

乗合バス事業者に対する独占禁止法違反被疑事件の処理について

平成17年2月3日
公正取引委員会

公正取引委員会は、仙台市 - 山形市間の高速バス路線（以下「仙台 - 山形線」という。）の共同運行を行っている乗合バス事業者及び仙台市 - 福島市間の高速バス路線（以下「仙台 - 福島線」という。）の共同運行を行っている乗合バス事業者に対し、運賃、運行回数等を共同で決定し競争業者に対抗している疑いがあったことから独占禁止法の規定に基づいて審査を行ってきたところ、これらの乗合バス事業者が、当委員会が平成16年2月に公表した「高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方」（別紙参照）を踏まえ、自主的に仙台 - 山形線及び仙台 - 福島線の共同運行の運営の在り方について改善を図ったことから、審査を終了することとした。

本件の概要は、以下のとおりである。

1 本件の概要

(1) 仙台 - 山形線の共同運行について

ア 仙台 - 山形線の共同運行を行っている2社（以下「2社」という。）は、それぞれ、仙台市、山形市において乗合バス事業を営んでいるが、仙台 - 山形線について、各社が発行した乗車券で利用者が2社が運行するいずれのバスにも乗車できることとし、運賃収入を着券精算^(注)する提携方法を採用している。

（注）各社の便で受領した（着札した）乗車券に基づき、各社の運送収入を確定し、各社間で精算すること。

イ 2社は、このような仙台 - 山形線の共同運行について、以下の事項を確認し、共同運行の運営の改善を図った。

(ア) 運賃の設定、回数券の割引率、運行回数等は、各社が独自に決定すること

(イ) 運賃の設定、回数券の割引率、運行回数等について、運輸局への認可申請又は届出の前に2社間で協議を行わないこと

(ウ) 各社の運行時刻の調整は、利用者利便のために必要な場合に行うこと

なお、従来、2社の運行回数は同一であったが、本年1月、2社がそれぞれの事情に応じた時間帯に増便を行い、運行回数が異なっている。

問い合わせ先	公正取引委員会事務総局東北事務所第一審査課 電話 022-225-7095（直通） 公正取引委員会事務総局審査局特別審査部第三特別審査 電話 03-3581-1779（直通）
ホームページ	http://www.jftc.go.jp

(2) 仙台 - 福島線の共同運行について

ア 仙台 - 福島線の共同運行を行っている3社(以下「3社」という。)は、仙台市又は福島市のいずれか又は双方において、乗合バス事業を営んでいるが、仙台 - 福島線について、3社の運賃収入をいったんプールした上で各社の運行回数比に応じて配分する提携方法を採用している。

イ 3社は、このような仙台 - 福島線の共同運行について、以下のとおりとし、共同運行の運営の改善を図った。

(ア) 各社が発行した乗車券で利用者が3社が運行するいずれのバスにも乗車できることとして、運賃収入を着券精算するなどの方法に変更するとともに、運賃の設定、回数券の割引率、運行回数等は、各社が独自に決定すること

(イ) 運賃の設定、回数券の割引率、運行回数等について、運輸局への認可申請又は届出の前に3社間で協議を行わないこと

2 公正取引委員会の対応

前記のとおり、乗合バス事業者における共同運行の運営に関して改善が図られ、各路線については、共同運行の下においても、各乗合バス事業者が独自の割引運賃やサービスを設けて競争することが可能な態勢になったことから、審査を終了することとした。

なお、乗合バス事業者が、運賃、運行回数等について情報交換を行い、共同して競争業者に対抗する行為を行うことは、独占禁止法第3条(私的独占及び不当な取引制限の禁止)違反につながるおそれがあるものであり、当委員会としては、今後とも、公正かつ自由な競争の促進の観点から、高速バスの共同運行について注視していくこととしている。

高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方

1 一般に、一般乗合旅客自動車運送事業者（以下単に「事業者」という。）による、運賃・料金、運行回数又は運行系統を制限する協定及び路線分割、市場分割を行う協定は、原則として独占禁止法上問題となる。（注1）

（注1）例えば、協定に参加する各事業者の運賃収入をいったんプールした上で、それを運行回数比等に応じて配分する形態に関する協定は、事業者間で運賃、運行回数等について制限することになり、原則として独占禁止法上問題となる。

また、運賃収入を着券精算する等各事業者の実乗車人数に応じて運賃収入を精算する形態に関する協定であっても、事業者間で運賃、運行回数等について制限することになる場合には、原則として独占禁止法上問題となる。

2 しかしながら、高速バス（都市間を結び、停車する停留所を限定して運行する急行系統で、運行系統キロが概ね50キロメートル以上の乗合バスをいう。）の運行については、着地が事業者の営業区域から遠隔地にあり、事業者が単独では運行しにくい場合が多いという特性がある。こうした高速バスの運行における特性を踏まえると、そうした特性に応じた必要な範囲を超えない形で行われる以下の協定は、参入可能な事業体を増やすという競争促進的効果が認められ、また、事業者が単独では達成し得ない効率性を達成することにより利用者の利便に資すると考えられることから、路線分割、市場分割を行う協定を除き、原則として独占禁止法上問題とはならない。

ア 事業者が単独では参入しにくい場合（注2）において、新規路線を開設するために行われる共同経営に関する協定

イ 上記アの目的に基づく協定を既に行っている事業者が単独では当該協定に係る路線を維持することが困難な場合（注2）に行われている当該協定

ただし、平成14年2月に施行された道路運送法の改正によるいわゆる需給調整規制の廃止により、路線への参入が行いやすくなる等、競争環境が変化している中、当該協定に参加する事業者が共同して、競合路線を運行する他の事業者を排除し又は他の事業者による競合路線への新規参入を阻害する行為及び他の事業者が協定に参加し又は協定から脱退することを不当に制限する行為は独占禁止法上問題となる。

（注2）例えば、着地が事業者の営業所から遠隔地にあるため、当該事業者が、着地において復路の集客を行うのに必要な経営資源を有していない、バスターミナル等の発着施設、駐車場等の施設を着地において有していない状況にあり、それに要する費用を単独では負担し難い場合が考えられる。