

各運輸支局

輸送・監査担当首席運輸企画専門官 殿

自動車交通部旅客第一課長

クリームスキミングの要件について

一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領（平成13年9月27日付け国自旅第90号）にて、競合路線内における時間帯等のクリームスキミングとなるような運行計画は、オフピーク時間帯の利用者利便の低下につながるおそれがあること等から、届出がなされた運行計画（道路運送法施行規則第6条第5項又は第15条の15に基づき、事業の許可申請書又は事業計画変更認可申請書と同時に提出する場合を含む。）についてクリームスキミング的運行が行われることが明らかである場合は、届出者に対してこれを是正するよう指導をすることが規定されているところである。是正指導の実施にあたり、不明瞭であった事項について、下記整理により、明確化したので、事務処理上遺漏なきよう取り計らわれない。

記

1. 競合について

新たに運行計画を届け出られた系統（以下「新設系統」という。）の系統キロについて、既存事業者の運行系統（以下「既存系統」という。）と同一路線上で乗降可能な区間（以下「競合区間」という。）が50%以上重複している場合を「競合」するものとする。

ただし、経路は異なるが停留所が共通する区間であって既存系統の途中停留所が存しない場合、当該区間は競合区間とみなすものとする。

なお、経路が異なる近接路線を含めた競合や需要動向の類似性については、利害関係人からの申出内容の適切性を踏まえて個別に判断するものとする。

2. オンピーク時間帯・オフピーク時間帯について

各時間帯の運行回数を時間で除した単位時間当たりの運行回数（以下「運行頻度」という。）を平日ダイヤ・土日祝ダイヤごとで算出、より多い時間帯ふたつを当該系統のオンピーク時間帯、その他の時間帯をオフピーク時間帯とし、運行頻度が同一の時間帯がある場合は、運行回数のより多いものをオンピーク時間帯とする。

ただし、より多い時間帯ふたつの運行頻度に2倍以上の差がある場合、ひとつの時間帯のみをオンピーク時間帯とするものとするが、新設系統については、既存系統のオフピーク時間帯にあたる場合又は既存系統のオンピーク時間帯がひとつの場合に限るものとする。

なお、新たに届け出られた運行計画の中で上り便と下り便が別系統として設定されている場合は時間帯毎運行回数を合算してピーク時間帯を判断するものとし、新設系統について往路又は復路のいずれかしか設定されていない場合は、既存系統の方面を同じくする運行について各時間帯の運行頻度を算出し、ピーク時間帯を判断するものとする。

3. オンピーク時間帯が一致しない場合について

新設系統の系統キロについて、既存系統と競合区間が50%以上重複している場合であっても、新設系統と既存系統とでオンピーク時間帯が一致しない場合、需要動向が異なるものとしてクリームスキミング的運行の判定対象にはしないものとする。

4. クリームスキミング的運行の判定について

新設系統の系統キロについて、既存系統と競合区間が50%以上重複している場合であっても、新設系統と既存系統とでオンピーク時間帯が一致する場合は、クリームスキミング的運行の判定対象とし、オンピーク時間帯の運行回数（A）とオフピーク時間帯の運行回数（B）について

A/Bの数値（小数点第2位以下の端数切り上げ）を系統ごとで算出し、新設系統のA/Bが既存系統のA/Bの1.5倍を上回っていないか審査するものとする。なお、該当する既存系統が複数ある場合は最も運行回数が多いものと比較するものとし、利害関係人からの申出が適切なものと認められる場合は1.0倍を上回っていないか審査するものとする（以下、5.においても同じ）

5. 是正指導方針について

新設系統のA/Bが既存系統のA/Bの1.5倍の数値を上回る場合又は新設系統にかかるオフピーク時間帯の運行回数（B）が0回の場合、クリームスキミングの運行に該当するものとして、届出者に対してオンピーク時間帯の減便やオフピーク時間帯の増便をするよう是正指導をすることとなるが、以下の場合などにあつては新設系統の運行により利用者利便の低下が生じないと見込まれることから、是正は求めないものとする。

なお、新設系統にかかる運行計画変更届出の受理後に提出された既存系統にかかる運行計画の変更は是正指導にあたって考慮しないものとする。

- ・ オンピーク時間帯における混雑率が極端に高い場合
- ・ オンピーク時間帯に長時間利用者が待つような極度の積み残しが発生している場合
- ・ オフピーク時間帯における輸送効率が極端に低い場合
- ・ オフピーク時間帯に生活交通として利用者が皆無に近い場合
- ・ 既存系統のオフピーク時間帯運行回数が0の場合などA/B数値が適切に算出できない場合
- ・ 既存系統では対応できない需要があり、需要者から書面で運行委託を受けている場合
- ・ 新設系統のダイヤについて地域公共交通会議での合意が調っている場合
- ・ 新設系統の運行事業者と既存事業者とが同一の企業結合集団に属する場合
- ・ 新設系統と既存系統が共同運行をする場合
- ・ 新設系統の運送収入が複数社間の運賃プールの対象となっている場合
- ・ 短期間での運行であり新設系統について運輸する期間が定められている場合
- ・ 新設系統と競合区間を同じくする自社他系統があり、時間帯毎運行回数を合算してA/Bの数値を算出した結果、既存系統のA/Bの1.5倍を上回らない場合
- ・ その他、運行計画の届出を受理した運輸支局長が必要と認める場合

6. 利害関係人からの申出について

運行計画の届出について利害関係人等が知りうる状態になった日から14日以内に、旅客の利便が損なわれるおそれがあることについて利害関係人等から合理的な説明を伴う申出をできることとされているが、以下のものを最低限提出させるものとする。

- ・ 路線の競合状況の分かる図面
- ・ 既存系統の運行計画
- ・ 競合率算定表

① 需要動向の類似する系統を競合系統とする場合

- ・ 想定する需要の概要
- ・ 当該系統の利用実態を示した統計及び挙証資料【直近3ヶ月以上1年以下】
※既存系統の輸送実績の中で当該需要が占める割合についてODデータをもって示すこと

② 運行経路の異なる区間を競合率に含める場合

- ・ 当該区間における停留所の利用実態を示した統計及び挙証資料【直近3ヶ月以上1年以下】
※当該停留所にかかる利用種別（現金・SF利用・定期種別等）及び
利用種別ごとで利用の多い乗車地・降車地についてODデータをもって示すこと

付 則

1. 本事務連絡は、令和8年4月1日以降において受理する申請・届出から適用する。
2. 平成29年2月の事務連絡「クリームスキミング的運行におけるピーク・オフピークの考え方について」は廃止する。

クリームスキミングの要件について(事務連絡)



中国運輸局自動車交通部
旅客第一課長



中国運輸局

Chugoku Transport & Tourism Bureau

1. 競合について

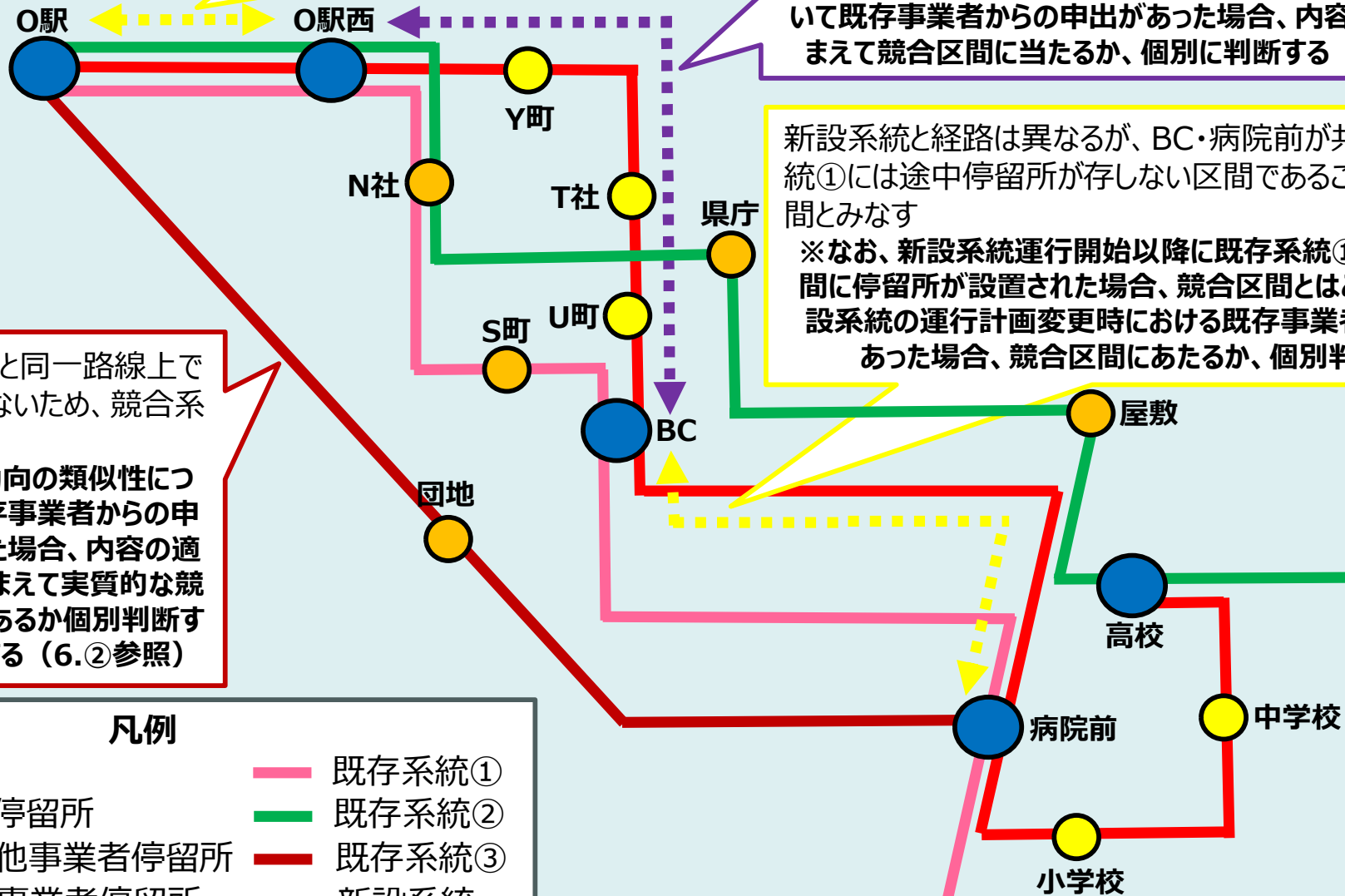
新設システムの系統キロについて、既存系統と同一路線上で乗降可能な区間が50%以上重複している場合を「競合」とする

新設系統と既存系統とが同一路線上で乗降できるため、①②いずれの系統とも競合区間に当たる

新設系統と既存系統とが同一路線上で乗降できないため、①②いずれとも競合区間に当たらない
 ※近接区間停留所（N社・S町・県庁・屋敷）の利用実態について既存事業者からの申出があった場合、内容の適切性を踏まえて競合区間に当たるか、個別に判断する（6.①参照）

新設系統と経路は異なるが、BC・病院前が共通、既存系統①には途中停留所が存しない区間であることから競合区間とみなす
 ※なお、新設系統運行開始以降に既存系統①のBC～病院間に停留所が設置された場合、競合区間とはみなさない。新設系統の運行計画変更時における既存事業者からの申出があった場合、競合区間にあたるか、個別判断する。

新設系統と同一路線上で乗降できないため、競合系統非該当
 ※需要動向の類似性について、既存事業者からの申出があった場合、内容の適切性を踏まえて実質的な競合関係にあるか個別判断するものとする（6.②参照）



凡例

- 共通停留所
- 既存他事業者停留所
- 参入事業者停留所
- 既存系統①
- 既存系統②
- 既存系統③
- 新設系統

2. オンピーク時間帯・オフピーク時間帯について 中国運輸局 (ピーク時間帯の原則)

新設系統にかかる時間帯ごと運行回数を入力

【届出事業者】 ● ● バス (株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
	新設系統(往路)	4	1	3	2
	新設系統(復路)	3	1	4	2
	運行頻度	3.5	0.285714286	2.333333333	0.333333333
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)

既存系統にかかる時間帯ごと運行回数を入力

【既存事業者】 □ □ バス (株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
	既存系統(往路)	3	3	8	6
	既存系統(復路)	4	2	4	2
	運行頻度	3.5	0.714285714	4	0.666666667
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)

各時間帯の単位時間当たりの運行回数(運行頻度)を算出、より多い時間帯ふたつが当該系統のオンピーク時間帯とする。

オンピーク時間帯が一致するため、クリームスキミング的運行の判定対象とし審査を実施する(4.参照)

2. オンピーク時間帯・オフピーク時間帯について 中国運輸局 (運行頻度が同一の時間帯がある場合)

新設系統の運行頻度を算出した結果、朝と夕で同一

【届出事業者】 ●●バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台~8時台	9時台~15時台	16時台~18時台	19時台~6時台
	新設系統(往路)	3	12	5	2
	新設系統(復路)	3	12	4	2
	運行頻度	3	3.428571429	3	0.333333333
	オン(A)オフ(B)判定	(B)	(A)	(A)	(B)

既存系統の運行頻度を算出した結果、昼と夕で同一

【既存事業者】 □□バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台~8時台	9時台~15時台	16時台~18時台	19時台~6時台
	既存系統(往路)	5	14	6	6
	既存系統(復路)	5	14	6	2
	運行頻度	5	4	4	0.666666667
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(A)	(B)	(B)

各時間帯の単位時間当たりの運行回数(運行頻度)が一致した場合、運行回数のより多いものをオンピーク時間帯とする。

オンピーク時間帯が一致しないため、クリームスキミング的運行の判定対象にはしないものとする。

2. オンピーク時間帯・オフピーク時間帯について 中国運輸局 (オンピーク時間帯をひとつとする例外)

新設系統の運行頻度を算出した結果、より多い時間帯ふたつの運行頻度に2倍以上の差が生じている

【届出事業者】	● ● バス (株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
		新設系統(往路)	1	14	3	0
		新設系統(復路)	1	14	3	0
		運行頻度	1	4	2	0
		オン(A)オフ(B)判定	(B)	(A)	(B)	(B)

既存系統の運行頻度を算出した結果、より多い時間帯ふたつの運行頻度に2倍以上の差が生じている

【既存事業者】	□ □ バス (株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
		既存系統(往路)	0	21	3	4
		既存系統(復路)	0	1	0	3
		運行頻度	0	3.142857143	1	0.5833333333
		オン(A)オフ(B)判定	(B)	(A)	(B)	(B)

より多い時間帯ふたつの運行頻度に2倍以上の差がある場合、ひとつの時間帯のみをオンピーク時間帯とする

オンピーク時間帯が一致するため、クリームスキミング的運行の判定対象とし審査を実施する

2. オンピーク時間帯・オフピーク時間帯について 中国運輸局 (オンピーク時間帯をひとつにできない事例)

新設システムの運行頻度を算出した結果、より多い時間帯ふたつの運行頻度に2倍以上の差がある場合であっても

【届出事業者】 ●●バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
	新設系統(往路)	4	1	3	0
	新設系統(復路)	4	1	3	0
	運行頻度	4	0.285714286	2	0
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)

既存システムの運行頻度を算出した結果、より多い時間帯ふたつの運行頻度の差が2倍未満の場合

【既存事業者】 □□バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
	既存系統(往路)	3	15	8	6
	既存系統(復路)	4	2	4	2
	運行頻度	3.5	2.428571429	4	0.666666667
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)

新設システムについても原則どおり、より多い時間帯ふたつを当該システムのオンピーク時間帯とする。

オンピーク時間帯が一致するため、クリームスキミング的運行の判定対象とし審査を実施する

2. オンピーク時間帯・オフピーク時間帯について 中国運輸局

(オンピーク時間帯をひとつにできる事例)

新設系統の運行頻度を算出した結果、より多い時間帯ふたつの運行頻度に2倍以上の差が生じている

【届出事業者】	● ● バス (株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
		新設系統(往路)	1	14	3	0
		新設系統(復路)	1	14	3	0
		運行頻度	1	4	2	0
		オン(A)オフ(B)判定	(B)	(A)	(B)	(B)

既存系統の運行頻度を算出した結果、より多い時間帯ふたつの運行頻度の差が2倍未満の場合であっても

【既存事業者】	□ □ バス (株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
		既存系統(往路)	3	15	8	6
		既存系統(復路)	4	2	4	2
		運行頻度	3.5	2.428571429	4	0.666666667
		オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)

新設系統のオンピーク時間帯が、既存系統のオフピーク時間帯となる場合、ひとつの時間帯のみをオンピーク時間帯とする

オンピーク時間帯が一致しないため、クリームスキミング的運行の判定対象にはしないものとする。

3. オンピーク時間帯が一致しない場合について 中国運輸局

新設系統にかかる時間帯ごと運行回数を入力

【届出事業者】 ●●バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
	新設系統(往路)	1	14	3	0
	新設系統(復路)	1	13	4	0
	運行頻度	1	3.857142857	2.333333333	0
	オン(A)オフ(B)判定	(B)	(A)	(A)	(B)

既存系統にかかる時間帯ごと運行回数を入力

【既存事業者】 □□バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～6時台
	既存系統(往路)	3	15	8	6
	既存系統(復路)	4	2	4	2
	運行頻度	3.5	2.428571429	4	0.666666667
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)

各時間帯の単位時間当たりの運行回数(運行頻度)を算出、より多い時間帯ふたつが当該系統のオンピーク時間帯となる。

オンピーク時間帯が一致しないため、クリームスキミング的運行の判定対象にはしないものとする。

4. クリームスキミング的運行の判定について

新設系統と既存系統とでオンピーク時間帯が一致する場合は、クリームスキミング的運行の判定対象としオンピーク時間帯の運行回数(A)とオフピーク時間帯の運行回数(B)を系統ごとに算出(A/B)を比較する。

【届出事業者】 ●●バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台~8時台	9時台~15時台	16時台~18時台	19時台~6時台	【届出事業者】 ●●バス(株)	オンピーク	オフピーク	(A/B)	
	新設系統(往路)	4	1	3	2		オンピーク	オフピーク		
	新設系統(復路)	3	1	4	2		(A)	(B)		
	運行頻度	3.5	0.285714286	2.333333333	0.333333333		14	6		2.33
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)					
【既存事業者】 □□バス(株)	【平日ダイヤ】	7時台~8時台	9時台~15時台	16時台~18時台	19時台~6時台	【既存事業者】 □□バス(株)	オンピーク	オフピーク	(A/B)	
	既存系統(往路)	3	3	8	6		オンピーク	オフピーク		
	既存系統(復路)	4	2	4	2		(A)	(B)		
	運行頻度	3.5	0.714285714	4	0.666666667		19	13		1.46
	オン(A)オフ(B)判定	(A)	(B)	(A)	(B)					

オンオフピーク時(A/B)運行比率

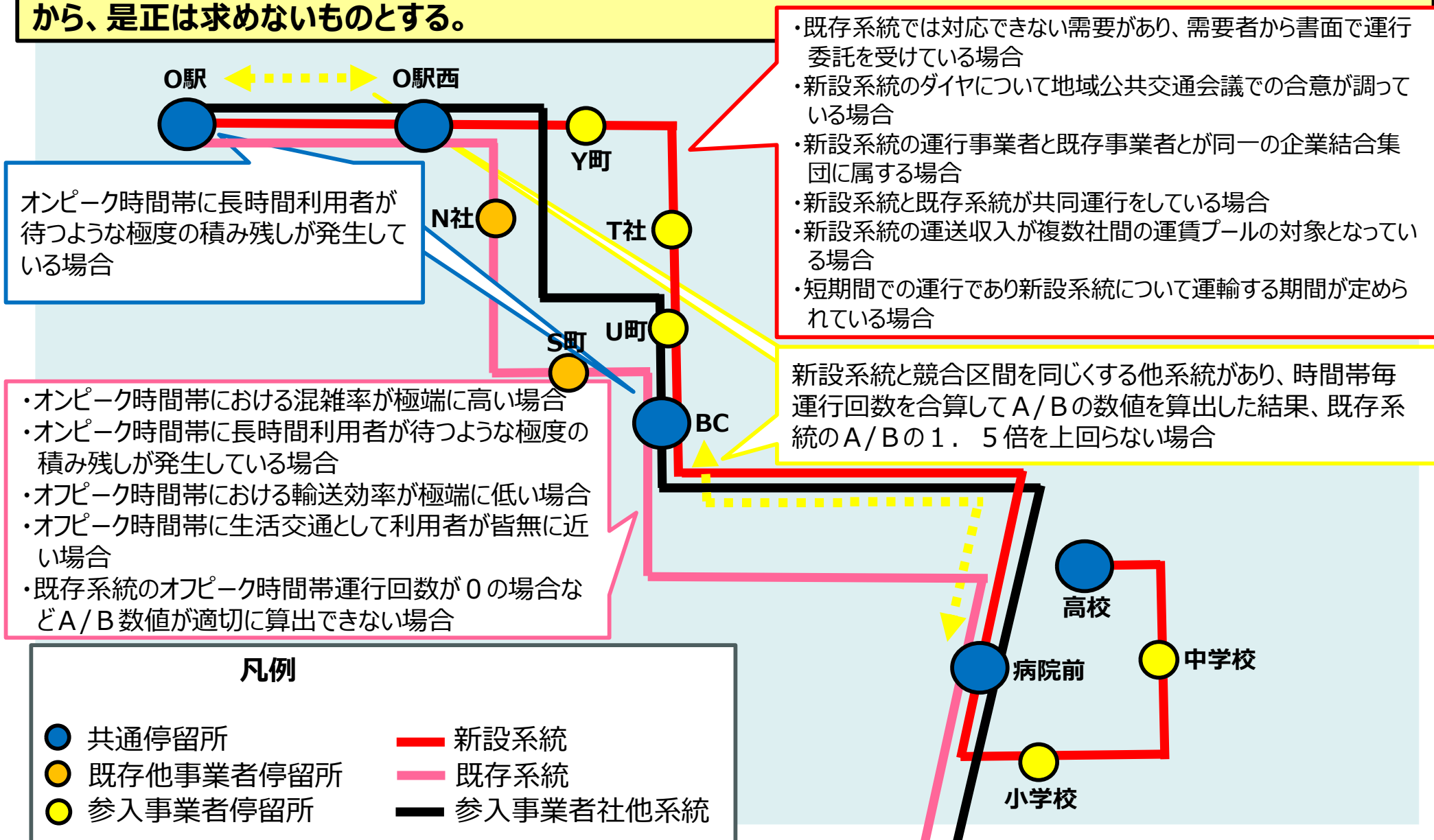
1.60

$(14 / 6) \div (19 / 13) = 1.60 \times 1$
 オンオフピーク時(A/B)運行比率が1.5 $\times 2$ を超えるためクリームスキミング的運行に該当。
 ※1: 小数点第2位以下の端数切り上げ
 ※2: 利害関係人からの申出が適切なものと認められる場合は「1.0」

5. 是正指導方針について

(利用者利便の低下が生じないと見込まれる事例)

新設システムのA/Bが既存システムのA/Bの1.5倍を上回る場合、クリームスキミング的運行に該当するものとして、届出者に対してオンピーク時間帯の減便やオフピーク時間帯の増便をするよう是正指導をすることとなるが、以下の場合などによっては新設システムの運行により利用者利便の低下が生じないと見込まれることから、是正は求めないものとする。



6. ①需要動向の類似する系統を競合系統とする場合

(例)実質的競合関係の利用実態統計【ODデータ算出期間:令和〇年〇月～〇月分】

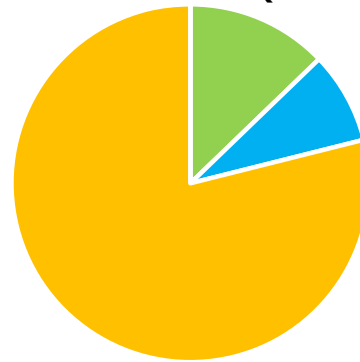
O駅～Fセンター間の総トリップ数●●●●件のうち、O駅方面～病院間のトリップ数は●●●●件を占めており、同区間の半数以上が通学定期利用である。ODデータ算出期間中における通学定期の同一IDによる延べ利用回数も●●回以上の者が●●名以上あり、小児運賃での利用も●●●件に上ることから、O駅方面～病院前間には実質的な通学需要が認められるため、●●バス(株)が小学校への通学を目的として設定する新設系統と既存系統①は実質的な競合関係にあるものと思料する。

系統図【既存系統①】



O駅～Fセンター間の総トリップ数：●●●●件【往路●●●● 復路●●●●】

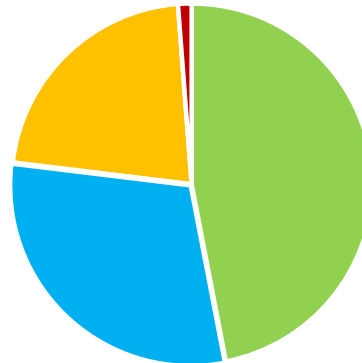
O駅方面～病院前間で病院前を降車地【往路】又は乗車地【復路】とするトリップ数●●●●件(うち、小児利用●●●●件)の内訳



【同一IDによる延べ利用回数】

【利用方法】	①	②	③	④	⑤
■ 通勤定期	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回
■ SF利用	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回
■ 通学定期	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回

病院前～Fセンター方面間で病院前を乗車地【往路】又は降車地【復路】とするトリップ数●●●●件(うち、小児利用●●●●件)の内訳



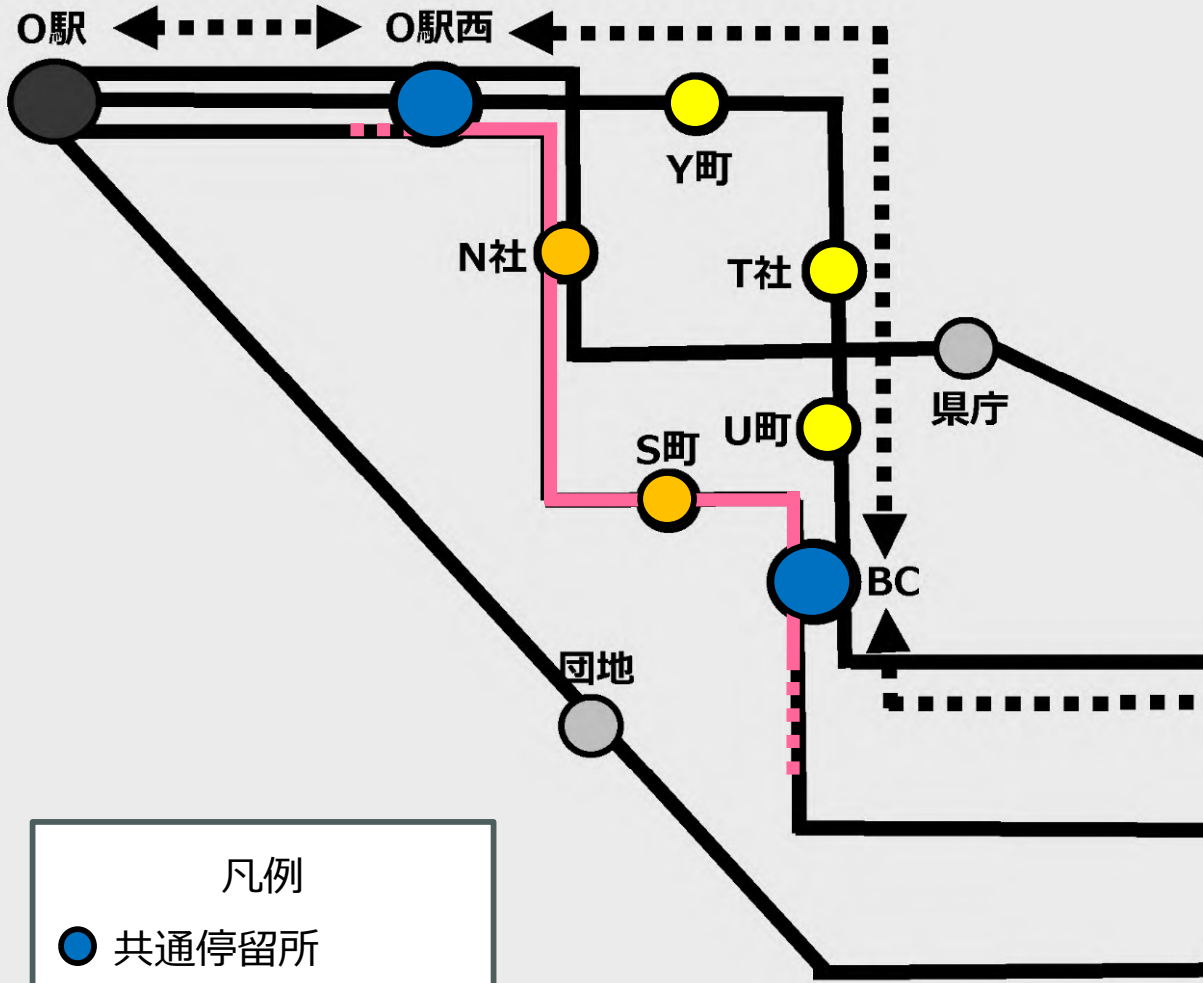
【同一IDによる延べ利用回数】

【利用方法】	①	②	③	④	⑤
■ 通勤定期	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回
■ SF利用	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回
■ 通学定期	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回
■ 敬老定期	●●回	●●回	●●回	●●回	●●回

6. ②運行経路の異なる区間を競合率に含める場合

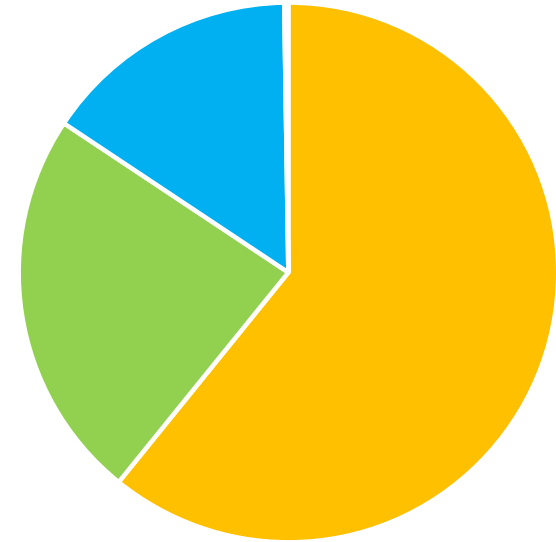
(例)近接区間停留所の利用実態統計[ODデータ算出期間:令和〇年〇月~〇月分]

既存系統①におけるO駅西~BC間は通学定期による利用が全体の半数を超えていることから通学利用を主とした区間であり、通学定期利用のうち〇〇小学校の最寄り停留所である「病院前」での乗降がその■%を占めていることから、本利用実態を踏まえると●●バス(株)が小学校への通学を目的として設定する新設系統にかかる近接競合区間に当たるものと思料する。



- 凡例
- 共通停留所
 - 既存事業者停留所
 - 参入事業者停留所

O駅西~BCを乗車地又は降車地とする
トリップ数●●●●件の利用方法内訳



■ 通学定期 ■ SF利用 ■ 通勤定期 ■ 敬老定期

通学定期による利用が多い停留所

順位	停留所名	トリップ数	割合
1	病院前	●●●	■%
2	短大前	●●●	■%
3	▲センター	●●	■%
3	O駅	●●	■%
5	農協前	●●	■%
6	郵便局北	●●	■%
7	郵便局前	●●	■%
8	■営業所	●●	■%
9	××北	●	■%
10	□□寺	●	■%