個人タクシー試験対策

疑義のある法令問題の解説

AIMOTO

GG01：事業計画の変更（収容能力が大きくなった場合）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
第１章　道路運送法　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
第４節　事業計画の変更と事業計画に定める業務の確保　・・・・・・・ 2
2　事業計画の変更手続
GG02：事業に関する報告（道路運送法の規定で権限が認められた行政庁）・・・・・・・・・ 4
第８節　雑則　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
4　報告
第９節　行政庁と権限の委任（道路運送法施行令）・・・・・・・・・・ 6
GG03：公平かつ懇切な取扱い（旅客又は公衆に対して）・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
第２章　旅客自動車運送事業運輸規則　・・・・・・・・・・・・・・・ 8
第１節　旅客自動車運送事業運輸規則の目的と一般準則等　・・・・・・ 8
1　旅客自動車運送事業運輸規則の目的と一般準則
GG04：事故の記録の保存期間（「少なくとも１年間」と「１年間」）・・・・・・・・・・・ 10
第２節　事業者　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
6　業務記録、運行記録計による記録、事故の記録
GG05：運送の継続の拒絶（法令・公序良俗違反行為の制止・必要な指示に従わない場合）・・ 12
第３節　運行管理者・乗務員・旅客・雑則　・・・・・・・・・・・・・ 12
2　乗務員
GG06：運転者の遵守事項（事業者への申出）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

個人タクシー試験対策　疑義のある法令問題の解説

はしがき

本書は、個タク法令教科書から、疑義のある本試験問題に関する記述を抜粋したものです。問題を解くのに必要な解説部分も併せて掲載しています。

個タク法令教科書を使用せずに問題集で学習している方向けですが、個タク法令教科書を使用している方にとっても、疑義のある問題がまとまっているので有用だと思います。

なお、疑義に関する記述はあくまで私見であり、正答を保証するものではありません。本試験における解答は各自の責任のもとにお願いします。

令和元年12月8日　aimoto

＊GG05の内容を変更しました。

令和2年2月3日　aimoto

＊記述内容を「個タク法令教科書[第7版補正版]のものに差し替えました。

令和3年1月10日（令和8年3月27日修正）　aimoto

＊記述内容を 「個タク法令教科書 [Ver.X] （10.5.4）のもの（一部修正）に差し替えました。

令和8年3月30日　aimoto

GG01：事業計画の変更（収容能力が大きくなった場合）

第１章　道路運送法

第４節　事業計画の変更と事業計画に定める業務の確保

２　事業計画の変更手続

［事業計画の変更①・認可］　事業計画の変更については、何を変更するかによって手続が異なっています。

まず、「営業区域」を変更する場合については、お役所のお墨付き（認可）を受ける必要があります（道運15Ⅰ。なお、運輸管理部長または運輸支局長へ権限の再委任（道運88Ⅲ、道運施令1Ⅳ①））。

ただし、個人タクシー事業者は、営業区域ごとに許可を得ていますから、その営業区域を変更するということは許可の取り直しになってしまいます。したがって、個人タクシー事業者が事業計画の営業区域を変更することはありません。

次に「自動車車庫の位置と収容能力」についてもお役所のお墨付き（認可）を受ける必要があります（道運15Ⅰ。なお、運輸管理部長または運輸支局長へ権限の再委任（道運88Ⅲ、道運施令1Ⅳ①））。例えば、駐車場を他の場所へ移す場合（位置の変更）や、小さな自動車から大きな自動車に代替えをする際に、駐車場の場所は同じでも広くする場合（収容能力の変更）などは事業計画変更認可申請書（道運施規14）を提出してお墨付き（認可）を受ける必要があります。

［◀疑義▶自動車車庫の「収容能力が5㎡大きくなりました」について］　関東運輸局令和6年11月試験第36問は、「個人タクシー事業の自動車車庫について、その位置に変更がないものの、収容能力が5㎡大きくなりました。この場合、事業計画変更の手続きが必要です。」という問題でした。この手の問題は頻出で、許可試験となったのちだけでも10回以上出題されています。もちろん、この問題の出題意図は、自動車車庫の収容能力の変更には認可が必要であるという道路運送法第15条第1項を理解しているか、を問うているのであり、解答は○（マル）と判断すべきでしょう。

ただし、本来、認可というものは事前に受けていなければ法律上の効力は生じないのであって、事実上、自動車車庫の収容能力を大きくしていたとしても、無認可の部分はタクシー事業の自動車車庫とは認められません。例えば、自宅の敷地内にある自動車車庫に隣接する花壇を取り壊して自動車車庫を拡張しても、認可を得ていない限り、その拡張部分はタクシー事業の自動車車庫とは認められないのです。

ですから、「5㎡大きくなりました」という問題文の表現は、厳密には、認可を受けていた自動車車庫が5㎡大きくなったのちに、更に認可を受けることの要否を問う出題ではないか、という疑問が生じます。これはどういうことかというと、「認可を受け自動車車庫として使用している土地が地震によって隆起して5㎡大きくなった場合にも、更に認可を受ける必要があるか？」という壮大な出題となってしまうということです。

しかし、出題者としてもさすがにそのような意図はないと思われますので、自動車車庫の収容能力の変更には認可が必要であるという前述の出題意図どおり、次の問題文のように意訳して解答するのが大人の対応でしょう。

○（マル）の問題文：　「個人タクシー事業の自動車車庫について、その位置に変更がないものの、収容能力を5㎡大きくする場合、事業計画変更の手続きが必要です。」

×（バツ）の問題文：　「個人タクシー事業の自動車車庫について、その位置に変更がないものの、収容能力を5㎡大きくする場合、事業計画変更の手続きは必要ありません。」

GG02：事業に関する報告（道路運送法の規定で権限が認められた行政庁）

第８節　雑則

４　報告

［報告］　**国土交通大臣**は、この法律（道路運送法）の施行に必要な限度において、タクシー事業者などの道路運送事業者等に、国土交通省令で定める手続に従い、事業に関し、**報告**をさせることができます（道運94Ⅰ）。この権限は、**地方運輸局長**、運輸管理部長および運輸支局長も行うことができます（道運施令6Ⅲ）。

［権限の委任と道路運送法施行令第6条第3項］　道路運送法第88条第2項は、「…この章〔第6章〕までに規定する**国土交通大臣**の権限は、政令で定めるところにより、**地方運輸局長**に委任することができる」と規定しています。行政法学上、権限の委任がされた場合には、その権限は受任庁（**地方運輸局長**）の権限となり委任庁（**国土交通大臣**）の権限ではなくなると解されています。しかし、権限の委任を定めた道路運送法施行令は、道路運送法第6章に置かれている報告に関する第94条について委任をしていません。したがって、**道路運送法の規定**では、事業に関する報告をさせることができるのは**国土交通大臣**です（①）。

ところで、道路運送法施行令第6条第3項は、「法第94条……に規定する国土交通大臣の権限……は、地方運輸局長……も行うことができる。」と規定しています。これは権限の委任を定めた規定ではなく、**国土交通大臣**に加えて**地方運輸局長**等にも権限を認めた規定です。したがって、**道路運送法施行令の規定**では、**地方運輸局長**は、道路運送法の施行に必要な限度において、事業に関する報告をさせることができます（③）。

＜道路運送法第94条第1項の規定と道路運送法施行令第6条第3項の規定＞
① 道路運送法　　▶国土交通大臣は、…報告をさせることができる、と規定している
② 道路運送法　　▶地方運輸局長は、…報告をさせることができる、と規定していない
③ 道路運送法施行令 ▶地方運輸局長も、…報告をさせることができる、と規定している

［◀疑義▶関東運輸局令和6年11月試験第17問等について］　以上を前提に、関東運輸局令和6年11月試験第17問、令和元年7月試験第12問および平成29年3月試験第3問を検討してみてください。問題文は次のとおりです。「道路運送法の規定では、地方運輸局長は、同法の施行に必要な限度において、一般旅客自動車運送事業者に、事業に関する報告をさせることができることとされています。」

先の［権限の委任と道路運送法施行令第6条第3項］で述べたことを当てはめてみましょう。道路運送法の規定では、国土交通大臣が…報告をさせることができると規定されています（①）が、地方運輸局長が…報告をさせることできるとは規定されていません（②）。これに対し、道路運送法施行令の規定では、地方運輸局長等も…報告させることができると規定されています（③）。そうだとすると、「道路運送法の規定では、…地方運輸局長は、…報告をさせることができる」こととされているという、この問題の解答は「誤り」だと考えられます。

しかし、関東運輸局は、この問題を「正しい」ものとして扱っているようです。

したがって、これから受験される方は、この問題が仮に修正されずに再び出題されたならば「正しい」ものとして解答してください。

私は、この問題を「正しい」ものとして出題するのであれば、主語を（②）「地方運輸局長は」ではなく（①）「国土交通大臣は」とし、道路運送法第94条第1項により正解とするか、「道路運送法の規定では」という文言を削除して、（③）「地方運輸局長は、道路運送法の施行に必要な限度において、一般旅客自動車運送事業者に、事業に関する報告をさせることができることとされています。」とし、道路運送法施行令第6条第3項により正解とすべきであったと考えています。

※　本問の理解には、権限の委任に関する知識が必要となりますので、次に個タク法令教科書から「第９節 行政庁と権限の委任（道路運送法施行令）」を掲載します。

第９節　行政庁と権限の委任等（道路運送法施行令）

道路運送法の解説を一通り終えたところで、お役所の組織と行政庁、行政庁の権限と権限の委任について理解しておきましょう。ただし、権限の委任について試験で問われることはほとんどありませんので、書いてあることが納得できれば十分です。

［お役所の組織と行政庁（国土交通大臣、地方運輸局長、運輸支局長）］　国の**行政**を行うためのお役所の組織として、**内閣**がありその下に**内閣府**と11の**省**があります。タクシー事業を管轄するお役所は、**国土交通省**で、その下に全国に九つの**地方運輸局**が置かれ、さらにそれらの下に**運輸支局**が置かれています。

お役所が何かをするときは、そのトップの名前で行われます。国土交通省であれば**国土交通大臣**、地方運輸局であれば**地方運輸局長**、運輸支局であれば**運輸支局長**です。

ただし、沖縄県は、地方運輸局の仕事を内閣府の**沖縄総合事務局**で行っているので、地方運輸局長ではなく**沖縄総合事務局長**により行われます。また、兵庫県は運輸支局の仕事を**神戸運輸管理部**（兵庫陸運部）で行っているので、運輸支局長ではなく**運輸管理部長**により行われます。

これらのお役所のトップを**行政庁**と呼ぶことがあります。すなわち、**国土交通大臣**も、**地方運輸局長**も、**運輸支局長**も、**沖縄総合事務局長**も、**運輸管理部長**も、みんな「お役所のトップ」なので**行政庁**です。

［行政庁の権限と権限の委任］　国土交通大臣などの行政庁は、法令で与えられた権限しか行使することはできません。そこで、道路運送法では、国土交通大臣が行使できる権限を数多く規定していますが、現実には国土交通大臣がその権限の全てをこなせるわけではありません。

このような場合、地方運輸局長などの他の行政機関に行政庁の権限の一部を委任することが認められています。これを**権限の委任**といいます。

権限の委任が認められるためには法律の根拠が必要です。道路運送法においては、「…国土交通大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。」と根拠規定を置いています（道運88Ⅱ）。これに基づいて、**道路運送法施行令**という政令で**権限の委任**の内容を定めています。

［権限の委任］　タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業）に関しての**権限の委任**について見てみると、道路運送法第2章（第3条〔旅客自動車運送事業の種類〕～第41条〔許可の取消し等〕）の**国土交通大臣**の**権限**についてはほとんどが委任されており、**地方運輸局長**の**権限**とされています（道運施令1Ⅱ）。

例外として**委任されていないもの**は、①標準運送約款の制定および公示（道運11Ⅲ）と②輸送の安全にかかわる情報の整理および公表（道運29の2）の二つのみです（道運施令1Ⅱ①②）。これらは国土交通大臣の権限のままですが、②については**地方運輸局長**も行うことができます（道運施令1Ⅲ）。

［権限の再委任］　地方運輸局長に委任された権限は運輸管理部長または**運輸支局長**に更に委任することも認められています（道運88Ⅲ）。**再委任**されているものとしては、①事業計画の変更の認可（道運15Ⅰ）と事業計画の変更に係る届出の受理（道運15Ⅲ・Ⅳ）についての権限（道運施令1Ⅳ①）、②事業の停止等（道運40）の場合における自動車検査証（車検証）の返納の受理および自動車登録番号標（ナンバープレート）の領置（道運41Ⅰ）とそれらの返付（道運41Ⅱ）についての権限（道運施令1Ⅳ④⑤）があります。

［権限の委任の効果］　**権限の委任**が行われると、もともと権限を持っていたお役所（国土交通大臣など）はその**権限**を失い、委任されたお役所（地方運輸局長など）の**権限**となります。

＜権限の委任の効果＞
委任をしたお役所（委任庁）　▶権限を失う
委任されたお役所（受任庁）　▶自分の権限となる

［道路運送法施行令による権限の付与］　輸送の安全にかかわる情報の整理および公表（道運29の2）については、前述のとおり、**地方運輸局長**も行うことができます（道運施令1Ⅲ）。また、道路運送法第6章の規定は委任されていませんが、報告、検査および調査に関する国土交通大臣の権限（道運94）については、**地方運輸局長**、**運輸管理部長**および**運輸支局長**も行うことができます（道運施令6Ⅲ）。

これらについては**地方運輸局長**等が権限を行使することができますが、**国土交通大臣**も権限を失っていませんから**権限の委任**ではありません。

GG03：公平かつ懇切な取扱い（旅客又は公衆に対して）

第２章　旅客自動車運送事業運輸規則

第１節　旅客自動車運送事業運輸規則の目的と一般準則等

１　旅客自動車運送事業運輸規則の目的と一般準則

［運輸規則の目的］　運輸規則は、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、輸送の安全および旅客の利便を図ることを目的としています（運規1）。輸送の安全と旅客の利便は道路運送法の目的でも出てきましたね。安全第一ですから、「事業者間の活発な競争を促進する」なんてことは安全性を損なうものであり運輸規則の目的とされていません。

［運輸規則の一般準則］　運輸規則は、目的（運規1）に続けて、一般準則を規定しています。タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）は、安全、確実かつ迅速に運輸を遂行するように努めなければなりません（運規2Ⅰ）。

また、タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）は、お客様（旅客）に対しても、公衆に対しても、公平かつ懇切な取扱いをしなければなりません（運規2Ⅱ）。この規定は、お客様（旅客）に対してのみではなく、通行人など、将来お客様（旅客）となるかもしれない公衆に対しても同様の取扱いを要求している点に注意しましょう。

タクシーを離れて、道路上や駅、空港などの構内において旅客を勧誘する呼込み・客引き行為は、お客様（旅客）であった者だけでなく通行人などの公衆に対しても、公平かつ懇切な取扱いとはいえませんから本条項違反となります。

［◀参考▶「ＡまたはＢ」と「ＡおよびＢ」の使い分け］　文章の「～は」という部分を主部といい、「～です」という部分を述部といいますが、「ＡまたはＢは、Ｘです」のように、文章の主部で「または」を使う場合は「ＡもＢも、Ｘです」という意味（英語でいうとandの場合）と、「ＡかＢのいずれか一方は、Ｘです」という意味（英語でいうとorの場合）の両方があります（そのいずれかであるかは文脈から容易に判断できるのが通常です。）。しかし、**文章の述部で「または」を使う場合**は、「Ｘは、ＡかＢかのいずれか一方です」という意味（英語でいうとorの場合）に限って用いるのが通例です。もし「Ｘは、ＡとＢの両方です」という意味（英語でいうとandの場合）を表現するのであれば、「Ｘは、ＡおよびＢです」というように「および」を使います。

［◀疑義▶関東運輸局令和6年11月試験第37問等について］　以上を前提として過去の出題例を見てみましょう。「**事業者が、公平かつ懇切な取扱いをしなければならないのは、旅客又は公衆に対してです。**」という関東運輸局令和8年3月試験第24問や令和6年11月試験第37問、平成29年11月試験第39問等があります。

この問題文は運輸規則第2条第2項からの出題ですが、文章を強調するために「旅客又は公衆に対して」という部分を一切変更せずに述部へ倒置させたと考えられます。そのために、「いずれも（英語でいうとand）」という意味で用いられていた「又は」が述部にきてしまったのです。文章の述部で「又は」が使われている場合には前述したとおり、「いずれか一方（英語でいうとor）」という意味に限って用いるのが通例ですから、「旅客か公衆のいずれか一方に対してです」と読むべきものです。そうすると、誤りの問題となります。

しかし、出題者は「公平かつ懇切な取扱いをしなければならないのは、『旅客又は公衆に対して』です」というように条文の文言をあたかもカギカッコで囲んで引用している趣旨の問題ととらえ、条文の文言と合致しているので正しいものとして取り扱っているようです。

したがって、これから受験される方は、**もし同じ問題が出題されたら「正しい」ものとして解答してください**。

けれども、私は正しいものとして出題するのであれば「**旅客又は公衆に対して**」の部分をカギカッコで囲むか、「**旅客及び公衆に対してです**」と問題文を「**及び**」に変更すべきだと考えています。

さらには、正しいものとして出題するのであれば、倒置などさせずに、「**事業者は、旅客又は公衆に対して、公平かつ懇切な取扱いをしなければなりません。**」と条文どおり素直に表現すれば足りると考えています。

GG04：事故の記録の保存期間（「少なくとも１年間」と「１年間」）

第２節　事業者

６　業務記録、運行記録計による記録、事故の記録

［事故の記録］　業務記録は乗務するたびに記録するものですが、事故の記録は事故が起こってしまったときにのみ記録するイレギュラーな記録です 。

タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）は、事業用自動車に係る事故が発生した場合には、一定の事項を記録し、その記録を当該事業用自動車の運行を管理する営業所において3年間保存しなければなりません（運規26の2。なお、書類の管理につき運規69参照）。記録すべき事項は次のとおりです。特に試験においては⑦⑧が重要です。

① 乗務員等の氏名
② 事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
③ 事故の発生日時
④ 事故の発生場所
⑤ 事故の当事者（乗務員等を除く。）の氏名：　乗務員等は①で氏名が記録されているので除外されています。
⑥ 事故の概要（損害の程度を含む。）
⑦ 事故の原因
⑧ 再発防止対策：　苦情処理（運規3）の場合は「改善措置」です。

これらの項目の記録の内容については、自動車事故報告規則別記様式の記入等の取扱いに準ずることとされています（運規解釈運用）。

事故の記録は、自動車事故報告規則別記様式を活用して行って差し支えありませんが、自動車事故報告規則別記様式では「事故の当事者（乗務員等を除く。）の氏名」（運規26の2⑤）は記入しませんから、これを付記します（運規解釈運用）。

なお、事故の記録と自動車事故報告書とは別のものですから、自動車事故報告書を提出していても事故の記録は必要です。

［◀疑義▶事故の記録の保存期間（「少なくとも1年間」と「1年間」）］　事故の記録の保存期間が1年間で足りるか否かを問う問題として、次の二つのパターンが出題されています。⑴「事故の記録を少なくとも1年間保存しなければなりません」という出題形式（関東運輸局平成29年11月試験第10問等）と、⑵「事故の記録を1年間保存しなければなりません」という出題形式（関東運輸局平成30年7月試験第8問等）です。⑴と⑵の違いは「**少なくとも**」という限定があるかないかです。

事故の記録は**3年間保存**しなければなりません（運規26の2柱書）が、⑴「事故の記録を少なくとも1年間保存しなければなりません」という出題形式は、2年以降は保存義務がないという意味と解することができますから×（バツ）であると解答を導くことができます。

これに対し、⑵「事故の記録を1年間保存しなければなりません」という出題形式は、次の①②という異なる解答が成り立ち得るように思われます。

① ×（バツ）の考え方：　事故の記録は3年間の保存が必要なのであって1年間の保存では足りない。したがって、解答は×（バツ）である。

② ○（マル）の考え方：　⑵の出題形式は1年間保存する必要があるか否かを問うているのであって、1年間を**経過した後**の保存義務があるか否かについては問うていないと考えられる。そうだとするならば、事故の記録は3年間の保存義務が定められているのであるから、そのうちの（最初の）1年間保存しなければならないのは、あたり前田のクラッカー（当然）である。したがって、解答は○（マル）である。

おそらく、出題者は、①の考え方により解答は×（バツ）であるとの立場で出題したものと思われます。しかし、問題文というものは一義的でなければなりません。⑵の出題形式では②の考え方も可能であることから、保存義務の最低限を問う趣旨を明確にするために「**少なくとも**」という限定を付けて出題するのが妥当であろうと思います。また、「…**保存期間**は1年です」という出題も疑義は生じません。

なお、「事故の記録を3年間保存しなければなりません」という正しい場合の出題や、「事故の記録を5年間保存しなければなりません」という長すぎる保存期間の要否を問う誤りの場合の出題であれば、このような疑義は生じません。

GG05：運送の継続の拒絶（法令・公序良俗違反行為の制止・必要な指示に従わない場合）

第３節　運行管理者・乗務員・旅客・雑則

２　乗務員

［安全確保秩序維持義務（運規49Ⅳ）の適用除外］　運輸規則第49条第4項は、お客様（旅客）が事業用自動車内において法令の規定または公序良俗に反する行為をするときは、乗務員は、これを制止し、または必要な事項をお客様（旅客）に指示する等の措置を講ずることにより、輸送の安全を確保し車内の秩序を維持するように努めなければならない旨を定めています。これを仮に「**安全確保秩序維持義務**」と名付けます。なお、**安全確保秩序維持義務**は「努めなければならない」と規定されていて努力義務となっています。

ところで、本項の主語は「**前項**の乗務員」と規定されています。そこで、前項である第3項を見ると、「**一般乗合**旅客自動車運送事業者、**一般貸切**旅客自動車運送事業者及び**特定**旅客自動車運送事業者（乗車定員11人以上のものに限る。）の事業用自動車の乗務員は、…」と規定されています。タクシー事業者である「**一般乗用**旅客自動車運送事業者」はここに含まれていません。

したがって、明文上、明確に「**一般乗用**旅客自動車運送事業者」の乗務員が除外されていることから、タクシー乗務員は、運輸規則第49条第4項によってお客様（旅客）の法令・公序良俗違反行為を「制止」し、必要な事項を「指示」する必要はなく、輸送の安全を確保し車内の秩序を維持するように努める義務は負いません。

タクシー乗務員が**安全確保秩序維持義務**を課されていないということは、お客様（旅客）の法令・公序良俗違反行為を「制止」し、または必要な事項を「指示」しなくても、タクシー乗務員は運輸規則49条第4項違反にならないということです。

［◀発展▶タクシー乗務員に安全確保秩序維持義務が課されていない根拠］　なぜ、タクシー乗務員に安全確保秩序維持義務が課せられていないのでしょうか？

タクシーは一個の契約による一組のお客様だけの貸切です（道運3①ハかっこ書）から、他のお客様への配慮は不要だという車内の秩序維持の点からの理由が考えられます。けれども、他のお客様への配慮が不要なのは貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業者）についても同じはずなのに貸切バスの乗務員には安全確保秩序維持義務が課されています。

そうするとタクシー乗務員に安全確保秩序維持義務が課せられていない理由は別のところにあるようです。そこで、運輸規則第49条第3項をもう一度見ると、「特定旅客自動車運送事業者（乗車定員11人以上のものに限る。）」と規定されています。送迎バス（特定旅客自動車運送事業者）の乗務員が安全確保秩序維持義務を課せられるのは、乗車定員11人以上のものに限られており、乗車定員11人未満のものには安全確保秩序維持義務は課されていないのです。タクシーも乗車定員11人未満ですからツジツマが合います。したがって、乗車定員が少人数の事業用自動車の乗務員には安全確保秩序維持義務を課す必要性は低いという点が理由なのでしょう。

［◀発展▶法令・公序良俗違反行為の「制止」等の可否］　乗務員に安全確保秩序維持義務が課されていなくても、車内で暴行や器物損壊行為などの法律違反行為が行われたならば輸送の安全が脅かされますから、乗車定員が少人数の事業用自動車であっても輸送の安全を確保する必要性は生じます。

そして、タクシー乗務員がお客様（旅客）の法令・公序良俗違反行為を「制止」し、または必要な事項を「指示」することは可能です。ただし、タクシー乗務員には運輸規則第49条第4項が適用されませんから、これらの「制止」や必要な事項の「指示」は運輸規則第49条第4項に基づくものではありません。

この点について、道路運送法第22条は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の確保に努めなければならない旨を規定していますし、また、標準運送約款第2条は、お客様（旅客）は運転者が運送の安全確保のために行う職務上の指示に従わなければならない旨を規定していますから、おそらく、これらの道路運送法第22条や標準運送約款第2条を根拠として「制止」や必要な事項の「指示」を行うこととなるのでしょう。

ここで問題となるのは、タクシー乗務員には適用されない運輸規則第49条第4項が運送の継続の拒絶事由（運規13①）の前提とされていることです。次にこの点について検討してみましょう。

［◀疑義▶関東運輸局平成27年3月試験第21問等について］　関東運輸局平成27年3月試験第21問は、「一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客が事業用自動車内において法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反する行為をするときは、これを制止し、又は必要な指示をしても従わない場合であっても、当該旅客に対し運送の継続を拒絶することはできません。」という出題です。平成30年3月試験第30問および令和2年11月27日試験（地理なし）第37問はほぼ同じ問題文で「運送の継続を拒絶することができます。」と結論を逆にした出題です。一方が正しく他方が誤りという出題となっています。

運輸規則第13条第1号によると、路線バス事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）またはタクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）は、運輸規則「第49条第4項の規定による制止または指示に従わない者」の運送の引受けまたは継続を拒絶することができます。

路線バスの乗務員には運輸規則第49条第4項の規定が適用されますから、路線バス事業者は、運輸規則第13条第1号によって、「運輸規則第49条第4項の規定による制止または指示に従わない者」の運送の継続を拒絶することができます。

しかし、タクシー乗務員には運輸規則第49条第4項の規定は適用されませんから、お客様（旅客）が法令・公序良俗違反行為をしている場合に、タクシー乗務員は、このお客様（旅客）に対して「標準運送約款第2条の規定による制止または必要な事項を指示」することはできても、「運輸規則第49条第4項の規定による制止または必要な事項を指示」することはできません。すなわち、このお客様（旅客）は、「標準運送約款第2条の規定による制止または指示に従わない者」であって、「運輸規則第49条第4項の規定による制止または指示に従わない者」ではありませんから、運輸規則第13条第1号に該当しません。したがって、タクシー事業者は、このお客様（旅客）に対して運送の継続を拒絶することはできません。

以上から、「運送の継続を拒絶することはできません」という平成27年3月試験第21問は正しく、「運送の継続を拒絶することができます」という平成30年3月試験第30問および令和2年11月27日試験（地理なし）は誤りとなります。

ただし、**国土交通省物流・自動車局旅客課**および**関東運輸局**はタクシー事業者にも運輸規則第13条第1号の適用を認め、**平成27年3月試験第21問**は**誤り**で、**平成30年3月試験第30問**および**令和2年11月27日試験第37問**は**正しい**ものと考えていますので、これから受験する方は**国土交通省等の立場で解答**するようにしてください。

［◀発展▶運輸規則の改正を！］ 現実問題として、平成27年3月試験第21問等の事例はタクシーにおいても運送継続の拒絶事由に該当すると考えた方が妥当な結論だと思われます。しかし、現行法上の「第49条第4項の**規定による**」（運規13①）という文言でこの結論を導くことはかなり苦しい解釈だと言わざるを得ません。そこで、**第1案**として、運輸規則第49条第1項の主語が「旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者、車掌その他の乗務員は」となっていますから、運輸規則第49条第4項の主語を「**前項**の乗務員」から「**第1項**の乗務員」へと改正し、一般乗用旅客自動車運送事業者の事業用自動車の乗務員にも「安全確保秩序維持義務」を課した上で運輸規則第13条第1号により運送の継続の拒絶を認めるか（ただし、この場合は特定旅客自動車運送事業者の11人以上という人数制限についても検討の余地が生じます。）、**第2案**として、運輸規則「**第49条第4項の規定による制止又は指示に従わない者**」という運輸規則第13条第1号自体を「**事業用自動車内において法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反する行為をする旅客に対し、乗務員がこれを制止し、又は必要な事項を旅客に指示したにもかかわらず、これらの制止又は指示に従わない者**」と改正して、運輸規則第49条第4項の適用の有無にかかわらずタクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）にも運送の継続の拒絶を認めるべきではないでしょうか。

なお、**旅客の禁止行為**に関する運輸規則第53条第7号も同様の問題を抱えています。

GG06：運転者の遵守事項（事業者への申出）

［◀語群▶運転者の遵守事項］　タクシー事業者の事業用自動車の**運転者**は、**運行の安全の確保のために必要な事項**として国土交通省令で定めるものを**遵守**しなければなりません（道運27Ⅴ）。この国土交通省令が運輸規則第50条です。

タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）の事業用自動車の**運転者**は、次に掲げる事項を**遵守**しなければなりません（運規50Ⅰ）。

① 道路運送車両法第47条の2第1項および第2項（日常点検整備）の規定による**点検**をし、またはその**確認**をすること（運規50Ⅰ①・24Ⅰ①）。

② 乗務しようとするときおよび乗務を終了したときは、タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）が行う**点呼**を受け、**報告**をする（運規24Ⅰ・Ⅱ）こと（運規50Ⅰ②）。

③ **酒気を帯びた状態**にあるときは、その旨をタクシー事業者（旅客自動車運送事業者）に申し出ること（運規50Ⅰ③）。

③の2　**疾病、疲労、睡眠不足、天災**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、その旨をタクシー事業者（旅客自動車運送事業者）に申し出ること（運規50Ⅰ③の2。なお、平成30年4月改正により本号および次号に「睡眠不足」という文言が追加されました。）。

③の3　事業用自動車の運行中に**疾病、疲労、睡眠不足、天災**その他の理由により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、その旨をタクシー事業者（旅客自動車運送事業者）に申し出ること（運規50Ⅰ③の3）。

④ 事業用自動車の運行中に当該自動車の**重大な故障**を発見し、または**重大な事故**が発生するおそれがあると認めたときは、**直ちに、運行を中止**すること（運規50Ⅰ④。令和5年3月改正による「旅客の現在する」という文言の削除）。

⑤ 坂路において事業用自動車から離れるときおよび安全な運行に支障がある箇所を通過するときは、お客様（旅客）を降車させること（運規50Ⅰ⑤）。

⑥ **踏切**を通過するときは、変速装置を操作しないこと（運規50Ⅰ⑥）。

⑦ 事業用自動車の故障等により**踏切内**で**運行不能**となったときは、**速やかに**お客様（旅客）を誘導して**退避**させるとともに、**列車**に対し適切な**防護措置**をとること（運規50Ⅰ⑦。緊急性の観点からは「直ちに」という表現が適切です。）。

⑧ 乗務を終了したときは、交替する運転者に対し、乗務中の事業用自動車、道路および運行の状況について通告すること。この場合において、乗務する運転者は、当該事業用自動車の制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検をすること（運規50Ⅰ⑧）。

⑨ 業務記録（運規25Ⅲ）を行うこと（運規50Ⅰ⑨）。

⑩ 運転操作に円滑を欠くおそれがある**服装**をしないこと（運規50Ⅰ⑩）。

［◀疑義▶関東運輸局平成18年11月試験第18問について］ 「タクシー運転者は疾病、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りません。」という問題が関東運輸局平成18年11月試験第18問において出題されました。この問題は「**天災**」という条文の文言を「**飲酒**」に置き換えて×(誤り)として出題されたものと思われます（なお、現行の運輸規則第50条第1項第3号の2および第3号の3には「睡眠不足」という文言がありますが、これは平成30年4月改正によって追加されたものです。）。

このような取扱いは、語群選択問題であれば何ら問題はありませんが、正誤問題だと不当な出題だと言わざるを得ません。なぜなら、運輸規則第50条第1項第3号の2は、「安全な運転をすることができないおそれ」があるときは申し出なさい、という規定であり、「その他の理由により」の前にある「疾病」や「疲労」などは「安全な運転をすることができないおそれ」がある理由の例示にすぎないからです。

また、運輸規則第50条第1項第3号は、「**酒気を帯びた状態**」にあるときは、申し出ること、を定めていますから、「**飲酒**」により「**酒気を帯びた状態**」にあれば、安全な運転をすることができないおそれの有無にかかわらず申し出なければならないからです。

なお、個人タクシーにおいては運転者＝事業者であって、運転者が知っている事項については当然に事業者も知っています。したがって、実務上、運転者から事業者への申出に関する規定を運用する必要性はほとんどないことから、個人タクシー試験においても、この規定についての出題は妥当とは思われません。

この問題は、平成18年の出題後十数年以上も同じ出題がされていませんから、出題用のリストから削除されていて、今後出題される可能性はほぼないのではないかと思われます。

（筆者のサイトの QRコード）

個人タクシー試験対策 疑義のある法令問題の解説

発行日　令和元年12月 8日
令和 8年 3月30日第5刷
著　者　aimoto
（https://ss1.xrea.com/daiichij.s17.xrea.com/）
発行者　同上
頒　価　770円
印　刷　製本直送.com／他