

## 主 文

- 1 本件各訴えのうち近畿運輸局長がした別紙 1 記載の各一般旅客自動車運送事業許可並びに各一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可の取消しを求める部分をいずれも却下する。
- 2 原告らのその余の請求をいずれも棄却する。
- 3 訴訟費用は原告らの負担とする。

## 事 実 及 び 理 由

### 第 1 請求

- 1 近畿運輸局長がした別紙 1 記載の各一般旅客自動車運送事業許可並びに各一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可をいずれも取り消す。
- 2 被告は，原告らに対し，各金 5 0 万円及びこれに対する平成 1 7 年 1 1 月 1 日から各支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。

### 第 2 事案の概要

- 1 本件は，一般乗用旅客自動車運送事業者の従業員としてタクシー運転業務に従事する原告らが，近畿運輸局長がした別紙 1 「第 1 許可関係」記載の各一般旅客自動車運送事業許可（以下「本件各事業許可」という。）及び別紙 1 「第 2 認可関係」記載の各一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可（以下「本件各運賃認可」といい，本件各事業許可と併せて「本件各処分」という。）につき，本件各事業許可は道路運送法（平成 1 8 年法律第 1 9 号による改正前のもの，以下「法」という。）6 条 1 号の許可基準に適合せず，本件各運賃認可は法 9 条の 3 第 2 項 3 号の認可基準に適合せず，いずれも違法であると主張して，本件各処分の取消しを求めるとともに，本件各処分を含む平成 1 4 年 2 月以降の別紙 2 記載の各処分により過当競争が生じ賃金減少等の被害を被っているとして，国家賠償法 1 条 1 項に基づき，被告に対しその賠償を求めている事案である。

## 2 法令の定め

- (1) 法 1 条は、法は、貨物自動車運送事業法と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする旨規定する。
- (2) 法 2 条 3 項は、「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業をいう旨規定し、法 3 条は、旅客自動車運送事業の種類は、一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）（ 1 号）、特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）（ 2 号）とし、一般旅客自動車運送事業（上記 ）の種類は、イ 一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）、ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（イ及びハの旅客自動車運送事業以外の一般旅客自動車運送事業）、ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（1 個の契約により乗車定員 10 人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）とする旨規定する。

なお、タクシー業務適正化特別措置法は、一般乗用旅客自動車運送事業を経営する者がその事業の用に供する自動車のうち、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行われるものを「ハイヤー」、それ以外の自動車を「タクシー」と定義し、タクシーを使用して行なう一般乗用旅客自動車運送事業を「タクシー事業」、タクシー事業を経営する者を「タクシー事業者」とそれぞれ定義している（同法 2 条）（以下、用語については上記定義に従う。）。

- (3) 法 4 条は、一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない旨規定し、法 6 条は、国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、当該事業の計画が

輸送の安全を確保するため適切なものであること（１号），前号に掲げるもののほか，当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること（２号），当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること（３号），という基準に適合するかどうかを審査して上記の許可をしなければならない旨規定する。

- (4) 法９条の３第１項は，一般乗用旅客自動車運送事業者（一般乗用旅客自動車運送事業を営む者をいう。法８条４項）は，旅客の運賃及び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。）を定め，国土交通大臣の認可を受けなければならない，これを変更しようとするときも同様とする旨規定する。

法９条の３第２項は，国土交通大臣は，上記の認可をしようとするときは，能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること（１号），特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと（２号），他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること（３号），運賃及び料金が対距離制による場合であって，国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは，これによるものであること（４号），という基準によって，上記の認可をしなければならない旨規定する。

- ３ 前提となる事実等（当事者間に争いのない事実及び証拠等により容易に認められる事実。以下，書証番号は特に断らない限り枝番号を含むものとする。）

(1) 当事者等

ア 原告らは，一般乗用旅客自動車運送事業者の従業員としてタクシーの運転業務に従事する者である。

原告Ａ及び原告Ｂは，いずれもＣ株式会社に勤務するタクシー運転者である。また，原告Ｄ及び原告Ｅは，いずれもＦ株式会社に勤務するタクシー運転者である。（甲７９ないし８２）

一般旅客自動車運送事業は営業区域を定めて許可されるが、大阪府下においては、大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏に区分されており、原告らの営業区域は大阪市域交通圏である。（弁論の全趣旨）

イ 本件各処分に係る国土交通大臣の権限は、法88条2項、道路運送法施行令1条2項により、地方運輸局長に委任されている。（弁論の全趣旨）

## (2) 法の改正

道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律（平成12年法律第86号。以下「平成12年改正法」という。）は、第147回国会衆議院運輸委員会（第10号ないし第12号）及び同参議院交通・情報通信委員会（第16号ないし第18号）における審議（以下、それぞれ「会議録10号」などと表記する。）を経て（甲48，49，57，65ないし68，乙1，3，），平成12年5月26日、同国会で可決成立し、平成12年政令第532号により平成14年2月1日施行された（以下、平成12年改正法による道路運送法の改正を「本件改正」といい、同改正前の道路運送法を「旧法」という。）。

## (3) 近畿運輸局長における法9条の3第2項の審査基準（乙30）

近畿運輸局長は、平成14年1月18日付けで、法9条の3第2項に基づく審査基準として、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可申請の審査基準について」（平成14年近運旅二公示第11号。以下「審査基準公示」という。）を公示した。審査基準公示の内容は別紙3のとおりである。

審査基準公示4項は、近畿運輸局長は、同公示3項（2）で算出した運賃額を上限とし、この上限運賃の初乗運賃額から同公示別紙3により算出される初乗運賃額を下限とする範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離及び加算運賃額について、同公示別紙3により設定される運賃を

自動認可運賃として設定し、事前に公示するとともに、自動認可運賃の設定については、速やかに認可を行うものとする旨、及び自動認可運賃に該当しない運賃の認可申請で運賃改定申請以外のもの（以下、このような運賃を「低額運賃」といい、低額運賃の設定又は変更に係る申請を「低額運賃申請」ということがある。）の認可に当たっては、認可要件に沿って、不当な競争を引き起こすおそれがないかどうかや不当に差別的なものでないかを個別に審査する旨規定する。

- (4) 平成１２年改正法施行後の近畿運輸局長による一般旅客自動車運送事業許可及び一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可

ア 近畿運輸局長は、平成１７年４月２８日から同年８月１９日までの間に、有限会社Ｇほか９社に対し、本件各事業許可を行った。その内容は別紙１「第１ 許可関係」記載のとおりである。

平成１２年改正法施行後の新規参入事業者による一般旅客自動車運送事業の許可申請及びその結果の状況は、別紙２「１，許可関係」記載のとおりである。（乙５ないし１４，弁論の全趣旨）

イ 近畿運輸局長は、平成１７年５月１２日から同年１０月２４日までの間に、有限会社Ｈほか１０社に対し、本件各運賃認可を行った。その内容は別紙１「第２ 認可関係」記載のとおりである。

平成１２年改正法施行後の自動認可運賃を下回る運賃（低額運賃）の認可申請及びその結果の状況は、別紙２「２，認可関係」記載のとおりである。（乙１５ないし２５，弁論の全趣旨）

- (5) 大阪（以下、特に断らない限り大阪府内をいう。）におけるタクシー事業の概要（平成１７年３月３１日現在）

ア 大阪における事業者数，車両数

法人タクシー	１８９社	１７，４７８両
個人タクシー	４，６５５者	４，６５５両

合計	4 , 8 4 4 社・者	2 2 , 1 3 3 両
福祉タクシー	-	6 1 2 両
総計	-	2 2 , 7 4 5 両

(法人タクシーにはハイヤー車両、寝台車を除く)

イ 大阪における運転者数

法人タクシー	2 9 , 6 0 6 人
個人タクシー	4 , 6 5 5 人
合 計	3 4 , 2 6 1 人

ウ 大阪における1日1車当たりの輸送実績(平成15年度)

運送収入 2 9 , 4 8 3 円

走行距離 2 0 8 . 1 km

実車距離 8 7 . 1 km

エ 大阪における本件改正後の新規参入及び増減車等の状況

	法人タクシー	個人タクシー	福祉タクシー
新規参入	3 4 社 3 4 4 両	2 5 8 者 2 5 8 両	3 3 1 社 3 6 1 両
事業廃止	5 社 5 0 両	4 8 7 者 4 8 7 両	1 2 社 1 2 両
増車	5 4 3 社 2 7 1 2 両	-	3 4 社 7 7 両
減車	1 7 9 社 7 0 4 両	-	3 4 社 5 6 両

(法人タクシーは福祉タクシーを除く)

オ 大阪における本件改正後の車両、運転者の増加状況

	平成14年1月31日現在	平成17年3月31日現在
車 両	2 0 , 3 0 2 両	2 2 , 7 4 5 両
運転者	2 8 , 9 8 9 人	2 9 , 6 0 6 人

カ 本件改正後の運賃等の状況

(ア) 遠距離割引の認可状況

5 , 0 0 0 円超5割引	2 , 8 1 8 社(者)	1 6 , 6 2 9 両(75.1%)
-----------------	----------------	----------------------

5,000円超4割引	1者	1両
5,000円超3割引	8者	8両
6,000円超4割引	5社(者)	114両(0.5%)
6,000円超5割引	1者	1両
5千円～6千円3割引 6千円～7千円4割引, 7千円超5割引の 段階的割引	2社	822両(3.7%)
9,000円超2割引	1者	1両
合 計	2,836社(者)	17,578両(79.4%)

(括弧内は一般タクシー車両数〔福祉タクシーを除く〕に対する割合)

(イ) 低額運賃の認可状況

初乗 500円	352社(者)	704両(3.2%)
初乗 520円	13者	13両(0.1%)
初乗 540円	49社(者)	814両(3.7%)
初乗 550円	4社(者)	48両(0.2%)
合 計	418社(者)	1,579両(7.1%)

キ ハイヤー・タクシーの輸送実績

(ア) 近畿運輸局管内の状況 (近畿運輸局調べ)(甲10)

年度	事業者数	車両数	実働率	走行キロ	輸送人員	営業収入
11	10,002	43,720	80%	2,278	315	339,735
12	9,972	43,693	79%	2,251	311	333,230
13	9,862	44,832	79%	2,237	313	330,195
14	9,923	45,417	77%	2,245	313	320,491
15	10,191	45,839	77%	2,280	312	316,947

(走行キロは百万km, 輸送人員は百万人, 営業収入は百万円の単位)

年度	1 事業者当り収入	1 車両当り収入	1 走行キロ当り収入
11	33,967	7,771	149.1
12	33,417	7,627	148.0
13	33,482	7,365	147.6
14	32,298	7,057	142.7
15	31,101	6,914	139.0

( 1 事業者当り収入及び 1 車両当り収入は千円 , 1 走行キロ当り収入は円 )

( イ ) 大阪における状況 ( 財団法人大阪タクシーセンター調べ ) ( 甲 1 1 )

年度	配置 車両数	総走行 キロ	実車 率 ( % )	輸送 人員	営業 収入	キロ当 り収入	実働車 1 日 1 車当り			
							走行 キロ	実車 キロ	人員	営業 収入
11	13,401	901	43.2	113	141,235	156.72	217	94	27	34,054
12	13,301	876	43.1	111	136,862	156.16	217	93	27	33,878
13	13,196	839	42.7	107	129,685	154.57	213	91	27	32,948
14	13,564	839	42.2	107	125,115	149.13	211	89	27	31,439
15	13,682	834	41.8	104	120,617	144.65	210	88	26	30,388

( 総走行キロは百万 km , 輸送人員は百万人 , 営業収入は百万円の単位 )

( 実働車 1 日 1 車当りはいずれも 1 km , 1 人 , 1 円単位 )

ク 大阪におけるタクシー乗務員と他産業労働者の賃金 ( 年収 ) 比較 ( 甲 8  
5 , 9 3 )

年度	他産業 ( 男子労働 者 ) 平均年収 ( A )	他産業 平均年齢	タクシー乗務員 平均年収 ( B )	タクシー乗 務員平均年齢	B / A ( % )
11	6,093,300	41.2	3,385,000	54.0	55.55
12	5,843,400	41.5	3,168,100	54.7	54.21
13	6,106,400	41.0	3,567,000	54.8	58.41



14	6,078,700	41.7	3,282,500	53.6	54.00
15	5,824,800	41.4	3,130,000	54.1	53.74

#### (6) 訴訟の提起

原告らは、平成17年10月17日、当裁判所に対し、本件各訴えを提起した。（顕著な事実）

### 第3 主たる争点

本件の主たる争点は、原告らの本件各処分の取消しを求める原告適格の有無、本件各処分の適法性、国家賠償請求の成否であり、争点に関する当事者の主張の概要は、次のとおりである。

#### 1 原告らの本件各処分の取消しを求める原告適格の有無（争点）

##### （原告らの主張）

原告らは、本件各処分の名あて人以外の近畿運輸局管内の一般乗用旅客自動車運送事業者（以下「競合既存事業者」という。）に勤務するタクシー運転者であり、本件各処分の「相手方以外の者」であるが、本件各処分による新規参入事業者の急増や運賃値下げによる過当競争により現実に賃金の低下など労働条件の悪化の被害を被っており、本件各処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」であるから、本件各処分の取消しを求める原告適格を有する。

##### (1) 「法律上の利益を有する者」の意義について

憲法32条が国民に裁判を受ける権利を保障している以上、国民は自己の権利・利益が行政機関によって侵害されたと考えた場合には、当然、行政主体に対して訴訟を提起できると考えなければならない。その場合の唯一の要件は裁判所が司法権（憲法76条）を行使するための要件である「紛争の具体性と成熟性」の要件であり、取消訴訟の場合は現実に「事実上の損害」が存在するという要件だけである。したがって、行政事件訴訟法9条1項の「法律上の利益」とは「事実上の利益」、換言すれば「法的保護に値する利

益」を指すものと解釈すべきである。

(2) 本件各事業許可（一般旅客自動車運送事業の許可に係る個別規定の趣旨及び目的）について

ア 法6条1号は「当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること」を一般旅客自動車運送事業の許可基準として規定している。この規定は、一般旅客自動車運送事業者を利用者の輸送の安全の確保を求めているとともに、その不可欠の前提として、実際に運送業務に従事するタクシー運転者の運転・運行の安全、過労運転の防止をも確保するとの趣旨、目的を有するものである。また、タクシー事業は、他の公共交通機関とは異なり、ドア・ツー・ドアの機動的、個別的公共交通機関であり、その安全性の確保は専らタクシー運転者の労働に依存していることからすれば、安全の確保の実現にはタクシー運転者の労働の保護を定める労働基準法や労働安全衛生法の趣旨及び目的を参酌しなければならない。したがって、本件各事業許可において考慮されるべき利益とは、タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、すなわち賃金の低下、長時間労働の防止であり、法6条1号はこのようなタクシー運転者の労働条件の確保に係る利益を保護している。

イ 道路運送法施行規則（平成18年7月14日国土交通省令第78号による改正前のもの。以下「施行規則」という。）6条1項3号は、事業許可申請書の添付書類として「事業用自動車の乗務員の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の概要を記載した書面」を求めており、これにはタクシー運転者の安全運行を確保するためにタクシー運転者を過労運転や睡眠不足運転から保護するという趣旨が含まれている。

(3) 本件各運賃認可（一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可に係る個別規定の趣旨及び目的）について

ア 法9条の3第2項3号は「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当

な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」を運賃及び料金の認可基準として規定しているところ、これは、文言上は事業者間の過当な運賃値下げ競争を避ける趣旨及び目的に出たものであるが、それにとどまらず、事業者間の過当な運賃値下げ競争が直接的かつ現実にタクシー運転者の賃金や労働条件の低下を招くことから、このような事態の発生を防止すべく、過当な運賃値下げ競争に起因するタクシー運転者の労働条件の悪化の防止を図ることをもその趣旨、目的としている。すなわち、タクシー事業は、比較的安価な自動車という装置を取得するだけで事業を開始することが可能であり、事業経費に占める人件費の割合が約 8 割と非常に高い比率を占めている。また、機動的、個別的公共機関であるがゆえに業務の具体的遂行は個々の運転者に依存しており、それゆえ賃金体系も個々の運転者の営業収入に応ずる歩合給となっている。その結果、運賃を下げたタクシー事業者の運転者は賃金の減少を食い止めるため、より多くの顧客を乗せ、より長い距離を実車で走行させなければならない。他方、競合する別のタクシー事業者の運転者は、顧客の乗車志向が弱まるため、不可避免的に営業収入が減少せざるを得ない。これを回復しようとするとはやはり長時間労働、ひいては過労運転を余儀なくされる。このように、不当な値下げ競争（ダンピング競争）はタクシー運転者の過労運転を引き起こし、輸送の安全を脅かすことから、法 9 条の 3 第 2 項 3 号は「不当な競争」を引き起こすおそれがある運賃は認可しないとしたものであり、過当な運賃値下げ競争による賃金の低下、過労運転から個々のタクシー運転者を保護する趣旨を含んでいるというべきである。

イ 被告は、法 8 9 条 1 項の「利害関係人」とは、施行規則 5 6 条に該当する者であるとし、同条 3 号の「特に重大な利害関係を有すると認める者」とは、「当該行政庁の処分により直接自己の法律上保護された利益が侵害され、又は必然的に侵害される関係にある者に限られる」として、タクシ

ー運転者はこれに該当しないとするが、タクシー運転者は、運賃のダンピング競争という不当な競争から不可避免的に生ずる長時間労働、過労運転から保護されており、申請されている「運賃」がダンピング競争を引き起こすおそれがあるかどうかについて重大な利害関係を有するから、タクシー運転者も運賃の認可について利害関係を有するというべきである。

被告は、タクシー運転者から意見を聴取している事実はないと主張するが、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について」（国自旅第101号。甲43）によれば、一定の場合には当該事業者には雇用されている運転者の意思を反映させ、あるいは運転者に対する過労防止義務違反の有無が審査の要素とされており、現に、Iが540円という低額運賃申請をした際、労働組合が近畿運輸局に同意書を提出したことがある。また、例えば、平成16年2月19日、近畿運輸局（担当部自動車交通部旅客第二課）はタクシー運賃多様化等についてのヒアリングを実施し、原告らが所属している全国自動車交通労働組合大阪地方連合会（全自交大阪地連）の組合役員がこれに出席し意見を述べている。

#### (4) 法の趣旨及び目的について

##### ア 法の目的規定（法1条）について

被告は、法の目的規定（法1条）の文言をとらえて、タクシー運転者の労働条件の利益を保護することを目的とするものではないと主張する。

しかし、タクシー事業が労働集約型産業の最たる事業であるという点を看過してはならない。同事業に雇用される労働者はほとんどすべてがタクシー運転者であり、当然のことながら事業場外労働である。そのタクシー運転者を使用者が具体的に管理監督することは極めて困難であり、現在では圧倒的多数のタクシー会社では歩合制の賃金形態がとられている。そうすると、その営業収入の単価すなわち運賃が低廉になれば、タクシー運転者は一人でも多くの乗客を求めざるを得ないのであり、タクシー運転者が

自らの収入を向上させようとするれば、自らの労働密度を高くし、労働時間を増やさざるを得ない。「過労運転」は過当競争の必然の結果となるのである。一方、タクシー利用者は、タクシー利用における自らの安全のすべてをタクシー運転者にゆだねる。要するに、事業者間の過度な競争が激化することは、必然的にタクシー運転者の労働条件の悪化に繋がり、それは直ちにタクシー利用者の安全に直結するのである。

このようなタクシー事業の特殊性を前提とすれば、タクシー事業の適正化とタクシー運転者の労働条件の確保は正に表裏一体であり、法の趣旨及び目的にタクシー運転者の労働条件の権利利益が無関係であるなどということはない。

#### イ 過労の防止義務について

(ア) 旅客自動車運送事業運輸規則（平成１８年７月１４日国土交通省令第７８号による改正前のもの。以下「運輸規則」という。）１条は、  
「この省令は、旅客自動車運送事業の適正な運営を確保することにより、輸送の安全及び旅客の利便を図ることを目的とする。」とする。そして、運輸規則２１条は、旅客自動車運送事業者に対して、「輸送の安全」を図るため運転者の過労を防止する義務を定めており、その文言上、保護の対象は明らかに労働者たるタクシー運転者をも含んでいる。そして、この運輸規則２１条の有効性の根拠は、法２８条にあり、さらには法の目的規定である１条の「道路運送事業の運営の適正」及び「公共の福祉」によって初めて与えられているのであって、これは法自体が運転者の利益を個別的利益として保護していることの証左である。

(イ) 運輸規則２１条１項は、旅客自動車運送事業者は過労の防止を十分考慮して「国土交通大臣が告示で定める基準」に従って事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定めなければならないとし、平成１３年国土交通省告示第１６７５号（以下「国土交通省告示」という。）は、

旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することにかんがみ、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号、以下「改善基準告示」という。）とする旨定めている。改善基準告示は、長時間労働の実態が見られる自動車運転者について、労働時間等に関する改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図る目的で定めているものであって、その内容は、いずれも自動車運転者を直接保護の対象としている。しかも、改善基準告示違反に対しては、労働基準監督署に申告することができる仕組みになっており、労働基準法と正に同じ目的で自動車運転者を直接の保護の対象としているのであるから、これを援用する運輸規則21条も同様の目的を有している。したがって、その上位規範である法も自動車運転者の過労防止義務等の利益を直接の保護の対象としている。

（ウ） タクシー運転者の過労防止については、運輸規則21条のほかにも、同規則22条、23条、24条1項2号、25条1項5号、28条の2、48条3号の2、同条4号、50条1項3号、「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の許可及び認可等の申請に関する審査基準について」（甲17）、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可申請の審査基準について」（甲20）、改善基準告示など、詳細な規定がある。そして、対象となる事業者がこれらに違反した場合には、自動車等の使用の停止若しくは事業の停止又は許可の取消し（法40条1項）、許可取消後の新たな許可申請に対する不許可（法7条2号）という措置があり得る。これは、法及びその関係法令が事業許可及び運賃認可に当たって運転者に過労運転があったか、あるいは過労運転のおそれがあるかという点を重要な審査要素としていること

を示している。

国土交通省が厚生労働省と「タクシー運転者の適切な労働環境の確保に関する連絡調整会議」を設置し（甲 2 3 ），また，労働基準監督機関と連携して監査を強化することとした（甲 5 8 ， 5 9 ）のも，運転者の賃金低下及び過労運転が「輸送の安全」を脅かすばかりでなく，「利用者の利便」の低下にもつながるとの認識に立っているからであり，法の個別規定においても，賃金低下及び過労運転から運転者を保護する趣旨，目的を含んでいることを示すものというべきである。

ウ 緊急調整措置（法 8 条）について

被告は，法 8 条の「緊急調整措置」の規定にいう「輸送の安全」が，利用者の安全確保を意味し，利用者の利益を保護する趣旨であることは明らかであると主張する。しかし，法 8 条が，タクシー運転者の労働条件に関してなんら触れていないがために，タクシー事業者の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となった場合に生じ得るタクシー運転者についての不利益を，個別的に保護しようとするものではない，との主張は誤った法解釈である。

すなわち，緊急調整措置の発動要件を定める通達（甲 3 9 ）及び実際の運用は，「実車率」及び「日車営収」を指標基準の一つとしているところ，これらの指標の低下をもって運転者の労働条件の悪化と見てこれを抑制する趣旨であると解され，この趣旨は平成 1 8 年に行われた上記通達の一部改正（甲 4 0 ）によってさらに明らかになっていること，緊急調整措置の発動要件の指標となっている「一定の安全関係の法令違反」が運輸規則 2 1 条ないし 2 3 条の違反とされていること，緊急調整措置の発動には「著しい供給過剰となっている場合」と「輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれ」の両要件が必要であり，著しい過剰状態であること自体が利用者の安全及び利便に還元できない独自の

意味を有していること，トラック運送事業における緊急調整措置を定めた貨物自動車運送事業法 7 条 1 項が「事業の継続が困難となると認めるとき」か否かをその発動要件の 1 つとして規定しているのに対し，一般乗用旅客自動車運送事業者に対する緊急調整措置を定める法 8 条においては，「輸送の安全」という判断要素が設定されていることなどからすれば，緊急調整措置を定める法 8 条は，利用者の安全なり利便を保護しているとともに，個々の運転者の労働条件を保護することを目的としていることは明らかである。

#### エ 処分の根拠となる法令と目的を共通にする関係法令の趣旨及び目的の参酌について

労働基準法は法と目的を共通にする関係法令であるから，法の趣旨及び目的を考慮するに当たっては，労働基準法の趣旨及び目的を参酌しなければならない。

すなわち，法 1 条に定める目的である「利用者の利益を保護」するためには，何よりもまず，輸送の安全を図ることが最も重要であり，この輸送の安全のためには，ひとえに運転者を過労運転や睡眠不足運転に陥らせない労働条件の確保が不可欠である。したがって，法の目的である「利用者の利益の保護」を達成するためには，必然的に労働基準法の目的である，労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たす労働条件の設定を達成する必要があるという関係にあることから，法と労働基準法の目的の共通性は明らかである。

そのため，法の実施に当たっては，労働基準法の遵守を図るように配慮されてきている。例えば，平成 12 年改正法案の国会審議において，運賃について，「その基準には，人件費等の費用について適正な水準を反映させること」との附帯決議（甲 48，49）がされている。その趣旨に沿って，近畿運輸局は，平成 16 年 2 月 19 日のヒヤリングにおいて，全自交



大阪地連の役員を招き意見聴取を行った。また、国土交通省は、規制緩和に伴って、タクシー運転者の長時間労働や低賃金など労働基準法の趣旨に反するような劣悪な労働環境を是正するために抜き打ち監査を行っている（甲４２，５０の１ないし３）。

(5) 本件各処分において考慮されるべき利益の内容及び性質，当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度について

ア 本件各処分が違法にされたことにより，タクシー運転者の労働条件の低下及び収入の激減という直接的かつ重大な被害がもたらされている。

イ 被告は，本件各処分が法に違反してされたからといって，必然的に原告らが主張する過当競争を招来するという関係にないと主張するが，平成１８年２月２８日の衆議院予算委員会議事録（甲５１）によると，Ｊ委員が，本件改正後，車両が増加する一方で利用客の減少を指摘し，国土交通省の抜き打ち監査を報道した新聞各紙においても（甲５０の１ないし３），規制緩和による競争激化を報道している。このように，本件各処分により過当競争が引き起こされているのが現実である。

ウ 被告は，タクシー運転者の労働条件の悪化は，事業者との労使関係が前提にあるから，本件各処分により直接的に生じるものとはいえないと主張するが，上記衆議院予算委員会議事録によると，Ｋ国土交通大臣が，タクシー運転者の賃金は一般的に歩合制であり，運転者の売上げが賃金に直結しているとの認識を示し，最低賃金を下回る実態をも把握していると答弁している。すなわち，タクシーの運賃が値下げになると，その分，運転者の賃金が減少するから，今まで以上に勤務時間が長時間化し，これに利用客の減少が拍車をかけ，さらに長時間働くか，違法を覚悟で客引きを行うなどが常態化している。このように，本件各処分によって引き起こされた過当競争が，直接，タクシー運転者の労働条件を悪化させているのである。

エ 被告は、タクシー運転者の賃金が一般的に歩合制である点につき、法に規定がないから、基本的に雇用契約に委ねられているものだと言主張する。

しかし、原告らは、タクシー運転者の賃金は、歩合制であるという現実を前提としているのであり、また歩合制という社会的現実を前提にK国土交通大臣らも国会で何度も答弁しているところである。

(被告の主張)

原告らは、競合既存事業者のタクシー運転者であるところ、行政事件訴訟法9条2項の考慮事項を考慮しても、本件各処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」であるとはいえず、本件各処分の取消しを求める原告適格を有しない。

(1) 「法律上の利益を有する者」の意義について

行政事件訴訟法9条1項の「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者をいうのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上の利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。

(2) 本件各事業許可（一般旅客自動車運送事業の許可に係る個別規定の趣旨及び目的）について

ア 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣又は権限の委任を受けた地方運輸局長（以下「国土交通大臣等」という。）の許可を受けなければならない（法4条1項）、国土交通大臣等は、上記の許可をしようとするときは、法6条各号に定める基準に適合するかどうかを審

査し、これをしなければならない。

上記の趣旨は、会議録 10 号の L 運輸大臣の趣旨説明によれば、一定の基準に適合している場合にのみ同事業への参入を認める許可制を採用することにより、輸送の安全、事業の適切性を確保するというものである。さらに、利用者の利便に重点を置いている法の趣旨及び目的に照らせば、法 6 条 1 号の「輸送の安全」の確保とは、同事業の利用者の安全を確保し、利用者の利益を保護する趣旨である。そして、この「安全」の問題に関しては、会議録 17 号における L 運輸大臣の答弁によれば、国民の生命を守ることについての格別の配慮を必要とするという公益的側面が強調されている（乙 1）。

一方、法 6 条には、タクシー運転者の労働条件が保護されていることを審査すべき基準は全く設けられていない。

イ 上記許可の申請書に添付すべき書類に、事業用自動車の運行管理の体制を記載した書面や、事業用自動車の乗務員の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の概要を記載した書面が含まれているが（施行規則 6 条）、それらも同事業の利用者の安全を確保し、利用者の利益を保護するための考慮事項として規定されているものである。

ウ 以上からすれば、一般旅客自動車運送事業の許可に係る個別規定である法 4 条 1 項及び 6 条の趣旨及び目的は、一般乗用旅客自動車運送事業の利用者の安全あるいは利便を保護するものであり、それらの規定の趣旨及び目的から、一般乗用旅客自動車運送事業者に雇用されるタクシー運転者の利益を個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むものと解することはできない。

(3) 本件各運賃認可（一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可に係る個別規定の趣旨及び目的）について

ア 一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及び料金を定め、又は変

更するときは、国土交通大臣等の認可を受けなければならない（法 9 条の 3 第 1 項）、国土交通大臣等は、同認可をしようとするときは、法 9 条の 3 第 2 項各号に定める基準が充足されているかどうかを判断しなければならない（同条 2 項）。

同条は、上記の運賃及び料金が、一般乗用旅客自動車運送事業の高度の公共性から一般公衆に与える影響も重大であることから、これを自由に放任することができないため、運賃及び料金について認可制を採用したものであり（乙 2）、同事業の利用者の安全を確保し、利用者の利益を保護する趣旨といえる。

一方、法 9 条の 3 には、タクシー運転者の労働条件が保護されていることを審査すべき基準は、全く設けられていない。

イ この一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可について、国土交通大臣は利害関係人等の意見を聴取できるところ（法 8 9 条 1 項 2 号）、この「利害関係人」とは、一般乗用旅客自動車運送事業における運賃及び料金に関する認可の申請者、当該申請者と競争の関係にある者、利用者その他の者のうち地方運輸局長が当該事業に関し特に重大な利害関係を有すると認める者と規定されている（施行規則 5 6 条）。上記の「当該申請者と競争の関係にある者」とは、当該認可申請者と競争の関係にある「他の一般乗用旅客自動車運送事業者」を意味し、上記の「当該事業に関し特に重大な利害関係を有すると認める者」とは、当該行政庁の処分により直接自己の法律上保護された利益が侵害され、又は必然的に侵害される関係にある者に限られると解されるから、タクシー運転者はいずれにも該当しない。実際にもタクシー運転者から意見を聴取している事実はない。

ウ 原告らは、法 9 条の 3 第 2 項 3 号が「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」

と規定する趣旨には、過大な運賃値下げ競争に起因する過労運転等から個々のタクシー運転者を保護することも含まれる旨主張する。

しかし、タクシー運転者の過労運転を常態化させるような「不当な競争」は、利用者の安全確保を害するおそれがあることから、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の変更等につき不当な競争を防止するための規制が加えられているのである。また、一般乗用旅客自動車運送事業において運賃値下げ競争が行われた場合、タクシー運転者の歩合による賃金収入が減少することになるが、運輸規則は、事業者及び運転者双方に過労運転等の防止を義務付けながら（運輸規則 21 条、50 条 1 項 3 号）、タクシー運転者の賃金を定める雇用関係を規制する規定を設けていない。このような労使関係を規律する規定は、労働基準法等の他の法律にゆだねられているのであって、法及び運輸規則の対象ではないのである。このことから、過労運転を常態化させるような「不当な競争」を防止する見地からタクシー運賃等の変更に規制が加えられているのは、過労運転等を防止することにより利用者の安全を確保することを目的とするものであり、個々のタクシー運転者の労働条件の利益を保護すること自体を目的としているとみることはできない。

エ 以上の法 9 条の 3 の規定の趣旨や認可の審査基準に照らせば、同条の趣旨及び目的から、タクシー運転者の利益を個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むものと解することはできないというべきである。

#### (4) 法の趣旨及び目的

ア 総則的規定からうかがわれる法の趣旨及び目的

(ア) 法 1 条は「道路運送事業の運営を適切かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」と

している。この趣旨は、事業者間の競争を促進することにより、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスが提供され、利用者利便の向上を図ることを目的とし、利用者保護に重点を置くことにある。また、同条の「公共の福祉を増進する」とは、道路運送に関し広く一般公衆が受けるべき利益を確保するのみならず積極的に増進することであり、それが法の究極の目的である（乙２）。他方、法１条には、タクシー運転者の労働条件を保護することを目的としていることをうかがわせる文言は一切ない。

（イ） なお、法１条には、平成１８年法律第１９号（以下「平成１８年改正法」という。）により「輸送の安全を確保し」という文言が追加されているところ、平成２０年２月から国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会に設置された「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」の臨時委員を務めるM証人が述べるとおり、平成１８年改正法による改正以前から、法の趣旨及び目的には「輸送の安全」の確保が含まれていたものと解される。そして、この「輸送の安全」の確保とは、利用者保護ないし一般公衆が受けるべき利益という観点から、「輸送の安全」を確保することにあり、タクシー運転者の労働条件の保護を直接の目的とするものではない。すなわち、法の趣旨及び目的である「輸送の安全」の確保とは、一般乗用旅客自動車運送事業者が良質なタクシー運転者による役務を提供することによって、タクシー利用者に対し、輸送の安全を確保することを意味していると解され、M証人もこのような意味で「輸送の安全」をとらえている。

（ウ） 以上に照らせば、法は、タクシー運転者の労働条件の利益を保護することを目的とするものではない。

#### イ 過労の防止義務について

（ア） 原告らは、運輸規則２１条等が、旅客自動車運送事業者に対し、運

転者の過労の防止を義務付けていることなどをもって、法は、過労運転等から運転者を保護する趣旨を含む旨主張する。

しかしながら、運輸規則 2 条 4 項、50 条 1 項 3 号は、旅客自動車運送事業者の従業員に対して、輸送の安全及び旅客の利便を確保するために過労運転等の回避を義務付けているところ、これはタクシー等の一般旅客自動車は公共交通機関として一般国民に利用されるため、利用者の安全を確保するために、運転者に一般旅客自動車の安全運行を義務付けたものであることが明らかであり、このことに照らしてみても、運輸規則 21 条等がタクシー運転者の労働条件の保護を図ったものとは解されない。

(イ) 原告らは、運輸規則 21 条 1 項が定める運転者の勤務時間等の基準（国土交通大臣の告示）は、労働省告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）とされていることや、同基準の違反に対しては労働基準監督署に申告できる仕組みとなっていることを根拠として、法が個々のタクシー運転者の労働条件を保護することを目的としている旨主張する。

しかしながら、運輸規則 21 条 1 項を受けた国土交通省告示により改善基準告示が運転者の勤務時間等の基準とされている趣旨は、運転者の過労運転を防止することであり、それによって輸送の安全を確保することを目的としたものとみるのが合理的である。また、上記労働省告示の違反が認められた場合においても、地方運輸局長自らが当該告示違反を直接の処分対象として措置を講じることは予定されておらず、労働局長に通報する運用がされ、この運用を定めた書面には、上記通報に当たって、地方運輸局長が労使間の紛争に対して介入することがないよう明記されている（甲 59）。これらの点に照らせば、運輸規則 21 条 1 項も、法が個々の運転者の労働条件を保護していることの根拠とはなり得ない。

#### ウ 緊急調整措置（法 8 条）について

原告らが問題とする供給過剰については、法は、特定の地域において供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となり、当該地域における輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれが認められる場合には、緊急調整措置を発動し、輸送の安全及び旅客の利便を確保することを企図することとしている（8 条）。しかし、緊急調整措置の発動要件である「当該地域における輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれ」については、事故件数、法令違反件数、利用者からの苦情件数などが指標となり、タクシーの特性にかんがみ、具体的に利用者に安全なり利便という観点から問題が生じたときを意味するものであり、法 8 条にいう「輸送の安全」が、利用者の安全を確保し、利用者の利益を保護する趣旨であることは明らかである。

さらに、緊急調整措置の規定をみても、タクシーの台数を制限ないし減少させるような規定をあえて設けておらず、あくまでタクシー事業者の経営判断にゆだねている。

以上に加え、法 8 条も、タクシー運転者の労働条件に関してなんら触れていないことに照らせば、法は、タクシー事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となった場合に生じ得るタクシー運転者についての不利益を、個別的に保護しようとするものではない。

#### エ 処分の根拠となる法令と目的を共通にする関係法令の趣旨及び目的の参酌

原告らは、法の目的である「利用者の利益を保護」するためには、タクシー運転者の労働条件の確保が不可欠であり、労働基準法の目的は、労働条件の確保であることから、法と労働基準法は目的を共通にする旨主張する。

しかしながら、そもそも、労働基準法は、「労働者が人たるに値する生



活を営むための必要を充たすべき」労働条件の基準を、「最低のもの」として「法律で定める」ことを目的としているのに対し（同法１条）、法は、一般旅客自動車運送における輸送の安全を含む利用者の利益を保護するとともに、同運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としているのであって、両者が目的を共通にするとはいえない。

また、「利用者の利益を保護」するために、タクシー運転者による過労運転等を防止することが必要であったとしても、タクシー運転者による過労運転等の防止、すなわちタクシー運転者の労働条件の確保という手段自体が法の目的となるわけでない。

- (5) 本件各処分において考慮されるべき利益の内容及び性質、当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度について

本件各処分が法に違反してされたからといって、必然的に原告らが主張する過当競争を招来するという関係にはないし、運転・運行の安全が確保できなくなるというものではない。

タクシー運転者の労働条件は、事業者の経営判断と労使関係を前提とする雇用関係にゆだねられており、事業者との雇用関係、事業者の企業努力等により決せられるものであり、本件各処分によりタクシー運転者の労働条件の悪化が必然的にもたらされるものではない。タクシー運転者の賃金制度につき歩合制が採られていることについても、基本的に雇用関係で定められるものであるため、法は、歩合制に関する規定を一切設けていない。

また、仮に、本件各処分が違法にされ、タクシー事業者及びタクシーの台数が増加することにより、労働集約的性格を有するタクシー事業において、タクシー運転者の賃金低下等その労働条件の低下を伴う事業者間の運賃値下げ等の過当競争が生じる事態が想定され得るとしても、それらは、事業者とタクシー運転者との間の労使関係において考慮されるべき問題であり、本件

各処分によって直接的に生じるものとはいえない。

したがって、原告らが主張するような過当競争によるタクシー運転者の賃金・労働条件の低下は、本件各処分が違法にされることにより直接的かつ重大な被害としてもたらされるものではない。

よって、本件各処分がその根拠となる法に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案し、本件各処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮しても、法が、タクシー運転者の賃金や労働条件の利益をその個別的利益として保護すべきものとする趣旨を含むとは解されない。

## 2 本件各処分の適法性（争点）

### （原告らの主張）

#### （1）本件各事業許可について

法6条1号は一般旅客自動車運送事業の許可基準として「当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること」と規定するところ、輸送の安全を確保するためには個々のタクシー運転者の労働条件の適正を確保することが不可欠であるから、上記の基準はタクシー運転者の安全運転を確保するのに必要な労働条件を備えているべき事業計画であることを要求するものであり、一般旅客自動車運送事業の許可に当たっては、タクシー運転者に過重な労働を課すことにならない措置を執ることが必要である。

しかるところ、平成12年改正法が施行された平成14年以前の段階で、既にタクシーは過剰供給状態にあったのであるから、安易に新規事業の許可を与えることは必然的にタクシー運転者のさらなる労働条件の悪化を招くものであり、本件各事業許可はいずれも法6条1号に反し、違法である。

#### （2）本件各運賃認可について

法9条の3第2項3号は一般旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可基準として「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こす

こととなるおそれがないものであること」を規定するところ，競合既存事業者との競争のため，各事業者が遠距離割引や低額の初乗運賃を設定することにより，かえって業界全体の事業収入を低下させ，歩合給の下運転者が受け取る賃金が顕著に減少し，公租公課や各種保険料の支払にも支障を来すような事態を引き起こすおそれがあれば，「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるものというべきである。すなわち，利用者に対する安全輸送の提供という法の目的からすれば，「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」がある運賃とは，採算を度外視した運賃に限られず，タクシー運転者の労働条件の悪化によりその危険な運転等を招来するような運賃をいうものと解すべきである。

しかるところ，前記のとおり平成１２年改正法が施行された時点で既にタクシーが過剰供給状態であったことに加え，タクシー運転者の賃金が他の男子労働者の半分程度にまで落ち込んでいた状況であったことからすれば，低額運賃を安易に認可することは，タクシー運転者の労働条件をさらに悪化させ，過労運転や危険な運転等を招来するものであり，本件各運賃認可はいずれも法９条の３第２項３号に反し，違法である。

### (3) 新規参入事業者の低額運賃申請に対する認可について

新規参入事業者による自動認可運賃を下回る運賃設定の申請（低額運賃申請）に対する認可は，次に記載するとおり，審査基準公示の定めがないにもかかわらず認可されたものか，恣意的でずさんな判断により行われたものであり，違法である。

#### ア 提出を求める添付書類について

審査基準公示の別紙４「自動認可運賃等の申請に対する処理手続等」第３項１は，「実績年度の原価及び収入をもとに，別紙２第２項から第８項（第６項中適正利潤は運賃原価から除外する。）により算定した（これによらない場合は，合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）

書類」を作成し，提出するものとしている。上記の「これによらない場合」とは，「別紙 2 第 2 項から第 8 項によらない場合」を意味するというべきであり，「実績年度の原価及び収入をもとに」することが必要である。しかし，有限会社 H，N 株式会社，O 株式会社，P 有限会社の 4 社は，事業許可の申請とともに自動認可運賃に該当しない運賃設定の認可申請をしているが，これら 4 社が提出した原価計算書は，「実績年度の原価及び収入」をもとに作成されたものではなく，審査基準公示別紙 4 が要求する原価計算書には該当しないから，上記 4 社に対する低額運賃の認可は審査基準公示に反するものであって違法である。

また，仮に，審査基準公示別紙 4 の原価計算書が「実績年度の原価及び収入」をもとに作成されたものでなくてもよいとしても，「（これによらない場合は，合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）書類」とは，別紙 2 第 2 項から第 8 項によらないことの合理的な理由を付した書類を要するというべきである。しかし，新規参入事業者による申請にこのような書類は添付されておらず，これらの認可は添付すべき書類が添付されていない申請に対してされたものであって，違法である。

#### イ 審査の方法（収入）について

近畿運輸局長は，新規参入事業者による低額運賃申請に対する審査基準として，「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社」の実績平均値及び系列事業者の実績値という審査基準公示にない特別の基準を作り出し，さらに，この特別の基準も看過し難い重大な問題を有している。すなわち，近畿運輸局長は「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社」に期間限定付認可を受けている事業者の実績値をも算定対象に組み入れているところ，この期間限定付認可は，収支を償うかどうか不確定であるために暫定的な認可しか認められていないものと解されるのであり，このような認可を受けた事業者の実績値を査定に用いることは極めて不適

切である。また、近畿運輸局長は、「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社」が１社しかないときはその１社を対象とし、さらに、これがない場合でも、申請運賃と最も近似した低額の運賃を設定している事業者の実績と原価計算対象事業者のうち申請事業者と同形態の営業を行っている事業者の実績を参考にして査定するというのであり、このような事業者はどのような場合にも存在し得るから、いかに低額な運賃の申請であったとしても、実績平均値及び系列事業者の実績値が存在することになる。このような基準たり得ない基準を定立して判断することは、低額運賃の申請については個別にかつ申請者の実績値をもとに審査するという審査基準公示の趣旨に明らかに反し、違法である。

#### ウ 審査の方法（支出）について

近畿運輸局長は、「支出」項目の査定につき、申請者の申請額が他の事業者が要している費用等の数値をもとに妥当な額か否かを判断するとするが、被告の主観的な査定上の経験則に基づく判断によって妥当であるか否かを査定するというのであり、慎重な審査が求められる実績年度を持たない新規参入事業者の低額運賃申請に対する査定として、あまりにずさんである。人件費についても、理由が判然としない査定がされており、標準人件費の９０パーセントを上回っている申請人件費を減額して査定し、認可ありきの前提で、収支の帳尻を合わせるためにされたものとししか評価することができない。

#### エ 運賃査定額の通知について

近畿運輸局長は、低額運賃を認可する際、査定数値を申請者に通知していないが、申請者は自己の申請額が見込み違いであっても運賃認可を得てしまうことになり、その見込み違いは人件費の抑制を招き、ひいてはタクシー運転者の労働条件を過酷なものとするのであり、この点を看過した本件各運賃認可は法９条の３第２項３号に反し違法である。

( 被告の主張 )

(1) 本件各事業許可について

一般旅客自動車運送事業の許可基準を定めた法 6 条各号に適合するか否かの判断については、専門技術的な知識経験を有する国土交通大臣等に裁量権が認められ、その判断が違法となるのは、その裁量権を逸脱・濫用したと認められる場合に限られる。

本件改正により、需給調整規制を前提とする免許制から資格要件をチェックする許可制へ移行することとされ、著しい供給過剰が生じた場合については、非常手段として、新規参入や増車を停止する緊急調整措置（法 8 条）によることとされたことからすると、法 6 条が供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないことを許可基準としていると解釈する余地はない。原告らは、本件改正自体、すなわち立法行為の違法を主張しているものに等しい。

したがって、申請者以外の事業者勤務するタクシー運転者の賃金等の労働条件を低下させるものであるか否か、すなわち、供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であり不均衡であるか否かは、法 6 条各号の許可基準とされていないのであるから、供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であり、当該申請外の事業者のタクシー運転者の賃金等の労働条件を低下させるおそれがあったとしても、そのことを理由として、本件各事業許可が違法とされることはない。

(2) 本件各運賃認可について

運賃の認可基準を定めた法 9 条の 3 第 2 項各号に適合するか否かの判断については、専門技術的な知識経験を有する国土交通大臣等に裁量権が認められ、その判断が違法となるのは、その裁量権を逸脱・濫用したと認められる場合に限られるというべきである。

同条 2 項 3 号の「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」とは、事業者の経営努力の範囲を超えて原価を著しく下回るような採算割れの運賃を継

続することにより，競争他社を排除し，あるいは，輸送の安全の確保が困難となるような事態を引き起こすおそれと解釈すべきであり，事業者の経営努力の範囲内において運賃を設定することによって生じる事業者間の競争を「不当な競争」として規制の対象とする合理性はない。

近畿運輸局長は，法９条の３第２項３号の適合性を具体的に判断するに当たっては，その内容が法の正当な解釈に基づいた適正かつ合理的なものと認められる審査基準公示によって査定，審査を行っているところ，本件各運賃認可についても，審査基準公示に基づき審査を行い，いずれの認可も法９条の３第２項３号の要件に適合すると認められたものであり，適法である。

(3) 新規参入事業者の低額運賃申請に対する認可について

本件各運賃認可のうち新規参入事業者の低額運賃申請に対するものについては，いずれも審査基準公示に基づき審査を行い，法９条の３第２項３号の要件に適合すると認められたものであり，適法である。

ア 提出を求める添付書類について

原告らは，審査基準公示別紙４の第３項１の括弧書きの記載について独自の解釈を加えて，実績を有しない新規参入事業者は低額運賃申請ができない旨主張する。しかし，法９条の３第２項は，文言上，既存事業者と新規参入事業者とを区別しておらず，新規参入事業者による低額運賃申請を排除するものとは解されない。そして，法９条の３第２項を受けた施行規則１０条の３の申請書添付書類の内容をより具体的にしたものと同公示別紙４第３項１の書類なのであるから，審査基準公示により新規参入事業者の低額運賃申請を審査することは，法の予定するところである。これに反する原告らの主張は，法９条の３第２項に定めのない基準を審査基準公示の解釈により導き出そうとするもので不当である。

原告らの主張は，審査基準公示の文言解釈としても無理である。同公示別紙４第３項１の「これによらない場合」とは，「実績年度の原価及び収

入をもとに，別紙 2 第 2 項から第 8 項による算定ができない場合」を指しているものであり，新規参入事業者については，「実績年度の原価及び収入をもとに算定した書類」に代わり，「合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した書類」の添付を求めることとしたものと解され，よって，新規参入事業者については，申請書に添付された原価計算書の収支見積書の算出方法欄に算出根拠を記入することにより，当該見込み数値の合理性を示すと解するのが順当である。

#### イ 審査の方法（収入）について

原告らは，期間限定付認可につき，収支が償うかどうか不確定であるため，暫定的な認可しか認められていないものとするが，申請書類に基づいて査定を行い，収支が償う結果が出たことから認可を行っている。近畿運輸局長が期限を付しているのは，不当な競争を引き起こすような状況にないかどうか等，今後の事業の状況について検証する必要があるためであり，行政裁量の範囲内である。したがって，期間限定付認可を受けた事業者の実績値を低額運賃申請に対する審査基準公示に基づく認可の査定に用いることに何らの問題もない。また，原告らは，新規参入事業者による低額運賃申請の査定につき「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社」の実績平均値及び系列事業者の実績値を用いることについて縷々主張するが，審査基準公示に基づき査定を行うに当たり，どのような数値を用いることが適当かは極めて高度な専門的判断を要する事項であり，原則として行政裁量の範囲内の事項である。しかも，既存事業者であっても，申請しようとする運賃額での実績はないことから，審査基準公示別紙 2 第 5 の輸送力の算定に基づき，「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値」を用いて査定を行っており，この点は既存事業者も新規参入事業者と同じである。

#### ウ 審査の方法（支出）について



原告らは、被告の主観的な査定上の経験則に基づく判断で新規参入事業者の低額運賃申請を査定することはずさんであるとか、人件費についても理由が判然としないなどと縷々主張するが、前記のとおり、どのような数値を用いて査定を行うのが妥当かは高度に専門的判断を要する事項といえ、原則として行政裁量に関する事項である。そして、近畿運輸局長は、新規参入事業者の自動認可運賃に該当しない運賃申請に対する査定を行うに当たり、例えば、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、保険料等の査定については、他の事業者の実績等から他の事業者が費やしている経費を単価計算した数値や、燃料油脂費などは市況による変動も考慮し、現在の市場価格も勘案した上で、新規参入事業者の申請値が著しく乖離した数値になっていないかどうかの審査を行い、申請値が他の事業者が要している費用の数値等を基に妥当な額であると判断できる場合は新規参入事業者の申請値を用い、妥当な額と認められないときは他の事業者が要している費用の数値等を用いて審査を行っているのであって、このような査定方法は合理的なものである。

#### エ 運賃査定額の通知について

申請額で認可する場合に通知しない理由は、申請額が査定額以上である場合は申請額で認可することとなっているため、査定の結果収支率が100%を超える場合には、運賃査定額を申請者に通知する必要がないためである。

### 3 国家賠償請求の成否（争点）

#### （原告らの主張）

##### （1）国家賠償法上の違法性

国家賠償法1条1項の「違法」とは、不文法を含めた法令に違反することであり、取消訴訟における違法性と同一概念であると解すべきであるところ、本件各処分を含む別紙2記載の各処分は、前記のとおり、法6条1号及び法

9 条の 3 第 2 項 3 号の各基準を満たさないから、国家賠償法上も違法である。

仮に行政処分の違法性の問題と国家賠償法上の違法性の問題を別に検討するとしても、上記各処分は法 6 条 1 号及び法 9 条の 3 第 2 項 3 号に明白に違反するものである上、本件において原告らが主張する見解は、過去の訴訟において近畿運輸局長がしていた主張と全く同様のものであって、同局長は、上記各処分が法の趣旨に反することを十分に認識した上で、あえてこれらの処分をしているのである。したがって、上記各処分は国家賠償法上も優に違法との評価を受けるものである。

## (2) 原告らの損害及び因果関係

原告らの損害は、賃金が減少したこと、客の奪い合いで他のタクシーと競争せざるを得なくなり、そのために運転中危険を感じることが多くなったことによりストレスが増加したこと、賃金減少や労働条件が過酷になったことにより将来的な生活設計が困難になってきたことである。これらの損害を一括して金銭に換算した場合、各原告の損害は 50 万円を下回らない。

また、原告らの上記損害は、平成 14 年 2 月以降、近畿運輸局長がした一般旅客運送事業の許可並びに同事業の運賃及び料金の認可が、法 6 条の許可基準及び法 9 条の 3 の認可基準に反して行われたため、輸送の安全が確保されなくなり、また、事業者間の不当な競争が激化して事業者全体の収入が低下し原告らの賃金が低下したことによって生じたものであり、別紙 2 記載の各処分と原告らの損害の間には明らかな因果関係が認められる。

## (被告の主張)

### (1) 違法性の判断基準について

国家賠償法 1 条 1 項にいう「違法」と評価されるためには、当該公務員が損害賠償を求めている国民との関係で個別具体的な職務上の法的義務を負担し、かつ、当該行為がその職務上の法的義務に違反してされた場合でなけれ

ばならないのであり，国家賠償法 1 条 1 項の「違法」の有無の問題と，公務員による処分が結果として法律に違反するか否かの問題とは，区別して取り扱わなければならない。

また，国家賠償法 1 条 1 項の「違法」が認められるためには，公務員が法律上保護された権利利益を侵害したことが必要である。別紙 2 記載の各処分は，利用者の利便向上及び輸送の安全の確保という見地からなされるものであり，その判断に際しても，処分の名あて人以外の事業者のタクシー運転者の利益が考慮される余地はない。したがって，事業許可の申請ないしは運賃等認可の申請が不許可等とされることにより反射的に当該申請者以外の事業者のタクシー運転者に事実上なんらかの利益がもたらされることがあったとしても，それは法律上保護された利益ではないから，上記各処分が違法であることを理由として国家賠償法に基づく損害賠償を請求を求める原告らの主張は，その主張自体失当というべきである。

## (2) 原告らの損害及び因果関係について

上記各処分により，原告らが主張するようなタクシー事業者間の過当競争が招来されるとは認められないし，タクシー運転者の賃金・労働条件は，雇用者である事業者の経営判断と労使関係を前提とする雇用契約にゆだねられるものであるから，タクシー事業者の過当競争により，タクシー運転者の賃金，労働条件の低下が必然的にもたらされる関係にもない。よって，上記各処分と上記各損害との間に相当因果関係が認められる余地はない。

## 第 4 当裁判所の判断

### 1 原告らの本件各処分の取消しを求める原告適格の有無（争点 ）について

(1) 行政事件訴訟法 9 条 1 項は，取消訴訟の原告適格について，処分の取消しの訴えは，当該処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に限り，提起することができる旨規定するところ，同項にいう当該処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」とは，当該処分により自己の権利若

しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者をいうのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。

そして、処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有無を判断するに当たっては、当該処分の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮し、この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌し、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案すべきものである（同条２項、最高裁平成１６年（行ヒ）第１１４号同１７年１２月７日大法廷判決・民集５９巻１０号２６４５頁参照）。

上記の見地に立って、競合既存事業者に勤務するタクシー運転者である原告らが、その労働条件を保護される利益を有する者として、本件各処分の取消しを求める原告適格を有するか否かについて検討する。

## (2) 平成１２年改正法の概要

### ア 旧法の規定

平成１２年改正法による改正前の道路運送法（旧法）１条は、同法は、貨物自動車運送事業法と相まって、道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発展を図り、もって公共の福祉を増進することを目的

とする旨規定する。

旧法４条１項は、一般乗用旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、運輸大臣（平成１１年法律第１６０号（平成１３年１月６日施行）による改正後は国土交通大臣。以下同じ。）の免許を受けなければならない旨規定し、旧法６条１項は、運輸大臣は、一般乗用旅客自動車運送事業の免許をしようとするときは、当該事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること、当該事業の開始によって当該事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること、当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること、その他当該事業の開始が公益上必要であり、かつ、適切なものであること、の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない旨規定する。

旧法９条１項は、一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者（一般乗用旅客自動車運送事業者）は、旅客の運賃その他運輸に関する料金を定め、又はこれを変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない旨規定し、同条２項は、運輸大臣は、上記の認可をしようとするときは、能率的な經營の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること（１号）、特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと（２号）、旅客の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること（３号）、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること（４号）、

運賃及び料金が対距離制による場合であって、運輸大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること（５号）、という基準によって、これをしなければならない旨規定する。

イ 平成１２年改正法案の趣旨説明の提案理由（会議録１０，１６号）のう

ち、一般乗用旅客自動車運送事業に関する部分は、要旨、一般乗用旅客自動車運送事業は、ドア・ツー・ドアの機動的、個別的公共交通機関として重要な役割を果たしてきているが、一方において、経済構造の転換や国民生活の向上を背景とした輸送ニーズの高度化、多様化に適切に対応していく必要性が高まっているところである、このような状況を踏まえ、需給調整規制を廃止し、事業者間の競争を促進することにより、事業者の創意工夫を生かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図ることが求められているところである、一方、輸送の安全及び利用者利便の確保は、需給調整規制廃止後においても旅客自動車運送事業にとって重要な課題であり、これらについて十分な措置を講じていく必要がある、というものである。

ウ 平成１２年改正法案の趣旨説明の概要説明（会議録１０，１６号）のうち、一般乗用旅客自動車運送事業に関する部分は、要旨、事業に係る参入について、免許制を許可制とし、輸送の安全、事業の適切性等を確保する観点から定めた一定の基準に適合している場合に参入を認めることとし、その事業の開始によって、事業の供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないか否かなどについての審査（需給調整規制）を廃止することとする、特定の地域において供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となり、当該地域における輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められるときは、期間を定めて新規参入及び増車を認めないこととする緊急調整措置を講じることができることとする、運賃及び料金の設定及び変更について、利用者の利便等を確保するため、引き続き認可制とし、上限価格その他の認可基準を設けることとする、輸送の安全を確保するため、運行管理者の資格試験制度を導入することとする、というものである。

エ 以上によれば、平成１２年改正法のうち一般乗用旅客自動車運送事業に

関する部分の要点は，「道路運送の総合的な発達を図り，もって公共の福祉を増進すること」という道路運送法の究極の目的は維持しつつ，同法の直接の目的を，「道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに，道路運送に関する秩序を確立する」ことから，「道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより，道路運送の利用者の利益を保護する」ことに変更し，事業参入を免許制から許可制として，輸送の安全，事業の適切性等を確保する観点から定めた一定の基準に適合している場合に参入を認めることとし，その事業の開始によって事業の供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであるか否か等についての審査（いわゆる需給調整規定）を廃止し，特定の地域において供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となり，当該地域における輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められるときは，期間を定めて新規参入及び増車を認めないこととする緊急調整措置を講ずることができることとし，旅客の運賃及び料金の設定及び変更について，能率的な経営の下における適正な原価を償うか否かという認可基準，並びに，旅客の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ旅客が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであるか否かという認可基準をそれぞれ廃止し，運行管理者の資格試験制度を導入する，ということができる。

以上のような平成１２年改正法による改正内容，殊に目的規定及び需給調整規制に関する規定の改正内容等にかんがみると，本件改正は，タクシーが個別の利用者の需要に対応したきめ細かな運送サービスを提供することができる機動的でかつ個別的な公共輸送機関であるとの認識の下に，需給調整規制によって過当競争を防止し需要に見合った供給力を設定することにより，秩序ある安定的なサービスの提供を確保し，もって一般乗用旅客自動車運送事業の発展を図るという，旧道路運送法の立法政策から，需

給調整規制を廃止して、事業者間の競争を促進し、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図り、もって、多様化した利用者の需要に適合し、利用者の利便の確保、向上を図るという、利用者保護に重点を置いた立法政策に転換するとともに、タクシー事業においては、増車に伴う固定費が小さいことや、歩合制賃金の下で増車を行えば事業者の収入も増加するということから、事業者の増車意欲が極めて強く、供給過剰になりやすい特性を有しているところ、著しい供給過剰となった場合には、過労運転による事故が起きやすくなったり、運賃の不正収受、利用者とのトラブルといった問題が広範に生じる可能性があるなど、輸送の安全、旅客の利便を損なうことになるおそれがあることから、そのような具体的なおそれがある場合に、輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、新規参入及び増車を停止し、事態の更なる悪化を防止するための緊急調整措置を設けることとしたものであるということが出来る。

(3) 本件各事業許可（一般旅客自動車運送事業の許可）について

ア 法4条1項は、一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない旨規定し、法6条は、国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること（1号）、

前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること（2号）、当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること（3号）、という基準に適合するかどうかを審査して上記の許可をしなければならないと規定し、法7条は、国土交通大臣は、許可を受けようとする者又はその役員につき一定の欠格事由がある場合には、一般乗用旅客自動車運送事業の許可をしてはならない旨規定する。

法5条1項は、一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名（1



号) , 経営しようとする一般旅客自動車運送事業の種別( 2 号) ,

営業区域, 営業所の名称及び位置, 営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の国土交通省令で定める事項に関する事業計画( 3 号) , を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない旨, 同条2 項は, 許可申請書には, 事業用自動車の運行管理の体制その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない旨, 同条3 項は, 国土交通大臣は, 申請者に対し, 上記申請書及び添付書類のほか, 当該申請者の登記事項証明書その他必要な書類の提出を求めることができる旨規定する。

施行規則4 条4 項は, 法5 条1 項3 号の事業計画のうち一般乗用旅客自動車運送事業に係るものには, 営業区域, 主たる事務所及び営業所の名称及び位置, 営業所ごとに配置する事業用自動車の数並びにその種別ごとの数並びに地方運輸局長が指定する地域にあってはタクシー及びハイヤーの別ごとの数, 自動車車庫の位置及び収容能力を記載するものとする旨規定する。

施行規則5 条は, 法5 条1 項3 号の営業区域は, 輸送の安全, 旅客の利便等を勘案して, 地方運輸局長が定める区域を単位とするものとする旨規定する。

施行規則6 条1 項は, 許可申請書に添付する法5 条2 項の書類として, 事業用自動車の運行管理の体制を記載した書面( 1 号) , 事業の開始に要する資金及びその調達方法を記載した書面( 2 号) , 事業用自動車の乗務員の休憩, 仮眠又は睡眠のための施設の概要を記載した書面( 3 号) 等を規定する。

法8 条1 項は, 国土交通大臣は, 特定の地域において一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合であって, 当該供給輸送力が更に増加することにより, 輸送の安全及び旅

客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて緊急調整地域として指定することができる旨規定し、同条３項は、国土交通大臣は、上記の緊急調整地域の指定をした場合には、一般旅客自動車運送事業の許可の申請が一般乗用旅客自動車運送事業に係るもので、かつ、当該申請に係る営業区域が当該緊急調整区域の全部又は一部を含むものであるときは、当該許可をしてはならない旨、同条４項は、一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者（一般乗用旅客自動車運送事業者）は、上記の緊急調整地域の指定がされた場合には、当該緊急調整地域における供給輸送力を増加させるものとして国土交通省令で定める事業計画の変更をすることができない旨規定する。

イ 一般旅客自動車運送事業の許可に係る根拠規定である法４条１項及び法６条は、平成１２年改正法により改正されているところ、その趣旨は、経済構造の転換や国民生活の向上を背景とした輸送ニーズの高度化、多様化に適切に対応していく必要性が高まっている状況を踏まえ、事業者間の競争を促進することにより、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図るという観点から、事業の供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないか否かなどについての審査（需給調整規制）を廃止し、事業に係る参入について免許制を許可制とするとともに、他方で、輸送の安全及び利用者利便の確保は需給調整規制廃止後においても旅客自動車運送事業にとって重要な課題であることから、輸送の安全、事業の適切性等を確保する観点から定めた一定の基準に適合している場合に参入を認めることとしたものであるということが出来る。

そして、需給調整規制の廃止に加えて、旧法６条１項３号の「当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること」を、「当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること」（法６条１号）及び「前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものである

こと」(同条2号)に分けて規定したという改正の内容からすれば、同号の趣旨は、需給調整規制の廃止により新規参入が容易になり、車両数が増加して事業者間の競争が激化するおそれがあることにかんがみ、申請に係る事業計画の適切性の審査において、特に輸送の安全の確保に重点を置くことを明らかにしたものというべきである。

他方で、前記のとおり、平成12年改正法は、特定の地域において一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合であって、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあるときは、緊急調整措置として新規参入や増車を制限することができる旨の制度を設けており、その趣旨については、タクシー事業における運転者の賃金形態が基本的に歩合制であるという事業の特性から、供給過剰になると事故や利用者からの苦情が増加する傾向にあることにかんがみ、著しい供給過剰となって輸送の安全や利用者の利便の確保が困難となるおそれが生ずる場合には、新規参入と増車を停止する緊急調整措置を講ずることができることにしたものであると説明されている。

ウ 原告らは、法6条1号は一般旅客自動車運送事業者を利用者の輸送の安全の確保を求めているとともに、その不可欠の前提として、実際に運送業務に従事するタクシー運転者の運転・運行の安全、過労運転の防止をも確保するとの趣旨、目的を有するものであるとか、安全の確保はタクシー運転手の労働に依存しているから、安全の確保の実現のためにタクシー運転手の労働条件の利益(賃金の低下、長時間労働の防止)を保護しているなどとして、原告らは本件各事業認可の取消しを求める原告適格を有する旨主張する。

(ア) 確かに、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー事業)は、原告らの主張するとおり、事業の性質上、輸送の安全の確保が運転者の適切な

業務遂行に依存するところが大きいことに加えて、人件費が経費の主要部分を構成し、しかも、運転者の賃金形態が基本的に歩合制になじみやすく、他方で、事業者にとって、人件費の削減と増車による事業拡大とが収益拡大のための容易な手段であるという特性を有するものということができるのであって、道路運送法における一般乗用旅客自動車運送事業に対する規制においても、そのような事業の特性が当然の前提とされているものといえることができる。そうであるところ、事業への参入における需給調整規制を廃止すれば、事業への新規参入が容易になることによって、車両数が増加して事業者間の競争が激化し、事業者における収益の確保と運転者における賃金収入の確保の観点から、運転者の労働条件の低下（賃金の低下、労働時間の長期化等）を来し、過労運転の常態化等により輸送の安全及び利用者の利便が損なわれる事態が生じ得ることは、合理的に推測されるのであって、平成12年改正法は、このことを当然の前提として、法6条1号の許可基準を規定するとともに、法8条の緊急調整措置の制度を設けたものであることは、その立法経過に照らしても明らかというべきである（このことは、施行規則6条1項3号が許可申請書の添付書類として事業用自動車の乗務員の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の概要を記載した書面を規定しているところからもうかがわれる。）。そして、これらの労働条件の確保に係る運転者の利益は、必ずしも純然たる経済的利益に尽きるものではないといえることができる。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業において輸送の安全及び利用者の利便を確保するためには事業用自動車の運転者の労働条件が確保されなければならないとして、運転者の労働条件を確保するための規制が設けられたとしても、そのことから直ちに当該規制の根拠法令が当該運転者の労働条件の確保に係る利益を個々人の個別的利益としても保

護すべきものとする趣旨を含むものと解することはできない。

- (イ) これを法４条１項に基づく一般旅客自動車運送事業の許可についてみると、法は、許可基準として、「当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること」を規定しているところ（６条１号）、その趣旨については、前記のとおり、需給調整規制の廃止により新規参入が容易になり、車両数が増加して事業者間の競争が激化するおそれがあることにかんがみ、申請に係る事業計画の適切性の審査において、特に輸送の安全に重点を置くことを明らかにしたものであると解されるのであって、法の上記許可規制は、少なくとも一般乗用旅客自動車運送事業に限っていえば、事業者間の競争の激化によりその運転者の労働条件が低下（賃金の減少、労働時間の増大等）することによって過労運転が常態化し輸送の安全が損なわれる事態を防止することを目的とした規制であるといえることができる。

しかし、法６条１号の文理及び施行規則６条１項３号の内容に照らしても、法６条１号の基準は、当該申請に係る事業の計画が当該申請者の一般乗用旅客自動車運送事業に係る輸送の安全を確保するため適切なものであることを規定したものと解するのが素直であって、当該申請に係る事業の計画が当該申請者と競争の関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の事業に係る輸送の安全を確保するため適切なものであることまでをも含むものと解するのは困難というべきである。

また、上記のような一般乗用旅客自動車運送事業に係る本件改正の趣旨からしても、法６条１号の基準にいう輸送の安全の確保は、専ら当該許可の申請者の事業に係る輸送の安全の確保をいうものと解するのがその趣旨に沿うというべきであって、原告らの主張するように、上記基準にいう輸送の安全の確保に当該許可の申請者と競争の関係にある事業者の事業に係る輸送の安全確保の趣旨を読み込むことは、一般乗用旅客自

動車運送事業の参入について需給調整規制を廃止し，供給輸送力の著しい過剰が生じた場合には緊急調整措置によって対応するものとした本件改正の趣旨と相いれないものというべきである。

(ウ) もっとも，そうであるとしても，上記のとおり，法6条1号の基準に係る規制の趣旨は，究極的には，需給調整規制の廃止により事業への参入が容易となって競争が激化することから輸送の安全を確保することにあることからすれば，当該許可申請者のみならずこれと競争の関係にある事業者の輸送の安全確保も当該規制の目的とされていると解する余地もありえないではない。

しかしながら，そもそも，一般乗用旅客自動車の公共交通機関としての性格にもかんがみると，法にいう輸送の安全確保に係る利益のうち少なくとも利用者（旅客）の利益については，その内容，性質に照らし，旅客個々人の有する個別的利益としてではなく，一般的公益として位置付けられ，保護の対象とされていると解するのが素直というべきである。このことに加えて，前記のとおり，法6条1号の基準が専ら当該許可の申請者の事業の計画についての輸送の安全の確保を規定していることをも併せ考えると，当該規制の根拠法令は，旅客の輸送の安全に係る利益を一般的公益として保護するとともに，当該許可の申請者の事業用自動車の運転者の安全確保に係る利益を当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨を含むものと解する余地はなくはないものの，それに加えて，当該許可の申請者と競争の関係にある他の事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益をも当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解することは困難であって，当該根拠法令が申請者と競争の関係にある他の一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益をも運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解し得るに

は、相応の根拠を要するというべきである。

エ（ア）　そこで、まず、そもそも、法が一般乗用旅客自動車運送事業その他の道路運送事業に従事する運転者の労働条件の確保を目的とする趣旨を含むか否かについて検討すると、本件改正後の法１条は、「この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第８３号）と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」と規定しているところ、その文言からは、法が道路運送事業に従事する運転者の労働条件の確保をも目的とする趣旨を読み取るのは困難である。なお、平成１８年改正法による改正前の法１条においては、上記のとおり、「輸送の安全を確保し」という文言が規定されていなかったところ、上記改正の趣旨は、運輸分野における事故等の発生状況にかんがみ、運輸の安全性の向上を図るため、特に注意的に輸送の安全確保を目的規定に加えたものと解されるのであって、上記改正前においても、輸送の安全確保は、性質上、道路運送事業に係る公共の福祉の最も重要な内容として、法の目的に含まれていたものと解されるが、そうであるとしても、当該輸送の安全に事業者間の競争による道路運送事業に従事する運転者の労働条件の低下から運転者を保護する趣旨まで読み込むのは困難というほかない。

また、前記のとおり、平成１２年改正法による一般乗用旅客自動車運送事業に係る改正の趣旨は、事業者間の競争を促進することにより、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図り、もって、多様化した利用者の需要に適合し、利用者の利便の確保、向上を図ることにあると解され、他方で、一般乗用旅客自動車運送事業者間の競争の激化により輸送の安全確保等が損なわれることへの対応として、法は、一般旅客自動車運送事業の許可基準として、事業計

画が輸送の安全を確保するため適切なものであることを規定している（法 6 条 1 号）ほか、特定の地域において一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合における緊急調整措置（法 8 条）を規定し、また、運賃及び料金の認可基準として「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」を規定し（法 9 条の 3 第 2 項 3 号）、さらに、事業用自動車の運転者等の指導監督を事業者が遵守すべき事項として規定している（法 28 条）ところ、平成 12 年改正法案の国会における審議経過からは、本件改正後の法の下においては、運転者の賃金その他の労働条件については基本的に労使間の交渉にゆだねることとして、運転者の労働条件の著しい悪化の防止については緊急調整措置と運賃及び料金の認可制によるダンピング運賃の設定の防止によって対応することが予定されていたことがうかがわれるところである。このような法の規定内容並びに本件改正の趣旨及び経緯に照らしても、法が申請者と競争関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件の確保をも目的として一般旅客自動車運送事業の許可基準を規定していると解するのは困難である。

- （イ） 次に、旅客自動車運送事業に従事する運転者の安全確保に関する法令の規定をみると、前記のとおり、法 6 条 1 号が、一般旅客自動車運送事業の許可基準として、事業計画が輸送の安全を確保するため適切なものであることを規定し、施行規則 6 条 1 項 3 号が、許可申請書の添付書類として、事業用自動車の乗務員の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の概要を記載した書面を規定しているほか、法 28 条 1 項は、法に規定するもののほか、事業用自動車の運転者等の選任、事業用自動車の運転者等の指導監督、事業用自動車の運行の管理その他輸送の安全及び旅客の利便の確保のために一般旅客自動車運送事業者が遵守すべき事項は、国



土交通省令で定める旨規定し、同条 2 項は、国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が同条 1 項の国土交通省令で定める事項を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、施設又は運転者等の指導監督若しくは運行の管理の方法の改善その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる旨規定し、同条 3 項は、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員が運行の安全の確保のために遵守すべき事項は、国土交通省令で定める旨規定している。そして、これを受けて、運輸規則は、1 条において、この省令は、旅客自動車運送事業の適正な運営を確保することにより、輸送の安全及び旅客の利便を図ることを目的とする旨規定し、2 条 3 項において、旅客自動車運送事業者は、従業員に対し、輸送の安全及び旅客の利便を確保するため誠実に職務を遂行するように指導しなければならない旨規定し、法 28 条 1 項に基づく事業者の遵守事項として、21 条 1 項において、旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定めなければならない旨規定し、同条 2 項において、旅客自動車運送事業者は、乗務員が有効に利用することができるように、休憩の施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合又は乗務員が勤務時間中に仮眠する機会がある場合は、睡眠又は仮眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない旨規定し、同条 3 項において、旅客自動車運送事業者は、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない旨規定し、22 条 1 項において、交通の状況を考慮して地方運輸局長が指定する地域内に営業所

を有する一般乗用旅客自動車運送事業者は、地方運輸局長が定める乗務距離の最高限度を超えて当該営業所に属する運転者を事業用自動車に乗務させてはならない旨規定し、23条において、22条1項の一般乗用旅客自動車運送事業者は、指定地域内にある営業所に属する運転者に、その收受する運賃及び料金の総額が一定の基準に達し、又はこれを超えるように乗務を強制してはならない旨規定するなどしているほか、運輸規則21条1項の規定を受けて定められた事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通省告示）は、「旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）」とする。」旨規定し、他方で、法28条3項に基づく運転者等の遵守事項として、運輸規則は、2条4項において、旅客自動車運送事業者の従業員は、その職務に従事する場合は、輸送の安全及び旅客の利便を確保することに努めなければならない旨規定し、50条1項3号において、旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を当該旅客自動車運送事業者に申し出なければならない旨規定し、同条8項において、22条1項の一般乗用旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者であって、指定地域内にある営業所に属する者は、同項の乗務距離の最高限度を超えて乗務してはならない旨規定するなどしている。

以上のような一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の安全確保に関する法令の規定の内容及び態様、とりわけ、運輸規則において、一般乗用旅客自動車運送事業者について、過労の防止を考慮した勤務時間及び乗務時間の設定、休憩施設等の整備等の義務、乗務距離の

最高限度を超えて乗務させてはならない義務並びに運賃等収入のノルマの禁止等の、事業用自動車の運転者の過労防止のための義務等を規定するとともに、事業用自動車の運転者についても、乗務距離の最高限度を超えた乗務の禁止を規定するなど、事業用自動車の運転者の過労防止を事業者のみならず運転者自身の義務としても規定していることにかんがみると、旅客自動車運送事業に従事する運転者の安全確保に関するこれら法令の規定に事業者間の競争による運転者の労働条件の低下から運転者を保護する趣旨を読み込むのは困難というべきである。

(ウ) さらに、法の定める一般旅客自動車運送事業の許可基準に適合しない許可がされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をみても、確かに、申請者と競争関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者が事業者間の競争の激化による労働条件の低下によって被る不利益は、経済上のものととどまらないといえることができるが、その害される態様は、当該事業への違法な参入によって競争が激化し運転者の労働条件が低下するといった間接的なものにすぎないのであって、この点からしても、法が申請者と競争関係にある事業者の運転者の労働条件の確保そのものを目的として許可基準を規定していると解するのは困難である。

オ 以上検討したところによれば、一般旅客自動車運送事業の許可の根拠となる法4条1項、6条1号等の規定は当該許可の申請者と競争関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者の労働条件の確保に係る利益を当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解することはできないというべきである。

(4) 本件各運賃認可（一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可）について

ア 法9条の3第1項は、一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及

び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。）を定め、又はこれを変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない旨規定し、同条2項は、国土交通大臣は、上記の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること（1号）、特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと（2号）、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること（3号）、運賃及び料金が対距離制による場合であって、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること（4号）、という基準によって、これをしなければならない旨規定する。

施行規則10条の3第1項は、法9条の3第1項の規定により、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名、設定又は変更しようとする運賃及び料金を適用する営業区域、設定又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法（変更の認可申請の場合は、新旧の運賃及び料金（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）、変更の認可申請の場合は、変更を必要とする理由、以上の事項を記載した運賃及び料金設定（変更）認可申請書を提出するものとする旨規定し、同条2項は、前項の申請書には、原価計算書その他運賃及び料金の額の算出の基礎を記載した書面を添付するものとする旨規定し、同条3項は、申請する運賃及び料金が地方運輸局長が前項の書類の添付の必要がないと認める場合として公示したものに該当するときは、同項の書類の一部又は全部の添付を省略することができる旨規定する。

法88条の2は、国土交通大臣は、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃

及び料金の認可（同条４号）をしようとするときは，運輸審議会に諮らなければならない旨規定し，法８９条は，地方運輸局長は，その権限に属する一般乗用旅客自動車運送事業における運賃及び料金に関する認可について，必要があると認めるときは，利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる旨規定し（同条１項），この事項について利害関係人の申請があったときは，利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない（同条２項）旨規定する。

施行規則５６条は，法８９条に規定する利害関係人とは，一般乗合旅客自動車運送事業における運賃等の上限に関する認可又は一般乗用旅客自動車運送事業における運賃及び料金に関する認可の申請者，前号の申請者と競争の関係にある者，利用者その他の者のうち地方運輸局長が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者，以上のいずれかに該当する者をいう旨規定する。

イ 一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可に係る根拠規定である法９条の３は，平成１２年改正法により認可基準が改正されているところ，その趣旨は，需給調整規制を廃止して，事業者間の競争を促進し，事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化，活性化を図り，もって，多様化した利用者の需要に適合し，利用者の利便の確保，向上を図るという立法政策の下において，価格の設定が事業経営上の最も基本的な事項であって，できる限り経営者の自主性や創意工夫が尊重されるべきであることから，利用者の需要に対応して創意工夫を活かしたサービスを提供するための機動的，弾力的な運賃等の設定を可能にするとともに，他方で，利用者に対する分かりやすさの確保に加えて，タクシー事業においては人件費が経費の主要部分を構成し，また，運転者の賃金が基本的に歩合制であることから，運賃等について不当な値下げ競争（ダンピング競争）が起こった場合には，過労運転の常態化，輸送の安全の確保の困

難に結びつくおそれがあり，利用者の利便を損なうことになることにかんがみ，引き続き一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定及び変更についての認可制を維持し，運賃等の上限についての基準を設けるとともに，不当な競争を意図する値引き運賃（ダンピング運賃）等の設定の防止を図ったものであるということが出来る。

ウ 原告らは，法９条の３第２項３号は，タクシー事業が運転者の運転，労働に依存するきわめて労働集約的な事業であり，タクシー運転者の賃金が営業収入に対する歩合制の賃金体系であることから，事業者間の過大な運賃値下げ競争が生じると，直接的かつ現実に，運転者の賃金の低下を招き，これを補うための長時間労働，過労運転の常態化を引き起こし，ひいては輸送の安全を阻害するおそれがあるため，このような事態の発生を防止すべく，過大な値下げ競争に起因するタクシー運転者の労働条件の悪化の防止を図ることをその趣旨，目的としているのであり，原告らは本件各運賃認可の取消しを求めるにつき原告適格を有する旨主張する。

確かに，法９条の３第２項３号は，前記イのとおり，一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）においては人件費が経費の主要部分を構成し，また，運転者の賃金が基本的に歩合制であることから，運賃等について不当な値下げ競争（ダンピング競争）が起こった場合には，過労運転が常態化し，輸送の安全の確保の困難に結びつくおそれがあるとの認識を前提に，不当な競争を意図する値引き運賃等（ダンピング運賃）の設定を防止することにより，輸送の安全及び利用者の利便の確保を図る趣旨のものと解されるところ，その規定の文言及び趣旨からしても，同号の基準による規制は，当該運賃等の認可の申請者の事業に係る輸送の安全の確保のみならず，当該申請者と競争関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の事業に係る輸送の安全の確保をもその目的とするものと解することができる上，上記のような一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）の特性にかんがみ

ると、前記参入規制に係る許可基準に適合しない許可がされた場合と比べても、上記のようないわゆるダンピング運賃が設定された場合の競争の激化による競争関係にある事業者の運転者の労働条件の悪化は、より直接的かつ重大といえることができるのであって、しかも、これによる当該運転者の不利益は、経済上のものにとどまらないといえることができる。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可における法 9 条の 3 第 2 項 3 号の基準による規制が当該申請者の事業に係る輸送の安全の確保にとどまらず当該申請者と競争の関係にある事業者の事業に係る輸送の安全の確保をも目的とするものであると解されるとしても、そのことから直ちに、法が当該申請者と競争の関係にある事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益を当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解することはできない。すなわち、不当な競争によって運転者の労働条件が悪化し、それによって輸送の安全が損なわれる関係が一般的に肯定されるとしても、法令が専ら輸送の安全確保を目的として不当な競争を規制するか、それとも、それと併せて不当な競争による労働条件の悪化からの運転者の保護をも目的とした規制を行うかは、立法政策にゆだねられているのであって、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃等の認可の根拠となる法令の規定（法 9 条の 3）が当該認可申請に係る申請者と競争関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者の労働条件の確保に係る利益を当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解されるか否かは、法が上記いずれの立法政策を採用したかを探求して決すべきものである。そして、前記のとおり、一般乗用旅客自動車の公共交通機関としての性格にもかんがみると、上記運賃等の認可に係る規制の目的である輸送の安全確保に係る利益は、利用者の利便の確保に係る利益とともに、その内容、性質に照らし、旅客個々人の有する個別的利益としてではなく、一般的公

益として位置付けられ、保護の対象とされていると解するのが素直というべきであるから、このような一般的公益の保護に加えて、当該規制の根拠となる法令が申請者と競争の関係にある他の一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益を運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解し得るためには、相応の根拠を要するというべきである。

エ そこで検討するに、前記のとおり、法の目的規定からは、法が事業者間の競争による道路運送事業に従事する運転者の労働条件の低下から運転者を保護することを目的としていると解するのは困難である。

また、前記のとおり、平成１２年改正法による一般乗用旅客自動車運送事業に係る改正の趣旨は、事業者間の競争を促進することにより、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図り、もって、多様化した利用者の需要に適合し、利用者の利便の確保、向上を図ることにあると解されるのであって、平成１２年改正法案の国会における審議経過からは、運転者の賃金その他の労働条件については基本的に労使間の交渉にゆだねることを前提に、競争の激化による運転者の労働条件の著しい悪化の防止については緊急調整措置と運賃及び料金の認可制によるダンピング運賃の設定の防止によって対応するものとする趣旨がうかがわれるところであり、このような平成１２年改正法の趣旨からも、事業者間の競争による運転者の労働条件の低下から運転者を保護する趣旨を読み取るのは困難である。

また、前記のとおり、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の安全確保に関する法令の規定をみても、その内容及び態様、とりわけ、事業用自動車の運転者の過労防止を事業者のみならず運転者自身の義務としても規定していることにかんがみると、これらの法令の規定に事業者間の競争による運転者の労働条件の低下から運転者を保護する趣旨が含



まれていると解するのは困難である。

さらに、前記のとおり、法 89 条は、地方運輸局長は、その権限に属する一般乗用旅客自動車運送事業における運賃及び料金に関する認可について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができ、利害関係人の申請があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない旨規定しているところ、上記規定にいう利害関係人の範囲について、施行規則 56 条は、運賃及び料金に関する認可の申請者（1 号）、当該申請者と競争の関係にある者（2 号）及び利用者その他の者のうち地方運輸局長が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者（3 号）のみを規定し、当該申請者と競争の関係にある事業者の運転者を明文でもって規定しておらず、このことも、法が一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可において当該認可の申請者と競争関係にある事業者の運転者の労働条件に係る利益の保護そのものを目的としていない趣旨を裏付けるものといえる（原告らは、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する認可の申請者と競争の関係にある者の運転者は施行規則 56 条 3 号に該当する旨主張するが、規定の文理に照らしても原告らの主張のように解するのは無理があり、そのような実務運用が行われていることを認めるに足りる証拠もない。）。

以上検討したところに加えて、そもそも、我が国においては、私的自治の原則の下に、賃金や労働時間等の労働条件の確保に係る労働者の利益については、労働基準法、労働組合法、最低賃金法等のいわゆる労働法によってその保護が図られていることをも併せ考えると、一般旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可の根拠となる法 9 条の 3 第 2 項 3 号の規定等は、当該認可の申請者と競争の関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の事業に係る輸送の安全確保を含めて、旅客の輸送の安全及び利便の確保に係

る利益を一般的公益として保護するにとどまっているものと解するのが素直というべきであって、法 9 条の 3 第 2 項 3 号の基準に適合しない認可がされた場合に害されることとなる運転者の労働条件の確保に係る利益の前記のような内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度を勘案してもなお、法 9 条の 3 第 2 項 3 号の規定等が以上に加えて当該認可の申請者と競争関係にある事業者の事業用自動車の運転者の労働条件の確保に係る利益を当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解することはできないというべきである。

(5) 原告らの主張について

ア 原告らは、運輸規則 2 1 条に基づいて告示で定められた運転者の勤務時間等の基準が運転者を直接保護の対象とする改善基準告示の基準とされていることや、同基準の違反に対しては労働基準監督署に申告することができる仕組みとなっていることなどを根拠として、法が個々のタクシー運転者の労働条件を直接保護することを目的としている旨主張する。

しかし、前記のとおり、運輸規則 2 1 条 1 項の規定を受けて定められた事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通省告示）は、「旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第 7 号）」とする。」旨規定しているところからすれば、国土交通省告示は、輸送の安全確保の観点から、過労防止のための基準として上記労働省告示（改善基準告示）の基準を援用する趣旨が明らかである上、改善基準告示の違反が認められた場合であっても、地方運輸局長自ら当該告示違反を直接の処分対象として措置を講ずることは予定されておらず、労働局長に通報する運用がされていること（甲 5 9）からしても、運輸規則 2 1 条 1 項及び国土交通省告示の規定に事業者間の競争による運転者の

労働条件の低下から運転者を保護する趣旨が含まれていると解するのは困難である。

また、原告らは、事業者が上記一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の安全確保に関する法令の規定に違反した場合には、自動車等の使用の停止又は許可の取消し（法４０条１項）、さらには許可取消し後の新たな許可申請に対する不許可（法７条２号）という措置があり得ることをもって、タクシー運転者に過労運転やそのおそれがあるかどうかことが事業許可や運賃認可の重要な審査要素となっている旨主張するが、上記の行政上の措置は、過労運転を防止して輸送の安全を確保するという目的を実現するため、事業者に課している各種義務につき、違反行為に対する行政上の制裁を用意することによってその遵守をより確実なものとする趣旨で設けられているにすぎないから、これらの行政上の措置の存在を根拠に上記運転者の安全確保に関する法令の規定が運転者の労働条件の確保に係る利益を保護する趣旨を含むものと解することはできない。

また、原告らは、国土交通省が厚生労働省と「タクシー運転者の適切な労働環境の確保に関する連絡調整会議」を設置したこと（甲２３）や、労働基準監督機関と連携して監査を強化することとしたこと（甲５８，５９）を指摘するが、法の運用において国土交通省と厚生労働省との間に上記のような連携が図られているからといって、その前提として上記運転者の安全確保に関する法令の規定に運転者の労働条件の確保に係る利益を保護する趣旨が含まれていると直ちに解することはできない。

イ 原告らは、法８条はタクシー事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰になった場合に生じ得るタクシー運転者の不利益を防止するものであり、タクシー運転者の利益を個別的に保護する趣旨であると主張する。すなわち、原告らは、緊急調整措置の発動要件を定める通達（甲３９）及び実際の運用は、「実車率」及び「日車営収」を指標基準の一つと

しているところ，これらの指標の低下をもって運転者の労働条件の悪化と見てこれを抑制する趣旨であると解され，この趣旨は平成１８年に行われた上記通達の一部改正（甲４０）によってさらに明らかになっていること，

緊急調整措置の発動要件の指標となっている「一定の安全関係の法令違反」が運輸規則２１条ないし２３条の違反とされていること，緊急調整措置の発動には「著しい供給過剰となっている場合」と「輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれ」の両要件が必要であり，著しい過剰状態であること自体が利用者の安全及び利便に還元できない独自の意味を有していること，トラック運送事業における緊急調整措置を定めた貨物自動車運送事業法７条１項が「事業の継続が困難となると認めるとき」か否かをその発動要件の１つとして規定しているのに対し，一般乗用旅客自動車運送事業者に対する緊急調整措置を定める法８条においては，「輸送の安全」という判断要素が設定されていることなどからすれば，緊急調整措置を定める法８条は，利用者の安全なり利便を保護しているとともに，個々の運転者の労働条件を保護することを目的としていることは明らかであると主張する。

しかし，前記のとおり，法８条の規定の趣旨は，タクシー事業における運転者の賃金形態が基本的に歩合制であるという事業の特性から，供給過剰になると事故や利用者からの苦情が増加する傾向にあることにかんがみ，著しい供給過剰となって輸送の安全や利用者の利便の確保が困難となるおそれが生ずる場合には，新規参入と増車を停止する緊急調整措置を講ずることができることにしたものであると解されるところ，以上説示したところからすれば，上記規定が，利用者（旅客）の輸送の安全及び利便の確保を一般的公益として保護することに加えて，一般乗用旅客自動車運送事業の許可申請者ないし一般乗用旅客自動車運送事業の運賃等の認可申請者と競争関係にある事業者の事業用自動車の運転者の労働条件の確保に係る利

益を当該運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解するのは困難であるといわざるを得ない。かえって、原告らが指摘する貨物自動車運送事業法7条の規定文言との対比からすれば、一般乗用旅客自動車運送事業の緊急調整措置の発動要件である「輸送の安全」は、専ら利用者（旅客）の安全を念頭に置いていると解されるのであって、この点からも、「輸送の安全」に上記競争関係にある事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益の保護の趣旨を読み込むのは困難というべきである。

ウ 原告らは、労働基準法は法と目的を共通にする関係法令であり、法の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、労働基準法の趣旨及び目的を参酌すべきであると主張する。

そこで検討するに、労働基準法1条1項は、労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならない旨規定し、同条2項は、この法律で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない旨規定する。このように、労働基準法は、労働者の労働条件が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならないとしてその最低限度を保障することを主たる目的とするものである。

これに対し、法は、平成18年改正法による改正前においても、輸送の安全の確保をその目的に含むものと解されるものの、そうであるとしても、輸送の安全及び利用者の利便の確保を目的として、これに必要な限度で自動車運送事業の事業用自動車の運転者の労働条件にかかわる規制をしているのであって、一般労働者の労働条件の最低限度を保障することを目的とする労働基準法とはその趣旨及び目的を異にすることが明らかであるから、法の趣旨及び目的を考慮する上で、労働基準法の趣旨及び目的を参酌する

ことはできない。敷衍するに、前記のとおり、平成１２年改正法案の国会における審議経過からも、本件改正後の法の下においては、運転者の賃金その他の労働条件については基本的に労使間の交渉にゆだねることとして、運転者の労働条件の著しい悪化の防止については緊急調整措置と運賃及び料金の認可制によるダンピング運賃の設定の防止によって対応することが予定されていたことがうかがわれるところである。

なお、原告らは、労働基準法が法と目的を共通にすることの根拠として、平成１２年改正法案の際の衆議院運輸委員会及び参議院交通・情報通信委員会の各附帯決議の内容を指摘するが（会議録１２，１８号）、各議院の委員会が行う附帯決議は、審議した法律の運用や将来の立法によるその法律の改善についての希望等を表明するものにすぎず、法律的な拘束力がないことはもとより、法の目的が附帯決議の内容によって左右されるものではない。また、原告らはその他にも近畿運輸局のヒアリングや抜き打ち監査等を主張するが、いずれも労働基準法が法と目的を共通にすることの根拠となるものではない。

エ 原告らは、以上の他にも、「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」の設置など近時の規制緩和の見直しに関する新たな行政上の措置や対応の変化を挙げるなどして規制緩和により一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件が低下しないことについての利益が法により保護されるべきである旨主張するが、これらの点をすべて考慮しても、法が一般旅客自動車運送事業の許可申請者ないし一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可申請者と競争の関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益を運転者個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨をも含むものと解することはできない。

## (6) 結論

以上検討したところによれば、本件各事業許可及び本件各運賃認可の根拠となる法令の規定が、これらの許可ないし認可の申請者と競争の関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件の確保に係る利益を、個々人の個別具体的利益としても保護すべきものとする趣旨をも含むものと解することはできない。

したがって、原告らは、いずれも、その余の点について検討するまでもなく、本件各処分の取消しを求める原告適格を有しないというべきであるから、本件各処分の取消しを求める訴えは、いずれも、その余の点について判断するまでもなく、不適法である。

## 2 国家賠償請求の成否（争点 ）について

- (1) 国家賠償法 1 条 1 項は、国又は公共団体の公権力の行使に当たる公務員が個別の国民に対して負う職務上の法的義務に違背して当該国民に損害を加えたときに、国又は公共団体がこれを賠償する責任を負うことを規定するものであり（最高裁平成元年（オ）第 9 3 0 号，第 1 0 9 3 号同 5 年 3 月 1 1 日第一小法廷判決・民集 4 7 卷 4 号 2 8 6 3 頁参照），公務員が行った行政処分が国家賠償法上違法と評価されるには、当該行政処分が処分要件を欠き違法であるのみならず、公務員が当該行政処分により損害を被ったと主張する者に対して負う職務上の法的義務に違反したと認められることが必要である。

原告らは、本件各処分を含む別紙 2 記載の各処分を国家賠償法上の違法行為であると主張し、その違法事由は本件各処分の違法事由と同一であると主張するので、以下、本件各処分の違法事由に関する主張の当否につき検討する。

### (2) 本件各事業許可について

原告らは、本件各事業許可が違法であることの理由として、法 6 条 1 号の基準は、タクシー運転者の安全運転を確保するのに必要な労働条件を備えた事業計画であることを要求するものであるところ、平成 1 2 年改正法が施行

された平成14年の段階で、既にタクシー業界は過剰供給の状態にあったから、安易に新規事業の許可を与えることは必然的にタクシー運転者の労働条件の悪化を招くものであり、同号に反し違法であると主張する。

しかしながら、前記のとおり、法6条1号の基準は、専ら当該申請に係る事業の計画が当該申請者の一般乗用旅客自動車運送事業に係る輸送の安全を確保するため適切なものであることを規定したものであり、当該申請に係る事業の計画が当該申請者と競争の関係にある一般乗用旅客自動車運送事業者の事業に係る輸送の安全を確保するため適切なものであることまでをも含むものではないと解されるのであって、原告らの主張するように、上記基準にいう輸送の安全の確保に当該許可の申請者と競争の関係にある事業者の事業に係る輸送の安全確保の趣旨を読み込んだ上、供給輸送力が輸送需要量に対し過剰の状態にあって、当該申請を許可することが当該申請者と競争の関係にある事業者の運転者の労働条件の悪化を招くことをもって、当該申請に係る事業の計画が輸送の安全の確保に係る同号の基準に適合しないものと解することは、一般乗用旅客自動車運送事業の参入について需給調整規制を廃止し、供給輸送力の著しい過剰が生じた場合には緊急調整措置によって対応するものとした本件改正の趣旨と相いれないものというべきである。

そうであるところ、本件各事業許可に係る事業の計画が当該各申請者の事業に係る輸送の安全を確保するために適切なものとはいえないことについての主張、立証はないから、本件各事業許可が違法であることを理由とする原告らの国家賠償法1条1項に基づく損害賠償請求は、その前提を欠くものとして、その余の点について判断するまでもなく、理由がない。

### (3) 本件各運賃認可について

ア 原告らは、要旨、法9条の3第2項3号にいう「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」がある運賃とは、採算を度外視した運賃に限られず、タクシー運転者の労働条件の悪化によりタクシー運転者の危険な運転等を



招来するような運賃をいうものと解すべきであるとした上，平成１２年改正法が施行された時点で既にタクシー業界が過剰供給の状態であり，タクシー運転者の賃金が他の男子労働者の半分程度にまで落ち込んでいた状況であったことからすれば，低額運賃を安易に認可することは，タクシー運転者の労働条件をさらに悪化させ，過労運転や危険な運転等を招来するものであるとして，本件各運賃認可はいずれも法９条の３第２項３号に反し違法であると主張するので，以下検討する。

イ 「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」の意義

（ア） 前記のとおり，平成１２年改正法による一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する規定の改正は，需給調整規制を廃止して，事業者間の競争を促進し，事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化，活性化を図り，もって，多様化した利用者の需要に適合し，利用者の利便の確保，向上を図るという立法政策の下において，利用者の需要に対応して創意工夫を活かしたサービスを提供するための機動的，弾力的な運賃等の設定を可能にするとともに，他方で，利用者に対する分かりやすさの確保に加えて，運賃等について不当な値下げ競争（ダンピング競争）が起こった場合には，過労運転の常態化，輸送の安全の確保の困難に結びつくおそれがあり，利用者の利便を損なうことになることにかんがみ，引き続き運賃及び料金の設定及び変更についての認可制を維持し，運賃等の上限についての基準を設けるとともに，不当な競争を意図する値引き運賃（ダンピング運賃）等の設定の防止を図ったものであるといえることができる。このような改正の趣旨等からすれば，法９条の３第２項３号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」とは，他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような旅客の運賃及び料金の不当な値下げ競争を引

き起こす具体的なおそれをいうものと解するのが相当であり，そのようなおそれのある運賃等に該当するか否かについては，当該運賃等が能率的な経営の下における適正な原価，すなわち，個々の一般乗用旅客自動車運送事業者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合において必要とされる原価を下回るものであるか否かという観点のほか，当該事業者の市場の中での位置付け，当該運賃等を設定した意図等を総合的に勘案して判断すべきである。

（イ） 原告らは，前記のとおり，上記「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」がある運賃とは，採算を度外視した運賃に限られず，タクシー事業者の労働条件の悪化によりその危険な運転等を招来するような運賃をいう旨主張する。

しかしながら，旧法の一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可制度は，運賃及び料金の下限を規制することにより需給調整規制と相まって事業者による秩序ある安定的なサービスの提供を確保するとともに，一定の競争制限を行うことによって特に割高な運賃や適切でない運賃が収受されることのないようにその上限を規制し，併せて，事業者間に運賃等に関して不当な値下げ競争（ダンピング競争）が起こるといった事態を防止する趣旨のものであったのに対し，本件改正後の法の一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可制度は，利用者保護の観点から運賃及び料金の上限に関する規制の基準のみを定め，旧法が運賃及び料金下限に関する規制の基準として規定していた「能率的な経営の下における適正な原価を償い」の基準を認可基準から削除することにより，一般乗用旅客自動車運送事業者に利用者の需要に対応して創意工夫を活かしたサービスを提供するための機動的，弾力的な運賃等を設定することを可能にし，もって，利用者の利便の確保，向上を図るとともに，不当な値下げ競争（ダンピング競争）が起こった場合には，過労

運転の常態化，輸送の安全の確保の困難に結びつくおそれがあり，利用者の利便を損なうことになることにかんがみ，利用者保護の観点から，引き続き旧法９条２項４号の基準を法９条の３第２項３号として存置することにより，不当な競争を意図する値引き運賃（ダンピング運賃）等の設定の防止を図る趣旨のものであると解される。そして，このような改正の趣旨からすれば，法９条の３第２項３号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」とは，他の一般乗用旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれをいうものと解される上，旧法９条２項１号にいう「能率的な経営の下における適正な原価」（個々の一般乗用旅客自動車運送事業者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合において必要とされる原価）を償わない運賃及び料金がそのみで直ちに他の一般乗用旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれがあると経験則上推認することはできず，また，「能率的な経営の下における適正な原価」を償う運賃及び料金であれば他の一般乗用旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれはないと経験則上推認することもできないというべきである。

以上のとおりであるから，原告らの上記主張が，「能率的な経営の下における適正な原価」を償う運賃及び料金であっても法９条の３第２項３号の基準に該当する場合があるという趣旨のものであれば，その限りにおいて理由があるといえることができるものの，低額運賃が認可されることにより他の一般乗用旅客自動車運送事業者の運転者の労働条件が悪

化し危険運転等を招来するおそれがあれば，過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれの有無のいかんにかかわらず，同号の基準に該当するという趣旨のものであれば，これを採用することはできない。

#### ウ 近畿運輸局長の裁量権

法９条の３第２項３号の「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」という基準は，上記イにおいて説示したとおり解することができるとしてもなお抽象的，概括的であり，しかも，この基準に適合するか否かは，行政庁の専門的，技術的な知識経験及び公益上の判断を必要とするものであるから，同号の基準に適合するか否かの判断については，国土交通大臣等にある程度の裁量権が認められるものと解される（最高裁平成７年（オ）第９４７号同１１年７月１９日第一小法廷判決・裁判集民事１９３号５７１頁参照）。

したがって，本件においては，近畿運輸局長が本件各運賃認可をするに当たり，各認可申請が同号の基準に適合するものとした判断が，その裁量権の範囲を逸脱し，又はこれを濫用したものであるか否かを検討すべきこととなる。

ところで，本件各運賃認可は，いずれも，低額運賃の設定又は変更に係るものであるところ，弁論の全趣旨によれば，近畿運輸局長は，法９条の３第２項に基づく審査基準として，別紙３のとおり審査基準公示を定め，これに従って一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃及び料金の設定及び変更の認可を行う運用をしているものと認められる。そこで，まず，審査基準公示のうち低額運賃申請に関する部分が，法９条の３第２項３号の基準に適合するか否かを判断するための基準として合理的なものであるか否かについて検討することとする。

#### エ 審査基準公示の概要

審査基準公示に基づく近畿運輸局長における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃及び料金の設定及び変更の認可申請の処理手続は、概要、以下のとおりである。

(ア) 自動認可運賃の設定

近畿運輸局長は、後記(イ)の要領で自動認可運賃を設定し、これを事前に公示する(審査基準公示4項、同別紙4第1項)。

(イ) 自動認可運賃の設定方法

a 原価計算対象事業者の選定

近畿運輸局長は、運賃適用地域(需要構造、原価水準等を勘案して運賃改定手続をまとめて取り扱うことが合理的であると認められる地域として近畿運輸局長が定める一定の地域)内において、改定申請事業者の中から標準的経営を行っている事業者を標準能率事業者として選定するが、その選定に当たっては、原価標準基準(1人1車制個人タクシー事業者及び小規模個人経営者(5両以下)、3年以上存続していない事業者、料金について標準的なものと大幅に異なるものを設定している事業者等)、サービス標準基準(事業用自動車の平均車齢が、当該運賃適用地域の全事業者の平均値に比較して、特に高いと認められる事業者、タクシーサービスの著しく不良な事業者等)、又は効率性基準(運賃適用地域の事業者のうち年間平均実働率又は生産性(従業員1人当たりの営業収入)の水準が、当該地域内の全事業者の上位からおおむね80%の順位にある水準以下の事業者等)、に該当する者を除いた者とする(審査基準公示別紙1第1)。

近畿運輸局長は、標準能率事業者の中から、車両規模別にそれぞれ50%を抽出する、その抽出に当たっては、各運賃額別、車両数規模別に申請事業者全体に対する車両数比率を算出し、その比率をもって事業者を抽出する、抽出事業者数の最低は10社とし、

30社を超える場合は30社を限度とすることができるものとする，  
抽出事業者の実績加重平均収支率が標準能率事業者の実績加重平均収支率を下回らないように抽出するものとする，との基準により，  
原価計算対象事業者を抽出する（審査基準公示別紙2第1項）。

b 所要増収率の算定

近畿運輸局長は，原価計算対象事業者の実績年度（最近の実績年度1年間）における実績値及びそれに基づいて算定した翌年度（実績年度の翌年度）の算定値等を基に，平年度（実績年度の翌々年度）の一般乗用旅客自動車運送事業の営業費（人件費，燃料油脂費，車両修繕費，車両償却費，その他運送費及び一般管理費），営業外費用及び適正利潤を合計した額，すなわち運賃原価を算定し，また，「実績年度の車キロ当たり収入×査定実車走行キロ」の式により同事業者の運送収入を算定する（審査基準公示別紙2第2ないし第7）。そして，  
「{ 運賃原価 - （実績年度運送雑収 + 実績年度営業外収益） } / 運送収入 - 1」の式により，所要増収率を算定する（同別紙2第7，第8）。なお，人件費は給与，退職金，厚生費の合計額とし，「平均給与月額×支給延人員×（1 + 退職金支給率 + 厚生費支給率）」の式により算定する。また，平均給与月額は，基準賃金，基準外賃金及び賞与（一時金を含む。）の年間総額の12分の1の額とする（同別紙2第6の2（1））。

c 自動認可運賃の算定

近畿運輸局長は，改定前の上限初乗運賃額に所要増収率を乗じた額（端数は10円単位に四捨五入した額）を上限初乗運賃額とし，この額と，この額から所定の式（例えば，距離制運賃の下限運賃の初乗運賃額は，上限初乗運賃額に小型・免税事業者の下限初乗運賃額を中型・課税事業者の上限初乗運賃額で除したものを乗じた額（端数は10

円単位に切上げる。)とされ、時間制運賃の下限運賃の初乗運賃額は、時間制上限運賃の初乗運賃額に距離制下限初乗運賃額を距離制上限初乗運賃額で除したものを乗じた額とされる。)により算出される下限初乗運賃額(端数は10円単位に切上げた額)の範囲内において、10円単位で初乗運賃額を設定し、さらに、当該初乗運賃額に対応した加算距離及び加算運賃額を所定の式により算定して、それらを自動認可運賃として設定する(審査基準公示3項(2)、4項、同別紙2別添2、同別紙3、同別紙4第1項)。

(ウ) 自動認可運賃に該当する運賃の認可申請の処理手続

近畿運輸局長は、自動認可運賃の認可申請については、速やかに認可を行うものとする(審査基準公示4項、同別紙4第2項)。

(エ) 自動認可運賃に該当しない運賃の認可申請の処理手続

近畿運輸局長は、申請に係る運賃が当該運賃適用地域の自動認可運賃に該当せず、かつ、運賃改定(運賃適用地域において普通車の最も高額運賃よりも高い運賃を設定すること)を伴わない運賃に係る申請(低額運賃申請)については、認可要件に沿って、不当な競争を引き起こすおそれがないかどうかや不当に差別的なものでないか等を個別に審査、判断するものとし、次のとおり処理する(審査基準公示4項、同別紙4第3項)。

a 原価及び収入の算定

近畿運輸局長は、申請者において実績年度の原価及び収入を基に、審査基準公示別紙2第2項から第8項(同第6項中適正利潤は運賃原価から除外する。)により算定した(これによらない場合は、合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した)書類を作成の上申請書に添付して提出することを求めることとする。近畿運輸局長においては、この添付書類を基に、平年度における申請者の原価及び収入を査定すること

とする。ただし、人件費については、申請者の運転者 1 人当たり平均給与月額（福利厚生費を含む。以下同じ。）が原価計算対象事業者の運転者 1 人当たり平均給与月額の平均の額（標準人件費）の 10 % を超えて下回っているときは、（ 1 ）労使間で当該申請について了解がある場合、又は（ 2 ）過去 2 年間に労働基準法違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）違反が認定されていない場合は、申請者の実績値を用い、その他の場合には標準人件費を 10 % 下回る額で人件費を査定することとする。

b 運賃査定額の算定

近畿運輸局長は、上記 a による査定を行った上で、平年度における収支率が 100 % となる変更後の運賃額（運賃査定額）を算定することとする。ただし、運賃査定額が自動認可運賃となる場合にあっては申請額に最も近い自動認可運賃額をもって運賃査定額とすることとする。

c 申請に対する処分

近畿運輸局長は、申請に係る運賃の額が運賃査定額以上である場合は申請額で認可することとする。

また、同局長は、申請に係る運賃の額が運賃査定額に満たない場合は運賃査定額を申請者に通知し、通知後 2 週間以内に申請額を運賃査定額に変更することができることとする。同局長は、変更申請がない場合は、当該申請による運賃を設定することによる労働条件への影響等についても審査の上、その適否を判断することとする。

オ 審査基準公示（低額運賃申請に関する部分）の裁量基準としての合理性

以上によれば、自動認可運賃に該当せず、かつ、運賃の値上げである運賃改定を伴わない運賃及び料金に係る申請（低額運賃申請）がされた場合には、実績年度の申請者の原価及び収入（又はこれに準じたもの）を基に平年度における申請者の原価及び収入を査定し、それを基に平年度におけ



る収支率が100%となる変更後の運賃額（運賃査定額）を算定して、当該申請に係る運賃等の額が運賃査定額以上である場合は、それ以上の個別の審査をすることなく、その額で運賃等の設定又は変更の認可をするものとされており、上記の運賃査定額の算定における原価の算定に当たっては、申請者の実績年度の原価（又はこれに準じたもの）を基に、審査基準公示別紙2第6の適正利潤を除外して算定するものとし、人件費については、申請者の運転者1人当たり平均給与月額が原価計算対象事業者のその平均額（標準人件費）の10%を超えて下回っているときは、労使間で当該申請について了解がある場合、又は過去2年間に労働基準法違反及び改善基準告示違反が認定されていない場合を除き、標準人件費を10%下回る額で査定することとされている。

このように、運賃査定額の算定において、当該申請における人件費が標準人件費に照らして適正な範囲内にあるかどうかを申請ごとに確認し、当該申請における人件費（運転者1人当たり平均給与月額）が標準人件費の10%を超えて下回っているときは審査の要件を加重することとして、タクシー運転者の賃金へのしわ寄せないし過労運転の常態化への配慮がされており、さらに、前記認定の原価計算対象事業者の抽出方法等も併せ考えれば、申請に係る運賃等の額が運賃査定額以上である場合には、当該地域内において当該申請を認可することにより他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こすような事態が生ずる可能性は低いと考えられる。

そうであるとすれば、当該申請に係る運賃等が運賃査定額を下回らない限り、それ以上の個別審査を要することなく、法9条の3第2項3号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」を始め同項各号の基準に適合するも

のとして取り扱うことは、特段の事情がない限り、国土交通大臣等の裁量権の行使の在り方としてその合理性を肯定することができる（ただし、当該申請に係る運賃等が運賃査定額を上回る場合であっても、当該申請者の市場の中での位置付け、当該運賃を設定した意図等に照らして、当該地域内において当該申請を認可することにより他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれが認められる特段の事情がある場合は、同項３号の基準に適合しないものとして、当該申請を認可することは許されないものというべきである。）。

カ 証拠（乙１５ないし２５，５５ないし６５）及び弁論の全趣旨によれば、本件各運賃認可は、申請者が審査基準公示に従って作成した原価計算書を添付してこれを申請し、近畿運輸局長は、これらの原価計算書を基に、審査基準公示に従った査定を行った上、申請に係る運賃等の額が運賃査定額以上である（収支率が１００％を上回る）としてされたものと認められる。そして、これらの申請のうち、実績年度を有しないいわゆる新規参入事業者（Ｎ株式会社、Ｏ株式会社及びＰ有限会社の３社がこれに当たると認められる。以下「本件新規参入事業者」という。）に係るものを除いて、その原価計算書は実績年度の原価及び収入を基に審査基準公示に従って作成されたものと認められ、近畿運輸局長の査定も審査基準公示に従って適正に行われた（原価計算書における人件費の額（申請者の労働者１人当たり平均給与額）が標準人件費の額の１０％を超えて下回っているものについては労働組合の当該申請についての合意書の提出を受けるなど当該申請者の労使間に当該申請についての了解があることを確認の上行われた）ものと認められ、この認定を左右するに足る証拠はない。

そうであるとすれば、本件各運賃認可のうち本件新規参入事業者以外の申請に係るものについては、審査基準公示に従って適正に行われたものと

いうことができるから，特段の事情がない限り，近畿運輸局長がこれらの認可をするに当たり法９条の３第２項３号の基準に適合するとした判断が，その裁量権の範囲を逸脱し，又はこれを濫用したものであるということとはできない。

キ 新規参入事業者の低額運賃申請に対する認可について

（ア） 原告らは，本件各運賃認可のうち，新規参入事業者による低額運賃申請に対する認可は，審査基準公示の定めがないにもかかわらず認可されたものか，恣意的でずさんな判断により行われたものであり，違法であると主張するので，以下，検討する。

（イ） 前掲各証拠及び弁論の全趣旨によれば，近畿運輸局長は，新規参入事業者の自動認可運賃に該当しない運賃等設定の認可申請については，審査基準公示別紙４第３の１の「（これによらない場合は，合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）書類」として，事業遂行のための向こう１年間の見込み数値及びその算出根拠を記載した書面の提出を求めた上，審査基準公示別紙２に基づき，下記のとおり審査を行っていること，本件新規参入事業者の運賃等設定認可申請についても，事業遂行のための向こう１年間の見込み数値及びその算出根拠を記載して作成された原価計算書（算出根拠については原価計算書中の収支見積書の算出方法欄に記載）を基に下記の方法で査定を行った上，申請に係る運賃等の額が運賃査定額以上である（収支率が１００パーセントを上回る）としてこれを認可したこと，以上のとおり認められ，この認定を左右するに足る証拠はない。

記

a 収入

同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値を用い，他に系列事業者がある場合は当該系列事業者の実績値をも用いて査

定を行う。同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値を用いるに当たっては、申請運賃と同額の運賃でおおよそ１年以上の実績があり、１年の期限を付して認可している事業者で実績の報告が義務付けられている事業者をもすべて選定し、これに該当する事業者が１社しかない場合にはその１社を対象とする。該当する事業者が存しないときは、最も近似した額の運賃を設定している事業者の実績と原価計算対象事業者のうち申請事業者と同形態の営業を行っている事業者の実績を参考に査定する。

b 支出

申請事業者が提出した一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーを除く。）経営許可申請書に記載された原価の金額と運賃認可申請書に記載された原価の金額とに整合性があるかどうかを確認した上、次のとおり査定する。

(a) 人件費

申請額が審査基準公示に基づき申請者の属する営業区域の事業者の原価計算対象事業者の運転者１人当たり平均給与月額の前平均額（標準人件費）を１０％下回った金額を下限として修正した人件費で査定を行う（すなわち、申請に係る人件費が標準人件費を１０％下回る額よりも低い金額である場合には標準人件費を１０％下回る額により査定し、標準人件費を１０％下回る額を超える金額である場合には申請に係る額により査定する。）。

(b) その他

燃料油脂費，車両修繕費，車両償却費，その他諸経費（保険料等），一般管理費等については，他の事業者の実績等から他の事業者が費やしている経費を単価換算した数値や，燃料油脂費などは市況による変動も考慮し，現在の市場価格も勘案した上で，新規参入事業者の申請値が著

しくかい離した数値になっていないかどうかの審査を行い，申請値が他の事業者が要している費用の数値等を基に妥当な額であると判断することができる場合は新規参入事業者の申請値を用い，妥当な額と認められないときは他の事業者が要している費用の数値等を用いて審査を行う。妥当か否かの判断に当たっては，同一営業区域で申請運賃を実施している他の事業者の実績と比較するとともに，系列事業者が存する場合には系列事業者の実績との比較をも行う。例えば，燃料油脂費については，同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値を用いて審査を行い，車両修繕費，車両償却費，その他諸経費，一般管理費についても，同様に，同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値等を用いて審査を行う。

(ウ) 上記認定事実によれば，新規参入事業者に対する査定においては，運賃査定額の算定において人件費は常に標準人件費を10%下回る額以上の額で査定するものとされていて，タクシー運転者の賃金へのしわ寄せないし過労運転の常態化への配慮がされているほか，その他の支出項目や収入についても，同一営業区域で申請運賃を実施している事業者の実績（当該事業者が存しない場合は最も近似した額の運賃を設定している事業者の実績ないし原価計算対象事業者のうち申請事業者と同形態の営業を行っている事業者の実績）や当該申請者の系列事業者の実績を基に，審査基準公示別紙2の第2から第8までに定める運賃原価収入算定基準に従って査定を行うものとされているのであって，新規参入事業者以外のいわゆる既存事業者の運賃変更認可申請について審査基準公示が定める基準に準じた内容となっているのであるから，新規参入事業者の申請に係る運賃等が上記の方法で算定された運賃査定額以上である場合には，当該地域内において当該申請を認可することにより他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全

を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こすような事態が生ずる可能性は低いと考えられる。そうであるとすれば、新規参入事業者の運賃設定認可申請についても、既存事業者の運賃変更認可申請の場合と同様に、当該申請に係る運賃等が上記の方法によって算定された運賃査定額を下回らない限り、それ以上の個別審査を要することなく、法9条の3第2項3号の基準に適合するものとして取り扱うことは、特段の事情がない限り、国土交通大臣等の裁量権の行使の在り方としてその合理性を肯定することができる。

そして、前記認定のとおり、本件新規参入事業者の運賃設定認可申請についても、近畿運輸局長において審査基準公示に基づき上記の方法に従って査定を行った上、申請に係る運賃等の額が運賃査定額以上である（収支率が100パーセントを上回る）としてこれを認可したものであるというのであるから、特段の事情がない限り、近畿運輸局長がこれらの認可をするに当たり法9条の3第2項3号の基準に適合するとした判断が、その裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものであるということとはできない。

（エ） 原告らは、審査基準公示別紙4第3の1の「（これによらない場合は、合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）書類につき、「これによらない場合」とは、「別紙2第2項から第8項によらない場合」を意味するといふべきであり、自動認可運賃に該当しない運賃認可申請については常に「実績年度の原価及び収入をもとに」上記添付書類を作成することが必要であると主張して、実績年度を持たない新規参入事業者に対する低額運賃の認可は審査基準公示に反するものであり、違法であると主張する。

しかし、審査基準公示別紙4第3が自動認可運賃に該当しない運賃申請の処理要領として規定する内容に照らしても、「これによらない場

合」とは、実績年度の原価及び収入をもとに、別紙 2 第 2 項から第 8 項により算定することができない場合をいうものと解するのが合理的である。原告らの解釈によれば、審査基準公示の下では、新規参入事業者は、およそ低額運賃申請を行うことができないこととなるが、新規参入事業者の低額運賃申請を認可することにより直ちに他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃等の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれがあると経験則上推認することもできないことからすれば、審査基準公示がそのような事態をおよそ想定していないことは明らかというべきである。

また、原告らは、仮に審査基準公示別紙 4 の原価計算書が「実績年度の原価及び収入」をもとに作成されたものでなくてもよいとしても、「（これによらない場合は、合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）書類」とは、別紙 2 第 2 項から第 8 項によらないことの合理的な理由を付した書類を要すると主張して、これを添付していない本件新規参入事業者の申請は違法であると主張する。しかし、同じく一般乗用旅客自動車運送事業者である新規参入事業者の低額運賃申請についてのみ、審査基準公示別紙 2 の第 2 項から第 8 項までに定める運賃原価収入の算定方法によらないものとする合理的理由は何ら見いだせないから、原告らの上記主張も採用することができない。

（オ） 原告らは、新規参入事業者の低額運賃申請に対する審査の方法について、同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値や当該系列事業者の実績値という基準は審査基準公示にはない、「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社」には期間限定付き認可を受けている事業者の実績値も含まれているところ、これは収支を償うかどうか不確定であるから暫定的な認可とされているものと

解されるから、このような事業者の実績値を用いることは不適切である、

「同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社」が１社しかないときはその１社を対象とし、これがない場合でも最も近似した額の運賃を設定している事業者の実績を参考にするということになると、いかなる申請においても実績平均値が存在することになる、などと主張する。

しかし、          については、実績年度を有しない新規参入事業者の低額運賃申請において、既存事業者の低額運賃申請について審査基準公示が定める基準に準じ、同一営業区域で申請運賃を実施している事業者数社の実績平均値や他に系列事業者がある場合は当該系列事業者の実績値も用いて審査基準公示の定める運賃原価収入算定基準に従って査定を行うことは、十分に合理的であるということが出来る。また、          については、認可に期限を付すことは法により認められており（法８６条１項）、これらの認可も法９条の３第２項各号の基準に適合するものとしてされている以上、その事業者の実績値を査定の根拠として用いることが特段不合理であるということもできない。さらに、          についても、以上説示したところからすれば、特段不合理であるとはいえない。

また、原告らは、          申請者の申請額が他の事業者が要している費用等の数値を基に妥当な額か否かを判断するというのは、主観的な査定上の経験則に基づく判断によって査定することにほかならないから、実績年度を持たない新規参入事業者の低額運賃申請に対する査定として、あまりにずさんである、          人件費についても、理由が判然としない査定がされており、標準人件費の９０パーセントを上回っている申請人件費を減額して査定し、認可ありきの前提で、収支の帳尻を合わせるためにされたものとししか評価することができない、などと主張する。

しかし、新規参入事業者の低額運賃申請についての前記審査の方法が



新規参入事業者以外のいわゆる既存事業者の運賃変更認可申請について審査基準公示が定める基準に準じた内容となっておりそれ自体特段不合理といえることができないことは前記のとおりである上、人件費については、常に標準人件費を10%下回る額以上の額で査定するものとされていて、タクシー運転者の賃金へのしわ寄せないし過労運転の常態化への配慮がされていることも、前記のとおりであるから、近畿運輸局長が当該審査の方法に従ってした本件新規参入事業者に対する認可が、直ちにその裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものであるということとはできない。

以上のとおりであるから、原告らの主張はいずれも採用することができない。

(カ) 原告らは、近畿運輸局長は、低額運賃を認可する際、査定数値を申請事業者には通知していないが、申請者は自己の申請額が見込み違いであっても運賃認可を得てしまうことになり、その見込み違いは人件費の抑制を招き、タクシー運転者の労働条件を過酷なものとするのであり、この点を看過した本件各運賃認可は、法9条の3第2項3号に反し違法であると主張する。

しかし、審査基準公示によれば、申請に係る運賃の額が運賃査定額に満たない場合は、申請者に申請額を運賃査定額に変更する機会を与えるために、運賃査定額を申請者に通知する必要があるが、申請に係る運賃の額が運賃査定額以上である場合（すなわち、収支率が100パーセント以上となる場合）は、申請額で認可することとなるから、運賃査定額を申請事業者には通知する必要がないのであって、そのことのゆえに近畿運輸局長が低額運賃申請を認可する場合に運賃査定額を申請事業者には通知しない運用をしているものと認められるところ、申請運賃の査定が審査基準公示に従って適正に行われている限り、申請事業者に対する運賃

査定額の通知の有無いかんにかかわらず，当該運賃の認可は，特段の事情がない限り，法９条の３第２項３号の基準に適合するものと解されることは，前記のとおりであるから，原告らの上記主張は採用することができない。

ク 原告らは，平成１２年改正法の施行時点でタクシー業界は既に過剰供給状態にあり，タクシー運転者の賃金水準も他の労働者と比較して相当低いものであったから，安易な低額運賃の認可は「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があり法９条の３第２項３号に違反すると主張する。

（ア） 前記前提となる事実等に加えて証拠（甲１１，１２，４７，６７，８４，８５，８８，９３，９５，９６）及び弁論の全趣旨によれば，平成１１年の地域需給動向判断によれば，大阪市域交通圏では基準車両数８０３０台に対し恒久車両数が１万３１４０両となっていたこと，平成１７年３月３１日当時的大阪地域（大阪府内）における本件改正後の新規参入及び増減車等の状況並びに車両及び運転者の増加状況は，前記前提となる事実等(5)エ及びオのとおりであって，本件改正前の平成１４年１月３１日当時と比べて，平成１７年３月３１日時点においては，車両数は約１２．０％，運転者は約２．１％増加し，平成１７年度以降も増加を続けていること，大阪地域（大阪府内）における本件改正後の運賃等の状況は，前記前提となる事実等(5)カのとおりであって，平成１７年３月３１日当時，遠距離割引運賃の認可を受けた者が車両数にして７９．４％，そのうち最も割引率の高い５０００円超５割引の遠距離割引運賃の認可を受けた者が車両数にして７５．１％に及び，低額運賃認可については，初乗り運賃５５０円以下の低額運賃の認可を受けた者が車両数にして７．１％，そのうち最も低額の初乗り５００円の運賃の認可を受けた者が車両数にして３．２％存在していたこと，大阪地域（大阪府内）における平成１１年度から平成１５年度までの実車率，輸送人員，

営業収入，キロ当たり収入，実働車 1 日 1 車当たりの走行キロ，輸送人員，実車キロ，営業収入等は，前記前提となる事実等(5)キ(イ)のとおり，いずれも年々減少し，平成 16 年 4 月から同年 10 月までの半期の実車率は 41.6%，実働車 1 日 1 車当たりの走行キロは 209 km，実車キロは 87 km，営業収入は 2 万 9 837 円まで下がっていたこと，大阪地域（大阪府内）におけるタクシーを第一当事者とする交通事故発生状況は，平成 15 年が 2441 件であったのに対し平成 16 年が 2627 件と前年度に比べて約 7.6% 増加していること，本件改正前後の大阪府内におけるタクシー乗務員と他産業労働者の賃金（年収）比較及びその推移は前記前提となる事実等(5)クのとおりであるほか，平成 16 年度については，タクシー乗務員平均年収は 307 万 9800 円で他産業（男子労働者）平均年収（581 万 5900 円）の 52.95%，平成 17 年度については，タクシー乗務員平均年収は 321 万 5500 円で他産業（男子労働者）平均年収（599 万 2000 円）の 53.66%，平成 18 年度については，タクシー乗務員平均年収は 327 万 8100 円で他産業（男子労働者）平均年収（593 万 2000 円）の 55.26% となっていること，近畿運輸局管内における本件改正前後のタクシー及びハイヤーの輸送実績の推移は，前記前提となる事実等(5)キ（ア）のとおりであって，営業収入，1 事業者当たりの収入，1 車両当たりの収入及び 1 走行キロ当たりの収入はいずれも年々減少していること，国土交通省では，緊急調整地域の指定に至る事態を未然に防止するための運用上の措置として，供給過剰の兆候のある地域を「特別監視地域」に指定し，重点的な監査や行政処分の厳格化等の措置を講じ，さらに，特別監視地域のうち供給拡大により運転者の労働条件の悪化等を招く懸念がある地域を「特定特別監視地域」に指定し，これらの地域等において，運転者の労働条件の悪化や不適切な事業運営の下で行われる供給の拡大

について事業者の慎重な判断を促すための試行的措置を講じているところ、平成20年7月11日当時、大阪府内の大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏及び泉州交通圏が特定特別監視地域に指定されていること、近畿運輸局管内における平成15年度の一般乗用旅客自動車運送事業者中法令違反に対する行政処分等を受けた事業者は234者であること、自動車運転者を使用する事業場のうちハイヤー・タクシー業に係る労働基準関係法令違反事業場数（監督実施事業場数に占める割合）は、平成16年が408件（84.1%）、平成17年が745件（81.8%）、平成18年が784件（84.1%）、自動車運転者を使用する事業場のうちハイヤー・タクシー業に係る改善基準告示違反事業場数（監督実施事業場数に占める割合）は、平成16年が243件（50.1%）、平成17年が419件（46.0%）、平成18年が493件（52.9%）となっており、平成18年におけるその違反内容をみると、労働基準関係法令違反では労働時間の違反が529件（56.8%）、改善基準告示違反では総拘束時間の違反が344件（36.9%）、最大拘束時間違反が369件（39.6%）となっていること、以上の事実が認められる。

- （イ） 上記の事実関係によれば、大阪府域のタクシー市場は、本件改正の時点で既に供給過剰の状態にあった様子がうかがわれ、タクシー乗務員（運転者）の賃金は他産業男子労働者の賃金の約2分の1強の低い水準で推移していたところ、本件改正後、車両数及び運転者数が年々増加するとともに、他方で、運賃の設定が多様化し、平成17年3月31日当時、遠距離割引運賃の認可を受けた者が車両数にして79.4%、そのうち最も割引率の高い5000円超5割引の遠距離割引運賃の認可を受けた者が車両数にして75.1%に及び、低額運賃認可については、初乗り運賃550円以下の低額運賃の認可を受けた者が車両数にして7.

1 %，そのうち最も低額の初乗り 5 0 0 円の運賃の認可を受けた者が車両数にして 3 . 2 % 存在するに至るなど，運賃の低額化が進み，その結果，実働車 1 日 1 車当たりの営業収入も年々減少し，運転者の長時間労働を招来するなどし，また，それに伴って事故率も増加している様子が見えてくる。

しかしながら，上記認定事実からは，本件改正後，大阪府域において，車両数が増加するとともに運賃の低額化が進んだことにより本件改正前に比べて事業者間の競争が激しくなり，それに伴って事業者に雇用される運転者の労働時間を始めとする労働条件が一般的に悪化した様子は見えてくるものの，いまだタクシー市場が著しい供給過剰の状態にまで至っているとは認められない上，本件改正前に比べて運転者の賃金水準が著しく低下したとも認められないのであって，本件改正により運転者の労働条件が一般的に過労運転の常態化等により輸送の安全を損なう具体的なおそれがあるほどまでに悪化したとは直ちに認め難い。そして，前記のとおり，本件改正は，一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）が，事業の性質上，輸送の安全の確保が運転者の適切な業務遂行に依存するところが多いことに加えて，人件費が経費の主要部分を構成し，しかも，運転者の賃金形態が基本的に歩合制になじみやすく，他方で，事業者にとって，人件費の削減と増車による事業拡大が収益拡大のための容易な手段であるという特性を有するものであることを踏まえた上で，事業者間の競争を促進することにより，事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化，活性化を図り，もって，多様化した利用者の需要に適合し，利用者の利便の確保，向上を図る趣旨から，事業への参入に係る需給調整規制を廃止するとともに，運賃及び料金の下限に関する規制の基準（「能率的な経営の下における適正な原価を償い」の基準）を認可基準から削除することにより，機動的，弾力

的な運賃等の設定を可能にし、競争の激化による運転者の労働条件の著しい悪化の防止については緊急調整措置と運賃及び料金の認可制によるダンピング運賃の設定の防止によって対応することとしたものであり、このような本件改正の趣旨及び内容からすれば、上記認定程度の大阪府域のタクシー事業に係る市場状況は平成12年改正法が想定内の事態として織り込み済みであるということができるのであって、このような一般的状況をもって直ちに法8条にいう「一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合」に該当するとともに法9条の3第2項3号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるとする事もできないことは明らかというべきである。

(ウ) そうであるところ、前記前提となる事実等によれば、本件各運賃認可に係る低額運賃は、いずれも、遠距離割引運賃5000円超5割引、初乗り運賃500円を下回るものではないから、これらの低額運賃が認可されたことから直ちに、事業者間に上記認定の大阪府域における一般的状況を超えた激しい競争が生じ、事業に従事する運転者の過労運転の常態化等による輸送の安全が損なわれる具体的なおそれが生じたとは認め難く、他に当該申請者の市場の中での位置付け、当該運賃等を設定した意図等に照らして、当該地域内において当該申請を認可することにより他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような旅客の運賃及び料金の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれが生じたことについての主張、立証もない。

したがって、近畿運輸局長が審査基準公示に基づいて認可することにより当該地域内において他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような旅客の

運賃及び料金の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれがあると認めるに足りる特段の事情（申請に係る運賃が運賃査定額以上であっても認可をすべきでない特段の事情）を見いだすことはできないから，原告らの前記主張は採用することができない。

(4) 本件各処分を含む別紙 2 記載の各処分の違法性について

原告らは，国家賠償法上の違法行為として，本件各処分を含む別紙 2 記載の各処分を挙げるが，その主張する違法事由はいずれも本件各処分の違法事由と同じであって，他の違法事由についての主張，立証はないところ，上記(2)及び(3)において認定説示したところによれば，本件各処分を含む別紙 2 記載の各処分につき違法があるとは認められない。

したがって，本件各処分を含む別紙 2 記載の各処分はいずれも法 6 条 1 号又は法 9 条の 3 第 2 項 3 号に反し違法であるとは認められないから，その余の点を判断するまでもなく，原告らの国家賠償法 1 条 1 項に基づく損害賠償請求はいずれも理由がない。

3 結論

以上によれば，本件各訴えのうち本件各処分の取消しを求める部分はいずれも不適法であるからこれを却下し，原告らのその余の請求はいずれも理由がないからこれを棄却することとして，主文のとおり判決する。

大阪地方裁判所 第 2 民事部

裁判長裁判官                      西      川      知   一   郎

裁判官                      徳      地                      淳

裁判官                      釜      村      健      太



( 別紙 1 )

## 第 1 許可関係

支 局		申請日	事業者名	交通圏	車両数	許可日
大阪	38	平成17年1月27日	有限会社 G	大阪市域	10	平成17年5月12日付許可
	39	平成17年3月2日	N株式会社	大阪市域 ・ 河北	15	平成17年5月31日付許可
	40	平成17年3月9日		大阪市域	10	平成17年6月6日付許可
	41	平成17年3月30日	O株式会社	大阪市域	10	平成17年8月19日付許可
	44	平成17年6月7日	P 有限会社	大阪市域	10	平成17年8月19日付許可
兵庫	10	平成17年2月9日		神戸市域	10	平成17年4月28日付許可
	11	平成17年2月25日		神戸市域	10	平成17年5月30日付許可
	12	平成17年3月31日		神戸市域	10	平成17年6月30日付許可
	13	平成17年4月1日		神戸市域	10	平成17年6月30日付許可
	14	平成17年4月8日		神戸市域	10	平成17年7月7日許可

## 第 2 認可関係

申請日	事業者名	申請内容	認可日
平成17年2月 22日	有限会社 H	基本運賃 初乗 12km 中型 500円 , 加算運賃 50円 / 225m , 時間距離併用運賃 「 1分25秒 50円 」	平成17年 5月12日
平成17年3月 2日	N 株式会社  ( 大阪市域の み )	基本運賃 初乗 12km 大中小型 500円  加算運賃 大型 50円 / 200m , 中型 50円 / 225m , 小型 50円 / 244m	平成17年 5月31日

	(河北は下限運賃)	時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 迎車回送料金なし, 時間制運賃下限設定	
平成17年4月1日	○株式会社 (大阪市域)	基本運賃 初乗12km 大中小型500円  加算運賃 大型50円/200m, 中型50円/225m, 小型50円/244m  時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 迎車回送料金なし, 時間制運賃下限設定	平成17年8月19日
平成17年4月4日	(河北交通圏)	基本運賃 初乗12km 特大630円, 加算運賃80円/240m, 大型610円, 加算運賃80円/264m 中型540円, 加算運賃50円/209m, 小型520円, 加算運賃50円/235m, 時間距離併用 特大80円(1分30秒), 大型80円(1分35秒), 中型50円(1分20秒), 小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引	平成17年6月17日
平成17年4月4日	(大阪市域, 河北)	基本運賃 初乗12km 特大710円, 加算運賃80円/212m, 大型680円, 加算運賃80円/235m 中型540円, 加算運賃50円/209m, 小型520円, 加算運賃50円/235m, 時間距離併用 特大80円(1分20秒), 大型80円(1分25秒), 中型50円(1分15秒), 小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引	平成17年6月17日

平成17年4月 20日	(大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大710円，加算運賃80円/212m，大型680円，加算運賃80円/235m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m， 時間距離併用 特大80円(1分20秒)，大型80円(1分25秒)，中型50円(1分20秒)，小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引，迎車料金廃止	平成17年 7月11日
平成17年4月 20日	(大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大710円，加算運賃80円/212m，大型680円，加算運賃80円/235m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m， 時間距離併用 特大80円(1分20秒)，大型80円(1分25秒)，中型50円(1分20秒)，小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引，迎車料金廃止	平成17年 7月11日
平成17年4月 20日	(大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大710円，加算運賃80円/212m，大型680円，加算運賃80円/235m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m， 時間距離併用 特大80円(1分20秒)，大型80円(1分25秒)，中型50円(1分20秒)，小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引，迎車料金廃止	平成17年 7月11日
平成17年6月 7日	P 有限会社  (大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大550円，大中小型500円， 加算運賃 特大50円/171m，大型50円/200m，中型50円/225m，小型50円/244m 時間距離併用 特大50円(1分5秒)，大型50円(1分15秒)	平成17年 8月19日

		秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 時間制運賃下限設定	
平成17年6月 29日	(北摂地域)	基本運賃 中型初乗り540円, 加算運賃 70円/292m, 時間距離併用70円(1分50秒) 迎車回送早朝予約料金廃止 時間制運賃 中型2000円/30分	平成17年 8月24日
平成17年8月 19日	(継続申請)	基本運賃 初乗り2km 大中小型500円, 加算運賃 大型50円/200m, 中型50円/225m, 小型50円/244m 時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 時間制運賃下限設定	平成17年 10月24日

(別紙2)

1, 許可関係 (平成14年2月以降のタクシー事業許認可申請状況)

支 局		申請日	事業者名	交通圏	車両数	許可日
大 阪	1	平成14年2月14日		大阪市域	10	平成14年7月4日許可
	2	平成14年3月11日		大阪市域	20	平成14年8月29日許可
	3	平成14年5月27日		大阪市域	10	平成14年11月19日許可
	4	平成14年8月9日		河北	6	平成14年12月3日許可
	5	平成14年10月3日		大阪市域	10	平成15年4月14日許可
	6	平成14年11月1日		大阪市域	10	平成15年2月18日許可
	7	平成14年11月28日		大阪市域	10	平成15年4月14日許可
	8	平成15年3月3日		大阪市域	20	平成15年7月7日許可
	9	平成15年3月10日		大阪市域	10	平成15年7月7日許可
	10	平成15年6月18日		大阪市域	10	平成15年12月11日許可
	11	平成15年6月26日		大阪市域	10	平成15年10月31日許可
	12	平成15年7月16日		大阪市域	10	平成15年10月31日許可
	13	平成15年7月25日		大阪市域	10	平成16年4月26日許可
	14	平成15年8月18日		大阪市域	10	平成16年1月30日許可
	15	平成15年9月1日		大阪市域	10	平成16年2月27日許可
	16	平成15年9月30日		大阪市域	10	平成16年3月22日許可
	17	平成15年10月10日		大阪市域	10	平成16年1月30日許可
	18	平成15年10月16日		大阪市域	10	平成16年1月30日許可
	19	平成15年11月20日		大阪市域	10	平成16年4月30日許可
	20	平成16年1月9日		大阪市域	10	平成16年4月30日許可
	21	平成16年2月2日		大阪市域	10	平成16年5月21日許可

	22	平成16年2月18日		大阪市域	10	平成16年4月30日許可
	23	平成16年3月8日		大阪市域	10	平成16年6月30日許可
	24	平成16年3月19日		大阪市域	10	平成16年6月30日許可
	25	平成16年3月26日		北摂	5	平成16年8月27日許可
	26	平成16年4月28日		河北	5	平成16年7月29日許可
	27	平成16年6月25日		大阪市域	10	平成16年9月30日許可
	28	平成16年8月3日		大阪市域	10	平成16年8月11日取下げ
	29	平成16年8月6日		河北	5	平成16年10月29日許可
	30	平成16年8月16日		大阪市域	10	平成16年12月22日許可
	31	平成16年8月18日		大阪市域	10	16年10月19日取下げ
	32	平成16年9月30日		大阪市域	10	平成16年12月10日許可
	33	平成16年11月24日		大阪市域	10	平成17年2月21日許可
	34	平成16年12月22日		大阪市域	10	平成16年12月27日取下 げ
	35	平成16年12月24日		大阪市域	10	平成17年3月11日許可
	36	平成16年12月27日		大阪市域	13	平成17年3月29日許可
	37	平成17年1月14日		大阪市域	10	平成17年3月29日許可
	38	平成17年1月27日	有限会社 G	大阪市域	10	平成17年5月12日付許可
	39	平成17年3月2日	N株式会社	大阪市域 ・ 河北	15	平成17年5月31日付許可
	40	平成17年3月9日		大阪市域	10	平成17年6月6日付許可
	41	平成17年3月30日	O株式会社	大阪市域	10	平成17年8月19日付許可
	42	平成17年4月20日	P 有限会社	大阪市域	10	平成17年6月6日取下げ
	44	平成17年6月7日	P 有限会社	大阪市域	10	平成17年8月19日付許可
京 都	1	平成14年7月15日		京都市域	10	平成14年10月31日許可
	2	平成15年12月3日		京都市域	10	平成16年4月30日許可

	3	平成16年3月18日		京都市域	12	平成16年8月12日許可
	4	平成16年7月22日		京都市域	10	平成16年12月10日許可
兵 庫	1	平成14年3月1日		神戸市域	10	平成14年7月12日許可
	2	平成14年7月19日		東播磨	5	平成14年12月3日許可
	3	平成14年9月24日		但馬	5	平成15年2月28日許可
	4	平成15年2月7日		神戸市域	10	平成15年8月15日許可
	5	平成15年2月24日		神戸市域	10	平成15年7月31日許可
	6	平成15年10月23日		神戸市域	10	平成16年7月7日許可
	7	平成16年2月27日		神戸市域	10	平成16年6月7日許可
	8	平成16年5月31日		東播磨	5	平成16年8月31日許可
	10	平成17年2月9日		神戸市域	10	平成17年4月28日付許可
	11	平成17年2月25日		神戸市域	10	平成17年5月30日付許可
	12	平成17年3月31日		神戸市域	10	平成17年6月30日付許可
	13	平成17年4月1日		神戸市域	10	平成17年6月30日付許可
	14	平成17年4月8日		神戸市域	10	平成17年7月7日許可
奈 良	1	平成14年10月22日		西大和	6	平成15年2月18日許可
	2	平成15年7月24日		奈良市域	5	平成15年12月25日許可
	3	平成15年9月9日		西大和	7	平成16年2月27日許可
	4	平成16年1月13日		奈良市域	5	平成16年5月10日取下げ
	5	平成16年10月29日		西大和	5	平成17年1月31日許可
滋 賀	1	平成14年3月25日		湖東	5	平成14年12月24日許可
	2	平成14年11月20日		大津市	5	平成15年3月20日許可
	3	平成15年2月12日		甲賀郡	3	平成15年7月31日許可
	4	平成15年8月26日		甲賀郡	2	平成16年1月30日許可
	5	平成15年12月5日		甲賀郡	2	平成16年5月31日許可
	6	平成16年4月20日		甲賀郡	2	平成16年9月24日許可

	7	平成16年7月30日		湖北 A	5	平成16年10月29日許可
	8	平成16年12月15日		大津市	7	平成17年3月11日許可
和歌山	1	平成15年4月1日		紀南	5	平成15年8月14日取下げ



2, 認可関係 (自動認可枠を下回る運賃申請)

申請日	事業者名	申請内容	認可日
平成14年2月 1日		タクシー運賃設定日初乗り距離1.7km500円 全車種, 加算運賃 特定大型 163m, 大型181m, 中型240m 小型272m 50円	平成14年 3月27日 取下げ
平成14年2月 12日	(追加申請)	現行日遠距離割引90km超1割引 変更日遠距離割引9000円超1割引	
平成14年2月 4日		初乗り距離1.7km 中型470円, 小型450円, 加算運賃 300メートルごと 中型70円, 小型60円 身障・知的障害, 遠距離割引, 迎車回送料金廃止	平成14年 7月4日
平成14年4月 11日	(追加申請)	初乗り運賃2.0km, 加算距離変更, 身障・知的割引, 無線割増追加	
平成14年6月 13日	(追加申請)	無線割増廃止, 中型初乗り2.0km540円・209mごと50円, 小型初乗り2.0km520円・235mごと50円	
平成14年2月 13日		初乗り距離2.0km 中型500円, 小型480円, 加算運賃 224mごと中型50円, 251mごと小型50円	平成14年 7月4日
平成14年6月 17日	(追加申請)	加算距離変更225mごと50円, 小型運賃廃止 中型のみ 中型初乗り2.0km500円m, 加算運賃225mごと50円	
平成14年2月 28日	I 株式会社	初乗り運賃2.0km 特大630円, 大型610円, 中型570円, 小型520円 加算運賃 特大240mごとに80円, 大型264mごとに80円, 中型292mごとに70円, 小型345mごとに80円 遠距離割引 特大・大型及び小型9000円超1割引, 中	平成14年 7月31日

		型6000円超4割引 定額運賃前払割引，高齢者初乗りクーポン割引，初乗りクーポン割引は廃止	
平成14年4月 4日 平成14年7月 16日	(追加申請)	三菱同等運賃の設定(営業区域拡大に伴う)  中型車以外の運賃削除	平成14年 7月23日
平成14年4月 18日  平成14年5月 14日  平成14年7月 12日	(追加申請)  (追加申請)	タクシー運賃設定 初乗り距離 1.7km500円  加算距離 特定大型163m，大型181m，中型240m，小型272m 各50円  距離制 大中小とも初乗り距離2.0km(特定大型下限ののまま)  加算運賃 大型200m，中型225m，小型244mごと各50円 時間制も変更あり  距離制 中小型初乗り距離2.0km 500円，加算運賃 中型225m，小型244mごと各50円  その他はすべて下限運賃へ変更	平成14年 7月31日
平成15年6月 18日 平成15年10 月27日	(追加申請)	新規許可 10両 東大阪市長田西  基本運賃 中型500円設定， 加算運賃225mまで50円， 5000円超5割引	平成15年 12月11日
平成15年9月 2日		新規許可 10両 大阪市城東区中央  基本運賃 初乗り，大中小型500円，加算50円  6000円超4割引	平成16年 3月18日

平成15年9月 5日 平成15年9 月29日	(追加申請)	基本運賃 初乗り 大中小型500円，加算50円， 5000円超5割引	平成16年 3月18日
平成15年11 月19日		新規許可 10両 東大阪市長田西  基本運賃 中型のみ500円設定， 5000円超5割引	平成16年 5月10日
平成16年3月 25日		基本運賃 中型初乗り540円，迎車回送早朝予約料金 廃止 特大・大型9000円超1割引，中小型5000円超5割引	平成16年 8月20日
平成16年6月 15日		基本運賃 中型2km550円，加算運賃80円/328m  特定大型・大型・小型は上限運賃のまま 5000円 超5割引	平成16年 9月17日
平成16年7月 21日		大型運賃新設 初乗り2km500円，加算運賃50円/200m  時間制 30分2460円， 5000円超5割引	平成16年 12月8日
平成16年10 月26日 平成16年10 月29日	(追加申請)	基本運賃 初乗り2km 特大640円，加算運賃50円/17 5m， 大型520円，加算運賃50円/195m 中型500円，加算運賃50円/225m，小型480円，加算運 賃50円/250m， 5000円超5割引	平成16年 12月22日
平成16年10 月27日		基本運賃 中型初乗り2km500円，加算運賃50円/225m  時間距離併用50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超 5割引	平成17年 1月24日

平成16年11月12日	(継続)	基本運賃 初乗12km, 大中小型500円, 加算運賃 大型50円/200m, 中型50円/225m, 小型50円/244m 時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引	平成17年4月4日
平成17年1月27日		基本運賃 初乗12km 大型・中型540円, 加算運賃 大型60円/222m, 中型50円/209m, 時間距離併用 大型60円(1分20秒), 中型50円(同), 5000円超5割引	平成17年3月11日
平成17年2月22日	有限会社H	基本運賃 初乗12km 中型500円, 加算運賃50円/225m, 時間距離併用運賃「1分25秒50円」	平成17年5月12日
平成17年3月2日	N株式会社 (大阪市域のみ)  (河北は下限運賃)	基本運賃 初乗12km 大中小型500円 加算運賃 大型50円/220m, 中型50円/225m, 小型50円/244m 時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 迎車回送料金なし, 時間制運賃下限設定	平成17年5月31日
平成17年4月1日	O株式会社 (大阪市域)	基本運賃 初乗12km 大中小型500円 加算運賃 大型50円/200m, 中型50円/225m, 小型50円/244m 時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 迎車回送料金なし, 時間制運賃下限	平成17年8月19日

		設定	
平成17年4月 4日	(河北交通圏)	基本運賃 初乗12km 特大630円，加算運賃80円/240m，大型610円，加算運賃80円/264m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m， 時間距離併用 特大80円(1分30秒)，大型80円(1分35秒)，中型50円(1分20秒)，小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引	平成17年 6月17日
平成17年4月 4日	(大阪市域，河北)	基本運賃 初乗12km 特大710円，加算運賃80円/212m，大型680円，加算運賃80円/235m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m， 時間距離併用 特大80円(1分20秒)，大型80円(1分25秒)，中型50円(1分15秒)，小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引	平成17年 6月17日
平成17年4月 20日	(大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大710円，加算運賃80円/212m，大型680円，加算運賃80円/235m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m， 時間距離併用 特大80円(1分20秒)，大型80円(1分25秒)，中型50円(1分20秒)，小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引，迎車料金廃止	平成17年 7月11日
平成17年4月 20日	(大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大710円，加算運賃80円/212m，大型680円，加算運賃80円/235m 中型540円，加算運賃50円/209m，小型520円，加算運賃50円/235m，	平成17年 7月11日

		時間距離併用 特大80円(1分20秒), 大型80円(1分25秒), 中型50円(1分20秒), 小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引, 迎車料金廃止	
平成17年4月 20日	(大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大710円, 加算運賃80円/212m, 大型680円, 加算運賃80円/235m 中型540円, 加算運賃50円/209m, 小型520円, 加算運賃50円/235m, 時間距離併用 特大80円(1分20秒), 大型80円(1分25秒), 中型50円(1分20秒), 小型50円(1分25秒) 遠距離割引5000円超5割引, 迎車料金廃止	平成17年 7月11日
平成17年6月 7日	P 有限会社 (大阪市域)	基本運賃 初乗12km 特大550円, 大中小型500円, 加算運賃 特大50円/171m, 大型50円/200m, 中型50円/225m, 小型50円/244m 時間距離併用 特大50円(1分5秒), 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒), 小型50円(1分30秒) 5000円超5割引, 時間制運賃下限設定	平成17年 8月19日
平成17年6月 29日	(北摂地域)	基本運賃 中型初乗12km 540円, 加算運賃 70円/292m, 時間距離併用70円(1分50秒) 迎車回送早朝予約料金廃止 時間制運賃 中型2000円/30分	平成17年 8月24日
平成17年8月 19日	(継続申請)	基本運賃 初乗12km 大中小型500円, 加算運賃 大型50円/200m, 中型50円/225m, 小型50円/244m 時間距離併用 大型50円(1分15秒), 中型50円(1分25秒)	平成17年 10月24日

		秒), 小型50円(1分30秒)	
		5000円超5割引, 時間制運賃下限設定	