

(2) 地方運輸局等による貸切バス事業者に対する監査の徹底等

勧告	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>国土交通省は、道路運送法第 94 条第 4 項に基づき、貸切バス事業者に対する監査を実施している。</p> <p>監査は、自動車運送事業等監査規則（昭和 30 年運輸省令第 70 号。以下「監査規則」という。）及び「自動車運送事業の監査方針について」（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知。以下「監査方針」という。）（注）に基づき、実施することとされている。</p> <p>（注） 総合的な対策を踏まえ、監査方針は、「「自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について」の一部改正について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 154 号・国自旅第 224 号・国自貨第 88 号・国自整第 217 号国土交通省自動車局長通知）により改正され、新たに貸切バス事業に係る「一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知。以下「新監査方針」という。）が制定されている。</p> <p>総合的な対策においては、監査等の実効性の向上のため、国の監査・審査業務の在り方を抜本的に見直すとして、監査から処分までの期間の短縮、道路運送法第 43 条の 2 第 1 項に基づく一般貸切旅客自動車運送適正化機関（以下「適正化機関」という。）による巡回指導（注）の監査への活用等を行うとされている。</p> <p>（注） 適正化機関の巡回指導は、悪質事業者の国への通報及び事業者の法令遵守状況の継続的な確認を通じて、国の監査機能を補完し業界の自主的改善を促進することにより、貸切バス事業における事故防止を徹底し業界全体の安全意識を向上させることを目的として、適正化機関の事業区域内に存する全ての営業所に対し、原則、毎年度 1 回実施するものとしている（国が監査を実施した又は実施する予定の事業者（継続監視対象事業者）を除く。）。</p>	<p>図表 2-(2)-①</p>
<p><b>ア 監査計画の策定</b></p> <p>監査規則第 4 条第 2 項に基づき、地方運輸局長は、貸切バス事業に係る監査計画を定めなければならないとされており、同条第 5 項において、監査計画は、年度ごとに、監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項その他の監査の実施の概要について、定めるものとされている。</p> <p>また、監査規則第 5 条において、「監査は、監査計画に基づいてこれを行う。ただし、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長が特に必要と認める場合は、監査計画に基づかないで監査を行うことができる。」とされている。</p>	<p>図表 2-(2)-②</p>
<p><b>イ 行政処分後の再監査</b></p> <p>地方運輸局等は、監査の結果に基づき行政処分等を行っており、事業の改善状況の報告を命じた貸切バス事業者に対して、監査方針に基づき、行政処分等を行った日から原則 3 月以内に監査（以下「再監査」という。）を実施するも</p>	<p>図表 2-(2)-③</p>

<p>のとされていた。</p> <p>しかし、総合的な対策において、問題のある貸切バス事業者に対しては迅速かつ厳格に対応するとされたことを受け、平成 28 年 12 月 1 日以降は、新監査方針に基づき、監査を実施し、法令違反が確認された場合は、当該確認の日から 30 日以内に指摘事項確認監査を実施するものとされている。</p> <p>指摘事項確認監査において、是正措置が講じられていないことが確認された場合は、「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 28 年 11 月 18 日付け国自安第 157 号・国自旅第 227 号・国自整第 220 号国土交通省自動車局長通知）に基づき、事業の改善状況の報告を命じるほか、3 日間の事業の停止処分を行うものとされている。また、事業の改善状況の報告を命じられた事業者に対する監査において、是正措置が講じられていないことが確認された場合は、許可の取消処分を行うものとされている。</p>	<p>図表 2-(2)-④</p> <p>図表 2-(2)-⑤</p> <p>図表 2-(2)-⑥</p>
<p><b>ウ 監査総合情報システム</b></p> <p>国土交通省は、効率的かつ効果的な監査の実施を図る観点から、監査の際に事業者情報を検索及び閲覧できるよう、道路運送事業者の情報を蓄積する「運送事業者監査総合情報システム」（旧称「道路運送関係行政情報システム」。以下「監査総合情報システム」という。）を平成 19 年 3 月から運用している。</p> <p>監査総合情報システムは、国土交通省本省と各地方運輸局等をネットワークで接続しており、各地方運輸局等が、道路運送事業者の事業者名、電話番号、営業所名称、処分状況等のデータの更新を行っている。これらのデータは、国土交通省本省、地方運輸局等の監査業務において、監査対象事業者を決めた後の事業者情報の確認等に利用されている。</p>	<p>図表 2-(2)-⑦</p>
<p>監査総合情報システムは、平成 24 年度の大規模改修を経て、25 年度以降は年間約 1,200 万円から 1,500 万円で運用されている。</p>	<p>図表 2-(2)-⑧</p>
<p>なお、監査方針において、運輸支局等は、管内の事業者に係る監査の端緒に関する情報に基づいて、優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて継続的に監視すべき事業者（以下「継続監視事業者」という。）を適切に把握しておくこととされている。継続監視事業者について、国土交通省は、具体的には、①処分後、改善の意志が感じられない事業者、②苦情の多い事業者、③違反点数の多い事業者、④その他特に監視が必要と思われる事業者等であるとしている。</p>	<p>図表 2-(2)-⑨</p>
<p><b>エ 新規許可事業者への監査</b></p> <p>地方運輸局等は、新規許可を受けた旅客自動車運送事業者（以下「新規許可事業者」という。）に対する監査（以下「新規許可監査」という。）を実施することとされている。</p> <p>平成 21 年 9 月までは、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについ</p>	<p>図表 2-(2)-⑩</p>

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号国土交通省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。現在は廃止されている。)に基づき、運輸開始から6か月以内に新規許可監査を実施することとされていた。

監査方針及び新監査方針においては、新規許可事業者を監査の対象とすることとされているが、その実施時期までは明示されていない。

図表 2-(2)-⑪

### 【調査結果】

今回、7 地方運輸局及び 15 運輸支局における監査の実施状況を調査した結果は、以下のとおりである。

#### ア 監査計画の策定

調査した地方運輸局における平成26年度から28年度までの監査計画の策定状況をみたと、次のとおり、地方運輸局は運輸支局が作成した監査計画を受理するだけで、地方運輸局として具体的な監査計画を定めていないことが確認された。

図表 2-(2)-⑫

- ① 運輸支局が毎月、監査の対象や時期を記載した監査予定表を作成し、地方運輸局に報告しているものの、地方運輸局としての年度ごとの監査計画は定めていない(関東運輸局、近畿運輸局、九州運輸局)。
- ② 監査規則に定められた事項が網羅されていない(北海道運輸局、東北運輸局、中部運輸局、中国運輸局)。

こうしたこととなっている理由について、これらの地方運輸局では、①監査対象事業者は事故の発生、警察等からの通報を受けて選定していることが多く、事前に選定することは困難であるため、②実際に監査を行う運輸支局が独自に計画を定めれば足りるためなどとし、特段の支障はないとしており、監査計画の策定が形骸化している。

監査計画の策定目的について、国土交通省は、監査の効果的・効率的な実施に資するためであるとしている。この目的に鑑みると、地方運輸局等の実態を踏まえつつ、監査計画の策定主体、策定期間、計画期間、記載事項等を検討し、後述イの指摘事項確認監査等の計画的な実施にも資する監査計画とすることが重要である。

#### イ 行政処分後の再監査

2 地方運輸局(注1)及び25 運輸支局(注2)が平成25年度から27年度までの間に行った行政処分計523件のうち、再監査を実施したものは509件であった。これらのうち、行政処分を行った日から再監査を実施した日までの期間(以下「再監査期間」という。)が3か月を超過しているものが180件(35.4%)みられ、中には、約2年9か月(995日)となっているものもみられた。

図表 2-(2)-⑬

また、当省の調査時点（平成 28 年 8 月から 11 月まで。以下同じ。）で再監査を実施していないものも 14 件みられ、いずれも、行政処分から 3 か月を超過していた。

再監査が遅れた理由については、

- ① 監査の担当人員が少ないため、
  - ② 当該貸切バス事業者が再監査に非協力的であるため、
  - ③ 法令違反によっては、施設の工事が必要なものなど、対応に時間がかかる事項もあり、3 か月以内に改善されない場合があるため、
  - ④ 違反事項や処分の内容によっては、一定期間の実績を確認する必要があり、3 か月では不十分であるため
- などとしている。

しかしながら、平成 28 年 12 月から導入された指摘事項確認監査は、法令違反が確認された日から 30 日以内に実施するものとされており、当該監査において是正措置が講じられていないことが確認された場合は、さらに重い行政処分が課されることとなっていることから、規定どおりの時期に実施することが一層重要となっており、監査の計画的な実施が求められる。

また、上記③及び④のように、「対応に時間がかかる事項」や、「一定期間の実績を確認する必要がある」事項については、指摘事項確認監査実施後においても、改善状況のフォローアップが必要であり、指摘事項の内容に応じて時期を適切に設定し、計画的に実施することが重要である。

なお、再監査期間が 3 か月を超過したものの割合について地方運輸局等別にみると、東京運輸支局が 83.9%と最も多く、次いで、愛知運輸支局及び静岡運輸支局が 75.0%、宮城運輸支局及び熊本運輸支局が 71.4%などとなっていた。

一方、旭川運輸支局及び岡山運輸支局では、3 か月を超過したものはみられなかった。

（注）1 北海道運輸局及び近畿運輸局である。

2 調査対象の 15 運輸支局並びに北海道運輸局及び九州運輸局管内の計 10 運輸支局（函館、旭川、室蘭、釧路、帯広、北見、長崎、大分、宮崎、鹿児島）である。

## ウ 監査総合情報システムの活用

継続監視事業者の把握等には、監査総合情報システムに入力されている行政処分情報、監査実績及び苦情の情報が活用できると考えられるが、調査した地方運輸局及び運輸支局における監査総合情報システムの活用状況をみると、次のとおり、活用に課題がある。

- ① 監査対象の選定に当たって、独自に表計算ソフト（エクセル）を作成した上で、監査情報に特化したデータベースとして、管内の運輸支局との間で共有しており、監査総合情報システムの抽出機能等は補完的に使用しているものが 2 地方運輸局（北海道、関東）ある。
- ② 監査総合情報システムは、監査対象の選定には直接使用せず、当該事業者

図表 2-(2)-⑭

図表 2-(2)-⑬  
(再掲)

図表 2-(2)-⑮

の情報を確認するために補完的に使用しているとするものが 2 地方運輸局（近畿、中国）及び 8 運輸支局（札幌、東京、神奈川、大阪、広島、岡山、福岡、佐賀）ある。

こうしたこととなっている理由について、各地方運輸局及び運輸支局は、監査対象の選定に必要な情報を入手するための操作が煩雑であること、監査日などの項目での検索や処分内容などでの用語検索等ができないことなどを挙げている。

また、監査総合情報システムでは、新規許可事業者のうち、監査を実施した事業者の一覧表は CSV ファイル（注）で出力できるが、監査未実施の新規許可事業者を検索できないため、各地方運輸局が独自に表計算ソフト（エクセル）で作成した新規許可事業者一覧と、当該 CSV ファイルとを突合するなどの方法を採る必要があるなど非効率なものとなっている。

さらに、監査総合情報システムへの入力作業の実施状況をみたところ、運行管理者講習の受講実績は、地方運輸局が講習実施機関から入手した情報に基づき入力を行っているが、一度に入力できるデータ数が限られている上、入力したデータに多数のエラーが発生するため、入力を終えるまでに半年以上を要しているとする地方運輸局もみられた（九州運輸局）。同講習は平成 28 年度には全国で約 15 万 5,000 人が受講しており、前述のとおり、今後受講者は増加すると見込まれることから、効率的な入力方法の検討が重要である。

加えて、適正化機関による巡回指導の結果については、定期報告又は速報として国に報告することとされているが、監査総合情報システムに入力することとされておらず、監査総合情報システムに反映することにより、監査の効果的な実施に資すると考えられる。現行の監査総合情報システムは、平成 30 年度に更新時期を迎えるため、その際に適正化機関による巡回指導の結果の反映を検討することが求められる。

（注）CSV ファイルとは、データベースなどで、各項目のデータをカンマで区切ったテキスト形式のファイルである。

## エ 新規許可事業者への監査

### （7）新規許可監査の実施時期

調査した 15 運輸支局による新規許可監査の実施時期をみると、宮城運輸支局において運輸開始届出日から 6 か月以内に実施するとしているなど、9 運輸支局が独自の目安を設けている一方で、6 運輸支局は独自の目安を設けていなかった。

### （4）新規許可監査の実施状況

調査した 15 運輸支局における平成 26 年度及び 27 年度の新規許可件数計 74 件の中には、次のとおり、新規許可監査が長期間実施されていない事例がみられた。

図表 2-(2)-⑯

図表 2-(2)-⑰

図表 2-(2)-⑱

図表 2-(2)-㉑

<p>① 当省の調査時点で既に新規許可監査を実施していたものは、10 運輸支局で計 45 件みられた。これらのうち、運輸開始届の提出日（東京、神奈川、山梨及び奈良運輸支局においては、運輸開始日。以下「運輸開始届出日等」という。）から新規許可監査の実施日までの期間が 6 か月を超えているものは、9 運輸支局で計 30 件（66.7%）みられた。中には、当該期間が約 1 年 5 か月（512 日）となっているものもみられた。</p>	
<p>なお、新規許可監査の実施日までの期間の平均は、219.3 日と 6 か月（約 180 日）より長くなっている。</p>	<p>図表 2-(2)-㉔</p>
<p>② 当省の調査時点で新規許可監査を実施していないものは、10 運輸支局で計 29 件みられた。これらのうち、運輸開始届出日等から当省の調査時点までの期間が 6 か月を超えているものは、6 運輸支局で計 13 件（44.8%）みられ、中には、当該期間が約 2 年 3 か月（814 日）となっているものもみられた。</p>	
<p>新規許可監査を長期間実施していない理由について、運輸支局は、</p> <p>① 死亡その他の重大事故や通報などにより、突発的に優先順位の高い案件が入ってくると、新規許可事業者の監査については後回しになるため、</p> <p>② 運行実績や関係書類がそろっていないと、監査を実施する意味がないため</p> <p>などとしている。</p>	<p>図表 2-(2)-㉕</p>
<p>国土交通省は、平成 29 年 6 月 9 日に監査方針を改正し、従来監査対象となっていた長期間監査を実施していなかった事業者を監査対象から除外し、適正化機関による巡回指導の対象にすることにより、継続監視事業者に対する監査に注力するとしている。適正化機関による巡回指導の活用を含む監査業務の見直しを行う際には、新規許可監査も適切な時期に実施できるよう、監査に当たる職員の業務量等についても検討することが重要である。</p>	<p>図表 2-(2)-㉖ 図表 2-(2)-㉗</p>
<p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、国土交通省は、地方運輸局等における監査の徹底等を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>総合的な対策に基づき、法令違反の早期是正、不適格者の排除等や監査等の実効性の向上を図る観点から見直された監査等について、適時かつ適切に実施されるよう工程管理の在り方を検討し、その結果を地方運輸局等に示すこと。その際、</p> <p>① 新たに導入された指摘事項確認監査等必要な監査の適時かつ適切な実施に資するよう、地方運輸局等の実態を踏まえつつ、監査計画の策定主体、策定期等々を検討し、現行の監査計画の在り方を見直すこと。</p> <p>② 監査総合情報システムについて、監査対象の効率的かつ確実な把握に活用できるように、監査日などの項目での検索や処分内容などでの用語検索、監査未実</p>	

<p>施の新規許可事業者の一覧等のCSVファイルなどの利用が容易な形式での出力等の機能を付加すること。</p> <p>また、監査総合情報システムへの情報入力の効率化を図ること。</p> <p>さらに、新たに導入される適正化機関による巡回指導の情報は、監査に際し有益な情報であると考えられることから、監査総合情報システムへの入力等を検討すること。</p> <p>③ 新規許可監査の実施時期の目安を示すとともに、適正化機関の活用を含む監査業務の見直しに当たっては、長期間監査が未実施の新規許可事業者が生じないように検討すること。</p>	
--	--

図表 2-(2)-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（報告、検査及び調査）

第 94 条 （略）

2・3 （略）

4 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして自動車、自動車の所在する場所又は道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他自動車を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所その他の事業場（道路運送事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の管理に係るものに限る。）に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

図表 2-(2)-② 自動車運送事業等監査規則（昭和 30 年運輸省令第 70 号）（抜粋）

（監査計画）

第 4 条 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貨物自動車運送事業（特別積合せ貨物運送をするものに限る。）に関する監査計画を定め、これを地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長に通知しなければならない。

2 地方運輸局長は、前項の自動車運送事業以外の自動車運送事業、自動車分解整備事業及び優良自動車整備事業に関する監査計画を定めなければならない。

3・4 （略）

5 前四項の監査計画は、年度ごとに監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項その他の監査の実施の概要について、定めるものとする。

（監査方法）

第 5 条 監査は、監査計画に基づいてこれを行う。ただし、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長が特に必要と認める場合は、監査計画に基づかないで監査を行うことができる。



図表 2-(2)-③ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

なお、一般監査を実施した事業者において、全般的な法令遵守状況を確認する必要があると認められた場合は、特別監査に切り替えるものとする。

①～② （略）

② 行政処分等を受けた際に、事業の改善状況の報告を命じられた事業者

③ （略）

4. （略）

5. 監査の実施方法等

(1) 監査の実施に当たっては、各地方運輸局の自動車交通部、自動車監査指導部及び自動車技術安全部並びに各運輸支局（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) （略）

(3) 監査は、大別して次の方法により実施するものとする。

① 臨店による監査（事業者の営業所その他の事業場又は事業用自動車の所在する場所に立ち入って実施するもの（③を除く。））

② 呼出による監査（当該事業者の代表者若しくはこれに準ずる者又は運行管理者等事業運営の責任者（以下「代表者等」という。）を地方運輸局又は運輸支局等へ呼び出して実施するもの）

③ 街頭監査（事業用自動車の所在する場所へ立ち入って実施するものであって、バスに係る発着場等街頭において実施するもの）

(4) （略）

(5) 次のいずれかの場合は、呼出による監査を実施することができるものとする。

① 3. ②の事業者の監査を実施する場合

② 監査端緒により確認する事項が限定的であり、臨店によらなくても支障がないと判断される場合

(6) 3. ②の事業者の監査は、行政処分等を行った日から原則として3月以内に実施するものとする。

図表 2-(2)-④ 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（平成 28 年 6 月 3 日  
軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

## II. 対策の主な内容

以下、基本的な考え方に沿って、対策の主な内容を示す。

(1)・(2) (略)

(3) 監査等の実効性の向上

① 国の監査・審査業務の見直し

- ・ 上記(2)に掲げる目的を達成するため、国の監査業務は、問題のある事業者や運行管理者に対する迅速かつ厳格な対応と、継続的な監視に重点化
- ・ 国は、このような重点化を実効性あるものにするため、下記②に掲げる民間の取組を的確に支援
- ・ 事業許可やその更新に関する国の審査業務においても、安全な運行を継続的に行う能力について、厳格なチェックを実施

②・③ (略)

(4)・(5) (略)

図表 2-(2)-⑤ 一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自  
安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

## 2. 監査の種類

事業者に対する監査の種類は、次のとおりとする。

(1)～(3) (略)

(4) 指摘事項確認監査

次の①及び②の監査を指摘事項確認監査とする。

- ① 特別監査又は一般監査において、輸送の安全に関わる緊急を要する重大な法令違反（「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 28 年 11 月 18 日付け国自安第 157 号、国自旅第 227 号、国自整第 220 号）3.（7）各号に掲げる違反をいう。）以外の違反のおそれがあると認められる事項が確認された場合に、当該確認の日から 30 日以内に是正状況を確認するために行う監査
- ② 街頭監査において輸送の安全に関わる重大な法令違反（所要の交替運転者がいない場合、運転者の疲労、疾病等により安全な運行が継続できないおそれを確認した場合、明らかな酒気帯び及び無車検運行をいう。）以外の違反事項が確認された場合に、街頭監査の日から 30 日以内に是正状況を確認するために行う監査

## 3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

(略)

①～⑱ (略)

- ⑱ 指摘事項確認監査の際に、事業の改善状況の報告を命じられた事業者
- ⑲ (略)
- 4. (略)
- 5. 監査の実施方法等
  - (1)～(4) (略)
  - (5) 次のいずれかの場合は、呼出による監査を実施することができるものとする。
    - ① 2.(4)の指摘事項確認監査を実施する場合
    - ② 監査端緒により確認する事項が限定的であり、臨店によらなくても支障がないと判断される場合
  - (6)～(8) (略)
  - (9) 3.⑱に基づき実施する監査については、指摘事項確認監査の日から30日以内に実施するものとする。
- 6. (略)
- 7. 是正指示書の交付及び指摘事項確認監査
  - (1) 特別監査、一般監査又は街頭監査の際に法令違反事項を確認した場合、是正指示書を交付する。なお、当該是正指示書には、「直ちに是正すること」及び「運輸支局等又は地方運輸局が30日以内に指摘事項確認監査を行う」旨を記載するものとする。
  - (2) 街頭監査において他管轄の事業者に対し是正指示書を交付した場合は、直ちにその旨を事業者の営業所を管轄する運輸支局等へ通知する。
  - (3) 是正指示書を交付した場合又は(2)により交付した旨の通知があった場合、事業者の営業所を管轄する運輸支局等又は地方運輸局は、当該是正指示書の交付の日から30日以内に2.(4)の指摘事項確認監査を行う。

図表2-(2)-⑥ 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28年11月18日付け国自安第157号・国自旅第227号・国自整第220号国土交通省自動車局長通知)(抜粋)

- 1. 通則
  - (1) 行政処分の種類は、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(以下「自動車等の使用停止処分」という。)、事業の停止処分及び許可の取消処分とする。
    - また、これに至らないものは、軽微なものから順に、勧告、警告とし、行政処分とこれらを合わせたものを「行政処分等」という。
  - (2)～(15) (略)
- 2.・3. (略)
- 4. 事業の停止処分
  - (1) 事業の停止処分は、次の①、②又は③のいずれかに該当することとなった場合(5.(1)又は5.(2)に該当する場合を除く。)に、当該違反営業所等に対して行うものとする。
    - なお、①による事業の停止処分は6月以内の期間を定めて行うとともに、2回目以降の発動は、前回の発動の後に付された違反点数の累計が51点以上となった場合に行うものとする。

①・② (略)

③ 貸切の監査方針 2. (4)①に規定する指摘事項確認監査（以下「指摘事項確認監査」という。）において、是正措置が講じられていないことを確認した場合。ただし、自助努力では実施不可能な厳にやむを得ない事情があつて、是正措置が講じられていない場合又は記載事項の不備を確認したが、当該不備が不注意から起こる見落としとしてであることが明らかな場合は、この限りでないが、これらの場合であっても、許容しうる最も短い期間を定めて是正措置が講じられたことを報告させ、それを確認できたときのみとする。

(2)～(10) (略)

(11) (1)③の場合の事業の停止期間は、3日間とし、行政処分等（許可の取消処分を除く。）の際に付加するものとする。

#### 5. 許可の取消処分

(1) 許可の取消処分は、次の①から⑥までのいずれかに該当することとなった場合（(2)に該当する場合を除く。）に行うものとする。ただし、許可の取消処分を行うことにより、地域住民等の生活交通の確保、高齢者、身体障害者等移動制約者の移動手段の確保その他公共の利益に著しい障害が生じるおそれがある場合であつて、事業者が改善計画を文書で提出し、これに従つて改善措置を講じることにより、輸送の安全及び利用者の利便が確保されると認められる場合には、3. に規定する自動車等の使用停止処分又は4. に規定する事業の停止処分を行うことができるものとする。

①～⑤ (略)

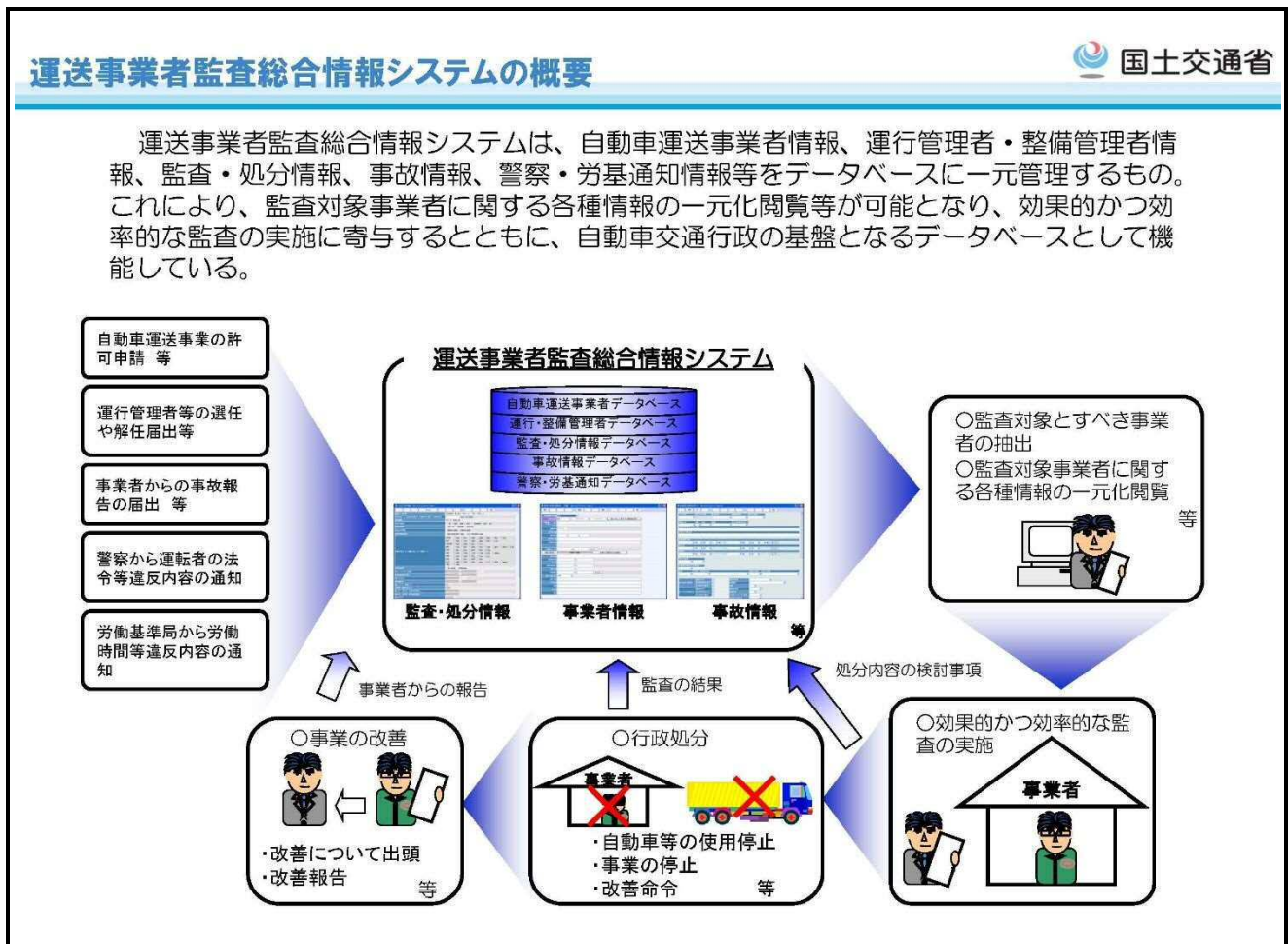
⑥ 指摘事項確認監査において、是正措置が講じられていないことを確認し、このため事業の改善状況の報告を命じるとともに、貸切の監査方針 3. ⑱に基づき実施する監査において、なお、是正措置が講じられていないことを確認した場合。ただし、自助努力では実施不可能な厳にやむを得ない事情があつて、是正措置が講じられていない場合又は記載事項の不備を確認したが、当該不備が不注意から起こる見落としとしてであることが明らかな場合は、この限りでないが、これらの場合であっても、許容しうる最も短い期間を定めて是正措置が講じられたことを報告させ、それを確認できたときのみとする。

(2)・(3) (略)

(注) 1 下線は当省が付した。

2 下線部の「貸切の監査方針」とは、「一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）をいう。

図表 2-(2)-⑦ 監査総合情報システムの概要



(注) 国土交通省の資料による。

図表 2-(2)-⑧ 監査総合情報システムに係る予算額

(単位：千円)

年度		平成 22	23	24	25	26	27	28	29
旧システム	運用支援・維持管理	23,617	23,617	13,675	—	—	—	—	—
	機器賃貸借	11,998	8,458	5,638	—	—	—	—	—
現システム	開発経費	—	—	57,835	—	—	—	—	—
	改修経費	—	—	—	—	—	—	3,204	7,884
	運用支援・維持管理	—	—	2,471	4,403	4,529	4,529	4,529	6,843
	機器賃貸借	—	—	3,129	7,349	7,559	7,559	7,559	756
計		35,615	32,075	82,748	11,752	12,088	12,088	15,292	15,483

(注) 1 当省の調査結果による。  
2 平成 29 年度は要求額である。

図表 2-(2)-⑨ 自動車運送事業の監査方針について(平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知)(抜粋)

4. 監査対象事業者の把握

(1) 運輸支局、運輸監理部及び沖縄総合事務局(以下「運輸支局等」という。)は、当該管内の事業者に係る監査端緒に関する情報に基づいて、優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて継続的に監視すべき事業者を適切に把握しておくものとする。

(2) 運輸支局等(沖縄総合事務局を除く。)は、随時、(1)により把握した事業者に関する情報を地方運輸局と共有するものとする。

なお、把握した事業者が他の運輸支局等の管轄区域内に営業所を有する場合、地方運輸局は当該運輸支局等に対し、当該事業者に係る情報を提供するものとする。

(3) (略)

図表 2-(2)-⑩ 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 号国土交通省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) (略)

(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

②～⑮ (略)

(3)・(4) (略)

2.～4. (略)

(注) 現在は廃止されている。

図表 2-(2)-⑪ 監査方針及び新監査方針における新規許可事業者に対する監査に係る規定

○ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

1.・2. （略）

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

（略）

①～⑩ （略）

⑫ 新規許可又は事業の譲受の認可を受けた旅客自動車運送事業者（譲り受けた事業と同種類の旅客自動車運送事業を既に経営している事業者を除くことができる。）

⑬～⑳ （略）

4.～7. （略）

○ 一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

1.・2. （略）

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

（略）

①～⑩ （略）

⑪ 新規許可又は事業の譲受の認可を受けた事業者（一般貸切旅客自動車運送事業を既に経営している事業者を除くことができる。）

⑫～⑲ （略）

4.～8. （略）

図表 2-(2)-⑫ 監査規則に定められた事項を記載した監査計画を定めていない事例

地方運輸局名	概要	策定していない理由
① 地方運輸局が監査計画を定めず、運輸支局が毎月、監査の対象や時期を記載した監査予定表を作成している例		
関東運輸局	<p>毎月運輸支局が作成した監査対象及び監査時期を記載した監査予定表（監査計画）をもって、監査計画に代えている。</p> <p>運輸支局が入力した監査計画の内容は運輸局が確認している。</p>	<p>監査計画について、関東運輸局内においては、特別監査（社会的影響が大きい事故等を引き起こした場合）を運輸局が行い、その他の一般監査等を運輸支局が行うという分担をルール化しているため。</p>
近畿運輸局	<p>自動車運送事業の監査方針及び自動車運送事業者に対する監査の実施要領を定め、監査対象の選定の考え方を示しているものの、年度ごとの対応については、管内運輸支局に対し、運輸支局別の監査等目標値を年度当初の会議において示しているのみで、監査規則に沿った監査計画は作成していない。</p> <p>監査対象の具体的な選定は、監査方針の考え方に沿って、管内事業者等の状況を日常的に把握している運輸支局に任せており、それ以外は、問題があるとみられる事業者があった場合に個々に指示する程度である。</p> <p>ただし、運輸支局からは、次月の監査対象の予定リストの報告を求めている。</p>	<p>監査の目的は、事故を未然に防ぐというものであり、監査は、臨機応変に必要な事業者に対し必要なタイミングで実施すべきもので、件数のノルマの達成を優先すべきではないと考えているため。</p>



地方運輸局名	概要	策定していない理由
九州運輸局	<p>平成 21 年度から数年間は監査規則に基づく監査計画を策定したが、最近 3、4 年は策定していない。</p> <p>管内運輸支局に対して各運輸支局の年間監査実施目標事業者数を提示し、各運輸支局から四半期ごとの監査実施目標事業者数の報告を求めた上で「監査実施計画」を策定しているものの、策定した計画は、管内運輸支局に提示していない。</p> <p>なお、福岡運輸支局では、九州運輸局から監査実施計画は提示されていないが、毎月末に同支局の監査部門の職員による会議を開催して、監査対象事業者、監査担当者等を協議し、同支局内の決裁を経て、監査実施日、監査予定事業者の名称・営業所・保有台数・所在地、監査部門担当官、監査の端緒等を記載した監査計画を毎月策定しており、同計画に基づき監査を実施しているとしている。</p>	<p>監査は端緒がなければ実施することができないことなどから、年間計画を策定することは困難な上、具体的な監査計画については、県内事業者の状況を十分把握できており、かつ実際に監査を実施する運輸支局でなければ策定は困難である。</p>
② 運輸支局ごとの監査実施目標数を計上したものを監査計画としており、監査規則に定められた事項が記載されていない例		
東北運輸局	<p>毎年度、「自動車運送事業の監査方針及び監査実施計画」を策定し、運輸支局ごとの監査件数の計画を示しているが、監査対象、監査時期は具体的に定めていない。</p>	<p>監査の対象は「自動車運送事業の監査方針について」（平成 26 年 1 月 27 日一部改正。内容は、国土交通本省が策定した監査方針とほぼ同じ）に記載し、監査時期については、重要な法令違反の疑いのある事業者から優先的に実施するほか、社会的影響の大きい事故又は違反が発生した場合には速やかに実施することとしている。</p>

地方運輸局名	概要	策定していない理由
中部運輸局	<p>毎年度、監査実施方針、重点事項等を記載した監査計画を作成しているが、監査の対象、監査時期、監査の分担等は、平成 25 年 9 月に中部運輸局で策定した監査方針に基づき実施している。具体的な実施内容等については、本省から示された「自動車運送事業監査関係業務処理要領内規」（平成 25 年 10 月、27 年 1 月最終改正）に基づいている。</p> <p>また、運輸支局において、毎月監査対象事業者を記載した監査実施計画を作成している。</p>	<p>監査対象事業者としては、①長期未実施の事業者のほか、②社会的影響が大きい事故、違反等を端緒とするもの、③法令違反に関する具体的な苦情や通報（関係機関、内部告発等）を端緒とするものがあり、臨機応変に実施する必要があるため。</p>
中国運輸局	<p>毎年度、監査計画（管内全体分及び管内各運輸支局分）を策定し、年度末又は年度初めの会議等で各運輸支局に示達しているが、貸切バス（貸切）のほか、路線バス（乗合）、タクシー（乗用）、トラック（貨物）を一括して、過去 3 年間の監査実績等に基づき当該年度の監査実施目標数を計上したものであり、監査規則第 4 条第 5 項で規定された、監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項等は記載していない。</p> <p>これを受けて各運輸支局が具体的な監査計画を策定することになっている。</p>	<p>監査担当職員は、貸切のほか、乗合、乗用、貨物の全業種を担当していることから、ほとんどの場合、監査は、事故の発生、警察及び労働局からの通報等を端緒に実施しているのが実態であり、監査規則に定められたとおりに監査計画を策定しても、そのとおりに実施することは難しい。</p>
③ 運輸支局が報告した監査対象事業者一覧をまとめたものを監査計画としており、監査規則に定められた事項が記載されていない例		
北海道運輸局	<p>「北海道運輸局自動車運送事業業監査実施要領」（平成 14 年 7 月 1 日付け北自監第 3 号・北技安第 1 号北海道運輸局長通知）に基づき、各運輸支局から自動車運送事業の監査対象事業者一覧を上申させ、これを取りまとめて毎年 4 月末までに監査計画を策定しているが、監査規則第 4 条第 5 項で定められた事項のうち、監査の時期、監査の分担及び監査事項を監査計画に記載していない。</p>	<p>運輸支局では、年度当初に、対象事業者ごとの監査実施時期を決定しているものではないことから、監査計画にこれを記載することは困難である。</p> <p>運輸支局は、左記実施要領に基づき、毎月、監査対象・時期を記載した監査予定表を作成し、支障なく監査を実施している。</p>
④ 監査計画を策定していない年度がある例		
中国運輸局	<p>平成 26 年度及び 27 年度については策定したが、25 年度については策定しなかった。</p>	<p>理由は不明である。</p>

（注）当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑬ 行政処分件数及び再監査期間

(単位：件、日)

運輸支局名 (※は運輸局名)	行政処分件数		再監査期間					
	うち、再監査を実施した件数(A)	3か月を超過しているもの		平均日数	最短日数	中央値	最長日数	
		件数(B)	B/A					
(合計)	523	509	180	35.4%	102.1	0	77	995
札幌	30	30	5	16.7%	81.6	0	48	566
函館	8	8	5	62.5%	117.8	8	110.5	293
旭川	16	16	0	0.0%	44.6	1	44.5	91
室蘭	16	16	5	31.3%	79.8	14	74	180
釧路	6	6	2	33.3%	79.5	19	36	192
帯広	17	17	4	23.5%	72.4	2	72	242
北見	10	10	1	10.0%	44.5	12	34.5	105
宮城	7	7	5	71.4%	216.1	27	226	514
福島	12	11	2	18.2%	90.8	50	87	185
東京	60	56	47	83.9%	175.9	66	142.5	610
神奈川	41	41	11	26.8%	88.2	2	65	370
山梨	35	35	2	5.7%	67.5	59	64	95
愛知	28	28	21	75.0%	136.2	51	125.5	321
静岡	12	12	9	75.0%	191.2	48	180.5	385
大阪	47	46	8	17.4%	67.7	6	61.5	482
奈良	8	8	3	37.5%	97.6	57	80.5	226
広島	7	7	1	14.3%	112.4	20	71	403
岡山	7	5	0	0.0%	39.6	4	47	65
福岡	40	37	14	37.8%	109.0	1	84	576
佐賀	8	8	4	50.0%	97.1	35	95	149
長崎	13	13	4	30.8%	118.7	47	87	310
熊本	8	7	5	71.4%	306.6	44	188	995
大分	16	16	2	12.5%	50.2	5	40.5	121
宮崎	7	6	2	33.3%	123.7	42	56	448
鹿児島	18	18	3	16.7%	79.9	20	46.5	463
※北海道	40	39	14	35.9%	83.3	6	67	298
※近畿	6	6	1	16.7%	65.3	0	45	204

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「行政処分件数」は、平成 25 年度から 27 年度までに行った行政処分の件数である。

図表 2-(2)-⑭ 運輸支局における再監査が遅れた理由

運輸支局名	理由
① 監査の担当人員が少ないため	
愛知	監査を担当する実施体制に比べ、監査対象事業者が多いため
岡山	監査室担当のマンパワーが実質3人であり、事案の精査に時間を要するため
② 当該貸切バス事業者が再監査に非協力的であるため	
福島	事業の改善に非協力的であることから、特別監査を実施する旨の最後通告を発しようとして何度も試みているが、いまだに接触できていないため
愛知	再監査は、貸切バス事業者における違反行為の改善がある程度進んでいなければ実施する意味がなく、取組が遅延している事業者については実施時期が遅延する傾向にあるため
熊本	改善状況について事業者に架電したところ、「通院のため運輸支局への出頭が困難」「最近貸切バス事業の実績がない」などという旨の説明を受けたため
③ 法令違反によっては、施設の工事が必要なものなど、対応に時間がかかる事項もあり、3か月以内で改善されない場合があるため	
大阪	行政処分において施設の改善について指摘したことから、期間内に対応できないことが明らかであったため
④ 違反事項や処分の内容によっては、一定期間の実績を確認する必要があり、3か月では不十分であるため	
宮城	行政処分により車両が長期にわたって使用停止となった場合は、使用再開後の改善状況を確認するために、一定の期間を置いてから改善状況を確認する必要があるため
東京	乗務時間の改善及び点呼の実施の改善が不十分であったことから、再指導を行い、一定期間を置いた後に改善確認を完了したため
大阪	行政処分において点呼簿の記載状況について指摘したことから、改善を担保すべく、ある一定期間の記載状況を確認する必要があったため

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑮ 監査対象の選定等における監査総合情報システムの活用状況

地方運輸局・ 運輸支局名	概要
<p>① 監査対象の選定に当たって、監査総合情報システムの抽出機能等は活用しておらず、独自に表計算ソフト（エクセル）を作成した上で、監査情報に特化したデータベースとして、管内の運輸支局との間で共有しているもの：2 地方運輸局（北海道、関東）</p>	
北海道運輸局	<p>監査総合情報システムが監査に特化したシステムではなく、監査対象の選定に必要な情報を入手するための操作が煩雑であることから、北海道運輸局として独自に監査情報に特化したデータベースをエクセルで作成し、北海道運輸局管内の運輸支局も使用可能な共用ドライブ上に掲載し、全局で共有している。このため、監査総合情報システムよりもこのデータベースを使用して監査対象を選定することが多い。</p>
関東運輸局	<p>関東運輸局管内の監査対象事業者の情報が入力された独自のエクセル表を「監査対象事業者リスト」として、関東運輸局及び管内の運輸支局が共有して使用している。</p> <p>監査総合情報システムは、事業の種類、管轄運輸支局、期間等を指定して監査の端緒（警察通報や労基通報等）ごとに事業者（営業所）を抽出する機能を有しており、監査対象事業者リストは、監査対象事業者の優先順位や処理状況を確認・共有するために作成しているもので、監査総合情報システムの情報を補完するものとしている。</p>
<p>② 監査総合情報システムは、監査対象を選定した後で、当該事業者の情報を確認するために補完的に使用しているとするもの：2 地方運輸局（近畿、中国）及び8 運輸支局（札幌、東京、神奈川、大阪、広島、岡山、福岡、佐賀）</p>	
近畿運輸局	<p>監査総合情報システムは、監査対象とする事業者に係る基礎情報を得るため、閲覧し活用している。</p> <p>また、許可申請の審査において当該事業者の行政処分・事故発生の状況の履歴や事業計画の誤り（営業所の所在地、位置等）を確認したり、事故報告を受理した際に事業者の基本情報を把握したりと、事業者台帳として活用している。</p>
中国運輸局	<p>監査総合情報システムによる情報は、事業者台帳のような形で利用しており、これにより直接、監査対象事業者を選定するという形では利用していない。</p> <p>監査は、貸切バスのほか路線バス、タクシー及び貨物トラックが対象であり、監査端緒も、事故の発生、他機関等からの通報等である。</p>

地方運輸局・ 運輸支局名	概要
札幌運輸支局	<p>監査対象事業者の選定に際して、監査総合情報システムは活用せず、その代わりに北海道運輸局管内で共用している監査情報のデータベース（エクセル形式）を活用している。このデータベースは、例えば、「監査日」や「処分内容」といった特定の用語（項目）による検索が可能であるが、監査総合情報システムは同じことができない。</p> <p>なお、監査総合情報システムを全く活用しないということではなく、監査対象が決まった場合に、事業者情報の収集などで補足的に使用することはある。</p>
東京運輸支局	<p>関東運輸局と共有している「監査対象事業者リスト」から監査対象事業者を抽出し、監査計画を作成している。「監査対象事業者リスト」の作成に当たっては、監査総合情報システムでの事業者情報を参考にしており、監査実施前にも監査総合情報システムから直近の事業者情報を得ている。</p>
神奈川運輸支局	<p>監査総合情報システムとは別に、関東運輸局の監査マニュアル（旅客）に基づき、「監査対象事業者リスト」に入力している。「監査対象事業者リスト」はエクセルファイルであるため、条件を設定して監査対象事業者を抽出するための操作が可能である。</p>
岡山運輸支局	<p>監査総合情報システムは、いわゆる事業者版住民基本台帳のようなものであり、事業者の基礎的データバンクであると認識しているため、監査対象事業者を選定する際には、利用していない。</p>
福岡運輸支局	<p>福岡運輸支局の輸送部門から監査部門に対し、新規許可事業者の名称や事業を開始した旨の情報が監査総合情報システムとは別に随時提供され、監査部門は、その情報も踏まえて監査計画を作成し、監査を実施している。</p> <p>福岡運輸支局では、各事業者の事業実施に関する内容等に変更があれば、随時、監査総合情報システムに追加していくが、監査総合情報システムに入力されている情報は、各事業者のデータで、事業者台帳の電子データ版にすぎず、特定の事項の入力による検索機能はない。</p> <p>このため、監査総合情報システムの情報は監査対象事業者の選定には全く活用できず、監査を実施する時点で当該事業者の状況を確認する手段としてしか活用できない。</p>
熊本運輸支局	<p>九州運輸局管内における運行管理者等一般講習の修了者に係る情報については、監査総合情報システムにより把握可能であり、貸切バス事業者に対する監査時において、運行管理者手帳により受講状況を確認できない場合、必要に応じて、運行管理者の講習の受講状況を確認することにより、当該情報を活用している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑯ 監査総合情報システムへの運行管理者講習受講者の情報入力作業等

地方運輸局・ 運輸支局名	概要
福岡運輸支局	九州運輸局が同局・管内運輸支局の共通フォルダに収納した運行管理者講習受講者に係る電子データを監査総合情報システムに入力している。入力数は年間約3,000人であるが、これを一度に入力するとエラーが生じることから、100人単位でしか入力することができない。また、100人分を入力すると、運行管理者でない受講者がいる、フリガナの誤りがある、姓と名の間が空いていないなどの理由から、少なくとも20人程度のエラーが発生し、その都度確認を行う必要がある。こうしたことから、平成28年度分の入力作業は、九州運輸局から入力指示があった時点から約5か月経過した現時点（当省の調査時点）で3分の2程度しかできていない。
東京運輸支局	NASVA及び民間認定機関の双方から運行管理者講習の受講者に係る情報の提供を受けており、受講歴を監査総合情報システムに入力している。
大阪運輸支局	NASVA及び民間認定機関から、運行管理者講習の受講者に係る情報の提供を受けており、受講歴を監査総合情報システムに入力している。貸切バス事業者の監査に当たり、事前に事業者の基礎情報（運行管理者講習の受講者に係る情報を含む。）を監査総合情報システムで確認している。
奈良運輸支局	NASVAの窓口となっているのが保安部門のため、監査総合情報システムへの入力作業は同部門の職員の担当としているが、同部門の職員が、入力された運行管理者に係る情報を利用することは想定しておらず、監査部門の職員が監査の端緒として活用している。その一例として、未受講者が確認された事業者について、優先的に監査を実施すべき事業者として継続監視事業者リストにリストアップしている。

（注）当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑰ 一般貸切旅客自動車運送適正化機関の巡回指導方針について（平成 29 年 3 月 31 日付け国自安第 272 号・国自旅第 425 号国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長通知）（抜粋）

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）第 43 条の 3 第 1 号に基づき、一般貸切旅客自動車運送適正化機関（以下「適正化機関」という。）は、一般貸切旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）に対して輸送の安全を阻害する行為の防止その他法又は法に基づく命令の遵守に関し指導を行うこととされている。

今般、以下のとおり適正化機関の行う指導について方針を定めたので巡回指導の実施にあたり遺漏なきを期されたい。

1.・2. （略）

### 3. 巡回指導計画

#### （1）年間計画の作成

適正化機関は、地方運輸局等から次年度の監査対象事業者が記載された業務実施計画（部外秘）の提供を受け、当該監査対象事業者以外を巡回指導の対象として次年度の年間計画を作成する。

#### （2）月次計画の作成

適正化機関は、地方運輸局等と意見交換を行い、年間計画で巡回指導の対象となった事業者の中から優先的に巡回指導を実施すべき事業者を決定する。

優先的に巡回指導を実施すべき事業者を対象として、指導員の稼働可能日数、巡回指導に要する業務量等を勘案したうえで、巡回指導を実施する月の前月 20 日までに月次計画を作成し、運輸局等に報告する。

重大事故等により新たに国の監査対象となった事業者については月次計画における巡回指導の対象から除くこととする。

#### （3）月次計画の変更

月次計画に変更が生じた場合は速やかにその旨を地方運輸局等に報告するものとする。

#### （4）留意事項

巡回指導対象事業者の決定にあたっては、以下の安全に関する取り組み等を総合的に考慮するものとする。

- ① 過去の事故歴・行政処分歴
- ② 貸切バス事業者安全性評価認定
- ③ 運輸安全マネジメント評価
- ④ 利用者等からの苦情
- ⑤ A S V 車両の導入状況 等

### 4. 巡回指導の体制等

#### （1）体制

巡回指導は、原則、適正化事業指導員 2 名 1 組の体制で、事業者の営業所を直接訪問して実施する。

#### （2）頻度



巡回指導は、適正化機関の事業区域内に存する全ての営業所に対し、原則、毎年度1回実施するものとする。(国が監査を実施した又は実施する予定の事業者(継続監視対象事業者)を除く。)

なお、適正化機関の体制が整備されるまでの当面の間は、可能な範囲で巡回指導の実施に努めるものとする。

### (3) 頻度の軽減措置

巡回指導の結果、貸切バス事業者安全性評価認定及び運輸安全マネジメント評価等を勘案し、優良であると認められる事業者に対しては巡回指導の頻度を軽減することを可能とする。ただし、頻度軽減は最大で2年間とする。

また、頻度軽減の対象となる事業者の割合は、当面の間は国の継続監視対象事業者数と同程度とする。

## 5.・6. (略)

## 7. 運輸局等への報告

### (1) 定期報告

巡回指導により法令違反が確認された事業者(速報の対象となる事業者を除く。)であって改善報告を行わない者又は改善報告に未改善事項が確認された者について、改善報告提出期限の属する月の翌月末までに当月分を取りまとめるうえ地方運輸局等に対して報告を行うものとする。

なお、巡回指導により法令違反が確認されなかった者及び改善が完了した者についても同様に報告を行うものとする。

### (2) 速報

次のいずれかに該当する場合は、定期報告によらず直ちに地方運輸局等へ報告を行うものとする。

① 正当な理由なく巡回指導を拒否した場合

② 輸送の安全に関わる緊急を要する重大な法令違反で次のいずれかに該当する場合

ア 運行管理者が全く不在(選任なし)の場合

イ 全ての運転者が健康診断を受診していない場合

ウ 運転者に対する指導監督及び特別な指導を全く実施していない場合

エ 整備管理者が全く不在(選任なし)の場合であって、事業用自動車の定期点検整備を全く実施していない場合

図表 2-(2)-⑱ 運輸支局における新規許可監査の実施時期の目安

運輸支局名	新規許可監査の実施時期の目安
札幌	実施時期を定めた規定はないが、運輸開始届の提出後、半年から1年程度で実施することとしている。
宮城、福島、奈良	実施時期を定めた規定はないが、現在も旧取扱いを参考に、運輸開始日から6か月以内に監査することとしている。
東京、神奈川、山梨	関東運輸局の定めたマニュアルに基づき、運輸開始（注2）から6か月以内に実施することとしている。
愛知	同局が定めた事務取扱規定に基づき、事業がおおむね軌道に乗った時期以降に実施することとしている。具体的には、運輸開始届の提出後、3か月以降1年以内に実施することとしている。
福岡	実施時期を定めた規定はないが、運輸開始届の提出後、1年以内に実施することとしている。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 運輸開始日と運輸開始届出日は、必ずしも同じ日ではない。

図表 2-(2)-⑱ 平成 26 年度及び 27 年度における貸切バス事業の新規許可件数及び新規許可監査の実施状況

(単位：件)

運輸 支局名	新規許可件数						
		監査実施済みの件数			監査未実施の件数		
		うち、6 か月を超過したもの		割合	うち、6 か月を超過していたもの		割合
		件数			件数		
札幌	7	5	3	60.0%	2	1	50.0%
宮城	2	2	1	50.0%	0	0	-
福島	3	3	3	100%	0	0	-
東京	18	9	7	77.8%	9	4	44.4%
神奈川	2	1	0	0.0%	1	0	0.0%
山梨	2	0	0	-	2	0	0.0%
愛知	6	4	2	50.0%	2	1	50.0%
静岡	3	0	0	-	3	3	100%
大阪	17	11	7	63.6%	6	3	50.0%
奈良	1	1	1	100%	0	0	-
広島	1	0	0	-	1	0	0.0%
岡山	1	0	0	-	1	1	100%
福岡	7	5	4	80.0%	2	0	0.0%
佐賀	2	2	0	0.0%	0	0	-
熊本	2	2	2	100%	0	0	-
合計	74	45	30	66.7%	29	13	44.8%

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「6 か月を超過したもの」とは、運輸開始届出日等から監査の実施日までの期間が 6 か月を超過したものをいう。

3 「6 か月を超過していたもの」とは、運輸開始届出日等から当省の調査時点までの期間が 6 か月を超過していたものをいう。

図表 2-(2)-⑳ 新規許可監査実施済事業者における運輸開始届出日等から新規許可監査までの日数

(単位：日)

番号	運輸支局名	日数	番号	運輸支局名	日数
1	札幌	0	24	愛知	*255
2	札幌	*245	25	大阪	*194
3	札幌	162	26	大阪	133
4	札幌	*280	27	大阪	*199
5	札幌	*439	28	大阪	*248
6	宮城	147	29	大阪	*200
7	宮城	*205	30	大阪	*210
8	福島	*365	31	大阪	84
9	福島	*217	32	大阪	*332
10	福島	*202	33	大阪	85
11	東京	*287	34	大阪	93
12	東京	*254	35	大阪	*261
13	東京	*478	36	奈良	*246
14	東京	134	37	福岡	*262
15	東京	*363	38	福岡	*254
16	東京	*214	39	福岡	*199
17	東京	*200	40	福岡	*232
18	東京	53	41	福岡	106
19	東京	*216	42	佐賀	138
20	神奈川	95	43	佐賀	155
21	愛知	100	44	熊本	*414
22	愛知	*292	45	熊本	*512
23	愛知	101			
最大日数			512		
最小日数			0		
平均日数			219.3		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 \*は、6か月を超過しているものを指す。

図表 2-(2)-① 新規許可監査を長期間実施していない理由

運輸 支局名	理 由
① 死亡その他の重大事故や通報などにより、突発的に優先順位の高い案件が入ってくると、新規許可事業者の監査については後回しになるため	
宮城	他に緊急の監査等の対応を要する事案があった。
東京	緊急性を有する監査を優先しているため、新規許可事業者に対する監査を迅速に実施することができない。公安委員会からの通知事案、労働局からの通報事案、交通事故の発生事案など、早急に監査を実施しなければならないものが監査件数全体の6割を占めているのが現状である。
広島	トラックやタクシーなどの他事業を含め事故を起こした事業者への対応等、突発的かつ優先順位が高い案件が多く発生したため。
岡山	貸切バス事業者の監査は、死亡事故や通報等を端緒に実施しており、単なる新規許可事業者という理由だけでは実施していない。
福岡	事故や違反を発見した場合に臨時に監査を実施することが最優先となるため、計画どおりに監査を実施できず、新規許可監査までに時間を要する。特に、トラック事業については、労働基準局から労働時間の違反に係る通報が多く寄せられ、このような事案についても監査を実施しなければならない。
熊本	死亡事故の発生等の重大な案件に係る監査を優先的に実施しているため、新規許可監査までに時間を要した。
② 運行実績や関係書類がそろっていないと、監査を実施する意味がないため	
札幌	早く新規許可監査を実施しても、対象とする運行が少なく、書類もそろわない。
福島	新規許可事業者は、いずれも除染作業員を送迎するバス事業者であり、冬期は除染作業が実施されず、バスの運行もないことから、監査の実効性を考慮して実施を延期した。
奈良	自動車の保有台数が少ない個人事業主であることから、新規許可監査の実施を延期した。
福岡	監査の対象となる運行実績がある程度チェックできるようになってからでないと、新規許可監査を実施する意味がない。

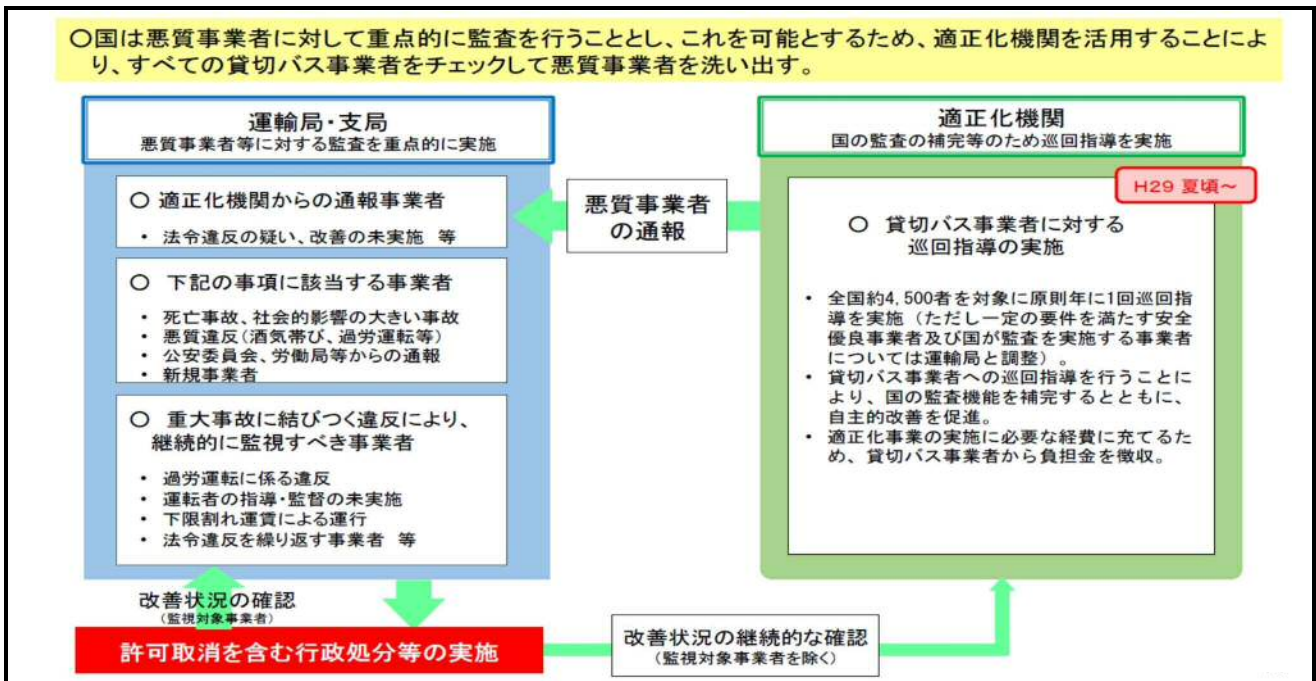
(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(2)-㉔ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知。平成 29 年 6 月 9 日改正）新旧対照表（抜粋）

新	旧
<p>1～2 （略）</p> <p>3. 監査対象事業者 特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。（略）</p> <p>①～⑫ （略）</p> <p>⑬ <u>過去に重大な事故を引き起こしたことや、重大な事故に結びつく法令違反が疑われること等により、継続的な監視が必要な事業者</u></p> <p>⑭～⑲ （略）</p> <p>4～8 （略）</p>	<p>1～2 （略）</p> <p>3. 監査対象事業者 特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。（略）</p> <p>①～⑫ （略）</p> <p>⑬ <u>長期間、監査（街頭監査を除く。）を実施していない事業者（適正化事業実施機関による巡回指導があった事業者及び公益社団法人日本バス協会が行う貸切バス事業者安全性評価認定制度により認定されている事業者を除くことができる。）</u></p> <p>⑭～⑲ （略）</p> <p>4～8 （略）</p>

（注）下線は当省が付した。

図表 2-(2)-㉕ 監査における適正化機関活用の概要



（注）国土交通省の資料（第 11 回「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」）に基づき、当省が作成した。