

訴 状

平成30年4月17日

東京地方裁判所 御中



原告訴訟代理人弁護士 宇 佐 見 方



同 河 口 ま り



同 保 坂 慶



〒704-8112 岡山県岡山市東区西大寺上一丁目1番50号

原 告 両備ホールディングス株式会社

上記代表者代表取締役 小 嶋 光 信

〒703-8291 岡山市中区徳吉町二丁目8番22号

原 告 岡山電気軌道株式会社

上記代表者代表取締役 小 嶋 光 信

〒101-0052 東京都千代田区神田小川町一丁目6番3号

B. D. A神田小川町ビル4階

濱・宇佐見法律事務所 (送達場所)

TEL 03 (5297) 7433

FAX 03 (5297) 7431

上記訴訟代理人弁護士 宇 佐 見 方 宏

同 河 口 ま り 子

同 保 坂 慶 太

〒100-8977 東京都千代田区霞が関1-1-1

被 告 国
上 記 代 表 者 法 務 大 臣
上 川 陽 子
処 分 行 政 庁 中 国 運 輸 局 長
川 中 邦 男

一般乗合旅客自動車運送事業事業計画変更認可処分等取消請求事件

訴訟物の価額 金 640万円
36,000
ちょう用印紙額 金 ~~34,000~~円



第1 請求の趣旨

- 1 中国運輸局長が[]に対し平成30年2月8日付けでした一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更認可処分を取り消す
 - 2 中国運輸局長が[]に対し平成30年2月8日付けでした一般乗合旅客自動車運送事業の運賃認可処分を取り消す
 - 3 訴訟費用は被告の負担とする
- との判決を求める。

第2 事案

本事案は、中国運輸局長が[]に対して行った新路線の運行に関する各認可処分の取消しを求めるものである。この認可処分は、後述するとおり、明らかな瑕疵がありながらされたもので違法であるが、その点のみならず、処分がされるに至った経過も極めて不自然であり、岡山市を中心とする地方交通の実態を全く無視してなされたものというほかない。この認可処分が取り消されなければ、原告等が重大な損害を受けるばかりか、岡山市及び隣接自治体に居住するバス利用者の移動の自由を奪うものとなる。原告等としては、この認可処分に承服することは到底できず、その取消しを強く求めるものである。

第3 請求の原因

1 当事者等

(1) 原告等

原告両備ホールディングス株式会社（以下「原告両備HD」という。）は、バス事業等を行う株式会社であり、両備バスの名称で一般乗合旅客運送事業を営む株式会社である。原告岡山電気軌道株式会社（以下「原告岡電」という。）は、岡山市内中心部において、岡電バスの名称で一般乗合旅客運送事

業並びに軌道事業を営む株式会社である。

(2) 中国運輸局の所掌事務

中国運輸局は、国土交通省設置法に基づいて設置された国土交通省の地方支分部局である地方運輸局であり（同法30条、35条）、道路運送及び道路運送事業の発達、改善及び調整に関する事務を分掌している（同法4条77号）。岡山県は、中国運輸局の管轄区域であり（国土交通省組織令212条1項）、道路運送法（以下「法」という。）上、後述する許認可にかかる処分行政庁である（法88条2項、法施行令1条1項2号、6号）。中国運輸局長は、平成30年2月8日、[redacted] に対し、事業計画変更認可処分及びこれにかかる運賃認可処分をした（甲1、甲2）。

(3) [redacted]

[redacted]（以下「[redacted]」という。）は、岡山市内において、[redacted] の名称で一般乗用旅客自動車運送事業を営むと共に、[redacted] バスの名称で岡山市内の循環路線を運行する一般乗合旅客自動車運送事業者である。[redacted] は、平成19年頃、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得て、平成24年7月頃から、「[redacted]」の名称による岡山市内の循環路線バスの運行を開始した。本件認可処分に至るまでの間、本件とは別に何度か事業計画の変更をしているようであるが、現在、岡山市内で6つの路線を運行し、JR 岡山駅前から岡山大学病院までの南北区間、イオンモール岡山から岡山県庁までの東西の区間を運賃100円で運行し、清輝橋以南の区域を運賃200円で運行している（甲3）。

2 原告適格について

(1) 法律上の利益

ア 事業計画の変更認可は法15条に定めがある。事業計画の変更認可申請は、一般旅客運送自動車事業の許可（法4条、5条）を受けた事業者が、路線の

新設、運行態様の変更等の事業規模の拡大をする場合の手續である。この申請をする一般旅客自動車運送事業者は、法30条により公衆の利便を阻害する行為が禁止されており、国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が、「一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をし」た場合には、当該行為の停止又は変更を命ずることができる（法30条2項、4項）。その趣旨は、事業者間において、各事業者の成長を阻害する価格競争や間違ったサービスの競争等を行うことによって、他の事業者の経営に悪影響を及ぼす事態を避けることにある。このような法令の趣旨に照らせば、同一の区域内において一般旅客自動車運送事業を行う場合、他の事業者は、法に基づく適正な事業許可又は事業変更の認可によって、その営業上の利益が保護されているというべきである。

イ また、路線の新設を目的とする事業計画の変更認可申請に際しては、同時に運賃の設定に関する認可申請が必要である（法9条）。運賃について認可されると、その上限運賃の範囲内で事業者は運賃の届出をし、（同条3項）、当該実施運賃により運送事業を実施する。この実施運賃に関し、国土交通大臣は、「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おそれがあるものであるとき」は、運賃変更命令を発することができる（法9条6項3号）。この定めも前記と同様、事業者間の価格競争により、運賃が適正原価適正利潤の原則を逸脱し一定の利益が確保されなくなることによって旅客事業者運送事業を継続しがたい事態となることを防止する趣旨である。適正かつ適切な運賃認可制度の運用によって保護されるべき競合事業者の営業にかかる利益は、法によって保護された法的な利益と解することができる。

ウ これらの法文は、いずれも競合する事業者の法的利益を保護し、もって、利用者の移動の手段となるべきバス等の公共交通機関の健全な発展の確保を趣旨とすることから、競合事業者であるといえる場合は、認可処分に関し法

律上の利益を有し原告適格が認められる。

(2) 事業及び路線等の競合に関する事実

ア [] は、平成29年3月29日、中国運輸局長に対し、新橋南停留所を起点として、岡山駅前、県庁前を経過地として、終点を新橋北とする市内循環線19号を新規に路線として運行するため（以下 [] という。）、事業計画変更認可申請をした（甲4乃至6）。これを受けて、中国運輸局長は、平成30年2月8日 [] に対して事業計画変更認可処分（以下「本件認可処分1」という。）、同日付け運賃認可処分（以下「本件認可処分2」という。）をした。

イ 原告両備HDは、岡山市内のみならず隣接自治体の広範囲においてバス事業を営んでいる（甲7）。原告両備HDは、本件認可処分1より以前から、岡山駅から県庁前経由又は岡山市役所経由して新橋より以東の西大寺方面までを含む区域でバスの路線定期運行をしているところ（以下「西大寺線」という。）、西大寺線と [] は、運行する道路、バス停留所のほとんどが重複しその割合は90%を超える。ほぼ同一路線である（甲8）。

また、 [] は、当初、岡山駅前から東山停留所までの区間を100円、東山停留所より以東の折り返し地点である新橋北又は新橋南停留所までの区間を200円とする内容で申請されていた（最終的には、上限運賃を300円とし、実施運賃を最大250円として認可を受けたようである。）。西大寺線は、岡山駅前を起点とした場合、東山停留所までの区間を最大220円、東山以東、新橋停留所までの区間を最大400円として設定していることから、 [] より割高な設定となっている（甲9）。

ウ 原告岡電は、東山線及び清輝橋線の名称で軌道事業を営んでいる。路線は、岡山駅前を起点に、県庁通りを経由して東山までの区間（以下「東山線」という）と東山線とは柳川で分岐し、清輝橋までの区間である（以下「清輝橋線」という。）。各路線の運賃は、岡山駅前から県庁通りまで、又は郵便局

前までの区間がそれぞれ100円、この区域を越えた区間は140円である
(甲10)。

と東山線は、その往路において岡山駅前から岡山城下、県庁通りまで同一路線であり、一旦は異なるルートを通るが門田屋敷で再度合流し、東山まで同一路線となる。は、岡山駅前から東山までの運賃は100円であるから、東山線よりも40円割安である。

原告岡電は、軌道のほかにバス事業も営んでいる。原告岡電は、岡電バスの名称で岡山駅を発着停留所とする各路線を展開しており、との関係では、岡山駅前から東方向に位置する県庁前までの路線が競合する。原告両備HDが運行する両備バスほど、運行ルートは重複しないものの、岡山駅前から県庁前までバスを利用するときは、を利用することも岡電バスを利用することもできることから、路線は競合する関係にある(甲11)。

(3) 原告らは原告適格が認められる第三者であること

以上からすると、原告等がにかかると本件認可処分によって、同一路線の競合事業者であることは明らかであるから、原告等は、道路運送法が法律上の利益として保護している利益を有する事業者¹に該当する。したがって、原告等は原告適格が認められる。

3 事業計画変更認可処分の違法性について

(1) 事業計画の変更認可事案における審査基準

法15条2項は、同条の認可に関し、法6条の審査基準を準用し、「当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること」が要件である(法6条2号)。この点に関し、中国運輸局は、事業計画変更認可申請にかかる審査基準を設け、平成18年9月29日付け中国運輸局公示第70号「一般乗合旅客自動車運送事業に係る事業計画変更認可申請事案等の審査基準について」

は、一般乗合旅客自動車運送事業に係る経営許可申請事案の審査基準（平成18年9月29日付中国運輸局公示第69号）2.～8.、10.の定めるところに準じて審査するとしている（甲12、甲13以下、公示69号を「本件審査基準」という。）。

(2) 本件審査基準「3. 路線定期運行に係る事業計画等」の(6) 停留所

ア 停留所に関する審査基準

バスの路線定期運行をする場合、バス停の設置が必要となる場所、本件審査基準は、停留所について「②申請者が原則として3年以上の使用権原を有するものであること。」、「③道路法、道路交通法等関係法令に抵触しないものであること。」とする基準を設けている。

〇〇〇〇のバス停留所については、〇〇〇〇が、概ね平成29年3月頃までに岡山市から道路占用許可を得て（甲14）、同年11月頃、残りの2箇所について停留所に関する道路占用許可を得ている。続いて、本件認可処分1は、平成30年2月初旬、県公安委員会から運行上問題なしとの回答を得て、認可処分に至った（甲15）。

しかしながら、次に述べるとおり、〇〇〇〇のバス停留所のうち少なくとも3箇所については、適正かつ適法な道路占用許可又は土地所有者の承諾はされておらず、土地の使用権原が設定されたとはいえない。従って、〇〇〇〇がした本件認可申請は、客観的に本件審査基準に適合しないものであったことから、本件認可処分1は違法である。

イ すなわち、岡山市がした道路占用許可に関しては、いずれも特記占用許可条件が付され、「1 設置場所の地先所有者の了解を得ること」とされているところ、〇〇〇〇バス停の設置土地先の所有者である〇〇〇〇は、同バス停の設置に了解していない（甲17）。〇〇〇〇によれば、その後、〇〇〇〇から承諾の申入れがあったが、依然として拒絶しているとのことである。〇〇〇〇は、このバス停の設置は取下げると説明し

たようであるが、[REDACTED]には、[REDACTED]のバス停が掲載されており（甲16）、この場所が停留所とされていることが維持されている。

地先所有者の了解が得られていないのは、[REDACTED]だけではない。本件認可申請では、[REDACTED]というバス停も道路占用許可があり、同じように前記特記占用条件が付されているが、[REDACTED]の地先所有者は、そもそも[REDACTED]から申入れや説明すらなく、了解をしたこともなければその願いをされたこともないとのことである（甲18）。

また[REDACTED]は、[REDACTED]が所有する民有地にバス停を設置するものであり、当然、[REDACTED]の承諾が必要となる。[REDACTED]は、同土地に関しバス停設置の承諾をしているが、「別紙の許可条件の下において、承認します」と留保が付されており（甲19）、本日現在、この許可条件は成就していない。その結果、[REDACTED]は設置場所の土地所有者の承諾が得られていない（甲20）。

ウ そうすると、前2停留所は特記条件が成就していないことから、道路占用許可の効力は発生せず、[REDACTED]は、所有者である[REDACTED]の土地使用に関する承諾の効力が発生していないことから、いずれもバス停留所として使用することはできない。ところが、中国運輸局は、停留所に関し、3年以上の使用権原を有しているか、道路法、道路交通法に抵触しないかという審査基準に関し、いずれも「支障なし」として、認可処分した（甲21）。この「支障なし」は、客観的事実に照らして虚偽であることはいうまでもなく、本件認可申請に関し、審査基準に不適合となる項目があることを見逃して本件認可処分をしたものであるから、その過程に誤りがあったことは明らかで違法である。

(3) 同審査基準「3. 路線定期運行に係る事業計画等」の(7) 運行計画

ア 本件審査基準は、3.(7) 運行計画として、一般乗合旅客自動車運送事

業の運行計画の届出等の処理要領（平成13年9月27日付け国自旅第90号）についてに定めるところによるクリームスキミング的運行を前提とするものでないこととする基準を設けていける（甲22 以下「本件処理要領」という。）。

本件処理要領は、「クリームスキミング的運行」について、運行ダイヤのクリームスキミング的運行を想定し、一日あたりの運行ダイヤにおいて、ピーク時間帯に過度に運行本数を多くするなどの行為を事業の健全な発達を阻害する競争に該当するものとして、審査することとしている。

イ しかしながら、法30条2項は、「一般乗合旅客自動車運送事業者は、一般乗合旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない」としており、クリームスキミング的運行をダイヤに限定していない。本件処理要領が定めるクリームスキミング的運行は、法30条2項を根拠とすることは明らかであることから、同じく事業の健全な発達を阻害するかたちでの路線の参入に対しても等しく適用するべきである。

ウ 原告両備HDが運行する西大寺線は、同社が運行する路線の中で数少ない黒字路線である。いうまでもなく地方公共交通網を形成するバスの路線は、すべての路線が安定して利益を確保できるものではない。大多数の赤字路線を少ない黒字路線で賄うことで、地方の地域住民にとって身近な移動の手段を提供し、これを維持している。そして、西大寺線が原告両備HDにとって生命線ともいふべき路線であることは、地元の事業者の間では、周知の事実である。このような状況で、他社の黒字路線に狙い打ち的に新規参入できることとなれば、ダイヤのクリームスキミング的運行以上に事業の健全な発達を阻害することが明らかであることから、法30条2項が路線のクリームスキミングを禁止していないとは考えられない。

エ 以上からすると、事業計画変更認可申請時には、法30条2項に基づいて、当該申請がダイヤに限定せず、クリームスキミング的運行であるか否かを審

査しなければならない。本件認可処分1は、ダイヤのクリームスキミング的運行しか審査しておらず、その審査の内容に重大な見落としがあるといえ、違法であることは明白である。

4 上限運賃認可処分の違法性

(1) 上限運賃認可処分にかかる要件

法9条第2項は、運賃認可に関し、国土交通大臣は、「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かどうかを審査」しなければならないとしている。したがって、バス運賃は、能率的な経営の下における適正原価適正利潤の原則に適合したものでなければならない。のみならず、当該運賃は、「他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営む者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがないものである必要がある。

これに該当するときは、国土交通大臣が変更命令を出すことができると定めており、変更命令の対象となるような運賃を認可することは当然に許されないと考えられるからである（法9条6項3号）。

(2) []の運賃

前記のとおり、[]の設定運賃は、原告両備HD、原告岡電の各路線バス、軌道のいずれよりも割安に設定されている。その差額は、10円、20円といった単位ではない。当初、[]は、西大寺線における最高運賃400円の区間に関し、200円を設定し、本件認可申請をしたようである。原告両備HDの半額に相当する運賃である。その後、中国運輸局から行政指導があったためか、最終的に実施運賃を250円と設定することになったようである。これを前提としても150円の差額がある。これだけの低額の運賃に加え、[]のバス車両は、比較的小型で乗車人数もさほど多くはないはずである。これを平日は「6：55～18：41の間14分間

隔」、土日は、「7：31～18：41の間14分間隔」で毎日運行し、これに用いる事業用自動車は、15台とされている。ここまで低額とはいえ、他社の既存路線に参入するのであるから、獲得できる利用者も同路線利用者の全部ということにはならない。いったい、いかなる計算をすれば、この運賃で適正利潤を確保できるのか極めて疑わしいといわざるを得ない。

また、このような低額な運賃は、原告等を含む事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなる。仮に原告等が同一運賃に設定した場合、それまで低額であるからと、 を選択していた利用者は、 を選択するインセンティブを失う。その結果、 を利用する動機は無くなり、最悪の場合は、この路線から撤退ということすらあり得る。原告等が継続しようにも、値下げ後の運賃で継続できるのかは疑わしく、増額が出来なければ、路線を維持することすらできなくなる。すなわち、 の運賃設定は、明らかに「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おそれがあるとき」に該当し、ひいては、法1条が掲げる「利用者の利益の保護及びその利便の増進」とは、全く逆の結果を生み出す事態となりうる。本件認可処分2は、申請運賃が適正原価適正利潤の原則に適合していないにもかかわらず、その事情を無視してなされたか、あるいは計算方法の前提条件の誤り等を見逃してなされたものであり、法9条2項に違反し違法である。

5 本件認可処分に至る経過の不自然さ

 が平成29年3月に本件認可申請をした際、 は「こんな酷い申請は見たことがない」、「却下されることになる」といった趣旨の発言をしていた。中国運輸局における事業計画変更認可申請の標準処理期間は、3ヶ月であるにもかかわらず、本件認可申請は、3ヶ月経過しても処分はされず、約1年を経過した平成30年2月に認可となった。

原告両備HDは、平成29年6月2日、国土交通大臣に陳情書を提出するほ

か、同年6月14日には、両備グループの代表者名で本件認可申請を詳細に分析した内容の陳情を行った。ところが、一向に処分ははっきりせず、かえって、
[REDACTED]に認可する方針ではないかと危惧するに至ったことから、原告等は、
[REDACTED]が運行された場合に原告等が運行する赤字路線を維持することができなくなることから、再考を促すため、いくつかの路線について廃止届を提出することに決定した（甲23、甲24、甲25）。これを受けて、同年11月頃には、国土交通省の幹部が原告両備HD本社を訪れ、廃止届の撤回等を求めるなどし、また、慎重に判断するとのことであったため、この言を信じ、一度は廃止届の提出を思いとどまった。

ところが、国土交通省は、原告両備等が提出した意見書等を検討したところ、指摘する法令の適用は難しいなどという理由で、認可の方向に舵を切り、岡山県公安委員会に対し道路運行上の支障に関する照会をするなどした。

そのため、原告等は、中国運輸局長が認可する可能性が高まったものと判断して、平成30年2月7日に両備バス、同月8日に岡電バスの廃止届を提出した。これに対し、中国運輸局長は、急ぎ同月8日の夜に認可処分をするという、時間的、時期的にあまりに不自然な時期に認可処分するに至った。

6 本件訴訟提起の意義～地方公共交通の存在意義等～

(1) 地方公共交通の衰退

バス事業の規制緩和がされた道路運送法の改正は、平成14年である。この頃から、間違った公共交通政策による地方公共交通の衰退は加速することとなった。地方公共交通の衰退は、いわゆるマイカー時代の到来、交通渋滞の増加による路線バスの定時性の喪失、少子高齢化、補助金行政による経営怠慢、規制緩和等のいくつかの理由がある。地方公共交通の衰退を止めるどころか加速してしまったのが規制緩和である。規制緩和は、供給過剰や不当廉売を生み、経営維持のためのコスト削減として賃金カットによる労働の質

の低下、人材確保の困難を招き、その結果路線維持が困難となった。

本来、公共交通事業は、その利用者である国民のためにあるものであるにもかかわらず、事業者は、経営を維持できないという理由で、路線を廃止するなどし、地方では、高齢者や子供などの移動の手段がない地域が現れる事態となった。規制緩和が道路運送法の目的に反する現状を招くことになっている。

我が国の地方公共交通は、民間会社が担っている。世界的にみても、日本だけである。したがって、公共交通に関する許認可にあたっては、極めて慎重に、当該地域の公共交通の実態を踏まえた判断をしなければならない。誰もが申請できるから、規制緩和されたからといって、形式的な物差しで判断することは、同じく許認可を定める道路運送法の目的に悖る結果を招くのは前記のとおりであり、本件認可処分は、まさしくこの視点が欠如したものであった。

(2) 地方公共交通の再生請負人

原告両備 HD を含む、両備グループは、創業 100 年を超す企業グループである。両備グループは、岡山市を中心とする地方交通網を発達させ、維持し、市民の足として公共交通サービスを支えてきた。その中心は、原告両備 HD の代表取締役会長であり、原告岡電の代表取締役社長の小嶋光信（以下「小嶋」という。）である。小嶋は、地方公共交通の再生請負人の肩書きを有する。

これまでに、「津エアポートライン」、「和歌山電鐵」、「中国バス」、「井笠鉄道」等の地方公共交通事業者を再生した。その再生手法は、地方公共交通は民間会社の運営、行政は補助金で支えるという地方公共交通衰退の原因をよく知る小嶋であるからこそなし得たものであった。すなわち、鉄道やバス事業に関し、公設民営を実証し、民設民営によって生じた赤字部分を補助金で賄うという従来型の経営を転換させ、行政と民間の役割と経費を分担する

ことで持続的な経営を可能とした。また、補助金は、単に赤字補填のためではなく、経営インセンティブを付けるなどし、経営体質を改善する動機付けをすることで、乗客数は増加し、事故、苦情は大幅に減少した。

そして、小嶋は、地方公共交通の再生請負人として、次項に述べる各法令の成立にも尽力し、平成25年、交通政策基本法が成立するに至っている。

(3) 公共交通に関する法整備

現在、本格的な人口減少時代の到来がそう遠くない将来の現実的な問題として危惧されているわが国において、日本の国土をどうするべきか、経済の発展をどのように維持するべきか、そして日本の再建をどう実現していくのか、といった観点から、交通政策に関して長期の視点に立って交通に対する時代の要請に的確に応え、関係者の一体的な協力のもとに、施策を策定・実行していく体制を構築するために、平成25年12月に交通政策基本法が公布・施行されている。

この交通政策基本法は、第2条で「交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。」と、国の交通政策に関する最も基本となるべき理念を示している。

また、特に過疎化、少子高齢化が懸念される地方を対象に交通政策基本法の基本理念を具体化させるため、平成26年11月、いわゆる改正地域公共交通活性化再生法が施行された。改正地域公共交通活性化再生法は、第1条において、「持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、

もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的」とすると明記しており、持続可能な地域公共交通網の形成は国を挙げて取り組むべき事項とされている。

そうであれば、当然本件申請に対する認可についてもかかる交通政策基本法及び改正地域公共交通活性化再生法の理念に即した判断がなされなければならない。すなわち、本件で最も重視されるべきは、形式的な認可要件の充足ではなく、認可の是非については、当該申請が公共交通網を将来に亘って持続的に発展させていくことに資するのかどうかという観点からの検討が不可欠なのである。

これを本件について考えれば、本件認可処分により、地域公共交通網が毀損されることは火を見るより明らかである。

需要が減少し、コンパクト+ネットワークの形成・維持が重視されるべき地域公共交通において、何が利用者にとって一番の利益になるかという基本的な視座に立てば、利用者が最も必要とするのは、単に運賃の安いバスではなく、安定的かつ継続的な公共交通サービスである。つまり、利用者が多く、競争原理を働かせてしかるべき地域においては、運賃の安さというのも確かに一つの利点ではあるが、利用者が減少傾向にある地方においては、路線を維持し、利用者の足を将来に亘って確保することこそが最も利用者が望むことであり、利益になることである。そうであるにもかかわらず、あえて公共交通網の毀損をもたらす本件申請に対して認可処分を行うことは、交通政策基本法及び改正地域公共交通活性化再生法の理念に真っ向から反することと言わざるを得ない。

第4 結論

以上のとおり、中国運輸局長が、XXXXXXXXXXに対し、道路運送法15条1項に基づいて一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更認可処分及び

同法 9 条に基づいて当該事業にかかる上限運賃の認可処分をすることは、同法に違反し違法であることから、本件認可処分は取消されなければならない。

証 拠 方 法

- 甲 1 認可等の処分状況
- 甲 2 [REDACTED] ブログ
- 甲 3 [REDACTED] ウェブサイト
- 甲 4 一般乗合旅客自動車運送事業 事業計画変更認可申請書
- 甲 5 運行計画概要書
- 甲 6 一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画訂正追加申請書
- 甲 7 両備バス路線図
- 甲 8 路線対比図
- 甲 9 両備バス（西大寺線）運賃表
- 甲 10 岡山電気軌道 路線図
- 甲 11 岡電バス運行経路マップ
- 甲 12 中国運輸局公示第 70 号
- 甲 13 中国運輸局公示第 69 号
- 甲 14 道路占用許可申請書・道路占用許可書
- 甲 15 交通安全上の意見照会について（回答）
- 甲 16 [REDACTED]
- 甲 17 面談議事録
- 甲 18 面談議事録
- 甲 19 [REDACTED] 置について（お願い）
- 甲 20 面談議事録
- 甲 21 一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更認可申請事案審査票
- 甲 22 国自旅第 90 号

- 甲 2 3 陳情書
- 甲 2 4 陳情書
- 甲 2 5 国土交通大臣外宛て文書
- 甲 2 6 「日本一のローカル線をつくる」書籍

附 属 書 類

- | | | |
|---|-------|-------|
| 1 | 訴状副本 | 1 通 |
| 2 | 証拠説明書 | 2 通 |
| 3 | 甲号証 | 各 2 通 |
| 4 | 資格証明書 | 2 通 |
| 5 | 訴訟委任状 | 2 通 |