

(憲法)

第1 規制①は、合憲である。以下、理由である。

1. 規制①は、高速路線バスを運行事業者が、高速路線バスを専業する自由を制約する。
2. 憲法22条1項は、職業選択の自由（営業の自由を含む）を保障し、高速路線バスを専業する自由も保障する。
3. 関連判例の薬事法判決は、職業は生計維持手段で、個人の人格的価値と不可分に関連するが、社会的相互関連性も大きく、規制の要請も強いため、立法府の判断を尊重し、規制が消極目的なら、より制限的でない代替手段があれば違憲とする。

小売市場判決は、積極目的なら、立法裁量を尊重すべきであり、規制が著しく不合理なことが明白なときのみ違憲とする。

上記規制目的二分論は、積極・消極目的が併存も多く、立法者は常に積極目的掲げるからこれを否定する見解もあるが、目的併存のときは、規制の強度も考慮し合憲性判断すれば良く、規制目的二分論を肯定すべきである。

規制①は、地方バス事業者の経営悪化が著しくバス路線廃止・減便を防ぐもので、持続可能な地域交通システム法の骨子（以下「法」という）第1条は、公共交通の維持、渋滞緩和による地域住民の移動手段確保の目的である。すると、規制①は、国民の移動手段確保と経営悪化したバス事業者救済の積極目的にみえるが、バス減・廃便での高齢者の車の外出で事故多発する等を防ぐため規制①が導入され、消極目的規制でもある。

規制①は、高速路線バス専業業者が、新たに生活路線バス運行に費用投資せねばならなくなり、生活路線もバス運行のない路線に限られ、投下資本回収が望めない強度の制約となるため、合憲となるには、他により制限的でない代替手段がないことを要する。

4. 確かに、規制①は、上記の通り、高速路線バス専業業者は、生活路線バスの運行のため、車両購入、営業所の設置、運転手の再教育等、多大な費用を要し、新幹線等の他の公共交通機関の発展で、利益を上げ辛い状態に追い打ちをかける。高速専業バス事業は廃業とする者も一定数おり、生活路線バスへの新規参入よりも、高速路線バスも減便する結果を招きかねない。すると、規制①で高速路線バスの参入を厳しくするより、生活路線バスの参入を緩くする方が、法1条の上記目的の達成手段として良いようにみえる。

しかし、地方バス事業は慢性赤字で、高速バス収益と自治体補助金で経営が維持され、新規規制のテコ入れを要し、地方バス事業の収益改善には、高速路線バスの収益改善の他はなく、そうすれば生活路線バスも路線廃止や減便されず、一般利用者にも利益となる。

すると、高速路線バス専業を認めないことで、高速路線バスで得られる利益が、新たに生活路線バス事業を始めたものも含む生活路線バス運行事業者に分配され、バス事業者の経営悪化－バス路線廃止・減便－高齢者の自家用車事故という因果関係を防止できるから、規制①より制限的でない代替手段の存在はない。