

平成 2 1 年 9 月  
〈問い合わせ先〉

国土交通省自動車交通局  
安 全 政 策 課  
TEL:03-5253-8111  
(内線41633)

国土交通省自動車交通局  
旅 客 課  
TEL:03-5253-8111  
(内線41273)

国土交通省自動車交通局  
貨 物 課  
TEL:03-5253-8111  
(内線41334)

国土交通省自動車交通局  
整 備 課  
TEL:03-5253-8111  
(内線42415)

## 自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正案に関するパブリックコメントの募集結果について

国土交通省では、平成21年8月20日から平成21年9月18日までの期間、自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正案に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からの御意見を募集した結果、55件のご意見をいただきました。

主なご意見（タクシーの処分基準の改正については、自動車交通局旅客課が平成21年8月19日から平成21年9月17日までの間に募集したパブリックコメントに対する意見を含む。）の概要及び国土交通省の考え方を別紙のとおりとりまとめましたので、公表いたします。なお、本件に直接関係がなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって参考にさせていただきたいと思っております。

今回の意見募集に当たり、ご協力頂きました方々へ厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

「自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正について（案）」に対し、いただいた主なご意見と国土交通省の考え方

いただいたご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>1. 監査方針</p> <p>-----</p> <p>①行政処分逃れについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>処分後の車両等の移動は、経営者の自由裁量の範囲であり、将来的な処分逃れ対策の抑止と考へても監査の実施はやり過ぎではないか。</li> </ul>	<p>処分基準の改正により、事業譲渡等による処分逃れをした事業者等に処分等を行うこととしており、処分逃れのための事業譲渡等の有無を判断するために必要なものです。</p>
<p>①自動認可運賃について（一般乗用旅客事業者）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般貸切旅客自動車運送事業者の届出運賃（下限運賃）に対する法令違反についても監査対象に加えるべきである。</li> </ul>	<p>法令違反については、監査端緒となります。</p>
<p>②車輪脱落事故について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>点検基準と整合性を持たせるため8トン以上の大型自動車に限定していただきたい。 また、死傷事故を伴わないものまで監査対象とすることについては、定期点検整備を外注で実施している事業者の場合、日常点検では発見できないこともあるので再考願いたい。</li> <li>「安全プラン2009」に掲載されているスピードリミッターの不正改造車両を運行させている事業者についても、監査対象として新たに追加していただきたい。</li> </ul>	<p>車両総重量8トン未満の車両についても車輪が脱落することは大変危険なことと考えています。 このような事故が発生した場合には死傷者の有無にかかわらず、監査を行い適切な車両管理が行われていたかを確認する必要があります。</p> <p>スピードリミッターの不正改造防止については、「安全プラン2009」において、不正改造の実態を把握し、事例等を体系的に整理した不正改造確認のためのマニュアルを作成することとしており、これを監査に活用することとしています。</p>
<p>2. 行政処分基準等</p> <p>-----</p> <p>①飲酒運転等に対する処分強化について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>悪質違反の処分量定については、トラック関係においては、現行量定で十分その効果は発揮されていることから、改正の必要性はないのではないか。</li> <li>「飲酒運転等」と記述されているが、飲酒運転以外の不法行為を「等」で、括って記述するのではなく、具体的に記述していただきたい。</li> </ul>	<p>悪質違反、特に、飲酒運転については、法令遵守、事故防止の観点から「飲酒運転ゼロ」を目標として掲げています。悪質違反には厳格に処分を行うことを考えています。</p> <p>酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物等使用運転、救護義務違反（ひき逃げ）として明記することとしています。</p>

<p>②社会保険等未加入に対する処分基準の強化について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>加入促進は賛成ですが、社会保険等未加入による処分は間違っています。実態を調べ、業界の声を聞いてから、改正すべき。</li> <li>旅客自動車運送事業に対しては「処分基準の創設」であることから、必ずしも貨物自動車運送事業に係る「処分基準の強化」と同一步調を取る必要性はないものとする。</li> <li>「社会保険等未加入に対する処分基準の強化」に関しては、改正による処分内容より、より一層強化すべきである。</li> </ul>	<p>社会保険等未加入により本来負担しなければならないコストを負担せず無理な事業運営を行う事業者が存在し、これにより不公正な競争が行われているとの指摘を受けています。</p> <p>今般、このような行為を道路運送法及び貨物自動車運送事業法に規定する事業の健全な発達を阻害する恐れのある競争行為に該当するものとして、行政処分の対象に加えたものです。</p> <p>また、処分量定については、他の違反項目とのバランス等を考慮して定めたものです。</p>
<p>③最低賃金違反に対する処分基準の創設について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>行政処分基準等の最低賃金違反に対する処分基準の創設は一律ではなく、地域の実情を勘案して決めて欲しい。</li> <li>最低賃金違反の行政処分基準はとてども軽すぎると思うので、今回の改正を機にもっと厳しく実効性のあるものにしてもらいたい。</li> </ul>	<p>最低賃金法に違反し、本来負担しなければならないコストを負担せず無理な事業運営を行う事業者が存在し、これにより不公正な競争が行われているとの指摘を受けています。</p> <p>今般、このような行為を道路運送法及び貨物自動車運送事業法に規定する事業の健全な発達を阻害する恐れのある競争行為に該当するものとして、行政処分の対象に加えたものです。</p> <p>また、処分量定については、他の違反項目とのバランス等を考慮して定めたものです。</p> <p>なお、最低賃金はそもそも地域ごとに定められています。</p>
<p>⑥特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の施行関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基準車両数の5パーセント以上減少させていない者以外に事業者の管理体制等についても考慮すべき。</li> <li>特定地域内の車両数の増減により、行政処分の加重に差異をもうけることは適当でない。</li> <li>地域指定前における、各社の規制緩和以降の増減車実績を反映していただきたい。</li> <li>実働率が高い会社は減車が困難。10月1日までの減車は不可能なので特段の配慮が必要。</li> <li>1台に対する固定費の割合の違いなどについて考慮すべき。</li> <li>特定地域に指定された後の5%以上の減車に</li> </ul>	<p>特定地域は、供給過剰の進行や法令違反の増加等により、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができないおそれがある地域です。供給過剰の進行や法令違反の増加を抑制するため、特定特別監視地域制度の導入以降、それぞれの一般乗用旅客自動車運送事業者がこれまでに実施してきた一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する取組み（需要喚起、労働条件の改善、減車等）も十分に考慮し、一定の増減車等を行ったタクシー事業者に対しては、処分日車数をそれぞれ加重することが適当であると考えます。</p>

<p>についても、行政処分の加重を1倍として欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させている者による違反については、0.5倍にするべき。</li> <li>・ 早期減車会社は、点数の加重を1倍未満にすべき。また、特定地域指定後の減車についても1倍とすべき。</li> <li>・ 効率的な経営をしていない実働率の低い会社ほど減車を行うことは容易であり、減車の有無で特例が設けられるのは不合理。より精緻に個々の事業者の実績を勘案すべき。</li> <li>・ 最低車両数以下の車両数しか保有していない事業者や企業努力を十分に積んでいる事業者に対しては、加重するべきではない。</li> <li>・ 監査時車両数を基準車両数よりも増加させている者による違反が、3.5倍に加重されるのは厳しすぎる。</li> <li>・ 監査時車両数が基準車両数以下であり、監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させていない者による違反について、減車実施事業者であるにも関わらず、その処分日車数が加重されるのは不適切。</li> <li>・ 上記違反について、小規模会社で実働率が高い会社は5%も減車することは不可能であり、特段の配慮が必要。</li> <li>・ 「一定の違反」について明確に示していただきたい。</li> </ul>	<p>行政処分基準の解釈運用通達により詳細に規定しております。</p>
<p>⑦その他の処分基準の強化について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 30日車未満を警告とする措置を残してもらいたい。</li> <li>・ 長期監査未実施の事業者に対する監査を行った場合とそれ以外の事案に対する監査を行った場合とでは、処分基準を変えるべき。</li> </ul>	<p>輸送の安全性を確保するため、違反行為については、厳正に処分する必要があります。</p> <p>重大事故を引き起こした場合等については、処分基準上、処分を加重しています。</p>

※ 類似のご意見については、趣旨を損なわない範囲で、適宜まとめさせて頂きました。