

(2) 貸切バス事業者から旅行者への手数料等の支払状況

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>ア 国土交通省による新運賃・料金制度等に関する調査</p> <p>第3回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、「手数料」とは、「貸切バスの各運行を成立させるに必要な一定数の客を集めるための広告宣伝等の費用であり、貸切バス事業者に代わって客を集めた旅行者がこれを受け取っている」ものであるとされている。</p> <p>私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）第2条第9項第5号では、自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定することを優越的地位の濫用として禁止している。貸切バス事業者にとって旅行者との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障を来すため、旅行者が貸切バス事業者にとって著しく不利益な要請等を行っても、貸切バス事業者がこれを受け入れざるを得ないような場合は、取引上優越した地位にあるものと考えられる。このような場合に、旅行者が優越した地位を利用して、取引の相手方である貸切バス事業者に対し、十分な協議をせずに、旅行者が一方的に、著しく低い対価を強制することなどにより、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与える場合は、優越的地位の濫用に当たる。</p> <p>例えば、優越した地位にある旅行者が、著しく高い手数料を要求する場合や手数料を差し引いた運賃が著しく低い場合は、優越的地位の濫用に当たる可能性がある。</p> <p>国土交通省は、平成27年4月から5月まで実施した「貸切バス事業者の輸送実績・運賃料金の収受状況等調査」及び28年2月から3月まで実施した「旅行者と貸切バス事業者の取引事例調査」において、新運賃・料金制度移行後の手数料等の変化などについて調査しており、主な結果は次のとおりである。</p> <p>① 貸切バス事業者の輸送実績・運賃料金の収受状況等調査</p> <p>調査した160貸切バス事業者のうち、78事業者が旅行者から手数料等の引上げ要請があり、33事業者が要請を受け入れたとしている。</p> <p>また、この手数料等の引上げ要請があった事業者のうち、上昇率が最も大きかったものは1.75倍（10%から17.5%に上昇）であった。</p> <p>② 旅行者と貸切バス事業者の取引事例調査</p> <p>回答があった804貸切バス事業者のうち、85%（683事業者）が手数料などを支払っている。これらのうち、44%（300事業者）が新運賃・料金制度移行後に旅行者から手数料の引上げ要請があり、その57%（171事業者）が要請を受け入れたとしている。</p> <p>また、手数料を支払っている事業者の71%（485事業者）が、手数料を支払うことなどについて、旅行者と書面を取り交わしているとしている。</p>	<p>図表3-(2)-①</p> <p>図表3-(2)-②</p> <p>図表3-(2)-③</p>

一方、旅行業者については、回答があった 250 旅行業者のうち 24 事業者 (9.6%) が、新運賃・料金制度移行後に手数料を引き上げたとしている。なお、手数料率は 10% から 20% までのものが 181 事業者 (72.4%) であった。

イ 手数料等に関する通報窓口の設置

第 3 回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、「旅行業者が求める過大な手数料や用途不明な金銭取引によって、届出運賃・料金の下限額を実質的に下回る（安全投資に回すべき収入を減収させる）場合は、道路運送法による運賃規制の意味が損なわれる」と指摘されている。

そのため、総合的な対策において、「運賃・料金に関する情報について、通報窓口を国土交通省に設置する」、「旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する」とされ、いずれも平成 28 年 8 月 30 日に設置された。

図表 3-(2)-④

【調査結果】

今回、72 貸切バス事業者及び 28 旅行業者について、手数料の実態等を調査した結果は、以下のとおりである。

ア 手数料に係る取引関係の実態

(7) 手数料の支払・收受状況

平成 28 年 4 月の運行を中心に、貸切バス事業者の運送契約計 793 件を確認した結果、契約先が旅行業登録をしている旅行業者であると確認できたのは 499 件であり、これらのうち、貸切バス事業者が手数料を支払っていたのは 424 件 (85.0%) であった。

図表 3-(2)-⑤

なお、契約先が旅行業者以外であると確認できた運送契約は 242 件みられ、これらのうち、貸切バス事業者が手数料を支払っていたのは 30 件 (12.4%) であった (注)。

(注) 調査した 793 件のうち、52 件は運行ごとの手数料が不明なものである。

手数料は運賃・料金に対する比率で定められることが多く、運行ごとの手数料が把握できた 63 貸切バス事業者の計 454 件の運送契約においては、手数料率が 15% 以下であったものが 420 件 (92.5%) と多数を占める一方、40% を超える高い手数料率となっているものもみられた。

図表 3-(2)-⑥

また、旅行業者について、平成 28 年 4 月の運行を中心に運送契約計 203 件を確認した結果、26 旅行業者の計 195 件 (96.1%) において手数料を收受しており、手数料率は、15% 以下のものが 190 件 (97.4%) と多数を占める一方、30% の高い手数料率となっているものもみられた。

図表 3-(2)-⑦

なお、貸切バス事業の要素別原価の調査において、旅行業者への手数料を

図表 3-(2)-⑧

含む「その他経費」の原価構成比は、関東運輸局では18.1%であった。

高い手数料率で引き受けた貸切バス事業者の中には、次のように、旅行者から手数料を一方的に要求されたとする事例がみられた。

- ① 旅行者から走行距離及び走行時間に基づかない定額制運賃による運行を求められたが、運送引受書には新運賃・料金制度に則して計算した金額を記載し、この差額を「手数料・協賛・協力金等」として偽装して会計処理するよう指示された。
- ② 旅行者と書面で手数料率を15%と契約していたにもかかわらず、特約条項に基づき運行ごとに異なる手数料率が設定され、中には50%程度の高い手数料率を求められた運行があった。

また、調査した平成28年4月の運送契約以外に、手数料率が高い事例として、旅行者から運賃・料金の下限額を下回る額を提示され、運送引受書上は下限額で引き受けたこととして、実際の收受額との差額を手数料と位置付けているものがみられた。

このような旅行者からの手数料を受け入れた理由について、貸切バス事業者は、①提示された手数料を断ると取引関係が維持できなくなるおそれがあるため、②高い手数料を支払っていても一定の売上げが見込めるためなどとしている。

一方、旅行者から二重帳簿を作成するなどにより30%の手数料の負担を求められたため、運送を引き受けなかったものがみられた。当該貸切バス事業者は、その理由として、30%の手数料は業界の商慣行に照らして法外なものであるためとしている。

さらに、当省に貸切バス事業者から個別に寄せられた行政相談において、平成28年11月以前は旅行者から下限額を下回る運賃での契約を要求された上、15%程度の手数料を支払っていたが、運送引受書への運賃・料金の上限・下限額の記載を義務付けられた28年11月1日以降は、運送引受書上は下限額を上回る運賃額を記載し、実際の收受額との差額を手数料とするよう手数料率を操作することを求められたという事例がみられた。これらの手数料率は30%を超えている運行が多数あり、中には50%近いものがみられた。

(イ) 新運賃・料金制度導入後の手数料率の変化

新運賃・料金制度が導入されて以降、15 貸切バス事業者において、バス代金の値上げ等を理由に旅行者から手数料率の引上げ要求があったとしている。

また、貸切バス事業者に対するアンケート調査において、新運賃・料金制度導入後の手数料の変化について、582 事業者 (21.6%) が「以前より高くなった」と回答している。旅行者からの手数料引上げ要求の理由として、新

図表 3-(2)-⑨

運賃・料金制度でバス代金が値上げされたためとする意見が多くみられた。

しかし、新運賃・料金制度は、利用者の安全性の費用を反映して算出されたものであり、日本バス協会からの質問に対し、国土交通省が作成した「貸切バスの新たな運賃料金制度のQ&A」においても、「新たな貸切バスの運賃料金制度の適用と併せて手数料率を引き上げることは、新運賃制度の趣旨からすれば反するものと考えている」とされている。

図表 3-(2)-⑩

(ウ) 手数料を差し引いた運賃・料金の收受状況

運行ごとの手数料率が把握できた 63 貸切バス事業者計 454 件の運送契約について、手数料を差し引いた運賃・料金額が下限額のどの程度の割合となっているかを確認した結果、70%未満が 27 件 (5.9%) みられ、これらの中には、50%未満が 6 件 (1.3%) みられた。

図表 3-(2)-⑪

当該割合が 70%未満となっているものの中には、運送引受書に記載されている手数料を含めた運賃・料金は、下限額を上回っていたものがみられたため、運送引受書に記載されている運賃・料金が下限額を上回っていることをもって、安全運行に回すべき収入を確保できているとは言えないおそれがある。

(イ) 手数料に関する取引書面の取り交わし

平成 28 年 11 月 1 日から、総合的な対策に基づき、手数料等に関する取引書面の取り交わしが義務化され、現行制度では手数料等が書面で確認できることとなった。

図表 3-(2)-⑫

手数料等に関する取引書面の有無が確認できた 381 件のうち、書面を取り交わしていたのは 192 件 (50.4%) であり、書面の取り交わしを一層推進していくことが重要である。

また、国土交通省による監査等の際には、手数料等に関する取引書面等を活用して実際に收受した運賃・料金まで確認するとともに、特に高い手数料等が設定されているものに関しては、安全運行の確保状況について重点的に確認することも重要である。

イ 総合的な対策に基づく手数料等に関する通報への対応

図表 3-(2)-⑬

(ア) 国土交通省の通報窓口

国土交通省は、平成 28 年 8 月 30 日に、貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口をホームページに設置した。この窓口では、貸切バスの運賃・料金及び手数料等に関する情報について通報を受け付け、通報内容から運賃の下限割れの可能性があるかと判断した場合は、貸切バス事業者に対する調査等を実施している。

また、通報内容が手数料等に関するもの場合は、貸切バス適正化取引推進委員会（以下「第三者委員会」という。）に情報提供する場合があるとしてい

る。

一方、公正取引委員会は、第3回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、手数料について次のような考え方を示している。

- ① 行政機関が、手数料の適正な料率を定めて公表し、これを順守するよう行政指導することは、「行政指導に関する独占禁止法上の考え方」（平成6年6月30日公正取引委員会。平成22年1月1日改正）に抵触する可能性がある。
- ② 旅行業者が貸切バス事業者に手数料を要求する行為が独占禁止法の優越的地位の濫用に当たるかについては、個別判断を要する。

図表 3-(2)-⑭

国土交通省は、同検討委員会において、「消費者と民間業者ではなく、民間業者同士の取引であるため、公正取引委員会とも連携を図っていく」とし、第1回フォローアップ会議において、通報窓口で受けた通報の通知先として公正取引委員会を挙げているが、どのような通報を通知するのかなど、具体的な方法は明らかにされていない。

当省が実施した貸切バス事業者に対する調査やアンケート調査においても、①通報件数が多くなった場合に国土交通省が対応できるのか疑問がある、②通報を受けてどのように対応するのか分からないため具体的な方法を明示してほしいといった意見がみられた。

図表 3-(2)-⑮

(イ) 第三者委員会の通報窓口

平成28年8月30日に、日本バス協会、一般社団法人全国旅行業協会及び一般社団法人日本旅行業協会の共同で、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について専門家から成る独立性の高い通報対応組織として、第三者委員会が設置されたところである。

第三者委員会は、有識者のほか、業界団体である日本バス協会、一般社団法人全国旅行業協会、一般社団法人日本旅行業協会により構成され、窓口へ寄せられた事案のうちツアーの安全確保に関する重要事項について審議するとされている。

図表 3-(2)-⑯

第三者委員会には、平成28年12月31日までの4か月間で20件の通報があった。第三者委員会によると、通報者の名前が確認できたものでなければ調査を行うことはできず、調査する際には運送引受書の控えや運賃の振込証明書等の証拠を全て提出してもらう必要があるとしており、実際に調査を実施したものは1件にとどまっている。

図表 3-(2)-⑰

また、貸切バス事業者からは、契約先の旅行業者の団体である一般社団法人日本旅行業協会が通報の窓口となっているため、通報自体がしづらくなっているとの意見がみられた。

(ウ) 公正取引委員会の相談窓口等

公正取引委員会では、優越的地位の濫用等に関する相談を受け付ける専用窓口を設置しているほか、問題となるおそれのある行為を行っている事業者に関する情報の提供（申告）を受け付けている。受け付けた申告については、公正取引委員会が優越的地位の濫用に当たるか否かの判断をするとしている。

しかし、国土交通省のホームページの「貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内」には、通報内容が手数料等に関するものの場合、第三者委員会に情報提供する場合があると記載されているが、公正取引委員会へ連絡する必要があることや公正取引委員会に直接申告ができることは記載されていない。

図表 3-(2)-⑱

【所見】

したがって、国土交通省は、道路運送法による運賃規制の意味が損なわれることを防止する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 過大な手数料を支払ったことにより、実質的に届出運賃の下限額を大幅に下回り、安全投資に支障が出るおそれがある貸切バス事業者を監査で把握した際には、当該事業者に対し安全運行の確保状況等について重点的に指導を行うとともに、過大な手数料を受け取った契約先の旅行業者についても、国土交通省自動車局と観光庁が連携した上で、必要な対応を行うこと。

また、手数料等に関する取引書面の取り交わし義務化の実施状況を把握し、必要に応じて更なる周知を行うとともに、貸切バス事業者への監査や旅行業者への立入検査の際に、過大な手数料がないかを取引書面で確認すること。

- ② 国土交通省の通報窓口で受けた手数料等に関する通報について、第三者委員会及び公正取引委員会と連携した対応方法を具体的に定めること。

また、第三者委員会の客観性を向上させる方法を検討するとともに、貸切バス事業者に対し、手数料に関する通報等は公正取引委員会に直接連絡する方法もある旨を周知すること。

図表 3-(2)-① 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）（抜粋）

第 2 条 （略）

2～8 （略）

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為をいう。

一～四 （略）

五 自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、次のいずれかに該当する行為をすること。

イ 継続して取引する相手方（新たに継続して取引しようとする相手方を含む。ロにおいて同じ。）に対して、当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務を購入させること。

ロ 継続して取引する相手方に対して、自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること。

ハ 取引の相手方からの取引に係る商品の受領を拒み、取引の相手方から取引に係る商品を受領した後当該商品を当該取引の相手方に引き取らせ、取引の相手方に対して取引の対価の支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。

六 （略）

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(2)-② 優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方（平成 22 年 11 月 30 日公正取引委員会）（抜粋）

第 4 優越的地位の濫用となる行為類型

3 独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハ

独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハの規定は、次のとおりである。

ハ 取引の相手方からの取引に係る商品の受領を拒み、取引の相手方から取引に係る商品を受領した後当該商品を当該取引の相手方に引き取らせ、取引の相手方に対して取引の対価の支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。

この独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハには、「受領拒否」、「返品」、「支払遅延」及び「減額」が優越的地位の濫用につながり得る行為の例示として掲げられているが、それ以外にも、取引の相手方に不利益を与える様々な行為が含まれる。

（略）

(5) その他取引の相手方に不利益となる取引条件の設定等

ア 取引の対価の一方的決定

(ア) 取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対し、一方的に、著しく低い対価又は著しく高い対価での取引を要請する場合であって、当該取引の相手方が、今後の取引に与える影響等を懸念して当該要請を受け入れざるを得ない場合には、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えることとなり、優越的地位の濫用として問題となる（注 25）。

この判断に当たっては、対価の決定に当たり取引の相手方と十分な協議が行われたかどうか等の対価の決定方法のほか、他の取引の相手方の対価と比べて差別的であるかどうか、取引の相手方の仕入価格を下回るものであるかどうか、通常の購入価格又は販売価格との乖離の状況、取引の対象となる商品又は役務の需給関係等を勘案して総合的に判断する。

（注 25）取引の対価の一方的決定は、独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハの「取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定（中略）すること。」に該当する。

図表 3-(2)-③ 国土交通省による新運賃・料金制度等に関する調査の概要

区分	調査名	貸切バス事業者の輸送実績・ 運賃料金の收受状況等調査	旅行業者と貸切バス事業者の 取引事例調査
調査期間		平成 27 年 4 月下旬から 5 月下旬まで	平成 28 年 2 月 17 日から 3 月 14 日まで
調査目的		新運賃・料金制度移行後 1 年が経過したことを踏まえ、運賃制度に係る実態を把握し、定量的な検証	<ul style="list-style-type: none"> 旅行業者と貸切バス事業者との取引内容の明確化・実態把握 効果的な対策の検討に資する情報の収集
回答事業者数		160 事業者	貸切バス事業者：804 事業者 旅行業者：250 事業者
主な調査事項		<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績 運賃收受額 労務改善・安全投資状況 あっせん手数料の状況 	<ul style="list-style-type: none"> 契約の文書化の実態 安全運行に関する取組の実態 金銭に係る契約の実態

(注) 国土交通省の資料に基づき、本省が作成した。

図表 3-(2)-④ 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（平成 28 年 6 月 3 日 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
④ 通報窓口の設置	運賃・料金に関する情報について、通報窓口を国土交通省に設置する。	平成 28 年夏まで
⑤ 専門家による手数料等のチェックや是正指導が可能となる体制の整備	旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する。業界団体は、不適切な取引の自主的な是正を図るほか、法令違反の可能性が高い場合には行政庁や公正取引委員会へ通知する。	平成 28 年夏まで

図表 3-(2)-⑤ 貸切バス事業者における手数料の支払状況

(単位：件)

区分 手数料の有無	運行ごとの手数料が把握できたもの			運行ごとの手数料が不明なもの	合計
	旅行者	旅行者以外	小計		
手数料の支払あり	424 (85.0%)	30 (12.4%)	454 (61.3%)	36 (69.2%)	490 (61.8%)
手数料の支払なし	75 (15.0%)	212 (87.6%)	287 (38.7%)	16 (30.8%)	303 (38.2%)
合計	499 (100%)	242 (100%)	741 (100%)	52 (100%)	793 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。
2 () 内は、構成比である。

図表 3-(2)-⑥ 貸切バス事業者が旅行者に支払っている手数料の率

(単位：件)

手数料率	運行件数	割合
15%以下	420	92.5%
15%超～40%以下	25	5.5%
40%超	4	0.9%
定額 (1000 円)	5	1.1%
合計	454	100%

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑦ 旅行者が貸切バス事業者から受領している手数料の率

(単位：件)

手数料率	運行件数	割合
15%以下	190	97.4%
20%	4	2.1%
30%	1	0.5%
合計	195	100%
手数料なし	8	

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑧ 貸切バス事業の要素別原価の調査結果（関東運輸局）

貸切バスの新運賃・料金制度②

貸切バスの新運賃・料金制度は、標準能率事業者（155者）の原価（平成24年度実績）について、時間コスト・キロコストに分類し、時間単価・キロ単価を算出している。

貸切バス事業における原価		時間コスト・キロコストの別		原価構成比 (関東運輸局の例)
運送費	人件費（基準賃金等）	時間		28.6%
	人件費（基準賃金以外）	キロ		7.5%
	燃料油脂費	キロ		9.5%
	車両修繕費	キロ		3.6%
	車両減価償却費	1/2時間	1/2キロ	16.8%
	自動車税・自動車重量税	キロ		0.3%
	自動車損害賠償責任保険料	キロ		0.3%
	<u>その他経費</u>	時間		18.1%
一般管理費	時間		8.0%	
営業外費用	時間		1.1%	
適正利潤	時間		1.8%	
安全措置に係る経費	時間		3.9%	

運転者賃金の下落傾向が固定化しないよう、運転者平均給与月額に、全職種平均給与月額と運転者平均給与月額との差の1/2を加えて積算している。

低年式車両の更新を促進するため、法定耐用年数（5年）に、標準能率事業者の車両使用平均年数と法定耐用年数との差の1/2を加えて積算している。

旅行者への手数料等は、この科目に含まれている。

安全対策への投資を継続的に行えるよう、以下の経費を原価に盛り込んでいる。
 ・デジタル式運行記録計、ドライブレコーダーの導入費用
 ・貸切バス安全性評価認定制度の取得費用
 ・事故防止コンサルティングの実施費用 等

(注) 1 国土交通省の資料（第3回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）による。
 2 下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑨ 高い手数料率を求められた事例

- 旅行業者が、走行距離や走行時間に基づかない 1 日 1 台を単位とする定額制運賃による取引を貸切バス事業者に求めており、取引する事業者を集めた説明会の場で帳票作成ソフトを配布した上で、実体上は定額制運賃であるところ、外形上、新運賃・料金制度に準拠するよう、「請求書」、「手数料・協賛・協力金等支払明細書」を作成するよう指示した。
監査対象となる運送引受書には新運賃・料金制度に則して計算した金額を記載し、これと定額制運賃による金額との差額を「手数料・協賛・協力金等」で調整することとした。
- 旅行業者と契約書で手数料率を 15%と契約しているにもかかわらず、契約書に「乙（旅行業者）が甲（貸切バス事業者）と合意した場合、個別取引について別途手数料を特約することができるものとする」としているため、運行ごとに異なる手数料率を求められ、中には 50%程度の高い手数料率を求められた運行があった。
- 旅行業者から希望価格を提示されるが、その金額では運賃・料金の下限額を下回ってしまうため、運送引受書には下限額で引き受けたこととし、実際の收受額との差額を手数料と位置付けている。
- 業界の商慣行では 15%が上限とされている手数料について、「二重帳簿を作成するなどして、30%の手数料を負担すれば仕事を回す。他の事業者はこの条件で契約した。」との条件提示を受けた。

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑩ 貸切バスの新たな運賃料金制度の Q & A（国土交通省）（抜粋）

貸切バスの新たな運賃料金制度の Q&A

<<旅行会社との取引について>>

Q61：旅行会社の手数料に関して法的な縛りはないのか。新たな運賃料金に移行するにあたり、手数料を上げれば現状の運賃と変わらなくなる。法外な手数料アップについては対策を考えられているか。

A：手数料については旅行業法上の規定もなく、民民間の契約として、販売手数料、広告宣伝費等の名目で貸切バス事業者から旅行業者に支払われているものと承知している。新たな貸切バスの運賃料金制度の適用と併せて手数料率を引き上げることは、新運賃制度の趣旨からすれば反するものと考えている。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑪ 手数料を差し引いた運賃・料金の收受状況

(単位：件)

届出運賃・料金の下限額に対する收受率	運行件数	割合
50%未満	6	1.3%
50%～70%未満	21	4.6%
70%～100%未満	291	64.1%
100%以上	120	26.4%
届出運賃・料金下限額が不明なもの(注2)	16	3.5%
合計	454	100%

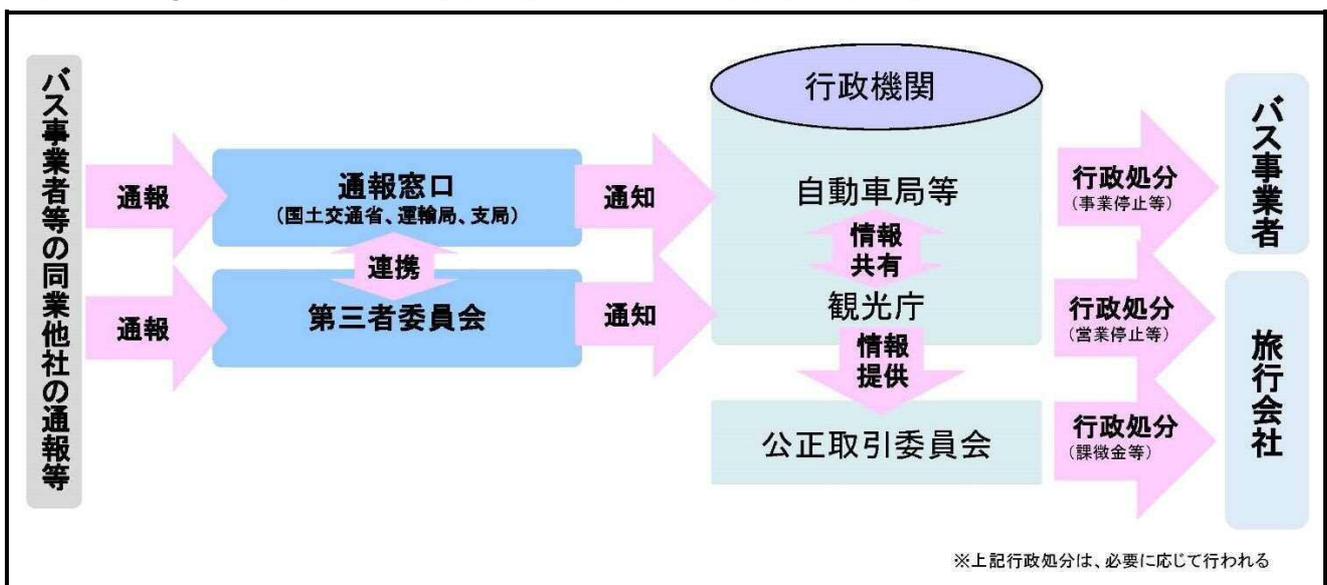
(注) 1 当省の調査結果による。
2 運送引受書に走行距離、走行時間等が記載されていなかったものなどである。

図表 3-(2)-⑫ 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策(平成28年6月3日 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会)(抜粋)

(4) 旅行者、利用者等との関係強化

項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
③ 手数料等の額(率)に関する取引書面の取り交わし	運送申込書/引受書の書面取引時に併せて旅行者と貸切バス事業者で確認の上、手数料等の額(率)に関する書面を取り交わす。	平成28年夏まで

図表 3-(2)-⑬ 国土交通省による通報窓口及び第三者委員会の通報窓口



(注) 国土交通省の資料による。

図表 3-(2)-⑭ 行政指導に関する独占禁止法上の考え方（平成 6 年 6 月 30 日公正取引委員会。平成 22 年 1 月 1 日改正）（抜粋）

2 行政指導の諸類型と独占禁止法

法令に具体的な規定がない行政指導に関し、どのような行政指導が独占禁止法との関係において問題を生じさせるおそれがあるかについての考え方を行政指導の諸類型ごとに具体的に示すと、次のとおりである。

(2) 価格に関する行政指導

公正かつ自由な競争を維持・促進するためには、商品又は役務の価格設定が事業者の自主的な判断に委ねられる必要があり、行政機関は、法令に具体的な規定がない価格に関する行政指導により公正かつ自由な競争が制限され、又は阻害されることのないよう十分留意する必要がある。例えば、次のような行政指導は、独占禁止法との関係において問題を生じさせるおそれがある（独占禁止法第三条、第八条第一号・四号・五号、第一九条）。

[1] 価格の引上げ又は引下げについて、その額・率（幅）等目安となる具体的な数字を示して指導すること。

このような行政指導により、事業者が共同して、又は事業者団体が、示された目安まで価格を引き上げ、又は引き下げることを決定することになるおそれがある。なお、ここでいう決定とは、明示的に決定し、又は合意することだけをいうのではなく、暗黙の了解又は共通の意思が形成されることも含まれる（以下同じ）。

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑮ 国土交通省の通報窓口に関する主な意見

- 国土交通省において、通報件数が多くなった場合に対応できるのか疑問がある。業務量の増加となるのではないか。
- 通報を受けてどのように対応するのか分からないため具体的な方法を明示してほしい。
- 虚偽の通報をする者が出てくる可能性があり、悪用されるおそれがある。
- 国の規制のための役割が更に増えてしまい、安全対策に関する既存の重要な仕事が手薄になってしまうおそれがある。もし設置するのであれば、事業者にとってより身近なバス協会や都道府県に代行させる方が効率的ではないか。
- 通報には証拠が必要なため内部告発によるものしか可能性がない。多くの噂を聞いても証拠がなければ通報できないため意味がない。

（注）当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑯ 貸切バスツアー適正取引推進委員会運営規則（案）（平成 28 年 8 月 30 日）（抜粋）

<p>（委員会の構成等）</p> <p>第 3 条 委員会は<u>有識者のほか（公社）日本バス協会、（一社）全国旅行業協会、（一社）日本旅行業協会および弁護士、行政関係者などあわせて 10 名以内</u>により構成する。</p> <p>（委員会の開催）</p> <p>第 5 条 委員会は、委員長の指示を受けて事務局が招集し、窓口に寄せられた事案のうちツアーの安全確保に関する重要事項について審議する。</p>

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑰ 国土交通省による通報窓口及び第三者委員会の通報窓口の実績（平成 28 年 8 月 30 日から 12 月 31 日まで）

（単位：件）

通報窓口	区分	通報件数		
			うち、調査対象が特定可能	
			うち、調査済み	うち、行政処分
国の相談窓口	44	14	3	0
第三者委員会	20	1	1	0

（注）1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

2 国土交通省及び第三者委員会は、調査対象が特定可能なものは全て調査に着手しているとしている。

図表 3-(2)-⑩ 「貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内」(国土交通省ホームページ)
(抜粋)

The screenshot shows the homepage of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (MLIT) of Japan. The page is titled "貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内" (Notice regarding the reporting window for illegal bus fares). The content includes a navigation menu, a search bar, and several sections of text providing information on how to report such incidents, including contact details and a list of examples.

国土交通省

YouTube Twitter 本文へ 文字サイズ変更 標準 拡大 音声読み上げ・ルビ振り English

Google™カスタム検索 検索 検索方法 サイトマップ

ホーム 国土交通省について 報道・広報 政策・法令・予算 オープンデータ お問い合わせ・申請

自動車

ホーム > 政策・仕事 > 自動車 > 貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内

貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内

貸切バスの不適正な運賃・料金に関する情報をお持ちの場合、通報様式をダウンロードの上、hqt-kashiki-unchin@ml.mlit.go.jpに情報をお寄せください。

<通報例>

例1. ○○小学校の林間学校に係る運行についての入札において、当社は公示運賃の最下限運賃・料金を応札したが、○○観光バス(株)が落札した。○○観光バスも公示運賃で届出ているとの情報をつかんでいる。
下限割れ運賃での運送を引き受けている可能性があるため調査してほしい。

例2. 私は■■運輸(有)に運転手として勤務しています。貸切バスの運賃が上がったと聞いていますが、私たちの待遇は一切に改善しません。
そこで、会社の事務担当の者と相談し、契約関係書類を確認したところ、○○運輸局で公示している運賃と比べて明らかに低い金額で契約しているものが多々ありました。
これは違法だと思いましたので通報しました。
なお、調査の際は、私の氏名は絶対に明かさないでください。

例3. ○月×日に会社の温泉旅行で○×△観光バスの貸切バスを利用し、○○万円支払いました。出発地の○○駅から目的地の××温泉までは往復△△km、所要時間は○○時間であり、運賃・料金シミュレーターでの試算では○△万円でした。公示された下限運賃を△万円下回っている疑いがあるので通報します。

貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口

通報先メールアドレス：hqt-kashiki-unchin@ml.mlit.go.jp

通報にあたっては、下記の通報様式をダウンロードの上、メールに添付して下さい。
[通報様式\(excel\)](#)
お電話での通報を希望される場合は、[こちら](#)へお願いします。

<通報上の注意点>

- ※通報内容が手数料等に関するものの場合、貸切バスツアー適正化取引推進委員会に情報提供する場合があります。
- ※国及び貸切バスツアー適正化取引推進委員会は通報者の個人情報を厳重に管理し、漏洩等の防止に適切な対策を講じます。
- ※お寄せいただいた情報は、国土交通省において、貸切バスの運賃・料金の収受に関する状況把握及び調査の参考にするために利用させていただきます。
- ※情報をお寄せいただく場合は、できるだけ詳細な情報をお寄せください。
- ※貸切バスの運賃・料金の収受と直接関係のない、サービス等に関するご連絡はご遠慮願います。
- ※お寄せいただいた内容についての個別の回答はいたしかねますので、予めご了承ください。
- ※お寄せいただいた内容についての確認のためにご連絡させていただく場合がございます。

(注) 下線は当省が付した。