

第1 規制①について

1. 規制①は、高速專業だった乗合バス事業者が高速專業のまま乗合バス事業を継続する自由を侵害するとして憲法(以下略)22条1項に反し、違憲ではないか。

(1) まず、高速專業だった乗合バス事業者が高速專業のまま乗合バス事業を継続する自由は22条1項により保障されるか。

ア 22条1項が職業選択の自由を保障した根拠は、職業が、自己の生計を維持するためのものであることに加えて、自己の持つ個性を全うすべき場として、個人の人格的価値とも不可分の関連を有するものであることにある。

かかる保障根拠にかんがみれば、同項の保障範囲には、その職業の開始、継続、廃止において自由だとする狭義の職業選択の自由を保障するとともに、選択した職業の活動内容、態様において自由だとする職業活動の自由も保障する。

イ 高速專業だった乗合バス事業者が高速專業のまま乗合バス事業を継続する自由は、職業の継続において自由だとする狭義の職業選択の自由であるといえ、22条1項により保障される。

(2) そして、規制①により、高速專業だった乗合バス事業者が高速專業のまま乗合バス事業を継続することができなくなっているため、職業選択の自由に対する制約にあたる。

(3) もっとも、高速專業だった乗合バス事業者が高速專業のまま乗合バス事業を継続する自由も、公共の福祉(22条1項)による制約に服する。そこで、上記制約が公共の福祉による制約として正当化されるか。

ア 職業は、その性質上、社会的関連性が大きく個人の人格的価値と不可分の関連を有するから、上記自由は重要なものである。

もっとも、職業選択の自由は経済的自由であることから、職業選択の自由に対する制約が是認されるかどうかは、第一次的には立法府の責務であって、その判断が合理的裁量の範囲内にとどまる限りは尊重されなければならない。また、規制①の目的は、地域住民にとって、不可欠な移動手段を奪い、日常生活に極めて大きな支障をもたらすことを防止することにあるから、社会的弱者を保護するためになされているといえ、積極目的であるといえる。加えて、高齢者の免許の返納がないことから生じる運転ミスや人身事故の発生防止も目的としており、これは消極目的といえるが、これは付随的目的であり、主目的ではないため、規制①は消極目的を有するものではない。

イ 骨子第3から、高速專業だった乗合バス事業者は一切高速路線バスを運行することができなくなるのではなく、一定要件を満たせば、高速路線バスを運行することができることから、規制態様は強くないと思われる。一定の要件とは、既存の生活路線バスが運行していない路線に生活路線バスとして参入するか、もしくは高速路線バスのみを行ってきた事業者が貸し切りバス事業者へと転換し、生活路線バスと高速路線バスを並行して運行する事業者から高速路線バスの運行委託を受けることである。もっとも、これらの要件について、既存の生活路線バスを運行する乗合バス事業者の経営を脅かすに参入できる地域があるのかが不明であること、貸し切りバス事業者へと転換したとしても高速路線バスを運行するには他の事業者からの運行委託を待たなければならず自らの意思で運行できなくなるため、収益が減る可能性があることから、実質的に高速專業だった乗合バス事業者が乗合バス事業を継続することができなくなっているといえるため、規制態様は強いといえる。

また、上記要件を満たさなければ、高速路線バスを運行する許可がもらえず、高速路線バスを運行することができないという事前の規制がなされているため、この観点からも規制態様は強いといえる。

ウ そこで、規制目的が重要であり、手段が目的との関係で実質的関連性を有する場合に、上記制約が正当化されると解する。【LRA入る？ 薬事より厳しい？ 緩い？】

(4) これを本問について以下検討する。

ア 規制①の目的は、上記の通り、地域住民にとって、不可欠な移動手段を奪い、日常生活に極めて大きな支障をもたらすことを防止することであり、この目的は公益性があるといえるので、重要であるといえる。また、付随的目的である高齢者の免許の返納がないことから生じる運転ミスや人身事故の発生防止についても、人の生命身体の安全に関わる重大なものであるといえるので、この目的も重要であるといえる。

イ 次に手段についてみると、規制①により高速路線バスの運行について生活路線バスを

運行する乗合バス事業者にのみ認めることで、地域の移動手段である生活路線バスを運行する事業者の収益を改善して、これ以上の路線廃止や減便が起こらないようにし、増便を促すなどして利便性を向上させようとしている。これにより、地域住民にとって、不可欠な移動手段を奪い、日常生活に極めて大きな支障をもたらすことを防止するという目的を達成できると考えられるので、手段適合性は認められる。

また、過疎化が進み、地方のバス事業者の経営環境が著しく悪化している現在、新たな規制によるてこ入れが必要であることから、規制①の手段必要性は認められるとも思われる。もっとも、規制①は、高速専業だった乗合バス事業者が高速専業のまま乗合バス事業を継続することを一律に禁止し、その上高速専業だった乗合バス事業者が乗合バス事業を継続するためには、上記の通り厳しい要件を課している。これは、高速専業だった乗合バス事業者に対する不利益があまりにも大きいといえる。そして、高速専業だった乗合バス事業者が乗合バス事業を継続するための要件を、既存の生活路線バスが運行していない路線に限り認めるとするのではなく、高収益の路線への参入とともに認めるとしても、地域住民にとって、不可欠な移動手段を奪い、日常生活に極めて大きな支障をもたらすことを防止するという目的を達成することができるので、高速専業だった乗合バス事業者にとってより不利益が小さい代替手段が存在する。これらのことから、手段必要性は認められない。

ウ しかし、規制目的が重要であるものの、規制①が目的との関係で実質的関連性を有するとはいえず、上記制約が正当化されない。

2. よって、規制①は、高速専業だった乗合バス事業者が高速専業のまま乗合バス事業を継続する自由を侵害するとして憲法(以下略)22条1項に反し、違憲である。

第2 規制②について、

1. 規制②は、域外から自家用車の乗り入れをする自由を侵害するとして22条1項に反し、違憲ではないか。

(1) まず、域外から自家用車の乗り入れをする自由は22条1項により保障されるか。

22条1項により保障されている居住・移転の自由は、自己の住所または居所を自由に決定し、移動することを内容とする。

そのため、域外に居住する人が域外から自家用車の乗り入れをする自由も、移転の自由として、22条1項により保障されると解する。

(2) そして、規制②により、域外に居住する人が域外から自家用車の乗り入れをするのができなくなっているため、移転の自由に対する制約にあたる。

(3) もっとも、域外に居住する人が域外から自家用車の乗り入れをする自由も、公共の福祉(22条1項)による制約に服する。そこで、上記制約が公共の福祉による制約として正当化されるか。

ア 移転の自由は、経済的自由ではあるが、広く知的な接触の機会を得るためにもこの自由が不可欠であることから、精神的自由の要素も併せ持っており、また人身の自由の面もあると解される。したがって、移転の自由は、複合的性格を有する権利といえ、重要な権利といえる。

イ もっとも、骨子第5から、規制②は域外から自家用車の乗り入れすることを一律に禁止するのではなく、特定区域について時間帯を定めて、禁止しており、域内の住民又は身体障害者が乗車する場合その他やむを得ない事由があると認められる場合には域外から自家用車の乗り入れを許可しているので、規制態様は強くないと考えられる。また、この規定に反したとしても、5000円の過料が科されるだけなので、このことから規制態様は強くないといえる。

ウ そこで、規制目的が重要であり、手段が目的との関係で実質的関連性を有する場合には、上記制約が正当化されると解する。【そこで、上記設問1よりは、緩やかな基準によりはんだすべきである。】

(4) これを本問について以下検討する。

ア 規制②の目的は、交通渋滞による通行障害の除去にある。大都市の一部区域や一部の観光地における交通渋滞が、地域住民の自家用車やバスでの移動の妨げとなるほか、道幅の狭いところでは住民の歩行や緊急車両の通行を困難にするなど、住民生活に著しい支障を来す程度に達しており、住民の安全・安心な生活を脅かしていると考えられるため、これらの目的は人の生命身体・安全の保護を目的とするものであり、重要であるといえる。

イ 次に手段についてみると、交通渋滞の原因は観光バス等にもあるから、自家用車のみを規制しても、交通渋滞による通行障害の除去という目的を達成するにはあまり意味がないと考えられる。もっとも、自家用車による乗り入れも交通渋滞の原因になっている以上、自家用車のみを規制することによっても、交通渋滞による通行障害は減少し、上記目的達成を促進することになるから、手段適合性が認められる。

そして、規制の広さについては、最大でも渋滞がひどい数平方キロメートル、時間帯については観光地では週末や休日の午前9時から午後5時くらいを、住宅地では通勤通学の時間帯が想定されているため、規制の広さ・時間帯は必要最低限に限定されているといえ、域外から自家用車の乗り入れをしようとする人の不利益も小さい。また、域内の住民又は身体障害者が乗車する場合その他やむを得ない事由があると認められる場合には域外から自家用車の乗り入れを許可していることから、より規制態様の弱い代替手段もないと考えられる。これらのことから、手段必要性は認められる。

ウ したがって、規制目的が重要であり、規制②が目的との関係で実質的関連性を有するといえ、上記制約が正当化される。

2. よって、規制②は、域外から自家用車の乗り入れをする自由を侵害せず、22条1項に反しないので、合憲である。