内閣参質二二二第一〇号
令和八年十月三十日

参議院議長　関口　昌一　殿

内閣総理大臣　高市　早苗

参議院議員石垣のりこ君提出公共交通機関等の車両・船舶の使用停止処分と利用者への影響に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

内　閣

参議院議員石垣のりこ君提出公共交通機関等の車両・船舶の使用停止処分と利用者への影響に関する質問に対する答弁書

一について

前段のお尋ねについては、御指摘の「道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）、海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）等の関係法令」の具体的に指し示す範囲が必ずしも明らかではないが、例えば、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第九条第七項第三号に規定する一般旅客自動車運送事業者（以下「一般旅客自動車運送事業者」という。）に対して行う同法第四十条の規定による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を命ずる処分（以下「自動車等使用停止処分」という。）及び海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第六条に規定する一般旅客定期航路事業者（以下「一般旅客定期航路事業者」という。）に対して行う同法第十七条の規定による当該事業の用に供する船舶、係留施設その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止を命ずる処分（以下「船舶等使用停止処分」という。）は、これらの法律の目的規定において明らかにされているように輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を図ることを目的としている。

後段のお尋ねについては、自動車等使用停止処分又は船舶等使用停止処分は、一般旅客自動車運送事業者又は一般旅客定期航路事業者に対して、法令違反の是正及び法令遵守の徹底を促し、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護につながる「効果」を有するものと「評価」している。

二について

前段のお尋ねについては、御指摘の「車両又は船舶自体に故障その他の安全上の問題がある場合」及び「点呼やアルコール検査の未実施、運行管理体制の不備等、車両又は船舶自体には問題がない法令違反の場合」のいずれについても、その内容及び態様は様々であるものの、いずれも輸送の安全及び利用者の利益に関わる重大な法令違反が含まれ得るものと認識しており、「使用停止処分の必要性」が異なるとは考えていない。

後段のお尋ねについては、自動車等使用停止処分及び船舶等使用停止処分に係る御指摘の「処分基準」においては、お尋ねの「違反が輸送の安全に直接及ぼす危険の程度」を含め、法令違反の事項ごとに、その内容、態様、輸送の安全及び利用者の利益に及ぼす影響等を総合的に考慮して、自動車等使用停止処分については「一般乗合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」（平成二十五年九月十

七日付け国自安第百三十八号・国自旅第二百十八号・国自整第百六十二号国土交通省自動車局長通達。以下「乗合処分基準」という。）等における「基準日車等」を、船舶等使用停止処分については「旅客運送船舶運航事業者に対する行政処分等の基準について」（令和六年三月二十九日付け国海安第百八十三号・国海内第百九十九号・国海外第七百号国土交通省海事局長通達。以下「旅客船処分基準」という。）における「違反点数」をそれぞれ定めているところである。

三について

前段のお尋ねについては、御指摘の「車両又は船舶の使用停止処分」が行われた場合の「利用者の通勤、通学、通院、物流その他の日常生活に及ぼす影響」は、「公共交通機関」の利用状況等によって様々であることから、一概にお答えすることは困難である。

後段のお尋ねについては、自動車等使用停止処分は、乗合処分基準等において、「処分日車数における処分車両数及び処分期間の配分は、処分権者があらかじめ定める基準により、これを決定するものとする。ただし、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には、当該基準によらず、これを決定することができるもの

とする」とされ、また、船舶等使用停止処分は、旅客船処分基準において、「使用を停止する期間及び使用を停止する船舶は次に定めるとおりとする。ただし、地域住民等の生活航路の確保、高齢者、身体障害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には、当該基準によらず、これを決定するものとする」とされており、御指摘の「代替交通手段の有無や利用者への影響」等を考慮して、「処分の決定」を行うこととしている。

四について

前段のお尋ねについては、御指摘の「使用停止処分による事業者への制裁効果」の具体的に意味するところが明らかではないが、「使用停止処分」が事業に与える影響と解すれば、御指摘の「利用者が他の事業者に乗り換えることができる場合」を含め、「公共交通機関」の事業規模や利用状況等によっても異なるものと考えている。

後段のお尋ねについては、お尋ねの「実質的な経済的損失」及び「関係」の意味するところが明らかではないため、お答えすることは困難である。

五について

自動車等使用停止処分については、平成二十四年四月二十九日に群馬県藤岡市の関越自動車道において発生した高速ツアーバスの事故を踏まえ、道路運送法第二条第二項に規定する自動車運送事業に係る安全規制の実効性を確保するための抜本的な見直しを行うべく国土交通省自動車局（当時）に設置された「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」が平成二十五年四月二日に取りまとめた報告書において、「車両の使用停止等の処分を行うことが利用者利便に影響を与える場合が考えられる」ことから、「車両の使用停止等の処分に代えて金銭的処分を導入することが有効であると考えられる」とされた一方で、「安全確保の観点からは、事業停止や車両の使用停止処分を行うことが直接的であることから、それらの処分との関係をどのように整理すべきか、さらには違法行為の防止という観点からは、金銭的処分として実施される課徴金や、秩序罰である放置違反金における整理を参考としつつ、刑事罰との関係をどのように整理すべきか、といった様々な課題が存在する。このため、この最終取りまとめを受けて実施されるその他の対策の実施効果等を検証しつつ、引き続き検討を進めることが適当と考えられる」とされたところ、同省としては、当該報告書における「この最終取りまとめを受けて実施されるその他の対策」等の実施により、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護が十分に図られていると認識しており、自動車等

使用停止処分に代えて、お尋ねの「金銭的制裁を科す制度」の「導入」には至らなかったものである。

また、船舶等使用停止処分については、一についてで述べたとおり、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を図ることを目的としているところ、現行の制度においても、その目的を十分に果たすことができると考えていることから、船舶等使用停止処分に代えて、お尋ねの「金銭的制裁を科す制度を導入すること」を検討したことはない。

六及び七について

自動車等使用停止処分及び船舶等使用停止処分については、一についてで述べたとおり、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を図ることを目的としているところ、現行の制度においても、その目的を十分に果たすことができると考えていることから、御指摘の「金銭的制裁を使用停止処分に代わる措置として位置付けること」については具体的な検討をしておらず、お尋ねの「見解」についてお答えすることは困難であり、また、現時点において、お尋ねの「制度改正」は予定していない。