

令和8年度答申第11号
令和8年6月9日

諮問番号 令和7年度諮問第158号（令和8年3月31日諮問）
審査庁 国土交通大臣
事件名 貨物自動車運送事業法33条に基づく輸送施設の使用停止命令等に関する件

答 申 書

審査請求人X₁及び審査請求人X₂からの審査請求に関する上記審査庁の諮問に対し、次のとおり答申する。

結 論

本件審査請求は棄却すべきであるとの諮問に係る審査庁の判断は、妥当である。

理 由

第1 事案の概要

本件は、国土交通省A運輸局長（以下「処分庁」という。）が、一般貨物自動車運送事業を営む審査請求人X₁（以下「審査請求人会社」という。）に対し、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「法」という。）33条等に基づき、輸送施設の使用停止命令及び附帯命令をするとともに、審査請求人X₂（以下審査請求人会社と併せて「審査請求人ら」という。）に対し、令和6年法律第23号による改正前の法（以下「改正前法」という。）20条に基づき、運行管理者資格者証の返納命令（以下上記の使用停止命令及び附帯命令と併せて「本件各処分」という。）をしたことから、審査請求人らがこれらを不服として審査請求をした事案である。

1 関係する法令の定め

（1）輸送の安全と過労運転等の防止

改正前法17条1項は、一般貨物自動車運送事業者（以下「運送事業者」

という。)は、同項各号に掲げる事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならない旨規定し、同項1号は、事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備及び管理、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な事項を掲げる。また、同条2項は、運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならないと規定する。

貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号。以下「安全規則」という。）3条6項は、運送事業者は、乗務員等の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全に運行の業務を遂行し、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員等を事業用自動車の運行の業務に従事させてはならないと規定する。

「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（平成15年3月10日付け国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号）」（令和5年5月31日付け国自安第25号、国自貨第29号、国自整第36号による改正前のもの。以下「安全規則解釈運用通達」という。）は、安全規則3条6項に規定する「健康状態の把握」とは、乗務員が受診する労働安全衛生法（昭和47年法律第57号。以下「安衛法」という。）66条1項に定める健康診断及び同条4項の指示を受けて行うべき健康診断を行うこと並びに同条5項ただし書の場合において乗務員が受診する健康診断の受診結果を提出させることをいうと規定している。

(2) 健康診断

ア 安衛法66条1項は、事業者は、労働者に対し、厚生労働省令で定めるところにより、医師による健康診断（同法66条の10第1項に規定する検査を除く。）を行わなければならない旨規定する。

イ 安衛法66条4項は、都道府県労働局長は、労働者の健康を保持するため必要があると認めるときは、労働衛生指導医の意見に基づき、厚生労働省令で定めるところにより、事業者に対し、臨時の健康診断の実施その他必要な事項を指示できると規定する。

ウ 安衛法66条5項は、労働者は、前各項の規定により事業者が行う健

康診断を受けなければならない旨規定し、ただし、事業者の指定した医師又は歯科医師が行う健康診断を受けることを希望しない場合において、他の医師又は歯科医師の行うこれらの規定による健康診断に相当する健康診断を受け、その結果を証明する書面を事業者に提出したときは、この限りでない旨規定する。

エ 労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号。以下「安衛則」という。）44条1項は、事業者は、常時使用する労働者（安衛則45条1項に規定する労働者を除く。）に対し、1年以内ごとに1回、定期的に、同項各号の項目について医師による健康診断を行わなければならない旨規定し、同項1号は、既往歴及び業務歴の調査、同項2号は、自覚症状及び他覚症状の有無の検査、同項3号は、身長、体重、腹囲、視力及び聴力の検査、同項4号は、胸部エックス線検査及び喀痰検査、同項5号は、血圧の測定、同項6号は、貧血検査、同項7号は、肝機能検査、同項8号は、血中脂質検査、同項9号は、血糖検査、同項10号は、尿検査、同項11号は、心電図検査を掲げる。

（3）運行管理者

改正前法18条1項は、運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定めるところにより、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならないと規定し、同条2項は、前項の運行管理者の業務の範囲は、国土交通省令で定めると規定する。

（4）運行管理者資格者証の返納

改正前法20条は、国土交通大臣は、運行管理者資格者証の交付を受けている者がこの法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分を違反したときは、その運行管理者資格者証の返納を命ずることができると規定する。

（5）運行管理者等の義務

改正前法22条は、運行管理者は、誠実にその業務を行わなければならないと規定し、同条2項は、運送事業者は、運行管理者に対し、改正前法18条2項の国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならないと規定し、同条3項は、運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならないと規定し、事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない

いと規定する。

(6) 輸送施設の使用停止等

法33条は、国土交通大臣は、運送事業者が同条各号のいずれかに該当するときは、6月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は法3条の許可を取り消すことができる旨規定し、同条1号は、この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分若しくは道路運送法（昭和26年法律第183号）83条若しくは95条の規定若しくは同法84条1項の規定による処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したときを掲げる。

A運輸局長は、運送事業者の法令違反について、法33条の規定に基づく行政処分等を行う際の基準及び運送事業者の法令違反に対する行政処分等の公表基準として、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準及び貨物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基準について（平成a年b月c日付け公示番号d）」（以下「公表基準」という。）を定め、公示している。

公表基準は、運送事業者に対する行政処分等は、公表基準の本文及び事業の種類ごとに別表に定める違反事項ごとの行政処分等の量定（以下「基準日車等」という。）に基づき行うものとし、行政処分を行うべき違反営業所等には、基準日車等を合計した日車数（以下「処分日車数」という。）を付すものとする旨規定するとともに、使用停止処分の対象とする事業用自動車の数（以下「処分車両数」という。）は、公表基準Iの4の（2）に定める表のとおりとし、使用停止処分を行う期間（以下「停止期間」という。）は、処分日車数を処分車両数で除して得た整数の日数とする（処分日車数に余りが生じたときは、使用停止処分の対象とする事業用自動車のうち1両について、当該余りに相当する日数の使用停止を更に行うものとする。）旨規定する。そして、公表基準の別表は、改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の違反行為として、疾病、疲労等のおそれのある運行の業務（過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行の業務に従事させること）を掲げており、未受診者3名以上で再違反の場合には基準日車等を80日車とする旨規定する。

(7) 自動車検査証の返納等

法34条1項は、国土交通大臣は、前条の規定により事業用自動車の使

用の停止又は事業の停止を命じたときは、当該事業用自動車の道路運送車両法（昭和26年法律第185号）による自動車検査証を国土交通大臣に返納し、又は当該事業用自動車の同法による自動車登録番号標及びその封印を取り外した上、その自動車登録番号標について国土交通大臣の領置を受けるべきことを命ずることができると規定する。

2 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件の経緯は、以下のとおりである。

- (1) A運輸局は、令和5年5月17日及び同年6月20日に実施した監査において、審査請求人会社の従業員ら3名（以下「本件従業員ら」という。）が、乗務員（運転者）として、過去1年以上法定の健康診断を受診していないにもかかわらず、事業用自動車の運行業務に従事していた事実（以下「本件事実」という。）を含む複数の事実を確認した。

（聴聞調書、貨物自動車運送事業監査表）

- (2) 処分庁は、令和6年1月11日付けで、公表基準に基づき、違反事実及び基準日車数として下記アからクまでのとおり認定し、処分日車数を合計188日車（以下「本件処分日車数」という。）と算出した上で、これにより審査請求人会社に対し、①法33条の規定に基づき、事業用自動車19両に関し、うち18両については同月22日から同月30日までの9日間、うち1両については同月22日から同年2月16日までの26日間を停止期間とする使用停止命令（以下「本件使用停止命令」という。）を、②本件使用停止命令に伴い、法34条1項の規定に基づき、当該事業用自動車の自動車検査証をB運輸支局長に返納するとともに、自動車登録番号標及び封印を取り外し、その自動車登録番号標について同支局長の領置を受けるべきことを命ずる附帯命令を行った。上記各命令に係る命令書（以下「本件命令書」という。）には、事業計画の変更についての措置として、上記の停止期間の終了日の翌日から起算して、事業規模の拡大に係る事業計画の変更認可申請にあつては、6か月間これを行うことはできないと記載されていた。

ア 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を遵守していなかった。（20日車及び10日車）

イ 疾病、疲労等のおそれのある運行業務をさせていた。（80日車）

ウ 事業用自動車の日常点検を実施していなかった。（3日車及び5日車）

エ 整備管理者の研修を受講させていなかった。（10日車）

オ 事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する指導及び監督が不適切であった。(10日車)

カ 国土交通省告示で定める特定の運転者(高齢運転者)に対して事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について、特別な指導が不適切であった。(10日車)

キ 特定の運転者(高齢運転者)に対する運転適性診断(適齢診断)を実施していなかった。(20日車)

ク 運行管理者の講習を受講させていなかった。(20日車)

(輸送施設の使用停止及び附帯命令書(令和6年1月11日付け))

(3) 処分庁は、上記(2)と同日付けで、審査請求人会社に対する処分日車数が120日車以上となったことから、審査請求人X₂に対し、改正前法20条の規定に基づき、運行管理者資格者証の返納命令を行った。

(運行管理者資格者証の返納命令書(令和6年1月11日付け))

(4) 審査請求人らは、令和6年4月11日付けで、国土交通大臣(以下「審査庁」という。)に対し、本件各処分を不服として本件審査請求をするとともに、本件各処分について執行停止を申し立てた。

(審査請求書)

(5) 審査庁は、令和7年6月6日付けで、審査請求人ら代理人弁護士に対し、本件各処分により、事業規模の拡大となる事業計画の変更ができなくなることは公示により広く知らしめているものであり、本件命令書にも記載し教示していること、また、本件各処分の執行又は手続の続行により生ずる重大な損害を避けるために緊急の必要があるとは認められないことを理由として、執行停止をしないことを決定した旨を通知した。

(執行停止の申立てに対する決定について(通知))

(6) 審査庁は、令和8年3月31日、当審査会に対し、本件審査請求は棄却すべきであるとして本件諮問をした。

(諮問書、諮問説明書)

3 審査請求人の主張の要旨

(1) 本件においては、公表基準別表に記載された違反行為のうち、「健康診断未受診者3名以上(再違反)」に「疾病、疲労等のおそれのある運行業務をさせていた。」とする項目(改正前法17条1項1号、安全規則3条6項)に該当するとして、処分日車数に80日車を加算して本件各処分が

されているところ、審査請求人会社においては、本件従業員らが1年以上健康診断を受診していない事実は存在するため、形式上は、同条項に違反する状態となっていたことは否定できない。

- (2) しかしながら、本条項の趣旨は、運送事業者が従業員に対して健康診断の受診指導をせず従業員が健康診断を受診しない状況となることを防止することにあり、運送事業者が従業員に対して健康診断の指導をしているにもかかわらず、従業員がこれを拒否しているような場合には妥当しないといふべきである。

すなわち、本件で問題となっている健康診断の期間は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響下にある期間であり、その社会情勢下において病院へ行き、健康診断を受けることを本件従業員らが不安に感じて拒否していたため、本件従業員らに対し、強制的に健康診断を受けさせることはできなかったという事情が存在していた。

そして、新型コロナウイルス感染症拡大という特殊な社会情勢下で、健康診断について1年間の期間制限を画一的に適用することは相当ではなく、裁量により期間の延長を認めるべきであるが、これを行わなかった処分庁には裁量権の不行使という違法がある。

- (3) したがって、本件においては、80日車を加算することは相当ではないため、処分日車数は108日車とすべきであり、これを超えて行われた本件各処分は取り消されるべきである。

第2 諮問に係る審査庁の判断

- 1 以下、3つの論点について整理し、判断する。

- (1) 過去1年以内に法定の健康診断を受診していない乗務員を、事業用自動車の運行の業務に従事させたことについて、運送事業者が受診指導を行っていた場合であっても、改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項に違反するか

ア 安全規則3条6項は、運送事業者に対し、①乗務員等の健康状態の把握に努める義務と、②疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全に運行の業務を遂行することができないおそれがある乗務員等を事業用自動車の運行の業務に従事させてはならない義務を課している。また、公表基準は「疾病、疲労等のおそれのある運行の業務」とは「過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行の業務に従事させること」と明確に定義している。

さらに、安全規則解釈運用通達は、「健康状態の把握」とは安衛法66条等に基づく健康診断を実施し、又はその結果を提出させることをいうと定めている。

これらを総合すると、過去1年以内に法定の健康診断を受診していない乗務員については、健康状態が把握されていない者として、公表基準上も「疾病、疲労等のおそれのある運行の業務」に該当し、運送事業者は当該乗務員を乗務させてはならない義務を負うというべきである。

イ 本件では、処分庁の監査により、本件従業員らが、過去1年以上、法定の健康診断を受診していないにもかかわらず、実際に乗務に従事していた事実が確認されている。これは公表基準が定義する「疾病、疲労等のおそれのある運行の業務」に該当し、安全規則3条6項が禁止する「安全に運行の業務を遂行することができないおそれがある乗務員等」を乗務に従事させたものといえる。仮に、審査請求人会社が本件従業員らに対し受診指導を行っていたとしても、未受診の状態が継続している以上、健康状態は把握されておらず、本件従業員らを乗務に従事させた時点で同項に違反する。

したがって、本件において安全規則3条6項違反が成立することは明らかである。

ウ よって、運送事業者の受診指導の有無は、違反の成否を左右しないから、運送事業者が未受診者を乗務させた以上、改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項違反は成立する。

(2) 新型コロナウイルス感染症拡大という社会状況を踏まえ、健康診断の受診時期について、処分庁が裁量により一律又は個別に延長を認めるべき法的義務又は根拠があったか

ア 厚生労働省の「新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえた労働安全衛生法等に基づく健康診断の実施等に係る対応について」（以下「新型コロナウイルス対応通知」という。）は、新型コロナウイルスの初期対応として令和2年6月末までに実施すべき健康診断の一部について、同年10月末までの実施を原則とする猶予を示したにとどまる。そして、それ以降の一律猶予は明示されていない。

また、いずれにせよ未受診者の乗務禁止という安全規則上の禁止義務は存続する。

イ 審査請求人らは、B都道府県において令和4年1月e日から同年3月

f日まで「まん延防止等重点措置区域」の指定を受けて都道府県民へ感染リスクが高い場所への外出の自粛が要請されていた（「C要請」、「D要請」）との主張であるが、健康診断の実施機関は「感染リスクが高い場所」に指定されていない。なお、健康診断の受診は法令にて規定された「必要」な行為である。

また、令和g年h月i日から令和j年k月l日には「E地域」の指定を受け、都道府県民へ不要不急の医療機関の利用を自粛する要請がなされていた（「F宣言」、「G決定」）との主張であるが、都道府県民及び事業者へ感染防止対策の徹底等を要請するものではあるが、健康診断の実施機関を「感染リスクが高い場所」に指定する内容ではない。

その他、「E地域」の指定を受けた期間においては、本件従業員ら自身が強く必要性を感じていない健康診断の受診を拒否しても、審査請求人会社が強制することはできない状況にあったとの主張であるが、従業員自身に健康診断の重要性を理解させることを、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年国土交通省告示第1366号）」（以下「指導監督告示」という。）にて規定している。

よって、運送事業者（及び運行管理者）は、健康診断の重要性を従業員に理解させなければならないし、改正前法17条2項の措置を講じる義務がある。以上のことを踏まえ、審査請求人らの主張自体が失当である。

ウ 本件で処分庁が受診時期を延長する裁量権を行使すべき法的根拠はなく、また、安全規則の禁止義務の観点からも延長の要否にかかわらず改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項違反は成立する。

(3) 本件各処分により処分日車数が一定水準に達した結果、規模拡大に係る事業計画変更認可申請が一定期間できなくなることについて、処分庁の説明が十分でなかった場合に、それが本件各処分の違法性又は不当性を基礎付けるか

ア 本件各処分の適否は、審査請求人会社に法令違反が認められるか否か及び当該違反に対する処分日車数の算定が公表基準に従い適正に行われているか否かによって判断されるべきものである。

審査請求人らが問題とする「規模拡大に係る事業計画変更認可申請が一定期間できなくなる」という不利益は、本件処分日車数が一定水準に達したことに随伴して生じた結果であって、本件各処分の直接の理由（違反認

定及び日車数算定) そのものではない。

審査請求人らは、行政手続法（平成5年法律第88号）14条の規定に基づき、理由提示を求めているが、その対象は処分の根拠となる違反事実及び量定の理由である。

イ 本件では、複数の違反事実が認定され、そのうち健康診断未受診者を乗務させていた点については、安全規則3条6項違反として80日車を算入することが公表基準上定められている。これを含めた本件処分日車数（188日車）は、公表基準に基づき算定されたものであり、その算定過程に恣意や逸脱は認められない。

したがって、本件各処分の適法性及び相当性は、違反事実の存否及び処分日数算定の当否によって判断されるべきであり、審査請求人らが主張する随伴的不利益についての説明の有無・程度はこれら中核的判断を左右するものとはいえない。

なお、申請事案に対する審査項目及びその適合基準に関する処理方針を定めた「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の申請事案の処理方針について（平成m年n月o日付け公示番号p）」（以下「本件処理方針」という。）については、行政手続法の規定に基づき、B運輸支局の窓口で閲覧、A運輸局のウェブサイトで公表することにより、必要な情報を得られるよう、広く周知しているところである。

ウ 本件においては、違反認定及び本件処分日車数（188日車）の算定が公表基準に従って適正に行われている以上、これに随伴して生じると審査請求人らが主張する不利益についての説明が十分であったか否かによって、本件各処分の違法性又は不当性が基礎付けられるものではない。

(4) 量定の相当性について

ア 80日車（健康診断未受診者3名以上（再違反））の妥当性

安全規則3条6項違反のうち、公表基準において、健康診断未受診3名以上（再違反）は80日車と定められており、審査請求人会社においては、監査で未受診者の実乗務が確認されていることから、80日車の算入は相当である。

したがって、審査請求人らの「80日車不算入」とする主張は採用できない。

イ 返納命令の充足要件

また、上記80日車を含めた基準日車等の総和は、返納命令の閾値であ

る120日車以上を満たすため、運行管理者資格者証の返納命令は基準に適合するから、量定に過大や不均衡は認められない。

2 結論

以上のとおり、本件審査請求には理由がないから、行政不服審査法（平成26年法律第68号。以下「行審法」という。）45条2項の規定により、棄却されるべきである。

第3 当審査会の判断

当審査会は、令和8年3月31日、審査庁から諮問を受け、同年5月14日及び同月28日の計2回、調査審議をした。

また、審査庁から、令和8年4月21日、主張書面及び資料の提出を受けた。

1 本件諮問に至るまでの一連の手続について

- (1) 一件記録によれば、本件審査請求の受付（令和6年4月16日）から本件諮問（令和8年3月31日）まで約2年の期間を要しているところ、①本件審査請求の受付から審理員の指名（令和7年3月24日）まで約11か月、②口頭意見陳述（同年9月2日）から審理手続の終結（令和8年3月4日）まで約6か月の期間を要している。また、③執行停止の申立て（本件審査請求の受付（令和6年4月16日））からその申立てに係る決定（令和7年6月6日付け）までに約13か月半の期間を要している。

これらの理由について審査庁に照会したところ、①及び③については、本件審査請求の対象となる処分内容や経緯が複雑で、争点の明確化や関係法令の適用関係について慎重な整理・確認を行う必要があり、加えて、行政不服審査対応の経験が必ずしも十分でない職員が対応に当たっていたことから、審理手続の適正性を確保するため、関係資料の確認や内部での協議・確認を重ねながら対応を進める必要があったこと、また、当該期間中においては、他業務への対応が重なっていたこともあり、これらへの対応を行いながら本件への対応を進める状況にあったことから時間を要し、②については、口頭意見陳述を踏まえつつ、改めて争点の整理及び関係法令の適用関係について慎重な検討を行う必要があったことにより、審理手続を適正かつ公正に進める観点から、処分庁への協議や確認を重ねながら対応を進める必要があったことから時間を要したと回答があった。

しかし、①から③までにつき、このような期間を要したことについて特段の理由があったとは認められず、簡易迅速な手続の下で国民の権利利益の救済を図るという行審法の目的（1条1項）を踏まえると、審査庁及び

審理員は、審査請求事件の進行管理を改善することにより、事件の手続を迅速に進める必要がある（特に、③については、下記4の付言のとおり、審査請求の利益にも関わる問題となり得るため、迅速に手続を進める必要がある。）。

(2) 上記(1)で指摘した点及び下記4で付言する点以外には、本件審査請求から本件諮問に至るまでの一連の手続に特段違法又は不当と認めるべき点はうかがわれない。

2 本件各処分の適法性及び妥当性について

(1) 上記第1の2の(1)及び(2)のとおり、A運輸局は、令和5年5月17日及び同年6月20日に実施した監査において、本件従業員らが過去1年以上法定の健康診断を受診していないにもかかわらず、事業用自動車の運行業務に従事していた事実（本件事実）を含む複数の事実を確認し、これを受けて処分庁は、令和6年1月11日付けで、公表基準に基づき、本件事実に係る基準日車数80日車を始め各事実に係る基準日車数を認定し、本件処分日車数を算出した上で、審査請求人会社に対し、法33条の規定に基づき、本件使用停止命令を行った。

この点について、審査請求人らは、処分庁が、公表基準に基づき、改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の違反行為として本件事実に係る基準日車数80日車を認定したことは争うものの、その他の上記監査で確認された各事実に係る法令違反及び基準日車数の認定については特段争っていない。

(2) そこで、処分庁の本件事実に係る法令違反及び基準日車数の認定について検討すると、改正前法17条1項1号は、運送事業者は、事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならないと規定し、安全規則3条6項は、運送事業者は、乗務員等の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全に運行の業務を遂行し、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員等を事業用自動車の運行の業務に従事させてはならないと規定する。

そして、安全規則解釈運用通達は、安全規則3条6項にいう「健康状態の把握」とは、乗務員が受診する安衛法66条1項に定める健康診断及び同条4項の指示を受けて行うべき健康診断を行うこと並びに同条5項ただし書の場合において乗務員が受診する健康診断の受診結果を提出させるこ

とをいうと規定し、安衛則44条1項は、事業者は、常時使用する労働者に対し、1年以内ごとに1回、定期に、同項各号に掲げる項目について医師による健康診断を行わなければならないと規定している。

これらの各規定を受けて、公表基準は、乗務員の健康状態を定期的かつ客観的に把握し、安全に事業用自動車の運行業務を遂行させることにより、輸送の安全の確保（法1条）を図る観点から、過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行の業務に従事させることを疾病、疲労等のおそれのある運行の業務として位置付けた上で、これを改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の違反行為とし、未受診者3名以上で再違反の場合には基準日車等を80日車とする旨規定するものと解されるところ、かかる公表基準の内容に特段不合理な点はみられない。

そして、前記のとおり、本件従業員らが過去1年以上法定の健康診断を受診していないにもかかわらず、事業用自動車の運行業務に従事していた事実（本件事実）が存在する以上、審査請求人会社は、公表基準が改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の違反行為として掲げる「疾病、疲労等のおそれのある運行の業務（過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行の業務に従事させること）」を行ったといえる。

したがって、処分庁が、公表基準に基づき、本件事実を改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の違反行為とした上で、基準日車数80日車を認定したことについて、違法又は不当な点があるとは認められない。

(3) そして、本件処分日車数及び審査請求人会社の営業所に所属する事業用自動車の数（38両）を公表基準Iの4の（2）の表に当てはめると、処分車両数は19両（ $8 + (188 - 80) / 10 = 18.8$ で端数切り上げ）、停止期間は18両につき9日間及び1両につき26日間となることが認められる。

したがって、処分庁は、公表基準に基づき、適正に処分車両数及び停止期間を算出しているから、本件使用停止命令に違法又は不当な点があるとは認められない。

なお、本件使用停止命令における処分車両数及び停止期間の決定の適法性及び妥当性について、審理員意見書において検討された形跡が見当たらず、諮問説明書においても説明されていないところ、審理手続においては、処分全体の適法性及び妥当性を検討する必要がある。したがって、審理員は、本件使用停止命令の適法性及び妥当性を検討するに当たり、本件処分

日車数を算出したことが相当であると判断した以上、本件処分日車数を前提に、公表基準に基づいて適正に処分車両数及び停止期間が算出されているかを漏れなく検討する必要がある、審査庁は、これらについて諮問説明書に漏れなく記載する必要がある。

- (4) また、処分庁は、法34条1項の規定に基づき、本件使用停止命令に伴い、当該事業用自動車の自動車検査証をB運輸支局長に返納するとともに、自動車登録番号標及び封印を取り外し、その自動車登録番号標について同支局長の領置を受けるべきことを命じたことが認められる。
- (5) 「貨物自動車運送事業法に基づく運行管理者資格者証の返納命令発令基準等について（平成8年11月1日付け自貨第104号、自環第245号）」によれば、基準日車等の総和が120日車以上となった場合には、運行管理者に対し、当該運行管理者の運行管理者資格者証の返納を命ずるものとする旨規定している。

上記(2)のとおり、本件では、本件事実に係る基準日車数80日車を含め、処分日車数は合計188日車（本件処分日車数）になると認められるから、基準日車等の総和が120日以上となり、運行管理者資格証の返納命令の要件を満たしている。

- (6) 以上によれば、本件各処分に違法又は不当な点があるとは認められない。
- 3 審査請求人らの主張について

以下、審査請求人らの主張について、審査庁の判断枠組みに沿って検討する。

- (1) 過去1年以内に法定の健康診断を受診していない乗務員を、事業用自動車の運行の業務に従事させたことについて、運送事業者が受診指導を行っていた場合であっても、改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の規定に違反するか

ア 審査請求人らは、公表基準の趣旨は、運送事業者が従業員に対して健康診断の受診指導をせず従業員が健康診断を受診しない状況となることを防止する点にあり、運送事業者が従業員に対して健康診断の指導をしているにもかかわらず、従業員がこれを拒否している場合には妥当しないというべきであるところ、審査請求人会社は本件従業員らに対し健康診断を受診するよう指導を続けていたと主張する。

イ しかしながら、上記2の(2)のとおり、公表基準が法定の期間内に健康診断を受診させていない状態で運行業務に従事させることを改正前

法17条1項1号及び安全規則3条6項の違反行為として定める趣旨は、乗務員の健康状態を定期的かつ客観的に把握し、安全に事業用自動車の運行業務を遂行させることで、輸送の安全の確保（法1条）を図る点にあると解される。

そうだとすると、上記のとおり、本件従業員らは、法定の期間内に健康診断を受診していないのであるから、仮に審査請求人会社が受診指導をして本件従業員らが受診を拒否したという事情が存在するとしても、本件従業員らの健康状態が定期的かつ客観的に把握されていない以上、安全に貨物自動車の運行業務を遂行することができないおそれがあるから、審査請求人会社としては、本件従業員らを貨物自動車の運行業務に従事させてはならないことには変わりはないというべきである。

ウ したがって、審査請求人会社は、受診指導の有無にかかわらず、健康診断の未受診者である本件従業員らを運行業務に従事させた以上、改正前法17条1項1号及び安全規則3条6項の規定に違反したことが認められるため、審査請求人らの上記主張は採用することができない。

(2) 新型コロナウイルス感染症拡大という社会状況を踏まえ、健康診断の受診時期について、処分庁が裁量により一律又は個別に延長を認めるべき法的義務又は根拠があったか

ア 新型コロナウイルス対応通知は、新型コロナウイルス感染症への初期対応として令和2年6月末までに実施すべき健康診断の一部について、同年10月末までの実施を原則とする猶予を示しているが、それ以降の一律猶予は明示されていない。

この点について、審査請求人らは、健康診断を受けることを本件従業員らが不安に感じて拒否していたため、本件従業員らに対し、強制的に健康診断を受けさせることはできなかったという事情が存在していた旨主張する。

しかし、指導監督告示では、運送事業者である審査請求人会社が、従業員自身に健康管理の重要性（疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させるとともに、定期的な健康診断の結果、心理的な負担の程度を把握するための検査の結果等に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な心身の健康管理を行うことの重要性）を理解させる必要があることを規定しているため、運送事業者（及び運行管理者）には、健康管理の重要性を従業員に理解させ、改正前法17条2項の

措置を講じる義務があるから、審査請求人らの主張は理由がない。

イ また、審査請求人らは、①審査請求人会社の所在地であるB都道府県においては、上記第2の1の(2)のイのとおり、令和4年1月e日から同年3月f日まで「まん延防止等重点措置区域」の指定を受けて都道府県民へ感染リスクが高い場所への外出の自粛が要請されていたところ、健康診断の受診が問題になっている本件従業員らについて、令和5年5月8日の5類移行をもって、不要不急の医療機関の受診が可能な社会情勢へと移行したとして、同日から2か月程度は期間延長を認めるべきである旨、②本件各処分の基となる違反事実の確認期間は、新型コロナウイルス感染症拡大という特殊な社会情勢下であって、健康診断について1年間という期間制限を画一的に適用することは相当でなく、これを延長せずに画一的に1年間の期間制限を行った処分庁には、裁量権の不行使の違法があるというべきである旨主張する。

しかしながら、①健康診断の実施機関は、新型コロナウイルスの感染リスクが高い場所には指定されていない。また、上記のとおり、健康診断は、事業用自動車の運行業務に従事する者にとって、安全に同業務を遂行する上で必要なものであるから、同業務に従事する以上は、健康診断が「不要不急」なものであるとはいえない。そして、②事業者が従業員に受診させるべき定期健康診断の受診期間については、安衛則44条1項において「1年以内ごとに1回」と規定されており、これに従って判断されるものであるところ、安全確保の観点からみても、処分庁が裁量権を考慮し、新型コロナウイルス感染症拡大等の情勢を考慮して、個別に健康診断の期間を延長することが必要であると解すべき法令等の根拠は見当たらない。

以上の事情に鑑みると、処分庁において、本件従業員らに係る健康診断の受診について、新型コロナウイルス感染症の拡大という社会情勢を踏まえ、1年以内ごとに1回という期間の延長を認めるべき法的義務又は根拠があったとはいえ、裁量権の不行使として本件各処分の違法性又は不当性を基礎付けるとは認められない。これに反する審査請求人らの上記主張は採用することができない。

(3) 本件各処分により処分日車数が一定水準に達した結果、規模拡大に係る事業計画変更認可申請が一定期間できなくなることについて、処分庁の説明が十分でなかった場合に、それが本件各処分の違法性又は不当性を基礎付けるか

ア 審査請求人らは、審査請求人会社が、事業計画の変更についての措置として、輸送施設の停止期間の終了日の翌日から起算して、事業規模の拡大に係る事業計画の変更認可申請にあっては、6か月間これを行うことができない旨の措置を受け、さらに、本件各処分により累積違反点数が19点となり、同措置終了後においても、これまで増車等について届出で足りていたところを許可申請が必要になったなどとして、審査請求人らが被る不利益を主張する。

イ 審査請求人らが主張する「事業規模の拡大に係る事業計画の変更認可申請が一定期間できなくなる」という不利益については、本件処理方針に規定された適合基準により審査されるものであるところ、本件処理方針は、事業計画変更の適合基準として、事業計画変更のうち事業規模の拡大となる申請については、申請日前6か月間に、当該申請地を管轄する地方運輸局長から貨物自動車運送事業又は道路運送法の違反による自動車その他の輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（禁止）処分を受けた者ではないことを満たすものである旨規定する。

本件において、審査請求人会社は、処分庁から本件使用停止命令を受けていることから、上記の事業計画変更の適合基準を満たさない。そして、審査請求人らが主張する不利益は、本件各処分により処分日車数が一定水準に達したことに伴い生じた結果であり、本件各処分の理由そのものではない。また、本件処理方針については、行政手続法の規定に基づき、A運輸局のウェブサイト等において公表されている。

したがって、本件においては、違反事実及び基準日車数の認定とこれに基づく処分日車数の算出が公表基準に従って適正に行われている以上、本件各処分に伴い生じる不利益についての説明が十分されなかったことを理由に、本件各処分の違法性又は不当性が基礎付けられるものではないから、審査請求人らの上記主張は認められない。

4 付言

審査庁は、執行停止の申立てがあったときは、行審法25条7項の規定に基づき、速やかに、執行停止をするかどうかを決定しなければならない。特に、本件のように有期の処分の場合、当該期間が経過する前に執行停止をするかどうかの決定が行われないと、審査請求の利益が失われることとなりかねない。

また、本件においては、審査請求人会社は、本件使用停止命令における停

止期間の終了日（令和6年2月16日）の翌日から起算して6か月間、事業規模の拡大に係る事業計画の変更認可申請ができなくなったところ、審査請求人らとしては、同年4月からの新規事業が頓挫しないよう、同事業に向けた増車手続を行うために、本件各処分について執行停止の申立てをしたのであるから、審査庁は、結果的に本件各処分の執行停止をしない旨の判断をするとしても、執行停止の申立てに係る審査請求人らの合理的な期待に応えるべく速やかに判断すべきであった。

よって、審査庁は、執行停止の申立てに係る対応を改善する必要がある。

5 まとめ

以上によれば、本件審査請求は理由がないから棄却すべきであるとの諮問に係る審査庁の判断は、妥当である。

よって、結論記載のとおり答申する。

行政不服審査会 第3部会

委	員	吉	開	正	治	郎
委	員	中	原	茂	樹	
委	員	福	本	美	苗	