

貸切バスの運賃料金制度のQ&A		
①制度全般		
項番	質問	回答
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か。	今後は原則として2年ごとに運賃・料金を見直すこととしており、その際の原価調査結果において運賃ブロックの範囲を見直す必要があると判断される場合には見直しを行う。
2	新たな運賃料金の届出様式は。届出は義務か。	届出様式については各運輸局に確認して頂きたい。 令和6年3月1日に公示された運賃料金にかかる届出については、令和5年8月の公示運賃の見直しから短期間で公示運賃を変更することによる利用者への影響を考慮し、令和7年秋ごろに予定されている次回の運賃改定までの間、事業者の裁量により、届出を行わない（令和5年9月末までに届け出た運賃を引き続き適用する）ことも可とする（独自運賃を届け出ている者も同様）。新たに事業を開始する者については、令和5年8月に公示された運賃、今回（令和6年3月1日）に公示された運賃、独自運賃のいずれかを適用することを可とする。
3	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。	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ため、実態を反映した運賃になっていると考える。 なお、今後は原則として2年ごとに運賃・料金を見直すこととしており、その際の原価調査結果において運賃ブロックの範囲を見直す必要があると判断される場合には見直しを行うこととするが、十分な調査回答が得られなかったブロックについては見直しを行わない。
4	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。	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。
5	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。	別途届出を頂き、原価計算書等を求めた上で調査することとなる。
6	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。	届け出た下限を下回る運賃での運送はできない。
7	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。	各社の判断により届出頂きたい。
8	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。	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。
9	令和5年8月の運賃見直しにより、上限額の問題が無くなったので今後はどんなに高い運賃になろうとも基本的には審査対象とならないということか。	貸切バス事業の現状を踏まえると、個々の貸切バス事業者が著しく高い運賃を設定したとしても、競争原理が働くことにより旅客の利益を阻害することにはならないことから、審査対象にはならない。
10	運送引受書の様式改正後、上限額の記載のある様式を継続して使用することは可能か。	様式については、告示で定めることとする（令和6年4月1日施行）。告示施行後については、原則新様式を使用することとするが、システム改修が間に合わないなどやむを得ない理由がある場合は、旧様式を使用しても良い。ただし、旧様式を使用する場合は、混乱を招かないよう、利用者に対しその理由を説明するとともに、記載内容を工夫するなどの配慮が必要となる。
11	運輸局による公示から、貸切バス事業者による届出、新運賃・料金の適用までの期間は。	公示後は事業者の任意の時期に届け出を行い、適用することができる。 なお、新たな運賃料金を令和6年4月1日から適用する場合、令和6年3月31日までに届出が必要になる。 また、新たな運賃料金を適用する場合、事業用自動車の数に変更が生じることになるため、新たな運賃料金を適用する7日前までに事業計画の変更を届け出る必要がある。なお、令和7年秋ごろに公示を予定している次期運賃を適用するまでは、全事業者が事業計画の変更の届出を行う必要がある。
12	「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」に記載されていた「審査」を「検討」、「調査」に変更した理由は。	行政手続法上、届出には「審査」という概念がなく、運輸局等が実施するのは届出内容を受けて変更命令を行うか否かの「検討」、「調査」を行うこととなるので、記載を変更することとした。
13	「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」に記載されていた地方運輸局が定める「下限額」を「基準額」に変更した理由は。	地方運輸局が公示する額は、各貸切バス事業者が届け出た運賃額が変更命令の発動を要するものであるか否かを判断するための基準にすぎない。また、「下限額」は各貸切バス事業者が定めるものである。以上を踏まえて、文言の適正化を図ったもの。
14	年間契約の届出をしている事業者が新運賃に契約変更した場合、再度年間契約の届出は必要か。	公示運賃の見直しがあった場合、年間契約額の算定基礎となる運賃・料金単価に変更が生じるが、個々の事業者からの運賃・料金変更届出書の提出をもって運輸局は単価に変更があったことは把握できることから、年間契約において適用する運賃・料金について改めての届出は不要である。
15	インバウンドにかかる臨時営業区域の設定を行う際、改めて当該設定にかかる運賃・料金を変更した旨を届出を提出してもらう必要があるのか。	公示運賃の見直しがあった場合、インバウンドにかかる臨時営業区域において適用する運賃・料金に変更が生じるが、適用できる運賃は本来の営業区域で届け出た運賃か、隣接区域においては当該隣接区域を管轄する運輸局長が公示する運賃のいずれかであり、運輸局は運賃・料金の変更されることは把握できることから、臨時営業区域において適用する運賃・料金について改めての届出は不要である。
16	なぜ車種区分を変更したのか。	中型区分に属する一部の車両について、車両価格は小型区分相当であるにもかかわらず、車両長や旅客席数がわずかに小型区分から逸脱していること及び小型区分において、車両価格が異なるマイクロバスタイプの車両（コースター等）とバンタイプの車両（ハイエース等）が同じ車種区分となっていることから、コストに見合った運賃設定ができないケースが存在していた。そのため、改めて車両価格をもとに精査し、「小型車の定義の見直し」及び「コミュニティー区分の新設」を行うこととした。

17	新たな運賃料金の公示により小型車と通勤用車の基準額が変更となったが、現行の届出運賃を維持したまま、通勤用区分を新設することは可能か。	通勤用区分を変更する際は、あわせて小型の区分も変更する必要がある。そのため、小型のみ現行の運賃を適用することや通勤用区分のみを新設することはできない。
18	通勤用区分の届出をした後、再度旧区分の運賃の届出を行うことは可能か。	現行の届出運賃を使用できるのは、令和6年3月1日に公示された新たな運賃料金にかかる届出を行うまでの間であるため、届出後、旧区分の運賃料金を使用することはできない。

貸切バスの運賃料金制度のQ&A		
②割引・割増		
項番	質問	回答
1	新運賃額は下限額以上であれば相対で決まることになるため、「割引」の設定は不要ではないか。	割引の適用の有無は、事業者の判断であり、割引を適用する場合は割引くことができる限度を示す必要があるため、標準適用方法に「届け出た運賃の下限額を下回らない額を限度とする」と定めているところ。 なお、割引を適用しない場合については、独自の適用方法を設定することになるが、割引を適用しないことは事業者の減収にはならないことから、運賃の割引を適用しない場合についても、標準適用方法と同様の扱いとして差し支えないこととする。
2	割引を適用しない事業者が標準運送約款を適用している場合、第12条の「運賃の割引及び割増し」の削除に係る独自運送約款の変更認可申請は必要か。	必要である。
3	学生、身障者割引運賃の割引率の記載が削除されたのはなぜか。	割引の適用の有無及び割引率の設定は事業者の経営判断に委ねられるべきものである。なお、割引を行った結果下限額を下回することは、運賃・料金制度の趣旨を没却することとなるため、届け出た下限額を下回る割引はできないこととする。
4	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。	標準適用方法を適用することを前提とするならばそのとおり。但し、届け出た下限運賃を下回ることにはできない。
5	交替運転手の料金の2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。	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。
6	深夜割増などの料金（額）は届出時に設定するのか。	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いただく。また、ガイド料、宿泊料等は届出の必要はない。
7	休憩期間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。	フェリー乗船により運行を終了する時点における乗務後点呼時間及びフェリー下船により運行を開始した時点の乗務前点呼点検時間の2時間を加算できる。
8	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。	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において、発注者と合意して収受することは問題ない。
9	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。	交替運転者が交替地点まで車両に同乗せず、別の交通手段で交替地まで向かった場合は、当該交替運転者を拘束する対価として運行の出発地から車両に同乗したものとみなして料金を適用するものとする。一方で、営業所を複数設置している事業者において、運行途中にある営業所で運転者の交替を行うなど、実質的に交替運転手の拘束が発生しない場合は交替運転者配置料金は収受すべきではない。
10	運賃額は下限額以上であれば相対で決まることになるため、「割増」の設定は不要ではないか。	○深夜早朝割増 バス事業者として収受しなければいけない料金であるため、現行の2割以内ではなく2割とする。 ○特殊車両割増 運賃算定原価には高価な車両に係る減価償却費も含まれ、平均化されてしまっているため、高価な車両出運行する場合は料金として追加費用を収受する必要がある。 なお、新たなサービスの創造を促す観点から、現状の標準適用方法における「5割以内」の規定は削除する。 ○交替運転者 バス事業者として収受しなければいけない料金であり、独自運賃を適用した事業者においては、届け出た下限額以上で料金を設定する必要がある。
11	特殊車両割増料金において、「次の条件を有する車両については、設備や購入価格等を勘案した割増料金を適用することができる。」と定められているが、従前のような上限は撤廃されたとの認識で差し支えないか。また、「設備や購入価格等を勘案した」とは、どのように審査すれば良いのか。	特殊車両割増料金の上限は撤廃されたという認識で差し支えない。当該割増率については、事業者が車両価格等をもとに決めるものであるため、国が審査するものではなく、事業者が利用者に対して理解を得られるよう説明すべきものとする。
12	運賃の割引について割引率の記載が削除されているが、各団体に異なる割引率を適用しても、下限額を限度としていけば問題ないのか。問題ない場合、法第9条の2第2項で準用する第9条第6項第2号の「特定の旅客に対し不当な差別的取り扱いをするもの」には該当しないのか。	割引については、適用の有無は事業者の判断であることから、個々の運送における割引率についても、経営状況等を鑑み適切に設定されたい。
13	標準運送約款において、深夜早朝運行料金は2割の割増を適用すると設定されていることから、一円単位の端数が生じることになるケースがあるが、その場合、十円単位に四捨五入してよいのか。	深夜早朝運行料金に一円単位の端数が生じたとしても、四捨五入をしない。 運賃・料金については、算出された運賃と料金を併算した額に消費税法等に基づく税率を乗じ、1円単位に四捨五入した消費税額及び地方消費税の合計額に相当する額を含めて算出する。

貸切バスの運賃料金制度のQ&A

③経過措置

項番	質問	回答
1	新運賃・料金を適用するにあたっての経過措置如何。	<p>新たな運賃・料金の実施日までに運送の引受を合意した場合には、契約の締結が実施日以降であっても、従前の運賃・料金による額を適用することができる。</p> <p>ただし、予約や合意の内容に具体性がなく、運行時期や運行内容等が特定できないようなものは有効なものとは言えないと考える。</p> <p>なお、従前の運賃・料金を適用する場合は、監査の際に従前の運賃を適用したことを監査官に説明できるよう、運送引受書に予約内容がわかる書面も併せて保存しておく必要がある。</p> <p>【令和5年8月の公示運賃改定に係る学校行事特例】</p> <p>学校行事（部活動等の課外活動を含む。）として行われる旅行（以下、「学校行事等に係る旅行」という。）については、新運賃・料金の実施日以後、令和7年3月31日までに実施される学校行事等にかかる旅行のバスの手配については、令和5年9月30日までに学校側と旅行業者との間で旅行を催行する旨の合意がなされていれば、貸切バス事業者と旅行業者との間で契約を締結する際に、貸切バス事業者が当該旅行にかかる運送について従前の運賃・料金を適用することを了承した場合には、上記経過措置の「合意」があったものとして経過措置の対象とすることができる。</p>
2	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。	<p>新運賃・料金の実施日以前に従前の運賃・料金にて契約が締結されている運送については従来の運賃・料金が適用されることは言うまでもないが、長期契約の場合、社会的経済的事情を踏まえて契約内容を見直すことができる旨の条項が盛り込まれていることもあるので、契約の相手方と新運賃・料金への移行について協議することが望ましいと考える。</p>
3	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。	<p>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るべきである。</p>
4	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。	<p>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。</p>
5	学校行事（部活動等の課外活動を含む。）として行われる旅行における経過措置について、旅行業者とバス事業者との間で従前の運賃・料金で契約を締結した後、バスや運転者の不足により催行の直前で他のバス事業者へ庸車を依頼する場合、庸車の依頼先の事業者との契約が令和5年10月1日以降であっても、庸車の依頼先の事業者は従前の運賃・料金を適用してもよいか。	<p>催行の1年以上前からその時点での運賃・料金を前提として保護者による費用の積立が行われるといった本経過措置の特殊性に鑑み、運転者不足等の事由により催行の直前に他のバス会社へ庸車を依頼した場合であっても、庸車の依頼先の事業者が了承すれば、従前の運賃・料金を適用してもよい。</p>

貸切バスの運賃料金制度のQ&A

④運賃の適用方法

項番	質問	回答
1	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。	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。）
2	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）。	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。 しかし、回送区間においては、貸切バス事業者と利用者の間で、変更後の金額の妥当性について、合意形成が困難なケースがあることから、当日の道路状況その他の事由により運賃及び料金に変更を生じたときは、追加請求を行わない旨を標準運送約款に明記している。
3	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。	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。 また、標準運送約款上も、当日の道路状況その他の事由により運賃及び料金に変更を生じたときは、追加請求を行わない旨を標準運送約款に明記している。
4	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。	恣意性を排して作成した行程（例：一般的に使われている地図アプリや運行管理ソフト等を用いたうえで、一般的に想定される渋滞を意図的に考慮しないといったことをせずに作成した行程）であれば、実際の運送とキロ数、時間が多少異なっても問題ない。ただし、行程作成時と異なるルートを走行したり、渋滞等に巻き込まれたことによりキロ数、時間に変更が生じた場合は当然精算の対象となる。
5	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。	貸切バスの運賃・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。

<p>6</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p> <p><時間制運賃の計算></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><キロ制運賃の計算></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><運賃額></p> <p>① 運賃は車種区別に計算した金額の下限額以上とする。</p> <p>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。</p> <p><その他></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（平成26年10月30日回答修正）</p>
----------	--	--

7	<p>仕事をかみ合わせた場合の回送の考え方。</p>	<p>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。</p> <p>例としてあげるならば、</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【例示】</p> <p>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）</p> <p>○時間按分の場合</p> <p>時間制運賃におけるAの時間制運賃</p> $(A \sim D \text{の合計実運送時間} + \text{総回送時間} + \text{総待機時間}) = \text{総走行時間}$ $\text{総走行時間 (端数処理)} + \text{点呼・点検時間 (2時間)} = \text{合計時間}$ $\text{合計時間} \times \text{時間制運賃単価} = \text{時間制運賃合計額}$ $\text{時間制運賃合計額} \times (A \text{の実運送時間} / A \sim D \text{の合計実運送時間}) = A \text{の時間制運賃額}$ <p>○回数按分の場合</p> <p>時間制運賃におけるAの時間制運賃</p> $(A \sim D \text{の合計実運送時間} + \text{総回送時間} + \text{総待機時間}) = \text{総走行時間}$ $\text{総走行時間 (端数処理)} + \text{点呼・点検時間 (2時間)} = \text{合計時間}$ $\text{合計時間} \times \text{時間制運賃単価} = \text{時間制運賃合計額}$ $\text{時間制運賃合計額} \times (A \text{の運送回数} / A \sim D \text{の合計運送回数}) = A \text{の時間制運賃額}$ <p>※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。</p> <p>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。</p> <p>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求める。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>※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。</p> <p>（※平成27年6月10日回答修正）</p>
---	----------------------------	---

8	宿泊を伴う運行の運賃の計算方法は。	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すべきである。
9	日帰りの遠足等で中抜けになる仕事の算出方法。	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。
10	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。	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。
11	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。	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。
12	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。	利用者保護の観点から、自社都合の場合に追加運賃を請求することは適切ではないと考える。
13	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の考え方如何。	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。なお、恣意性を排して作成した行程（例：一般的に使われている地図アプリや運行管理ソフト等を用いたうえで、一般的に想定される渋滞を意図的に考慮しないといったことをせずに作成した行程）であれば、実際の運送とキロ数、時間が多少異なっても問題ない。
14	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如何。	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、追加となる代車の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。）
15	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。	運送の待機時間中に仮眠を取るのであれば時間制運賃を収受することとなり、交替で運転する場合は交替運転者配置料金を収受することとなる。
16	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。	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。発注者の事前の経路変更によって大幅に時間・距離が変更となる場合については、変更契約を行うべきである。
17	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。	そのとおり。

貸切バスの運賃料金制度のQ&A

⑤旅行会社との取引

項番	質問	回答
1	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。	手数料の収受については当事者間の契約によるものであり、それ自体が問題になるものではないが、実態を伴わない過大な手数料については運賃の割り戻しに該当する可能性がある。
2	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。	手数料の収受については当事者間の契約によるものであり、それ自体が問題になるものではないが、実態を伴わない過大な手数料については運賃の割り戻しに該当する可能性がある。
3	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。	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。
4	旅行会社の運賃違反の罰則の具体的内容は。	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、物流・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。
5	運賃を守るかどうかは、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。	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、物流・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。
6	旅行会社の年間契約の考え方。	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。

貸切バスの運賃料金制度のQ&A

⑥行政の入札

項番	質問	回答
1	入札時に詳細な行程が決まっていなものは、最大の使用条件での入札料金にすべきか。	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内により計算した入札額にするべきである。
2	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。	最寄りの運輸局等又は運輸支局等に相談されたい。
3	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。	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。
4	地方の行政にお願いされ、採算割れしても協力し続けて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。	自社が届け出た運賃・料金にて運行されたい。
5	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。	自社が届け出た運賃・料金にて運行されたい。
6	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。	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。

貸切バスの運賃料金制度のQ&A

⑧その他

項番	質問	回答
1	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。	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。
2	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。	本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と考える。なお、営業所の新設は自由に行えることから、事業を営むうえで必要であれば営業所の新設を検討されたい。
3	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。	自社内の話であり、当該事業者の判断に委ねるべきと考える。
4	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。	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。
5	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、手数料率ではダメか？ 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？	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・年間で船券券契約等、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。） ・運輸局へ届出し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。）