

バス、タクシー、トラック 監査・行政処分結果分析レポート

多角的データ分析：安全風土の実態と業種バラツキ

総監査件数 R6

12,116社

前年比▲714社

総行政処分 R6

1,456件

過去5年最多

延日車数 R6

74,020日

前年比+31%

許可取消 R6

16件

前年比+436%

主要発見事項：令和6年度のシグナル

処分率の上昇

監査件数がR5比▲714社に減少したにもかかわらず、処分件数はR5比+34件増の1,456件。監査1件あたりの処分率が上昇しており、法令違反の密度が高まっている。

延日車数が急増

車両使用停止の延日車数がR5の56,766日からR6には74,020日へ約31%増加。貸切バスが75%増（10,445→18,378日）と突出。処分の重大化傾向が鮮明。

許可取消件数が急増

最重処分の許可取消がR5の3件からR6は16件へ436%増加。トラックが15件で大部分を占める。繰り返し違反・悪質事業者の退出が加速した。

業種間の格差が拡大

処分率は乗合バス24.7%、トラック19.3%と高く、貸切バス8.3%・タクシー6.6%との開きが大きい。業態構造の違いが安全管理水準の差を生んでいる。

事業停止件数

直近6年間で最多

34件

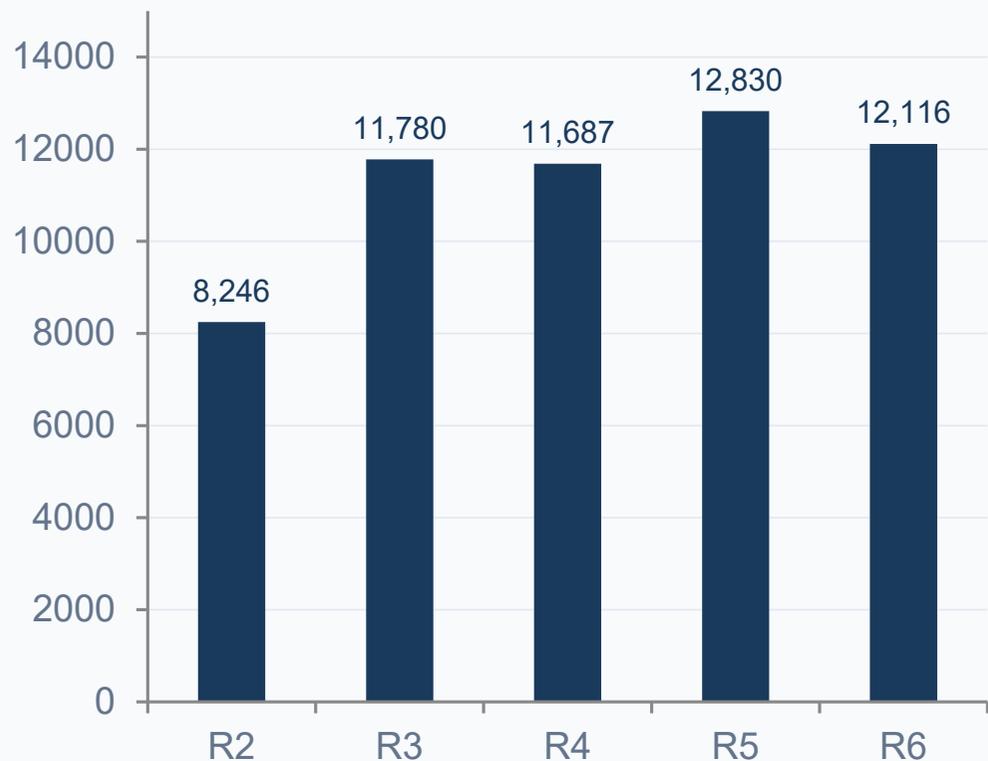
R6（令和6年度）

R5の19件から79%増加。R2～R6の5年間で最多。事業停止とは複数の法令違反が積み重なった事業者への処分。トラックが27件と全体の79%を占める。

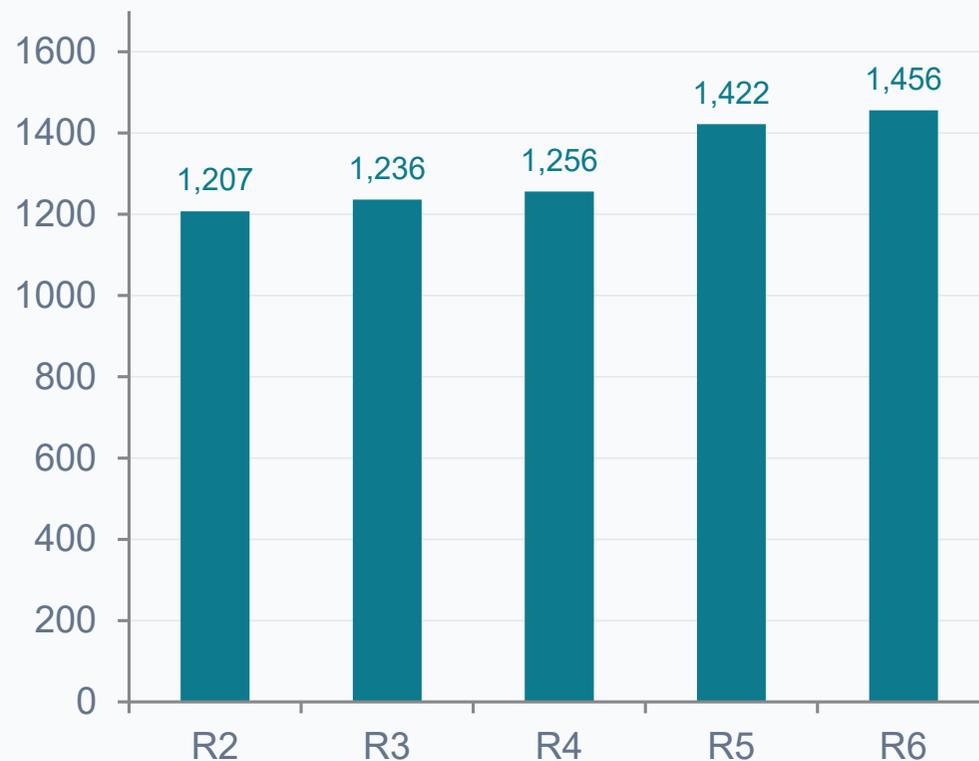
※ 監査実施は令和6年度（2024年4月～2025年3月）、一般乗合・貸切・乗用旅客および貨物の4業態の合計

全体トレンド：監査件数 vs 行政処分件数（R2～R6）

■ 監査事業者数の推移



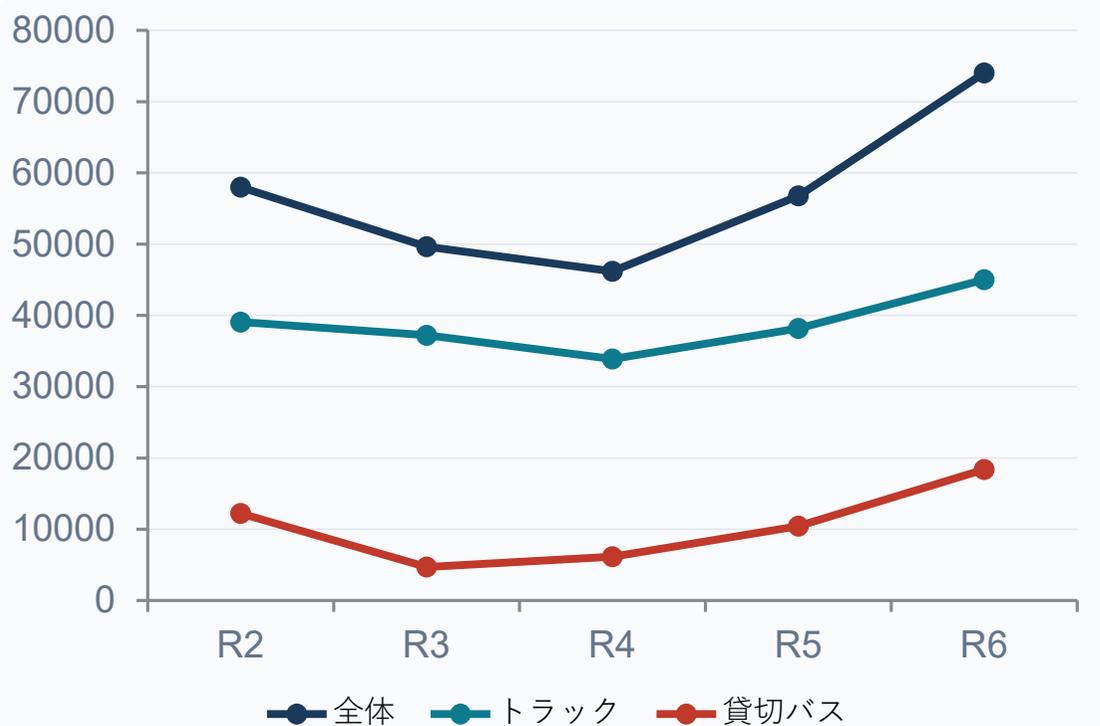
■ 行政処分件数（合計）の推移



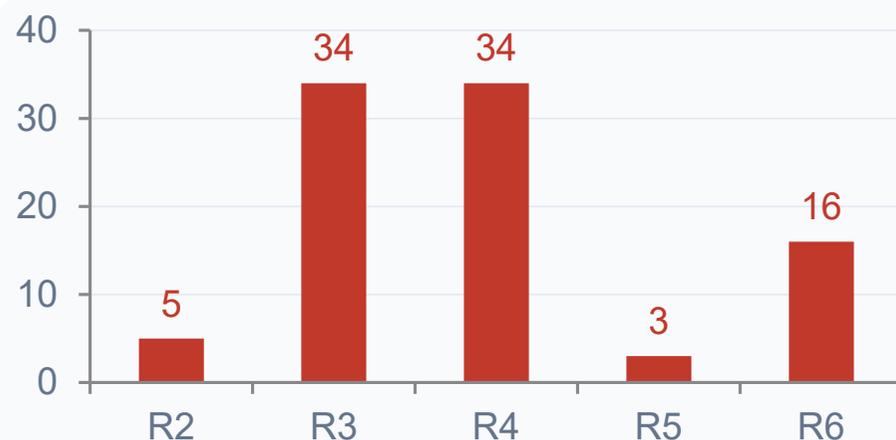
🔍 読み解きポイント：監査件数がR6でR5比▲714社に減少する中、処分件数は1,207件（R2）→1,456件（R6）と増加傾向。処分の「密度」が高まっており、違反の根絶が進んでいないことを示す。

処分の重大化シグナル：延日車数急増・許可取消件数の急増

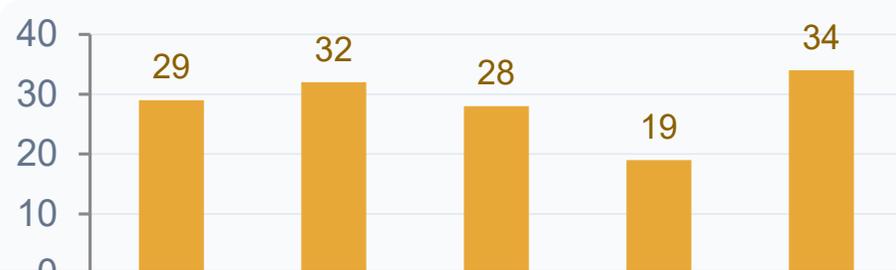
■ 車両使用停止 延日車数の推移（全体）



■ 許可取消件数の推移（R2～R6）



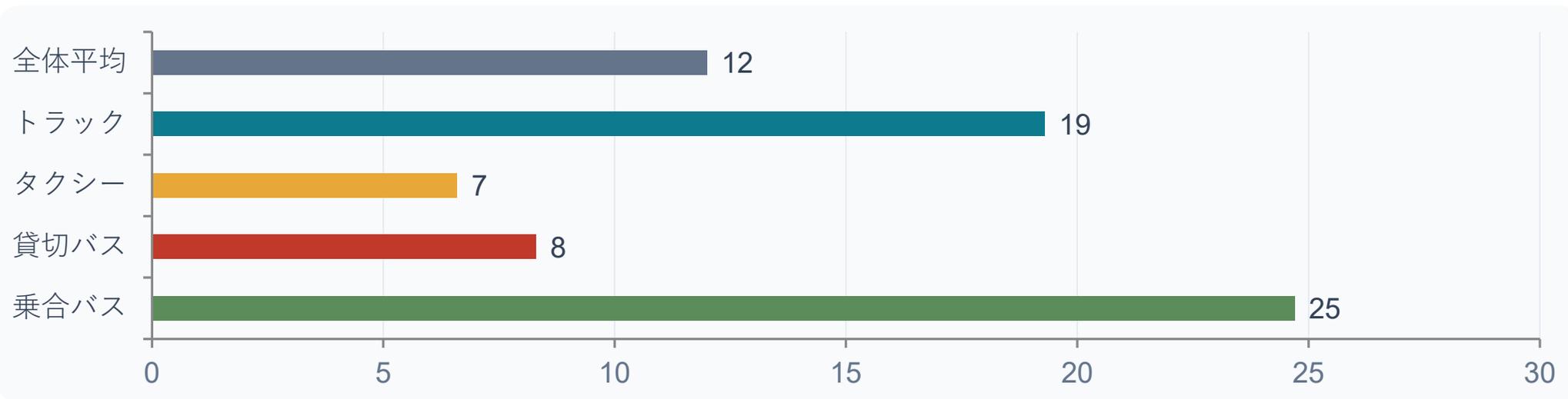
■ 事業停止件数の推移（R2～R6）



🚚 R6の延日車数74,020日はR5比31%増。貸切バスは10,445→18,378日へ75%急増。許可取消はR5の3件→R6の16件（内トラック15件）へ5倍超増加。違反を繰り返す悪質事業者への対処が強化された。

業種別バラツキ分析：令和6年度 処分率・件数の比較

■ 業種別 処分率（行政処分合計 ÷ 監査事業者数）R6年度



乗合バス

24.7%

処分 81件 / 監査 328社

貸切バス

8.3%

処分 308件 / 監査 3,711社

タクシー

6.6%

処分 257件 / 監査 3,874社

トラック

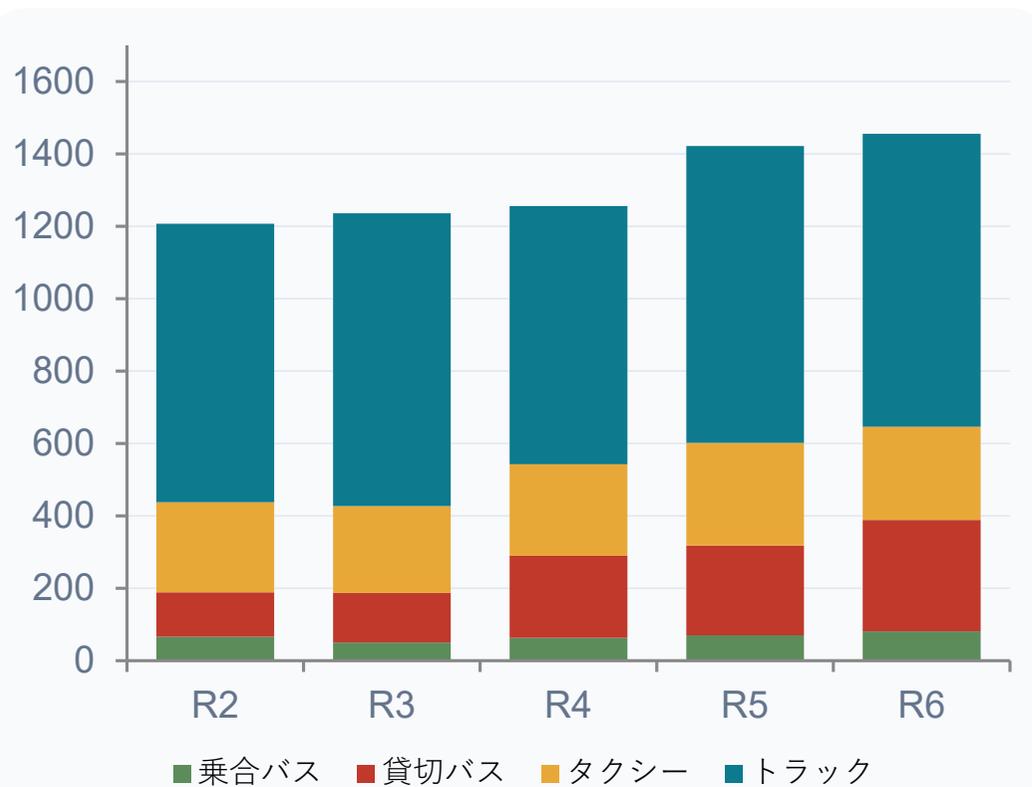
19.3%

処分 810件 / 監査 4,203社

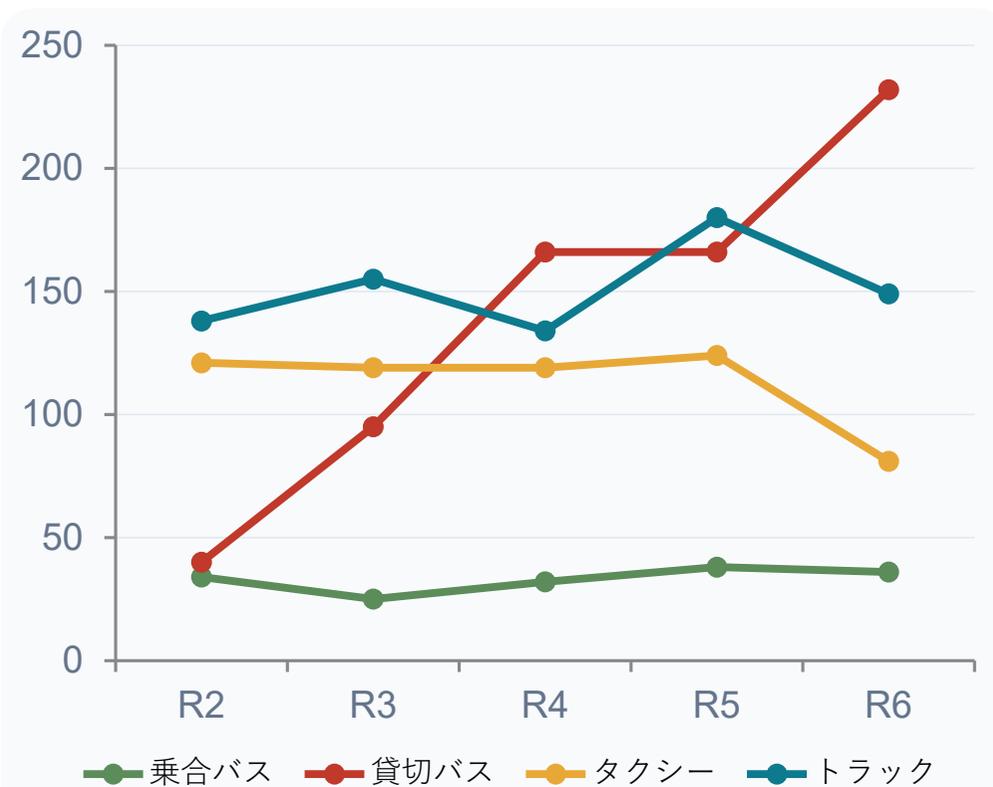
※処分率 = 「行政処分合計件数 ÷ 監査事業者数」で計算。乗合バスは規制産業であるにもかかわらず処分率が最高水準にあることに注目。

業種別 処分件数・監査件数の推移 (R2~R6)

■ 業種別 処分件数推移



■ 勧告・警告等件数の推移



フォーカス分析：貸切バスの特異動向

R3	R4	R5	R6
監査件数 4,429社	監査件数 4,362社	監査件数 4,308社	監査件数 3,711社
処分合計 137件	処分合計 227件	処分合計 248件	処分合計 308件
延日車数 4,690日	延日車数 6,145日	延日車数 10,445日	延日車数 18,378日
コロナ後の集中監査 監査件数が4,429社へ急増	処分件数65%増 勧告・警告が166件へ	延日車数が10,000超 件数・日車数とも過去最高水準	延日車数75%急増 1事業者あたりの処分日数増

🔍 監査件数はR3の4,429社からR6の3,711社へ減少（事業者数の減少）。しかし処分率はR3の3.1%→R6の8.3%へ上昇。1社あたりの延日車数はR6で4.95日（R3の0.74日から急増）。残存事業者の違反の深刻化が示唆される。

安全風土の評価：5つの観点からの総合判定

① 法令遵守水準

要注意

処分件数・処分率ともR6で増加。監査を受けた事業者の12%が何らかの処分を受けており、違反が高密度で続いている。

② 違反の深刻度

悪化

延日車数（+31%）・許可取消（+436%）の急増は、軽微な違反より重大違反の増加を示す。安全管理の形骸化が進んでいる可能性。

③ 業種間格差

格差あり

処分率で乗合バス（24.7%）とタクシー（6.6%）の差は約4倍。業態の規制密度・事業規模・荷主依存関係が格差を生み出している。

④ 規制強化の効果

一定効果

貸切バスの事業者退出（R3の4,429社→R6の3,711社）は規制強化による淘汰の効果とみられる。悪質事業者の排除は進行中。

⑤ 構造的リスク

深刻

2024年問題による労働時間規制とドライバー不足の同時進行。人手不足下での点呼未実施・飲酒運転事案は繰り返しパターンが継続。

まとめと今後への示唆

目 主要発見（令和6年度）

- 総行政処分件数1,456件 — 過去5年最多
- 車両使用停止 延日車数74,020日 — 前年比+31%
- 許可取消16件 — 前年比5倍超（大半がトラック）
- 処分率：乗合バス24.7%・トラック19.3%が高水準
- 貸切バスの1事業者あたり延日車数が急増
- 監査件数が減ったのに処分率は上昇

🎯 政策・事業者への示唆

- 「違反密度」指標の導入：監査件数ではなく処分率で評価
- 延日車数増の原因分析：どの違反類型が増えているか
- 貸切バスの深掘り：残存事業者の体力・管理水準の把握
- トラックの許可取消急増：悪質事業者クラスターの特定
- 2024年問題との連動：人手不足下の安全管理支援策
- 勧告・警告の効果検証：ソフト処分が改善につながっているか

総評：安全風土は「改善していない」。監査の厳格化が処分増につながっているが、違反の根は深く、人手不足・高齢化の構造問題と相まって対策強化が急務。