

○旅行者と貸切バス事業者との手数料等の取扱いに関する説明会での質疑事項

| No | 添付資料 | 項目 | 事前のご意見・ご質問事項 | 回答 |
|----|------|--------------------|---|---|
| 1 | 2 | 貸切バスとの契約事項通達 1.(2) | 手数料の額やチェック項目について、旅行者は適正に記載されているかをチェックする義務はあるのか？間違っているときにバス会社に指摘して訂正させる義務はあるのか。 それをしなかったときは指導の対象になるのか。(※バス会社が間違えて記載したり記載不備のとき、旅行者にも責任が生じるのか。) | 運送引受書に記載される手数料等の取引の相手方は旅行者なので、運送引受書に記載された手数料の内容については十分に確認する必要があり、内容に誤りがある場合は、貸切バス事業者はその旨を伝えて、修正等を行って下さい。 |
| 2 | 3 | 運送引受書の記載要領 (1).(2) | 旅行者が旅行サービス手配業者を介して貸切バスを手配した場合、運送申込書は旅行者・旅行サービス手配業者のどちらが申込書を起票するのか。運送引受書の記載欄が申込者と契約責任者欄しかないの、明確にご指導いただきたい。 募集型企画旅行・受注型企画旅行・手配旅行によって記載例をお示しいただきたい。このような場合、運送引受書の保存は旅行者・旅行サービス手配業者のどちらかがするのか、両方ともするのか？責任の所在は？このような場合、貸切バス事業者から見たとき、「手数料額」記載が困難ではないのか。 | 旅行サービス手配業者がどのように貸切バスの手配に関与するかによって異なりますが、手配業者が旅行者に代わって申し込む場合は手配業者に対して運送引受書を交付することになり、手配業者がバス事業者を紹介するだけのような場合は、旅行者と貸切バス事業者が運送引受書の取り交わしを行うこととなります。 なお、記載例については、自動車局のHP「貸切バス運送引受書の交付・保存の義務について」にて公表しております。 |
| 3 | 3 | 運送引受書の記載要領(3) | 上限金額を越えて旅行者が第三者(顧客)に販売する事は出来るのか。 | 企画旅行においては、旅行サービスの仕入れの内訳を旅行者に明らかにする義務はなく、包括料金として旅行者から旅行代金を收受するため、実質的に貸切バス事業者が設定した上限運賃を超えた金銭を旅行者から收受していたとしても、それを持って旅行業違反となるものではないが、旅行者と貸切バス事業者との取引に関しては、上限を超えた運賃で運送の引き受けを行うと、運賃料金の届出義務違反を問われることとなります。 |
| 4 | 3 | 運送引受書の記載要領(8) | 手数料等の欄で手数料金額が税込価格になっているが税別記載では問題になるのか。 現在、旅行者の独自のフォーマット(必要事項を満たしている)ものを使っているがどこかにこのフォーマットでいいか確認する部署はありますか。 | 税別か税込かどちらか分かるように記載されていれば問題ありません。なお、フォーマットの確認については、観光庁にお問合せいただければ確認させていただきます。 |
| 5 | 3 | 運送引受書の記載要領 | 運賃・料金は税抜き、実費・手数料は税込で入力となっているが、実務上煩雑である。どちらかに統一できないか。 | |
| 6 | 3 | 運送引受書の記載要領(9) | 月払い、年払いの有無の項目の説明文の内容が理解できないので簡単に説明頂きたい。 | 運送の引き受けの都度、その運送に係る手数料の額・率を個別に交渉の上で設定しているのではなく、年間契約等を締結して手数料について取り決めをしている場合は、「有り」にチェックを入れて、契約書面を適切に保存しておいて下さい。 |

| | | | | |
|----|---|----------------|---|---|
| 7 | 3 | 運送引受書の記載要領(9)② | 成果報酬型手数料について、「有」の場合に引受書作成の都度(手配依頼の都度)契約書の写し等を添付することを義務化するという理解でしょうか。それとも望ましいレベルでしょうか。 | 個々の運送の引受毎に契約書のコピーを添付して保存しておく必要はなく、監査等において提出を求めた場合に、すぐに提出できるような形で保存をしておいていただければ結構です。 |
| 8 | 3 | 運送引受書の記載要領(9)③ | 「契約書の写し等を運送引受書とともに備え置くこと。」とありますが、貸切バス契約書は本社で一括管理しており、運送引受書が交付される事業所には貸切バス契約書はありません。この場合の「備え置き」はどのように運用したら良いでしょうか。 | 求めがあった場合に提出できるような体制としていただければ結構です。 |
| 9 | 3 | 運送引受書の記載要領 | 貸切バス事業者からの引受書の記載内容に不備があった場合の対処方法ですが、不備のまま保管か、再度提出依頼か、再度提出依頼の場合は運送日時との乖離の許容範囲などを知りたい。 | 旅行会社として運送引受書の内容をきちんと確認して、不備等があれば貸切バス事業者に対して訂正を依頼し、最終的な運送引受書を保存しておくようにして下さい。 |
| 10 | 3 | 運送引受書の記載要領 | 手数料等/月払・年払等/その他経費等については、具体的な金額を記載する必要はないか。 | 月払・年払やその他経費については、該当の有り・無しにチェックを入れた上で、該当がある場合は裏面の備考欄に記載するようにして下さい。 |
| 11 | 3 | 運送引受書の記載要領 | 貸切バス会社と直接取引する場合、「運送申込書/運送引受書」の保存が必要であることを承知しています。 貸切バスの手配を別の旅行会社を介して手配した場合、「運送申込書/運送引受書」は仲介した旅行会社などが保存すれば良く、依頼元の旅行会社の保存は不要なのでしょうか。 | 手配業者などが旅行者に代わって貸切バス事業者到手配を依頼した場合は、手配業者が運送引受書を保存しておく必要があります。 ただし、依頼元の旅行者としても、手配業者を介したからといって貸切バスの手配に関する全責任を免れるものではないため、貸切バスの手配内容について手配業者を通じてその内容をきちんと把握し、法令違反がないかどうか等について確認する責務があると考えます。 |
| 12 | 8 | 国自旅第61号1. | 「安全コスト」というバス会社側の数字が判断基準であるように読め、旅行会社ではその数字を把握することができないことに対する責任の所在について知りたい。バスの選定にバス会社の財務状況を把握することも旅行会社とも必要になるのか。バス会社の財務状況によって実質の『下限運賃>「原価-安全コスト」』となり、会社により異なるのか。 | 貸切バス事業者と手数料の契約を取り交わす時に、貸切バス事業者に対して安全コストに支障がないかどうかをしっかりと確認した上で取引をしていただきたい。 なお、各社の安全コストについては、一覧で公表するなどの予定はないとのことです。 |
| 13 | 8 | 国自旅第61号1. | 旅行会社は、貸切バス事業者の安全コストがどの位なのか分かりません。契約等において、貸切バス事業者が契約締結に合意すれば、安全コスト内であり、安全コストを阻害していないと認識しても問題はないのか。 | |
| 14 | 7 | 手数料取扱事務連1.(1) | 本文中の「貸切バス事業者の安全コストが阻害されていると判断された場合」について、 《質問》①運送申込者の旅行者が、運送引受会社(バス会社)の安全コストをどのように知りうるのか。 ②各社の安全コストを一覧で公表する予定があるのか。 | |

| | | | | |
|----|---|---------------|--|---|
| 15 | 8 | 国自旅第61号1.(2) | 「運賃の割戻しは、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の原価には旅行者等に支払う手数料等も含まれているため、安全コストを割り込んで手数料等を支払っているか否かで判断する。」とあるが、一部のバス会社から、今回の引受書への手数料額の記載を理由に、「手数料を差し引いた額が下限値を割らないように指導を受けたので、下限値(手数料込)にて手配済のバスについて、手数料額分の値上げをする」旨の通告をされた。当該バス会社とは基本契約の手数料のみの契約で、社会通念上からも過大手数料ではないという認識なので、当然、手数料込の価格が下限値となることはあり得ると思われ、この値上げは単なる便乗値上げではないかと思われるが、運輸局やバス協会などで、そのような指導がされているのでしょうか？また、このようなバス会社に、もとの入付価格での運行をお願いする際には、どのような依頼方が適切でしょうか。 | 自動車局においては、運輸局やバス協会に対して、手数料の支払いにより安全コストが賄えない場合について法令違反となる旨の説明を行っているところですが、Q&A集を作成するなど、引き続き運輸局、バス協会、適正化機関に対して適切な指導をするよう対応していくとのことです。 |
| 16 | 7 | 手数料取扱事務連2.(4) | 有料道路料金に対する手数料、バスガイド代に対する手数料とはどのように考えていけばよいでしょうか。 | 有料道路代やバスガイド代などのいわゆる実費に対する手数料については、手数料の支払いにより当該サービスの対価を賄えない部分について手数料として取り扱うものとします。 |
| 17 | 7 | 手数料取扱事務連2.(1) | 「ただし、実際に発生した経費としての実体があり、貸切バス事業者側に支払義務が発生するものであって、かつ、当該費用の支払額が著しく社会通念を逸脱しているものではない場合には、基本的に手数料として取り扱わない」と記載しているが、具体的な事例・案件を説明してほしい。 | 例えば「広告宣伝費」として取引されたものに関して、広告物や宣伝を実施するという実体が無かったり、実経費が発生している場合であっても、当該費用が社会通念上著しく実態と乖離している場合や、「負担金・協力金」などといった名目で旅行者等が貸切バス事業者から金銭を徴収する場合に、どういった目的・内容で負担を求めたものであり、それがどういった形で活用されるものなのかが明らかではなく、当該費用についての客観的な説明が困難であるような場合は、実質的に運送の引き受けに際して取引される手数料と同様の性質・目的をもった経費であると判断し、手数料として取り扱うこととしております。 |
| 18 | 8 | 国自旅第61号2. | 具体的な項目を挙げて審査対象になる、ならない、を伺いたい。 | |
| 19 | 7 | 手数料取扱事務連〈参考〉 | (手数料以外の名目の経費の例)について、交際費・旅費・会議費・備品消耗品費・加盟料・システム利用料・各種会費等については、社用経費の類であり、今回の解釈とは違うのではないか。 | 手数料以外の経費の例については、表面上これらの名目の取引であっても、実質的には手数料と同一の性質・目的をもって取引されている場合は手数料として取り扱うものとして、あくまで例示として示しているものです。 |
| 20 | 7 | 手数料取扱事務連 | 手数料引き後の下限割れに関し、どこまでがOKでどこからがNGなのか。 | 手数料の支払いにより運賃・料金の下限額を下回ったことをもって直ちに法令違反となるものではありません。 |
| 21 | 7 | 手数料取扱事務連 | 手数料額の上限は、実際具体的に何%まで大丈夫なのか。手数料額が問題になるのなら、具体的に手数料の%を提示できないのか。 | しかし、手数料については、法令に何か規定があるものではないため、どこまでがセーフでどこからアウトといった基準や目安などを示すことは、公正取引委員会が定める独禁法のガイドラインに抵触するおそれがあるためできないこととなっております。 |
| 22 | 8 | 国自旅第61号 | 手数料と下限額との関連性が、もう少しわかりやすく説明いただけるとありがたい。 | |

| | | | | |
|----|---|--------------|---|---|
| 23 | 8 | 国自旅第61号2.(1) | <p>下限割れ運賃について、運賃・料金は下限を割り込んでいない場合でも、そこから手数料を差し引くと下限金額を割り込んでしまう場合について確認させてください。もともとバス事業者は手数料が差し引かれることを承知の上で旅行者に運賃・料金を提示しているのが最終的に下限額を下回る結果となっても認められる場合があると理解しております。但し、その手数料が過大な場合は認められないので、手数料額の適正さについてはその都度第三者委員会でチェックすることになっていると思いますが、適正な手数料額(率)が曖昧な気がしております。弊社では通常10~15%の手数料率で契約をしており、その範囲内であれば下限額を割り込んで問題はないと考えております。例えばシリーズ化したイベントなどで特別に20%といった特別の手数料率が提示され、下限額を割った場合は第三者委員会での確認が必要になるのでしょうか。下限額をどのくらい割り込んだら第三者委員会に確認すべきなのか目安のラインのようなものはないのでしょうか。</p> | |
| 24 | 8 | 国自旅第61号 | <p>①旅行会社への手数を差し引いた額(NET額/バス事業者への支払額)が、バス事業者が提示する下限運賃を下回った場合は、下限運賃割れの概念に当たるのか。 ②「安全コスト」はバス事業者によって変わるものと思われるが、それぞれのバス事業者が提示した下限運賃から手数料を差し引いた運賃がそれを下回った場合は、「安全コスト」を阻害したとの認識になるか。 ③「過大な手数料」とは、どのくらいの料率若しくは額を指すのか。</p> | |
| 25 | 8 | 国自旅第61号4.(3) | <p>安全コストを割り込まないとバス事業者が判断すれば、年間取引の何%という形で契約する場合、具体的な上限数値はあるのか。 たとえば年間取引の10%のオーバーライドコミッションを収受する場合、元々クーポン契約が15%ある場合は実質25%の手数料となるが問題ないか。</p> | |
| 26 | 8 | 国自旅第61号2.(1) | <p>割戻しの対象となる手数料の定義について、審査になった場合、旅行会社として現在契約している手数料が安全を阻害しているかどうか調べる方法はありますか。旅行会社として安全を阻害している意識はなくても先方の経営状況(安全に投資しているか)は旅行会社から見えない部分だと思います。また、赤字のバス会社=旅行会社に手数料を払える状態ではないという認識でしょうか。路線バスと兼業で行っているバス会社は赤字の会社が多いと思われます。</p> | <p>現時点では、個々の貸切バス事業者の安全コストがどれくらいなのか等に係る経営状況を公表するような制度はないため、貸切バス事業者と取引をする際にしっかりと確認をし、一般的な商慣習を超えない範囲で手数料を取り決めていただく方法しかないと考えます。</p> |

| No | 添付資料 | 項目 | 説明会当日のご意見・ご質問事項 | 回 答 |
|----|------|-------------------|--|--|
| 1 | 3 | 運送引受書の記載要領 | 運送引受書に「この手数料については安全を阻害するものではない」旨の文言を追記したものにしたいがどうか。 | 運送引受書の参考様式は自動車局が作成しているものなので、要望事項については自動車局に伝えておきます。 |
| 2 | 3 | 運送引受書の記載要領(1),(2) | 旅行者が仲介業者を使って貸切バスの手配する場合の運送引受書の記載についてだが、「申込者」は旅行者と仲介業者のどちらが書くのか。 | 今と変わりません。手配業者が旅行者に代わって手配をする場合は、その手配業者を申込者欄に書くことになります。 |
| | | | その場合運送引受書の保管は仲介業者が行い、旅行者は保管しないということでもいいのか。 | 運送引受書の保管は手配業者が行うものですが、旅行者と手配業者間のBtoBの取引については、きちんと書面を取り交わして、契約内容の確認及び書面の保管をしておく必要があります。 |
| 3 | 3 | 運送引受書の記載要領(9) | 月払い・年払いがある場合、金額が確定していない場合は、そこには書かなくていいのか。 | 金額が確定していない場合は記載することができないので、「有り」にチェックを入れた上で、どういった契約内容なのかについて備考欄に簡単に記載をし、契約書を適切に保存しておいて下さい。 |
| 4 | 7 | 手数料取扱事務連2.(4) | 実費について審査対象となった場合、調べられるのか。 | 実費から手数料を取ることで、実質的に下限割れとなっている場合は審査対象となるので、調査が行われることになります。 |
| | | | 有料道路代は、NEXCOから多頻度割引(25%~30%)があり、その中から旅行会社が10%程度をもらっていることから、安全コストに支障が出るとは思えないが。 | 実費の手数料については、手数料の支払いにより当該サービスの対価を賄えない部分について手数料として取り扱うものとします。例えばバス会社が高速道路会社に対して最終的に支払った額から10%を控除して旅行者と精算をしているような場合は、バス会社が身銭を切っている部分があるので、その部分は手数料として取り扱うことになります。 |
| | | | その場合はバス会社の判断によるものということでもいいのか。 | 運送引受書にどのように記載するかは、バス会社がどのような取扱いにしているかによります。 |
| 5 | 7 | 手数料取扱事務連2.(4) | バス会社によってはガイド料込みで精算されることがあるが、この場合でも審査対象になるのか。 | 手数料(ガイド料に対する手数料含む)及びガイド料を差し引いた上で、收受した運賃が実質的に下限割れをしているような場合は、審査対象となります。 |
| 6 | 8 | 国自旅第61号 | バス会社が事故を起こすなどして、安全コストにより経費を掛けなければならないような場合はどうなるのか。 | 安全コストの算出は、バス会社の前年度の決算ベースの数字を用いて行うものなので、事故等を起こして何か突発的にコストを掛けなければならない状況が直ちに安全コストの算出に当たって加味されるものではないと考えます。 |
| | | | バス会社が仮に事故を起こしたとき、そのバス会社と取引のあるすべての旅行会社が調べられるのか。 | 手数料の調査は、事故を契機としてのみ調査を行うものではないが、バス事業者と旅行者の個別の取引について調べていくものであり、過大な手数料の疑いがあれば調査を行っていくものとなります。 |

| | | | | |
|----|---|---------------|--|---|
| 7 | 8 | 国自旅第61号 | 仮にきちんとした覚書を交わしていても、監査等で手数料が安全コストを阻害していると認定されると、旅行業者は業務監査命令が下されるとの認識でいるべきか。 | バス会社と話し合いの上で手数料を取り決めたとしても、後の監査等で安全コストに支障があるとしてバス会社が処分されることは考えられます。旅行業者は貸切バス事業者の安全コストの詳細までは知り得ないものなので、手数料の設定についてバス会社ときちんと話し合った上で取り決めている場合、当該手数料が一般的な商慣習を超えるものではなく、旅行会社から一方的に手数料を押し付けた上で手数料を設定したものではないかといった交渉の経緯なども踏まえた上で、処分の実施の可否については個別事案に応じて判断していくものになります。 |
| 8 | — | — | 手数料関係は第三者委員会が審査すると聞いていたが、これは今も同じか。 | 行政処分は行政機関が実施するものなので、審査の実施や最終的な判断は行政機関が行いますが、第三者委員会には引き続き、専門的な機関として審査に当たって必要な助言を求めるなどの活用をしていくこととしております。 |
| 9 | 7 | 手数料取扱事務連1.(2) | 広告宣伝費・協力金について実体がある場合は取引してもいいのか。 | 経費として実体があり、お互いがその取引の内容について理解・納得の上で契約しているものであれば問題はありせん。 なおバス会社は、広告宣伝の内容や経費内訳等を把握し、客観的な説明ができる必要があります。また、客観的な説明ができる場合であってもその支払金額が社会通念上著しく高額であるなど実体と乖離している場合は、手数料に類するものとして運送引受書に記載が必要となります。 |
| 10 | — | — | 運賃ではなく、労務管理をきちっと見るほうが重要と考えるがどうか。 | 運賃は労務管理を含む安全コストを賄っているのかを確認するものであり、適正運賃收受により運転者の賃金確保が図られ、労働環境の改善が進むなど、安全運行のためには適正な運賃收受が基本であることから、運賃の問題と労務管理は密接に関連しているものと考えております。 |
| 11 | — | — | 本日の説明会の内容をきちんと社内で周知したいので、議事録等で提供いただけるのか。 | 自動車局で作成したQ&A集とあわせて、情報提供させていただきます。 |