

## 一般乗用旅客自動車運送事業の 乗務距離制限に基づく処分取消等請求事件

南 眞 二

タクシー運転者の乗務距離制限を定めた公示が違法とされ、乗務距離の最高限度を超えて乗務させることができる地位の確認が認容された事例  
(名古屋高裁 平成26年5月30日判決)

一般乗用旅客自動車運送事業の乗務距離の最高限度を定める公示処分の取消等請求、事業用自動車の使用停止処分等差止請求控訴事件、同附帯控訴事件 平成25年（行コ）第60号、第75号

原判決一部変更・一部却下・附帯控訴棄却 裁判所ウェブサイト  
原審名古屋地裁平成25年5月31日判決・平成22年（行ウ）第29号、第34号

### 〈事実の概要〉

本件は、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）を営む被控訴人（原告）Xが、(1)「一般乗用旅客自動車運送事業における指定地域及び乗務距離の最高限度を定める公示（中運局公示第98号）」（以下「本件公示」）が違法である旨主張して、㊦主位的には本件公示が行政事件訴訟法（以下「行訴法」）3条2項にいう処分に当たることを前提に本件公示の取消しを、予備的には行訴法4条の当事者訴訟として、本件公示に係る乗務距離の最高限度を超えて運転者を事業用自動車に乗務させることができる地位の確認を求めるとともに、㊧本件公示に係る乗務距離の最高限度を超えたこと

を理由とする道路運送法40条に基づく処分の差止を求め（甲事件）、さらに(2)中部運輸局長Aが平成22年6月7日付けでXに対して行った事業用自動車の使用停止処分及び附帯命令（以下「本件処分」）が違法である旨を主張して、本件処分の取消しを求めた（乙事件）事案である。

（参考）平成21年中運局公示第98号

## 2. 乗務距離の最高限度

1乗務（出庫から帰車までの連続した勤務をいう。）当たりの乗務距離の最高限度は次のとおりとする。ただし、（略）

隔日勤務運転者 360km      日勤務運転者 270km

原審は、次のとおり判示した。

- (ア)Xが、その営業所に属する隔日勤務運転者を、1乗務当たりの乗務距離が360kmを超えても事業用自動車に乗務させ、その営業所に属する日勤勤務運転者を、1乗務当たりの乗務距離が270kmを超えても事業用自動車に乗務させることができる地位を有することを確認する。
- (イ)AはXに対し、その営業所に属する隔日勤務運転者については、1乗務当たりの乗務距離が360kmを超えて事業用自動車に乗務させたことを理由として、日勤勤務運転者については、1乗務当たりの乗務距離が270kmを超えて事業用自動車に乗務させたことを理由として、道路運送法40条に基づく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、事業の停止又は許可の取消しの各処分をしてはならない。
- (ウ)AがXにした事業用自動車の使用停止処分のうち、運賃及び料金の額の事業用自動車内への表示義務違反を理由として10日車の使用停止を命じる部分を超える部分（点呼の記録義務違反を理由とする部分及び乗務距離の最高限度違反を理由とする部分）を取り消す。
- (エ)Aの公示の取消しを求める部分及び附帯命令の取消しを求める部分を却下する。

## 〈判決要旨〉

- ④(ウ)を変更し、Aの公示の取消しを求める部分並びにAの行った事業用自動車の使用停止処分及び附帯命令の取り消しを求める部分の訴えは不適法であるため却下する。
- ⑤Xの求めた原判決中、Aの公示の取消しを求める訴えを却下した部分を取り消すよう求める本件附帯控訴を棄却する。

## 〈解説〉

本判決を整理すると、本件公示は取り消されないが、原判決の甲事件に関する地位確認請求及び乗務距離の最高限度を超えたことを理由とする処分の差止請求を認容した(ア)(イ)は維持されたことになる。一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）に関しては、多くの訴訟が提起され、本判決と同様、「一般乗用旅客自動車運送事業における指定地域及び乗務距離の最高限度を定める公示」が争点になったものも近年多く見られる。それに対する判例解説も幾つか見られることから、本解説では公示に焦点をあて、乗務距離の最高限度を定める公示が出されるに至った背景も含めて考察することとする。

### 1. 判例の動向

一般乗用旅客自動車運送事業をめぐっては、平成20年以降だけでも、①運賃認可処分取消等請求控訴事件（東京高裁平成21年4月16日判決・裁判所ウェブサイト）、②個人タクシー値下げ請求却下処分取消・一般乗用旅客自動車運送事業運賃及び料金認可申請却下処分取消等請求控訴事件（大阪高裁平成22年9月9日判決・裁判所ウェブサイト）、③一般乗用旅客自動車運送事業経営許可処分等差止請求事件（札幌地裁平成25年5月9日判決・裁判所ウェブサイト）があるが、近年一般乗用旅客自動車

運送事業における乗務距離の最高限度を定めた公示処分取消等請求を求めた事件が相次いでおり、本件以外でも、④一般乗用旅客自動車運送事業の乗務距離の最高限度を定める公示処分の取消等請求事件・事業用自動車の使用停止処分差止等請求事件（大阪地裁平成25年7月4日判決・裁判所ウェブサイト）、⑤一般乗用旅客自動車運送事業の乗務距離の最高限度を定める公示処分取消等請求事件（福岡地裁平成26年1月14日判決・LEX/DB25502898）、⑥一般乗用旅客自動車運送事業における乗務距離の最高限度を定める公示処分取消等請求事件（札幌地裁平成26年2月3日判決・LEX/DB25446216）がある。いずれも本件同様、公示の処分性、差止訴訟・確認訴訟の適法性、公示の適法性が問題となり、公示の処分性は本判決を含め④～⑥も否定、差止訴訟は本判決は認容したが、④～⑥は不適法却下、公示の適法性は本判決を含め④～⑥が違法とし、従って乗務距離の最高限度を超えて乗務させることができる地位の確認訴訟は本判決を含め④～⑥が認容されている。このうち、本判決原審及び④⑥については、北見宏介他の判例解説があるので参照されたい<sup>1</sup>。

## 2. 公示の適法性の検討

次に、乗務距離の最高限度を定める公示の適法性について本判決を中心に検討することとする。

道路運送法27条1項は運転者の確保、事業用自動車の運転者の運行管理その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のため必要な事項を国土交通省令で定める旨を規定しているが、これを受けて、旅客自動車運送事業運輸

---

1 本判決原審については、北見宏介「新・判例解説Watch◇行政法No.132」TKCローライブラリー（平成25年）、④については、岩本浩史「新・判例解説Watch◇行政法No.134」TKCローライブラリー（平成25年）、朝田とも子「最新判例演習室—行政法」法学セミナー707号113頁（平成25年）、⑥については、友岡史仁「新・判例解説Watch◇行政法No.142」TKCローライブラリー（平成26年）。

規則（以下「運輸規則」）22条で乗務距離の最高限度規制の規定が置かれ、その3項で地方運輸局長が地域指定や乗務距離の最高限度を定めたときの公示が規定されている。また、道路運送法40条に基づく行政処分等の基準が公示され、運輸規則22条1項の乗務距離の最高限度違反についても細かく定められている。

Aは本件公示にあたって、名古屋交通圏における一部タクシー事業者の実態調査を実施し、これに基づいて、最大拘束時間・休憩時間・日常点検に要する時間などの要素を組み込んだ算出方式によって、乗務距離の最高限度を定めている。Xに対する行政処分は乗務距離の最高限度違反等を理由とするものであるが、本件公示ないし本件乗務距離規制の適法性が争点となっている。

#### ㊦運輸規則22条の合憲性

Xは原審では、薬事法距離制限規定違憲事件（最高裁大法廷昭和50年4月30日判決・民集29巻4号572頁）を援用し、乗務距離規制は消極目的の規制であるから、「厳格な合理性」の基準によるべき旨を主張したが、原審は職業選択の自由ではなく、営業活動の問題としてこれを退けた上で、立法政策における乗務距離規制の必要性・合理性の検討を行い、運輸規則22条の乗務距離規制は輸送の安全確保という立法目的に照らして必要かつ合理的であり、憲法22条1項違反ということはできないとしており、本判決もこれを認めている。

#### ㊧運輸規則22条の法適合性

運輸規則22条の乗務距離規制が道路運送法27条1項の委任の趣旨・範囲に適合するかについては、原審は規制目的である「輸送の安全の確保」のために必要な規制であり、適合するとしており、本判決も同様である。

#### ㊨本件公示の適法性

原審は、乗務距離規制は一般乗用旅客自動車運送事業の中核である運行自体を直接的に規制するものであり、営業の自由に相当程度の制約をもたらすことから慎重な検討が求められるとして、名古屋交通圏の交通事故発

生件数等の実態を調べた上で、輸送の安全確保のための規制手段として新たに乗務距離の規制地域に指定する必要性が認められるとしたAの判断は事実の基礎を欠き、社会通念に照らして著しく妥当性を欠くため裁量権の範囲を逸脱・濫用したものと云わざるをえないと結論づけた。過労運転や危険運転等の防止を図る手段としては間接的な手法にとどまる乗務距離規制を新たに導入する必要性を是認するのは困難といわざるを得ないとも述べている。この点は本判決も同様である。

これらの検討に立ち、本件差止めの訴え及び確認の訴えに係る請求はいずれも理由があるとしているが、注意すべきは、運輸規則22条の合憲性、法適合性は肯定した上で、名古屋交通圏の地域指定とそれに伴う乗務距離規制という具体的な適用に違法があったとしていることである。この点は他の判決でも同様で、④では乗務距離の算定に当たっての高速自動車国道等の算入の方法が合理性を有さず、従って近畿運輸局長の裁量権の範囲を逸脱し、公示が違法とされたのである。⑤では最高乗務距離の設定に当たり、平均運行速度や可能実ハンドル時間などが合理性を欠き、乗務距離規制は九州運輸局長の裁量権の範囲を逸脱し、違法とされている。また、⑥では季節による走行距離の差異や平均運行速度の設定など、数値に対する評価が明らかに合理性を欠くことから北海道運輸局長の行った公示は裁量の範囲を逸脱し又は裁量権を濫用したもので違法としている。

### 3. 輸送の安全と規制手段の合理性

本事例や④～⑥の事例では、規制緩和の流れの中での平成12年の道路運送法改正やそれに基づく運輸規則改正（地方運輸局長による乗務距離の最高限度設定）など、現行の乗務距離規制が設けられた経緯（沿革）が詳細に記述されている。これまで、規制緩和による新規参入や増車による影響については、研究も行われ、「市場を適切に管理することによってはじ

資料1. 旅客自動車運送事業における規制緩和による法制度変化（平成24年7月の国土交通省資料を基に筆者作成）—タクシー事業関連3法成立前

	一般乗合旅客自動車運送（路線バス・定期観光バス・高速バス等）	一般貸切旅客自動車運送（旅行会社の団体旅行・スクールバス等）	一般乗用旅客自動車運送（個人タクシー・法人タクシー）
参入	路線ごとの免許制→事業者ごとの許可制（需給調整規制の廃止）	事業区域ごとの免許制→事業者ごとの許可制（需給調整規制の廃止）	事業区域ごとの免許制→事業者ごとの許可制（需給調整規制の廃止） *緊急調整措置あり
事業計画	運行系統・回数認可制→運行計画届出制（クリームスキミング規制）	増・減車認可制→増・減車事前届出制（7日前まで）	増・減車認可制→増・減車事前届出制 *特定地域増車認可制
退出	許可制→事前届出制（6ヶ月前、旅客利便を阻害しない場合30日前）	許可制→事後届出制（30日以内）	許可制→事後届出制（30日以内）
運賃	認可制→事前届出制（上限認可制・変更命令あり）	認可制→事前届出制（変更命令あり）	引き続き認可制 *認可基準の変更「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない」→当分の間、「適正な原価に適正な利潤を加えた」もの

注) クリームスキミングとは、通信・運輸などの公共サービスの規制緩和により参入する新規事業者が収益性の高い分野にサービスを集中させ「いいとこ取り」することをいう。

めて安全性が保障され、長期的に良質なサービスも供給される」<sup>2</sup>、「[「自発的」な労働時間の延長や休憩時間の削減（結果として高い労働密度）のほか、売上に追われての焦りや無理をした走行を誘発」<sup>3</sup>といった見解がある一方で、「台数規制の主たる目的は、安全性の確保——とも主張されてい

2 戸崎肇『タクシーに未来はあるか』（学文社、平成20年）19・130頁。  
3 川村雅則「タクシー産業における規制緩和と路線の破綻—タクシー運転者の賃金・労働条件をふまえて」労働法律旬報1766号14-15頁（平成24年）。

るが、台数規制と安全性が統計学上有意な相関関係にない<sup>4</sup>、「タクシーの需給調整は——タクシー運行の安全性向上、交通事故率減少などの効果を発揮できる場合はきわめて限られている」<sup>5</sup>という指摘がされてきた。しかし、乗務距離の最高限度設定と運行の安全性に関し分析した論稿はあまり見当たらない。

本事件の被控訴人（原告）Xは、㊦道路運送法などの各種規制の運用により、事故の削減が進んでおり、新たに乗務距離規制を設ける必要はない、㊧規制は客に選ばれて乗車率が高く、結果として走行距離が伸びるタクシーの営業に支障といった見解を有し<sup>6</sup>、その旨の主張を行ったが、裁判所は流し営業や歩合給主体の給与体系、ノルマ設定といったタクシー事業の特殊性、過労運転・危険運転防止のための乗務距離規制の必要性が一般に失われたとはいえないこと、交通状況を考慮して地方運輸局長の指定する地域においてのみ乗務距離規制を行うことに規制手段としての合理性を見出したものである。なお、乗務距離規制自体は昭和33年の運輸規則改正で規定されたが、陸運局長の指定地域内のタクシー事業者が最高乗務距離を定め、その時は陸運局長に届出る仕組みであった。現在の地方運輸局長が最高乗務距離を定める仕組みになったのは、平成13年の運輸規則改正による。

#### 4. おわりに

平成21年の「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（タクシー特措法）」制定を経て、平成25

---

4 井出秀樹「タクシー事業における規制緩和から再規制」三田商学研究55巻5号52頁（平成24年）。

5 福井秀夫「タクシー需給調整措置の法的限界（二・完）—法と経済分析を踏まえて」自治研究87巻10号41頁（平成23年）。

6 タクシー再規制について—タクシー再規制は事業者の創意工夫の放棄（70）（78）（79）—（<http://www.mk-group.co.jp/fuga/080703.html>）

資料2. タクシー特措法改正による規制強化一瓦林康人「議員立法で成立した改正タクシー特措法等の概要について」運輸政策研究17巻2号40頁（平成26年）を基に筆者作成

改正前	改正後	
特定地域（大臣指定）	特定地域（大臣指定・運審）	準特定地域（大臣指定）
新規参入：許可制 増車：認可制 運賃：自動認可運賃 （事業者数・事業者負担軽減・タクシー事業特性等を踏まえ、一定運賃額中への申請は自動的認可）幅の下限を下回る運賃は厳格審査の上個別に認可又は却下	新規参入・増車：禁止 強制力ある供給削減措置 運賃：公定幅運賃（地域ごとに原価設定・差別や不当競争のおそれの有無に従い、運賃範囲指定と事業者による運賃届出）公定幅外の運賃は、指導・勧告を経て変更命令	新規参入：許可制 増車：認可制 運賃：公定幅運賃（地域ごとに原価設定・差別や不当競争のおそれの有無に従い、運賃範囲指定と事業者による運賃届出）、公定幅外の運賃は、指導・勧告を経て変更命令
独占禁止法適用問題 ○協議会—地域計画 ○事業者—特定事業計画認定 ⇒自主的需要活性化策と併せて供給削減措置実施	独占禁止法適用除外（要件） ○協議会—地域計画（認可） ○事業者—事業者計画→供給削減申出（営業方法） 全てのインサイダー事業者の事業計画認可（必須） ⇒アウトサイダー事業者への国の勧告・命令（営業方法による供給削減）	独占禁止法適用問題 ○協議会—地域計画、新規参入等への意見 ○事業者—活性化事業計画（認定） 国の協議会への意見聴取を経て、事業者に対する新規参入の許可、増車の認可

注1) タクシー特措法の改正前後により、原則が新規参入の許可制、増車の届出制、運賃の自動認可制であることに変わりはない。

注2) 改正後の特定地域・準特定地域以外における事業者の取組みが自主的な需要活性化策と供給削減措置実施であることも改正前と同様

年にはタクシー事業関連3法を包括した「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等の一部を改正する法律」（通称「タクシーサービス向上・安心利用推進法」）が議員立法により成立し、これにより(1)タクシー特措法のほか、(2)道路運送法と(3)タクシー業務適正化特別措置法（タク特法）の改正が行われ、(1)(2)の改正部分は平成26年1月27日施行、(3)の改正部分は平成27年10月1日施行とされた。改正内容は資料2のとおりであるが、運輸規則22条1項の乗務距離の

最高限度規制についての改正はない。

乗務距離規制に関する判決について、例えば、⑤の福岡地裁判決を受けて出された九州運輸局の「福岡エムケイ株式会社に係るタクシーの乗務距離の最高限度をめぐる訴訟判決の対応について」（平成26年1月29日）では、「運輸規則22条に基づく最高乗務距離規制については、その必要性・合理性のいずれも国の主張が認められ」たが、「乗務距離の限度の算定方法については、——合理性を欠いていると指摘され」た。「判決における指摘を真摯に受け止め、——控訴しないことと」するが、「最高乗務距離規制は、輸送の安全確保のため、引き続き必要であることから、今後、福岡交通圏における乗務距離の最高限度について再調査を行い、適切な算定方法により新たな数値を算出の上、公示する」旨が述べられている<sup>7</sup>。おそらく、他の地方運輸局も同じ対応であろう。

今後、地方運輸局長が最高乗務距離規制を導入する場合は、4裁判所の判決に鑑み、輸送の安全確保のための規制手段として、地域の実情・必要性を十分踏まえた上での合理的な算定方式を採用しない限り、再び裁量権の逸脱・濫用により違法とされるであろう。

なお、平成25年成立のタクシー事業関連3法（通称「タクシーサービス向上・安心利用推進法」）の一部施行に伴い、公定幅運賃をめぐる迅速、運賃変更命令等の仮の差止申立が行われ、⑦大阪地裁平成26年5月23日決定（LEX/DB25504184）、⑧福岡地裁平成26年5月28日決定（LEX/DB25504147・25504148）とも一部認容・一部却下とした。これらの決定に対して国土交通省は即時抗告を行っている<sup>8</sup>。

乗務距離規制の問題と新規参入・増車・運賃の問題とは根拠となる法規が異なる上、営業の自由への制約度合いなど、かなり違った側面を有する

---

7 News Release（国土交通省九州運輸局・平成26年1月29日）

8 山越伸浩「タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法について一国会における論議と施策への反映等一」立法と調査354号89頁（平成26年）

が、輸送の安全確保や利用者の利益保護などの法目的を達成するため、緻密な調査と正確なデータに基づく政策の実施が望まれる。