

第3 行政評価・監視結果

1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

勸告	説明図表番号
<p>(1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 運輸開始届出時における指導</p> <p>国土交通省は、貸切バス事業と同様に需給調整規制を廃止したタクシー事業において、運転者の長時間拘束、最低賃金を下回る給与などの問題が顕著になったことから、貸切バス事業を含む旅客自動車運送事業全体について安全確保対策の強化を図るため、平成17年12月、各地方運輸局等に対し、「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」¹により、新規許可事業者の運輸開始届出時に、事業の許可申請の際に提出された「事業用施設等（事業用施設、事業用車両等）事業計画」（以下「事業計画」という。）の確保状況を確認するよう指示している。</p> <p>国土交通省は、そのための具体的な実施方法として、各地方運輸局等に対し、「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」の実施方法等について²により、平成18年4月1日以降に新規許可処分を行った事業者については、以下の確認等を行うこととしている。</p> <p>① 運輸施設を撮影した写真の確認</p> <p>事業者の運輸開始届出時に、営業所、自動車車庫、事業用自動車及び休憩仮眠施設といった事業計画に定められた運輸施設を撮影した写真を提出させ、事業計画が確保されているかを確認する。</p> <p>② 現地調査</p> <p>上記①の確認により、運輸施設の保有・使用状況に疑義が生じた場合、事業計画の確保状況に係る現地調査を実施する。</p> <p>③ 巡回監査の極力早期の実施</p> <p>上記①及び②により、事業計画が確保されていない等のおそれがある事業者が判明したときは、改善を促すとともに、巡回監査を極力早期に実施する³。</p> <p>イ 監査による指導</p> <p>国土交通省は、平成17年12月9日に「旅客自動車運送事業の監査方針について」⁴を一部改正（平成18年2月1日から施行）し、旅客自動車運送事業者に対する監査については、輸送の安全確保が最も重要であるという認識の下に行うこととし、新規許可事業者に対する早期の監査等、事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査に努めることとして</p>	<p>表Ⅱ-1-(1)-① 新規許可事業者に対する指導に関する通知</p> <p>表Ⅱ-1-(1)-② 旧監査方針</p>

いる。

また、同時期に、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」⁵を一部改正（平成18年2月1日から施行）し、おおむね6か月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可を受け、又は増車の届出を行った事業者のうち監査が必要と認められる事業者を対象に巡回監査を行うこととした。

その後、国土交通省は、平成21年9月に従来の監査方針を廃止し、事後的な監視体制の強化を目的として「旅客自動車運送事業の監査方針について」⁶により、旧監査方針に引き続き新規許可事業者に対する早期の監査の実施とともに、監査の端緒となる事業者の対象を拡大している。

また、従来の監査方針の細部取扱いも廃止し、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」⁷において、①おおむね運輸開始後6か月以内とした監査の期限の目安について、より臨機応変に機動的に監査することを可能にするため、これを削除し、②呼出監査⁸を行うことが適当と認められる場合には巡回監査に代えて実施することとし、呼出監査の対象に新規許可事業者を追加している。

この細部取扱いに基づき、国土交通省は、新規許可事業者に対しては、組織変更により既存の営業所を新規の会社組織とするような場合等を除き、巡回監査を漏れなく早期に実施することとしている。

【調査結果】

今回、当省が、札幌、宮城、東京、愛知、大阪、広島、香川及び福岡の各運輸支局並びに沖縄総合事務局運輸部（以下「9運輸支局等」という。）における、新規許可事業者に対する運輸開始届出時の指導状況及び巡回監査の実施状況を調査した結果、次のとおり、現地調査が不十分な例や巡回監査が早期に実施されていない例が認められた。

ア 運輸開始届出時における指導の実施状況

当省が、9運輸支局等管内において平成18年4月から20年7月までに運輸を開始した貸切バス事業者の中から36事業者を抽出し、運輸支局等における現地調査の実施状況を調査したところ、写真のすべて又は一部が提出されておらず、事業計画の確保状況が確認できていないにもかかわらず、現地調査が行われていないものが5運輸支局等において7事業者みられた。これら7事業者のうち、2運輸支局等の計2事業者については、運輸開始届が提出されてから21か月又は14か月が経過してもなお、巡回監査が実施されていない。さらに、このうち、1事業者については、法令違反の実態がみられた。

【事例1】

香川運輸支局は、貸切バス事業者Bwから営業所の写真が提出されていないにもかかわらず、書類審査の際にそれを見逃し、提出の指導や現

表Ⅱ-1-(1)-③

旧細部取扱い

表Ⅱ-1-(1)-④
運輸支局等における
運輸開始届出時の
指導の実施状況

事例Ⅱ-1-(1)-①
新規許可事業者に
対する運輸開始届

<p>地確認を行っていない。加えて、当該事業者については、同局の担当者が異動した際の事務引継ぎが不十分であったため監査対象から漏れ、運輸開始届が提出されてから 21 か月が経過しても巡回監査が実施されていない。</p> <p>また、同事業者は、当省の調査の結果、平成 18 年度に採用した社員 2 名に対する健康診断が未実施であったほか、営業所に届出運賃と異なる運賃料金表を掲示していた。</p> <p>【事例 2】</p> <p>沖縄総合事務局運輸部は、貸切バス事業者 Bq から休憩仮眠施設の写真が提出されていないにもかかわらず、書類審査の際にそれを見逃し、提出の指導や現地確認を行っていない。なお、同局運輸部は、現状としてはタクシーの運行に関する苦情が多いことから、タクシーを優先的に監査せざるを得ないとして、運輸開始届が提出されてから 14 か月が経過しても巡回監査を実施していない。</p>	<p>出時の指導等を実施していない例</p>
<p>イ 巡回監査の実施状況</p> <p>(ア) 新規許可事業者に対する巡回監査の実施実績</p> <p>前述のとおり、国土交通省は、新規許可事業者に対して漏れなく早期に原則として巡回監査を実施することとしている。しかし、当省が 9 運輸支局等管内において平成 18 年 4 月から 20 年 7 月までの間に運輸を開始した貸切バス事業者の全 117 事業者に対する、運輸開始以降の巡回監査の実施状況を調査したところ、20 年 8 月から同年 11 月にかけての調査時点で、巡回監査を実施済みのものが 57 事業者、未実施のものが 60 事業者みられた。</p> <p>(イ) 巡回監査の実施時期又は未実施の期間</p> <p>前述のとおり、国土交通省は、従来の監査方針の細部取扱いにおいて定められていた 6 か月以内という監査の期限の目安を廃止したが、引き続き早期に監査を実施することとしている。</p> <p>しかし、上記の 117 事業者のうち、平成 20 年 8 月から同年 11 月にかけての調査時点で巡回監査を実施していなかった 60 事業者について、運輸開始届から同時点までの経過期間をみたところ、6 か月以内のものは 27 事業者 (45.0%)、6 か月を超えて 12 か月以内が 11 事業者 (18.3%)、12 か月を超えて 18 か月以内が 9 事業者 (15.0%)、18 か月を超えて 24 か月以内が 11 事業者 (18.3%)、24 か月を超えているものが 2 事業者 (3.3%) みられた。</p> <p>また、同様に、巡回監査を実施していた 57 事業者についても、巡回監査に要した期間をみたところ、巡回監査が運輸開始から 6 か月以内に実施されているものは 20 事業者 (35.1%)、6 か月を超えて 12 か月以</p>	<p>表 II -1-(1)- ⑤ 運輸支局等による新規許可事業者に対する巡回監査の実施状況</p> <p>表 II -1-(1)- ⑥ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査未実施状態の経過期間</p> <p>表 II -1-(1)- ⑦ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査を実</p>

<p>内が 35 事業者 (61.4%)、18 か月を超えて 24 か月以内が 2 事業者 (3.5%) となっている。</p> <p>このように、調査した 117 事業者のうち調査時点で 6 か月以内に巡回監査を実施していないものは、計 70 事業者 (59.8%) となっている。</p> <p>(未実施の理由)</p> <p>9 運輸支局等について、巡回監査を運輸開始後早期に実施していない理由をみると、7 運輸支局では、巡回監査はすべての新規許可事業者に対し運輸開始からおおむね 6 か月以内に行う方針とした上で、①実施の遅れ (札幌、愛知、福岡)、②他の監査を優先した (東京、大阪)、③事務的なミスにより監査対象から漏れていた (広島、香川) ことを挙げている。</p> <p>一方、宮城運輸支局及び沖縄総合事務局運輸部では、貸切バス事業者の研修会や許可書交付時に指導していること等を理由に、すべての新規許可事業者に対し運輸開始から 6 か月以内に巡回監査を行う方針としていない。</p>	<p>施するまでの期間</p> <p>表Ⅱ-1-(1)-⑧ 新規許可事業者に対し早期に実施することとされている巡回監査が実施されていない理由</p>
<p>ウ 新規許可事業者に対する指導の必要性</p> <p>当省が、平成 18 年 4 月以降に貸切バス事業の許可を受けた 16 事業者 (巡回監査実施済 7 事業者及び未実施 9 事業者) を抽出し、道路運送法、自動車事故報告規則 (昭和 26 年運輸省令第 104 号)、旅客自動車運送事業運輸規則 (昭和 31 年運輸省令第 44 号 (以下「運輸規則」という。)) 及び改善基準告示が定める主な規定の遵守状況を調査したところ、巡回監査実施済みの場合では 7 事業者中 4 事業者 (57.1%) に違反が認められたのに対し、未実施の場合は 9 事業者中 6 事業者 (66.7%) とやや高い割合で健康診断の未実施等の違反が認められた。</p> <p>同様に、違反事項数の比較においても、巡回監査の実施済事業者の違反事項の数が 5 事項 (1 違反事業者当たり 1.25 事項) であるのに対し、未実施事業者では 16 事項 (1 違反事業者当たり 2.67 事項) となっており、監査未実施の事業者において、違反事項が多い状況がみられる。</p> <p>なお、当省が行った事業者アンケート調査の結果においても、「規制緩和をするのであれば、監査を強化すべき。特に新規事業者が運賃・法令を度外視した運行を行っており、大規模事業者と同様に指導・監査を実施すべき」とする旨の意見が複数みられる。</p>	<p>事例Ⅱ-1-(1)-② 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者における法令違反の状況</p> <p>表Ⅱ-1-(1)-⑨ 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者別の違反事項数等の比較</p> <p>事例Ⅱ-1-(1)-③ 新規許可事業者に対する指導の必要性にかかるアンケート調査結果 (抜粋)</p>
<p>【所見】</p> <p>したがって、国土交通省は、新規許可事業者における法令遵守を確保する観点から、地方運輸局等に対し、次の措置を講ずるよう指示する必要がある。</p> <p>① 新規許可事業者の運輸開始届出時においては、写真による運輸施設の確認を確実に行之、写真により確認できない場合には、現地調査を確実に行</p>	

<p>うこと。</p> <p>② 新規許可事業者に対する監査については、漏れなく早期に実施すること。</p>	
--	--

¹ 平成 17 年 12 月 9 日付け国自旅第 195 号自動車交通局旅客課長通知

² 平成 18 年 3 月 10 日付け国自総第 552 号、国自旅第 265 号自動車交通局総務課安全対策室長・自動車交通局旅客課長通知

³ 国土交通大臣は、道路運送法第 94 条の規定により、事業者に対し監査を実施することができるとされており、国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長及び運輸支局長は、監査方針に基づき新規許可事業者を対象に早期に監査を行うこととされている。

国土交通省では、新規許可事業者に対しては、まず、①新規許可事業者に対する許可取得時の指導として写真確認や現地調査を行い、これらの結果、事業計画の確保がされていないなどの場合には巡回監査を極力早期に実施するとともに、②写真により事業計画の確保が確認できた事業者についても監査方針に基づき監査を早期に実施することとしている。

⁴ 平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 416 号、国自旅第 141 号、国自整第 139 号自動車交通局長通知

⁵ 平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 423 号、国自旅第 148 号、国自整第 146 号自動車交通局総務課安全対策室長、自動車交通局旅客課長、自動車交通局技術安全部整備課長通知

⁶ 平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 56 号、国自旅第 124 号、国自整第 50 号自動車交通局長通知

⁷ 平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 57 号、国自旅第 125 号、国自整第 51 号自動車交通局安全政策課長、自動車交通局旅客課長、自動車交通局技術安全部整備課長通知

⁸ 呼出監査は、巡回監査によらなくても事業者の呼出しにより法令遵守状況を確認できる場合に実施する監査のことをいう。

表Ⅱ－１－(1)－① 新規許可事業者に対する指導に関する通知

○ 「「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」の実施方法等について」（平成18年3月10日付け国自総第552号、国自旅第265号自動車交通局総務課安全対策室長、自動車交通局旅客課長通知）（抜粋）

2. 「新規事業者指導等通達」記2. について

(1) 平成18年4月1日以降に新規許可処分を行った事業者については、当該事業者の運輸開始届出時に、添付書類として自動車検査表（写）、任意保険証書（写）、その他の営業所（運賃料金表及び運送約款について公示した状況を含む）、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設の事業計画等に定める運輸施設について写真を提出させ、新規許可申請時における事業計画等の確保状況を確認するものとする。

(2) 上記2. (1)の確認のほか、必要に応じ事業計画等の確保状況に係る現地調査を実施するものとする。

(3) 上記2. (1)及び2. (2)により、事業計画等の確保がなされていない等のおそれがある事業者にあつては、指導を行い改善を促すとともに、巡回監査を極力早期に実施するものとする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(1)－② 旧監査方針

○ 「旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成14年1月17日付け国自総第416号、国自旅第141号、国自整第139号自動車交通局長通知）（抜粋）

1 基本方針

旅客自動車運送事業者に対する監査については、輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識の下に行うこととし、新規許可事業者に対する早期の監査等、事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査に努めるものとする。

なお、法令違反事業者等に対する行政処分等を視野に入れた監査は引き続き実施する。

2 監査等の種類

(1) 特別監査

事業用自動車の運転者が、第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故を引き起こした又は悪質違反を犯した事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査

(2) 巡回監査

事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、原則として重点事項を定めて行う監査

(3) 呼び出し監査

前記(1)、(2)以外において、都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼び出し、原則として重点事項を定めて行う監査

(4) 呼び出し指導

法令違反のみられない事業者について呼び出し方式で行う法令遵守に関する指導

3 監査の実施

(1) 監査の実施に当たっては、各地方運輸局の自動車交通(自動車業務監査指導)部、自動車技術安全部及び各運輸支局(運輸監理部を含む。)が連携して効率的・効果的な実施を図るものとする。

(2) 監査の重点事項については、事業計画の遵守状況、運賃・料金の収受状況、運行管理の実施状況及び点検整備の実施状況を核として、別途定めるところによる。

(3) 臨店による監査は、原則として無通告で行うものとする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(1)－③ 旧細部取扱い

○ 「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」（平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 423 号、国自旅第 148 号、国自整第 146 号自動車交通局総務課安全対策室長、自動車交通局旅客課長、自動車交通局技術安全部整備課長通知）（抜粋）

(略)

1. 監査等の種類及び対象

(1) 特別監査

- ① 事業用自動車の運転者が明らかに第一当事者（最初に事故に関与した車両等の運転者のうち、当該事故における過失が最も重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度が軽い者をいう。）と推定される死亡事故及び悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）をいう。以下同じ。）を伴う事故などで社会的に影響の大きな事故を引き起こした旅客自動車運送事業者（以下、「事業者」という。）
- ② 事業用自動車の運転者が悪質違反を犯した事業者
- ③ 監査等の実施結果により、口頭注意、勧告、警告、自動車等の使用停止処分、事業の停止処分又は営業区域の廃止に係る事業計画の変更命令（以下「行政処分等」という。）を受け、事業の改善についての呼び出し出頭及び改善の状況の報告を課した事業者であって、呼び出しの出頭を拒否した者、改善報告を行わない者、又は報告内容が履行されず事業の改善が認められない事業者
- ④ 上記改善報告を行ったものの、その後 1 年間にさらに違反を繰り返す事業者

(2) 巡回監査

- ① 概ね 6 月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出を行った事業者のうち巡回監査が必要と認められる事業者
- ② 「一般貸切旅客自動車運送事業の緊急輸送安全確保措置」（平成 12 年 1 月 28 日付け自旅第 14 号、自環第 14 号）に基づき監査の対象となった一般貸切旅客自動車運送事業者
- ③ 事故、苦情又は法令違反が多いと認められる事業者
- ④ 特別監視地域・緊急調整地域内又は他の営業区域と比して重大な法令違反が著しく多い営業区域の一般乗用旅客自動車運送事業者で、最近において自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けた事業者のうち、巡回監査が必要と認められる事業者
- ⑤ 過去 1 年間に 1 営業区域において計 100 日車以上の自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けた事業者であって処分期間終了後に当該営業区域において増車を行った一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
- ⑥ 特別監視地域指定後に新規許可若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出（特別監視地域指定時に当該事業者の当該営業区域内の営業所に現に配置していた事業用自動車の総数（以下「基準車両数」という。）の 5%以上（1 台に満たない場合は、1 台に切り上げる。以下同じ。）の減車（特別監視地域指定後に増車した者にあつては、当該増車車両数に加え基準車両数の 5%以上の減車）を行った者が、当該減車の日から 1 年以上経過した後、配置する車両数が基準車両数を超えない範囲において行う増車の届出を除く。）を行った一般乗用旅客自動車運送事業者のうち巡回監査が必要と認められる事業者
- ⑦ 労働基準当局、都道府県公安委員会等からの通報等により巡回監査の対象とすることが必要と認められる事業者
- ⑧ 原因及び区分（自動車事故報告書に記載された原因及び区分をいう。）が同一の事故を 3 年間に 3 回以上繰り返し引き起こした事業者
- ⑨ 自動車事故報告書を自動車事故報告規則第 3 条に定める期間内に提出しなかった事業者
- ⑩ 自動車事故報告書に虚偽の内容を記載した疑いがある事業者
- ⑪ 街頭などにおいて事業者や従業員の協力を得て、業務について事情を聴取する監査（以下、「街頭監査」という。）の結果により、法令違反の疑いがあり、巡回監査を行うことが必要と認められる事業者
- ⑫ 事業用自動車に添乗（乗車）して運行状況等を確認する監査（以下、「添乗監査」とい

う。)の結果により、法令違反の疑いがあり、巡回監査を行うことが必要と認められる事業者

⑬ 特別監査又は巡回監査を長期間実施しておらず、巡回監査が必要と認められる事業者

⑭ 呼び出し監査（(3)②の規定に基づく呼び出し監査を除く。）又は呼び出し指導に応じない事業者

⑮ その他特に必要と認められる事業者

(3) 呼び出し監査

① 都道府県公安委員会からの道路交通法第108条の34の規定による通知があった事業者（上記(1)及び(2)に掲げる対象事業者を除く。）

② 監査等の実施結果により、行政処分等を受け、事業の改善の状況の報告を課した事業者

③ 街頭監査の結果により、法令違反の疑いがある事業者（上記(2)に掲げる対象者を除く。）

④ 添乗監査の結果により、法令違反の疑いがある事業者（上記(2)に掲げる対象者を除く。）

⑤ その他特に必要と認められる事業者

(4) 呼び出し指導

直近の5年間に自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けていない事業者であって呼び出し指導が必要と認められる事業者

2. 監査等の実施方法

(1) 特別監査及び巡回監査は、原則として臨店により行うものとする。

(2) 臨店監査対象事業者以外の事業者に実施する監査は、運輸局等に事業者を呼び出して実施する呼び出し監査とする。この場合であって、1.(3)②による呼び出し監査は、行政処分等を行った日から原則として3月以内に改善報告書及び関係帳票類を持参させて行うものとする。

(3) 上記(1)、(2)以外の事業者で、一定期間自動車その他の輸送施設の使用の停止処分（以下「自動車等の使用停止処分」という。）又は事業の停止処分を受けていない事業者であって、かつ、直近の監査又は呼び出し指導から一定期間を経過している事業者にあつては、自主点検表を提出させて実施する呼び出し指導を行う。

3. 監査の重点事項

巡回監査及び呼び出し監査については、監査対象に応じて以下の事項又は事項のうち必要な項目から選択して実施することができるものとする。

(1) 事業計画の遵守状況

- ・ 営業区域
- ・ 営業所
- ・ 事業用自動車車庫
- ・ 事業用自動車の数（特にハイヤーからタクシーへの転用）

(2) 運賃・料金の收受状況その他の財務状況

(3) 損害賠償責任保険（共済）の加入状況

(4) 運行管理の実施状況

- ・ 運行管理体制の整備（運行管理者の選任・指導監督、運行管理規程に係る規制の遵守）
- ・ 過労運転等の防止（休憩睡眠施設の整備・管理、勤務時間・乗務時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止、交替運転者の配置、乗務距離の最高限度の遵守、ノルマの禁止）
- ・ 点呼の実施、点呼の記録・記録の保存、乗務の記録・記録の保存、運行記録計による記録・記録の保存
- ・ 運転基準図の作成・備え付け、運行表の作成・携行、経路の調査・運行指示書の作成・携行
- ・ 運転者の選任に係る規制の遵守（特に日雇い等）
- ・ 乗務員台帳の作成・保存、乗務員証の携行、運転者証の表示
- ・ 運転者の指導監督（事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断受診及び一般乗用旅客自動車運送事業者については、新任者の10日間の指導を含む。）
- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則に基づく事故の報告、事故防止対策の実施

- ・ 運行管理者に対する研修の受講（死亡・重傷事故又は違反を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する特別講習を含む。）

(5) 点検整備の実施状況

(6) 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

4. 本省監査

本省の行う一般乗合旅客自動車運送事業者の監査は、本省権限に係る事業者の事業の停止又は許可の取消し処分が予想される場合等、特に必要と認められる場合に行うものとし、それ以外の場合については、地方運輸局等において実施するものとする。

表Ⅱ－１－(1)－④ 運輸支局等における運輸開始届出時の指導の実施状況

区分	事業者数	運輸開始届出時の指導状況	
		写真による確認	現地調査
札幌	1	無	無
	3	有	無
宮城	5	有	無
東京	4	有	無
愛知	3	無	無
	2	有	無
大阪	4	有	無
広島	3	有	無
香川	1	無	無
	1	有	無
福岡	1	無	無
	3	有	無
沖縄	2	無	無
	3	有	無
未実施の事業者数	—	7	36

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「写真による確認」欄の「無」は、運輸施設の写真のすべて又は一部が運輸開始届出の際に提出されなかった事業者を指す。
 3 表中の網掛け部分は、写真による確認、現地調査のいずれも行われていない事業者を指す。

事例Ⅱ－１－(1)－① 新規許可事業者に対する運輸開始届出時の指導等を実施していない例

区分	事業者	指導状況			未実施の理由等
		写真確認	現地調査	巡回監査	
香川	Bw	営業所の写真（運賃料金表及び運送約款について掲示した状況を含む。）が添付されていない。	未実施	運輸開始届（H18.11.7）から21か月経過しているにもかかわらず、巡回監査が実施されていない。	<p>【写真確認】書類審査の際に、写真が添付されていないことを見逃している。</p> <p>【現地調査】写真確認により運輸施設の状況は確認できているものと誤解し、現地調査は実施していない。</p> <p>【巡回監査】担当者が異動した際の事務引継ぎが不十分で、監査対象から漏れている。 （違反状況） ・平成18年度採用の社員2名に対する健康診断が未実施 ・営業所に届出運賃と異なる運賃料金表を掲示</p>
沖縄	Bq	運転者の休憩仮眠施設の写真が添付されていない。	未実施	運輸開始届（H19.7.30）から14か月経過しているにもかかわらず、巡回監査が実施されていない。	<p>【写真確認】書類審査の際に、写真が添付されていないことを見逃している。</p> <p>【現地調査】写真確認により運輸施設の状況は確認できると認識し、現地調査は実施していない。</p> <p>【巡回監査】新規許可事業者については、事業の許可書交付時に法令遵守について指導しており、貸切バスの新規事業者に対しては苦情もない。限られた人員、時間の中で、苦情、事故、法令違反の多い事業者を重点的に監査しているが、現状としてはタクシーの苦情が多いことから、タクシーを優先的に監査せざるを得ない状況であり、予防的監査として、貸切バスの新規許可事業者に対する巡回監査を実施していない。</p>

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 巡回監査については、運輸開始届のときから、平成20年8月から同年11月にかけて行った当省の調査時点までの間に実施されていない場合に未実施として記載している。

表Ⅱ－１－(1)－⑤ 運輸支局等による新規許可事業者に対する巡回監査の実施状況

(単位：事業者)

区分	新規許可事業者	実施済み	未実施
札幌	22	21	1
宮城	5	1	4
東京	29	9	20
愛知	14	10	4
大阪	12	3	9
広島	3	1	2
香川	2	0	2
福岡	20	12	8
沖縄	10	0	10
合計	117	57	60

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 調査時点は、当省が各運輸支局等を調査した時点（平成 20 年 8 月から同年 11 月まで）である。
 3 調査対象は、平成 18 年 4 月から 20 年 7 月までの間に運輸を開始した 117 事業者である。

表Ⅱ－１－(1)－⑥ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査未実施状態の経過期間

(単位：事業者、%)

区分	新規許可事業者数	運輸開始届から監査未実施状態の経過期間				
		6 月以内	6 月超 12 月以内	12 月超 18 月以内	18 月超 24 月以内	24 月超
札幌	1	0	1	0	0	0
宮城	4	0	2	2	0	0
東京	20	10	4	1	4	1
愛知	4	4	0	0	0	0
大阪	9	2	2	3	2	0
広島	2	1	1	0	0	0
香川	2	0	0	1	1	0
福岡	8	7	0	1	0	0
沖縄	10	3	1	1	4	1
合計	60(100)	27(45.0)	11(18.3)	9(15.0)	11(18.3)	2(3.3)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当省が各運輸支局等を調査した時点（平成 20 年 8 月から同年 11 月まで）で巡回監査が実施されていなかった事業者を対象とした。
 3 () 内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(1)－⑦ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査を実施するまでの期間

(単位：事業者、%)

区分	新規許可事業者数	巡回監査の実施までの期間			
		6月以内に実施されたもの	6月超12月以内	12月超18月以内	18月超24月以内
札幌	21	5	16	0	0
宮城	1	1	0	0	0
東京	9	2	6	0	1
愛知	10	7	3	0	0
大阪	3	2	1	0	0
広島	1	0	0	0	1
香川	0	0	0	0	0
福岡	12	3	9	0	0
沖縄	0	0	0	0	0
合計	57(100)	20(35.1)	35(61.4)	0	2(3.5)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当省が各運輸支局等を調査した時点(平成20年8月から同年11月まで)で巡回監査が実施されていた事業者を対象とした。
 3 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(1)－⑧ 新規許可事業者に対し早期に実施することとされている巡回監査が実施されていない理由

運輸支局等	未実施の理由	新規許可事業者に対する巡回監査の方針
札幌	6か月以内に巡回監査を実施することは、実施主体たる運輸支局の体制から考えると困難な場合もあり、結果として実施が遅れている。	すべての新規許可事業者に対して、6か月以内に巡回監査を実施することとしている
東京	他に優先的に監査を実施すべきものがあり、やむを得ず延期した。また、巡回監査ではなく、呼出監査で対応することもある。	
愛知	譲渡譲受の認可申請が行われたため、新会社に移行してから巡回監査を行う予定としているものなど実施が遅れる場合がある。	
大阪	公安委員会からの通報があった事業者等を優先したため実施が遅れている。	
広島	監査対象から漏れていた。	
香川	監査担当者の引継ぎ漏れにより、巡回監査を実施していなかった。	
福岡	結果として実施が遅れている。	
宮城	①新規許可事業者数が多いこと、②呼出指導として、貸切バス事業者研修会を開催していること、③取扱い上、「必要と認められる事業者」とされており、必須とはなっていないことなどから、すべての新規許可事業者について、6か月以内に巡回監査を実施することとしていない。	すべての新規許可事業者に対して、6か月以内に巡回監査を実施することとしていない
沖縄	新規許可事業者については、事業の許可書交付時に法令遵守について指導しており、貸切バスの新規事業者に対しては苦情もない。限られた人員、時間の中で、苦情、事故、法令違反の多い事業者を重点的に監査しているが、現状としてはタクシーの苦情が多いことから、タクシーを優先的に監査せざるを得ない状況であり、予防的監査として、貸切バスの新規許可事業者に対する巡回監査を実施していない。	

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－１－(1)－② 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者における法令違反の状況

巡回監査の実施状況 (事業者数)	運輸支局等	調査対象事業者	違反事項が見られる事業者	違反事項										
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
				区域外運送	事故報告書の未提出	苦情処理簿の未作成	運賃料金の揭示不備	運転者の健康状態の未把握	乗務記録の未作成	運行記録計による記録の不備	運行指示書の未作成	運転者の日々の雇用	乗務員台帳の未作成	1日の最大拘束時間の超過
実施済み (7)	札幌	A1												
	札幌	Az	●	○										○
	東京	Ee												
	愛知	Ed	●									○		
	愛知	Eu	●		○									
	大阪	Do												
	福岡	Ex	●											○
未実施 (9)	宮城	Bt												
	宮城	Da	●			○						○	○	
	広島	Dv	●						○	○		○		
	広島	B1	●					○						○
	香川	Bw	●				○	○						
	香川	Ev	●					○	○		○	○	○	
	福岡	Bj												
	沖縄	Ch	●				○							
	沖縄	Ab												

【関係法令】

①道路運送法第20条
 ②自動車事故報告規則第3条
 ③運輸規則第3条第2項、④同規則第4条、⑤同規則第21条第4項、⑥同規則第25条、⑦同規則第26条、⑧同規則第28条の2、
 ⑨同規則第36条第1項、⑩同規則第37条
 ⑪改善基準告示第5条第1項（運輸規則第21条第1項）

(注) 1 当省の調査結果による。

2 表中の「●」は、①から⑪までの違反事項のいずれかに該当している事業者であることを示す。

表Ⅱ－１－(1)－⑨ 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者別の違反事項数等の比較

(単位：事業者、%、事項)

区 分	巡回監査実施済事業者	巡回監査未実施事業者
調査対象事業者数 (a)	7	9
違反事業者数 (b)	4	6
違反割合 (b/a)	57.1	66.7
違反事項数 (c)	5	16
1事業者当たり違反事項数 (c/b)	1.25	2.67

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－１－(1)－③ 新規許可事業者に対する指導の必要性に係るアンケート調査結果（抜粋）

事業者		意見
1	Gp	監査の対象が偏っているように感じている。バス協会にも加盟していない小規模の貸切バス事業者へも重点的に監査を実施し、貸切バス業界全体の安全性の底上げを図っていただきたい。
2	Gq	規制緩和により簡単に新規事業者が増え、仕事量に見合った会社数でなくなった。また新規事業者が料金を安くして地元企業や学校を取り、既存の会社が大変困っている。新規事業者を増やすなどとは言えないが、もっと適正な料金でやるよう指導して欲しい。
3	Gr	当局の監査は随時行われているが、事故惹起事業者や大規模事業者に対して見せしめを行うのが中心になっており、小規模事業者も含めて全事業者に監査が実施されるような体制にすべきである。
4	Gs	歴史のあるバス会社は規制緩和以前から法令遵守の立場体制で旅客の輸送にあたってきた。規制緩和後の新規バス会社の乱立によりバス運賃のダンピング競争が激しくなり、年々日車単価が下がり歯止めがきかない現状である。受注しなければ収入は減るばかりであるため安くとも受注しなければならなくなり、経営の悪化を招く原因となっている。収支のバランスを取るため賃金のカットや労働条件を下げなければ会社の維持が出来ず、悪循環となっている。新規バス会社が引き起こしている悪化現象と言える。5～10台の新規参入バス会社の監査を強化し、法令遵守について適正な指導をしていただきたい。
5	Gu	① 貸切バス事業の規制緩和により新規事業者が増えて来ているが、新規事業者の中にはバス協会への加盟もなく届出運賃を大幅にダンピングする事業者や事業区域違反をしている事業者も少なからずおり、以前から貸切バス事業に携わり法を遵守しながら事業を展開している事業者にとっては甚だ脅威であり、迷惑なことだと感じている。 ② 規制緩和について見直し。自由競争のあおりで届出運賃・料金を大幅に下回る契約や改善基準告示・労働基準法に違反したりする無理な運行が特に新規事業者に横行しているため、見直しを図り違反業者に対しては事業の取り消し等の厳しい処分体制の確立が必要だと思う。
6	Gv	運行管理・バス運賃を全く守れていないバス会社（バス協会に所属していない会社が多いが、加入している会社にも低料金で運行している会社もある。）が売り上げを伸ばし、なおかつ、その会社を使う旅行会社が存在している。また、年間契約で旅行会社にバスを提供しているバス会社もある。上記契約の会社は、バス会社の運賃もいい加減な状態が続いている。一日も早く監査を行っていただき指導をしていただけたらと切に思う。
7	Gw	① 貸切バスの規制緩和により運賃・料金の値崩れが生じて貸切バス事業を圧迫している。この影響で乗務員の給料も下げざるをえない状況となり運転者の雇いも困難。新免バス会社は運転管理・労務管理も行っていない状況と聞いている。また、新免バス会社は運賃値引きを率先して行っており、届出運賃を無視の状態。 ② 規制緩和を実施するなら、国土交通省は新免バス会社の監視・監督をしっかりと行って欲しい。
8	Gx	新規バス事業者は業界がシュリンクする中でも増加している。とにかくプレーヤーが多すぎる。これでは適正なる競争はできない。環境対応（NoxPM）等で高コスト構造が増々重くのしかかる。関係行政は既存の業者には厳しく、新規の事業者には甘いように思えて仕方がない。
9	Gz	何か、法律等で形を作って、それに入らない者は罰則を当てはめるというだけではなく、自分たち役所がテリトリーを護り、また一般の利用客等からの役所への苦情が来ても困らないようにと法律を作っていくだけではダメ！行政として、現実の業界の現状を見て、新たに法律を作るの

		<p>ではなく、今後法律の中で事業者が適格性を欠くとなったら、遠慮なく業界から排除すれば良いのである。キチンと法を守り、乗客を守る事が出来るようになれば、また参入できるようにしておけばよい。その為には参入した後6か月から1年6か月の間に必ず監査し、適格性を見る。車検が必ず来るので、車検、任意保険、車庫、営業所の位置、点呼の実態、運転者の勤務状態など、必要なものを監査すればよい。必ずや、安い運賃で運送していれば出来ていない事（未遵守事項）が出て来ると考える。参入をさせたら確実に監査する事。平成12年以前の認可事業者には上記の事を強制的にして来たではないか。何故許可業者に強制的に監査出来ないのか？</p>
10	Ha	<p>現状では規模の大きな会社を中心に監査が行われており、新規事業者が、運賃・法令を度外視した運行を行っている。公平な競争のためにも、全ての事業者と同じレベルの監査・指導を行っていただきたい。</p>
11	Dd	<p>規制緩和をするのであれば、監査を強化すべきだと思う。毎年監査される側は大手のバス会社、ダンピングが起こる原因は、運輸規則を守っていない業者（安全面に関するコストがかかっていない）であり、これらの業者を取り締まるべきではないかと思う。このままの状態が続けば沖縄のバス会社がなくなる。</p>

(注) 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。