

「貸切バス新運賃・料金制度」Q&A

北海道運輸局

追加、改正部分は朱書き

(注)

この Q&A は、令和元年5月20日現在の考え方を示したものです。
今後、国土交通本省より取扱いの見直し等が発生した場合は、北海道
運輸局ホームページに掲載いたします。

(北海道運輸局 HP <http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/>)

～「基本編」～

Q1 今回の改正では何が変わりましたか。

A ◆従来の運賃・料金の算出方法は、「時間・キロ選択制運賃」となっており、「時間制運賃」は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。）が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送については「キロ制運賃」を適用することとしていました。ただし、「時間制運賃」で計算した運賃・料金の合計額が、「キロ制運賃」を適用した場合の運賃・料金の合計額に満たない場合には「時間制運賃」は適用しません。

要約すると、「時間制運賃」と「キロ制運賃」をそれぞれ計算し、どちらか高い方の運賃・料金を適用することになっていました。

◆新運賃・料金の算出方法は、「時間・キロ併用制運賃」となっており、「時間制運賃」及び「キロ制運賃」をそれぞれ計算し、その合算額を運賃として適用することになっています。

Q2 今回の新たな運賃・料金の届出は必ず行わなければならないのですか。

A 今回の新たな「審査不要運賃」の公示により、従来の届出運賃は「審査対象運賃」となったことから、新たな運賃・料金の届出をしない場合は、原価計算書等の提出が必要になります。

Q3 走行距離、走行時間の端数処理方法はどのように行うのですか。

A 走行距離の端数については、10キロ未満は10キロに切り上げ。走行時間の端数については、30分未満は切り捨て、30分以上は1時間に切り上げます。

Q4 回送料金や待機料金が廃止になったようですが、回送料金や待機料金が不要となったということですか。

A かからなくなったわけではありません。

回送料金及び待機料金は、新たな「運賃」の中に包括して収受することになりました。したがって、今回の新「運賃」では、従来の回送料金部分も「時間・キロ」でそれぞれ計算し、合算した額を収受します。

また、待機料金についても、待機時間を「時間制運賃」として収受します。

Q5 旧制度で契約した運賃はどうなりますか。経過措置等がありますか。

A 経過措置として、新運賃・料金の届出をした際、届出書に記載された実施予定日までに運送契約や落札（官公庁との契約の場合）が行われた場合は、旧制度の運賃・料金を適用してもかまいません。

～「運賃・料金計算」～

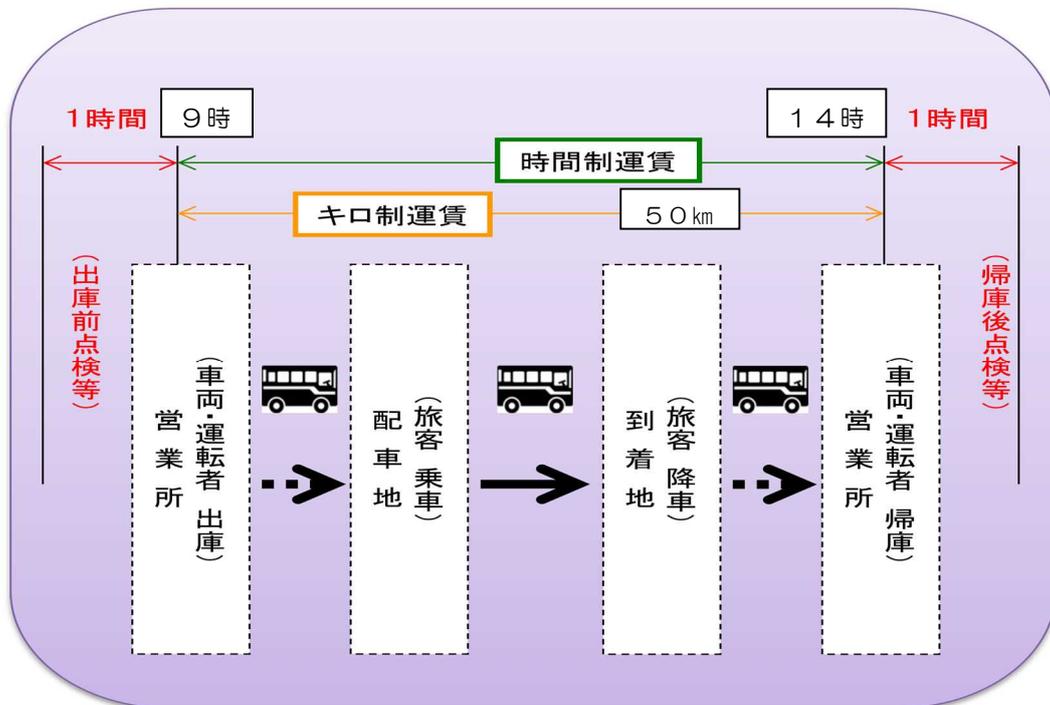
Q6 実際の運賃計算はどのように行うのですか。

- A 例 大型車1台をチャーターし日帰運行を行った場合
(出庫時間9時～走行キロ(回送キロを含む)50km～帰庫時間14時)
※上限運賃を適用した場合

●時間あたり運賃額×走行時間(5時間+2時間)
6,130円 × 7時間 = 42,910

●キロあたり運賃額×走行距離
170円 × 50km = 8,500

42,910円 + 8,500円 = 51,410円(税別)



Q7 例えば走行時間が1時間の運送契約をした場合は、3時間未満であるので、走行時間を3時間として計算すればいいのですか。

A 今回の新運賃から、新たにバスの出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間としてそれぞれ1時間ずつ合計2時間を合算することとなりました。

したがって、走行時間が1時間であっても「時間制運賃」の計算は5時間（最低3時間+点呼・点検時間2時間）として行います。

Q8 スクールバス等で、朝と夕方しか運行しない場合については、どのような計算になりますか。

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、到着地等における待機した時間は時間制運賃を収受します。ただし、改善基準告示で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ます。

Q9 2泊3日などの運行で、中日に運行がない場合、どのような計算になりますか。

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ません。なお、中日の運転者拘束に係る実費相当額（届出不要）を収受することは差し支えありませんが、料金表を明示する等、発注者に説明した上で収受してください。

Q10 （削除）

A （削除）

Q 1 1 学生割引は廃止されたのですか。

A 割引制度としては存続しますが、運賃計算上は下限額が割引の限度となります。(下限額を下回る割引の設定届出は、審査対象運賃となります。)

Q 1 2 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ですか。

A そのとおりです。ただし下限運賃で計算した額が割引限度となります。

Q 1 3 申し込みの行程に対する計算上のキロ数、時間の誤差はどの程度認められますか。

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すが、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ありません。

Q 1 4 最終的に1円単位で四捨五入となっていますが、実際に1円単位まで運賃表示しなければならないのですか。

A 公示運賃により届出を行う場合、運賃表示は1円単位となります。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ありません。

Q15 発注者から、当初A社が運送依頼を受けたが、A社では車が不足し、A社からB社に運送依頼した場合の運賃の算出方法はどのようにすればいいですか？

A 発注者とB社間において運送引受書を取り交わすことになるため、発注者とB社との契約になります。したがって運賃・料金は、B社の営業所からの計算となります。

Q16 (削除)

A (削除)

Q17 営業所の所在地により運賃にばらつき、不公平さがあると感じますがいかがでしょうか。

A 新公示運賃は、地域の経済情勢や当該ブロックのバス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す。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、設定可能となる場合があります。

Q18 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します。最終的に詳細な行程が来るのは運行日間際です。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てしまいます。大幅な変更であれば追加で収受できますが、軽微な変更の場合は運賃変更は行ってないが問題ないでしょうか。

A 時間・キロ併用制運賃計算方式では、運送引受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す。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す。

Q19 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、差額請求は可能ですか（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、この取扱に変更はありません。

Q20 宿泊を伴う運行の運賃の計算方法はどのように行いますか。

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します。点呼・点検時間を除く宿泊中は、休息时间として運賃計算の対象とはなりません。宿泊に伴う実費料金の収受は任意です。

Q21 インバウンドに対する運賃についてはどのように対応すればよいでしょうか。

A 届出運賃に基づき、適正に収受することになります。なお、下限割れ運賃を届出を行わずに収受した場合、運賃事前届出違反となります。

Q22 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時間は加算できますか。

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ありません。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ってください。

Q23 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ツー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ればよいですか。

A ツーマン（運転手2名乗車）運行の時間に対して収受することになります。したがって質問のケースの場合は収受できません。交替運転手の配置が必要な運行は、必ず交替運転手を配置しなければなりません。交替運転手の配置料金の収受は、実際の交替運転手の配置方法にあわせて収受すべきと考えます。

Q24 札幌市内観光3時間という場合、距離の算出が複雑になるため、一律〇〇キロというようにできないでしょうか。

A 各々の運行行程によってキロ数に相違があるため、一律にはなりません。今回の制度改正の主旨をご理解いただき、実走行キロに基づき、適正に算出することになります。

～「回送関係」～

Q25 当初契約時とは異なる自社の他営業所からの配車に変更になった場合の回送運賃の取扱いはどうなりますか。

A 当日の予期せぬ故障等、真にやむを得ないケースを除き、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す。その運送引受書に基づき「回送運賃」を算出することになります。

Q26 目的地で車両が故障等した場合、代車を手配した時に回送が発生しますが、この「回送運賃」の負担は誰がするのですか。

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、「回送運賃」はバス会社が負担すべきと考えます。（運送引受書の備考欄にその旨明記すること。）

Q27 発注者Aと発注者Bというそれぞれ別の発注者の仕事をかみ合わせた場合の回送運賃の考え方はいかがでしょう。
（例：発注者A・札幌→新千歳空港 発注者B・新千歳空港→札幌）

A 仕事をかみ合わせたことにより、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す。

例としてあげるならば、

- ① 本来、（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、発注者A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、発注者Bの負担とします。
- 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発注者で時間もしくはは運送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発注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】 ※具体的な計算例は22～23ページをご覧ください。

運送申込者が3者（A～C）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

$$\begin{aligned} & (A\sim C\text{の合計実運送時間} + \text{総回送時間} + \text{総待機時間}) = \text{総走行時間} \\ & \text{総走行時間} (\text{端数処理}) + \text{点呼・点検時間} (2\text{時間}) = \text{合計時間} \\ & \text{合計時間} \times \text{時間制運賃単価} = \text{時間制運賃合計額} \\ & \text{時間制運賃合計額} \times (A\text{の実運送時間} / A\sim C\text{の合計実運送時間}) \\ & \hspace{10em} = A\text{の時間制運賃額} \end{aligned}$$

○回数按分の場合

時間制運賃におけるAの時間制運賃

$$\begin{aligned} & (A\sim C\text{の合計実運送時間} + \text{総回送時間} + \text{総待機時間}) = \text{総走行時間} \\ & \text{総走行時間} (\text{端数処理}) + \text{点呼・点検時間} (2\text{時間}) = \text{合計時間} \\ & \text{合計時間} \times \text{時間制運賃単価} = \text{時間制運賃合計額} \\ & \text{時間制運賃合計額} \times (A\text{の運送回数} / A\sim C\text{の合計運送回数}) \\ & \hspace{10em} = A\text{の時間制運賃額} \end{aligned}$$

※時間制運賃の計算において、A～C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～C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～Cの合計実運送時間に占めるA～Cの実運送時間の割合をそれぞれ求める。
- 2 1により求めたA～C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～Cの実運送時間に加算して、これをA～

Cの実運送時間とする。

※A～C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～C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～Cの各時間制運賃額を適用すること。

なお、上記②の方法は、あらかじめ運送行程が確定している場合において適用することができる一つの事例として示したものであり、取扱いを一本化するものではありませんのでご留意下さい。

また、実際の適用にあたっては、関係する複数の発注者に対して、運賃計算方法の詳細な説明を行って下さい。

Q28 新制度では出庫から入庫までで運賃計算を行いますが、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います。救済措置はないのでしょうか。

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ません。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ります。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になります。

Q29 例として、富良野と千歳に車庫のあるバス会社が「富良野⇒千歳」の片送り業務を行った場合、実際はバスは富良野に回送で戻るが、回送の計算方法はどのようになりますか。

A 運行するバスが所属する車庫（営業所）までの回送運賃の計算を行うことになります。

Q30 A団体の客を空港で降ろし、B団体を同空港で乗せた場合。見積時点では、ABそれぞれ回送を入れていたが、実際運行するときになって、組み合わせで回送が無くなった。ABのそれぞれの回送部分の扱いをどうすればよいですか。

A A団体の回送運賃は往路のみ、B団体の回送運賃は復路のみとなります。なお、運行行程に変更があった場合、標準運送約款第19条に基づき払戻しが可能です。

～「年間契約」～

Q31 スクールバスや旅行会社等との年間契約に対する運賃・料金は、別途届出が必要でしょうか。

A 通常の計算で算出できない場合については必要です。(審査対象運賃となります。)

運輸局長が定めて公示する範囲内の「時間あたり運賃」及び「キロあたり運賃」を用いて、日車時間運賃額と日車キロ運賃額を算出した上で、実働率等に乗じて年間契約額を算定するなど、関連通達に沿って締結された年間契約については、弾力的に審査することとしています。

Q32 既に旧運賃制度で年間契約を締結しており、その契約内容が「自動更新」や「複数年契約」となっていた場合は、どうすればいいでしょうか。

A 年間契約であっても、原則として平成27年3月31日までとすべきです。(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す。)

Q33 年間契約運賃の算出はどのように行えばいいのですか。

A 19～21ページ（年間契約について）をご覧ください。

Q34 海外のエージェントとの契約塗装車で、複数年契約の最中の場合はどのようになりますか。

A 年間契約であっても、原則として平成27年3月31日までとすべきです。（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す。）

～「バス事業者向け」～

Q35 従業員の冠婚葬祭でバスを利用する際に、従来は「特別運賃」を定めていましたが、今後はどう対応すればよいですか。

A 下限運賃での計算により、福利厚生費から賄うべきと考えます。

Q36 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てしまった場合はどう対応すればよいですか。

A 当日の予期せぬ故障等、真にやむを得ないケースを除き、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す。その運送引受書に基づき「回送運賃」を算出することになります。

Q37 運送契約時の走行キロ、走行時間と実際の運行後に大幅な乖離があった場合、どのように取り扱えばいいですか。

A 一般貸切旅客自動車運送事業標準運送約款の第19条に基づき精算が可能です。

～「その他」～

Q38 官公庁と契約する際は入札が行われることと思いますが、その際、下限を下回る運賃契約の疑いが発生した場合等、相談、通報等を行う窓口はどこになりますか。

A 北海道運輸局自動車交通部旅客第一課及び各運輸支局輸送担当が窓口になります。

Q39 届出した運賃より安い（高い）運賃で運行した場合、バス事業者への罰則はありますか。

A 運賃事前届出違反（道路運送法第9条の2第1項違反）となり、初回の違反については60日車、再違反については120日車の車両使用停止となります。

Q40 学校関係に対しての運賃制度改正の周知は行うのでしょうか。

A 平成26年4月に国土交通省から文部科学省に対し、学校関係や教育委員会等への新運賃の周知依頼を行っています。

Q4 1 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ですか。

A ブロックの見直しは現状では予定していませんが、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ます。

Q4 2 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でしょうか。

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、収受します。

Q4 3 旅行会社の手数料に関して法的な縛りはないのでしょうか。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ってしまいます。法外な手数料アップについては対策を考えられているのでしょうか。

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ます。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ます。

Q4 4 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、どうすればよいでしょうか。

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ます。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ります。

Q45 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ですか。

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ません。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ます。

Q46 貸切バス事業と旅行業を兼業している場合で、募集型の旅行を企画した場合、参加人数によって集まる金額が変わってくると思いますが、このような場合はどうすればよいのでしょうか。

A 旅行業部門から貸切バス事業部門に対し適正な運賃・料金を支払うこととなります。旅行参加者からはバス運賃としてではなく旅行代金として集金しており、参加者の増減により貸切バスの運賃・料金に変更になることはあり得ません。

Q47 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時間で算出するのでしょうか、それとも午前4時間、午後4時間で算出するのでしょうか。

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ます。

<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 運賃は車種区分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。

Q48 改正運輸規則第7条の2第3項の「手数料又はこれに類するものを支払った場合には、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りましたが、添付する書面は手数料額ではなくて、手数料率ではだめでしょうか？

また、具体的にこ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でしょうか？

- A 手数料額が確認できる書類を保存しなければなりません、手数料額には手数料率も含まれます。

◆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結構です。（必ずしも「添付」することを求めています。）

※船車券契約＝旅行会社と運送事業者との間で締結された、運送実績に応じて支払いを行う契約

◆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して下さい。（必ずしも「添付」することを求めています。）

◆運輸局へ届出ている年間契約については、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結構です。（必ずしも「添付」することを求めています。）

平成26年3月31日付け国自旅第628号「年間契約等に対する取扱」通達より抜粋

(1) 年間契約における運賃料金の算出の基礎

年間契約における年間運賃額の算出については、変更命令処理要領の別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」に基づき、地方運輸局長が定め公示する範囲内の時間あたり運賃及びキロあたり運賃を用いて、次式により算出するものとする。

- ① 時間あたり運賃 × [当該貸切バス事業者の1日当たり走行時間(X時間) + 2時間(点呼点検時間)] = 日車時間運賃額
- ② キロあたり運賃 × [当該貸切バス事業者の1日当たり走行距離(Yキロ)] = 日車キロ運賃額
- ③ (日車時間運賃額 + 日車キロ運賃額) × 365日 × 実働率 = 年間運賃額

(注1) 年間運賃額の算出基礎となる計算式は、年間契約書に明記されなければならない。

(注2) 走行時間(X時間)、走行距離(Yキロ)は、貸切バス事業者及び発注者たる旅行者双方において協議した上で決定する。

(注3) 実働率は、当該貸切バス事業者が属する運賃ブロックの平均実働率(北海道運輸局は71.43%)と当該貸切バス事業者の実績実働率(実績がない場合は合理的な見込み率による)との間の率を用いることとし、貸切バス事業者と発注者たる旅行者双方において協議して決定する。

(2) 年間契約における稼働日数

年間契約において、実際に運行することとする稼働日数を年間契約書に明記することとし、この稼働日数については、338日を限度として当該貸切バス事業者及び発注者たる旅行者双方において協議した上で決定する。

この場合、稼働日数と上記(1)の実働率を基にした実働日数に1.4倍した日数を比較し、前者が後者を超える場合は、当該超過日数分の運賃料金計算については、届け出た運賃料金により算出するよう指導することとし、当該超過日数分も含めた稼働日数を日車時間運賃額と日車キロ運賃額の合計額に乗じて算出された運賃料金の届出がなされた場合は、原価計算書等の書類の提出を求め審査する。

(3) 年間契約の算出基礎を超える場合の取り扱い

旅行者からの要請により、年間契約の算出基礎となる走行時間(X時間)及び走行距離(Yキロ)を超えた場合の運行については、1日ごとに時間運賃、キロ運賃を基に別途精算を行うこととし、この旨を年間契約書に明記しなければならない。

3. 運送引受書への記載

運賃の記載欄には、「年間契約による。」と記載し、時間及び距離が超過する場合は、備考欄に精算運賃を記載することとする。

★では、実際に社員送迎でA駅からB社まで朝、夕運行する場合の年間契約運賃について見てみましょう。



年間契約について

社員送迎で、A駅からB社まで朝、夕運行する場合

- ・運行時間(回送込み) 8:00~9:00、17:00~18:00 (3時間+点検等2時間)
- ・走行距離(回送込み) 往路 10km 復路 10km (20km)
- ・中型車~下限運賃適用 ・稼働日数=338日 ・実働率71.43%で計算

$$\begin{aligned}
 \textcircled{1} \text{日車時間運賃額} &= 3,580 \text{円} \times 5 \text{時間} = 17,900 \text{円} \\
 \textcircled{2} \text{日車キロ運賃額} &= 100 \text{円} \times 20 \text{km} = 2,000 \text{円} \\
 \textcircled{3} \text{実働日数} &= 365 \text{日} \times 71.43\% = 260.7195 \text{日} \\
 &\quad \rightarrow \text{小数点以下切り捨てにより} \underline{260 \text{日}} \\
 \textcircled{4} \text{年間運賃額} &= (17,900 + 2,000) \times 260 = 5,174,000 \text{円}
 \end{aligned}$$

参考:年間契約通達によらない運賃**6,726,200円(通常運賃)**

◆「稼働日数」と「実働日数に1.4倍を乗じた日数」との比較計算

①実働率が71.43%の場合 (年間運賃額¥5,174,000円→稼働日数**338日分OK**)

$$365 \text{日} \times 71.43\% \doteq 260 \quad 338 < 260 \times 1.4 = 364$$

②実働率が50%の場合 (年間運賃額¥3,621,800円→稼働日数**254日分のみ**)

$$365 \text{日} \times 50\% \doteq 182 \quad 338 > 182 \times 1.4 = \underline{254.8} \doteq 254$$

3,621,800円で254日の運行が可能。残りの稼働日数84日については、通常計算をして (小数点以下切り捨て)
(日車時間運賃額17,900円+日車キロ運賃額2,000円) × 84日 = 1,671,600円。合計額5,293,400円となる。

③実働率が67%の場合 (年間運賃額¥4,855,600円→稼働日数**338日分OK**)

$$365 \text{日} \times 67\% \doteq 244 \quad 338 < 244 \times 1.4 = \underline{341.6} \doteq 341$$

(小数点以下切り捨て)

年間契約について

社員送迎で、A駅からB社まで朝、夕運行する場合

- ・運行時間(回送込み) 8:00~9:00、17:00~18:00 (3時間+点検等2時間)
- ・走行距離(回送込み) 往路 10km 復路 10km (20km)
- ・中型車~下限運賃適用 ・稼働日数=220日 ・実働率71.43%で計算

$$\begin{aligned}
 \textcircled{1} \text{日車時間運賃額} &= 3,580 \text{円} \times 5 \text{時間} = 17,900 \text{円} \\
 \textcircled{2} \text{日車キロ運賃額} &= 100 \text{円} \times 20 \text{km} = 2,000 \text{円} \\
 \textcircled{3} \text{実働日数} &= 365 \text{日} \times 71.43\% = \underline{260.7195 \text{日}} \\
 &\quad \rightarrow \text{小数点以下切り捨てにより} \underline{260 \text{日}} \\
 \textcircled{4} \text{年間運賃額} &= (17,900 + 2,000) \times \underline{260} = 5,174,000 \text{円}
 \end{aligned}$$

参考:年間契約通達によらない運賃**4,378,000円 (通常運賃)**

◆「稼働日数」と「実働日数に1.4倍を乗じた日数」との比較計算

①実働率が71.43%の場合 (年間運賃額¥5,174,000円※)

$$365 \text{日} \times 71.43\% \doteq 260 \quad 220 < 260 \times 1.4 = 364$$

②実働率が50%の場合 (年間運賃額¥3,621,800円→稼働日数220日分OK)

$$365 \text{日} \times 50\% \doteq 182 \quad 220 < 182 \times 1.4 = \underline{254.8} \doteq \underline{254}$$

(小数点以下切り捨て)

③実働率が67%の場合 (年間運賃額¥4,855,600円※)

$$365 \text{日} \times 67\% \doteq 244 \quad 220 < 244 \times 1.4 = \underline{341.6} \doteq \underline{341}$$

(小数点以下切り捨て)

※①と③は、通常運賃のほうが安価のため年間運賃には適さない。

かみ合わせ運送の対応（Q27A②関係）

凡例

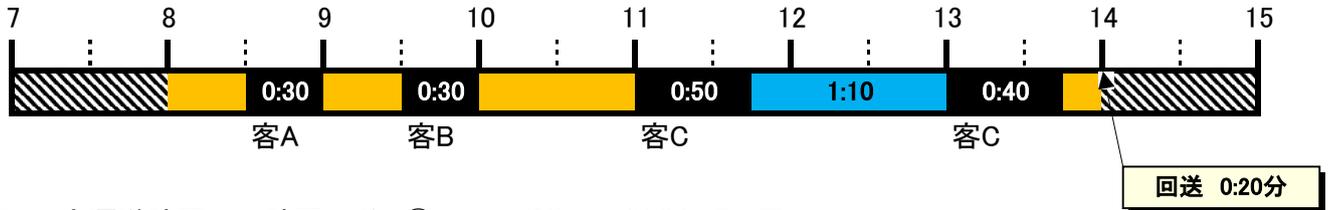


○時間按分の場合

(客はA～Cの3者とする)

(時間・キロ単価は大型車上限使用)

■時間制運賃部分

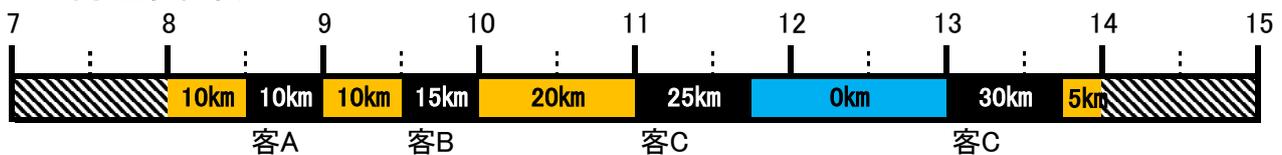


客Aの実運送時間	0時間30分	①	※この段階での端数処理不要
客Bの実運送時間	0時間30分	②	※この段階での端数処理不要
客Cの実運送時間	1時間30分	③	※この段階での端数処理不要
客全部の実運送時間	2時間30分	④	(①+②+③) ※この段階での端数処理不要
総回送時間	2時間20分	(30分+30分+1時間+20分)	⑤ ※この段階での端数処理不要
総待機時間	1時間10分	⑥	※この段階での端数処理不要
総走行時間	6時間	(④+⑤+⑥)	※この段階での端数処理不要
総走行時間端数処理	6時間	※30分の端数及び3時間未満の場合は3時間に処理	⑦
合計時間	8時間	(⑦+2時間(点呼点検時間))	⑧
総時間制運賃額	49,040円	(6,130円×⑧(8時間))	⑨

客Aの時間制運賃額	9,808円	(⑨×①÷④)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Bの時間制運賃額	9,808円	(⑨×②÷④)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Cの時間制運賃額	29,424円	(⑨×③÷④)	※1円未満の端数処理は四捨五入

合計値が⑨と一致しなくてもよい

■キロ制運賃部分



客Aの実運送キロ	10km	①	※この段階での端数処理不要
客Bの実運送キロ	15km	②	※この段階での端数処理不要
客Cの実運送キロ	55km	③	※この段階での端数処理不要
客全部の実運送キロ	80km	④	(①+②+③) ※この段階での端数処理不要
総回送キロ	45km	(10km+10km+20km+5km)	⑤
総走行キロ	125km	(④+⑤)	※この段階での端数処理不要
総走行キロ端数処理	130km	※10km未満は10kmに切り上げ	⑥
総キロ制運賃額	22,100円	(170円×⑥(130km))	⑦

客Aのキロ制運賃額	2,763円	(⑦×①÷④)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Bのキロ制運賃額	4,144円	(⑦×②÷④)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Cのキロ制運賃額	15,194円	(⑦×③÷④)	※1円未満の端数処理は四捨五入

合計値が⑦と一致しなくてもよい

かみ合わせ運送の対応 (Q27A②関係)

凡例

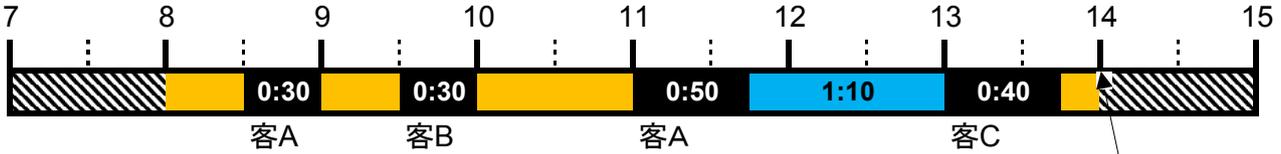


○回数按分の場合

(客はA~Cの3者とする)

(時間・キロ単価は大型車上限使用)

■時間制運賃部分



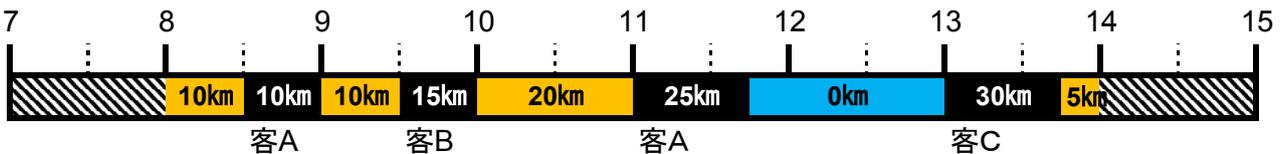
回送 0:20分

客Aの運送回数と実運送時間	2回 1時間20分 ①	※この段階での端数処理不要
客Bの運送回数と実運送時間	1回 0時間30分 ②	※この段階での端数処理不要
客Cの運送回数と実運送時間	1回 0時間40分 ③	※この段階での端数処理不要
客全部の運送回数と実運送時間	4回 2時間30分 ④	(①+②+③) ※この段階での端数処理不要
総回送時間	2時間20分 (30分+30分+1時間+20分) ⑤	※この段階での端数処理不要
総待機時間	1時間10分 ⑥	※この段階での端数処理不要
総走行時間	6時間 (④+⑤+⑥)	※この段階での端数処理不要
総走行時間端数処理	6時間	※30分の端数及び3時間未満の場合は3時間に処理 ⑦
合計時間	8時間 (⑦+2時間(点呼点検時間)) ⑧	
総時間制運賃額	49,040円 (6,130円×⑧(8時間)) ⑨	

客Aの時間制運賃額	24,520円 (⑨×2回÷4回)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Bの時間制運賃額	12,260円 (⑨×1回÷4回)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Cの時間制運賃額	12,260円 (⑨×1回÷4回)	※1円未満の端数処理は四捨五入

合計値が⑨と一致しなくてもよい

■キロ制運賃部分



客Aの運送回数と実運送キロ	35km ①	※この段階での端数処理不要
客Bの運送回数と実運送キロ	15km ②	※この段階での端数処理不要
客Cの運送回数と実運送キロ	30km ③	※この段階での端数処理不要
客全部の運送回数と実運送キロ	80km ④	(①+②+③) ※この段階での端数処理不要
総回送キロ	45km (10km+10km+20km+5km) ⑤	
総走行キロ	125km (④+⑤)	※この段階での端数処理不要
総走行キロ端数処理	130km	※10km未満は10kmに切り上げ ⑥
総キロ制運賃額	22,100円 (170円×⑥(130km)) ⑦	

客Aのキロ制運賃額	11,050円 (⑦×2回÷4回)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Bのキロ制運賃額	5,525円 (⑦×1回÷4回)	※1円未満の端数処理は四捨五入
客Cのキロ制運賃額	5,525円 (⑦×1回÷4回)	※1円未満の端数処理は四捨五入

合計値が⑦と一致しなくてもよい