

○旅行者と貸切バス事業者との間の運送引受書・手数料等の取扱いに関するよくある質問等

No	項目	ご意見・ご質問事項	回答
1	運送引受書	貸切バス事業者から交付を受けた運送引受書について、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。(※バス会社が間違っ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た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、貸切バス事業者にその旨を伝え、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。
2	運送引受書	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。	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。
3	運送引受書	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。
4	運送引受書	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。
5	運送引受書	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。
6	運送引受書	成果報酬型手数料について、「有」の場合に運送引受書作成の都度(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、立入検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。
7	運送引受書	「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。
8	手数料 実質的な下限割れ	「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、旅行者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者に求められるのか。	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するようにして下さい。
9	手数料 実質的な下限割れ	旅行者は、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。	

10	手数料 実質的な下限割れ	「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なかったり、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・内容で負担を求めるものであり、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。
11	手数料 実質的な下限割れ	(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・加送料・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と。	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。
12	手数料 実質的な下限割れ	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。 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、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。
13	手数料 実質的な下限割れ	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。	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行い、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。
14	手数料 実質的な下限割れ	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、旅行者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せんでしょうか。旅行者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)は旅行者から見えない部分だと思います。	実費から手数料を取ることににより、実質的に下限割れとなっている場合は審査対象となります。
15	手数料 実質的な下限割れ	有料道路料金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も審査対象となるのか。	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となります。
	手数料 実質的な下限割れ	有料道路代は、NEXCOから多頻度割引(25%~30%)があり、その中から旅行者が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。	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、収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。
16	手数料 実質的な下限割れ	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。	手数料の調査は、事故を契機としてのみ行うものではなく、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。
17	手数料 実質的な下限割れ	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者が調べられるのか。	バス会社と覚書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。当該手数料が一般的な商慣習を超えるものではなく、旅行者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、旅行者への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。
18	手数料 実質的な下限割れ	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、旅行者は業務改善命令の対象となるのか。	