

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

2018年9月号 (Vol. 3)

森・濱田松本法律事務所 観光法プラクティスグループ

(編集責任者：弁護士 荒井 正児)

1. ランドオペレータ登録制度
2. クルーズ船をめぐる港湾法の改正

1. ランドオペレータ登録制度

I. はじめに

平成30年1月4日から改正旅行業法が施行され、従前、規制の対象となっていなかったランドオペレータに関する登録制度が導入されました。ランドオペレータ（ツアーオペレータとも呼ばれ、旅行業法では「旅行サービス手配業」と定義されます。）とは、旅行者からの依頼を受けて、バスや航空等の運送サービスや、旅館やホテル等の宿泊サービスの手配を行う業者です。

近年、日本国内の交通機関や宿泊先の手配についてのノウハウ等を持たず、言語の壁もある海外の旅行会社が、日本のランドオペレータに手配を依頼したり、国内の中小旅行業者が、コスト削減のためにランドオペレータに取次ぎを依頼することが増加しています。しかしながら、何らの規制も受けないランドオペレータの中には、下限割れ運賃で貸切バスを手配したり、悪質なガイドや高額キックバックを前提とした免税店への連れ回し等を行う業者もあり、海外からの観光客からこれらの問題点を指摘されたり、低料金で運行される安全性の低いバスを利用した結果、15名が死亡・26名が負傷した平成28年1月の長野県軽井沢でのスキーバス事故のような大事故が発生したりする等、その問題点が大きくクローズアップされるようになりました。

このようなランドオペレータの存在感の高まりと、それに伴う取引の公正及び旅行の安全の確保を目的として、旅行業法が改正され、旅行サービス手配業（いわゆるランドオペレータ）についての登録制度が導入され、旅行者等に対し、旅行サービス手配業務取扱管理者の選任、取引の相手方に対する書面交付義務等を課し、また、一定の禁止行為が省令により明示されました。

また、平成30年1月4日施行の改正旅行業法では、地域の観光資源を生かした地域限定旅行商品や体験交流型の旅行商品の造成を促進するため、旅行業務取扱管理者の選任に関する規制の緩和や、地域限定旅行業務取扱管理者試験制度も創設されており、同時に改正された通訳案内士法とともに、近年増加する一地域長期滞在型の旅行者のニーズに応えるための制度が徐々に整ってきています。

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

II. 旅行サービス手配業登録制度

(1) 登録制の導入

従前、旅行業法は、消費者である旅行者の取引の安全を目的の一つとしていたため、業者間の取引のみを扱い、消費者に対してサービスを提供しないランドオペレータについては、その規制の対象外としていました。しかし、近年の旅行業界におけるランドオペレータの存在感の高まりを踏まえ、そのような現状に適合した取引の公正及び旅行の安全の確保を目的として、新たにランドオペレータについて、観光庁長官（実際には、ランドオペレータ業務を行う主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事）の行う登録を受けることが必要とされることになりました（旅行業法（以下「法」といいます。）23条。ただし、既に旅行業の登録を受けている事業者は、新たな登録は不要です。）。

(2) ランドオペレータの定義

今回、新たに規制の対象とされたランドオペレータ、すなわち「旅行サービス手配業」を営む者とは、「報酬を得て、旅行業を営む者（外国の法令に準拠して外国において旅行業を営む者を含む。）のため、旅行者に対する運送等サービス又は運送等関連サービスの提供について、これらのサービスを提供する者との間で、代理して契約を締結し、媒介をし、又は取次ぎをする行為（取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定めるものを除く。）」（法2条6項）を行う者をいいます。

例えば、以下のような行為等を行う者がこれに該当します。

【規制の対象となる行為】

- ・ 運送（鉄道、バス等）又は宿泊（ホテル、旅館等）の手配
- ・ 全国通訳案内士及び地域通訳案内士以外の有償によるガイドの手配
- ・ 免税店における物品販売の手配等

他方で、「取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないもの」として国土交通省令により規制の対象外とされているのは、以下のような行為です。

【規制の対象とならない行為】

- ・ 本邦外における運送等サービス又は運送等関連サービス提供者との間の契約の代理締結、媒介、取次ぎ
- ・ 報酬を得ずに行う通訳案内の手配、全国通訳案内士又は地域通訳案内士による通訳案内の手配

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

・免税店以外の店のあっせん

もつとも、これらの規制対象外の行為と上述の規制対象との行為を組み合わせる場合（例えば、有償ガイドに免税店以外の店を案内させる手配をする場合等）には、原則通り、旅行業法の適用を受けることになります。

(3) ランドオペレータの行為規制及び罰則等

また、ランドオペレータには、以下のような行為規制が課されることとなりました。

- ・営業所ごとに1人以上の旅行サービス手配業務取扱管理者（総合旅行業務取扱管理者試験・国内旅行業務取扱管理者試験合格者、又は一定の研修課程修了者）の選任（法28条）
- ・契約締結時に、遅滞なく、取引の相手方に対して旅行者に提供すべき旅行に関するサービスの内容その他一定の事項を記載した書面を交付（法30条）
- ・事実不告知・不実告知、債務履行遅延、及び、旅行サービス手配業の信用を失墜させるものとして国土交通省令で定める行為（下限割れ運賃による貸切バスの手配や悪質な土産物屋への連れ回し等）の禁止（法31条）

また、旅行サービス手配業に係る業務の適正化を担保するため、観光庁長官が、立入検査を行い、旅行サービス手配業者に報告義務を課すことや、業務改善命令、業務停止命令、登録取消等を行うこともできることとされています。さらに、旅行サービス手配業の登録を受けずに営業を行った者には、罰則（1年以下の懲役若しくは100万円以下の罰金又はその両方）が課されることとされています（法74条6号）。

Ⅲ. 旅行業務取扱管理者に関する規制緩和

旅行業務取扱管理者とは、旅行に関する計画の作成、料金の揭示、旅行業約款の揭示及び備置き、取引条件の説明、書面の交付等の業務を行う者をいいます（法11条の2、旅行業法施行規則（以下「施行規則」といいます。）10条参照）。

従来の旅行業法の下では、旅行者及び旅行者代理業者（以下「旅行者等」といいます。）は、一人以上の旅行業務取扱管理者を選任する必要があり、旅行業務取扱管理者は、複数の営業所を兼任することが禁止されていました。そのため、例えば、自ら旅行業の登録を受けて体験交流型旅行商品の企画販売を行いたいという宿泊施設等の事業者が現れても、人員不足等の理由で、当該宿泊施設単独では旅行業務取扱管理者を確保することができないために、体験交流型旅行商品の造成が阻害されていました。そこで、今回の旅行業法の改正により、旅行の安全や旅行者利便の確保に支障が生じない

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

場合¹には、旅行業務取扱管理者が複数営業所を兼務することが認められることになりました（法 11 条の 2 第 5 項）。

改正前	改正後
旅行者等は、その営業所において、一人以上の旅行業務取扱管理者を選任し、旅行業務取扱管理者が複数の営業所を兼務することは禁止される。	旅行の安全や旅行者利便の確保に支障が生じない場合は、旅行業務取扱管理者が複数の営業所を兼務することができる。

IV. 地域限定旅行業務取扱管理者試験制度の創設

旅行業務取扱管理者は、旅行業務取扱管理者試験に合格した者でなければなりません（法 11 条の 2 第 6 項）。

従来、旅行業務取扱管理者試験には、総合旅行業務取扱管理者試験（海外旅行の取扱いも可能）及び国内旅行業務取扱管理者試験（国内旅行のみ）の二種類の試験がありました。第一種旅行業務（国内外の旅行業務全般）を行う営業所では、総合旅行業務取扱管理者試験の合格者の選任が、第二種（国内の旅行業務全般）・第三種（隣接市町村までの企画旅行業務及び国内における手配旅行）・地域限定旅行業務（隣接市町村までの旅行業務）を行う営業所では、総合旅行業務取扱管理者試験又は国内旅行業務取扱管理者試験の合格者の選任が、それぞれ求められていました。

地域限定旅行業について、地域の観光資源を生かした旅行商品や体験交流型の旅行商品を取扱う意欲のある宿泊施設等の事業者が資格を取得するニーズが高まっていました。しかし、国内旅行業務取扱管理者試験には、地域限定旅行者にとって必要のない知識も含まれており、資格取得が困難になっているとの指摘がなされていました。そこで、地域限定旅行業の業務実態にあわせ、地域限定旅行業務取扱管理者試験が新たに創設されることになりました（法 11 条の 2、法 11 条の 3）。

V. おわりに

改正旅行業法の施行から既に 9 か月近くが経過していますが、ランドオペレータ業務を行う事業者は、自身の事業内容が旅行サービス手配業に該当しないかを今一度確認し、必要があれば適切に登録を行い、法の規制を遵守することが求められます。同時に、ランドオペレータに業務を依頼する旅行者も、自社の契約の相手方となるランドオペレータが改正法に従って適切に登録を行っているか、書面交付義務に違反したり禁止行為を行ったりしていないか等を確認し、法令違反に加担することがないように注意すること

¹ 具体的には、当該営業所における旅行業務に関する旅行者との取引の額の合計額が、国土交通省令で定める額を超えない場合（年間 1 億円）であって、当該複数の営業所が近接しているとき（営業所間の距離の合計が 40 キロメートル以下）とされています（施行規則 10 条の 2、10 条の 3）。

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

が望まれます。

また、旅行業務取扱管理者設置の規制緩和や、地域限定旅行業務取扱管理者試験の新規創設を活用し、従前、旅行業務取扱管理者を設置することが困難であった小規模宿泊施設等においても、今後は当該地域の特性を活かした旅行商品の販売が活発化することが期待されます。

参考資料

- 論文 法律解説（国土交通）通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律
掲載誌 法令解説資料総覧 430号 4-13頁
編集人 田中英弥

アソシエイト 森田 茉莉子

☎ 03 6266 8722

✉ mariko.morita@mhmjapan.com

アソシエイト 塚原 明日香

☎ 03 5223 7704

✉ asuka.tsukahara@mhmjapan.com

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

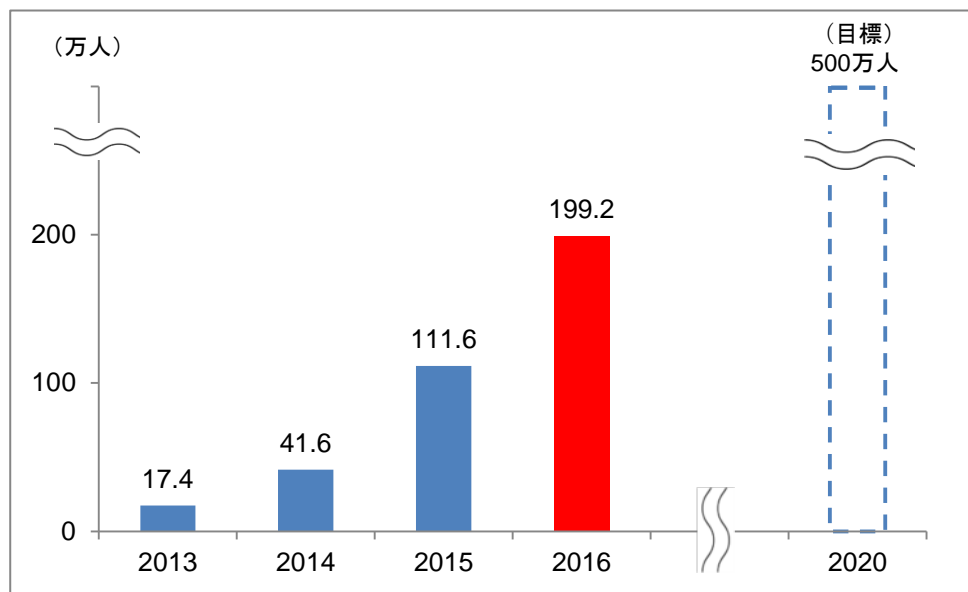
2. クルーズ船をめぐる港湾法の改正

I. はじめに

平成 29 年 7 月 8 日に施行された港湾法の一部を改正する法律の概要並びに現在想定される主な法的問題についてご紹介いたします。今回の改正は、港湾法における旅客の取扱いの位置づけを強化したものであり、近年活発化しているクルーズ船ビジネスに直結し、インバウンド旅客の呼び込みを促進するという点で観光ビジネスとの関係が深い内容になっています。

II. 改正の背景

現在、訪日外国人旅行者の数は増加傾向にあり、2016 年の訪日クルーズ旅客数は前年比 78%増の 199.2 万人、我が国港湾への寄港回数は前年比 39%増の 2018 回(速報値)となり、いずれも過去最高となっています。

(訪日クルーズ旅客数の推移²⁾)

他方で、港湾施設の整備は、こうした訪日クルーズ旅客数の変化に対応できておらず、既存の港湾施設による受入れ容量が不足しているため、クルーズ船の寄港要望を断らざるを得ない事態が発生していました。

こうした事態に鑑み、クルーズ船による訪日外国人旅行者のさらなる増加を通じてインバウンド観光の経済効果を取り込むことが急務と認識され、今般、クルーズ船の寄港

² 「国土交通省におけるクルーズ振興の取組について」(平成 29 年 5 月 22 日 港湾局 産業港湾課)
<http://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/image/policy/cruise/part1/04.pdf>

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

拠点となる港湾の受入れ環境の整備を加速させるため、港湾法が改正されることになりました。

Ⅲ. 改正の概要

今回の改正には大きく2つの内容が含まれています。

1つ目は、国が、岸壁の整備状況、クルーズ船社との連携の度合い、クルーズ旅客の見込み数等を総合的に勘案して、受入れ拠点の形成を図る港湾を指定し、当該港湾の港湾管理者が、クルーズ拠点の形成計画を作成するという枠組みです。この際、形成計画には、将来の外交クルーズ旅客の受入れ目標、ターミナルビル等の施設の整備概要、官民の役割分担等が盛り込まれることとなります。

2つ目は、港湾管理者が民間のクルーズ船社と協定を締結するという制度です。協定を締結したクルーズ船社は、形成計画に沿って旅客施設を整備するとともに、自らが岸壁を利用しない日には他社に岸壁の使用を許容することになる一方、優先的な岸壁使用が認められます。本仕組みは、民間のクルーズ船社にインセンティブを与えることで、民間の力を借りて港湾施設を整備しようとする考え方に基づいています。

Ⅳ. 重要な改正点

(1) クルーズ拠点を形成する計画の作成

今回の改正で、国土交通大臣は、日本の観光の国際競争力の強化や地域経済の活性化などの観点から所定の要件を充たす港湾について、国際旅客船拠点形成港湾として指定することができるようになりました（港湾法（以下「法」といいます。）2条の3第1項）。

この国際旅客船拠点形成港湾の港湾管理者は、国際旅客船の受入れの促進を図ることにより国際旅客船の寄港の拠点を形成するための計画（以下「形成計画」といいます。）を作成することができます（法50条の16第1項）。形成計画では、①国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する基本方針、②国際旅客船拠点形成計画の目標、③当該目標を達成するために行う国際旅客船を取扱う埠頭の機能の高度化を図る事業などを定めることになっており（同条第2項）、形成計画全体が、①で定めた基本方針に適合したものでなければなりません（同条第4項）。また、③を定める際には、予め実施主体として定めようとする者の同意を得なければならないものとされており（同条第5項）、港湾管理者と事業の実施主体（主としてクルーズ船社が想定されています）との間で密接な協議が行われることが期待されています。

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

(2) クルーズ拠点形成のための協定の締結

国際旅客船拠点形成港湾の港湾管理者は、国際クルーズ船の寄港を促進するために必要な民間港湾施設（臨港交通施設、荷さばき施設、旅客施設、保管施設、船舶役務用施設、港湾情報提供施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設、港湾厚生施設、移動式施設）の所有者等と係留施設の優先的な利用及び当該港湾施設の一般公衆への供用を内容とする協定（以下「形成協定」といいます。）を締結することができることになりました（法 50 条の 18 第 1 項）。ここでいう「所有者等」というのは、施設の所有権を持っている者に限らず、所有者の株式の所有その他の事由を通じてその者の事業を実質的に支配し、又はその事業に重要な影響を与える関係にあるものとして、①所有者（株式会社である場合）の議決権の過半数を所有している者、②所有者（持分会社である場合）の資本金の 2 分の 1 を超える額を出資している者、③所有者の事業の方針の決定に関して、①②と同等以上の支配力を有すると認められる者も含まれます（法 50 条の 18 第 1 項、港湾法施行規則（以下「規則」といいます。）15 条の 14）。また、形成協定は、既に施設の「所有者等」である者だけではなく、これから「所有者等」になろうとする者との間で締結することも可能です（法 50 条の 18 第 3 項）。

形成協定では、概要以下の内容を定めることになっています（法 50 条の 18 第 5 項）。

- (1) 形成協定の目的となっているクルーズ船を受け入れる係留施設及び民間港湾施設
- (2) 当該施設の「所有者等」が、係留施設を優先的に利用できること
- (3) 当該民間港湾施設の規模、構造、用途及び整備、管理方法、管理費用の負担
- (4) 形成協定廃止の手続き
- (5) 形成協定の有効期間
- (6) 形成協定に違反した場合の措置
- (7) 形成協定の掲示方法
- (8) その他必要な事項

また、形成協定は、締結前に利害関係人の縦覧に供されるほか、締結後は一般の縦覧にも供されることとなります（法 50 条の 19 第 1 項、3 項）。

(3) 形成協定をめぐる法的問題

今回の港湾法の改正の狙いは、国際クルーズ船の寄港を促進するために必要な民間港湾施設の「所有者等」（法 50 条の 18 第 1 項）を、優先的な係留施設の利用を約束する形成協定の締結の相手方とすることで、クルーズ船社をして、「所有者等」になることで、積極的に民間港湾施設の整備に出資させるという点にあります（前述の通り、クルーズ船社が、出資の結果、株式や資本金の過半数を所有した場合には、当該

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

民間港湾施設の「所有者等」に該当することになります。)。したがって、「所有者等」に係留施設の優先的な利用権を与えることは、今回の改正の狙いを達成するうえで最も重要な要素の一つと言えます。

他方で、「所有者等」による優先的な係留施設の利用が、他の係留施設の利用者の利用を不当に阻害するおそれもあることから、形成協定がかえって係留施設の円滑・公正な利用を妨げてしまうことにならないよう調整が必要となります。また、クルーズ船社が出資した結果、形成協定の目的となった民間施設の利用が不当に阻害されてしまう事態も避けなければなりません（法 50 条の 18 第 6 項第 1 号参照）。

これらの懸念に対処するため、改正法においては、例えば以下の対応策が講じられています。

- 形成協定の有効期間について「不当に長い」ものではないことという要件を課すこと（法 50 条の 18 第 6 項第 2 号、規則 15 条の 15 第 2 号）。これは、「所有者等」に係留施設利用の優先権を与える形成協定の期間を制限することで、優先権が与えられる期間を制限するものとなります。
- 「所有者等」による係留施設の優先的な利用の方法を他の利用者との関係で過度に有利なものとしないうこと。これは、「所有者等」の優先権の内容に関して調整を加えることで、「所有者等」と他の利用者との利益の調整を図ろうとするものであり、具体的には、「所有者等」に対して優先的な係留施設の利用を認めるに際し、他の利用者が既に行っていた予約を排除できる仕組みとするのではなく、他の利用者よりも一定程度前に優先的に予約ができる権利を与えるという方法をとることにより、他の係留施設利用者が係留施設を利用する利益にも一定程度配慮した仕組みが導入されています。

以上のように、今回の港湾法の改正においては、クルーズ船の寄港促進と係留施設の公平な利用という異なる政策目標を両立させるために、様々な利益調整の仕組みが盛り込まれています。したがって、新たに導入された制度である形成協定を活用しようとする事業者としては、事業を開始するにあたり、こうした利益調整の仕組みによって事業の展開に思わぬ制約が生じることがないかを予め十分検討する必要があります。

V. おわりに

クルーズ船の寄港をめぐる法制度の整備に焦点を当てた今回の港湾法の改正は、国際旅客船拠点形成港湾及びその周辺地域における観光産業を活発化させ、日本のインバウンド産業全体にも好影響を与えることが期待されます。もっとも、前述の通り、港湾法は港湾施設について円滑・公平な利用機会を確保するためのルールという面もあることから、「所有者等」に対して図ることができる利益には限界があり、改正法においては複雑な利害調整の規定が設けられています。このため、今回の港湾法の改正において導入された制度を利用しようとするクルーズ船社としては、港湾管理者と密接にコミュニ

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

ケーションをとるとともに、各地域における形成計画及び形成協定の動向にも注意を払う必要があります。

また、今回の港湾法の改正は、公共施設を民間事業者に優先的に利用させることによって政策目標を実現しようとするものであり、他の観光分野にも応用が可能な政策手法と考えられます。このことから、クルーズ船社に限らず、事業活動において公共施設を利用することがある観光事業を展開する事業者としては、今回の港湾法の改正によって導入された新たな枠組みが今後どの程度の拡がりを見せるのかについて注視していくことが有益と考えられます。

アソシエイト 高宮 雄介

☎ 03 6266 8744

✉ yusuke.takamiya@mhjapan.com

アソシエイト 川井 悠暉

☎ 03 5220 1865

✉ yuki.kawai@mhjapan.com

NEWS

- 高宮 雄介 弁護士が観光庁「ビーチの観光資源としての活用に関する協議会」オプザーバーに就任しました
- ホーチミンオフィス業務開始のお知らせ

当事務所は、2018年8月1日にホーチミンオフィスを開設し、本格的な業務を開始いたしました。

ホーチミンオフィスには、パートナーの江口 拓哉 弁護士が駐在することに加え、アソシエイトの西尾 賢司 弁護士が常駐いたします。江口弁護士は、コーポレート/M&Aを中心に、コンプライアンスや紛争解決の各分野において専門性を有するとともに、特にアジア・中国案件について豊富な経験を有しております。

ホーチミンオフィスでは、ベトナムの現地から、当事務所がこれまで培ってきたベトナム案件のノウハウに基づく質の高いリーガルサービスを提供し、さらにサービスの質を向上させていきたいと存じます。また、ホーチミンオフィスに駐在する弁護士は、東京・大阪・名古屋・シンガポール・バンコクをはじめとする各拠点のベトナム案件に豊富な経験を有する弁護士と一体となって、クライアントの皆様をサポートいたします。

当事務所は、依頼者が最も重要な問題に直面した場合、最も複雑な課題を抱えた場合、最も迅速な解決が必要となった場合、まず頼りにされ、コンタクトされる

TOURISM INBOUND NEWSLETTER

法律事務所であり続けること（依頼者の Firm of Choice であること）を目標としております。当事務所は、この目標に向かい、今後とも、東京・大阪・名古屋・福岡・北京・上海・シンガポール・バンコク・ヤンゴン・ジャカルタ、そして新たに加わるホーチミンの各拠点及び全弁護士の本力を結集して、アジア全体でのニーズ、グローバルなニーズにも対応できる体制をますます充実させることにより、依頼者の Firm of Choice であり続けられるよう、事務所一丸となって取り組んでまいり所存です。何卒宜しくお願い申し上げます。

平成 30 年 8 月

森・濱田松本法律事務所

（本件に関するお問合せ先）

森・濱田松本法律事務所 広報

Tel: 03-6212-8304

Email: mhm_info@mhmjapan.com

（当事務所に関するお問い合わせ）

森・濱田松本法律事務所 広報担当

mhm_info@mhmjapan.com

03-6212-8330

www.mhmjapan.com