

自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正に関するパブリックコメントに対する意見

[illegible]

平成 2 5 年 4 月 4 日

自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正に
関するパブリックコメントに対する意見について

一般社団法人東京都トラック協会
会 長 大 高 一 夫
担 当：専務理事 綿引 正明
E-mail：

1 . 改正に対する全体的な意見

- (1) 貨物自動車運送事業に係る行政処分については、平成 1 7 年度以降毎年処分の強化が図られてきたところであるが、行政処分の強化を図るだけでは根本的解決にはならない。
- (2) 自動車運送事業等監査規則第 2 条によれば、監査の目的は事故防止の徹底を期するとともに運輸の適正を図ることを目的とされており、運輸の適正化も同時に行うべきである。具体的に法令遵守ができない背景には輸送の安全確保の原資となる再生産可能な適正運賃の収受ができないということであり、その原因は業界の過当競争にあると思料される。
- (3) 今般、国土交通省の貸切バス運賃・料金制度WGが需給調整規制の撤廃により新規参入が容易で供給過剰となる一方、需要減少と価格競争が激化したことにより「公示に基づく届出運賃・料金が守られていない」現状と課題を踏まえ、合理的で実効性のある新たな公示運賃・料金制度の枠組みを検討する方向を打ち出し、運賃・料金の原価計算の算定方式・タリフが提示されたと仄聞している。トラックについても経営実態は貸切バスと全く同じであり、早急に運賃・料金制度を検討してトラック業界に提示することにより、運送事業者が法令遵守できるような環境整備を図るべきである。
- (4) また保有車両 2 0 台以下の事業者が 7 8 % 超を占めるトラック業界は、元請け（利用運送事業者）事業者よりも下請け事業者が圧倒的に多い。この業界体質も実運送事業者の経営圧迫に起因していると思料され、利用運送事業者に対しても定期的な監査を導入し、「輸送の安全確保と運輸の適正化」をチェックする制度を構築すべきである。

2．具体的な意見

○ 1．監査方針（１）について

意 見

是正勧告の対象は、容易に判断する根拠が確認できるケース、例えば車検切れ車両、無免許運転、飲酒・酒気帯び運転にすべきである。

理 由

是正勧告の対象となる事案については、明確にすべきである。

輸送の安全確保命令とは、どのような行政処分か（例えば運行停止処分を含むか否か）明確にして頂きたい。

○ 1．監査方針（２）について

意 見

監査対象事業者の特定に当たっては、定義又は選定基準を具体的に示し透明性・客観性を担保すべきである。

理 由

行政の恣意的判断により特定することがないように透明性を確保するため。

○ 1．監査方針（３）について

意 見

仮にバスと同様、省令改正により書面取引を義務化し監査の重点事項に運送引受書を追加することは反対である。

理 由

運送引受書の根拠規定は貨物自動車運送事業輸送安全規則が想定されるが、当該省令は実運送事業者を規制し、荷主や元請けの貨物利用運送事業者には拘束力が及ばない。

荷主と元請け事業者との運送契約の中には、守秘義務が設けられる内容も想定され、実運送事業者には運送契約の内容が限定される恐れがある。

実運送事業者に対する運送引受書記載義務化では、実運送事業者の事務負担コストが増加するだけで根本的な問題解決にはならない。

荷主や元請け等貨物利用運送事業者を規制対象とする法令改正を、行うべきである。

○ ２．行政処分（１） について

意 見

重要な法令違反事例として７ケースが列挙されているが、３０日間の事業停止処分は、対外的な制裁としては事業取消処分と同等であり、厳しすぎるのではないか。

理 由

重要な法令違反の対象となる事案については、適正化事業実施機関による速報事案制度との関係を含め、明確にすべきである。

また、運行管理者や整備管理者の不在期間、全運転者に対する点呼未実施期間、運転者の運転時間の基準が守られていない期間と違反回数は数値化して示すべきである。

更に、運行管理者や整備管理者が全く不在、運転者の運転時間の基準が著しく遵守されていない場合は、実運送事業者の一方的理由によるだけでなく、正当な理由が存在するケースも多々ある。違反の背景も考慮しないで違反事実だけを捉え、「正直者が馬鹿を見る」ような一律的な事業停止処分は行うべきでない。

○ ２．行政処分（１） について

意 見

点呼簿、運行指示書、指導監督記録、点検整備記録簿についても、軽微な違反に含めるべきである。

理 由

記載不備という観点からは、乗務記録、乗務員台帳と本質的には同じである。

○ ２．行政処分（２） について

意 見

処分日車数の算定について、最も大きい基準日車にその他の違反の基準日車の２分の１を加える算定方式を廃止し、単純に基準日車を加算する方法とすることには反対である。

理 由

実質的な処分日車数の引き上げとなる。

法令遵守の努力をしている事業者は、違反行為の内容が少ないため基準日車数も少ないが、例えば１０日車の基準日車違反を単純加算すれば、トラックだけに設けられている１８０日車以上や２７０日車以上時の事業停止処分事項に容易に該当することとなり、実質的な事業停止処分につながり、メリハリの効いた行政処分とは相反する結果となる。

○ その他意見

処分基準を強化すれば、事故は減少し法令遵守も徹底するという考え方及び手法は既に限界に達している。

更なる実効を目指すのであれば、行政処分制度に「良質な実運送事業者へ誘導するよう更なるインセンティブ制度」(例えば適正化事業実施機関の評価点が優良な事業者に対する巡回指導期間の延長、適正化事業実施機関の評価点が優良な事業者及びGマーク取得事業所に対する行政処分上の特例措置や運行管理者・整備管理者の法令講習減免規定等の導入)を創設し、事業者の法令遵守意欲度を評価すべきである。

以上