

参考答案
〔行政法〕

第1 設問1

1 「重大な損害を生ずるおそれ」（行訴法37条の4第1項）の有無は、同条第2項の損害の回復の困難の困難の程度等を考慮・勘案して判断する。具体的には、処分により生ずるおそれのある損害が、処分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救済を受けることが困難なものであることを要する。そして、救済の困難性については、処分の反復継続性・累積加重性を考慮して判断する（君が代斉唱事件判決）。

2 反復継続性・累積加重性

(1) Xは、160台のタクシードライバーを保有し、日々運行させている。今後、Xが従前と同数のタクシードライバーを運行させることで、乗務距離規制違反が日々積み重なり、再違反、再々違反の累積違反による自動車使用停止処分が積み重なることになる（本件基準②（イ）（ウ））。そのため、日々運行しているタクシードライバーの乗務距離規制違反を契機とし、処分が反復継続的・累積加重的になされる危険が現に存在する。

(2) これに対し、国としては、Xは、最高限度規制に違反しないよう、個々のタクシードライバー走行距離を260km程度におさえられている以上、今後、処分が積み重なることはないかと反論することが考えられる。

しかし、タクシードライバー事業はバス事業等と異なり、あらかじめ運行する経路が定まっておらず、一定の営業区域内を縦横無尽に運行するため、計画的運行管理になじまないという特殊性がある。そ

のため、Xが運行させている160台ものタクシードライバーの中には、その日のタクシードライバーの需給関係や交通の状況等によって、乗務距離の最高限度260kmを超過する可能性がある。また、乗務距離計画の改定は暫定的にすぎず、Xは本件基準①が不合理であると考えていることから、今後260kmを超過する可能性がある。したがって、今後も、処分が反復継続的かつ累積加重的にされる危険が現に存在する。よって、国の反論は認められない。

3 事後的回復の可否

(1) Xに対する上述のような一連累次の処分がされることにより、Xは、タクシードライバーを運行させることができなくなり、顧客からの信用も失墜することになる。これらの損害は、処分がされた後に取消訴訟等により容易に救済を受けることができないものではない。

(2) これに対し、国としては、処分内容の公表がなされない以上、処分によって直ちに信用が失墜することにはならず、個別の取引先の信用回復は処分の取消訴訟等により回復可能であると反論することが考えられる。

しかし、Xは、個人のみならず、大手ホテルや病院、飲食店から配車依頼も受けているのであり、一連累次の処分がなされることにより、配車対応が滞り、その都度、信用が失墜し、ひいては契約の打ち切り等がされるおそれも十分に考えられる。ひとたび信用が失墜した場合のこれら損害については、事後的な取消訴訟等により容易に救済を受けることができない。よって

<p>国の反論は認められない。</p> <p>4 以上のおおりにあるから、本件処分による「重大な損害が生ずるおそれ」は認められる。</p> <p>第2 設問 2</p> <p>1 本件基準②は、以下のとおり合理性を欠く裁量基準であるから、本件基準②に基づく本件処分は裁量の逸脱濫用として違法となる。</p> <p>2 本件基準②は、法の委任を受けておらず、手続等に関する細目的基準でもないから、法規命令ではなく、行政規則である。</p> <p>そして、運輸規則においては、規制地域の指定や乗務距離の最高限度の設定に関する具体的な基準等を定めた規定は置かれていない。また、乗務距離規制違反については地方運輸局長に委任され、地方運輸局長は自己の判断で運輸監理部長等に再委任することができるとある(法 88 条)。これらは、乗務距離規制及びその規制違反を理由とする処分については、地域のタクシー事業の実態を把握する運輸局長の専門的・技術的判断が必要となることに鑑み、運輸局長の合理的な裁量にゆだねる趣旨である。そのため、本件処分は裁量処分であり、それに係る本件基準②は裁量基準である。</p> <p>3 裁量基準に基づきなされた処分は原則適法である。もともと、裁量基準自体が、法の趣旨目的に反し合理性を欠く場合、その裁量基準に基づく処分は社会通念上妥当性を欠き、裁量の逸脱・濫用として違法となる(行訴法 37 条の 4 第 5 項)。</p> <p>4 本件基準②の趣旨は、増車によって事業所の労務管理や安全管</p>	<p>理体制が追い付かず、よって、個々のタクシー運転者による過労運転等が増加することを想定し、基準車両数よりも増車した事業者の乗務距離の最高限度違反につきとくに重い処分を課すことにより、増車及び最高限度違反を心理的に抑制し、もって輸送の安全を確保することにあると考えられる。</p> <p>他方、法は、輸送の安全を目的として掲げていること(1 条)、事業許可に際し、輸送の安全を基準として掲げていること(法 27 条 3 項)から、輸送の安全を趣旨目的としていることは明らかである。もともと、法は、ひとたび事業許可を受けてからは、増車する際にはその旨の事業計画変更の届出のみで足りるとしている(法 15 条 3 項)。また、許可の取消事由について、「法律に基づく命令」(法 40 条 1 号)たる規則 22 条は、乗務距離の最高限度を定めているにすぎず、増車の上限規制をしていない。これら規定によると、法は、増車によって事業所の労務管理や安全管理体制が追い付かずに、過労運転等が増加するとは想定しておらず、増車については個々の事業者の判断に委ね、そのうえで輸送の安全を確保させる趣旨であるといえる。</p> <p>そのため、本件基準②は、法の予定していない増車規制をす点で、法の趣旨目的を超える過剰規制であり、合理性を欠く。したがって、本件基準②に基づく本件処分は、社会通念上妥当性を欠き、裁量の逸脱・濫用として違法である。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--	---