

貸切バスの新たな運賃料金制度の Q&A

《制度について》

Q1：現在のブロック別運賃料金のブロックの範囲は今後も同じか。

A：ブロックの見直しは現状では予定していないが、今後、地域の経済状況や事業者の収支状況等を勘案した見直しはあり得る。

Q2：新たな運賃料金の届出の仕方はどういう書式か。届出は義務か。

A：届出様式については各運輸局に確認して頂きたい。

なお、新たな運賃制度への移行、新しい審査不要運賃の公示により、従前の届出運賃は審査対象運賃となったことから、新たな運賃を届出せず従前の運賃のままとする場合は、原価計算書の提出が必要である。

Q3：学生、身障者運賃は撤廃されるのか。

A：割引制度としては存続するが、運賃計算上は届出の下限額を割引の限度とする。（公示下限額を下回る割引の設定届出は、審査対象運賃となる。）

Q4：新高速乗合バスの受託をしているが、新たな運賃料金になった場合はどちらの運賃で算出すればよいか。

A：委託料については、その算出方法等を示す書類の添付を求めることとしているが、貸切バスの公示運賃を根拠として委託料を算出することを妨げるものではない。

Q5：新制度では出庫から入庫までで運賃計算を行うが、出発地から遠い事業者ほど運賃が高くなり、相見積もりで不利になってしまう。救済措置はあるか。

A：新制度は運行にかかる経費を元に運賃を算定することとしているため、出発地から遠い事業者ほど、経費、そして運賃が高くなることはやむを得ない。なお、公示運賃の下限を下回る運賃を届け出る場合については、安全コスト審査対象運賃として、原価計算書等の書類の提出を必要とし、変更命令の発動があり得るものの、設定可能となることがある。その上で、届出運賃の中の範囲内及び乗務時間、運行距離により見積もりをすることとなる。

Q6：旧制度の運賃の経過措置は。

A：新運賃制度による届出に際して、届出書に記載された実施予定日までに、落札、契約締結により運賃額が決定したものは、旧制度の運賃・料金を適用す

る。なお、旧制度を適用した場合、運送引受書の備考欄にその旨を記載する。

Q7：届出の実施日前の契約で従前の運賃を適用できる経過措置の期間はどのくらい先までの期間で可能か。

A：年間契約であっても、原則として平成27年3月31日までとすべきある。(複数年契約を行っている場合は、発注者との合意のもと、変更契約により新運賃制度へ移行するべきである。)

Q8：新たな運賃料金実施前に従前運賃で受注した仕事を新運賃料金にて再度契約しなおすことは、双方合意であれば大丈夫か。

A：双方の合意のもとで、契約を変更すれば可能である。

Q9：短時間短距離が実勢運賃より低くなりそう。実勢運賃を守れないか。

A：事業者ごとの届出運賃の下限額は、公示運賃の範囲内であれば審査不要運賃として下限額の引き上げが可能である。なお、公示運賃の下限額を下回る運賃の届出は審査対象運賃として原価計算書等の提出を求めることとなる。

《運賃適用方法について》

Q10：自社で営業所が数か所あり、実際の運行が契約した営業所から変更になった場合はどう対応すればよいか。

A：複数の営業所から回送運行する場合においては、実際の運行に沿った運送引受書を交付することが原則であり、遠方の営業所から回送する場合も、当該車両の回送時間、距離も含めて算出するものとする。ただし、当日の予期せぬ故障等、真にやむを得ないケースについては、バス会社が負担すべきと考える。(運送引受書の備考欄にその旨を明記する。)

Q11：昨年の北海道の営業区域の一時撤廃のような場合、回送運賃はどのように収受すればよいか。

A：最初の運送に往路の回送運賃を、最後の運送に復路の回送運賃を計上するか、または営業所から北海道で拠点となる場所(ホテルの駐車場等)まで自社回送(運賃対象外)とするかは、運送引受書に記載する行程により収受すべきである。なお、昨年の北海道においては、営業区域を一時撤廃したものではなく、臨時営業区域の設定を許可したものである。

Q12：受注時における計画(旅程)にて運賃契約し、実際の旅程が著しく変更(時

間・コース) された場合、差額請求できるか (天災・事故渋滞でなくあきらかなコース変更や立寄りの追加等)。

A: 現行の標準運送約款においても第19条に基づき精算が可能であり、この取扱に変更はない。

Q13: 同様の出発地と行程で片送りで回送になる場合と、往復実車と運賃が同額になるのか。

A: 貴見の通り。従来の制度では回送料金としていたものを、新制度では運賃として位置付けたもの。

Q14: 故障などで、別のバス事業者へ運行をお願いした場合に追加となる回送に係る運賃は、だれが負担するのか。

A: 発注者と運行するバス事業者の間で運送申込書/運送引受書を交付し直すべきであるが、当日の予期せぬ故障等、真にやむを得ないケースについては、利用者保護の観点から、追加となる回送運賃は本来運行する予定だったバス事業者が負担すべきと考える。

Q15: 申し込みの行程に対する計算上のキロ数、時間で誤差はどの程度認められるか。

A: 渋滞、事故・工事による迂回等やむを得ず時間・距離が延びる場合があることから、ケースバイケースで判断すべきであるが、IC間の距離が明示されている高速道路を利用する運行で、その距離に満たないような運賃計算は妥当ではない。

Q16: スクールバスなどの朝・夕のみの運行の場合、利用しないで待機する時間は拘束時間から排除すべきか。

A: 貸切バスの新たな運賃・料金制度は安全コストを反映した運賃としているため、待機した時間は時間制運賃を収受する。ただし、改善基準告示という休息期間を与えた場合には、当該時間は走行時間から除くことができる。

Q17: スクールバスで午前3時間、午後3時間で日中は車庫に戻る運行は、午前5時間、午後5時間で算出するのか、それとも午前4時間、午後4時間か。

A: スクールバス運送は、学校などの児童生徒等の登下校時に運送され、かつ、登下校時の間に帰庫するという運送形態を踏まえ、1日に行われる当該運送を1つの運送として以下の計算方法により適用することができる。

<時間制運賃の計算>

- ① 出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間（以下、「点呼点検時間」という。）として1時間ずつ合計2時間と、登校及び下校時の走行時間（登校時及び下校時の運送の出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。）を累計した時間とを合算した時間に1時間当たりの運賃額を乗じた額とする。
ただし、登校及び下校時の走行時間を累計した時間が3時間未満の場合は、走行時間を3時間とする。
- ② 走行時間の端数については、点呼点検時間と累計した走行時間を合算した時間に30分未満は切り捨て、30分以上は1時間に切り上げる。

<キロ制運賃の計算>

- ① 登校及び下校時の走行距離（登校時及び下校時の運送の出庫から帰庫までの距離をいい、回送距離を含む。）を累計した距離に1キロ当たりの運賃額を乗じた額とする。
- ② 走行距離の端数については、累計した距離に10キロ未満は10キロに切り上げる。

<運賃額>

- ① 運賃は車種区別に計算した金額の上限額及び下限額の範囲内とする。
- ② 運賃は営業所の所在する出発地の運賃を基礎として計算する。

<その他>

- ① 年間契約通達によりスクールバスの年間契約を締結する際には、本回答で示す計算方法を適用することができる。
- ② 児童生徒等の登下校時に運送され、かつ、登下校時の間に帰庫するというスクールバスの運送形態と本質的に同様の形態であれば本回答で示す計算方法を適用することができる。

Q18: やむ負えず他社のバス事業者へ代車をした際に、契約が新運賃変更前に契約した仕事であった場合の対応。

A: 発注者と運行するバス事業者との間で新運賃による運送申込書／運送引受書を交付し直すべきである。当日の予期せぬ故障等、真にやむを得ないケースについては、利用者保護の観点から、新運賃との差額負担は本来運行する予定であったバス事業者が負担するべきである。

Q19: 仕事をかみ合わせた場合の回送の考え方。

A: 仕事をかみ合わせたことにより、運送申込書／運送引受書がどのように記載されることとなったのか、その記載内容により収受すべきである。

例としてあげるならば、

- ① （往路の）片送り運送であったものをかみ合わせたのであれば、往路の出

庫回送及び点呼・点検時間（1時間）は、最初の発注者の負担とし、往路降車地点から復路乗車地点までの回送及び帰庫後点呼・点検時間（1時間）は、最後の発注者の負担とする。

- ② また、短距離・短時間のかみ合わせ運送の一事例として、1回の出庫から帰庫までの間の運行について、点呼・点検時間を含めた運賃額を複数の運送需要者で時間もしくは回数により按分して取り扱うことができるものとする。

この取扱いは複数の運送需要者の従業員送迎運送など運送行程が確定している場合において適用し、時間制運賃（キロ制運賃を含む）の計算にあたっては、以下に例示する計算式により計算すること。

また、運送引受書の備考欄にはこの取扱いを適用したことを計算方法等により明確に示すこと。

【例示】

運送申込者が4者（A～D）いる場合の時間制運賃の計算（キロ制運賃についても同様に計算）

○時間按分の場合

時間制運賃におけるAの時間制運賃

$(A \sim D \text{の合計実運送時間} + \text{総回送時間} + \text{総待機時間}) = \text{総走行時間}$

$\text{総走行時間 (端数処理)} + \text{点呼・点検時間 (2時間)} = \text{合計時間}$

$\text{合計時間} \times \text{時間制運賃単価} = \text{時間制運賃合計額}$

$\text{時間制運賃合計額} \times (A \text{の実運送時間} / A \sim D \text{の合計実運送時間})$

$= A \text{の時間制運賃額}$

○回数按分の場合

時間制運賃におけるAの時間制運賃

$(A \sim D \text{の合計実運送時間} + \text{総回送時間} + \text{総待機時間}) = \text{総走行時間}$

$\text{総走行時間 (端数処理)} + \text{点呼・点検時間 (2時間)} = \text{合計時間}$

$\text{合計時間} \times \text{時間制運賃単価} = \text{時間制運賃合計額}$

$\text{時間制運賃合計額} \times (A \text{の運送回数} / A \sim D \text{の合計運送回数})$

$= A \text{の時間制運賃額}$

※時間制運賃の計算において、A～Dの合計実運送時間が3時間未満の場合は3時間とする。

この場合に生ずる時間差に係るA～Dの実運送時間（時間按分に限る）は以下により計算すること。

- ① A～Dの合計実運送時間に占めるA～Dの実運送時間の割合をそれぞれ

れ求める。

② ①により求めたA～Dのそれぞれの割合を時間差に乗じて時間を求める。

③ ②により求めた時間をA～Dの実運送時間に加算して、これをA～Dの実運送時間とする。

※A～Dの各時間制運賃額（キロ制運賃額も同様）の算出にあたって、端数処理は四捨五入すること。なお、この結果、A～Dの各時間制運賃額の合計と時間制運賃合計額が合致しないことがあっても、A～Dの各時間制運賃額を適用すること。

Q20：2つの日帰りの送り仕事（単発だと2ドライバー）をかみ合わせ、宿泊させワンマン運行になる場合の算出方法。ちなみに、受注時にはかみ合わせでできるかわからないため、回送運賃、交替運転手の料金にて受注している場合。

A：実際の運行に合わせて精算すべき。なお、宿泊料は、運賃・料金の届出対象外であることから、発注者との協議により収受額を決定すべきである。

Q21：従前の運賃で契約したもので、届出後に日付、コース等が変更になった場合、新たな運賃料金になるのか。

A：当初契約日を基準として経過措置を適用して差し支えない。なお、運送申込書／運送引受書を再交付しなければならないような変更である場合には、新運賃により計算すべきである。

Q22：宿泊を伴う運行の運賃の計算方法は。

A：宿泊場所到着後1時間、翌日の宿泊場所出発前1時間ずつを、点呼・点検時間として時間制運賃に加算する。点呼・点検時間を除く宿泊中は、休憩時間として運賃計算の対象とはならないが、宿泊に伴う実費料金の収受は自由である。

Q23：日帰りの遠足等で中抜けになる仕事の算出方法。

A：貸切バスの新たな運賃・料金制度は安全コストを反映した運賃としているため、待機した時間は時間制運賃を収受する。ただし、改善基準告示でいう休憩期間を与えた場合には、当該時間は走行時間から除くことができる。

Q24：2泊3日の運行で、中日は全く運行せず、乗務員がホテルで待機している場合、中日の時間制運賃は収受できるのか。

A：運転者が乗務・運行せず、ホテルで単に待機している場合は、中日の時間制運賃は収受できない。なお、中日の運転者拘束に係る実費相当額を収受することは差し支えない（届出不要）が、料金表を明示する等、発注者に説明した上で収受願いたい。

Q25：教育旅行に関しては、積算運賃から更に学生割引を適用するのか。

A：貴見のとおり。但し、下限運賃で計算した額を限度とする。

Q26：割引で下限を割る場合は大丈夫か。

A：下限が限度となる。（下限を下回る割引は不可）

Q27：最終的に10円単位で四捨五入となっているが、実際に10円単位まで運賃表示しなければいけないのか。

A：公示運賃により届出を行う場合、運賃表示は10円単位となる。ただし、下限運賃で計算した額を下回らなければ、千円以下切り捨て等で請求することは差し支えない。

Q28：距離、時間の端数処理方法。（距離：10キロ未満は10キロ切り上げ 時間：30分未満は切り捨て0分、30分以上は切り上げ1時間など）

A：貴見のとおり。標準適用方に規定している。

Q29：複数営業所があり、営業所によりブロックが違う場合の適用する運賃のブロックは。

A：当該営業所で届出ている運賃を適用する。

Q30：前泊、後泊が伴う仕事の算出方法は。

A：実際の運行に合わせて精算すべき。なお、宿泊料は、運賃・料金の届出対象外であることから、発注者との協議により収受額を決定すべきである。

Q31：バス事業者の自社都合で、中型だったものが大型になった場合は追加運賃になるか。

A：自社都合の場合は不可である。

Q32：契約時の運行キロ、時間が運行後大幅に乖離があった場合、現状では精算できていない状況ですが、今後の考えは。

A：現行の標準運送約款においても第19条に基づき精算が可能であり、この取

扱に変更はない。

Q33：故障などでやむを得ず代車した場合に、回送キロなどが当初お客様と契約したものよりオーバーし、当初契約した運賃を上回ってしまった場合の対応。

A：当日の予期せぬ故障等、真にやむを得ないケースについては、利用者保護の観点から、追加となる回送運賃は本来運行する予定だったバス会社が負担すべきと考える。（運送引受書の備考欄にその旨明記する。）

Q34：営業所の所在地により運賃にばらつき、不公平さがあるがどう考えるか。

A：地域の経済情勢や当該ブロックの事業者の経営状況を勘案して、安全コストを含んだ適正な原価を算出し、審査不要運賃として公示したものである。なお、公示運賃の下限を下回る運賃を届け出る場合については、安全コスト審査対象運賃として、原価計算書等の書類の提出を必要とし、変更命令の発動があり得るものの、設定可能となることがある。

Q35：夜行、両夜行の場合の仮眠時間については、運賃に入れるのか。

A：運送申込書／運送引受書の記載によるものの、交替で運転し、後部座席等で仮眠するのであれば運賃対象とすべき。

Q36：労使協定の中で、従業員の冠婚葬祭でバスを利用する際に、特別運賃を定めている。どう対応すればよいか。

A：このようなケースについては、最低運賃の計算により、福利厚生費から賄ってはどうか。

Q37：受注の際は旅行会社からおおまかな行程表がきて、見積もりを行い受注する。最終的に詳細な行程が来るのは運行日間際である。当初の行程で運賃計算をしているので、最終行程と誤差が生じる。大幅な変更であれば追加で収受できるが、軽微な変更の場合は運賃変更は行っていないが問題ないか。

A：時間・キロ併用制運賃計算方式では、運送申込書に運賃計算が可能となる行程が記載されなければ計算はできないため、まずは計算が可能となる行程を求めていくべきである。行程の誤差については、発注者の事前の経路変更による時間・距離の変更については、変更契約を行うべきである。

Q38：乗合車両の貸切流用の場合も同様の運賃料金の算出方法でよいか。

A：貴見のとおり。

Q39：インバウンドのような安い運賃はどうか。

A：届出運賃に基づき、適正収受すべきである。なお、下限割れ運賃を届出を行わないで収受すれば、運賃事前届出違反となる。

《料金について》

Q40：交替運転手を配置した場合の割増料金は。

A：交替運転者配置料金は、運賃ブロックごとの上限額、下限額を公示することとしている。この範囲内で届出がなされた場合は、審査は行わない。

Q41：交替運転手の料金の22時から5時というのは出庫、入庫する時間も含まれているのか。

A：交替運転者配置料金は、深夜早朝運行料金の時間帯に点呼・点検を行う場合を含めて、収受するものである。

Q42：深夜割増など自由設定料金（額）は届出時に申請するのか。

A：深夜割増運賃、交替運転者配置料金、特殊車両割増料金は適用方に明示して届出頂きたい。また、ガイド料、宿泊料等は届出の必要はない。

Q43：休息期間8時間以上確保できるフェリー乗船の場合、運行後、前の点検時間の2時間は加算できるか。

A：フェリー乗船における拘束時間の取扱いは、改善基準告示（厚労省所管）の特例として設けた拘束時間の計算上のことであり、乗船時間が2時間以下と2時間超とで点呼の取扱いが変わるものではない。したがって、フェリー乗船の運行後、前の点呼点検は時間計算に含まないものとして取り扱われたい。

Q44：交替運転手の配置基準は、事業者の社内規定もあるので、合意した中で交替運転手料金を収受することは可能か。

A：交替運転者の配置基準より厳しい基準を設けている場合で、発注者と合意して収受することは問題ない。

Q45：最初から交替運転手を配置せず、途中で乗務員を交替してワンマン運行を行う場合は交替運転手料金はどのように収受するのか。

A：交替運転者の配置が必要な運行は、交替運転者を配置しなければならない。交替運転者の配置料金の収受は、実際の交替運転者の配置方法にあわせて収受すべきと考える。

《届出について》

Q46：実勢運賃が新たな運賃の上限よりも高い場合、今後も同様の運賃を収受する場合、別途届出が必要か。

A：必要である。

Q47：公営のバス事業者は運賃の変更がある際に、議会を通さなければならないので、届出が7月以降になるが大丈夫か。

A：地方公営企業法による手続き終了後速やかな届出をお願いする。なお、通達に取り扱いを明記したところ。

Q48：各運輸局で算出された原価でその管内事業者は統一して届出なければいけないのか。

A：新たに公示された運賃・料金は、貸切バス事業者が安全対策を講じるためのコストを含んだ運賃・料金であると考えているが、各事業者が、個々の経営判断に基づいて届出されたい。なお、協会で申し合わせて届出を行う事は独占禁止法に抵触する恐れがあることから、十分注意されたい。

Q49：届出の際、実施する予定日は届出日からどこまで先まで設定できるか。

A：公示運賃を適用する場合「あらかじめ」届け出ることとされており、その他の場合は「30日前までに」とされていることから、公示運賃の実施予定日は30日以内と解するべきである。

Q50：新たな運賃料金制度の届出のモデルとなる書式などはあるか。

A：各運輸局に相談頂きたい。

Q51：届出前に契約した先々の仕事について、事前に契約した運賃を変更しなければいけないか。

A：届出書に記載した実施予定日までに、契約、落札等により運賃額を決定したものは、経過措置により従前の運賃で可とする。

《公示運賃以外の運賃について》

Q52：下限運賃を割るような、独自の届出運賃を届け出た場合は、上限も下限同様の割合で下げるのか。

A：公示運賃の上限までは、審査対象運賃とはしない。（下限同様の割合で下げる必要はない。）

Q53：養護学校、企業送迎などの特殊な運行で、届出運賃を割る場合はどうすればよいか。

A：別途届出を頂き、必要に応じて原価計算書等を求めた上で審査することとなる。

Q54：スキーバスのような期間限定で、オフ時期の格安運賃は届出できるか。

A：特定旅客のみに差別的取扱を行うこととなることから、運賃届出は通年で行うべきである。

Q55：地方協会単位で協会員が同じ日付で統一した届出書で一斉に届出てもよいか。

A：協会で申し合わせて提出することは、独禁法に抵触する可能性が高いことから不可。あくまで、各社の判断により届出頂きたい。

《年間契約について》

Q56：スクールバス等の年間契約に対する運賃計算は新運賃料金制度とは別に設定するのか。また、その場合の計算方法は。

A：届出により審査対象運賃とするが、弾力的に審査する基準を示したところ。

Q57：旅行会社の年間契約の考え方。

A：届出により審査対象運賃とするが、弾力的に審査する基準を示したところ。

Q58：既存の契約が自動更新の場合は、新たに契約しなおす移行期間は。

A：自動更新とせず、新届出運賃により契約し直すべきである。Q7を参照願いたい。

Q59：特定旅客輸送と貸切の年間輸送とのすみわけが曖昧。

A：特定旅客の許可は、本来単数の需要者に特定されている必要があるが、実質的に複数の需要者の輸送を担っているケースがあると承知している。このようなケースは、原則として貸切許可を取得して運送すべきと考えられるが、今後、実態の把握に努めることとしたい。

《旅行会社との取引について》

Q60: ガイドなどの実費料金から旅行会社が手数料を収受することはできるのか。

A: 手数料の収受については当事者間の契約によるものと認識している。しかしながら、貸切バス事業者においては、当該事業者の経理処理について、実費料金が運送収入として計上され、手数料は運送原価として支出に計上される必要がある。

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。

Q62: 旅行会社の手数料を引くと下限を割ってしまう場合があるが、どうすればよいか。

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。企業会計に基づく適正な経理処理を行う観点から、貸切バス事業者においては、届出運賃に基づく運賃及び料金が運送収入として計上され、手数料は運送原価として支出に計上される必要がある。

Q63: 旅行業界の中では新運賃料金になった際に、手数料を更に上げようとしている事業者がある。観光庁は新たな運賃料金制度が安全を確保する運賃であることを理解し、旅行業界へ法外な手数料を収受しないように対応していただきたい。

A: 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。

Q64: 手配旅行において、旅行会社がバス事業者と契約した運賃以上の運賃をお客様へ提示し、収受することは問題ないか。

A: 旅行会社が、手配旅行において、貸切バス事業者が契約時に運賃として提示した金額を増額し、運賃として旅客に請求することは想定されない。なお、運賃に手数料を付加して旅行代金として旅客に請求することはあり得る。

《行政の入札の件》

Q65：入札時に詳細な行程が決まっていないものについては、最大の使用条件での入札料金にすべきか。

A：運賃計算が可能となる行程を求めることが必要であり、届出運賃に基づく範囲により計算した入札額にするべきである。

Q66：学生輸送など自治体の入札に関しては、自治体への新たな運賃料金制度の周知と遵守を徹底してほしい。

A：周知することとする。

Q67：入札等で同業者として下限割れの疑いが生じた場合に相談・通報等窓口は設置するのか。

A：運輸局自動車交通部旅客第一課または運輸支局輸送部門に相談されたい。

Q68：スクールバスなどの各自治体との契約運送などの運賃が急激にアップすることにより、自家用バスの購入やレンタカー利用、白バス行為の横行などが想定される。対策などは考えられているか。

A：自家用バスの購入やレンタカー利用については、各自治体の判断であり、コメントは差し控えたい。白バス行為については、従前から警察と連携して取り締まりを行っているところであり、引き続き対策に取り組んでいく。

Q69：地方の行政にお願いされ、採算割れしても協力し続けている観光バスを運行しているが、今後も協力したいと考えているが、新運賃になるともう不可能か。

A：届出運賃・料金とは別に、審査対象運賃として原価計算書を添えて届出をすることとなる。

Q70：行政からの委託で安価な実証実験での運行をお願いされたら場合はどう対応すればよいか。

A：届出運賃・料金とは別に、審査対象運賃として原価計算書を添えて届出をすることとなる。

Q71：入札等で下限割れ運賃で落札した事業者があった場合、行政に入札し直しを訴えることはできるのか。

A：下限割れ運賃で落札したことが直ちに道路運送法違反となるわけではなく、

審査対象運賃として届出せずに運行した場合、違反となる。従って、入札し直しができるかどうかはコメントする立場にない。

《運賃收受違反の罰則について》

Q72：運賃收受違反のバス事業者の罰則は。

A：初違反 警告 再違反 10日車 であるが、初違反 20日車 再違反 40日車 への見直しを予定している。

Q73：旅行会社の運賃違反の罰則の具体的内容は。

A：貸切バス事業者の届出運賃違反について、旅行業者の関与が疑われることから、自動車局から観光庁に通報した場合、旅行業法に基づき立ち入り検査等を行い、違反があれば行政処分を含めた対応が行われると承知している。

《新たな運賃料金周知について》

Q74：バス協会以外のアウトサイダーの事業者への周知はどう行うか。

A：運輸局主催の説明会を開催するほか、6月末までに届出のない事業者（会員を含む。）については、運輸局より個別指導を実施。

Q75：今後の地方での説明会は行われるのか。県単位でお願いしたい。

A：運輸局単位での説明会は予定しているが、県単位での説明会の開催は個別に運輸局、支局にご相談頂きたい。

Q76：（貸切バス選定・利用）ガイドラインについては旅行業者用のガイドラインを作成し周知されたい（自治体の入札者・落札者に対する確認事項同様に）。

A：改正ガイドラインは旅行業者も含めたガイドラインとしている。

Q77：業界や自治体だけではなく、一般消費者に対し今回の新運賃料金制度についての趣旨・理解を求めべくメディア等の活用により広く周知して頂きたい。

A：国がテレビ、新聞等への広告を行うことは、費用の面から極めて困難であるが、本省、各運輸局から報道機関等への情報提供を行って参りたい。

Q78：旅行業界への説明会は実施されるのか。

A：各運輸局の説明会について、旅行業界に対する開催案内も行う予定

Q79：現状より運賃の値上げになり、バス離れにつながる可能性もある。国としてどのようにPRして利用者へ周知してもらえるのか。

A：今般の運賃制度の改正は、運転士の処遇改善、バス車両の更新促進等を通じて、貸切バスの安全運行の確保を図ることが目的であることを十分周知することとする。

《その他意見》

Q80：運賃を守れるかどうかは、国の監査を強化してもらえるかどうか。観光庁も含め監査は徹底されるのか。旅行業者の罰則の内容は。

A：(Q75の答の再掲) 貸切バス事業者の届出運賃違反について、旅行業者の関与が疑われることから、自動車局から観光庁に通報した場合、旅行業法に基づき立ち入り検査等を行い、違反があれば行政処分を含めた対応が行われると承知している。

Q81：監査でどのように運賃遵守を確認するのか。

A：監査手法に係る質問への回答は差し控える。

Q82：旅行会社を兼業するバス事業者は、包括旅行で契約の際、新運賃制度を遵守しない抜け道になるのではないか。

A：貸切バス事業者は、運送申込書／運送引受書に記載の運賃・料金を収受することとなる。

Q83：新制度の運用にあたっては、観光庁だけでなく文科省とも連携を取っていくと聞いている。改善を要する問題が生じた場合に、対応が遅ればなし崩しになる恐れがある。縦割りではなく横の連携をとってスピーディーな対応をお願いしたい。

A：文科省には、学校や教育委員会等に対する新運賃制度等の周知依頼を行ったところ。

Q84：改正運輸規則第7条の2第3項の「その額を記載した書類」を、運送引受書とともに保存することになったが、添付する書面は手数料額ではなくて、手数料率ではだめか？

また、具体的にどういった書面を運送引受書とともに保存しなければならないのか？

A：

- ・手数料額が確認できる書類を保存しなければならない。なお、手数料額には手数料率も含むものとする。
- ・年間で船車券契約等、手数料の基本契約書を交わしている場合は、基本契約書の手数料率が記載されている部分の写しを運送引受書に添付して保存しなくても、基本契約書の写しが運送引受書とともに保存されていればよい（必ずしも「添付」することを求めている。）
- ・単発で取引をする旅行会社等で基本契約がない場合は、運送ごとに取り交わした手数料率か手数料額を決定した書面の写しを、運送引受書とともに保存すること（必ずしも「添付」することを求めている。）
- ・運輸局へ届出ている年間契約については、年間契約の運賃から手数料を支払っている場合は、基本契約書の手数料率が記載されている部分の写しを、運送引受書に添付して保存しなくても、基本契約書の写しが運送引受書とともに保存されていればよい（必ずしも「添付」することを求めている。）