

## 頂いた主なご意見と国土交通省の考え方

自動車分解整備事業の認証及び指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導の要領について(依命通達)

	ご意見	国土交通省の考え方
1	複数事業場を有する事業者が廃止新規申請を行うような場合、手続きの緩和が適用されないのは処分を受けた事業場のみか、それとも、事業者全ての事業場なのか。	処分を受けた当該事業場のみが対象になります。
2	「監査において確認された時点」「改善が確認されていないとき」については、違反事項が事業者として改善されていても、確認されるまで長期間に亘り手続きの緩和が適用されないこととなるため、悪質な場合に限定していただきたい。	違反事項が確認された時点から起算すると、その違反事項の改善の確認まで、ある程度の時間を要することをご理解下さい。

「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」の細部取扱いについて

	ご意見	国土交通省の考え方
1	「社会的影響等が大きい場合」とはどのような場合なのか。	社会的影響は、違反事実及び関連する諸状況を踏まえ、個別事例ごとに精査することとなります。なお、「等」は法令違反の内容が悪質であるなど社会的影響が大きい場合に準じたものをご理解下さい。
2	過去に行政処分等(口頭注意を除く。)を受けたことがなく…とあるが、いつまでさかのぼるのか。	認証、指定等を取得したときからを基本とすることを考えています。
3	「…業務全般にわたる著しい質の向上が見込まれる場合…」の「著しい質の向上が見込まれる」とはどのような対策等が必要なのか。	再度、法令違反が生じない対策が必要と考えています。
4	処分の違反事実を命令書に添付するのは賛成だが、再発防止等の指導のため、より具体的な違反事実等を処分後に、公表されたい。	監査における法令違反の説明や研修等における全般的な指導の充実を図ることを考えています。なお、行政処分状況については、国土交通省ホームページの「ネガティブ情報等検索サイト」に掲載しております。
5	別表1の「違反行為の要求、依頼等」で、不正改造の実施依頼(15点)とペーパー車検の依頼(10点)では、後者の方が重い処分とすべき。	ペーパー車検は、それを実施した指定工場の責任が重いですが、不正改造については、通常、本来実施可能な認証工場があえて整備事業者とは限らない他者に依頼して不正を行わせると考えられるため、不正改造の依頼をより重いものとしています。

6	別表1の「事業場(場所)違反」は、「無認証場所での分解整備」と表現を改めて頂きたい。	ご意見の趣旨は、「具体的違反事例」において明確になっています。
7	別表1の「事業場(場所)違反」について同一場所で分解整備を継続反復した場合のことと思うが、故障車の救援は適用されないことも具体的に明示してほしい。	適切な分解整備を実施するためには、認証を受けた事業場での作業が必要と考えています。
8	別表1の整備主任者の選任違反等の「③分解整備等による統括管理不備」とは何か。	分解整備及び分解整備記録簿の記載に関する事項の統括管理が十分でないのご理解下さい。
9	事例を過失と悪質及び意識的な違反との区別を明確にさせていただくとともに、事業者の不正行為の防止の意識付けをさらに図るため、現在の点数制から処分の種類毎による基準としていただきたい。	点数制を基本として、違反事項の状況を十分に精査し、行政処分の量定を決定することとしております。
10	「重大な事故」を「事故」に変更する理由は何か。また、「事故」の範囲の基準を設定するべきである。	整備作業が事故を惹起したという問題の重大性に鑑み、「事故」とすることが適切と考えています。なお、「事故」とは、道路交通法第67条第2項に定める交通事故を基本とすることを考えています。
11	「故意」と「過失」の区別を明確にするとともに、軽微な「過失」の場合には処分をもっと軽減して頂きたい。	故意(虚偽)とは、「行為に対する不適切な結果を事前に知り得ながら」という状況と考えています。また、過失とは、「行為により不適切な結果を招くことの認識がなかった」という状況(準じた状況を含みます。)と考えています。なお、故意(虚偽)、過失については、違反行為の状況を十分に踏まえる必要があることから、一律的な区分けは馴染まないと考えています。
12	別表2の「業務の範囲の限定違反」の「5点/台」を故意を除き5点とされたい。	「指定」の対象以外の自動車個々に対する適合証交付に係る違反を問うものであり、「/台」は適切と考えています。
13	別表2の「⑧健全な経営でない」、「⑨法令を遵守する体制でない」とあるが、判断基準がわからない。兼業工場などで、整備事業以外が業績不振となり、赤字経営の場合なども適用になるのか。	違反事項については、道路運送車両法及び同法施行規則に基づき、適切に対処することを考えています。

14	別表2の「依頼者へ適合証を交付せず」は、「依頼者の請求に適合証を交付せず」と表現していただきたい。	「違反事項」の欄の「適合証の交付請求」との記述により明確になっております。
15	指定整備記録簿の虚偽記載30点、記載なし20点の点数の相違を明示されたい。	虚偽記載は故意に事実と異なった内容を記載した状況、記載なしは全部又は大部分の項目に記載がない状況と考えています。 なお、故意に記載なしとした場合は虚偽記載を適用する場合もあり得ると考えています。
16	検査員の証明がない(選任されていない検査員資格者に証明させた場合を含む)のに適合証交付の処分点数は20点/台、検査を全く実施せず適合証を交付の処分点数は45点/台となっているが、検査未実施はどちらも同じであると考えが点数の相違を明示されたい。	基本的には前者は検査を実施しているものの、検査員の証明が不適切にもかかわらず適合証を交付した場合、後者は検査が未実施にもかかわらず適合証を交付した場合、と考えています。
17	限定適合証の交付は、限定検査証に記載された不適合箇所及びそれに関連する箇所の整備と検査になると思うが、整備・検査の全て又は一部実施せずとは、どのような場合を想定しているのか。	限定検査証に記載された不適合箇所は、複数存在することもあり得ると考えています。
18	長さ、幅、高さ、重量等が現車と検査証の記載事項と相違している場合に、即、検査員の解任命令は重過ぎると考える。文書警告等でよいのではないか。	当該車両が事故に至っておらず、故意以外の場合等にあつては、文書警告とすることができる旨が規定されています。
19	自動車検査員の処分は、警告及び解任命令しかないが、事業の停止をする場合は、解任命令を発令しない措置を講じれないか。	自動車検査員の業務における違反行為について、当該検査員に対し適正な処分を行うことを基本として考えています。
20	実害が伴わない違反に関しては、処分を軽減していただきたい。	公表されている行政処分の基準により適切に対応することとしていますが、処分内容の決定にあたり、関係法令に基づく聴聞を実施することにより、違反行為の認定には十分慎重を期しております。
21	行政処分審査委員会は聴聞後に地方運輸局内に設置されると思いますが、自主申告等にも対応できるように、各支局に委員会に準じた組織等の設置を要望します。	自主申告については、当該違反事項の改善が可能な場合には軽減できる旨既に規定されており、今回の見直しにおいても変更はありません。
22	行政処分審査委員会の決定に際しては、外部の意見を取り入れる等、幅広く意見を収集されたい。	行政処分審査委員会については、行政機関の適正な業務執行の一環としての内部手続きであることから、処分庁の行政機関の職員で構成することが適切と考えております。
23	「保安基準不適合状態となるおそれがある状態」とは、どんな判断基準が具合的事例を示してほしい。	現時点では保安基準に適合しているものの、その後において、保安基準に適合しなくなるおそれがあるものを言います。

24	保安基準の不適合状態には、構造・装置・箇所で点数に軽重をつけてほしい。	保安基準は、安全確保、環境保全のための必要最低限の基準であり、例えば、構造・装置毎に取扱いを変えることは難しいと考えています。
25	違反内容によって処分が重複する場合は、ひとつの違反点数のみを適用することとされたい。 (例) ①法90条と法91条第1項 ②法94条の5第1項と法94条の6第1項	自動車の点検、整備、検査の業務においては種々の作業が行われることから、違反行為は多様な状況にあるため、個々に違反行為に対する具体的違反事例の適用に当たっては、個別に検討する必要があると考えています。
26	事業場の設備、技術及び管理組織に係る違反があった場合は、違反点数1点でも「運輸局長の文書警告」は厳しすぎる。	事業場の設備、技術及び管理組織は、整備事業を営む基本的要件であることから、その場限りの口頭注意は馴染まないものと考えます。