろいろな面でタッグを組んで対処していきましょう。これから、タンク施設ができれば、無効な業務運営が行われていくことが予想され、そのとばっちりはず当社にも飛んできます。当社が火の粉を浴びないように、やつらを懲らしめる、やがて、追い詰めるような追い込みを対処方針として進めていきたいと思っています。」と記載したメールを送信した。(乙107)

エ 平成28年9月6日、原告の広島事業所長から 《X3》 に対し、原告の広島事業所の課長、西広島営業所の課長、八尾事業所長、販売部の課長及び 《X2》 をCCとして宛先に含めたメールにおいて、佐賀航空の求人情報についての情報提供がなされた。このメールを受け、原告の 《X3》 は、広島事業所長に対し、前記の全員をCCとして宛先に含めた返信で、「情報提供ありがとうございます。s社は宮崎、仙台と 《N》 を落札し、航空燃料販売を拡大しております。八尾空港へも参入してきますが、早めに排除したいですね。航空機給油作業の経験者が入社しなければ良いです。」と記載したメールを送信した。(乙108)

オ 原告の八尾事業所長は、前記ウのメールの送信後、《X3》 に対し、《X2》、原告の販売部の課長、係長及び主任を宛先又はCCとして宛先に

含めて、①平成28年7月22日、佐賀航空の施設の工事現場付近を視察し、その写真と共に今後も情報収集に努める旨を、②同年8月1日、佐賀航空の施設の工事現場の写真と共に、同工事の進捗につき、地下タンクの埋設予定地の掘削が終わった旨を、③同月15日、同月14日の佐賀航空の工事現場の写真と共に、佐賀航空の工事の進捗として、現場周囲のブロック及びフェンスの作業が途中であり、地下タンクが埋設されている状況であった旨をそれぞれメールで連絡した。《X2》は、同年9月13日、これらのメールに返信する形で、八尾事業所長に対し、前記の全員を宛先及びCCとして宛先を含めた形式で、「写真、情報有難うございます。」「当社の燃料と混載になる恐れのある先には、売らないことになります。燃料の混載リスクについては、使用事業者側に良く分からせる必要があります。」「八尾においては、同一の機体に燃料搭載した場合になります。これからは、厳密な販売管理が求められてきます。一つ宜しくお願いします。」と送信した。その後、《X3》は、平成28年9月14日、八尾事業所長に対し、宛先及びCCとして宛先に含まれる者を変更しないまま、「都度の報告、いつもありがとうございます。s社ぶっ潰したいですね。引き続き各使用業さんと良好な関係を保って下さい。」と記載したメールを送信した。(乙109)

カ 八尾事業所長は、平成28年11月7日、《X3》及び《X2》に対し、原告の執行役員、課長及び課長代理をCCとして宛先を含めたメールで、同日から佐賀航空がジェット燃料(JET A-1)の給油を開始した旨を報告すると共に、佐賀航空の給油状況に関する写真を送付した。《X2》は、このメールへの返信で、原告の八尾事業所長に対し、「引続き宜しくお願いします。マーケットを荒らす溝鼠ですので、病原菌を撒き散らす恐れがあります。」「困ったものですが、溝鼠は重装備がないので、コストは低く、動きは良いのです。最後は、安全という正義の御旗を持つ正当が勝利することになるのですが、時間はかかるかもしれません。」「徹底的に対抗していきま

しょう。」と記載して送信した。(乙132)

キ 《O》株式会社の《A課》の者は、平成29年1月23日、原告の《X3》に対し、「AVGAS関連」の件について「現状調査した結果をご連絡させていただきます。」として、「佐賀航空がAVGASの試験を《P》に依頼したということは事実のようです。《P》は当社とは別会社であり、一部の外部顧客（佐賀航空）の試験を拒否するということとはできないということが実情です。」などとメールで伝えた。(乙133)

ク 原告は、佐賀航空が《Q》株式会社（以下「《Q》」という。）を通じて《R》株式会社に対しジェット燃料（JET A-1）の調達の打診を行ったことを営業総括部において知ったことを受け、平成29年7月12日、販売部において情報の収集及び「現在の使用事業業界に対する給油会社の燃料供給体制について説明するため」として、《X3》及び販売部課長である《X4》（以下「《X4》」という。）において、《Q》の《Q1》、《Q2》及び《Q3》と面談を行った。

原告は、《Q》に対し、①佐賀航空の航空燃料品質管理の実施状況が不明であること、②佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料が顧客所有機の燃料タンク内で混合した場合のリスクについて責任を負えない旨を原告の顧客に説明していること等を説明し、《Q》から、原告の実施している給油前の事前確認及び念書の作成も視野に入れ検討したい旨の返答を得た。また、原告は、《Q》に対し、同社には《Qの本社》もあると聞いているとして社内的に情報を共有することを依頼し、《Q》はこれを了承した。

原告の販売部課長の《X4》は、《Q》との面談の記録を作成し、「今回は、石油元売会社（《R》株）がSGC佐賀航空(株)向けの航空燃料供給を断ったことで、SGC佐賀航空(株)は国内石油元売会社から直接燃料を仕入れることが出来なくなった。」「引き続き、当社が取引のある商社及び石油元売会社

に対し、使用事業業界に対する給油会社の燃料供給体制について情報提供をおこなう。」「《S》 ㈱へ訪問し、情報提供済み、他《O》 ㈱、《T》 ㈱については、既に情報提供を行い対応済みである。」「今回、《Q》 ㈱に直接訪問したことで、今後は《Q》 ㈱内でも情報が共有されSGC佐賀航空㈱からの依頼に対し慎重に行動すると思われる。」旨を記載した。同面談記録には、《X3》 のほか、原告の取締役2名及び《X2》 の押印並びに原告の社長のサインがなされている。
(以上につき、乙134)

ケ 原告は、株式会社《P》 における佐賀航空からの依頼に対する航空燃料の分析結果を、令和2年9月頃に弁護士会を通じて得るまで、佐賀航空の航空燃料の品質ないし品質管理の問題性に係る具体的な情報を得ていなかった。(甲49、弁論の全趣旨)

(2) 本件市場における需要者の状況

ア 《E》 株式会社は、原告が唯一の給油会社である名古屋飛行場に飛行機を格納しており、全国の空港等でも原告との間で取引をしていたため、原告と取引ができないと飛行機を全国で飛行させることができなくなる支障が生じる状況にあった。(乙15〔22頁、30頁〕、25〔4～5頁〕、42〔8頁、16頁〕)

イ 《F》 株式会社は、航空測量などの業務を行うため、全国各地の空港で給油を受けていたところ、例えば、名古屋飛行場及び広島ヘリポートには原告以外に給油会社がないため、名古屋飛行場で原告から給油を受けられないと、同飛行場周辺での業務が困難になり、また、広島ヘリポートを拠点とする2機のヘリコプターの給油を受けられなくなると困る上、八尾空港で急いで給油したい場合は八尾空港内に給油施設がある原告から給油を受ける必要があったため、原告から給油を受けられなくなると事業に支障が生じる状況にあった。(乙20〔23～25頁〕)

ウ **《C》** 株式会社は、原告から給油を受けられないと、原告以外に給油会社がない空港等で給油を受けられなくなるなど、マイナミ給油ネットワークを利用できなくなり、**《C》** 株式会社や **《B》** 株式会社を含む同社グループが事業を行う上で支障が生じる状況にあった。（乙 3 7〔3 頁，2 4 頁〕）

エ **《D》** 株式会社は、八尾空港以外の空港等で原告や原告の提携先給油会社から給油を受けられなくなったり、掛け売りに応じてもらえなくなったりすると、同社の主要な事業である航空写真測量業務に支障が生じる状況にあり、原告等との取引がこれまでどおりできないのであれば、八尾空港において佐賀航空から航空燃料の給油を受けることは難しいなどと考えていた。（乙 3 9〔2～3 頁〕，1 1 9〔2 9 頁〕）

オ **《H》** 株式会社は、日本各地の空港等で原告から航空燃料の給油を受けることができなくなると、特に航空燃料の給油を受ける量が最も多い名古屋飛行場には航空燃料の給油会社が原告しかないことから、業務に支障が生じる状況にあった。（乙 4 1〔1 6 頁〕）

カ **《J》** は、同法人が航空事業を行う上では各地の空港等において原告や原告の提携先給油会社から給油を受けられることが必要であり、また、同法人が航空事業で使用する可能性がある名古屋飛行場には、原告しか給油会社がないことなどから、佐賀航空から給油を受けることによって原告やその提携先給油会社から給油を受けられなくなる場合、航空事業に支障が生じる状況にあった。（乙 1 8〔8～1 0 頁，2 5～2 7 頁〕）

キ **《L》** 株式会社は、顧客から委託を受けて顧客の航空機の整備・保管を行う事業等を行っているところ、八尾空港以外の空港等で原告や原告の提携先給油会社から航空燃料の給油を受けられなくなってしまう場合、原告やその提携先給油会社しか給油会社がない空港等で

給油を受けられなくなるなど困ったことになるため、顧客が困ることになる状況を見過ごすわけにはいかないと考えていた。(乙122〔2頁, 22頁〕)

5 ク 給油を受けた事業者は、本来は給油を受けた場所を管轄する税務署に対し航空機燃料税を納税する義務があるところ、株式会社《U》
《 》は、マイナミ給油ネットワークの利用により、日本各地における給油について原告から一括して伝票を受領することができ、一か所の税務署で一括して航空機燃料税を納める特例手続の申請に際し各段に業務の効率化を図ることができるため、マイナミ給油ネットワークについて非常にメリットのあるサービスだと感じている。また、同社は、ベースとしている名古屋飛行場では給油会社が原告1社しかいないため、原告から給油を受けられないと、航空事業が成り立たなくなる状況にあった。
10 (乙19〔15～17頁, 26～28頁〕)

ケ 《V》株式会社は、原告や原告の提携先給油会社から給油を受けられなくなる空港等が出てきてしまうと、同社が事業を行う上で支障が生じる状況にあった。(乙24〔15頁〕)

コ 株式会社《W》は、全国の空港等で、原告や原告の提携先給油会社から航空燃料の給油を受けており、また、場外離着陸場で使用するドラム缶のほとんどを原告から購入しているため、原告からこれらの給油等を受けられなくなってしまうと、ヘリコプターを運航することができないというように、事業そのものに支障が生じる状況にあった。(乙
20 40〔21～27頁〕)

25 サ 大阪市消防局は、八尾空港において複数の航空燃料給油会社から機上渡し給油を受けることが可能な場合、通常は、指名比較見積又は事後審査型制限付一般競争入札により契約先を決定するが、災害派遣の場合、原告が唯一の給油会社である名古屋空港等において給油を受けることが避けられない場

合があることから、原告と随意契約を締結する可能性があった。(乙50〔14～15頁, 17～18頁])

シ 本件市場の需要者の中には、緊急時や急ぎの場合などに給油依頼に迅速に対応してもらえることが必要ないし重要であると認識している者がいた。

(乙17〔7頁, 26頁], 20〔24頁], 22〔21～22頁], 48〔10～11頁], 49〔14～15頁])

(3) 本件通知行為等以降の需要者の行動等

ア **《E》** 株式会社は、佐賀航空との継続的な航空燃料の売買取引の開始を検討していたが、12月7日通知を受け、原告から給油を受けられないと自社の飛行機を全国で飛行させることができなくなるという事業上の支障があることを懸念し、佐賀航空との取引開始の検討を見合わせることにした。(乙25〔3～5頁], 乙42〔5～18頁], 乙15〔11～22頁])

イ **《F》** 株式会社は、佐賀航空の航空燃料について、その品質を証明する資料に基づく説明を受け、品質に問題がないと理解したことにより、佐賀航空の航空燃料の販売価格によっては、佐賀航空との取引を開始したいと考えていたが、本件通知行為等により、原告から給油が受けられなくなることで同社の航空測量業務等の遂行が困難となることを懸念し、佐賀航空との取引を開始できないと考えていた。(乙20〔22～25頁], 乙130〔2～3頁])

ウ **《D》** 株式会社は、佐賀航空の取引条件が原告より良いことが分かれば、佐賀航空から航空燃料の給油を受ける可能性はあるとしつつも、同社から給油を受けた場合、原告から受け取った12月7日通知及び3月15日通知により原告から給油が受けられなくなり自社の業務に支障を生じることが懸念し、かかる懸念が解消されなければ、佐賀航空から給油を受けることは難しいと考えていた。(乙119〔26～29頁])

エ(ア) 原告は、平成28年12月13日、大阪市消防局に対し、大阪市消防局

作成の仕様書（乙１２８）と異なる「ASTM D 1655又は共同利用貯油施設向け統一規格に適合しなければならない」こと等を「品質」の条件とし、「ASTM D 1655又は共同利用貯油施設向け統一規格に適合していることを証明する製油所全項目試験成績書及びバッチ試験成績書」を提出物とする入札仕様書の案を提出した。（乙１２７）

大阪市消防局は、平成２９年２月頃、石油元売会社発行の全項目試験報告書の提出を条件とするなど、入札仕様書の内容を改訂する意向を有していた。（乙１２９）。

(イ) 原告は、平成２９年１月２６日の時点で、大阪市消防局に対し、佐賀航空のジェット燃料（JET A-1）の品質が石連規格に合致しているか不明である旨の情報提供を行っていた。（乙５０〔８～９頁〕）

(ウ) 大阪市消防局は、２月１０日通知の後である平成２９年６月頃、原告と随意契約を締結するため、免責文書に署名する方向で手続を進めていたが、その後、免責文書へ署名することについて内部的な許可が得られなかったことにより、免責文書への署名をしないこととした。（乙９２～９４）

オ 佐賀航空は、《F》株式会社や《B》株式会社の社長から、原告が取引先に配布した３月１５日文書等、佐賀航空から給油を受けたら原告は給油を継続しないと言っている件が解決しない限り、佐賀航空から給油を受けるかどうかについて検討の土俵に上げることができないと言われており、また、３月１５日文書を見た八尾空港に拠点を置く他の航空会社からも同じようなことをと言われており、さらに、個人の需要者からも、他の空港に行ったときに給油ができないと困るため、現状、佐賀航空からは給油できない、と言われていた。（乙７〔４頁〕）

(4) ３月２５日通知に対する需要者及び佐賀航空の認識等

ア ３月２５日通知を受け取った原告の顧客の中には、次のとおり考えている者がいた。

(ア) 3月25日文書によっても、原告の従来の運用（本件違反行為）は何ら変化していない。（乙120〔11～16頁，添付資料1の8頁〕，136〔8頁〕）

(イ) 依然として、原告と佐賀航空との間の揉め事は続いていることから、原告による従来の運用が完全に終了するまでは様子を見て、佐賀航空から給油を受ける（あるいは検討する）ことはしないだろうと考えている。（乙120〔11～16頁，添付資料1の8～9頁〕，乙136〔8～9頁〕，乙137〔8～9頁〕）

(ウ) 原告において、佐賀航空が国内石油元売会社から仕入れたジェット燃料を給油している限りは、従来の運用を取りやめるとしているが、佐賀航空のジェット燃料が国内石油元売会社から仕入れたものでなくなった場合（または国内石油元売会社から仕入れているかどうか、原告が分からないと判断した場合）、原告は従来の運用に戻すのであろうから、そのような状況で佐賀航空からの給油を受ける（あるいは検討する）ことはしないだろうと考えている。（乙138〔8～9頁〕）

(エ) 結局は、給油会社である原告が、佐賀航空が給油する航空燃料について、原告の見解に基づいて行っている対応という意味で同じものであるので、令和2年3月25日文書の前と後とで、原告の対応が変わったとは考えていない。（乙139〔14～19頁，添付資料1の8頁〕）

イ. 佐賀航空は、3月25日通知の後においても、原告がお墨付きを与えた燃料でなければ佐賀航空が販売できない状態は解消されていないと認識しており、また、石油精製業者からの調達価格や円相場の動向次第ではジェット燃料（JET A-1）を海外から購入する可能性は今後もあり、国内石油元売会社からジェット燃料を購入できない場合には国外から調達するしかないところ、その場合、突然需要者は佐賀航空から航空燃料を購入できない状況に陥ってしまうと考えていた。（乙135〔3頁，6頁，13～14頁〕）

2 排除行為該当性（争点1）について

(1) 独禁法は、公正かつ自由な競争を促進し、事業者の創意を発揮させて事業活動を盛んにすることなどによって、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達を促進することを目的とし（1条）、事業者の競争的行動を制限する人為的制約の除去と事業者の自由な活動の保障を旨とするものである。その趣旨に鑑みれば、本件通知行為等が排除行為に該当するかどうかは、本件通知行為等が、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、競争者である佐賀航空の本件市場での活動を著しく困難にするなどの効果を有するものといえるか否かによって決すべきである（最高裁平成22年12月17日第二小法廷判決・民集64巻8号2067頁、最高裁平成27年4月28日第三小法廷判決・民集69巻3号518頁参照）。

そして、本件通知行為等が、上記のような人為性を有し、上記効果を有するものといえるか否かは、本件市場の状況、原告及び佐賀航空の本件市場における地位及び競争条件の差異、本件通知行為等の態様や継続期間、原告の意図・目的等の諸要素を総合的に考慮して判断されるべきものと解される。

そこで、上記見地に立って、本件通知行為等が人為性を有し、上記効果を有するものといえるかを検討する。

(2) 本件市場の状況並びに原告及び佐賀航空の本件市場における地位及び競争条件の差異について、前提事実及び前記認定事実によれば、次の諸点を指摘できる。

ア 原告は、本件市場において、平成28年11月に佐賀航空が参入するまで、独占事業者として航空燃料の販売事業を行っており、同月に佐賀航空が参入した後も、航空燃料の供給量において、航空ガソリン及びジェット燃料のいずれについても8割を超える高いシェアを保持しており（前提事実(4)ア(ア)）、航空ガソリン及びジェット燃料のいずれについても、本件市場における需要

を完全に満たすだけの供給能力があった。

イ これに対し、佐賀航空は、平成27年11月13日に八尾空港における航空燃料の販売についての承認を得て平成28年11月から八尾空港における航空燃料の販売を開始した新規参入者であり（前提事実(4)イ）、その後平成29年及び平成30年においても本件市場におけるシェアは2割を超えることはなく（前提事実(4)ア(ア)）、本件通知行為等の実施時点において、佐賀航空は、原告の供給量の全てを直ちに代替することができたとはいえない状況にあった。

ウ 原告は、平成28年12月以降、少なくとも令和元年11月までの間、名古屋飛行場、広島ヘリポート等、原告以外に給油会社のない空港等で給油を行っており、八尾空港協議会員11名のうち9名は、原告が唯一の給油会社である空港等において給油を受ける必要があった（前提事実(4)ア(イ)）。

エ 原告は、日本全国の空港等のうち、80か所においてマイナミ給油ネットワークにより原告又は提携先給油会社等から航空燃料の販売を行うことを可能としており、実際に販売した実績のある空港等も69か所あり、利便性の高い決済手段を用いて全国の多数の空港等で給油を受けることを可能としていたところ、八尾空港協議会員11名のうち9名は、八尾空港以外の空港等においてマイナミ給油ネットワークを利用して提携先給油会社等から航空燃料の販売を受けており（前提事実(4)ア(イ)）、中には、原告や提携先給油会社等から給油を受けられなくなると事業上の支障が生じる者がいた（認定事実(2)）。なお、マイナミ給油ネットワークは、需要者に対し、決済代行サービスとしての利便性を与えるのみならず、八尾空港以外の全国の空港等において、提携先給油会社等から給油が受けられる利便性を与えるものであるほか、需要者において日本各地における給油について原告から一括して伝票を受領でき、納税における特例手続の申請業務の効率化に資するという利便性を与えるものであった（認定事実(2)ク）。

オ 原告は、佐賀航空と異なり、八尾空港内に給油施設を構えていたことから、需要者からの給油の依頼に対し、佐賀航空よりも迅速に対応できる場合が多いところ（前提事実(4)ア(ア)、イ）、本件市場の需要者の中には、緊急時や急ぎの場合などに給油依頼に迅速に対応してもらえないことが必要ないし重要であると認識している者がいた（認定事実(2)シ）。

カ 上記ア及びイのとおり、本件通知行為等の実施時点において、原告において本件市場の需要全てを満たす供給が可能であったのに対し、佐賀航空が原告の供給量の全てを直ちに代替することができない状況にあったこと等、両者の本件市場における地位を踏まえると、原告は、需要者にとって、本件市場において避けることが困難な取引相手であったといえることができる。これに加え、上記ウ、エのとおり、八尾空港以外の空港等における原告の地位を踏まえると、八尾空港のみならず他の空港等で給油を受ける必要のある需要者、とりわけ、原告以外に給油会社のない名古屋飛行場や広島ヘリポート等において給油を受ける必要のある需要者にとって、原告は本件市場において避けることの不可能な取引相手であったといえる。また、上記オによれば、原告は、佐賀航空と比べ、本件市場においていつでも迅速に対応できるという競争上の優位性を有していたといえることができる。

以上によれば、原告は、本件市場において、需要者にとって避けることができない取引相手であり、かつ、佐賀航空と比べ競争上の優位性を有していたといえることができる。

(3) 12月7日通知が排除行為に該当するか否かに関し、前提事実及び前記認定事実によれば、その態様や継続期間、原告の意図・目的について、次の諸点を指摘できる。

ア 12月7日通知は、佐賀航空のように国内石油元売会社から航空燃料を仕入れていない給油会社について、その取扱いに係る知識及び理解が不足していることが多いとし、そのような航空燃料と原告の航空燃料とを混合した場

合、責任の所在が不明確となつた上、佐賀航空から航空燃料の販売を受けた場合、原告からの給油継続を「致しかねる」旨及び他の空港において提携先給油会社等からの給油継続も「困難」になる旨を通知するものである（前提事実(7)ア）。これに加え、原告が、佐賀航空の構内営業承認に関する議論において、八尾空港協議会員宛に配布した文書に、佐賀航空が給油した機体には給油を行えない旨を明記していたこと（前提事実(6)ウ(オ)）に照らせば、12月7日通知は、佐賀航空から航空燃料の販売を受けた場合、八尾空港のみならず全国の空港等において、原告において給油継続をせず、提携先給油会社等からの給油もしない旨を示したものと認めるのが相当であり、12月7日文書の送付先となった八尾空港協議会員11名もそのように理解していたものと認められる。

そうすると、12月7日通知は、需要者に対し、原告及び提携先給油会社等と佐賀航空との二者択一の選択を迫る効果を有するものであったといふことができる。

イ 平成28年になされた12月7日通知の内容は、平成29年の2月10日通知、同年の3月15日通知によって対象を拡大する形で維持され、同年5月中旬以降に免責文書・抜油対応がとられるようになった後も明示的な撤回はなされなかったから、平成28年から3月25日通知がなされた令和2年3月25日までだけで3年以上もの間維持されており、平成29年度及び平成30年度において原告が8割を超えるシェアを有していたことからすると、前記の期間は本件市場における市場支配力の維持、強化という観点から相応の長さのある期間であったといふことができる。

ウ 原告は、佐賀航空が八尾空港における航空燃料の販売事業を開始したことに伴い、その約1か月後に12月7日通知を行っており（前提事実(6)カ、(7)ア）、これは、次の諸点を踏まえれば、原告において、佐賀航空に対する対抗心を有するにとどまらず、佐賀航空の航空燃料について安全性を問題視する

口実のある間に、佐賀航空の不利益となり得る事情を用いて、需要者側にとってのリスクを示すことにより、佐賀航空を八尾空港における航空燃料の販売事業から排除する強い意図ないし目的でなされたものであったといえることができる。

5 (ア) 原告は、佐賀航空から八尾空港における構内営業承認の申請がなされた後の平成27年9月1日、八尾空港協議会における佐賀航空からの事業計画の説明が行われた際、「各使用事業者にとっては、自分の事業にとっての利害のほうに分かりやすいということがはっきりと見えた。」として、その後は「各社が検討しやすいように」「問題点を抽出し、それを分かりやすく書いて、提供することが得策と判断」し、「問題点としては」「八尾空港において佐賀航空から給油を受けると」「八尾空港においては、MK Sは給油をすることができないというリスク」、「つまり、MK Sは二股をかける業者には給油しない。」という点を指摘することとし（前提事実(6)ウ(エ)）、同月7日付けの「**《X 2》**」のメモには、「使用事業者サイドのリスク」として「MK Sは混合は不可」、「地方ネットワークも使えなくなる（S社と契約した場合）」と記載していた（前提事実(6)ウ(カ)）。これらの事実は、原告が、需要者が佐賀航空と取引した場合に八尾空港において原告から給油を受けられず、マイナミ給油ネットワークを利用できなくなることを需要者側のリスクと位置づけ、佐賀航空と原告との二股をかけた場合には、
10 不利益を与えることを示すことにより、佐賀航空との取引を阻害する意図、目的があったことを示すものといえる。

15 (イ) 原告社内における次の発言等は、原告が、佐賀航空が販売する航空燃料の品質を懸念しているのではなく、これを口実として、佐賀航空の航空燃料に供給会社からの証明書が出されない間に、佐賀航空の不利益になる事情を需要者に対しアピールしながら安全性を理由に佐賀航空を排除する
20 強烈な意図、目的を有していたことを示すものである。このように、佐賀

航空が航空燃料について安全性を証明した上で原告と競争を行うという
需要者にとって望ましい状況になる前に、安全性の証明を妨害することも
厭わず、同社を排除するとの目的は、独禁法の許容する競争の意図にとど
まるものとは評価できないというべきである。

5 a 平成27年9月29日には、《X2》から《X3》、原告の名古
屋事業所長に対し、執行役員3名もCCとして宛先に含める形で、佐賀
航空を「五月蠅いハエ」として「撃退中」である旨の連絡がなされた。

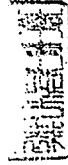
(認定事実(1)ア)

10 b 平成28年11月10日には、取締役、執行役員及び部長級の者が参
加する会議において、《X2》から、「社長も、我々も」「日干しにして
やろうじゃないかと思っている」との発言や、佐賀航空の航空燃料がど
こから供給されているのか分からない状況の「今、早めにつぶそう」と
の発言、「元売から供給証明出ちゃったら、もう勝負にならない」とし
て、石油元売会社から供給証明が出ておらず口実がつくうちに早めに佐
賀航空を「つぶそう」との発言があった。(認定事実(1)イ)

15 c 佐賀航空が、「いかに、いい加減な業者かってことをアピール」するこ
とが「ポイント」であるとして、佐賀航空の不利益になる事情を需要者
に対し「アピール」しようとしていた。(認定事実(1)イ)

20 d 《X2》は、八尾事業所長に対し、原告が火の粉を浴びないように、
佐賀航空を懲らしめる、やがて、追い詰めるような追い込みを対処方針
とすることを伝えていた。(認定事実(1)ウ)

25 e 《X3》は、原告の広島事業所長に対し、同事業所の課長、西広
島営業所の課長、八尾事業所長、販売部の課長及び《X2》をCCとし
て宛先に含めるメールにより、佐賀航空を早めに排除したい旨の認識を
示し、原告の八尾事業所長が佐賀航空の施設の工事の進捗について報告
するメールに対しては、八尾事業所長に加えて《X2》及び販売部の課



長らを宛先又はC Cとして宛先に含めるメールにより、佐賀航空を「ぶっ潰したいですね」と伝えていた。(認定事実(1)エ, オ)

f 原告の《X 2》は、原告の八尾事業所長に対し、原告の執行役員をC Cとして宛先に含めるメールにより、佐賀航空を「マーケットを荒らす溝鼠」と表現し、「病原菌を撒き散らす」おそれがあるとした上で、「最後は安全という正義の御旗を持つ正当が勝利することになる」旨伝えていた。(認定事実(1)カ)

(ウ) 原告の《X 3》は、《O》株式会社の《A課》の者から、「佐賀航空がAVGASの試験を《P》に依頼したということは事実のようです。《P》は当社とは別会社であり、一部の外部顧客（佐賀航空）の試験を拒否するということとはできないということが実情です。」とのメールを受け取った（認定事実(1)キ）。この事実は、原告が、佐賀航空からのAVGASの試験の依頼を拒否するよう依頼したことを示すものと考えられ、佐賀航空が航空ガソリンの品質の確認をすることを妨げようとしていたことを意味する。

(エ) 原告は、佐賀航空が国内石油元売からジェット燃料を調達しようとしていた動きを知り、商社である《Q》に対し佐賀航空の品質管理の実施状況が不明であることなどを伝えた面談記録において、「今回は、石油元売会社（《R》）がSGC佐賀航空（株）向けの航空燃料供給を断ったことで、」「国内石油元売会社から直接燃料を仕入れることができなくなった。」

「引き続き、当社が取引のある商社及び石油元売会社に対し、使用事業業界に対する給油会社の燃料供給体制について情報提供をおこなう。」「今後は《Q》（株）内でも情報が共有され」佐賀航空「からの依頼に対し慎重に行動すると思われる。」としていた（認定事実(1)ク）。この事実は、佐賀航空が国内の商社又は石油元売会社から航空燃料の調達ができなくなるように、佐賀航空の品質管理に関する悪評を広めていたことを示すものであ

る。

(4) ア 上記(2)(3)を総合すれば、12月7日通知は、八尾空港の航空燃料の機上渡し給油市場において8割を超えるシェアを有し、需要者にとって避けられない取引相手であって、全国においても自社又はグループ会社のみが唯一の給油会社である空港等やマイナミ空港ネットワークの存在等の利便性を有しており、佐賀航空より競争上優位な立場にあった原告が、八尾空港の航空燃料の機上渡し給油市場の約8割の需要を占める八尾空港協議会員11名に対し、八尾空港において佐賀航空から給油を受けた者には原告や提携先給油会社からの給油を行わない旨を示したものであって、本件市場の需要者にとって原告との取引を避けることができない以上、佐賀航空との取引を断念させ、八尾空港において原告のみと取引することを実質的に強制するものであり、また、需要者に対し、競争上優位性のある原告と取引することのできる地位を維持するために、佐賀航空との取引を抑制させる効果を持つものといえる。そして、八尾空港協議会員11名が、八尾空港の機上渡し給油の需要の約8割を占めることからすると、佐賀航空にとって代替的な取引先を容易に確保することができなくなるといえるから、12月7日通知は、八尾空港における航空燃料の機上渡し給油市場において、佐賀航空における事業活動の継続を著しく困難にする効果を有するものといえ、原告が佐賀航空を八尾空港における航空燃料の販売事業から排除する目的で12月7日通知を行ったことも、同通知に上記のような排除効果があったことを裏付ける。

イ そして、12月7日通知は、需要者に対し、佐賀航空との取引を抑制させる条件を付す行為であるところ、需要者にとって避けられない取引相手の立場にある原告が行うこのような行為は、実質的にみて原告のみとの取引を強制し需要者の選択の自由を奪うものであって、それ自体、正常な競争活動とはおよそ性質が異なるものであるし、原告が佐賀航空を排除する強い意図な

いし目的で12月7日通知を行ったことは、これが正常な競争手段とはいえないことを裏付けるものといえる。

以上によれば、原告が行った12月7日通知は、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、競争者である佐賀航空の本件市場での活動を著しく困難にするなどの効果を有するものといえることができるから、排除行為に該当するというべきである。

(5)ア 2月10日通知が排除行為に該当するか否かについて、前提事実、前記認定事実及び後掲証拠によれば、これらの態様や、原告の意図・目的について、次の事実を指摘することができる。

(ア) 2月10日通知は、原告による12月7日通知が維持されていた中、大阪市消防局に対し、原告が大阪市消防局との契約の相手方となっていない期間中、新千歳空港を除く直営11空港等及び原告のグループ会社である給油会社が唯一の航空燃料給油会社である福岡空港の合計11の空港等において燃料販売を停止する旨を通知するものであり、八尾空港において原告以外の者との取引をしないことを原告との取引の条件とするものであった(前提事実(7)イ)。

(イ) 大阪市消防局は、災害派遣の場合、原告が唯一の給油会社である名古屋空港等において給油を受けることが避けられない場合があることから、原告と随意契約を締結する可能性があった(認定事実(2)サ)。

(ウ) 大阪消防局においては、原告から「共同利用貯油施設向け統一規格」等に適合していることや「製油所全項目試験成績書」等の提出を条件とする入札仕様書の案の提出を受けたことにより仕様書の内容を変更する可能性があった(認定事実(3)エ(ア))。

なお、「共同利用貯油施設向け統一規格」(石連規格)は国内規格であり(前提事実(2)イ(ア))、原告の案どおりに仕様書の内容が変更された場合に

は、航空燃料を輸入する佐賀航空において対応できない又は対応するために追加の説明や資料等が必要な条件になり得たものであり、航空燃料を輸入する佐賀航空において、国内規格に基づく航空燃料を国内石油元売会社から購入している原告に比して不利な状況になり得た。

5 (エ) 原告は、平成29年1月26日の時点で、大阪市消防局に対し、佐賀航空のジェット燃料の品質が石連規格に合致しているか不明である旨を話す（認定事実(3)エ(イ)）など、佐賀航空の排除に向けた情報提供を行っていた。

10 (オ) 大阪市消防局は、2月10日通知の後である、平成29年6月頃、原告と随意契約を締結するため、当初免責文書に署名する方向で手続を進めていた（認定事実(3)エ(ウ)）。

15 イ 上記ア(ア)～(ウ)、(オ)の各事実によれば、原告による12月7日通知が維持されていた中でされた2月10日通知は、これにより、大阪市消防局が原告との随意契約を締結するため、佐賀航空との取引を抑制する可能性があったし、また、大阪市消防局の入札等の仕様書に記載される条件等が影響を受け、航空燃料を輸入している佐賀航空が入札に参加できないか、不利な取扱いを受けるような、国内石油元売会社の品質証明書を前提とした仕様書に変更される可能性もあったといい得る。

20 また、原告が佐賀航空を排除する目的で12月7日通知を行い、上記ア(エ)のとおり、平成29年1月26日の時点で、大阪市消防局に対し、佐賀航空の排除に向けた情報提供を行っていたことからすれば、2月10日通知も、佐賀航空を排除する目的で行われたものと認めるのが相当である。

25 ウ 上記イのとおり、2月10日通知は、12月7日通知による排除効果が生じていた中、原告において佐賀航空を排除する目的で行われ、大阪市消防局に対し佐賀航空との取引を抑制する可能性があったから、12月7日通知について、その対象を広げ排除効果を強化する効果を有しており、佐賀航空の

事業活動を著しく困難にする効果を有するものであったと認められる。

また、2月10日通知が、12月7日通知同様、大阪市消防局に対し佐賀航空との取引を抑制させる条件を付すものであり、災害派遣の場合、原告が唯一の給油会社である名古屋空港等において給油を受けることが避けられない場合があり原告との取引を避け難い大阪市消防局に対し、原告のみとの取引を強制し、その選択の自由を奪うものであること、原告が佐賀航空を排除する目的で行われたものであることからすれば、これが、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、競争者である佐賀航空の本件市場での活動を著しく困難にするなどの効果を有するものといえることは、前記(4)と同様である。

エ 以上によれば、2月10日通知は、排除行為に該当するというべきである。

(6) 3月15日通知が排除行為に該当するか否かについて、前提事実、前記認定事実によれば、次のようにいうことができる。

ア 3月15日通知は、①佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料が混合した場合、それに起因する事故等に係る責任を負えない旨及び②したがって、原告の契約先である顧客が、佐賀航空より航空燃料の給油を受けた場合、それ以降は原告からの給油継続ができない旨の内容を、12月7日通知の対象者を含む取引先需要者261名に拡大して通知したものであったから(前提事実(7)ウ)、3月15日通知も、12月7日通知と同様、佐賀航空を排除する目的で行われたものと認めるのが相当である。

また、3月15日通知は、12月7日通知同様、佐賀航空から給油を受けた需要者には原告が給油しない旨を、八尾空港における機上渡し給油に限定せず示したものであり、八尾空港協議会員11名のみならず、それ以外の需要者に対しても、八尾空港の航空燃料の機上渡し給油市場における佐賀航空との取引を抑制させる効果を有するものといえる。

イ そうすると、3月15日通知は、通知の対象となる需要者の範囲を大幅に拡張し、佐賀航空との取引を抑制する範囲を大幅に拡大したものであって、佐賀航空に対し、これらの通知の対象になった需要者に代わる取引先を容易に見出すことが一層できなくなる効果をもたらすから、12月7日通知による排除効果を強化し、八尾空港の航空燃料の機上渡し給油市場における佐賀航空の事業活動の継続を一層困難にさせる効果を有するものと評価できる。

ウ このように、原告が、競争者である佐賀航空を排除する目的の下、自社以外の者との取引を抑止する条件を付し、原告との取引が避けられない需要者に対し原告のみとの取引を実質的に強制する行為である3月15日通知は、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、競争者である佐賀航空の本件市場での活動を著しく困難にするなどの効果を有するものといえることは、前記(4)と同様である。

エ 以上によれば、3月15日通知は、12月7日通知により成立した排除行為に係る排除効果をより強化するものとして、12月7日通知と併せ、排除行為に該当するものというべきである。

(7) 平成29年5月中旬以降の免責文書・抜油対応の排除行為該当性について、次のようにいうことができる。

ア 原告は、平成29年5月中旬頃以降、佐賀航空から機上渡し給油を受けた需要者からの航空燃料の給油の依頼を受けた際には、3月15日文書を示して事故等が生じた場合に原告が責任を負えないこと等を説明し、給油の依頼に応じる条件として、免責文書への署名を求めるか、抜油を求めるという対応を行った(前提事実(7)エ)。

イ このような免責文書・抜油対応のうち、抜油対応は、需要者に対し、多大な経済的負担を生じさせる可能性がある上、時間的な負担も生じさせるものである。

また、免責文書対応は、航空事業者が原告の責任を免除することを認める免責文書への署名を、免除の権限を有するとは考え難い従業員（航空機のパイロット又は整備士）に対し求めるものである（前提事実(7)エ(イ)～(エ)）。上記従業員らには、給油を受ける段階でそのような行為に応じる義務はなく、判断を求められることもないのが通常であるし、仮に航空事故が発生した場合、多額なものとなる航空事業者の損害の賠償責任を免責したとなれば、免責文書に署名をした従業員の責任を問われることもあり得るから、免責文書対応は、上記従業員らに対し、給油を受けるたびに相応の心理的な負担を負わせるものである。

このように、免責文書・抜油対応が、佐賀航空から機上渡し給油を受けた需要者に対し、負担を生じさせる措置であることからすれば、これらの対応は、需要者に対し、佐賀航空との取引を抑制させる効果を持つものといえる。

ウ 以上に加え、免責文書・抜油対応が、12月7日通知、2月10日通知、3月15日通知が撤回されないまま、これらの通知に記載された給油の拒否に代わり行われるようになったものであって、これらの通知行為による佐賀航空の排除効果が生じていた中、継続して行われていたものであることに照らせば、免責文書・抜油対応は、12月7日通知、2月10日通知、3月15日通知による排除効果を維持することで、佐賀航空の事業活動を著しく困難にする効果を有するものというべきである。

そして、免責文書・抜油対応は、競争者である佐賀航空との取引の存在を理由として不利益措置を講じるものであって、競争行為ということとはできない上、免責文書・抜油対応において3月15日文書を示すこととしており、3月15日通知と同様、原告の佐賀航空を排除する目的で行われたものと認めるのが相当であるから、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、競争者である佐賀航空の本件市場での活動を著しく困難にするなど

の効果を有するものといえる。

エ 以上によれば、免責文書・抜油対応も12月7日通知、2月10日通知及び3月15日通知と併せ、排除行為に該当するというべきである。

(8) 本件通知行為等の一連・一体性

前記のとおり、本件通知行為等は、いずれも排除行為に該当するところ、これらは、いずれも本件市場に佐賀航空が参入したことを契機として、原告が本件市場から佐賀航空を排除する目的で、八尾空港における機上渡し給油の需要者に対して行われたものである点において共通するものである。12月7日通知が行われた後、2月10日通知、3月15日通知及び免責文書・抜油対応は、いずれも12月7日通知による排除効果を強化する効果を有していたことも、前記のとおりである。

これらの事情に鑑みれば、本件通知行為等は、一つの目的の下で行われた一連・一体の行為として排除行為に該当するものと評価するのが相当である。

(9) 排除行為に係る原告の主張について

ア(ア) 原告は、①原告の行為がなくとも需要者は佐賀航空と取引しなかったから、本件通知行為等には排除効果がなかった旨、②本件通知行為等に排除効果が認められるためには、仮に本件通知行為等がなかった場合に個別の需要者が佐賀航空と取引したことが認められなければならない旨、③本件排除措置命令履行後に佐賀航空に乗り換える需要者がいないことが排除効果のなかったことを裏付ける旨主張する。

イ) しかし、排除行為に該当するというには、本件通知行為等が、自らの市場支配力の形成、維持ないし強化という観点からみて正常な競争手段の範囲を逸脱するような人為性を有するものであり、競争者である佐賀航空の本件市場での活動を著しく困難にするなどの効果を有するものといえるか否かによって決すべきであって、本件通知行為等が上記効果を有するものである事実が認められれば足り、個々の需要者において、本件通知行為

等がなかった場合に需要者が佐賀航空と取引したであろうことや、排除措置命令の履行後に需要者が佐賀航空と取引を開始したこと等の事実が認められることを要するものではない。

したがって、原告の上記(ア)の主張は採用できない。

5 イ なお、原告は、本件通知行為等が自社に生じる危難を回避するためにとつた防御的行為としてやむを得ないものであって、人為性を有しないから、排除行為に該当しない旨も主張する。

しかし、本件通知行為等が人為性を有するものといえることは前記(4)イ、
10 (5)ウ、(6)ウ、(7)ウのとおりである。また、原告の主張する前記の事情は、正当化事由に該当し得る事情として、本件通知行為等が「一定の取引分野における競争を制限する」(独禁法2条5項)ものに該当するか否かの検討に際し問題となり得るものと解されるところ、本件通知行為等の目的が「自社に生じる危難を回避するため」であったとは認められず、正当化事由に該当する前提を欠くことは、後記3(4)において説示するとおりである。

15 したがって、この点に関する原告の主張も採用できない。

3 本件通知行為等が「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」ものに当たるか(争点2)について

(1) 「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」(独禁法2条5項)とは、当該取引に係る市場が有する競争機能を損なうことをいい、特定の事業者
20 又は事業者集団がその意思で当該市場における価格、品質、数量、その他各般の条件をある程度自由に左右することができる状態をもたらすこと、すなわち市場支配力の形成、維持ないし強化という結果が生じることをいうものと解される(最高裁判所平成24年2月20日第一小法廷判決・民集66巻2号79
6頁、最高裁判所平成22年12月17日第二小法廷判決・民集64巻8号2
25 067頁参照)。

(2)ア このように、「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、

排除行為によって行われる場合には、当該排除行為によって、その当事者である事業者がその意思で当該市場における市場支配力の形成、維持ないし強化という結果が生じていることをいうものと解されることからすれば、本件における「一定の取引分野」は、当該排除行為により影響を受ける範囲を踏まえて決定すべきである。

イ 前記認定のとおり、本件通知行為等は、佐賀航空が八尾空港の機上渡し給油による航空燃料の販売事業に参入したことを契機として、原告において、佐賀航空を八尾空港の機上渡し給油による航空燃料の販売事業から排除する目的で行われた排除行為であるから、ジェット燃料又は航空ガソリンの一方のみについてのみ行為を行うだけでは目的が達成できず、2つの航空燃料について一体として同時に行われる必要があったといえることができる。

そして、本件通知行為等のうち、12月7日通知、2月10日通知及び3月15日通知は、需要者に対し、佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料とが混合することを問題視した上で、佐賀航空から航空燃料の販売を受けた場合に給油の継続ができなくなる旨を通知するものであり、航空燃料の種類について特筆することはなく、ジェット燃料及び航空ガソリンを区別することなく航空燃料とだけ記載している。

また、本件通知文書の送付先も、12月7日通知は八尾空港における機上渡し給油による航空燃料販売の主要な需要者である八尾空港協議会員11名であるし、3月15日通知は、原告との間で航空燃料販売のための取引口座を開設していた全ての顧客である取引先需要者に対して、ジェット燃料及び航空ガソリンを区別せずに、航空燃料として一律に、原告としてどのような取扱いを行うものかを通知したものである。

その後の免責文書・抜油対応も、需要者が佐賀航空から航空燃料の機上渡し給油を受けた場合に一定の不利益措置を科すものであって、その対象となる航空燃料をジェット燃料と航空ガソリンとで区別していなかった（前提事

実(7)エ)。

さらに、本件市場において、原告は、佐賀航空が参入するまで、ジェット燃料及び航空ガソリンのいずれについても独占的な供給者であり、佐賀航空の参入後も、ジェット燃料及び航空ガソリンのいずれにおいても8割を超えるシェアを有しており、2つの航空燃料につき市場の状況の基礎事情が共通しているといえることができる。

ウ 以上のとおり、本件通知行為等は、原告が八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売事業から佐賀航空を排除する目的の下、ジェット燃料と航空ガソリンとを区別せずに行われたものであり、ジェット燃料についても航空ガソリンについても同一の機会に同一の方法によって行われ、市場における原告の地位もジェット燃料と航空ガソリンとで共通していることからすれば、本件排除行為は、ジェット燃料と航空ガソリンとを一体不可分のものとして行われたものといえる。

これらの事情に照らせば、原告の排除行為により影響を受ける範囲は八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売に係る取引であると評価するのが相当であるから、当該取引分野を「一定の取引分野」として画定することができるというべきである。

エ(ア) これに対し、原告は、ジェット燃料と航空ガソリンには需要の代替性がないから、一つの一定の取引分野として画定することはできず、ジェット燃料の機上渡し給油と航空ガソリンの機上渡し給油とで別個の一定の取引分野を構成する旨主張する。

(イ) 確かに、ジェット燃料と航空ガソリンとの間には需要の代替性がないという点に着目した場合には、航空燃料の種類ごとの市場が成り立つようにも思われる。

しかし、本件のように、本件通知行為等が、原告において佐賀航空を八尾空港における航空燃料の販売市場から排除する目的で、ジェット燃料と

航空ガソリンとを区別せずに行われており、当該排除行為の影響を受ける範囲が八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売分野全体に及んでいるとの事情の下では、ジェット燃料と航空ガソリンとの間に需要の代替性がないことを踏まえても、なお、これらを区別しない航空燃料としての単一市場を画定することができるというべきである。

(3)ア 本件における「一定の取引分野」である、八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売に係る取引分野（本件市場）において、本件通知行為等が「競争を実質的に制限する」（独禁法2条5項）ものといえるには、原告が、その意思で当該市場における価格、品質、数量、その他各般の条件をある程度自由に左右することができる状態をもたらすこと、すなわち市場支配力の形成、維持ないし強化という結果が生じることを要する。

イ 原告が、本件市場において、需要者にとって避けることが困難な取引相手であり、八尾空港のみならず、原告以外に給油会社のない空港等において給油を受ける必要のある需要者にとって、避けることの不可能な取引相手であり、佐賀航空と比べ競争上の優位性を有していたことは、前記2(2)カのとおりである。

このような地位にあった原告が、佐賀航空を本件市場から排除する目的の下、本件通知行為等により需要者と佐賀航空との取引を抑制したのであって、その対象となった需要者も12月7日通知の時点で本件市場の約8割に相当し、その後3月15日通知により対象範囲を拡大したものである。

原告は、このような排除行為により、本件市場の8割を超える多数の需要者に対し佐賀航空との取引を抑制させたのであるから、これにより、佐賀航空の牽制力を失わせ、佐賀航空との取引を回避し原告と取引する需要者に対し、価格等をある程度自由に左右することができる状態をもたらしたものでいえる。

したがって、本件通知行為等により、本件市場における原告の市場支配力

の形成、維持ないし強化という結果が生じているということができ、本件通知行為等は、「競争を実質的に制限する」ものに該当するというべきである。

ウ 以上によれば、本件通知行為等は、八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売市場（本件市場）という「一定の取引分野」における「競争を実質的に制限する」ものに該当する。

エ これに対し、原告は、①本件通知行為等には排除効果よりも大きな逆排除効果がある、②佐賀航空の参入後は初期投資費用が埋没費用化するため佐賀航空は限界費用で競争圧力を加えることができる、③佐賀航空は再参入が容易であるし、《AA》という固定需要者がいるから市場から退出させることは困難であるとして、本件通知行為等による競争の実質的制限は生じていないと主張する。

（ア） 前記①の主張について、本件通知行為等が、需要者と佐賀航空との取引を抑制するものであり佐賀航空に対する排除効果を有するものであったことは、前記のとおりである。そして、佐賀航空に対する排除効果を有する本件通知行為等において、需要者との取引を佐賀航空に譲る効果があったとしても、それは反射的效果であるに過ぎず、また、排除効果よりも大きな逆排除効果があったと認めるに足りる証拠はない。

したがって、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

（イ） 前記②の主張について、仮に佐賀航空が初期投資費用を埋没費用化し、低価格での供給が可能であったとしても、本件通知行為等が本件市場における需要者に対し、原告を唯一の取引相手とすることを実質上強制するものであり、佐賀航空に対する排除効果を有するものであったことは前記のとおりである。

このような状況において、仮に佐賀航空が低価格で航空燃料を販売しても、佐賀航空による競争的抑制が緩和されているのであるから、本件通知行為等により、本件市場が有する競争機能が損なわれていることに変わり

はない。

したがって、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

(ウ) 前記③の主張について、本件通知行為等により本件市場における需要者と佐賀航空との取引が抑制され、佐賀航空による競争的抑制が緩和されており、市場支配力の形成、維持ないし強化という結果が生じていることは前記のとおりであり、当該結果は、佐賀航空が完全に退出したかどうかによって左右されるものではない。

したがって、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

(4) 正当化事由について

ア 原告は、本件通知行為等が、自社に生じる危難を回避するためにとったやむを得ないものであって、正当化事由があるから、競争の実質的制限が認められないと主張する。

イ 独禁法1条が「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達を促進する」ことを目的としていることからすると、本件通知行為等の目的が競争政策の観点から見て是認し得るものであり、かつ、本件通知行為等が当該目的を達成するために相当なものである場合には、私的独占の要件に形式的に該当する場合であっても、「競争を実質的に制限する」との要件に該当しない余地もあると解されることから、以下、これを前提に検討する。

ウ(ア) 原告は、ひとたび航空事故が発生した場合、その原因が自社の航空燃料にないことの証明が困難であって、給油会社においては当該事故に基づく損害賠償義務等の多大な負担が生じる危険があることから、当該事故の責任の所在が不明となる危険を回避する目的で、本件通知行為等を行った旨主張する。このような目的に照らせば、原告においては、汚染の生じるリスクが低い、より安全な航空燃料を広く航空会社に供給する方向で対応することが当然の帰結であり、そのためには、佐賀航空がより安全な航空燃

料を購入し航空会社に供給すること、すなわち、原告において汚染のリスクがより低いと主張する国内石油元売会社の航空燃料を佐賀航空が購入し供給することが、原告にとっては望ましいということになる。この点は、原告が、12月7日文書において、通常、国内の航空燃料取扱会社は、国内石油元売会社から航空燃料の取扱いについての情報を取得するが、そうではない航空燃料取扱会社は、この点に関する知識や理解が不足しているとし（前提事実(7)ア(イ)）、2月10日文書において、佐賀航空が給油している航空燃料と国内石油元売会社から供給を受けている航空燃料が同等の品質管理を経ているか分からないとしていた（前提事実(7)イ(イ)、(ウ)）ことや、3月25日通知において、佐賀航空がジェット燃料を国内石油元売会社から仕入れていると報告していることが判明し、佐賀航空の取り扱う燃料が統一品質規格に合致した燃料ということができるとして、佐賀航空からジェット燃料の給油を受けた機体については他の給油会社から給油を受けた機体と同様に取り扱うとしていた（前提事実(9)イ）ことから明らかである。また、原告が、本件訴訟において、佐賀航空が、国内石油元売会社から航空燃料を仕入れる給油会社が通常行う調達方法と異なり、自ら海外で購入した航空燃料を海上輸送しており、このような輸送の過程で汚染が生じる蓋然性が避けられない旨主張している（前記第2の2(1)（原告の主張の要旨）イ(イ)）ことも、これと整合する。

(イ)a これに対し、「X 2」は、取締役及び部長級の者が出席していた平成28年11月10日の原告社内の会議において、佐賀航空について、「今、輸入玉だからどっから出ているのか分からない。そこで、今、早めにつぶそうって話で。元売から供給証明出ちゃったら、もう勝負にならない。」と発言して（認定事実(1)イ）、佐賀航空が国内石油元売会社から航空燃料を購入することとなる前にできる限りの手段を使って排除する方針を確認していた。

b また、原告は、佐賀航空が《Q》を通じて国内石油元売会社である《R》株式会社に対し、ジェット燃料の調達を打診したことを知り、《X3》らにおいて、平成29年7月12日、《Q》の《Q1》らと面談をし、佐賀航空における品質管理の実施状況が不明であるとか、佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料が混合した場合のリスクについて責任を負えないなどと説明した。その上で、原告は、その面談記録において、「SGC佐賀航空(株)は国内石油元売会社から直接燃料を仕入れることができなくなった。」「引き続き、当社が取引のある商社及び石油元売会社に対し、使用事業業界に対する給油会社の燃料供給体制について情報提供をおこなう。」「今回《Q》に直接訪問したことで、今後は《Q》(株)内でも情報が共有されSGC佐賀航空(株)からの依頼に対し慎重に行動すると思われる」と記載し、その面談記録を、社長、《X2》ほか2名の取締役らが閲読していた(認定事実(1)ク)。

c このように原告は、その主張するところによれば、佐賀航空が国内石油元売会社の航空燃料を購入し供給することが望ましいはずであるにもかかわらず、実際には、佐賀航空が国内石油元売会社から航空燃料を購入できないように会社全体の方針として積極的に活動していたものである。

(ウ) これに、以下の事実を併せ考慮すると、原告において、航空事故が発生した場合に責任の所在が不明となる危険を回避するという目的を真に有していたものと認めることはできず、かえって、佐賀航空を排除する意図を隠すための表向きの理由として前記の目的を掲げていたものと認めるのが相当である。

a 原告は、佐賀航空の航空燃料の品質ないし品質管理に問題があるとの認識を前提に、佐賀航空による八尾空港における航空燃料の販売事業参

入に際しても、その品質ないし品質管理に問題があるなどとして反対意見を表明し(前提事実(6)ウ)、佐賀航空の参入後は本件通知行為等を行った(前提事実(7))。しかし、佐賀航空において発生した航空事故等は、いずれも航空輸送の安全確保に関するものであつて(前提事実(6)ア(ア)、イ)、航空燃料に関する品質管理体制の不十分さに直結するものではない上、本件違反行為の6年以上前のことであつて、原告も、その間、佐賀航空に給油車の貸与や航空燃料の販売を行っていたほか、佐賀航空を提携先給油会社と位置付けていたものである(前提事実(6)ア(ウ))。また、原告は、平成26年9月頃、取引先需要者である「M」株式会社が佐賀航空から給油を受けていることを認識していたにもかかわらず(前提事実(6)イ)、これを特に問題視していたことはうかがわれない。

さらに、原告が、佐賀航空の航空燃料に関する具体的な情報を提供して所管の行政当局に必要な調査や規制、指示を求めるなど、航空事故に伴う危険を回避しようと真に考えていたのであれば通常取るであろう行動をとっていたことはうかがわれない。

加えて、原告は、本件排除措置命令後の令和2年9月頃に調査結果(甲49)を得るまで、佐賀航空の航空燃料の品質ないし品質管理の問題性に係る具体的な情報を得ていなかったのであるから(認定事実(1)ケ)、本件通知行為等の時点では、佐賀航空の航空燃料の品質ないし品質管理に問題があることの具体的な情報を有していなかったものである。それに関わらず、原告は、12月7日通知において、佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料を混合した場合、それに起因する責任は負えない旨記載し、理由として、他の給油会社と異なり、佐賀航空の航空燃料と原告の航空燃料とを混合した場合には、あたかもそれに起因して責任を負わなければならない航空事故等の問題が生じるかのような記載をしたものである。

5 b 航空事故が発生した場合に責任の所在が不明となる危険を回避するという目的で免責文書に署名を求めるのであれば、取引先需要者の代表権ないし代理権を有する者の署名を取得するのが自然であるが、原告が免責文書の署名を求めたのは、代表権ないし代理権を有する者ではなく、現場で給油を受ける航空機のパイロットないし整備士といった需要者の従業員であり（前提事実(7)エ(イ)～(エ)）、不自然である。なお、刑事訴追のおそれは需要者の免責文書では回避できないから、この点においても責任の回避に資するものではない。

10 また、航空事故がどの需要者に生じるかは事前に予測できず、また仮に航空事故が生じた場合には、原告において事業継続上の重大な危険を負うおそれがある（前記第2の2(1)（原告の主張の要旨）イ(ア)）というのであるから、航空事故が生じた場合の責任の所在が不明となることを回避するためには、これを避けるための行為を全ての取引先需要者に対して行うことが自然であるが、原告は、まず12月7日文書を八尾空港協議会員11名に送付し、次に2月10日文書を大阪市消防局に送付し、その上で3月15日文書をその他の取引先需要者に送付したものであり（前提事実(7)ア～ウ）、不自然である。

15 c 原告の「X2」及び「X3」は、原告の事業所長や役員、部長級の者らに対し、佐賀航空について「五月蠅いハエ」（認定事実(1)ア）、「ドブネズミ」（認定事実(1)イ）、「マーケットを荒らす溝鼠」で「病原菌を撒き散らす恐れ」がある（認定事実(1)カ）と言及し、「懲らしめる、やがて、追い詰めるような追い込みを対処方針として進めていきたい」（認定事実(1)ウ）、「ぶっ潰したいですね」（認定事実(1)オ）と記載したメールを送信するなど、会社全体として佐賀航空を排除する方針を繰り返し明示していた（認定事実(1)ア、ウ～カ）。

20 エ したがって、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

オ 以上によれば、本件通知行為等は、「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」ものに該当するというべきである。

なお、前記のとおり原告の主張する正当化事由が認められないことからすれば、本件通知行為等が「公共の利益に反して」の要件を満たすことは明らかである。

(5) 争点1及び争点2の小括

以上によれば、本件通知行為等は、独禁法2条5項に規定する排除行為に該当し、「一定の取引分野における競争を実質的に制限する」ものに該当し、「公共の利益に反して」の要件に該当する。したがって、本件通知行為等は、独禁法2条5項に規定する「私的独占」に該当し、同法3条の規定に違反する。

4 違反行為期間の終期（争点3）について

(1) 本件排除措置命令は、本件違反行為が、12月7日通知により成立し、その後、本件排除措置命令時点においても継続していたとして、独禁法3条の規定に違反する行為が「あるとき」（独禁法7条1項）に該当するとしてなされたものである（前提事実(9)ウ、甲1）。

前記のとおり、本件通知行為等は、12月7日通知の時点から私的独占行為に該当するものと認められるところ、本件市場全体において本件排除措置命令までに本件通知行為等を終了させる事情が生じたとは認められない。

したがって、本件排除措置命令の時点においても、本件通知行為等が継続しており、私的独占に該当し独禁法3条に違反する行為があったといえるから、本件排除措置命令は、独禁法3条の規定に違反する行為が「あるとき」（独禁法7条1項）の要件を満たす。

そして、原告は、本件排除措置命令後、本件排除措置命令に基づく措置として、取締役会において本件通知行為等を取りやめる旨を決議し、令和2年8月21日以降にその旨を自社の取引先需要者及び佐賀航空に対し通知したから（前提事実(9)エ）、同日以降本件違反行為を取りやめたものと認められ、同月

20日が本件違反行為を行った最終日と認められる。

また、本件違反行為の終期は令和2年8月20日と認められることからすれば、同日からさかのぼって3年間である平成29年8月21日から令和2年8月20日までを本件違反行為の違反行為期間としてなされた本件課徴金納付命令においても、違反行為期間の認定の誤りはなく、したがって、課徴金算定基礎額の認定の誤りもないというべきである。

(2)ア これに対し、原告は3月25日通知によりジェット燃料の市場については免責文書・抜油行為を取りやめたとして、その取引との関係では本件違反行為が同日で終了した旨主張する。

イ しかし、原告が佐賀航空を排除する目的を一貫して有していたことは前記2(8)のとおりである。

また、佐賀航空は、石油精製業者からの調達価格や円相場の動向次第ではジェット燃料を海外から購入する可能性は今後もあり、また国内石油元売会社からジェット燃料を購入できない場合には国外から調達するしかないと考えており（認定事実(4)イ）、平成29年の段階でも「R」株式会社から航空燃料の供給を断られ（認定事実(1)ク）、3月25日通知の後も、佐賀航空において国内石油元売会社から安定的な供給が受けられない可能性が相応にあったといえるから、佐賀航空においてジェット燃料を輸入することとなる可能性も十分にあり得る状況にあったと認められる。そして、原告が、平成29年当時、佐賀航空が「R」株式会社から航空燃料の供給を断られたことを認識し、また、佐賀航空が商社又は石油元売会社から航空燃料の調達ができなくなるよう働きかけていたこと（認定事実(1)ク）からすれば、3月25日通知の時点においても、原告は、佐賀航空がジェット燃料を輸入することとなる可能性を認識していたと認められる。

そのような状況下で、原告は、3月25日通知において、佐賀航空がその供給するジェット燃料を、国内石油元売会社から仕入れている旨報告してい

ることが判明したため、佐賀航空を他の給油会社と同様に取り扱うこととするとしつつ、あえて航空ガソリンについて運用に変更がないことを3月25日通知に記載している（前提事実(9)イ）。前記認定のとおり、原告が、本件通知行為等について、本件市場から佐賀航空を排除する目的で行ったことを踏まえれば、3月25日通知において航空ガソリンに関する取扱いの記載を行った趣旨は、佐賀航空においてジェット燃料の輸入を再開した場合には従前の取扱いに基づく不利益措置が課されることを示すところにあったものと認めるのが相当であると同時に、当該記載は原告の佐賀航空を排除する目的が継続していることを示すものであったといえることができる。

そして、需要者において、佐賀航空の航空燃料の仕入先について、給油を受ける毎に把握できるとは考えられず、現に3月25日通知を受領した需要者において、原告の従来の運用は3月25日通知を踏まえても特に変化していないと考えている者や、佐賀航空のジェット燃料が国内石油元売会社から仕入れたものでなくなった場合、原告が従来の運用に戻すだろうと考えている者、原告と佐賀航空のもめごとが続いていると認識している者がいた（認定事実(4)ア）のであるから、需要者からすれば、3月25日通知後も、原告の佐賀航空を排除する目的の継続を認識でき、佐賀航空からジェット燃料の給油を受けた後に原告から給油を受ける必要が生じた際に、不利益措置を受けるかどうかは不明な状況にあったといえることができる。

そうすると、需要者においては、3月25日通知の後も、佐賀航空との取引に伴い不利益措置が課される蓋然性がある以上、佐賀航空との取引を差し控える動機があったから、その文言を踏まえても、3月25日通知が本件通知行為等による排除効果を払しょくするものということとはできず、これをもってジェット燃料について本件通知行為等が終了したと認めることはできない。

ウ 以上によれば、原告の上記アの主張を採用することはできない。

5 本件排除措置命令書の主文の不特定及び理由付記の記載の不備の有無（争点4）
について

(1) 本件排除措置命令書の主文の不特定の有無について

5 ア 独禁法61条1項は、排除措置命令書には、主文として「違反行為を排除し、又は違反行為が排除されたことを確保するために必要な措置」を示さなければならないと定めており、主文の内容があまりにも抽象的であるため、これを受けた名宛人が当該命令を履行するために何をすべきかが具体的に分からないようなもの、その他その履行が不能あるいは著しく困難なものは違法となると解される。

10 そして、排除措置命令書の記載が特定されているか否かは、排除措置命令書の記載を全体として見た上で、当該排除措置命令書の趣旨・目的に照らし、社会通念にしたがって合理的に解釈すべきである（最高裁平成19年4月19日第一小法廷判決・集民224号123頁参照）。

15 イ これを本件についてみると、本件排除措置命令書（甲1）の主文1項は、原告に対し、取引先需要者が佐賀航空から機上渡し給油を受けた場合には自社からの給油は継続できない旨等を通知することにより、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせている行為を取りやめること（主文1項(1)）及び佐賀航空の航空燃料と自社の航空燃料の混合に起因する航空機に係る事故等が発生した場合でも原告に責任の負担を求めない旨等が記載された文書への署名又は抜油を求めることにより、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせている行為を取りやめること（主文1項(2)）を命じている。そして、本件排除措置命令書の理由の第1においては、原告が、12月7日通知、2月10日通知、3月15日通知及び免責文書・抜油対応（本件通知行為等）をした事実を特定
20 して認定しており、本件排除措置命令書の理由の第2においては、法令の適用として、本件通知行為等について、原告が、八尾空港における機上渡し給

油による航空燃料の販売に関して、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせていることによって、佐賀航空の事業活動を排除することにより、公共の利益に反して、八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売分野における競争を実質的に制限している旨記載した上で、この行為が独禁法2条5項に規定する私的独占に該当する旨記載している（甲1）。

これらの記載を全体として見れば、主文1項(1)が、12月7日通知、2月10日通知及び3月15日通知を指し、主文1項(2)が、免責文書・抜油対応を指し、これらを併せて「自社の取引先需要者に基づき佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせている行為」と総称して、その取り止めを命じていることは、容易に読み取ることができる。

そして、主文1項において特定に欠けるところがない以上、これを前提とする主文2項ないし4項が、その履行が不能あるいは著しく困難なものということはできず、いずれも特定に欠けるところはない。

したがって、本件排除措置命令書の主文が不特定ということとはできない。
ウ この点、原告は、本件排除措置命令書の主文1項(1)において、原告が自社の取引先需要者に対し、佐賀航空から機上渡し給油を受けた場合には自社からの給油は継続できない旨「等」を通知するとしており、この「等」との記載により、何を通知したことが問題とされ、どのような通知をすれば排除措置命令違反にならないのかが判然としないため、本件排除措置命令書の主文は不特定である旨主張する。しかし、本件排除措置命令書の記載を全体として見れば、その主文1項において特定に欠けるところがないことは前記のとおりであるから、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

(2) 理由付記の記載の不備の有無について

ア 独禁法61条1項は、排除措置命令書には、その理由として、「公正取引委員会の認定した事実及びこれに対する法令の適用」を示さなければならない

と規定するところ、「公正取引委員会の認定した事実」とは、具体的には、要件に該当する旨の判断の基礎となった被告の認定事実を意味するものと解される。そして、このような具体的な記載がされているかどうかは、排除措置命令書の記載を全体から見て判断すべきものであって、排除措置命令書の記載を全体から見て法の規定の適用の基礎となった具体的な認定事実を知ることができるのであれば、排除措置命令書の記載として欠けるところはない（最高裁平成19年4月19日第一小法廷判決・集民224号123頁参照）。

イ 本件排除措置命令は、原告の行為が、独禁法2条5項に規定する私的独占に該当し、同法3条の規定に違反するとして、同法7条1項の規定によりされたものである。そして、前記(1)イのとおり、本件排除措置命令書は、原告が、12月7日通知、2月10日通知、3月15日通知及び免責文書・抜油対応（本件通知行為等）をした事実を特定して認定した上で、これに対する法令の適用として、本件通知行為等について、原告が、八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売に関して、自社の取引先需要者に佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせていることによって、佐賀航空の事業活動を排除することにより、公共の利益に反して、八尾空港における機上渡し給油による航空燃料の販売分野における競争を実質的に制限している旨記載し、この行為が同法2条5項に規定する私的独占に該当し、同法3条の規定に違反する旨及び同法7条1項の規定に基づき排除措置を命じる旨記載している。

このような記載をみれば、本件排除措置命令書には、本件通知行為等が私的独占に該当するという、独禁法2条5項、3条及び7条1項の要件に該当する旨の判断の基礎となった被告の認定事実が明示されているというべきである。

したがって、本件排除措置命令書の記載には欠けるところはない。

ウ(ア) これに対し、原告は、本件排除措置命令書の理由における①2月10日通知及び3月15日通知の相手方が特定されていない、②本件通知行為等による影響等に係る事実関係の記載が不明確であり特定されていない、③どの部分が佐賀航空の事業活動を著しく困難にしたのかが明らかでない旨主張する。

(イ) 前記①の主張についてみるに、本件排除措置命令書の理由は、2月10日通知の相手方が「八尾空港協議会員のうちの1名」であって、八尾空港における航空燃料の買入れ契約の相手方を佐賀航空に決定したことを受けて、その者に対して通知した旨記載し、3月15日通知の相手方についても、「約250名の自社の取引先需要者」と記載し、いずれも当該需要者の具体的な名称が記載されているものではないが、本件違反行為は、原告がこれらの需要者に対し2月10日通知及び3月15日通知を送付することにより佐賀航空から機上渡し給油を受けないようにさせていることであって、通知の相手方の記載は、行為の特定のための要素の一つに過ぎない。そして、2月10日通知及び3月15日通知は現に原告が行った行為であり、これらの行為との区別が問題になるような行為が存しないことも踏まえれば、本件排除措置命令書において2月10日通知及び3月15日通知の相手方につき具体的な名称が記載されていないことをもって、原告において、いかなる行為を指すものかを知ることができないということとはできない。

したがって、原告の前記①の主張を採用することはできない。

(ウ) 前記②及び③の主張についてみるに、独禁法61条1項が本件排除措置命令書に記載すべきとする事実、具体的には、排除措置を命ずる要件に該当する旨の判断の基礎となった被告の認定事実である。

原告の指摘する前記②の主張に係る事実、排除措置を命ずる要件に該当する旨の判断の基礎となった被告の認定事実には当たらないから、独禁

法61条1項が本件排除措置命令書に記載すべきとした事実ということ
はできない。

また、排除行為に該当するか否かは、前記2(1)のとおり、競争者の本件
市場での活動を著しく困難にするなどの効果を有するものといえるか否
かによって決すべきものであって、現実には競争者の活動を著しく困難にし
た事実は要件事実ではない。

したがって、原告の前記②及び③の主張を採用することはできない。

6 被告による排除措置命令書に記載のない主張追加の有無及び許否（争点5）に
ついて

原告は、本件訴訟において、被告が、本件排除措置命令書に記載していないに
もかかわらず、①八尾空港以外で原告から給油を受ける必要性の主張、②全国の
空港に占めるマイナミ給油ネットワークの割合に関する主張、③マイナミ給油
ネットワークの必要性に関する主張、④原告が迅速に給油できるとの主張をした
ことが、違法な処分理由の追加である旨主張する。

しかし、これらの主張に係る事実は、いずれも排除措置を命ずるための要件に
該当する旨の判断の基礎となった具体的な認定事実には該当しないから、これらの
点に関する被告の主張は、理由の追加には当たらない。

したがって、原告の前記の主張を採用することはできない。

第4 結論

以上によれば、原告の請求はいずれも理由がないからこれを棄却することとし、
主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第8部

裁判長裁判官

朝倉佳秀

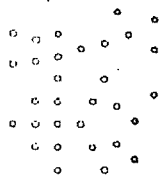
裁判官

丹下 将克

裁判官

本村 理絵

5



平成28年12月時点の八尾空港協議会員

	会員名
正会員	① 《B》株式会社
	② 《C》株式会社
	③ 《D》株式会社
	④ 《L》株式会社
	⑤ 《E》株式会社
	⑥ 《F》株式会社
	⑦ 《G》株式会社
	⑧ 《H》株式会社
	⑨ 株式会社《I》
	⑩ 《J》
	⑪ エス・ジー・シー佐賀航空株式会社
	⑫ 《AA》
	⑬ 株式会社《AB》
	⑭ 株式会社《AC》
	⑮ 有限会社《AD》
	⑯ マイナミ空港サービス株式会社
賛助会員	⑰ 大阪市消防局（航空隊）