

ワンコインドーム事件

村上, 裕章
九州大学大学院法学研究院 : 教授

<https://doi.org/10.15017/1916277>

出版情報 : 法政研究. 84 (4), pp.109-123, 2018-03-15. 九州大学法政学会
バージョン :
権利関係 :

ワンコインドーム事件

輸送施設使用停止命令並びに運賃の変更命令差止請求控訴事件、大阪高等裁判所平成二七年（行コ）一六六号、平成二八年六月三〇日第三民事部判決、一部変更、確定、判時二三〇九号五八頁

村上裕章

【**事案**】 道路運送法（以下「運送法」という）九条の三によれば、一般乗用旅客自動車運送事業者（タクシー事業者）は旅客の運賃及び料金につき国土交通大臣の認可を受けなければならない。同大臣は所定の基準によって当該認可をしなければならない。しかし、行政運用上は、一定の範囲内の運賃（以下「自動認可運賃」という）であれば、事業者ごとの個別の審査を省略して認可を行い、当該範囲の下限額を下回る運賃（以下「下限割れ運賃」という）については、原則通り、個別の審査を行うこととされていた。

平成二一年、規制緩和による弊害（運転手の労働条件悪化等）を是正する目的で、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が制定されたが、平成二五年、その効果が不十分であるとして、議員立法により、同法は特定地域及び準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（以下「特措法」という）に改称され、準特定地域の制度が設けられた。特定地域において一般乗用旅客自動車運送事業が供給過剰となるおそれがあると認める場合、国土交通大臣は期間を定めて当該地域を準特定地域に指定することができる（特措法三条の二第一項）、公定幅運賃の範囲を指定しなければならない（同一六条一項）。準特定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、公定幅運賃の範囲内で旅客の運賃を定め、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならない（同一六条の四第一項・第二項）。

大阪市域交通圏で一般乗用旅客自動車運送事業を営むX（ワンコインドーム株式会社）は、下限割れ運賃で運送法九条の三の認可を得ていたが、同交通圏が準特定地域に指定され、公定幅運賃（従前の自動認可運賃に消費税分を上乗せしたもの、以下「本件公定幅運賃」という）が指定さ

れたにもかかわらず、従来の下限割れ運賃と同額の運賃の届出（以下「本件届出1」という）をした。国土交通大臣の委任を受けた近畿運輸局長から適法な公定幅運賃を届け出るよう指導・勧告を受けたので、Xは、国を被告として、①公定幅運賃の範囲内の運賃を届け出ないことを理由とする輸送施設使用停止命令（特措法一七条の三第一項、以下「処分a」という）、②運賃変更命令（同法一六条の四第三項、以下「処分b」という）、③処分bに従わないことを理由とする輸送施設使用停止命令（同法一七条の三第一項、以下「処分c」という）、④再度の運賃変更命令に従わないことを理由とする事業許可取消し（同項、以下「処分d」という）の差止訴訟を提起するとともに、仮の差止めを申し立てた。その後、近畿運輸局長は運賃変更命令のために弁明の機会の付与の通知をし（同法一六条の四第二項）、Xは弁明書を提出するとともに、消費税分を上乗せした運賃の届出（以下「本件届出2」という）を行った。

仮の差止めに係る大阪地決平成二六年七月二九日判時二二五六号三頁（以下「ワンコイン地決」という）は、償うことのできない損害の要件について、処分aに関して、Xの事業基盤に深刻な影響を及ぼすとはいえないとして要件該当性を否定したが、処分b～dに関しては、Xは直ち

に処分bを受け得る状況にあり、その後短期間で処分c及びdを受けるところ、処分dによりタクシー事業の遂行自体が不可能となり、Xの事業基盤に深刻な影響が及ぶとして、要件該当性を肯定し、本案訴訟である差止訴訟も適法要件を満たすとした上で、公定幅運賃の指定には裁量が認められるが、本件公定幅運賃は下限割れ運賃で認可を受けていた事業者を考慮せずに設定された点で合理性を欠くから、本案について理由があるとみえるとして、処分b～dに係る仮の差止めを認容した。

差止訴訟に係る大阪地判平成二七年一月二〇日判時二三〇八号五三頁¹（以下「ワンコイン地判」という）は、処分aについては重大な損害の要件該当性を否定する一方、処分b～dについてはこれらを一体としてとらえて要件該当性を肯定し、本件公定幅運賃の指定は下限割れ運賃で認可を受けていた事業者を考慮しなかった点で合理性を欠くとして、請求を認容した。

国が控訴した（Xは控訴しなかった）ので、原判決のうち処分aに係る部分は確定した²）ところ、本判決（以下「ワンコイン高判」という）は、判旨1の通り、処分b及びdに係る訴えのみを適法とし、本案については原判決を引用した上で、控訴理由に判旨2の通り応え、当該訴えに係る

請求を認容した。国は上告せず、本判決は確定した。³⁾

【判旨】(○)は引用者による挿入)

1 重大な損害を生ずるおそれの有無について

「運賃変更命令(『処分b』)についてみると、運賃変更命令がされれば、被控訴人がその後特措法二〇条の三第四号の構成要件を満たす蓋然性は極めて高く、刑事罰の対象となることは確実であると解される。同号違反の法定刑は一〇〇万円以下の罰金刑であり、仮にその上限の刑を受けたとしても、そのこと自体が被控訴人の事業基盤に深刻な影響を及ぼすとは解されない。しかし、刑事罰を受けることは、単に経済的な負担だけではなく、被控訴人の社会的信用を著しく損ない、また、いったん刑が確定した場合に、それを覆し、社会的信用を回復することは困難又は不可能と解される。そうすると、被控訴人が運賃変更命令を受けることにより生ずるおそれのある損害(刑事罰を受けることによる損害)は、処分がされた後に取消訴訟等を提起して執行停止の決定を受けることなどにより容易に救済を受けることができるものではなく、処分がされる前に差止めを命ずる方法によるのでなければ救済を受けることが困難なものであるというべきである。控訴人は、運賃変更命令

違反の運賃を收受することによる刑事罰を避けるために取消訴訟を提起して執行停止を得るまでの短期間営業を差し控えたとしても、それによる損害は金銭賠償で十分回復可能であると主張するが、この場合、被控訴人は営業を全面的に停止しなければならないことになりかねないのであるから、控訴人の上記主張は採用することができない。

次に、運賃変更命令違反による使用停止処分についてみると、使用停止処分2(『処分c』)は、処分基準公示上、運賃の設定違反を理由とするものよりも重いとされるが、なお六〇日車の自動車等の使用停止(『一台であれば六〇日間の使用を停止させること』)にとどまり、一つの運賃変更命令に基づいてその違反を理由に複数回の使用停止処分をすることは予定されていない。また、再度の運賃変更命令の違反による使用停止処分があり得るとしても、先の使用停止処分との間には相当の間隔が生じることになると解される。そうすると、使用停止処分2がされた後に取消訴訟を提起して執行停止の決定を受けることなどにより救済を受けることが可能であると考えられる。また、被控訴人が運送収入の減少等の経済的損害を被るとしても、車両数九〇台で営業する被控訴人の事業基盤に深刻な影響を及ぼすとは考えられず、上記経済的損害は、後の金銭賠償

によって十分回復可能というべきである。そうすると、使用停止処分2によって被控訴人に「重大な損害を生ずるおそれ」があるものとは認められない。

これに対し、事業許可取消処分（＝処分d）については、被控訴人が同処分を受けた場合、タクシー事業の遂行自体が不可能になり、そうならば当然被控訴人の事業基盤に深刻な影響が及ぶものといえる。したがって、同処分が違法であった場合、同処分がされることにより生ずる損害は、処分がされた後にその取消訴訟等を提起して執行停止の決定を受けることなどにより容易に救済を受けることができものであるとはいえず、処分がされる前に差止めを命ずる方法によるのでなければ救済を受けることが困難なものであるというべきである。

控訴人は、事業許可取消処分がされても、被控訴人が取消訴訟を提起しかつ執行停止決定を受ければ、一定期間でタクシー事業を継続できる地位を回復することができるし、事業許可取消処分による損害は、事後的な金銭賠償により回復可能である旨主張する。しかし、上記のとおり、事業許可取消処分によりタクシー事業の継続は全く不可能になる。また、その後取消訴訟を提起して執行停止を申し立て、その決定を得るまでには相応の期間を要する。したがって、

仮に執行停止を得ることができても、それまでに多大な経済的損害を受けるおそれがある。よって、控訴人の上記主張は採用することができない。

なお、被控訴人は、運賃変更命令、使用停止処分2、事業許可取消処分は事業許可取消処分に向けて反復継続的かつ累積的にされるから、一体として評価すべきである、一体として評価しないとしても、密接な関係を無視すべきではない旨主張する。しかし、上記判示のとおり、運賃変更命令、使用停止処分2及び事業許可取消処分は、その目的は共通であるが、要件・効果を異にし、重大な損害の要件の有無を個別に判断することを妨げる事情は認められない。したがって、これらを一体として評価すべき理由はなく、一体として評価することは適切でもない。密接な関係があるといっても同様である。」

2 近畿運輸局長による裁量権の逸脱濫用について

「自動認可運賃の上限は、各地域において標準的、能率的な経営を行っている複数事業者の全体の収支が償う水準の運賃という考え方で設定され、下限は、これらの事業者のうちでも、他の事業者に比べ、特に効率的な経営を行った場合に収支が償う水準の運賃という考え方で設定されて

いたことが認められるが、〔中略〕自動認可運賃の下限の設定方法と下限割れ運賃に対する審査方法をみても、考え方は連続している。したがって、下限割れ運賃の認可を個別に受けていた事業者も『特に能率的な経営を行った事業者』に分類することは、十分可能である。

以上によれば、道路運送法の下では、自動認可運賃で認可を受けて営業する事業者も下限割れ運賃のため個別の審査を受けた上で認可を受けて営業する事業者も、等しく、効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運賃を設定して営業する事業者であったということができるとする。

そうすると、自動認可運賃制度において下限割れ運賃で営業していたタクシー事業者が特措法の「能率的な経営を行う標準的な」事業者から排除されるいわれはないと解される。とりわけ、〔中略〕平成二六年一月の時点で、近畿運輸局管内においては、他管内に比べ、下限割れ運賃の事業者が多く、その割合も全事業者の一二％を占めていたことが認められるから、これを「能率的な経営を行う標準的な」事業者から排除することは不合理と考えられる。

そもそも、自動認可運賃の幅が合理的であったとしても、自動認可運賃の幅は公定幅運賃の範囲と趣旨・目的を同じ

くするとの根拠は見当たらない。道路運送法の認可基準の規定と特措法一六条二項の規定とは要件が一致するわけではなく、特措法における公定幅運賃と道路運送法の下での自動認可運賃とは要件・効果が明らかに異なる（繰り返しまでもなく、公定幅運賃は、範囲外の運賃での営業を一切認めないという仕組みになっている）。したがって、公定幅運賃制度という新たな制度を導入した以上、自動認可運賃の範囲の上限を超える運賃の認可申請がなかったからといって、運賃原価を見直す必要がなかったとは考えられない。」

「以上のとおり、公定幅運賃制度という新たな制度の下で近畿運輸局長が公定幅運賃を設定するに当たり、下限割れ運賃で営業する事業者がいるのであれば、このような営業をしていた事業者における原価も考慮すべきであったというべきであり、考慮しないことが近畿運輸局長の裁量権の範囲内にとどまるといえることができない。」

【評釈】

1 はじめに

差止訴訟及び仮の差止めは要件が厳しいが、本研究で取り上げるワンコインドーム事件に係る決定及び判決（以下

「ワンコイン諸判決」という)は、仮の差止めを一部認容した上、差止訴訟を一部適法とし、さらに差止請求を認容しており、大変注目に値する。

本件の同種事件は多数存在し、公刊されたものだけでも、関西MKタクシー事件に関する大阪地決平成二六年五月二三日LEX/D B^④、大阪高決平成二七年一月七日判時二二六四号三六頁^⑤、大阪地判平成二八年九月一五日LEX/D B、壽タクシー事件に関する大阪地判平成二七年一月一六日裁判所HP、大阪高判平成二八年六月一七日裁判所HP、福岡MKタクシー事件に関する福岡地決平成二六年五月二八日LEX/D B、福岡高決平成二七年一月七日LEX/D B、福岡地判平成二八年二月二六日LEX/D B、福岡高判平成二九年一月一九日LEX/D B、ブルーザー事件に関する福岡地決平成二六年五月二八日LEX/D B、福岡高決平成二七年一月九日LEX/D B^⑥、福岡地判平成二八年九月二七日LEX/D B、幸福運輸事件に関する青森地判平成二八年七月二九日LEX/D Bがある(以下「関西MK地決」などといい、あわせて「関連諸判決」という)。すべてが公定幅運賃を違法と判断しているが、相違点も見られる(次の表を参照)^⑦。

本研究では、ワンコイン諸判決を中心として、関連諸判

決にも適宜言及しつつ、仮の差止めの要件(2)、差止訴訟の訴訟要件(3)、本件公定幅運賃の適法性(4)について検討を加える。特措法の違憲性及び準特定地域指定の違法性については検討しない。

表 各裁判の概要

事件名	裁判	仮の差止め	差止訴訟の訴訟要件	本案
ワンコイン	地決	処分b～d分を認容(一体説)	処分b～d分は適法(一体説)	(違法)
	地判		処分b～d分は適法(一体説)	違法
	高判		処分b・d分は適法(個別説)	違法
関西MK	地決	処分b～d分を認容(一体説)	処分b～d分は適法(一体説)	(違法)
	高決	処分b～d分を認容(一体説)	処分b～d分は適法(一体説)	(違法)
	地判		処分b分は適法(個別説)	違法
壽	地判		処分b～d分は適法(一体説)	違法
	高判		処分b分は適法(個別説)	違法
福岡MK ※処分a・bのみが対象	地決	処分b分を認容	処分b分は適法	(違法)
	高決	処分b分を認容	処分b分は適法	(違法)
	地判		処分b分は適法	違法
	高判		処分b分は適法	違法
ブルーザー	地決	処分b分を認容	処分b分は適法	(違法)
	高決	処分b分を認容	処分b分は適法	(違法)
	地判		処分b～d分は適法(一体説)	違法
幸福運輸	地判		処分b分は適法(個別説)	違法

2 仮の差止めの要件

ここでは償うことのできない損害と公共の福祉の要件について検討する。差止訴訟の適法性（蓋然性、補充性）については3で、本案の理由については4で、それぞれ検討する。

(1) 償うことのできない損害

仮の差止めについては「償うことのできない損害を避けるため緊急の必要」があることが要件とされている（行政事件訴訟法三七条の五第二項）。この要件については、金銭賠償が不可能な場合に加え、社会通念に照らして金銭賠償のみよることが著しく不相当と認められる場合も含むと解されている。⁹⁾

ワンコイン地決は、同様の解釈に基づき、処分aについては要件該当性を否定し、処分b～dについてはこれを肯定しており、その他の決定もほぼ同旨である。ただし、福岡MK事件では処分c・dの差止めが求められておらず、これらについては判断されていない。

この要件は差止訴訟の重大な損害の要件を厳格化したものであるが、内容的には重なるところがあり、後に詳しく検討する（3（2））。そこで見る通り、処分aについては重大な損害が否定されており、上記要件を満たすことは困

難であるが、処分b～dについては、少なくともこれらを一体的にとらえる限り、要件該当性を肯定しうると解される。

(2) 公共の福祉への影響

「公共の福祉に重大な影響を及ぼすおそれ」があるときは、仮の差止めをすることができない（行政事件訴訟法三七条の五第三項、消極要件）。執行停止（同二五条四項）と同様の要件であるが、立案関係者は、「執行停止の場合と同様に、慎重な解釈運用がされるものと考えます」と説明している。

被告国は、仮の差止めが認められると、事実上、申立人以外のタクシー事業者に対しても運賃変更命令等を行うことができない状況となり、これを見越して公定幅運賃の範囲内にはない運賃を届け出るタクシー事業者が現れば、運賃が無規制化し、公定幅運賃の範囲内の運賃を設定するタクシー事業者やバス事業者等に甚大な経済的損害が生ずるなど、市場が大混乱する事態に陥るおそれがあるから、公共の福祉に重大な影響を及ぼすおそれがあると主張していた。

ワンコイン地決は、大阪府域交通圏において複数の事業者が公定幅運賃の範囲内にはない運賃の届出をした後、指導

に従って公定幅運賃の範囲内での届出をした例があるが、これらの事業者の多くが改めて公定幅運賃の範囲内にならない運賃の届出をするということはできないし、仮にそうなたとしても、直ちに公定幅運賃の範囲内にある運賃を設定するタクシー事業者やバス事業者等に甚大な経済的影響が生じ、市場に大きな影響が及ぶということはできないなどとして、上記主張を認めなかった。ほかの決定もほぼ同旨を述べて要件該当性を否定している。

仮の差止め効力を直接受けるのは申立人に限られる、下限割れ事業者が従来通りの運賃で営業を続けても現状が大きく変わるわけではないし、その他の事業者が直ちに運賃を引き下げるとは必ずしも考えられないことからすると、要件該当性を否定する判断は妥当ではないかと思われる。

3 差止訴訟の訴訟要件

(1) 蓋然性

差止訴訟を適法に提起するためには、一定の処分が「されようとしている」ことが必要である（行政事件訴訟法三条七項）。この要件については、原告が処分等がされることとの主観的なおそれを抱いているのみでは足りず、客観的に見て処分等がされる相当程度の蓋然性があることが必要

であり、具体的な事案ごとに、処分の事前手続の進行状況、本人に対するこれまでの処分状況、類似事例の処理状況、行政庁の効果裁量の有無、行政庁の内部準則、被告の応訴態度等の諸般の事情を考慮して検討せざるを得ないとされている。¹²⁾

本件において、近畿運輸局長は、「特定地域及び準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第一六条の四第三項に基づく運賃の変更命令について」（平成二六年一月二七日付け近運自二公示第四〇号）により、公定幅運賃の範囲内でない運賃の届出があった場合、一定の手続を経て運賃変更命令を行うことを定めていた。また、「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成二一年一月〇月付け近運自監公示第一一号、近運自二公示第三四号、近運技保公示第六号）により、公定幅運賃の範囲外の運賃を設定した場合、初違反で二〇日車の施設停止処分をすること、運賃変更命令に従わなかった場合、初違反で六〇日車の施設停止処分を、二回目の運賃変更命令に従わなかった場合、許可取消処分をすること等を定めていた。

被告国は、処分aについてはいまだ弁明の機会を付与していない、処分bについては本件届出2に係る弁明の機会

を付与していない、いまだ処分bがなされておらず、これに対する違反を理由として処分c・dがなされる可能性の有無すら現時点では判然としないとして、いずれについても蓋然性がないと主張していた。

ワンコイン地判は、Xが下限割れ運賃による事業を継続する可能性が高く、近畿運輸局長がこれを放置することは考えがたいから、上記の各公示を踏まえると、Xにおいて公定幅運賃の範囲内の運賃変更届出をしないとして、近畿運輸局長が処分b違反を理由とする処分cをし、さらに、再度の処分bをした上、これにも従わないXに対してその命令違反を理由として、処分dに至る可能性が高いと認め、いずれの処分についても蓋然性を肯定し、ワンコイン高判もこれを引用している。関連諸判決もほぼ同様に解しているが、ブルーゾー地決は、処分b後に事情が変化する可能性もあるとして、処分c・dの蓋然性を否定している。また、幸福運輸地判は、処分bの差止めを求める請求を認容した場合は、処分d・dがされる蓋然性が高いとはいえない⁽⁴⁾としている（この点は(4)で検討する）。

本件におけるX及び近畿運輸局長の態度、上記各公示の定め等に照らせば、いずれの処分についても蓋然性を肯定しうるのではないかと思われる。

(2) 重大な損害

差止訴訟を適法に提起するためには、処分がされることにより「重大な損害を生ずるおそれ」があることが必要である（行政事件訴訟法三七条の四第一項本文）。この要件について、最判平成二四年二月九日民集六六卷二号一八三頁（東京都教職員国旗国歌訴訟、以下「平成二四年最判」という）は、「処分がされることにより生ずるおそれのある損害が、処分がされた後に取消訴訟等を提起して執行停止の決定を受けることなどにより容易に救済を受けることができるものではなく、処分がされる前に差止めを命ずる方法によるのでなければ救済を受けることが困難なものであることを要する」と解している⁽¹³⁾。

ワンコイン諸判決及び関連諸判決はいずれも平成二四年最判を前提としているが、処分bとdを一体として判断するもの（ワンコイン地決・地判、関西MK地決・高決、壽地判、ブルーゾー地判、以下「一体説」という）と、処分ごとに判断するもの（ワンコイン高判、関西MK地判、壽高判、幸福運輸地判、以下「個別説」という）に分かれる。平成二四年最判は、職務命令違反行為に対し、一回目は戒告、二・三回目は減給、四回目は停職とする処分基準が存在した事案において、蓋然性の要件については免職処分

とその他の処分（停職・減給・戒告）を分けて判断する一方、重大な損害の要件については、「懲戒処分が反復継続的かつ累積加重的にされていくと事後的な損害の回復が著しく困難になる」として、これらの処分の要件該当性を肯定している。一連の処分が「反復継続的かつ累積加重的に」なされる場合は、重大性要件を一体として判断すべきとする趣旨と解される。

本件は必ずしも同様の事案ではないが、先行処分を前提として後続処分が累積加重的になされる点で共通点があると考えられる。⁽¹⁴⁾この点を重視するならば、本件においても一体説をとるべきことになるであろう。⁽¹⁵⁾

一体説に立つ場合、処分bによって刑事罰を受ける可能性がある上、上記各公示によればその後短期間に処分c・dがなされるから、重大な損害を肯定することが容易であろう。

個別説に立つ場合、処分bについては、その違反に対して刑事罰が科せられていることから、重大な損害を認めることは容易であり、ワンコイン高判はこの趣旨を明示している（壽高判も同旨）。処分dについても、事業者の経営基盤に打撃を与えることから、同様に解しうる。一方、処分cについては、比較的短期間の使用停止にとどまるので、

事業者の規模にもよるが、要件該当性を肯定することは難しいといえよう。

(3) 補充性

差止訴訟は、処分等によって生じる損害を避けるために他に適当な方法があるときは、適法に提起することができない（行政事件訴訟法三七条の四第一項ただし書、消極要件）。立案関係者は、他の適当な方法として、差止めを求めめる処分の前提となる処分があつて、その前提となる処分の取消訴訟を提起すれば、当然に後続する差止めを求める処分をすることができないことが法令上定められている場合（国税徴収法九〇条三項等）を挙げる。⁽¹⁶⁾

平成二四年最判は、この要件について、取消訴訟及び執行停止との関係を検討しており、ワンコイン諸判決及び関連諸判決もこれにならっている。これに対しては、重大な損害の要件と重複するのではないかとの疑問も提起されている。⁽¹⁷⁾

なお、関西MK地判は、処分bの差止めが認められれば処分dがなされる可能性がなくなるので、後者については補充性を欠くと判断しているが、この点は次に検討する。

(4) その他

上記の通り、幸福運輸地判は、処分bが差し止められ

ば処分c・dはその前提を欠くとしてこれらの蓋然性を否定しており、同様の理由から、関西MK地判は処分dに関して補充性の要件を欠くとしている。また、壽高判は、処分bが差し止められれば処分c・dはその前提を欠くことになるから、これらを差し止める必要性はないとする(訴えの利益を欠くとの趣旨であろうか)。

上記の一体説に立つならば、この点は論じるまでもないと思われる。個別説に立つ場合、少なくとも判決が確定するまでは処分c・dがなされる可能性があるから、蓋然性や訴えの利益を否定することは疑問である。補充性については、立案関係者が想定していたのは、上記の通り、先行処分に対して取消訴訟が提起されると後行処分が禁止される場合であり、本件のように先行処分が差し止められると後行処分が前提を欠くことになる場合にまで拡大できるかが問題である¹⁸⁾。

4 本件公定幅運賃の違法性

差止訴訟の本案勝訴要件は、行政庁が当該処分をすべきでないことが根拠規定から明らかであるか、当該処分をすることが裁量権の逸脱濫用になることである(行政事件訴訟法三七条の四第五項)。ワンコイン諸判決と関連諸判決

はすべて公定幅運賃を違法としている。以下、裁量の有無広狭、司法審査の方法、本件公定幅運賃の適法性を検討する。

(1) 裁量の有無広狭

裁量の範囲(幅)・内容は、各処分ごとに、その根拠法規の法律解釈によって判断され、処分の目的・性質、対象事項、処分における判断の性質、処分の根拠法規の定め方などが考慮されるといわれている¹⁹⁾。

公定幅運賃の要件は、「能率的な経営を行う標準的な一般乗用旅客自動車運送事業者が行う一般乗用旅客自動車運送事業に係る適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を基準とすること」(特措法一六条二項一号)、「道路運送法第九条第三号に規定する一般旅客自動車運送事業者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」(同項三号)などである。

被告国は広範な裁量が認められると主張しているが、これを明示的に認めた裁判例は見当たらない。ワンコイン地決は、「ある程度の裁量的要素があることは否定できない」としつつ、「一定の制約を受ける」として、判断が「合理性を欠く」場合には裁量権の逸脱・濫用が認められるとしている。ワンコイン地判も、「一定の裁量」を認めつつ、

判断が「合理性を欠く」場合には違法となるとする。関連諸判決もほぼ同旨である。比較的狭い裁量を認めるものと解されるが、要件が抽象的ではあるものの、営業の自由を制約することに鑑みれば適切といえる。

(2) 司法審査の方法

ワンコイン地決は、「考慮すべき事項を考慮しなかった」として、公定幅運賃は「合理性を欠くものであると一応認めることができる」とする。ワンコイン地判も、「判断の過程において考慮すべき事項を考慮しないこと等によりその内容が合理性を欠くものと認められる場合」は、裁量権の逸脱・濫用があるとする。ワンコイン高判も、「判断の過程において考慮すべき事項を考慮せず、その内容が合理性を欠くものと認められるとき」は、裁量権の逸脱・濫用があるとする。関西MK地判、壽地判・高判、ブルーゾー地判、幸福運輸地判なども同旨を述べている。ここには最判平成一八年二月七日民集六〇巻二号四〇一頁（呉市公立学校施設使用不許可事件）や最判平成一八年一月二日民集六〇巻九号三二四九頁（小田急訴訟本案）の影響がうかがわれ、いわゆる判断過程審査を行っているようである。他方、関西MK地決・高決はこの点を明示していない。

判断過程審査の意味は必ずしも明確ではないが、行為の

内容（結論）ではなく、行為を行うに至った判断過程に着目した審査である点に特色があると考えることができる²¹。そうであれば、適切な考慮に基づいて同一の公定幅運賃の設定を許容する趣旨であれば判断過程審査、これを許容しない趣旨であれば実体的審査と見ることができるようになる。

(3) 本件公定幅運賃の適法性

被告国は、本件公定幅運賃が適法であるとする根拠として、特措法改正が下限割れ運賃を認めない趣旨で制定されたことを挙げ、国会審議における法案提出者等の発言を、これを裏付けるものとして援用している。条文上の根拠としては、公定幅運賃の要件で能率的な経営を行う「標準的な」事業者という文言が用いられており、これは従来の自認認可運賃の事業者を指すと主張している。

これに対し、ワンコイン諸判決及び関連諸判決はすべて公定幅運賃を違法と判断している。その理由はほぼ共通しているが、ワンコイン地決・地判は、下限割れ運賃も運送法九条の三に基づいて認可されていたから、それによって不当な競争を引き起こすおそれ等があるとはいえず、公定幅運賃の設定に当たっては当該事業者の経営実態等を考慮すべきとする。ワンコイン地判はさらに、特措法一六条二

項一号が、能率的な経営を行う標準的な事業者が行う事業に係る適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を「標準とすること」とされていることから、上記の解釈は文言と矛盾するわけではないとし、法律の解釈に当たっては、立法目的との関連において合理的に解釈すべきであるところ、国会審議における発言内容が直ちに法律解釈の合理性を担保するわけではないと述べている。ワンコイン高判も、地裁判決を引用した上で、控訴理由に判旨②の通り応えている。

改正特措法の立案者が下限制れ運賃の廃止を意図していた可能性はあり、文言上、被告国のように解釈する余地がないとはいえない⁽²²⁾。にもかかわらず、ワンコイン諸判決及び関連諸判決が一致して公定幅運賃を違法としたことは非常に注目されることである。

この点については、下限制れ運賃を全面禁止する趣旨と解した場合、憲法適合性の問題が生じうることから、実質的に合憲限定解釈を行っているとの指摘がある⁽²³⁾。また、新たな規制が職業の自由を相当程度制約する場合、授權の趣旨が明確に読み取れることを要求する最判平成二五年一月一日民集六七卷一号一頁（医薬品ネット販売権確認訴訟）の影響も考えられる⁽²⁴⁾。必ずしも明示されているわけではないが、原告となつた下限制れ事業者はいずれもそれな

りに合理的な経営を行って利益を上げていることから、公定幅運賃を強制することは妥当ではない、との心証を裁判官が得たとも考えられる。

*本稿は日本学術振興会科研費16H03544の成果の一部である。

(1) 評釈として、湊二郎・Watch一九号（二〇一六年）三七頁がある。

(2) 評釈として、友岡史仁・ジュリ一五〇六号（二〇一七年）九六頁、同・経済法判例・審決百選【第二版】（二〇一七年）二六四頁、中島徹・判評七〇〇号（二〇一七年）二頁がある。阿部泰隆「改正タクシー特措法（二〇一三年）の違憲性・違法性」判時二三〇二二二（二〇一六年）一三頁、棟居快行「憲法訴訟の実践と理論【第4回】——タクシー事業における運賃決定の自由と規制——」判時二三三三二二（二〇一七年）三三頁も参照。

(3) 阿部・前掲注(2)二六頁によれば、国は、下限制れ運賃事業者が存在する地域のみを対象として、運賃原価に当該事業者の実績値を加えて再査定する方針とのことである。友岡・前掲注(2)百選二六五頁も参照。

(4) 評釈として、由喜門眞治・Watch一五号（二〇一四年）六五頁がある。

- (5) 評釈として、渡辺昭成・ジュリ一四八〇号(二〇一六年)一〇三頁、巻美矢紀・判セレ二〇一五I(法教四二五号別冊)(二〇一六年)一〇頁、押久保倫夫・平成二七年度重判解(二〇一六年)二二頁、青木淳一・自研九二巻九号(二〇一六年)一二九頁がある。
- (6) 評釈として、武田芳樹・法セミ七二〇号(二〇一五年)一一四頁がある。
- (7) 福岡MK事件及びブルーズー事件では、差止訴訟のほか、確認訴訟も提起されている。また、福岡MK事件では処分c・dは争われていない。なお、大阪地裁については、ワンコイン地決・地判、壽地判は第二民事部(裁判長のみ共通)、関西MK地決・地判は第七民事部(一名のみ共通)である。大阪高裁については、ワンコイン高判は第七民事部、関西MK高決は第五民事部、壽高判は第四民事部である。福岡地裁については、福岡MK地決・地判は第六民事部、ブルーズー地決・地判は第二民事部である。福岡高裁については、福岡MK高決は第二民事部、同高判は第一民事部、ブルーズー高決は第三民事部である。
- (8) 関西MK地決・高決は違憲性を否定している。憲法上の問題については、阿部・前掲注(2)一三頁以下、渡辺・前掲注(5)一〇四頁以下、押久保・前掲注(5)二三頁、青木・前掲注(5)一三九頁以下、中島・前掲注(2)六頁以下、棟居・前掲注(2)三頁以下など参照。
- (9) 小林久起・行政事件訴訟法(きょうせい、二〇〇四年)二九〇頁。
- (10) 小林・前掲注(9)二八六頁。
- (11) 小林・前掲注(9)二九三頁。
- (12) 高橋滋ほか編・条解行政事件訴訟法〔第四版〕(弘文堂、二〇一四年)七八三頁以下(川神裕執筆)。
- (13) これは立案関係者の説明(小林・前掲注(9)一八九頁)にそった解釈である。
- (14) 平成二四年最判の事案では、同一の非違行為が反復してなされることにより処分が加重されるのに対し、本件では、先行処分への違反を理由として後行処分がされる点に相違がある。前者では後行処分を加重する根拠が処分基準にあるのに対し、本件では、処分の加重は告示(処分基準)に基づくものの、先行処分が後行処分の要件となることは法令に定められており、先行処分と後行処分の条件関係は本件の方がより明確ともいえよう。
- (15) 山本隆司・論ジュリ三号(二〇一二年)一二四頁は、平成二四年最判の蓋然性に関する判断について、即時確定の利益が認められ、一括して違法性を判断できるのであれば、処分の内容を完全には特定せずに一定範囲の処分を差止めの対象とすることも許されるべきであり、免職処分を除外すべきではないと批判する。このような理解に立つならば、一体説をとるのは当然ということになるであろう。
- (16) 小林・前掲注(9)一九一頁。
- (17) 村上裕章・判評六五一号(二〇一三年)五頁、由喜門・

- 前掲注(4)六七頁、湊・前掲注(1)四〇頁。
- (18) 中島・前掲注(2)五頁は、「運賃変更命令だけを差止めれば以後の処分を受ける余地はないというのは形式論ではないだろうか」と述べる。
- (19) 川神裕「裁量処分と司法審査(判例を中心として)」判時一九三二号(二〇〇六年)一一頁。
- (20) 村上裕章「判断過程審査の現状と課題」法時八五巻二号(二〇一三年)一四頁参照。
- (21) 村上・前掲注(20)一三頁以下。
- (22) 判時二三〇九号五九頁の匿名コメントは、「立法者は、下限割れ運賃事業者を抑圧することを目的に公定幅運賃制度を工夫したのであるから、そのような考慮事項(＝下限割れ運賃事業者の考慮)は見いだせる条文はなさそうである」と述べる(○)は引用者による挿入)。
- (23) 注(22)で引用した匿名コメント、湊・前掲注(1)四〇頁、押久保・前掲注(5)二三頁、棟居・前掲注(2)一〇頁。ブルーゾー地決・高決は特措法の憲法適合的解釈にも言及している。ワンコイン地決・地判、大阪MK地判、壽地判は、国側主張のように解した場合、規制と目的の関連性に疑問が生じうるとする。福岡MK高決は「場合によれば営業の自由に抵触しかねない」とする。
- (24) 渡辺・前掲注(5)一〇六頁、阿部・前掲注(2)二三頁。