

事 務 連 絡
平成26年 7月22日

各運輸支局長 殿

中国運輸局自動車交通部長

貸切バス運行間等における適正な運賃收受について（基本方針）

平成26年3月27日付け中国運輸局公示第122号「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金の変更命令について」を制定し、新運賃・料金制度がスタートしたところですが、運行間等（いわゆる「中抜け」）における運賃・料金の適正收受に関する考え方につき、管内貸切バス事業者の経営の安定ならびに公平かつ健全な競争を確保することを目的とし、以下のとおり中国運輸局における基本方針を定めたので、留意願います。

なお、別添のとおり中国バス協会あてに通知をしておりますので、運輸支局におかれましては、協会未加入事業者への周知徹底をお願いします。

記

1. 運行間における運賃・料金の收受に関する考え方について

これまでの旧運賃料金制度「以下、（旧制度）という。」における運行間の運賃收受については公示の中で設定された「待機料金」を活用し、その適用については「旅客側の原因により車を待機させた場合」、さらに時間待機料金については「旅客が最初に乗車し、最後に降車するまでの間に旅客側の責により車を待機させた時間」について適用されてきたところである。

今般の制度改正により時間・距離併用運賃が構築され、結果として待機料金については時間制運賃に含まれることとなったが、新運賃制度上においても待機時間における運賃收受の考え方は旧制度と同様であり、現状においてもあくまで旅客側の責により車を待機させた時間についてはそれにかかる費用は徴収すべきと解される。

2. 具体的な内容について

上記1. の考え方に基づき、運送契約を締結される場合については以下の点に注意をされたい。

- ① 日帰り運行において、現地到着後、帰りの運行まで現地に乗務員ならびにバス車両を留める場合には、「旅客が最初に乗車し、最後に降車するまでの間に旅客側の責により車を待機させた時間」であると解されるため、発注者に対し、時間制運賃を請求し収受すること。
- ② 運行と運行の間に他の運送契約に基づく運行を行う場合および、近距離のため一度帰庫することが合理的な場合などは、「旅客側の責により車を待機させた時間」ではないため、時間制運賃の対象にはならないと考える。なお、帰庫した場合、それにかかる回送時間ならびに距離については発注者に対し、時間制運賃ならびにキロ制運賃をそれぞれ請求し収受すること。
- ③ 契約金額の考え方（※午前5時間・午後5時間で契約をするのか等）については引き続き、本省QA. 19に従い、発注者と協議の上運送の申込・引受書によることとする。なお、自治体等からのバスの発注に際して見積もり合わせを実施するケースが頻繁的に行われるが、その際は発注者側に対し、事前に契約金額の考え方を確認することで契約の公平性が確保できるものとする。

3. その他

当該事務連絡については、平成26年8月1日以降の契約から適用するものとする。

なお、運送当日に旅客の都合により現地待機時間が長くなった等当初の運送契約内容に変更が生じた場合については、運送申込・引受書の記載内容を訂正し、あわせて運送約款（一般貸切旅客自動車運送事業標準運送約款第19条）に従い、運賃・料金の追徴または払戻しを確実にを行うよう留意されたい。

事務連絡
平成28年7月1日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局旅客課長

一般貸切旅客自動車運送事業の運行における到着地等の待機に係る
運賃及び料金の取扱いについて

一般貸切旅客自動車運送事業の新たな運賃・料金制度が適用されている現下、主に日帰り運送において、到着地で長時間の待機を行う場合、待機時間に係る時間制運賃の收受については、「運転者が、車内、運転者控え室等で待機している場合は拘束時間として時間運賃を收受すべき。休息时间としている場合は、時間制運賃を收受できない。」と解釈を示してきたところであるが、解釈が曖昧であるという指摘がなされているため、下記のとおり、改めて解釈を示すこととする。

なお、この取り扱いについては、本通知日以降に契約する運送から適用することとする。

また、本件については、公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

<到着地で長時間の待機を行う場合の待機時間に係る時間制運賃の收受について>

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收受する。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出来る。なお、フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間については、休息期間の適用に関わらず、8時間を上限として時間制運賃を收受すること。

※「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)

【参考】

○ 営業所で勤務を終了することができない運行を行う場合、旅客自動車運送事業運輸規則に基づいて、点呼を実施し、勤務を終了する場所の付近に睡眠に必要な施設※¹を整備※²又は確保※³しなければならないこととされている。

※¹ 乗務員が実際に睡眠を必要とする場所に設けられていない施設や寝具等必要な設備が整えられていない施設等は睡眠施設に該当しない。

※² 施設の自己所有、施設の一定期間の借り上げ等一定期間の使用権原を有すること。

※³ ホテルを予約するなど一時的な使用権原を有すること。

○ バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント(厚生労働省労働基準局資料抜粋)

拘束時間とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む)の合計時間をいいます。

休息期間とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。

※休息期間分割の特例 …業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間(原則として2週間から4週間程度)における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

○ 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

(平成11年12月13日付け自旅第129号)(抜粋)

別紙2 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法

2. 運賃の計算方法

運賃は、以下の計算方法により計算した額を合算する。

(1) 時間制運賃

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、走行時間(出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。以下同じ。)を合算した時間に1時間あたりの運賃額を乗じた額とする。

ただし、走行時間が3時間未満の場合は、走行時間を3時間として計算した額とする。

② 2日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合、宿泊場所到着後及び宿泊場所出発前の1時間ずつを点呼点検時間とする。

③ フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間(乗船してから下船するまでの時間)は8時間を上限として計算することとする。

(2) キロ制運賃

走行距離(出庫から帰庫までの距離をいい、回送距離を含む。以下同じ。)に1キロあたりの運賃額を乗じた額とする。

国自旅第 628 号
平成 26 年 3 月 31 日
国自旅第 80 号
一部改正 平成 28 年 7 月 1 日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局旅客課長

一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で締結する年間契約等に
対する取り扱いについて

一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で、概ね年間を通じて貸切バスを
旅行業者の専属車両として運送契約をする、いわゆる「年間契約」と呼称される契約形
態による一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の取り扱いについては、観光庁観
光産業課と協議の上、以下のとおり取り扱うこととしたので、関係事業者に対し周知徹
底を図るとともに、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれない。

なお、本取り扱いについては、観光庁観光産業課長及び公益社団法人日本バス協会会
長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の届出について

一般貸切旅客自動車運送事業者（以下、「貸切バス事業者」という。）と旅行業者
が、概ね年間を通じて貸切バスを発注者たる旅行業者の専属車両として運送するた
めの契約（以下「年間契約」という。）を締結した場合における、一般貸切旅客自動車
運送事業の運賃及び料金は、道路運送法第 9 条の 2 第 1 項の規定に基づき、一般貸切
旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定届出書に年間契約書を添付し、提出するこ
ととする。

なお、この場合、1 契約ごとに届け出るものとする。

2. 年間契約における一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金について

上記 1. による届出書に添付された年間契約書について、以下に掲げる事項に基づ
き記載されていることが確認できた場合にあっては、平成 11 年 12 月 13 日付け自
旅第 129 号「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」（以下、「変更命令処理要領」という。）に基づく運賃・料金の変更命
令を行うか否かについての審査の際、原価計算書等が記載された書類の提出を求めな
い弾力的な取り扱いを行うこととする。

(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「第2. 2. 変更命令の審査を必要としない届出」に基づく運賃（以下、「審査不要運賃」という。）又は審査不要運賃の範囲外であり、変更命令を受けなかった運賃を用いて、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（別添）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。

4. 旅行者以外と締結する年間契約の取り扱い

一般貸切旅客自動車運送事業者が、地方自治体、教育委員会、企業等と締結する年間契約に係る運賃・料金の届出においても、上記1. から3. に合致するものについては弾力的な取り扱いを行うこととする。

なお、学校教育法による学校への通学又は通園等の運送に限り、上記2. (1) ③

の「365日」について、契約上の年間の運行日数（原則170日から365日の間の日数）を用いることができることとする。

附 則

- 1 本処理要領は、平成26年4月1日より施行する。

附 則（平成28年7月1日 国自旅第80号）

- 1 本処理要領は、平成28年7月1日以降に届け出るものから適用する

各運賃ブロックの平均実働率

運賃ブロック	平均実働率
北海道運輸局	71.43%
東北運輸局	58.10%
関東運輸局	67.58%
北陸信越運輸局	58.33%
中部運輸局	66.45%
近畿運輸局	59.96%
中国運輸局	59.43%
四国運輸局	54.04%
九州運輸局	62.85%
沖縄総合事務局	62.78%

事務連絡
令和5年8月25日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局旅客課長

一般貸切旅客自動車運送事業によりスクールバス運送を行う場合
における運賃及び料金について

学校教育法（昭和22年法律第26号）の規定に基づく学校などの児童生徒等の登下校時にスクールバス運送を一般貸切旅客自動車運送事業により行う場合の運賃及び料金については、下記のとおり取り扱うこととするので、関係事業者に対し周知徹底を図るよう取り計らわれない。

なお、本取扱いについては、公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. スクールバス運送の運賃について

スクールバス運送における運賃については、当該運送が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であることを踏まえ、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を適用することができるものとする。

（1）時間制運賃

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）キロ制運賃

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。

(3) 運賃計算の基本

- ① 運賃は、車種区別に計算した金額の下限額以上とする。
- 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ものとする。
- ③ 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。
- ④ 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。

2. スクールバス運送の年間契約の計算方法について

「一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて」(平成26年3月31日付け国自旅第628号)4.の取扱いにおいて、スクールバス運送の年間契約を締結する際には、上記の計算方法を適用することができる。