

勸告	説明図表番号
<p>(3) 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 道路運送法等の違反行為に対する罰則、行政処分等の概要</p> <p>(ア) 需給調整規制の廃止に伴う事後的な監視及び是正措置の充実</p> <p>前述のとおり、運輸政策審議会答申では、貸切バス事業に係る需給調整規制廃止後の安全確保方策について、参入を容易にし競争が激化する場合に、安全に関する法令の遵守がおろそかになる事業者の出現も懸念されるとされている。このため、参入時の審査及び安全運行に関する法制度を整備するにとどまらず、安全確保及び事業運営について事後的な監視を充実し、違反事例がある場合には是正措置を効果的に実施し、安全等にかかわる措置の遵守を図ることが必要であるとされている。また、これを効果的に行うため、①監査制度の見直し等を含め必要な仕組みを検討し、措置すべきであり、②違反事例に応じた点数制の導入等により、処分基準を明確にすることが望ましく、③安全等を含め必要な情報の公開に努めることが重要であるとされた。</p> <p>これを受け、国土交通省は、平成14年2月に、従前、地方運輸局等で区々となっていた監査方針や行政処分等の基準を全国的に統一し、さらに累積点数制度及び行政処分の公表制度を導入している。行政処分については、累次の処分基準の改正により、充実・強化されている。</p> <p>(イ) 罰則、行政処分等の概要</p> <p>a 罰則の概要</p> <p>道路運送法の規定に違反した貸切バス事業者には、同法の規定に基づき、懲役若しくは罰金又は過料が科せられる¹。懲役と罰金は、同法の規定に基づき、併科される場合がある。</p> <p>懲役の最高刑は3年以下（名義貸し、事業の貸渡し等の場合）、最低は1年以下（運転者の年齢、運転経歴等違反等の場合）である。罰金の最高額は300万円以下（名義貸し、事業の貸渡し等の場合）、最低額は100万円以下（届出運賃の收受義務違反等の場合）である。また、過料の額は、50万円以下である。</p> <p>b 行政処分等の概要</p> <p>貸切バス事業者が道路運送法若しくは同法に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可に付した条件に違反したときなどには、同法第40条に基づき行政処分が行われる。</p> <p>国土交通省は、罰則と行政処分等との関係について、違反行為があった場合に、まず行政処分等を行い、それでも改善効果がみられない場合に刑事罰を求めるといったものではなく、罰則と行政処分等とは</p>	<p>表Ⅱ-1-(3)-① 行政処分等に係る基準等の主な改正内容、変遷</p> <p>表Ⅱ-1-(3)-② 道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例</p> <p>表Ⅱ-1-(3)-② 道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例（再掲）</p>

併科されることがあるとしている。

道路運送法第 40 条に基づく行政処分の内容は、「一般貸切旅客自動車運送事業に対する行政処分等の基準について」²において、「許可の取消」、「事業の停止」及び「自動車その他の運送施設の使用の停止」（以下「自動車等の使用停止」という。）の 3 種類とされている。また、上記の基準に基づいて、違反内容が行政処分を行うまでに至らない場合には、行政指導として、軽微なものから順に「口頭注意」、「勧告」及び「警告」のいずれかが行われる。

行政処分等には、「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準について」³において、違反事項ごとの処分基準が設けられている。その内容は、違反行為が臨時・偶発的なものか否か、初めての違反か再違反かにより、処分の軽重が設けられている。行政処分等で最も重いものは、「許可の取消」であり、事業改善命令違反の再違反などがこれに該当する。最も軽いものは、「口頭注意」であり、領収書の発行義務違反（未交付率 20%未滿）の初違反などが該当する。

c 行政処分の累積点数制度

国土交通省は、「一般貸切旅客自動車運送事業に対する行政処分等の基準について」に基づき、平成 14 年 2 月から行政処分の累積点数制度を導入している。具体的には、自動車等の使用停止処分を受けた事業者には、処分日車数⁴10 日車までごとに 1 点とする違反点数が与えられ、3 年間に違反点数の累計が 51 点以上となった場合には事業の停止処分が行われ、また、81 点以上となった場合には許可の取消処分が行われる。

違反点数は、原則、行政処分を受けた日から 3 年を経過する日をもってその点数の多寡にかかわらず消滅し、また、2 年間処分を受けたことがないことなどの要件をすべて満たした場合は、2 年間で消滅する。

イ 行政処分等の公表

国土交通省は、「一般旅客自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の公表の基準について」⁵に基づき、利用者等による事業者の選択を可能とし利用者保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資するため、行政処分を受けた事業者名、処分内容等を公表することとしている。公表は、利用者等に対する情報提供を主たる目的とするものであるが、利用者が公表された貸切バス事業者を選択しない場合には、当該事業者にとって経済的な損失につながる可能性があることから、制裁としての機能をも有している。

公表は、各地方運輸局等でそれぞれ実施することとされており、本省においては、全国分を取りまとめて公表することとしている。

貸切バス事業者について、公表の対象となる行政処分等は、「許可の取消」、「事業の停止」、「自動車等の使用の停止」、「輸送の安全確保命令」（道路運送法第 27 条第 2 項）及び「事業改善命令」（同第 31 条）である。また、「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反に対する関係通達の解釈及び運用について」⁶により、地方運輸局等の判断により、警告についても公表することができる。

公表内容は、①行政処分等の年月日、②事業者の氏名又は名称、③事業者及び当該行政処分等に係る営業所の所在地、④行政処分等の内容、⑤主な違反事項、⑥監査実施の端緒及び違反行為の概要並びに⑦当該行政処分により当該営業所に付された違反点数及び当該事業者の累積違反点数である。

公表の時期及び方法は、各地方運輸局等において、処分の都度、又は 1 か月分を取りまとめて、違反事案に係る上記公表内容を報道機関等に資料提供するほか、各地方運輸局等のホームページに 3 年間掲載することとされている。

【調査結果】

我が国の行政法規の多くには、法律上の義務違反に対する行政刑罰⁷の規定が置かれている。

しかし、行政法の専門家からは、我が国においては、行政法規違反行為が多く存在しているにもかかわらず、それらの行為に対して適正な措置が講じられておらず、行政刑罰が機能不全に陥っているとの指摘がある。その理由としては、①行政側に行政指導で問題を解決することが望ましく、刑事告発は行政内処理に失敗したことを自認することになるという意識が存在すること、②警察・検察は、重大な犯罪への対応で多忙であるため、小額の罰金刑が科される程度の軽微な行政犯を取り扱うだけの余力に乏しく、行政犯の刑事告発を好まないことがあること、③たとえ、起訴されても小額の罰金が科されるにとどまったり、執行猶予がついたりすることが多く、威嚇力に乏しいこと等が挙げられている⁸。

今回、貸切バス事業者における法令の遵守状況、法令違反があった事業者に対する行政処分等の実施状況及び罰則の適用状況を調査した結果、次のとおり、罰則、行政処分が貸切バス事業者の法令違反行為に対する抑止力としての機能を十分に発揮しておらず、罰則、行政処分の実効性を確保するとともに、法令違反行為に対する新たな抑止力についても検討する必要がみられた。

① 当省の調査の結果において多くの法令違反がみられたことなどから、貸切バス事業には、国土交通省が監査等において把握し行政処分が行われて

- いるもの以外にも多くの法令違反が潜在していること（後述ア-(ア)参照）。
- ② 国土交通省は行政処分の強化、監査要員の増員、重大事故の発生を契機とした重点監査の実施等により法令違反行為の抑止に努めてきているが、行政処分を受ける貸切バス事業者が増加していること（後述ア-(イ)参照）。
 - ③ 貸切バス事業者の中には、繰り返し行政処分を受ける事業者がみられ、行政処分による法令違反行為の抑止には限界があること（後述イ-(ア)参照）。また、国土交通省が開催した検討委員会において、遊休車両を抱える事業所に対する行政処分の効果が薄いことが指摘されていること（後述イ-(イ)参照）。さらに、使用停止車両並びに使用停止の開始日及び終了日が貸切バス事業者に委ねられており、行政処分の実効性が確保されていない例があること（後述イ-(ウ)参照）。
 - ④ 行政処分情報の公表が適切に行われていない地方運輸局があること及び警告事案のうち安全運行に密接な関係のある違反行為に係るものが公表されていないこと（後述ウ参照）。
 - ⑤ 罰則の適用を求めるための告発の実績がなく、また告発に関する方針等が策定されていないこと（後述エ参照）。

ア 法令違反行為の常態化

(ア) 当省の実地調査結果

a 当省の事業者調査結果

前述第3-1-(2) (35 ページ) のとおり、当省が9 地方運輸局等管内の貸切バス事業者 84 事業者を抽出し、平成 20 年 5 月の貸切バスの運行状況を調査した結果、44 事業者 (52.4%、延べ 67 事業者) において法令違反がみられた。

主な違反内容は、区域外運送（道路運送法第 20 条違反）、改善基準告示違反（運輸規則第 21 条第 1 項違反）等である。

これらのうち 15 事業者については、当省の調査と前後して地方運輸局等による監査が行われ、その結果、行政処分を受けている。しかし、他の 29 事業者については、当省の実地調査により法令違反が把握されたものであり、国土交通省が把握していないものである。

なお、行政処分が行われた 15 事業者のうち 8 事業者の違反事項について、罰則の対象となる法律違反がみられるが、告発は行われていない。

b 当省のツアーバス発着状況調査

後述第3-1-(6) (127 ページ) のとおり、当省が平成 21 年 10 月 9 日（金）午後 9 時から翌 10 日（土）午前 0 時までの間に、新宿駅西口周辺において、ツアーバスの発着状況を調査した結果、1 事業者 1 便に区域外運送がみられたほか、15 事業者 25 便に道路交通法違反（交

表Ⅱ-1-(2)-⑦
法令等違反が判明した貸切バス事業者数（再掲）

事例Ⅱ-1-(3)-①
当省の調査で法令違反があり、また、国土交通省から処分を受けている 15 事業者の状況

差点内での駐車違反等)の疑いがみられた。

さらに、法令違反がみられた事業者のうち1事業者を後日実地に調査した結果、事業計画の変更届出(増減車)違反、改善基準告示違反、最高速度違反等が多数みられた。

(イ) 地方運輸局等の監査及び行政処分等の実施状況

貸切バスの利用者の安全・安心の確保のためには、貸切バス事業者が法令違反を犯してからこれを罰すること以上に、法令違反を起こさないよう事前の抑止力を発揮することが必要である。

このため、国土交通省は、新規許可事業者に対する早期の監査、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及び行政処分等を視野に入れた監査を実施してきている。また、平成19年2月の重大事故の発生を踏まえ、ツアーバス全国街頭調査を行った(同年3月)ほか、重点監査(同年4月)を実施し、その結果に基づき多くの行政処分を行っている。

a 監査による行政処分等の実施状況

地方運輸局等が監査によって刑事罰の対象となる法律違反を把握した際に、当該地方運輸局等がその法律違反について、近年、刑事罰の適用を求めるための告発を行った例はない。

一方、近年の行政処分等の件数をみると、平成16年度に134件であったものが、20年度には370件に増加している。これは、需給調整規制の廃止を受けて、監査を強化する必要性が生じたことや新規参入事業者に対する予防的監査の重要性が増したことから、近年の監査要員の増員(平成16年度末110人、20年度末230人)に伴い監査を実施した事業者数が増加している(平成16年度615事業者、20年度1,250事業者)ことが主たる要因であるとみられるが、監査事業者に対する行政処分等の件数の比率をみても、平成16年度の21.8%から20年度には29.6%と増加している。平成19年度は、同年2月に重大事故が発生したことにより重点監査が行われたこともあり、監査を実施した事業者数は1,787事業者、行政処分等の件数は583件(行政処分261件及び警告等行政指導322件)となっている。

また、道路運送法第40条に基づく行政処分と行政指導とを比較すると、より重い違反を行った事業者に行われる行政処分が占める割合は、平成16年度52.2%、17年度51.1%、18年度52.3%、19年度44.8%、20年度32.2%となっている。

なお、最も厳しい行政処分である許可の取消しは、これまでに5件行われており(平成20年度3件及び21年度2件)、累積違反点数が81点以上となって許可が取り消されたものが2件、反復・計画的な名義貸し・事業の貸渡しによるものが1件、所在不明で事業の再開見通

表Ⅱ-1-(3)-③
監査要員、監査事業者及び行政処分等件数の推移

事例Ⅱ-1-(3)-②
許可の取消処分を受けた貸切バス事業者の違反内容

しがないものが2件である。

b ツアーバス全国街頭調査（平成19年3月）の結果

国土交通省は、ツアーバスについて安全性の確保を徹底するため、平成19年3月13日、東京、大阪、名古屋等のツアーバスの発着拠点全国13か所において安全確保状況等について街頭調査を実施した。

調査内容は、ツアーバスの運行管理状況（交替運転手の確保状況、運行指示書の携行状況等）及びツアーバスに関する法令遵守状況（自動車検査証の有無、貸切表示の有無、走行キロの確認等）である。

街頭調査においては、延べ117事業者、129両について確認し、運行指示書が携行されていないもの13両、貸切表示のないもの15両等の法令違反が確認されている。

c 重点監査（平成19年4月）の結果

国土交通省は、平成19年4月、ツアーバス事業者（84事業者）、12年2月以降に新規参入した貸切バス事業者のうち監査を受けていないもの（155事業者）並びに長期間監査が未実施の事業者及び利用者等から苦情があった事業者（77事業者）の316事業者を対象として重点監査を実施した。

監査の結果、316事業者のうち204事業者（64.6%）、ツアーバス事業者については84事業者のうち68事業者（81.0%）において、法令違反が認められている。

主な違反内容は、過労防止義務違反、運行指示書未作成・記載不備、点呼関係違反等となっている。

なお、国土交通省は、重点監査の結果について、需給調整規制の廃止前と廃止後などの貸切バス事業への参入時期による違反状況について大きな差は認められないとしている。

このように、国土交通省は、監査等により貸切バス事業者における法令違反行為の抑止に努めているが、前述aのとおり、行政処分件数は増加傾向にある。また、監査要員が増員されたとはいえ、当該要員は、貸切バスだけではなく、乗合バス、タクシー及び貨物自動車を含む陸上交通モード全般を監査しており、これらの事業者数は計8万714事業者⁹（平成20年度末）となっている。さらに、国土交通省は、巡回監査において監査の対象とする事業の期間は通常1か月程度であるとしている。これらのことを踏まえると、監査及び行政処分による法令違反行為の抑止には、効率性やコストの点からみた場合、おのずと限界があるものと考えられる。

表 II -1-(3)-④
ツアーバスに関する全国街頭調査結果（概要）

表 II -1-(3)-⑤
貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表

イ 行政処分の実効性

(ア) 繰り返し行政処分を受ける貸切バス事業者の例

今回、当省が国土交通省から、平成 18 年 1 月から 21 年 12 月までの 4 年間に行政処分を受けた 530 事業者の情報を入手し、当該期間中の処分回数を調査した結果、複数回の行政処分を受けているものが計 50 事業者 (9.4%。5 回処分を受けているものが 1 事業者、4 回 2 事業者、3 回 7 事業者、2 回 40 事業者) みられた。

繰り返し行政処分を受ける貸切バス事業者が存在することは、一時的な自動車等の使用停止処分が法令違反行為の抑止力として十分に機能していない事業者があることを示している。

繰り返し行政処分を受けた貸切バス事業者の主な例は、次のとおりである。

【事例 1】貸切バス事業者 Cm

平成 18 年 9 月から 19 年 8 月までの 1 年間に 5 回の行政処分を受けている (違反点数の累計 54 点)。

その内容は、区域外運送、改善基準告示違反、指導監督のけ怠等による、i) 平成 18 年 9 月に 125 日車の車両の使用停止処分、ii) 同年 10 月に 40 日車の同処分、iii) 同年 12 月に 195 日車の同処分及び 13 日の事業停止¹⁰、iv) 19 年 7 月に、区域外運送による 60 日車の車両の使用停止処分、v) 同年 8 月には、同年 5 月に監査で指摘を受けた事項の未改善による 30 日車の車両の使用停止処分である。

【事例 2】貸切バス事業者 Ax

平成 18 年 9 月から 19 年 8 月までの 1 年間に 4 回の行政処分を受けている (違反点数の累計 20 点)。

その内容は、平成 18 年 9 月に、i) 点呼記録がないことによる 35 日車の車両の使用停止処分、ii) 区域外運送による 65 日車の同処分、iii) 19 年 7 月に点呼の実施義務違反等による 55 日車の同処分、iv) 同年 8 月に改善基準告示違反等による 30 日車の同処分である。

(イ) 行政処分の実効性確保に関する問題提起

国土交通省は、自動車等の使用停止処分は、車両を運行できていれば得られる収入が断たれることから、貸切バス事業者にとって相当重い不利益であるとしている。

しかし、貸切バスを含む自動車運送事業者の法令違反行為に対する行政処分の実効性については、国土交通省が開催した委員会においても問題が提起されている。

すなわち、国土交通省が平成 20 年に開催した「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」(以下「安全対策検討委員会」という。)において、「いわゆる「処分逃れ」が発生している状況、遊休車両を抱え

事例Ⅱ-1-(3)-③
複数回行政処分を受けている貸切バス事業者の状況(平成18年1月～21年12月)

る事業所には行政処分の効果が薄い状況等を踏まえ、処分逃れ対策の強化や、実働車両に対する確実な処分等、より実効性のある行政処分のあり方を検討すべきではないか」とされている。

これを受け、安全対策検討委員会の「事業用自動車総合安全プラン2009」（平成21年3月取りまとめ）において、法令等遵守の観点から、「必要な場合には、処分逃れをした事業者及びその経営者等を道路運送法等の違反容疑で刑事告発を実施」することが当面講ずべき重点施策として位置付けられた。これに基づき、タクシー事業者については、平成21年10月から処分量定に遊休車両数に応じた使用停止処分を加算することとされた¹¹。

一方、貸切バス事業における車両の実働率が平成20年度で52.4%¹²であることから、処分時に稼働していない車両の存在は、貸切バス事業にも該当するにもかかわらず、貸切バス事業については、こうした行政処分の実効を確保する措置は講じられていない。

(ウ) 行政処分の実施方法が貸切バス事業者にゆだねられている例

自動車等の使用停止処分を行う際に使用停止する車両を何両にするのか、また、車両1両ごとに何日間使用停止とするかについては、関係通達¹³に基づき、処分権者である各地方運輸局長等が基準を定めている。具体的には、「処分日車数」及び「処分を受ける事業者の違反があった営業所に配置している車両数」に応じて、使用停止する車両数が定められている。しかし、実際にどの車両をいつ停止させるかについての基準は、定められていない。

今回、当省が自動車等の使用停止処分を受けている貸切バス事業者を調査したところ、後述のとおり、当該処分の具体的な実施方法を貸切バス事業者にゆだねている例がみられた。

しかし、行政処分の具体的な実施方法を法令違反者である貸切バス事業者にゆだねていたのでは、実働率が低い現状からみて、事業者は、処分対象として処分時に稼働していない車両や使用を停止しても事業への影響が少ない車両を処分対象車両とし、かつ、使用停止を閑散期に行うことになりかねず、行政処分の実効性が確保されないおそれがある。

【事例】

貸切バス事業者 G_n は、行政処分に先立ち、管轄の運輸支局から、
i) 使用停止する車両数及び日数、ii) 使用停止する車両及び使用停止する期間（時期）は同事業者が決定し、運輸支局に報告すること、
iii) 行政処分開始から2か月後以降の運輸支局指定の日に事業改善報告を持参の上、運輸支局による確認監査を受けること等を内容とする「行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて」を受け取っている。

事例Ⅱ-1-(3)-④
行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて

同事業者は、運輸支局と電話で相談したが、処分対象とする車両及び時期について、運輸支局から特段の指示がなかったため、古い年式で調子の悪い車両（最も古い年式の車両を含む。）を使用停止車両とした。

また、同事業者は、使用停止の時期について、繁忙期を避けた時期にすることとし、その旨を運輸支局に伝え、その後、運輸支局から正式の使用停止及び附帯命令書を受け取った。

ウ 地方運輸局等による行政処分等の公表状況

(ア) 主な違反行為の概要の掲載状況等

当省が9地方運輸局等のホームページについて、平成21年の処分事案に係る公表状況をみたところ、各地方運輸局等は、行政処分のサイト及び報道発表のサイトの両方又はいずれかをを用い処分情報の公表を行っている。

しかし、これらホームページにおける処分事案の公表内容をみたところ、当該処分に係る主な違反事項に関し違反行為の概要を公表することとされているにもかかわらず、報道発表サイトで発表する一部の処分事案を除き、どのような違反行為が認められたのか掲載しておらず、利用者等からみてどのような違反行為により当該処分に至ったのかが明らかになっていないもの（1地方運輸局）がある。

また、公表の時期及び方法として、ホームページへの掲載は掲載月から3年間実施することとされているが、過去6か月分のみ掲載しており、当該公表制度のねらいである利用者保護、事業者の適正な事業運営の確保のために十分な情報提供となっていないもの（1地方運輸局）がある。

(イ) 警告事案の公表

各地方運輸局等は、「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反に対する関係通達の解釈及び運用について」により、警告事案についても公表することができることとされ、平成20年度には232件の警告事案があるが、公表した実績はない。

一方、乗合バス事業者については、「一般旅客自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の公表の基準について」により、警告事案も公表することとされている。このことについて国土交通省は、乗合バスは地域交通として住民に密接にかかわっており、自動車等の使用停止処分を行うことが困難な場合には、利用者の利便を確保する観点から、「一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」¹⁴において、処分の基準によらないことが認められていることから、事業者への実質的な不利益処分を担保する観点で警告事案についても公表し

表Ⅱ-1-(3)-⑥
地方運輸局等における行政処分の公表状況

ているとしている。

平成 20 年の乗合バス事業者に対する警告の公表事案 24 件について、その違反内容をみると、乗務員の健康状態の把握が不適切であるもの（運輸規則第 21 条第 4 項）や運転者に対し輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたもの（運輸規則第 38 条第 1 項）など安全運行に密接に関係する違反行為が含まれている。

しかし、貸切バス事業者については、行政処分等の処分基準において警告の対象とされている、①輸送の安全にかかわる情報の公表義務違反（一部不適切）、②改善基準告示の遵守事項違反（各事項の未遵守計 5 件以下）、③健康状態の把握義務違反（把握不適切 20%未満）、④輸送の安全確保に係る指導監督義務違反（以上、初違反の場合）などは、乗合バスと同様の安全運行に密接に関係する違反行為であるにもかかわらず、公表が必須とはされていないため、利用者に対する情報提供が必ずしも十分となっていない。

エ 告発の実績及び告発に関する方針等の策定状況

(ア) 告発の実績

道路運送法に定められている罰則のうち、懲役、禁固及び罰金は行政刑罰であり、違法行為を行った貸切バス事業者に対してこれらの刑罰を科すためには、告発が必要である。

国土交通省は、告発の検討対象として、①社会的影響が大きい事案、②廃業などにより行政処分ができない事案、③行政処分を受け入れない（履行しない）事案が考えられるとしている。しかし、国土交通省が違法行為を行った事業者について、近年、告発を行った実績はなく、また、過料を求めた実績もない。

同省は、その理由について、罰則が適用されるような法律違反には行政処分として自動車等の使用停止処分が行われ、これにより車両を運行できていれば得られる収入が断たれることから、貸切バス事業者にとって相当重い不利益となっており、罰則の適用を求めずともないことを挙げている。

(イ) 告発に関する方針等の策定状況

国土交通省は、道路運送法違反に係る告発に関する方針・考え方、事務処理手順等も策定しておらず、個別案件ごとに告発するか否かを判断するとしており、その理由として、告発するか否かについては、違反事項の悪質性や、立件の可能性等を勘案した上で判断する必要があることを挙げている。

しかし、このような対応では、行政庁の裁量の幅が大きくなりすぎて公平性及び透明性を欠くおそれがあり、また、的確な判断を迅速に行え

ないおそれがある。

これに対して、以下のとおり、消防法関係や独占禁止法関係のように、告発の方針・考え方、事務処理手順等を策定し、積極的に告発を行うこととしている例がある。

a 消防法関係

消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の関係では、消防庁が作成している「違反処理マニュアル」において、告発をもって措置すべきと認められる事案、告発に係る事務処理手順等が盛り込まれている。このマニュアルは、平成 13 年 9 月に発生した新宿区歌舞伎町の雑居ビル火災を受けてまとめられた「小規模雑居ビルの防火安全対策に関する答申」（平成 13 年 12 月 26 日消防審議会答申）において、「法令違反に対する各種命令の発動件数が少ない現状に鑑み、使用停止命令等の発動に当たっての判断を迅速かつ的確に行うため、火災の危険性、違反の悪質性等を勘案した命令発動要件の具体事例を示すとともに、併せて告発要領等を盛り込んだ小規模雑居ビルに係る違反処理マニュアルを作成する必要がある」旨指摘されたこと等を踏まえ、策定されている。

b 独占禁止法関係

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号。以下「独占禁止法」という。）の関係では、公正取引委員会は、内外から独占禁止法の厳正、強力な執行を求める要請が最近特に強まってきたとして、平成 2 年 6 月に「独占禁止法違反に対する刑事告発に関する公正取引委員会の方針」（平成 17 年 10 月 7 日に「独占禁止法違反に対する刑事告発及び犯則事件の調査に関する公正取引委員会の方針」に改定）を策定し、公表した。この方針では、①国民生活に広範な影響を及ぼすと考えられる悪質かつ重大な事案及び②違反を反復して行っている、排除措置に従わないなど行政処分によっては独占禁止法の目的が達成できないと考えられる事案について、積極的に告発を行う方針としている。

オ 法令違反行為に対する新たな抑止力の検討

以上のように、監査及び行政処分等による法令違反行為の抑止には、効率性やコストの点からみて限界があると考えられる。

貸切バス事業者の法令違反行為の原因としては、不安全行動¹⁵を容認するような企業風土があることが指摘¹⁶されており、罰則や行政処分等のみならず、貸切バス事業者の法令遵守意識を高めるため、運輸安全マネジメントの着実な進展も必要である。一方、行政上の義務履行確保手段として、行政刑罰のほか注目されているものとして、公表制度と課徴金等

の金銭的制裁システムがみられる。

(ア) 公表制度

道路交通法違反に対する行政処分の公表については、地方運輸局等ごとに行われていた。その後、貸切バス事業の参入自由化に伴い、利用者による事業者の選択を可能とし、利用者の保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資するため、平成 14 年 1 月に全国統一基準が作成され、同年 2 月から各地方運輸局等のホームページにおいて事業者の名称、行政処分の内容、主な違反事項等が公表され、国土交通省本省のホームページにおいても公表されている。

しかし、その実施状況をみると、前述ウのとおり、改善を要する状況がみられた。

(イ) 金銭的制裁システム

課徴金等の金銭的制裁システムについては、「刑事司法の負担過重の解消という面においても、制裁金を確実に納付させるという面においても、高い実効性が確保されていると肯定的に評価することができる。今後、規制緩和が進行し、事後の制裁措置によってルール遵守を確保していくことの重要性が一層高まると予想されるが、企業犯罪・組織犯罪についても、通告処分や反則金のような制裁措置は有効な選択肢の一つ」であるとする意見がある¹⁷。

また、通告制度は、警察・検察のコストを軽減する合理的な方法であり、違反建築、大気・水質汚染、繰り返し違反（屋外広告物、消防法違反の通路閉鎖等）などで違反行為が明確なものについては拡張すべきであり、地方公共団体でも活用できるようにすべきであるとする意見がある¹⁸。さらに、第 21 次国民生活審議会総合企画部会「生活安心プロジェクト」（行政のあり方総点検）「守る」ワーキンググループ報告（平成 20 年 3 月 4 日）においても、「業務停止命令等の行政処分だけでは十分な抑止効果を持ち得ない場合、刑事罰と行政処分の間に、制裁構造上の“穴”があいてしまうことになる。そこで有効となるのが、刑事罰と行政処分の穴を埋める、課徴金制度などの行政上の金銭的不利益処分である」とされている¹⁹。

また、全国市長会においても、条例の実効性の確保のため、制裁効果が大きい課徴金制度等の新たな履行確保制度を条例によって制定できるよう法制度の整備を検討する必要があるとされている²⁰。

このような課徴金等の金銭的制裁システムの導入については、道路運送分野においても検討されており、「公共交通におけるヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終取りまとめ」（平成 18 年 4 月国土交通省）においても、事後チェック及び組織体制の在り方について、「各モードの特性に応じた実効あるサンクションの導入（事業停止処分等が実質的

に困難な場合における課徴金制度の導入等の検討を含む) 及びインセンティブ制度の導入」が提言されている²¹。

なお、課徴金については、刑罰との関係で、同一の行為に対して重ねて処罰をするという意味で二重処罰であり、日本国憲法第 39 条に違反するのではないかとの指摘があるが、証券取引法及び独占禁止法においては、刑事罰による没収・追徴と課徴金との調整規定が導入されている。

現在、我が国において導入されている金銭的制裁システムは、以下のとおりである。

a 間接国税通告制度

金銭的制裁システムの例として最も古いものは、間接国税犯則者処分法（明治 23 年法律第 86 号）²²に基づく間接国税通告制度である。同制度は、犯則事件の調査によって犯則の心証を得たときに、国税局長等が罰金又は料料に相当する金額等を納付すべきことを犯則者に通知する処分である。それを履行するか否かは犯則者の任意であるが、履行しない場合には告発されることになる。特に悪質な場合は、通告処分を経ずに告発が行われる。

b 関税法上の通告制度

同制度は、昭和 29 年に関税法（昭和 29 年法律第 61 号）に導入されたものであり、内容は間接国税通告制度と同様である。

c 交通反則通告制度

同制度は、国税の通告処分制度にならい、昭和 42 年の道路交通法の一部改正により、導入されたものである。これは、交通違反者が逐年増加したことにより、その処理にかなりの時間・労力を要し、国民・国家にとって相当不利益になっていること、大量の違反者が刑を科されることにより、刑罰の感銘力が乏しくなるなど刑事政策的見地からみて問題があるなどの観点から、多くの違反行為を犯則行為としてとらえ、警察行政機関が反則金の納付を通告し、任意に納付した者については訴追しないという簡易迅速な処理方式が採られている。

d 国民生活安定緊急措置法（昭和 48 年法律第 121 号）の課徴金制度

同制度は、昭和 48 年のオイルショックを契機として導入されたものであり、特定物資の価格の安定を図るための特定標準価格制度の実効性を担保するための行政上の措置として主務大臣が賦課するものである。特定標準価格が設定された物資について、その価格を超えて販売した場合に、その超過額を賦課金として賦課するものである。

e 独占禁止法の課徴金制度

同制度は、昭和 52 年の独占禁止法の一部改正により導入されたものであり、カルテル行為によって得られた不当利得を剥奪することにより、同行為に対する抑止力として導入されている。刑事手続と比較して簡易な手続によって摘発と制裁が可能であり、コストも低額であるというメリットがあるとされている。また、独占禁止法違反に対する制裁をより実効あらしめ、不当な利益を放置しておくことは社会的公正に反し、企業に対し、同法違反行為を行うことは損であるという認識を与えることによる予防効果も大きいと考えられるとされている²³。

なお、従来は、課徴金の性格は不当利得の剥奪にとどまると説明されてきたが、平成 17 年の独占禁止法の一部改正により、違法行為によって得られた利益を上回る金額を徴収することができるようになったことから、行政上の制裁としての意味合いが強まるとされている²⁴。

f 証券取引法の課徴金制度

証券取引法（昭和 23 年法律第 25 号）²⁵においては、平成 16 年の一部改正（17 年 4 月施行）により、刑事罰に加えて同法に違反する行為の抑止を図り、同法の法規制の実効性を確保するため、違反事例の多い、不公正取引（インサイダー取引、相場操縦、風説の流布又は偽計）、有価証券届出書等の虚偽記載（発行開示義務違反）及び有価証券報告書等の虚偽記載（継続開示義務違反）について、課徴金制度が導入されている。

これについては、信頼を阻害する違法行為に対して行政として適切な対応を行う観点から、新たな手段として、現行の刑事罰に加えて、証券取引法違反行為の抑止を図り、証券取引法規制の実効性を確保する行政目的を達成するために導入されたものである²⁶。

g 公認会計士法の課徴金制度

公認会計士法（昭和 23 年法律第 103 号）においては、平成 19 年の一部改正（20 年 4 月施行）により、監査法人の社員（又は公認会計士）が、故意に、虚偽、錯誤又は脱漏のある財務書類を虚偽、錯誤及び脱漏のないものとして証明した場合、及び監査法人の社員（又は公認会計士）が、相当の注意を怠り、重大な虚偽、錯誤又は脱漏のある財務書類を重大な虚偽、錯誤及び脱漏のないものとして証明した場合に課徴金制度が導入されている。

これは、行政上の責任を問う手段の多様化、及び業務停止処分が監査という本来継続的な業務について停止を迫ることにより善意の被

監査会社へも影響が及ぶ等の問題があることから導入されたものである²⁷。

なお、公認会計士法の課徴金制度についても、公認会計士・監査法人による非違の経済的な抑止の手段であるとされている²⁸。

【所見】

したがって、国土交通省は、貸切バス事業者における安全運行を確保するとともに、利用者の保護を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 貸切バス事業者に対する車両の使用停止処分の実効性を確保するため、処分対象事業者における車両の稼働状況及び保有実態に即した効果的な使用停止車両の指定及び使用停止時期に関する基準を策定し、これに基づく処分を行うこと。
- ② 貸切バス事業者に対する行政処分については、地方運輸局等に対し、過去3年間に行ったすべての処分に係る内容を公表させること。また、警告事案のうち、改善基準告示違反等の利用者の安全確保に係る違反行為に係るものについて、その内容を公表させること。
- ③ 道路運送法に違反した事業者を告発する際の考え方・方針を策定し、地方運輸局等に周知すること。
- ④ 法規制の実効性を確保するため、上記の措置を講じてもなお貸切バス事業者の監査件数に対する法令違反の割合が増加する場合には、金銭的制裁措置の導入を検討すること。

¹ 懲役及び罰金は、刑法（明治40年法律第45号）第9条に規定される刑罰であり、道路運送法において、違反の内容により、懲役は3年以下、1年以下、罰金は300万円以下、150万円以下、50万円以下とされている。また、過料は刑罰ではなく、その額は50万円以下とされている。

² 平成21年9月29日付け国自安第59号、国自旅第127号、国自整第53号自動車交通局長通達

³ 平成21年9月29日付け国自安第62号、国自旅第130号、国自整第56号自動車交通局安全政策課長、旅客課長、技術安全部整備課長通達

⁴ 保有車両1両につき、領置する日数

⁵ 平成14年1月17日付け国自総第415号、国自旅第140号、国自整第138号自動車交通局長通知

⁶ 平成21年9月29日付け国自安第65号自動車交通局安全政策課長、国自旅第133号自動車交通局旅客課長、国自整第59号自動車交通局技術安全部整備課長通知

⁷ 行政刑罰：行政法上の義務に違反する行為に対して、一般統治権に基づいて科せられる罰を行政罰という。原則として、刑法総則が適用され、刑事訴訟法の定める手続によって科せられる。行政罰には、様々の種類があるが、最も普通の例は、刑法に定めのある刑罰を科す場合で、これを「行政刑罰」という。（法令用語辞典 学陽書房）

⁸ 宇賀克也「行政法概説Ⅰ 行政法総論」（有斐閣2004）

⁹ タクシー事業者数12,786者（法人のみ）、乗合バス事業者数840者、貸切バス事業者数4,196者、貨物事業者数62,892社（いずれも平成20年度末現在国土交通省調べ）

¹⁰ 平成18年8月以前に受けた処分の違反点数の累積が62点に達したことによる処分

¹¹ 違反営業所に遊休車両がある場合は、処分日車数による自動車等の停止処分のほか、この処分期間と同じ期間、当該遊休車両について、自動車の使用停止処分を付加することにより、処分の実効性を確保するもの（「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成21年9月29日付け国自安第60号、国自旅第128号、国自整第54号自動車交通局長通達）。

¹² 自動車輸送統計年報（平成20年度分 国土交通省）

¹³ 「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成21年9月29日付け国自安第59号、国自旅第127号、国自整第53号自動車交通局長通達）及び「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反に対する

関係通達の解釈及び運用について」(平成21年9月29日付け国自安第65号、国自旅第133号、国自整第59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達)

¹⁴ 平成21年9月29日付け国自安第58号、国自旅第126号、国自整第52号自動車交通局長通知

¹⁵ 本人又は他人の安全を阻害する意図を持たずに、本人又は他人の安全を阻害する可能性のある行動が意図的に行われるもの(出典:「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ」(平成18年4月国土交通省))

¹⁶ 前掲、「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ」

¹⁷ 宇賀克也「行政法概説Ⅰ 行政法総論」(有斐閣2004)

¹⁸ 阿部泰隆「行政の法システム(下)[新版]」(有斐閣1997)

¹⁹ 詳細は、「「守るワーキンググループ報告(上村主査私案)～違反行為に対する抑止力の強化や被害者の金銭的救済について」(第21次国民生活審議会総合企画部会「生活安心プロジェクト」(行政のあり方総点検)「守る」ワーキンググループ第3回(平成20年1月23日)資料10参照。

²⁰ 全国市長会・分権時代の都市自治体のあり方に関する検討会報告『分権時代の都市自治体のあり方について』(平成17年6月6日)

²¹ 「公共交通におけるヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ」(平成18年4月 国土交通省)(Ⅳ 国の果たすべき役割 4「安全マネジメント評価」を含む事後チェック及び組織体制のあり方)

²² 数次の改正を経て、昭和23年(1948年)には、直接税についての犯則者の取締手続も含まれ、法律名は国税犯則取締法に改正された。

²³ 独占禁止法研究会中間とりまとめ(昭和49年)

²⁴ 第162回国会参議院経済産業委員会(平成17年4月14日)における竹島一彦公正取引委員会委員長答弁

²⁵ 平成18年6月の改正により、法律名は金融商品取引法に改正された。

²⁶ 第159回国会参議院財政金融委員会(平成16年5月27日)における伊藤達也内閣府副大臣答弁

²⁷ 「一公認会計士・監査法人制度の充実・強化について一」(平成18年12月22日金融審議会公認会計士制度部会報告)

²⁸ 平成19年3月5日、五味廣文金融庁長官会見

表Ⅱ－１－(3)－① 行政処分等に係る基準等の主な改正内容、変遷

改正年月日	主な改正概要
14年1月17日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 監査方針、行政処分等の全国統一基準を制定 <ul style="list-style-type: none"> ・違反点数制度の導入 ・処分事業者の公表
14年7月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路交通法改正に伴う所要の改正
15年3月7日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 処分基準の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・運行管理者の選任違反、要件違反、届出違反（道路運送法第23条） 初違反：口頭注意～30日車⇒10～40日車、再違反：警告～90日車⇒30日～120日車 ・整備管理者の選任違反、選任の届出違反（道路運送車両法第50条第1項、第52条） 初違反：10～20日車⇒40日車、再違反：30～60日車⇒30～120日車 ・無車検運行（道路運送車両法第58条第1項） 初違反：60日車⇒60日×違反車両数、再違反：180日車⇒180日×違反車両数 ・勤務時間、乗務時間の設定違反（設定不適切20%違反、遵守違反5件以下）（運輸規則第21条第1項） 初違反：10日車⇒警告、再違反：30日車⇒20日車 ・事故の記録義務違反（記録なし2件以下）（運輸規則第26条の2） 初違反：10日車⇒警告、再違反：30日車⇒20日車 ・運行指示書の記載事項等の不備、運行指示書の保存義務違反（運輸規則第28条の2第1項、第2項） （例）16件以上の運行指示書の記載事項不備 初違反：20日車⇒10日車、再違反：40日車⇒20日車 ・日常点検の未実施（道路運送車両法第47条の2） 再違反：警告～20日車⇒警告～5日×違反車両数
16年6月30日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車両使用停止処分の厳格化 ○ 安全対策のインセンティブ付与 <ul style="list-style-type: none"> ・2年間無事故無違反の営業所は当該点数を消去（通常は3年間）
17年4月28日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 損害賠償責任保険（共済）締結義務違反に対する処分の強化（運輸規則第19条の2） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：10～30日車、再違反：30～90日車
17年12月9日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 再違反に対する処分量定の引上げ <ul style="list-style-type: none"> ・初違反の基準の2倍⇒初違反の基準の3倍 ○ 運行記録計による記録義務違反に対する処分の軽重を違反件数から違反割合に変更
18年5月26日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 悪質違反に対する行政処分の厳格化 <ul style="list-style-type: none"> ・酒気帯びや過労運転等の悪質違反を下命又は容認した場合⇒7日間の事業停止処分 ・悪質違反を伴う重大事故を引き起こした事業者が指導監督が不十分の場合⇒3日間の事業停止処分 ・重大事故を引き起こしていないものの、悪質違反を引き起こした場合⇒重大事故を引き起こした場合と同様に処分日車数を加重

18年9月15日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全管理規程の設定・届出義務違反、必要事項設定違反、変更命令違反に対する処分の創設（道路運送法 22 条の 2 第 1～3 項） <ul style="list-style-type: none"> ・設定・届出義務違反—初違反：20～40 日車、再違反：60～120 日車 ・必要事項設定違反 —初違反：20～30 日車、再違反：60～90 日車 ・変更命令違反 —初違反：60 日車、再違反：許可の取消し ○ 安全統括管理者の選任違反、解任届出違反、意見の尊重義務違反、解任命令違反に対する処分の創設（道路運送法 22 条の 2 第 4～7 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：20～60 日車、再違反：60 日車～許可の取消し ○ 輸送の安全に係る情報の公表義務違反に対する処分の創設（道路運送法第 29 条の 3） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：警告～20 日車、再違反：20～60 日車 ○ 従業員の指導監督義務違反に対する処分の創設（運輸規則第 38 条第 8 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：警告～20 日車、再違反：20～60 日車
19年5月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運行管理者による点呼未実施に対する処分の強化（運輸規則第 24 条第 1 項、第 2 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：警告～20 日車⇒警告～30 日車 ・再違反：20 日～60 日車⇒20～90 日車 ○ 整備不良車両又は不正改造等に対する処分の強化（偶発的、突発的なものについては処分なし）（車両法第 40～43 条、第 47 条） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：3～10 日×違反車両数⇒10～20 日×違反車両数 ・再違反：9～30 日×違反車両数⇒30～60 日×違反車両数（3 回目以上は 60～120 日×違反車両数） ○ 日常点検整備未実施に対する処分の強化（道路運送車両法第 47 条の 2） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：口頭注意～警告⇒勧告～3 日×違反車両数 ・再違反：警告～5 日×違反車両数⇒3 日～9 日×違反車両数
20年6月11日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 睡眠施設の整備又は確保並びに管理等義務違反に対する処分の創設（運輸規則第 21 条第 3 項） <ul style="list-style-type: none"> ・睡眠施設の整備又は確保 初違反：20 日車～60 日車、再違反：60 日車～180 日車 ・管理、保守 初違反警告、再違反 20 日車
21年9月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社会保険未加入者に対する処分の創設（道路運送法第 30 条第 2 項） <ul style="list-style-type: none"> ・一部未加入—初違反：10 日車、再違反：30 日車 ・全部未加入—初違反：30 日車、再違反：90 日車 ○ 最低賃金よりも低い賃金に対する処分の創設（道路運送法第 30 条第 2 項） <ul style="list-style-type: none"> ・一部の運転者—初違反：10 日車、再違反：30 日車 ・全ての運転者—初違反：30 日車、再違反：90 日車 ○ 飲酒運転、薬物等使用乗務に対する処分の創設（運輸規則第 21 条第 4 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：100 日車、再違反：300 日車 ○ 運転者に対する指導監督に係る記録の作成・保存違反に対する処分の創設（運輸規則第 38 条第 1 項） <ul style="list-style-type: none"> ・記録の作成—初違反：警告～20 日車、再違反：20 日車～60 日車 ・記録の保存—初違反：警告～20 日車、再違反：20 日車～60 日車

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗務時間等告示の遵守違反（未遵守計 31 件以上）に対する処分の強化（運輸規則第 21 条第 1 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反： 40 日車⇒120 日車 ・ 2 回以上： 120 日車⇒240 日車 ○ 点検整備未実施に対する処分の強化（道路運送車両法第 47 条の 2、第 48 条、第 49 条） <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常点検 <ul style="list-style-type: none"> 初違反： 勧告～ 3 日×違反台数⇒警告～ 5 日×違反台数 再違反： 3 日～ 9 日×違反台数⇒ 5 日～15 日×違反台数 ・ 定期点検 <ul style="list-style-type: none"> 初違反： 警告～ 5 日×違反台数⇒警告～10 日×違反台数 再違反： 5 日～15 日×違反台数⇒ 5 日～30 日×違反台数 ・ 記録の改ざん <ul style="list-style-type: none"> 初違反： 3 日～ 5 日×違反台数⇒ 5 日～10 日×違反台数 再違反： 9 日～15 日×違反台数⇒15 日～30 日×違反台数 ○ 整備管理者の研修受講義務違反に対する処分の強化（運輸規則第 46 条） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反： 警告～10 日車⇒10 日～20 日車 ・再違反： 20 日～30 日車⇒30 日～60 日車
--	--

- (注) 1 国土交通省提出資料に基づき当省が作成した。
2 本表中の条項は、現在のものである。
3 「日車」とは、保有車両 1 両につき、領置する日数を指す。

表Ⅱ－１－(3)－② 道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例

主な違反行為	罰則	行政処分等	
		初違反	再違反
無許可経営(道路運送法第4条第1項)	3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	30日の事業の停止	許可の取消し
名義貸し、事業の貸渡し(道路運送法第33条第1項、第2項) ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	30日×違反車両数 60日×違反車両数	90日×違反車両数 許可の取消し
運転者の制限違反(道路運送法第25条)	1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	80日車	240日車
無許可の事業の管理の受委託(道路運送法第35条第1項)	1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	60日車	180日車
輸送施設の使用停止違反(道路運送法第40条)	1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	該当なし	該当なし
運賃料金事前届出、運賃料金変更事前届出違反(道路運送法第9条の2第1項)	100万円以下の罰金	警告	20日車
事業計画の変更認可違反(道路運送法第15条第1項) ① 営業区域の設定変更、営業所の区域外設置、車庫と営業所の距離、車庫の収容能力不足 ② 営業所、車庫の区域内新設、移設等	100万円以下の罰金	20日車 10日車	60日車 30日車
事業計画の事前変更届出違反(道路運送法第15条第3項) 各営業所に配置する事業用自動車の数 ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	100万円以下の罰金	警告 10日車	20日車 30日車

営業区域外旅客運送（道路運送法第 20 条） ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	100 万円以下の罰金	10 日車 20 日車	30 日車 60 日車
運行管理者の選任、要件違反（道路運送法第 23 条第 1 項） ① 運行管理者数の不足 ② 運行管理者選任なし	100 万円以下の罰金	20 日車 40 日車	60 日車 120 日車
運行管理者の選任解任届出違反（道路運送法第 23 条第 3 項） ① 解任届に係るもの ② 選任届に係るもの ③ 虚偽の届出に係るもの	100 万円以下の罰金	10 日車 10 日車 40 日車	30 日車 30 日車 120 日車
運賃料金、運送約款の掲示義務違反（道路運送法第 12 条第 1 項）	50 万円以下の過料	警告	20 日車
輸送の安全にかかわる情報の公表義務違反（道路運送法第 29 条の 3） ○ 一部不適切	50 万円以下の過料	警告	20 日車
苦情処理の記録、保存義務違反（運輸規則第 3 条第 2 項） ○ 記録なし 5 件以下	該当なし	警告	20 日車
乗務時間等告示の遵守違反（運輸規則第 21 条第 1 項） ○ 各事項の未遵守計 5 件以下	該当なし	警告	20 日車
健康状態の把握義務違反（運輸規則第 21 条第 4 項） ○ 把握不適切 20%未満	該当なし	警告	20 日車
点呼の記録義務違反（運輸規則第 24 条第 3 項） ○ 記録事項の不備率 50%未満	該当なし	勧告	10 日車
運行指示書による指示等の義務違反（運輸規則 28 条の 2 第 1 項） ○ 作成なし率全運行の 20%未満	該当なし	警告	20 日車
日雇い運転者等の選任禁止違反（運輸規則第 36 条第 1 項） ○ 選任 5 名以下	該当なし	警告	20 日車
乗務員台帳の作成、備付け義務違反（運輸規則第 37 条第 1 項） ○ 作成なし率 20%未満	該当なし	警告	20 日車

指導監督告示による適性診断受診義務違反（運輸規則第 38 条第 2 項） ・初任運転者 ○ 未受診率 50%未満 ・高齢運転者 ○ 未受診率 50%未満	該当なし	警告 警告	20 日車 20 日車
整備管理者選任（解任）の未届出、虚偽届出（運輸規則第 45 条、道路運送車両法第 52 条） ○ 未提出	該当なし	10 日車	30 日車
運行管理規定の制定義務違反（運輸規則第 48 条の 2 第 2 項） ○ 不適切項目 5 件以下	該当なし	警告	20 日車

- (注) 1 行政処分等は、「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準（処分基準）」による。
- 2 行政処分等には、①行政処分として、軽微なものから順に、自動車その他の輸送施設の使用の停止処分、事業の停止処分、許可の取消処分があり、②処分に至らないものとして、同じく、口頭注意、勧告、警告がある。

事例Ⅱ－１－(3)－① 当省の調査で法令違反があり、また、国土交通省から処分を受けている15事業者の状況

(凡例：網掛け部分は監査結果の内容が法律違反を含むもの)

区分	事業者	当省調査結果	国土交通省監査結果 (処分年月日)	違反点数
1	Az	区域外運送（道路運送法第20条） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	乗務員の健康状態の把握不適切（運輸規則第21条第4項）ほか13件の違反（平成21年11月25日）	事業者 6点 営業所 6点
2	Dq	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	認可を受けずに営業区域内に車庫を新設（道路運送法第15条第1項）、ほか14件の違反（平成19年9月3日）	事業者 9点 営業所 9点
3	Da	法定台帳類未作成（運輸規則第3条第2項、同第37条第1項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運転者に対する指導及び監督が未実施（運輸規則第38条第1項）、ほか13件の違反（平成21年9月14日）	事業者 16点 営業所 16点
4	Dk	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運転者に対し輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていた（運輸規則第38条）、ほか5件の違反（平成19年6月5日）	事業者 7点 営業所 7点
5	Ca	日々雇用（運輸規則第36条第1項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	勤務時間等告示未遵守（運輸規則第21条第1項）、ほか7件の違反（平成19年9月14日）	事業者 7点 営業所 7点
6	Cb	区域外運送（道路運送法第20条） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	認可を受けずに自動車車庫を設置（道路運送法第15条第1項）、ほか3件の違反（平成20年9月30日）	事業者 8点 営業所 5点
7	Em	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運行管理者に対する指導監督義務違反（道路運輸規則第38条）、ほか2件の違反（平成20年12月17日）	事業者 27点 営業所 6点

8	Bm	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運行管理者の解任の届出の未提出（道路運送法第23条第3項）、ほか5件の違反（平成21年6月3日）	事業者 9点 営業所 4点
9	Ba	法定台帳類未作成（運輸規則第37条第1項、同48条の2） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運転者に対する適切な指導及び監督の未実施（運輸規則第38条第1項）、ほか2件の違反（平成20年8月5日）	事業者 3点 営業所 3点
10	Bo	法定台帳類未作成（運輸規則第48条の2） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	発地及び着地いずれもが営業区域外である運送を行っていた（道路運送法第20条）、ほか16件の違反（平成21年2月23日）	事業者 7点 営業所 7点
11	Am	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	営業区域外旅客運送違反（道路運送法第20条）、ほか5件の違反（平成19年8月31日）	事業者 4点 営業所 4点
12	Dm	区域外運送（道路運送法第20条） 適性診断未実施（運輸規則第38条第2項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	国土交通大臣告示（乗務時間等）未遵守（運輸規則第21条第1項）、ほか2件の違反（平成19年5月29日）	事業者 6点 営業所 6点
13	Ae	区域外運送（道路運送法第20条） 法定台帳類未作成（運輸規則第3条第2項）	運行管理者未選任（道路運送法第23条第1項）、乗務員の健康状態の把握が不確実（運輸規則第21条第4項）等（平成18年10月30日）	事業者 11点 営業所 11点
14	Dl	健康診断未実施（運輸規則第21条第4項（労働安全衛生法第66条第1項）） 日々雇用（運輸規則第36条第1項） 法定台帳類未作成（運輸規則第3条第2項） 改善基準告示違反（運輸規	認可を受けずに営業所を廃止していた（道路運送法第15条第1項）、ほか15件の違反（平成22年2月18日）	事業者 45点 営業所 45点

		則第 21 条第 1 項)		
15	Ew	改善基準告示違反（運輸規則第 21 条第 1 項）	営業区域外運送（道路運送法第 20 条）等（平成 18 年 9 月 12 日）	事業者 4 点 営業所 4 点

- (注) 1 当省の調査結果及び国土交通省の自動車総合安全情報に基づき作成した。
- 2 「当省調査結果」は、平成 20 年 5 月の運行状況を中心に調査を行った結果である。
- 3 「国土交通省監査結果」は、平成 18 年 1 月から 22 年 3 月にかけて処分を受けた事案のうち、法律違反のもの又は複数回処分を受けている事業者にあつては直近のものを掲載した。
- 4 「違反点数」は、自動車等の使用停止処分を行うべき違反行為を行った事業者に対し、処分日車数 10 日車までごとに 1 点とする違反点数を付与するものである。

表Ⅱ－１－(3)－③ 監査要員、監査事業者及び行政処分等件数の推移

(単位：人、事業者、%)

区分	平成 16 年度	17	18	19	20
監査要員	110	121	166	200	230
監査事業者(a)	615	494	719	1,787	1,250
罰則(b)	なし				
行政処分(c)	70(52.2)	70(51.1)	124(52.3)	261(44.8)	119(32.2)
警告等(d)	64(47.8)	67(48.9)	113(47.7)	322(55.2)	251(67.8)
計(e) (b+c+d)	134(100)	137(100)	237(100)	583(100)	370(100)
監査事業者数に対する行政処分件数の比率(c/a)	11.4	14.2	17.2	14.6	9.5
監査事業者数に対する行政処分及び警告等件数の比率(e/a)	21.8	27.7	33.0	32.6	29.6

- (注) 1 国土交通省の提出資料に基づき、当省が作成した。
 2 「監査要員」及び「監査事業者」は各年度末の数で、①「監査要員」は貸切バスのみならず、乗合バス、タクシー及び貨物自動車を含む陸上交通全般に係る数、②「監査事業者」は監査を実施した貸切バス事業者数である。
 3 1年以内に複数回の監査を受け、複数回の行政処分等を受けている事業者も含まれる。
 4 「行政処分」、「警告等」欄の()内は、行政処分及び警告等に占める比率である。

事例Ⅱ－１－(3)－② 許可の取消処分を受けた貸切バス事業者の違反内容

区分	事業者	処分年月日	違反点数	主な違反条項	違反行為の概要
1	Fn	平成 20 年 5 月 13 日	0 点	道路運送法第 40 条第 1 号	所在不明
2	Gc	平成 20 年 9 月 1 日	0 点	同上	同上
3	Fi	平成 20 年 12 月 8 日	85 点	道路運送法第 27 条第 1 項	運転者に対する指導監督義務違反ほか 6 件
4	Fu	平成 21 年 10 月 30 日	100 点	同上	運転者に対する指導監督義務違反ほか 23 件
5	Fb	平成 22 年 3 月 2 日	27 点	道路運送法第 33 条第 2 項ほか 2 件	名義貸し、事業の貸渡し違反行為ほか 2 件

- (注) 1 国土交通省の自動車総合安全情報に基づき、当省が作成した。
 2 区分 1 及び 2 の事業者は事業再開の見通しがなく、区分 5 の事業者は平成 20 年にも同様の違反行為により車両停止処分を受けているにもかかわらず改善されていないことを理由に処分を受けたものであり、累積点数によるものではない。

表Ⅱ－１－(3)－④ ツアーバスに関する全国街頭調査結果（概要）

（単位：両、％）

○ 交替運転者の有無						
車両数	交替運転者有り	交替運転者無し				未確認
		関東～中部	関東～東北	関東～北陸 信越	九州～九州	
129 (100)	90 (69.8)	9 (7.0)	7 (5.4)	7 (5.4)	3 (2.3)	13 (10.1)
					26 (20.1)	
(注) 「交替運転者無し」欄の内訳は、運行区間別の運行数を指す。						
○ 運行指示書の携行						
車両数	携行有り	携行無し	未確認			
129 (100)	86 (66.7)	13 (10.0)	30 (23.3)			
(注) 「携行有り」には、記載事項の不備も含まれる。						
○ 車検証の携行						
車両数	携行有り	コピーのみ携行	携行無し	未確認		
129 (100)	62 (48.0)	5 (3.9)	1 (0.8)	61 (47.3)		
○ 車検の有効期間						
車両数	有効期間有り	有効期間無し	未確認			
129 (100)	79 (61.2)	0 (0.0)	50 (38.8)			
○ 貸切バスの事業者名表示						
車両数	事業者名有り	事業者名無し	未確認			
129 (100)	87 (67.5)	7 (5.4)	35 (27.1)			
○ 貸切の表示の有無						
車両数	表示有り	表示無し	未確認			
129 (100)	93 (72.1)	15 (11.6)	21 (16.3)			

(注) 1 国土交通省の「ツアーバスに関する全国街頭調査結果について」（平成 19 年 6 月 6 日公表）に基づき、当省が作成した。
 2 () 内は、構成比である。

表 - 1 - (3) -

貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表

	監査事業者数	法令違反状況			過労防止義務違反の状況							運行指示書関係違反の状況			その他の主な違反		
		法令違反事業者数	法令違反件数合計	1違反者当たり違反件数	過労防止義務違反事業者数	事項別違反件数					1違反者当たり違反件数	運行指示書関係違反事業者数	主な項目の違反事業者数		点呼関係違反事業者数	指導監督関係違反事業者数	
						拘束時間	休息期間	長期連続勤務	連続運転時間	計			一部又は全部未作成	記載不備			
事業者分類別	ツアーバス事業者	84	68 (81.0%)	290	4.3	40 (47.6%)	123	30	0	71	224	5.6	31 (36.9%)	3	30	35 (41.7%)	28 (33.3%)
	新規参入事業者	155	93 (60.0%)	371	4.0	31 (20.0%)	90	24	1	69	184	5.9	30 (19.4%)	11	19	37 (23.9%)	40 (25.8%)
	その他	77	43 (55.8%)	148	3.4	22 (28.6%)	37	6	0	20	63	2.9	14 (18.2%)	1	9	22 (28.6%)	9 (11.7%)
	計	316	204 (64.6%)	809	4.0	93 (29.4%)	250	60	1	160	471	5.1	75 (23.7%)	15	58	94 (29.7%)	77 (24.4%)
車両数規模別	5両以下	91	53 (58.2%)	185	3.5	14 (15.4%)	38	23	1	15	77	5.5	23 (25.3%)	7	14	20 (22.0%)	24 (26.4%)
	6両～10両	101	68 (67.3%)	324	4.8	35 (34.7%)	111	13	0	63	187	5.3	24 (23.8%)	5	19	33 (32.7%)	30 (29.7%)
	11両～20両	61	40 (65.6%)	151	3.8	19 (31.1%)	35	12	0	41	88	4.6	15 (24.6%)	2	12	16 (26.2%)	13 (21.3%)
	21両～50両	43	31 (72.1%)	116	3.7	18 (41.9%)	56	12	0	36	104	5.8	7 (16.3%)	1	7	20 (46.5%)	8 (18.6%)
	51両以上	20	12 (60.0%)	33	2.8	7 (35.0%)	10	0	0	5	15	2.1	6 (30.0%)	0	6	5 (25.0%)	2 (10.0%)
	計	316	204 (64.6%)	809	4.0	93 (29.4%)	250	60	1	160	471	5.1	75 (23.7%)	15	58	94 (29.7%)	77 (24.4%)
参入時期別	H9年3月末まで	87	55 (63.2%)	171	3.1	30 (34.4%)	55	11	0	52	118	3.9	18 (20.7%)	1	17	29 (33.3%)	11 (12.6%)
	H12年1月末まで	24	18 (75.0%)	85	4.7	10 (41.7%)	33	10	0	5	48	4.8	11 (45.8%)	2	10	11 (45.8%)	10 (41.7%)
	H14年1月末まで	95	59 (62.1%)	208	3.5	23 (24.2%)	76	9	1	48	134	5.8	17 (17.9%)	5	13	20 (21.1%)	17 (17.9%)
	H16年1月末まで	38	22 (57.9%)	94	4.3	14 (36.8%)	34	6	0	38	78	5.6	7 (18.4%)	1	5	11 (28.9%)	6 (15.8%)
	H18年1月末まで	48	33 (68.8%)	165	5.0	9 (18.8%)	25	13	0	15	53	5.9	13 (27.1%)	5	7	16 (33.3%)	21 (43.8%)
	H18年2月以降	24	17 (70.8%)	86	5.1	7 (29.2%)	27	11	0	2	40	5.7	9 (38.0%)	1	6	7 (29.2%)	12 (50.0%)
	計	316	204 (64.6%)	809	4.0	93 (29.4%)	250	60	1	160	471	5.1	75 (23.7%)	15	58	94 (29.7%)	77 (24.4%)

(注) 国土交通省の公表資料による。

事例Ⅱ－１－(3)－③ 複数回行政処分を受けている貸切バス事業者の状況(平成18年1月～21年12月)

No.	行政処分等の年月日	事業者の氏名・名称	違反点数	日車	違反行為の概要
1	平成18年9月26日	Cm	13	125	平成18年2月28日に実施した巡回監査において運転者の過労防止に関する措置が次の事項について不適切であったこと ・所定の拘束時間を超えて乗務していた者があったこと ・作業間の休息を十分にとらずに乗務していた者があったこと ・連続運転時間が4時間を超えて乗務していたものがあったこと ほか7件の違反が判明したものの
	平成18年10月24日	Cm	12	40	平成18年6月21日に実施した巡回監査において発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことほか6件の違反が判明したものの
	平成18年12月26日	Cm	20	195	平成18年6月21日に実施した特別監査において運転者に対し、酒気帯び運転禁止等自動車の運転に関する法令の遵守について適切な指導監督を怠っていたことほか8件の違反が判明したものの
			事業停止13日		本件処分により累積点数が62点となったことによる事業の停止処分
	平成19年7月3日	Cm	6	60	区域外営業があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成19年1月18日に調査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことが判明したものの
	平成19年8月28日	Cm	3	30	行政処分後未改善のため、平成19年5月8日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか1件の違反が判明したものの
2	平成18年9月12日	Ax	4	35	平成18年5月23日に巡回監査を実施したところ、点呼を行った旨の記録がなされていなかった事等が判明したものの
	平成18年9月12日	Ax	7	65	平成18年5月23日に巡回監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客の運送をしていたこと等が判明したものの
	平成19年7月3日	Ax	6	55	運行管理に関する苦情申告を端緒として、平成19年2月8日に監査を実施したところ、点呼の実施義務違反、ほか5件の違反が判明したものの
	平成19年8月2日	Ax	3	30	平成19年4月6日に監査を実施したところ、運転者の労働時間に関する国土交通大臣告示等の遵守違反、ほか2件の違反が判明したものの
3	平成18年9月12日	Bu	8	75	平成18年6月8日に巡回監査を実施したところ、乗務員の健康状態の把握が確実になされていなかったこと等が判明したものの
	平成18年9月12日	Bu	9	85	平成18年6月8日に巡回監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客の運送をしていたこと等が判明したものの
	平成19年7月11日	Bu	2	20	前回監査時の指摘事項の改善が見られなかったため、平成19年3月1日に特別監査を実施したところ、運行記録計による記録義務違反が判明したものの
	平成21年7月7日	Bu	3	30	平成20年8月20日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか4件の違反が判明したものの
4	平成19年4月3日	Fi	15	145	死亡事故があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成18年11月27日に巡回監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか3件が判明したものの
	平成19年10月2日	Fi	8	80	平成19年4月27日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか9件の違反が判明したものの
	平成20年12月8日	Fi	62	620	重大事故惹起を端緒として、特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反、ほか6件の違反が判明したものの
許可の取消し				本件処分により累積点数が85点となったことによる許可の取消処分	
5	平成19年12月18日	Fu	6	60	平成19年6月12日に巡回監査及び7月2日に呼出監査を実施したところ、健康状態の把握義務違反、ほか5件の違反が判明したものの
	平成20年10月8日	Fu	27	265	平成20年6月10日に特別監査を実施したところ、乗務員に対する指導監督がなされていなかったこと、ほか16件が判明したものの
	平成21年10月30日	Fu	67	665	平成21年6月23日に実施した特別監査において、乗務員に対する指導監督がなされていなかったこと、ほか23件が判明したものの
許可の取消し				本件処分により累積点数が100点となったことによる許可の取消処分	

6	平成20年3月11日	Gi	3	30	過労運転等があった旨の労働基準監督署からの通知を端緒として、平成19年8月30日に巡回監査をしたところ、乗務員の健康状態の把握義務違反、ほか7件の違反が判明したものの
	平成20年3月25日	Gi	6	60	過労運転等があった旨の労働基準監督署からの通知を端緒として、平成19年6月26日に巡回監査をしたところ、乗務員の健康状態の把握義務違反、ほか7件の違反が判明したものの
	平成21年7月23日	Gi	5	45	平成20年11月26日に実施した巡回監査において、営業所に運送約款、運賃、料金表の掲示がなされていなかったこと、ほか10件の違反が判明したものの
7	平成18年12月22日	Gg	3	30	平成18年10月19日に巡回監査を実施したところ、届出をしないで各営業所に配置する事業用自動車の数を変更していたこと等が判明したものの
	平成18年12月22日	Gg	6	60	平成18年10月19日に巡回監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客の運送をしていたこと等が判明したものの
	平成20年1月10日	Gg	2	15	平成19年7月31日に特別監査を実施したところ、乗務員の健康状態の把握義務違反、ほか1件の違反が判明したものの
8	平成20年1月4日	Ft	5	50	市場からの情報を端緒として、平成19年11月14日に監査を実施したところ、事業計画の変更認可違反ほか4件の違反が判明したものの
	平成20年12月26日	Ft	9	90	市場からの情報を端緒として、平成20年10月10日に監査を実施したところ、点呼の記載事項等不備ほか9件の違反が判明したものの
	平成21年3月26日	Ft	5	50	平成20年12月17日に呼出監査を実施したところ、運行管理者の選任の届出がなされていなかったこと、ほか4件の違反が判明したものの
9	平成18年8月24日	Bf	3	30	平成18年7月14日に実施した重点監査において、区域外運送が判明したものの
	平成19年5月24日	Bf	15	145	市場からの情報により平成19年3月30日に監査を実施したところ、国土交通大臣告示(乗務時間等)未遵守等が判明したものの
	平成19年9月6日	Bf	12	120	市場からの情報等を端緒として、平成19年8月24日に監査を実施したところ、無車検による運行違反が判明したものの
10	平成18年2月7日	Fd	4	40	平成17年11月24日に実施した重点監査において運転者に対する過労防止措置違反ほか1件の違反が判明したものの
	平成19年9月27日	Fd	10	95	当該事業者について、過労運転、区域外運送を行っている旨の情報があったことから平成19年2月27日に監査を実施したところ営業区域外旅客運送違反、ほか2件の違反が判明したものの
	平成21年1月13日	Fd	18	180	局行政相談窓口への情報を端緒として監査を実施したところ、区域外旅客運送ほか1件が判明したものの
11	平成19年12月17日	Fa	8	75	NOx・PM法規制に絡む不正登録による代表取締役の逮捕を端緒として、平成19年6月13日に巡回監査を実施したところ、NOx・PM法に適合していない事業用自動車を使用していたこと、ほか2件の違反が判明したものの
	平成20年1月10日	Fa	6	55	平成19年5月9日に関東営業所に対して巡回監査を実施したところ、発地及び着地のいずれも営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか5件の違反が判明したものの ※関東営業所廃止により南営業所に対して処分を行う
12	平成19年4月24日	Fr	14	135	平成18年8月11日及び同月16日に監査を実施したところ、有効な自動車検査証の交付を受けずに運行の用に供していた事業用自動車があったこと、ほか12件の違反が判明したものの
	平成20年6月18日	Fr	26	260	平成19年11月13日及び同月19日に監査を実施したところ、NOx・PM法に適合しない事業用自動車を同法の対策地域内で運行の用に供していたこと、ほか5件の違反が判明したものの
13	平成19年11月13日	Bm	5	45	平成19年5月8日に巡回監査を実施したところ、運行指示書が作成されていなかったこと、ほか4件の違反が判明したものの
	平成21年6月3日	Bm	4	40	平成20年11月12日に巡回監査、同年11月18日に実施した呼出監査において、運行管理者の解任の届出がなされていなかったこと、ほか5件が判明したものの
14	平成19年4月6日	Fl	6	60	平成18年8月9日に行った新規参入事業者に対する巡回監査で事業を行っている形跡が認められなかったことを端緒として、同年10月17日に再度呼出監査を行ったところ、車庫の収容能力が事業計画と相違する違反ほか6件の違反が判明したものの
	平成21年11月4日	Fl	6	60	営業区域拡大に伴う新規許可事業者であることを端緒とし、平成21年5月18日に巡回監査を、平成21年6月12日に呼出監査を実施したところ、点呼実施の記録を確実に行っていなかった違反ほか4件の違反が判明したものの

15	平成19年11月30日	Gf	9	90	平成19年6月4日に巡回監査を実施したところ、営業区域外の旅客の運送を行っていた違反の事実ほか3件の違反が判明したものの
	平成21年4月30日	Gf	6	55	青森運輸支局による八戸営業所への監査において、本社営業所における、車両及び運転者等の監理に疑義が生じたため、平成20年10月3日に呼出監査を実施したところ、乗務前後の点呼を確実に実施していなかった違反ほか4件の違反が判明したものの
16	平成20年3月18日	Gj	20	200	平成19年9月27日に監査を実施したところ、運行管理者を選任していなかったこと、ほか16件の違反が判明したものの
	平成21年4月21日	Gj	3	30	平成20年7月30日に監査を実施したところ、定期点検整備を確実に実施していない事業用自動車があったことの違反が判明したものの
17	平成19年2月19日	Fz	9	90	苦情を端緒に平成18年10月24日に実施した巡回監査の結果、運転者に対する適切な指導及び監督を怠っていた事実などが判明したものの
	平成20年10月22日	Fz	4	40	危険運転等の情報を端緒として監査を実施したところ、運転者に対する点呼の未実施ほか1件の違反が判明したものの
18	平成20年2月22日	Fv	4	40	区域外運送、過労運転がある旨の情報をもとに平成19年9月6日に巡回監査を実施したところ、運転者の労働時間に関する国土交通大臣告示等の遵守違反、ほか2件の違反が判明したものの
	平成21年2月4日	Fv	4	40	平成20年10月23日に巡回監査を実施したところ、自動車運転者のための国土交通省告示を遵守していなかったこと、ほか1件が判明したものの
19	平成19年5月15日	Gb	7	65	平成18年11月17日に監査を実施したところ、Nox・PM法に適合しない事業用自動車を同法の対策地域内で運行の用に供していたこと、ほか6件の違反が判明したものの
	平成19年8月21日	Gb	5	45	平成19年2月14日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか5件の違反が判明したものの
20	平成19年5月8日	Ge	6	55	平成18年10月2日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか4件の違反が判明したものの
	平成19年6月5日	Ge	14	140	無免許運転があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成19年2月21日に監査を実施したところ、旅客自動車運送事業用自動車の運転者としての要件を備えていない者に事業用自動車を運転させていたこと、ほか1件の違反が判明したものの
21	平成20年1月8日	Fw	1	10	平成19年10月10日に監査を実施したところ、有効な自動車検査証の交付を受けずに運行の用に供していた事業用自動車があったことの違反が判明したものの
	平成21年8月25日	Fw	5	45	平成21年3月4日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか3件の違反が判明したものの
22	平成19年9月4日	Ga	6	60	平成19年4月19日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか4件の違反が判明したものの
	平成20年8月29日	Ga	7	65	重大事故を端緒として巡回監査を実施したところ、適性診断(初任診断)の実施違反、ほか4件の違反が判明したものの
23	平成19年6月12日	Db	6	60	当該事業者が無車検運行を行った旨の申告を端緒として、平成19年1月31日に巡回監査を実施したところ、無車検にて運行を行っていた違反事実が判明したものの
	平成19年9月27日	Db	15	145	酒気帯び状態で観光バスを運行させたとの報告を端緒として、平成19年8月29日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか6件の違反が判明したものの。その後、酒気帯び運転を行った旨の公安委員会からの通知を受け、平成19年12月14日付で追加処分となった
24	平成19年5月15日	Ff	12	115	平成18年12月13日に監査を実施したところ、運行管理者を選任していなかったこと、ほか8件の違反が判明したものの
	平成19年11月20日	Ff	4	40	平成19年5月15日及び同月29日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか6件の違反が判明したものの

25	平成19年5月29日	Fp	11	110	平成18年7月10日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか15件の違反が判明したもの
	平成19年7月31日	Fp	18	180	平成18年9月28日に監査を実施したところ、一般貸切旅客自動車運送事業の名義を他人に利用させていたこと、ほか14件の違反が判明したもの
26	平成19年1月10日	Fs	5	45	名義貸しを行っている旨の市場からの情報を端緒として、平成18年9月8日に監査を実施したところ、初任運転者及び高齢運転者に対する運転適性診断受診義務違反、ほか4件の違反が判明したもの
	平成21年7月13日	Fs	21	205	平成20年10月8日に実施した巡回監査において、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客を運送していたこと、ほか15件の違反が判明したもの
27	平成19年1月10日	Fx	7	65	名義貸しを行っている旨の市場からの情報を端緒として、平成18年9月8日に監査を実施したところ、点呼の実施義務違反、ほか6件の違反が判明したもの
	平成20年1月11日	Fx	3	30	平成19年9月27日に特別監査を実施したところ、乗務員台帳の作成、備付け義務違反が判明したもの
28	平成18年12月12日	Bn	34	340	平成18年5月18日に実施した巡回監査において、一般貸切旅客自動車運送事業の名義を他人に利用させていたことほか19件の違反が判明したもの
	平成19年1月16日	Bn	6	60	平成18年9月21日に監査を実施したところ、有効な自動車検査証の交付を受けずに運行の用に供していた事業用自動車があったことこの違反が判明したもの
29	平成20年4月16日	Gl	12	115	平成20年2月20日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態を把握していなかった、ほか13件の違反が判明したもの
	平成21年8月18日	Gl	29	290	平成21年2月26日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態を把握していなかった、ほか18件の違反が判明したもの
30	平成19年4月6日	Gm	4	40	長期間監査未実施及び苦情を端緒として、監査を行ったところ、営業区域外の旅客の運送を行っていた違反ほか2件の違反が判明したもの
	平成20年2月19日	Gm	4	35	平成19年6月19日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか3件の違反が判明したもの
31	平成20年6月3日	Fb	16	155	平成19年11月1日に呼出監査を実施したところ、乗務員に対する指導監督が一部不適切であったこと、ほか12件の違反が判明したもの
	平成20年6月3日	Fb	11	105	平成19年10月26日に巡回監査、平成19年11月1日に呼出監査を実施したところ、乗務員に対する指導監督が一部不適切であったこと、ほか5件の違反が判明したもの
32	平成19年4月13日	Dy	7	65	当該事業者の運転手が平成18年9月27日に疾病(脳出血)により接触事故を起こしたことを端緒として、平成18年10月18日に巡回監査を実施したところ、点呼未実施ほか7件の違反が判明したもの
	平成19年4月13日	Dy	8	75	当該事業者の運転手が平成18年9月27日に疾病(脳出血)により接触事故を起こしたことを端緒として、平成18年10月20日に呼出監査を実施したところ、健康診断未実施ほか4件の違反が判明したもの
33	平成20年11月25日	Fq	4	40	営業区域拡大の事業計画変更認可を受けたことを端緒として、平成20年7月28日に巡回監査を実施したところ、運転者に対して過労運転を防止するための措置が適切に行われていなかったほか1件の違反が認められたもの
	平成20年11月25日	Fq	3	30	情報提供を端緒として、平成20年7月14日に巡回監査を実施したところ、点呼を確実に実施していなかったほか2件の違反が認められたもの
34	平成21年2月4日	Gk	3	30	平成20年7月23日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか5件の違反が判明したもの
	平成21年2月3日	Gk	3	30	平成20年11月10日に巡回監査を実施したところ、認可を受けずに事業計画を変更していたことが判明したもの
35	平成20年1月22日	Fg	15	145	死亡事故を引き起こしたとの公安委員会からの通知を端緒として、平成19年8月13日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか3件の違反が判明したもの
	平成20年1月22日	Fg	2	15	死亡事故を引き起こしたとの公安委員会からの通知を端緒として、平成19年8月13日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか2件の違反が判明したもの

36	平成18年10月11日	Fj	9	85	平成18年3月28日に実施した巡回監査において、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたことほか6件の違反が判明したものの
	平成21年2月3日	Fj	6	55	平成20年6月25日に監査を実施したところ、運転者に対し輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか4件の違反が判明したものの
37	平成18年7月11日	Fo	4	40	平成18年5月29日に監査を実施したところ、運賃料金、運送約款が掲示されていない、ほか6件の違反が判明したものの
	平成21年2月12日	Fo	5	50	平成20年11月26日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態を把握していなかった、ほか7件の違反が判明したものの
38	平成18年1月20日	Cb	3	25	営業所配置車両数の変更について届出されていない。運転者の勤務時間及び乗務時間について、国土交通省告示で定める基準が遵守されていない
	平成20年9月30日	Cb	5	45	監査方針に基づき巡回監査を実施したところ、認可を受けずに自動車車庫を設置していた、ほか3件の違反が判明したものの
39	平成18年4月28日	Fy	5	50	平成17年10月26日に実施した重点監査において運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督をしていなかったことほか7件の違反が判明したものの
	平成19年10月10日	Fy	13	130	平成19年4月25日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか2件の違反が判明したものの
40	平成18年8月23日	Fc	20	200	平成18年6月1日に実施した呼出監査において定期点検未実施ほか5件の違反が判明したものの
	平成20年11月12日	Fc	18	180	情報を端緒として、監査を実施したところ、営業区域外旅客運送ほか1件の違反が判明したものの
41	平成18年11月14日	Gd	4	40	平成18年9月27日に実施した呼出調査において、運転手に対し、酒気帯び運転の禁止等自動車の運転に関する法令の遵守について適切な指導監督を怠っていたことが判明したものの
	平成19年9月26日	Gd	5	50	平成19年4月19日に監査を実施したところ、定期点検整備を確実に実施していない事業用自動車があったこと、ほか4件の違反が判明したものの
42	平成18年9月11日	Aq	6	60	平成18年6月26日に巡回監査を実施したところ、乗務員台帳の記載事項等に不備があったこと、乗務員台帳の記録が保存されていないこと、国土交通省告示による運転適性診断を受診させていなかったことが判明したものの
	平成21年3月9日	Aq	2	20	苦情申告に基づき調査を実施した結果、認可を受けずに営業所及び車庫を移設していたこと、ほか1件の違反が判明したものの
43	平成18年4月7日	Fe	18	175	平成17年7月26日に実施した重点監査において定期点検整備を実施していなかったことほか17件の違反が判明したものの
	平成20年4月22日	Fe	9	90	平成19年11月7日に監査を実施したところ、NOx・PM法に適合していない事業用自動車を同法の対象地域内で運行の用に供していたこと、ほか3件の違反が判明したものの
44	平成18年11月7日	Fh	9	90	平成18年3月7日に実施した巡回監査において運転者の健康状態を把握していなかったことほか13件が判明したものの
	平成20年6月18日	Fh	5	45	平成19年11月1日に監査を実施したところ、NOx・PM法に適合していない事業用自動車を同法の対策地域内で運行の用に供していたこと、ほか2件の違反が判明したものの
45	平成18年10月2日	Fk	4	40	平成18年度監査計画に基づき巡回監査を実施した結果、日雇い運転者の乗務、乗務員の健康状態の把握が不適切であったこと等の違反が判明したものの
	平成21年6月1日	Fk	8	80	平成21年3月11日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態の把握不適切、ほか6件の違反が判明したものの
46	平成18年3月3日	Fm	9	90	平成17年3月8日及び同月9日に実施した重点監査において発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことほか17件が判明したものの
	平成19年11月20日	Fm	9	85	平成19年5月15日及び同月29日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか9件の違反が判明したものの

47	平成18年2月22日	Fn	22	215	平成17年度監査計画に基づき監査を実施した結果、無車検運行が判明したもの
	平成20年5月13日	Fn	許可の取消し		所在不明であることを端緒として調査を実施したところ、事業が再開される見込みがないと認められることから、道路運送法第40条第1号に該当するものとして事業許可を取り消したもの
48	平成18年8月29日	Dr	5	45	利用者の苦情に基づき監査を実施した結果、点呼の未実施、日雇い運転者の乗務、初任運転者に対する適性診断未実施等の違反が判明したもの
	平成18年11月22日	Dr	2	20	死亡交通事故を惹起したとの道路交通法令違反通知があったことから、監査を実施したところ、勤務時間及び乗務時間について、国土交通大臣告示で定める基準の遵守が不適切であったことが判明したもの
49	平成18年2月13日	Gh	13	130	平成17年12月21日に監査を実施したところ、健康診断が確実に実施されていない、ほか3件の違反が判明したもの
	平成18年11月27日	Gh	9	85	平成18年9月7日に監査を実施したところ、営業所ごとに配置する事業用自動車の数の変更届出をしていなかった、ほか8件の違反が判明したもの
50	平成18年2月7日	Dm	2	20	平成17年10月13日に実施した重点監査において、点呼の実施が不適切であったことほか3件の違反が判明したもの
	平成19年5月29日	Dm	6	6	市場からの情報により平成19年4月24日に監査を実施したところ、国土交通大臣告示(乗務時間等)未遵守等が判明したもの

(注) 1 国土交通省の自動車総合安全情報及び国土交通省提出資料に基づき、当省が作成した。

2 平成18年1月から21年12月までに処分を受けている事業者は、計530事業者である。

行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて

事業者に処分車両等の決定を委ねる旨の記述(行政評価局脚注)

1. 行政処分について（行政処分の自付 平成 〇〇年〇月〇日付）
 領置日車数 〇〇両 × 〇〇日間
 ← 〇〇両 × 〇〇日間 合計 〇〇〇両車

次の事項を決定してください。

領置車両の決定（領置開始日から終了日まで車検の有効期間が残っているもの）

領置期間の決定（ただし、領置期間の開始日及び終了日の翌日は運輸支局の開庁日であること。）

領置車両及び領置期間が決定した場合は、当該領置車両の車検証と領置期間を運輸支局監査担当宛にファックスしてください。（Fax 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇）

2. 行政処分の開始

・あらかじめ運輸支局にFaxいただいた領置期間開始日の午前中に監査担当の窓口に来ていただきます。

（持参していただくもの）

- ・当該領置車両のナンバープレート前後
- ・当該領置車両の車検証
- ・来局者の認め印

領置の際に運輸支局からお渡しする書類は以下の通りです。

- ・輸送施設の使用停止及び付帯命令書（行政処分の通知書）
- ・自動車検査証返納及び自動車登録番号標領置証明書
- ・再封印申請書

3. 行政処分の終了

・領置期間の終了日翌日の午前中に再度、運輸支局の監査担当の窓口に来ていただきます。

（持参していただくもの）

- ・自動車検査証返納及び自動車登録番号標領置証明書
- ・再封印申請書（車検証の所有者欄に記載されているものの名称及び住所を記入）
- ・来局者の認め印

領置した車検証及びナンバープレート、再封印申請書（監査担当の経由印を押したもの）をお返しいたします。

(ナンバープレートの取り付け)

● 運輸支局でナンバープレートの取り付け及び再封印を受けられる方

- ① 領置期間終了日の翌日に運輸支局監査担当にお越しの際に該当車両に臨時運行許可番号票を付けて持ってきてください。なお、臨時運行許可番号票については、あらかじめ最寄りの市町村役場（自賠責が必要）に申請しておいてください。
- ② 監査担当窓口にてお返しした車検証、再封印申請書（監査課の経由印を押ししたもの）を持って、2号館1階の登録部門の①番窓口へ行き、上記書類を提示し受付印を受けて下さい。
- ③ 登録部門において受付印を受けた後、該当車両にナンバープレートを取り付け、3号館1階の自動車会館所のナンバー交付所に車検証及び再封印申請書を提出し、再封印を受けて下さい。

● 最寄りの自動車検査登録事務所（ ）でナンバープレートの取り付け及び再封印を受けられる方

- ① 領置期間終了日の翌日に運輸支局監査担当にお越しいただき車検証及びナンバープレート、再封印申請書（監査担当の経由印を押ししたもの）の返却を受けていただきます。
- ② あらかじめ最寄りの市町村役場に申請した臨時運行許可番号票を該当車両に付け、運輸支局監査課窓口にてお返しした車検証、ナンバープレート、再封印申請書と共に自動車検査登録事務所に持って行って下さい。
- ③ 運輸支局で再封印を受ける時と同様、登録部門に車検証、再封印申請書（監査担当の経由印を押ししたもの）を提示し受付後、ナンバープレートを該当車両に取り付け、再封印を受けて下さい。

4. 事業改善報告書の提出（確認監査）

・ 行政処分開始日から2ヶ月後以降の運輸支局指定の日に事業改善報告書を持参の上で確認監査を実施します。提出部数は、正、副、控の3部となります。なるべく、提出期限前に監査担当にて提出書類の内容確認をしてください。なお、確認監査実施日及び確認書類は事前に連絡いたします。

運輸局から行政処分通知書が届きましたら、新ためて電話連絡いたします。

ご不明な点については、運輸支局監査担当（ ）までお尋ねください。

表Ⅱ-1-(3)-⑥ 地方運輸局等における行政処分の公表状況

区分	公表内容	公表の時期及び方法	ホームページ掲載期間
公表基準の主な内容	① 行政処分等の年月日 ② 事業者の氏名又は名称 ③ 事業者及び当該行政処分等に係る営業所の所在地 ④ 行政処分等の内容 ⑤ 主な違反事項 ⑥ 監査実施の端緒及び違反行為の概要 ⑦ 当該処分により当該営業所に付された違反点数及び当該事業者の累積点数	各運輸局等は、自局ホームページに、その都度又は1か月分を取りまとめて掲載	掲載月から3年間実施
北海道	行政処分のサイトに掲載されている違反行為の概要欄には主な例のみ掲載し、その他は件数を掲載	行政処分のサイト上で1か月分を取りまとめて掲載	掲載月から3年間掲載
東北	同上	同上	同上
関東	同上	同上	同上
中部	同上（一部事例については報道発表のサイトにおいて処分に係る違反行為全体の概要を掲載）	行政処分のサイト上で1か月分を取りまとめて掲載（一部事例については報道発表のサイトに掲載）	同上
近畿	行政処分のサイトに掲載されている違反行為の概要欄には「〇年〇月〇日に巡回監査を実施したところ、上記に関する違反が認められたもの」と記述し、主な違反行為の概要を掲載していない（一部の事例については報道発表のサイトにおいて処分に係る違反行為全体の概要を掲載）	同上	同上
中国	報道発表のサイトに掲載されている事案では違反行為全体の概要を掲載（行政処分のサイト上では未記載。自動車交通局ホームページにリンクし、参照する形式）	報道発表のサイト上でその都度掲載	報道発表のサイトで過去6か月分のみ掲載
四国	違反行為の概要には主な例のみ掲載し、その他は件数を掲載	行政処分のサイト上で1か月分を取りまとめて掲載	掲載月から3年間掲載
九州	同上	同上	同上
沖縄	同上	同上	同上

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「公表内容」欄は、平成21年1月から12月までの間の処分事案に係る各地方運輸局等のホームページへの掲載内容を調査した結果である。
 3 「公表の時期及び方法」欄は、平成21年の処分事案に係る実施状況（平成22年2月現在）である。ただし、中国運輸局はサイト上に掲載されている平成21年8月から12月までの報道案件について調査した結果である。
 4 本表中、網掛けの部分は、公表基準に反する事例である。