

第1. 規制について

31/60

1. 規制の1は、別添資料(以下骨子とす)第3. 1条によて
高速路線バスと運行するのみ運行することと
規制されている。これは、高速路線バスと運行する^{こと}に
主として、生活路線バスと運行する乗合バス事業者
しか認められないからである。

2. (1) 憲法(以下法令名略) 22条1項は、職業選択の自由
と保障している。職業選択の自由とは、自己の從事する
職業を決定する自由である。これは、職業~~が~~^を個人の
選択^{自由}、個人の自己実現を図り、自由な経済活動
と保障すること、社会の存続・発展に寄与することにある。
(2) もっとも、職業と運行する自由を認めなければ、実質
的に、職業選択の自由と保障することの意味となさ
ないことから、当然に、職業の自由と認めらる。

(2) ア、職業選択の自由において、規制目的を、人の生
命・身体といった重要な^法益と保護する消極目
的と、福祉国家の観点から、経済活動に介入する
積極目的に二分し、前者の場合は、^国裁量と認める余
地は~~少ない~~から厳格に、後者の場合は、国の裁
量^の広く認められることからゆえやかに許すことと
考えられる(規制目的二分論)。しかし、現代社会では
社会構造が多様化し、いずれの目的も規制では
不十分で、両目的を併存して行う。そこで、

(第 問)

2
2

4

（第 問）

1 規制目的を考慮し、^{（1）}規制の性質、態様、強度等と
2 加味し、~~判断すべきである~~。審査基準と判断する。

3
4 イ. 本件において、規制の態様は、確かに、生活路線
5 バスを運行しなけれ^{（5）}ば、高速路線バス¹も運行でき
6 ないという点で、^{（7）}強度の制約^{1/4}であるとも思える。また、
7 新規参入、参入し^{（10）}ない場合は、どこかの生活路線バスを
8 運行しなけれ^{（10）}ばならず、それにより、参入自体が
9 否定される。これは、現在高速路線バスを運行してい
10 者にも同様のことをいえる。この点から、^{（10）}強度の強い制
11 約^{3/5}であると思える。~~また、新規参入する場合、~~
12 開始できなければ、そもそも全^{（10）}て競争~~を~~と遂行すること
13 ができないから、^{（10）}厚い壁^{3/5}を設けなければならぬ。また本件は、
14 許可制であり、要件を満たせば、許可を受けるとい
15 えない点でも強度の制約といえる。しかし、本件は、生活
16 路線バスは、現行として運行^{（10）}する三大都市圏以外に
17 衰退しており、~~どこかに申請~~利益と考えるに申請と
18 しては、どこかでは、運行許可はおりるものである。ゆえに
19 それほど強い制約とはいえない。そうであるとすれば、参入
20 すること^{（10）}も継続すること自体それほど難しい要件では
21 ないといえる。ゆえにそれほど強い制約とはいえない。
22 また目的は、地域のバス路線の衰退を防ぐこと~~と~~
23 であり、高齢者や高校生の交通の利便性を確保する
という~~積極~~目的と、地域のバス路線の衰退し

接収日、不月

結果、高齢者も、自家用車と運転せざるを得ない限り、
高齢者の運転ミスによる人身事故と防止という消極的
目的も、併存している。△そこで、この規制の目的が必要なもの
であり、規制の手段が目的と、合理的関連性がある
場合は、合宪である。

(3) ア 規制の目的は、生活路線バスの廃止や減便に
よる地域の生活路線バスに依存する高齢者や高
校生にとって、不可欠な移動手段と奪い、日常生活
に支障をきたすことと防止することである。加えて、
上記事情により、自家用車などの移動と余儀なく
される高齢者も、免許を返納せざるに、高齢者の
運転ミスが増えることと防止することにある。確かに、
地方の深刻な人口減少が続く中からは、生活路
線バスは、赤字であり、経営的に、支障を生じさせるもの
といえるから、やむを得ない部分はある。しかし、移動する
ことの自由は、憲法で保障される重要な権利であるから
それは、保障されなければならない。また、高齢者の運
転ミスによる人身事故の防止も、人の重要な法益
と保護するものである。ゆえにいずれも重要な法益と
保護するものといえるから、規制の目的は、必要である
(ゆえに)。

イ 確かに、本件は高速専業バスに場合(は)乗合バ
ス専業者からは、生活路線バスに参入し得ない

（第 問）

1 高速~~バス~~路線バスを運行することではない。ゆえに、生活路
2 線バス専用の車両の購入や営業所の設置、維持・運転
3 手の再教育が必要であり、更に、新たに参入している生活
4 路線バスの地域が存在するのかもしれないことを懸念している。そこで
5 高速バス路線^等を既に営業している者にとり、負担の大きい
6 そのといえる。~~しかし~~ 手だ、生活路線バスは、原則三大都
7 市圏以外は赤字であるから、あえて~~新規~~生活路線バス
8 へ参入せず、そもそも、貸金切バス事業者に変更すること
9 想定されるから、目的を達成することは、実質的に難しいとも
10 思える。しかし、生活路線バスは現状として、慢性的な
11 赤字を抱えており、現状では、高速路線バスの収益と自治
12 体からの補助金の補填により赤字を維持している。つまり、
13 高速路線バスからはある程度の黒字が期待できるとい
14 うことであるから、高速路線バスで利益を得ている事業者は
15 生活路線バスの運行を担うことでは現状として
16 地方の生活路線バスを維持することは難しい。高速
17 路線バスを運行するために多くの事業者は赤字を覚悟
18 して、生活路線バスを運行することへ想定されるから、^{地方}生
19 活路線バスの衰退にともなうことになり得るといえる。また、
20 多く利用が見込まれる路線は、既存の事業者の経営と
21 支拂けるという理由で認められないため、結果的に
22 高収入の路線のみに参入するという事態（即ち）が
23 生じる。ゆえに、地域の移動手段に責任をそののみに新規

（第 問）

参入が認められるから、~~また~~適合性に認められる。

よって、高速専車の乗合バス事業者も、生活路線バスに参入すれば、そのまま高速バスと運行することになる。

また、生活路線バスに参入すれば、たとえ、従来のバスに、転乗すること、生活路線バスと運行する乗合バス事業者から、運行を受託することになる。このことから、~~従来~~生活路線バスと運行することにより、準備資金

が発生すること、結果的に、従来のバス事業者に転乗することと想定されるが、これまでの既存業者が、高速バス運行と兼営できるように可及性を残すために、受当といえる。また、ゆえに、不当性も認められる。

以上より目的と手段に合理的関連性が認められる（目的）

3. 規制①は合憲である。

第2. 規制②について

17/40

1. 規制④は、骨子第5.1により、特定の時間帯における域外からの自家用車の乗り入れと原則禁止している。ゆえに、~~域外~~域外で生活している者は、域内に自家用車で、入る自由が制約されている。

(1) ~~憲法~~憲法22条は移動の自由を保障している。移動の自由とは、住居や居宅を自由に定め、移動し、所に行き、止まることによる自由である。人は移動すること、自己の人格と発展させ、それと保持することにより、社会の存続・発展に寄与することから、保持される。

(2) 0
(3) 0
(4) 0

（第 問）

(2) ~~ア~~ ア. 移動の自由は、^郵職業選択の自由と同様に^{移住により}自己の人格と発展させ、それを保障すること、社会全体の維持発展につはかることから、~~第22条~~第22条に保障されていることから審査基準と同様に判断すべきである。そこで、^{第1.2条}第1.2条⁽²⁾アに述べた基準に照らして判断する。

1. 規制の態様は、一時的禁止とされているものであり、32度のものである。しかし、事件は、~~第5.1条~~第5.1条に、当該区域の住民以外に、身体障害者や乗車している、やむを得ない事由がある場合は除外されているものである。加えて、自家用車での移動を禁止していないだけで、それ以外の手段があれば、その区域内に入ることを可能とし、場所や時間を特定するものである。また、目的は、移動の妨げという移住目的だけでなく、それにより、道幅の狭いところでの住民の歩行、緊急車両の行き来と困難にするといった人々の生命・身体を保護するという消極目的を併存している。以上のことから、①規制の目的が、必要にわたるものであり、②規制の手段が目的と合理的関連性を有する場合は合憲である。

(3) ア. 事件の目的は、交通渋滞による通行障害の除去であり、これによる地域住民の移動の妨げを防止することにある。そこで、このような交通障害の~~防止~~防止並び、道幅の狭い場所等において、緊急車両

第

問

☺

7

(第 問)

1 に入ることは可能である。ゆえに相当性の言及が42。

2 以上より手段と目的に合理的関連性の言及が43。

3 3. 規制自体は合憲である

相当性

以上

↓
合理的
関連性

なぜ??

(第1問)

1. 規制①について

25/60

(1) 問題の所在

規制①は法案3-1で高速路線バスは、生活路線バスと運行する乗合バス事業者のみが国土交通大臣の許可を受けた上で運行できるものとし、法案第4で既存の乗合バス事業者の経営の安定を害さない限りで、生活路線バスへの新規参入を認めている。これらの規制が高速路線バスのみを運行していた事業者(法案第3)や生活路線バス事業への新規参入事業者の職業選択の自由(憲法22条1項)を侵害しないかが問題となる。

①/1

(2) 職業選択の自由

職業とは、人が自己の生計を維持するための継続的な活動であるとともに、各人が自己の持つ個性を全うする場として、人格的価値の面も有するものである。憲法はこの職業の選択の自由を保障する。職業の選択の自由を保障するのであれば、その職業の開始、継継、廃止さらにその遂行の自由をも保障している。

②/2

③/2

職業は多種多様に渡るから、その規制が許容されるか否かは一概には決められず、その規制の目的や内容、これによって制限される職業の自由の性質や内容、制限の程度等と比較衡量に決せなければならない。そもそもこのような衡量は第一次的には立法府の権限と責務であり、その判断が合理的な裁量の範囲にとどまる限りは立法府の判断を尊重すべきである。しかし、立法裁量は事の本質上広狭がありうるものであり、具体的な規制の目的や対象、方法等の内容から合理的

④/4

（第1問）

な裁量権の範囲であるかを判断すべきである。

(3) 規制①の目的と態様

規制①は既述のように国土交通大臣の許可を受けた上でなければ全路線バスを運行する乗合バス事業者は高速路線バスを運行することができない。一般に許可制は、便義における職業選択の自由そのものに對する強力な制限であるから、重要な公共の利益のために必要かつ合理的な措置とあることが必要である。一般論として、早稲と7にシフト許可制は長し

規制①の目的は生活路線バスを運行する事業者の経営が悪化する中で、地方の高齢者や高校生等の移動手段をどう確保するかという問題の解消とあるから、事業者の救済という積極目的と、高齢者や高校生等の交通弱者救済という消極目的が併存している。

また、規制①は許可を受けた上でないと職業の遂行ができないという事前規制であり、制約の程度は強いといえる。さらに要件をみたさなければ職業の遂行ができないから、本人の努力では如何ともし難い客観的條件を課しているといえる。

(4) 審査基準

規制①は交通事情やバス事業に精通している立法府の裁量を尊重すべきであるから、立法府がその裁量権を逸脱し、著しく不合理であることが明白である場合に違憲であるとする明白性の原則と判断すべきであるとの主張が立てられている（小売市場距離制限事件）。

しかし、規制①は上記のように許可制であり、規制の程度も高く、要件をみたさなければこれだけで許可されず、職業自体を廃業しなければならなくなり、新規に参入することも難しく厳しい条件を課している。

したがって、規制①は単に職業選択の自由だけでなく、信義に於ける職業選択の自由をも規制するものといえ、目的が重要であり、目的と手段との間に実質的関連性があるか否か、という厳格な合理性の基準によつて、憲法適合性を判断するべきである。 (17) の「い」

(4) 具体的検討

三大都市圏以外の地方では、深刻な人口減少が続く中、生活路線バス事業の大半が赤字であり、近年路線の廃止や減便が続出、交通弱者である高齢者や高校生等にとって不可欠な移動手段が奪われ、日常生活に極めて大きな支障をきたし、高齢者の免許返納が進まない一因ともあった。そのため、規制①によつて公共交通を維持・拡充することにより地域の住民の移動手段を確保することであつたから、目的は重要であるといえる。 (18) 2/5

手段としては、生活路線バスを運行する乗合バス事業者のみ高速路線バスを運行を認め、生活路線バスへの新規参入も、既存の生活路線バスを運行する乗合バス事業者の経営の安定を害さない限りで認めるものである。このことによつて高速路線バスのみを運行して既に乗合バス事業者は新規に生活路線バス事業に参入するか、貸切バス事業に転業して生活路線バスを運行する乗合バス事業者から高速路線バスの運行を受託することになる。たとへば生活路線バスへ新規参入 ~~の~~ したとしても、既存の業者の経営の安定を害さない限りとされているから、三大都市圏はともかく、地方においてこのような新規路線があるのか、路線廃止や減便によつて経営の効率化を図っている近年のバス事業の経営環境を考えると新規参入を躊躇せざるを得ない。 (19) 1/5

（第 1 問）

貸切バス事業に転業してもあくまで乗合バス事業者からの受託でしか
高速バスを運行することはできないから、利益は減少し事業規模は
縮小せざるを得ないといえる。高速バス専業業者で参入を
断念・躊躇するのであるから、まして新規の事業者の参入は見込めないと
いえる。

また、~~また~~ 以上のよう、生活路線バス網を充実させる目的に反するかから、
この方法は過度に既存業者を保護し、高速バス専業業者や新規
事業者の参入を断念・躊躇させ、廃業にまで追い込む可能性が
ある。かといってバス事業の活性化を阻害するものといえ、目的と手段に
実質的関連性があるとはいえない。

(5) 結論

以上のよう、規制①は憲法22条1項に反し、違憲である。

2. 規制②について

(1) 問題の所在

規制②は法案第4で特定の渋滞区域について時間帯を限定して
域外からの自家用車の乗り入れを禁止し、違反した者への罰則規定を設
けている。これらの規制が移動の自由を侵害しないかが問題となる。

(2) 移動の自由

憲法は居住・移転の自由を保障する(22条2項)。居住・移転の自由
が認められているから、その中には移動の自由も含まれる。移動の自由が保障
されていることにより、人は自ら欲する所に移動して、様々なものに触れたり
自己を高めたりすることもできる。したがって、移動の自由は経済的な
面だけでなく、人格的側面も有し、多面的な性格を有する権利といえる。

① 1
② 3
③ 0
④ 3
⑤ 5

(3) 規制②の目的と態様

規制②は都道府県知事が定める特定の渋滞区域において曜日と時間帯を限定して、域外からの自家用車の乗り入りを禁止することによって深刻な交通渋滞を解消するものである。規制区域は最大で混雑率1.5以上の数平方キロメートルで時間帯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、住宅密集地では通勤・通学の時間帯を限定しているという。

(4) 憲法基準

規制②は移動の自由を制限するといえ、移動の自由が有する人格的側面・多面的な側面を考慮し、厳格な合理性の基準と憲法適合性を判断すべきとの主張も考えられる。しかし、規制の目的は深刻な交通渋滞を解消するためのもので、あくまで制限は自家用車の乗り入れの禁止であり、曜日・時間帯も限定されているから制約の程度は高くない。そこで規制目的が必要であるといえ、この手段が目的と合理的関連性を有するかどうか、合理性の基準で判断すべきである。

(5) 具体的な検討

規制の目的は交通渋滞の緩和を図ることによって、地域における住民の移動手段を確保することであるから必要である。その手段として既にのように規制対象に於て異なるものの範囲・時間帯は限定されているといえる。確かに観光地の住民からは、渋滞の原因は観光バス等にあるから自家用車のみを規制してあまり意味がないとの意見もある。しかし、自家用車の台数左側的に台数が多いことが予想されるから、その乗り入れを制限することは一定の効果が見込めると考える。またバスは利用される

(第 1 問)

ことから移動手段が確保されているといえ、自家用車の制限により可能になるといえるメリットもあるといえる。このような点から規制の程度は限定し、目的と手段との間に合理的関連性があるといえる。

(6) 結論

以上のより、規制④は合憲である。

以上

（第 問）

規制 ①

22/60

1. これに高速バス事業者集合バス事業者が生活路線バスに参入する
 いし高速路線バスに運行の下を占めることになり、高速バス路線バス
 が認められなかった。この事業者の職業選択の自由（憲法
 （以下略）22条1項）に反し違憲ではないかが問題となる。

(1) 高速バス業を営む自由は職業選択の自由として同条項にて
 より直接保障される。高速路線バスを営む事業者は専ら
 継続する活動の自由（営業の自由）も同条項で保障される。

(2) 以上の自由が 折衷可能な地域交通システム（仮称）の骨子（以下
 「法」とする）第3条1項により認められており 制約されている。

規制①は 高速路線バス業から生活路線バスを併せて営むことを
 求めているに過ぎない。高速路線バス業の運行を妨げようとい
 うわけではない。また、適切なバス事業に転業すれば生活路線
 バス業に参入することも高速路線バスの運行を妨げること
 はできず、職業選択を制限しているわけではない。

しかし、生活路線バスに参入するには、生活路線バス用の車両
 の購入や、営業所の設置・維持、運転手の再教育に多くの

費用がかかることへの懸念に加え、すでに既存の生活路線バ
 スを運行する集合バス事業者の経営を脅かすに参入できる
 地域があるか疑問であり、生活路線バス事業の大半が赤字で
 あるという状況から、実質的に参入は不可能と考えられる。こ
 が、規制①を肯定する意見は妥当ではない。また適切なバス事業の
 転業は、継続して運行する路線バス事業と異なり、契約に依

（第 問）

その都度 運行するもので、従来の経営の性質とは異なるものである。委託される事業者は依存するものになり、経営の安定を見過ごすものとなる。したがって、違うタイプの営みとなり、リスクが高くなる。上記肯定の意見は妥当ではない。

したがって上に自由は制約されている。

(3) 職業の自由の規制態様は、開業自体の規制と職業行為上の規制に分けることができる。許可制など開業自体の規制は、いわゆる職業活動の予防的規制であり、事業者の職業選択の自由を目的とする規制であるから、職業行為上の規制よりも職業の自由に対する制約の程度は^{より強く}厳格、判例も職業の自由に対する強力な制限であると見る。法4条の生活路線バスへの参入は、許可制がとられており、法3条1項において許可を受けた生活路線バス事業者のみが高運路線バスを運行できるとしている。事業者上の許可制がとられているといえる。そうすると職業の自由に対する強力な制限といえる。

さらに規制目的は「地域における住民の移動手段を確保することであり（法1条）、自由な経済活動が社会公衆の安全と秩序の維持に際し妨害をもたらさないことを目的とする明確な目的と見えてくる。他の生活路線バス事業者の収益改善、社会の安全（法4条）を図ることを目的としない。経済的弱者保護という積極目的も含まれていないといえる。

職業は個人の人格の形成とも不可分の関連を有するといえるので重要な権利であるといえる。

問

(14) 0
 (15) 0
 (16) 0
 (17) 0
 18 19
 (18) 0
 (19) 0
 (20) 0
 (21) 0
 (22) 0
 (23) 0
 (24) 0
 (25) 0
 (26) 0
 (27) 0
 (28) 0
 (29) 0
 (30) 0
 (31) 0
 (32) 0
 (33) 0
 (34) 0
 (35) 0
 (36) 0
 (37) 0
 (38) 0
 (39) 0
 (40) 0
 (41) 0
 (42) 0
 (43) 0
 (44) 0
 (45) 0
 (46) 0
 (47) 0
 (48) 0
 (49) 0
 (50) 0
 (51) 0
 (52) 0
 (53) 0
 (54) 0
 (55) 0
 (56) 0
 (57) 0
 (58) 0
 (59) 0
 (60) 0
 (61) 0
 (62) 0
 (63) 0
 (64) 0
 (65) 0
 (66) 0
 (67) 0
 (68) 0
 (69) 0
 (70) 0
 (71) 0
 (72) 0
 (73) 0
 (74) 0
 (75) 0
 (76) 0
 (77) 0
 (78) 0
 (79) 0
 (80) 0
 (81) 0
 (82) 0
 (83) 0
 (84) 0
 (85) 0
 (86) 0
 (87) 0
 (88) 0
 (89) 0
 (90) 0
 (91) 0
 (92) 0
 (93) 0
 (94) 0
 (95) 0
 (96) 0
 (97) 0
 (98) 0
 (99) 0
 (100) 0
 (101) 0
 (102) 0
 (103) 0
 (104) 0
 (105) 0
 (106) 0
 (107) 0
 (108) 0
 (109) 0
 (110) 0
 (111) 0
 (112) 0
 (113) 0
 (114) 0
 (115) 0
 (116) 0
 (117) 0
 (118) 0
 (119) 0
 (120) 0
 (121) 0
 (122) 0
 (123) 0
 (124) 0
 (125) 0
 (126) 0
 (127) 0
 (128) 0
 (129) 0
 (130) 0
 (131) 0
 (132) 0
 (133) 0
 (134) 0
 (135) 0
 (136) 0
 (137) 0
 (138) 0
 (139) 0
 (140) 0
 (141) 0
 (142) 0
 (143) 0
 (144) 0
 (145) 0
 (146) 0
 (147) 0
 (148) 0
 (149) 0
 (150) 0
 (151) 0
 (152) 0
 (153) 0
 (154) 0
 (155) 0
 (156) 0
 (157) 0
 (158) 0
 (159) 0
 (160) 0
 (161) 0
 (162) 0
 (163) 0
 (164) 0
 (165) 0
 (166) 0
 (167) 0
 (168) 0
 (169) 0
 (170) 0
 (171) 0
 (172) 0
 (173) 0
 (174) 0
 (175) 0
 (176) 0
 (177) 0
 (178) 0
 (179) 0
 (180) 0
 (181) 0
 (182) 0
 (183) 0
 (184) 0
 (185) 0
 (186) 0
 (187) 0
 (188) 0
 (189) 0
 (190) 0
 (191) 0
 (192) 0
 (193) 0
 (194) 0
 (195) 0
 (196) 0
 (197) 0
 (198) 0
 (199) 0
 (200) 0
 (201) 0
 (202) 0
 (203) 0
 (204) 0
 (205) 0
 (206) 0
 (207) 0
 (208) 0
 (209) 0
 (210) 0
 (211) 0
 (212) 0
 (213) 0
 (214) 0
 (215) 0
 (216) 0
 (217) 0
 (218) 0
 (219) 0
 (220) 0
 (221) 0
 (222) 0
 (223) 0
 (224) 0
 (225) 0
 (226) 0
 (227) 0
 (228) 0
 (229) 0
 (230) 0
 (231) 0
 (232) 0
 (233) 0
 (234) 0
 (235) 0
 (236) 0
 (237) 0
 (238) 0
 (239) 0
 (240) 0
 (241) 0
 (242) 0
 (243) 0
 (244) 0
 (245) 0
 (246) 0
 (247) 0
 (248) 0
 (249) 0
 (250) 0
 (251) 0
 (252) 0
 (253) 0
 (254) 0
 (255) 0
 (256) 0
 (257) 0
 (258) 0
 (259) 0
 (260) 0
 (261) 0
 (262) 0
 (263) 0
 (264) 0
 (265) 0
 (266) 0
 (267) 0
 (268) 0
 (269) 0
 (270) 0
 (271) 0
 (272) 0
 (273) 0
 (274) 0
 (275) 0
 (276) 0
 (277) 0
 (278) 0
 (279) 0
 (280) 0
 (281) 0
 (282) 0
 (283) 0
 (284) 0
 (285) 0
 (286) 0
 (287) 0
 (288) 0
 (289) 0
 (290) 0
 (291) 0
 (292) 0
 (293) 0
 (294) 0
 (295) 0
 (296) 0
 (297) 0
 (298) 0
 (299) 0
 (300) 0
 (301) 0
 (302) 0
 (303) 0
 (304) 0
 (305) 0
 (306) 0
 (307) 0
 (308) 0
 (309) 0
 (310) 0
 (311) 0
 (312) 0
 (313) 0
 (314) 0
 (315) 0
 (316) 0
 (317) 0
 (318) 0
 (319) 0
 (320) 0
 (321) 0
 (322) 0
 (323) 0
 (324) 0
 (325) 0
 (326) 0
 (327) 0
 (328) 0
 (329) 0
 (330) 0
 (331) 0
 (332) 0
 (333) 0
 (334) 0
 (335) 0
 (336) 0
 (337) 0
 (338) 0
 (339) 0
 (340) 0
 (341) 0
 (342) 0
 (343) 0
 (344) 0
 (345) 0
 (346) 0
 (347) 0
 (348) 0
 (349) 0
 (350) 0
 (351) 0
 (352) 0
 (353) 0
 (354) 0
 (355) 0
 (356) 0
 (357) 0
 (358) 0
 (359) 0
 (360) 0
 (361) 0
 (362) 0
 (363) 0
 (364) 0
 (365) 0
 (366) 0
 (367) 0
 (368) 0
 (369) 0
 (370) 0
 (371) 0
 (372) 0
 (373) 0
 (374) 0
 (375) 0
 (376) 0
 (377) 0
 (378) 0
 (379) 0
 (380) 0
 (381) 0
 (382) 0
 (383) 0
 (384) 0
 (385) 0
 (386) 0
 (387) 0
 (388) 0
 (389) 0
 (390) 0
 (391) 0
 (392) 0

⑧ $\frac{2}{5}$

⑨

$\frac{1}{5}$

1. 新环境
 2. 新环境

これは
他の年組
と
新しい
こと

第 問

1 せることは、ノウハウがない事業者はリスクの高い路線をまか
 2 ることになり、必然性として関連性が低い。やはり、地域のに
 3 とよく知ったバス会社、タクシー会社、その他の地域系ト
 4 クーモツ運送会社等の参入を促すことが望ましい。
 5
 6 (4) 以上より、中長期的に実効性のあるものがあるため、規制の
 7 は憲法第25条1項に違反する。
 8 規制 ② 25/40
 9 1. 法5条1項は、域外からの自動車、乗入れを禁止することによ
 10 り、深刻な交通渋滞を解消するため、域外の者が自動車、
 11 自転車、歩行者等の自由を妨げている。22条1項の「移動の自由」に反
 12 する問題となる。
 13 (1) 移動の自由は、その住所を居所を変更する自由である。一時的な
 14 移動は、移動の手段であり、移動の自由は、移動の自由
 15 に含まれる。したがって、自動車、自転車、歩行者等の自由は
 16 22条1項の移動の自由で保障される。
 17 (2) 移動の自由は、自己の選択するところに従い、社会の様々な事物に
 18 人と接し、コミュニケーションすること、人が人として生存する上で決定的重要性
 19 を有する。法5条は、都道府県知事が定める特定の渋滞区域に
 20 ついて、特定の時間帯における域外からの自動車の乗入れを
 21 原則として禁止している。移動の自由を制約している。
 22 (3) 移動の自由は、自己の選択するところに従い、社会の様々な事物に
 23 人と接し、コミュニケーションすること、人が人として生存する上で決
 24 定的重要性を有し、かかる自由はこれに不可欠の前提というべきもの

① 1
 ② 3
 ③ 0
 ④ 3
 ⑤ 3
 ⑥ 5

(第 問)

であるから重要な権利である。

規制②の態様は 武外からの自家用車の乗り入れを禁止するとい
う武外からの自家用車の移動の自由に対する強力な制限である。

他方、他の手段による移動は禁止されておらず、自家用車への乗り
入れ禁止も曜日と時間帯を限っていることから、制約は軽
微であると評価もできる。そこで、正当な目的のため、合理的
に関連した手段である場合には合憲であると解される。 ~~相対的~~ ³

(4) 規制②の目的は「交通渋滞の緩和を図ること」(法1条)にあり
交通渋滞が地域住民の移動の妨げとなり、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である。そうすると地域住民の失われた利
益は大きく移動の自由を確保する必要性も、目的は正当で
ある。

(5) 目的が交通渋滞の緩和であることから、特定地域への交通量の
制限をするという点には関連性がある。渋滞の原因は観光バス等
にもあるから自家用車への規制にもより効果があるという指摘
があるけれども、自家用車のみに限ると、武外からの移動の自由
を他の交通手段で確保した上で、交通量を規制する点からは
合理的に関連した手段といえる。

ゆえに規制②は22条1項に違反しない。

以上

第1. 規制①の憲法適合性 3/60

1. ^{規制のは}生活路線バス事業者だった乗合バス事業者ら^がが生活路線バスに参入しない^{から}と高速バスの運行ができなくなる^もで、バス事業を継続する自由を侵害するとして、憲法22条1項に反し違憲ではないか。① 1

2. 「職業」は人が社会において、自己の生計を維持するためにある継続的な活動をいう。憲法22条1項は、条文上「選択の自由」のみを保障している^{② 1/2}。しかし、^{これだけ保障する意味はないから、その職業を開始・継続・廃止する自由も保障されていると考える。}③ 1

バス事業は、対価を得て乗客を運送するから、生計を維持するものとして、「職業」にあたる。そこで、バス事業を^{継続}することも憲法22条1項により保障される。④ 1

3. 規制①により、生活路線バスを運行する事業者のみが高速路線バスの^{運送}主体になる。たしかに、両方運行する事業者にとっては、条件をみたすから制約にはならない。しかし、高速路線バスのみを運行する事業者にとっては、本来自由だったはずの運行に条件が付けられることになる。その条件達成には^{多大の費用}がかかり、^{⑤ 1}もうも既存の事業者の経営をの安定も害さ^すずに参入することができる地域がない可能性もある。そうすると、高速路線バスの運行ができなくなるから、^{バス}職業事業の継続に対する制約になる。⑦ 4

4. 職業の自由に対する違憲審査について、積極目的は緩やかに審査し、消極目的は厳格に審査するという、規制目的二分論もある。しかし、職業規制において、明確に目的の自他を区別することは困難であり、どちらともいえない目的もありうるから、規制目的だけで決めるべきではない。そこで、①権利の重要性、②制約の強度③制約目的など、を考慮して判断すべきである。

(1) たしかに、職業の自由は、社会的相互関係性が大きく、精神的自由と比べて、公権力による規制の要請が強い。また、経済的自由に対する制約は、多種多様で、事間的なものが多く、裁判所の審査に値しない。①から、精神的自由よりも重要性は低い。

(2) しかし、制約として、許可制がとられており、一般に許可制は職業の自由に対する強力な制限になる。また、^{条件として}、既存事業者の経営の安定を害しないこととされており、申請者が自ら、みたすことができる条件になっている。既存の路線バスが運行していない地域を採る必要もあり、新規参入することは極めて難しいといえる。^{から}制度の^{程度}の強度は強い。③

(3) また、規制目的としては、地域における住民の移動手段の確保があげられている。路線バスがなくなれば、高齢者や高校生といった^{車での}移動が難しい者にとって、日常生活に極めて大きな支障があるから、

第

問

それを防ごうとする積極的な目的だと考えられる。それだけ
ではなく、公共交通が衰退することで、高齢者が車で移動
せざるをえなくなり、運転ミスによる人身事故が発生してい
るから、事故を防止して、生命や身体を保護するという消極
目的も考えられる。そこで中間的な基準で審査すべきで
ある。具体的には、規制目的が必要であり、手段が
目的と関係、合理的関連性を有する場合には合
憲となる。

5 (1) まず規制目的として住民の移動手段の確保がね
地方においては、都市部よりも人口が少ないことから
電車の本数が少なからず家の近くに駅が存在しない
など車以外の代替手段が少なく、車が唯一の移動
手段になってしまうから、目的は必要なものである。次に
規制目的として、人の生命・身体^{これ}の保護もある。一層害
されればかけがえない権利であるから目的は必
要だといえる。

(2) 規制の内容は、高速路線バスの運業主体を限定する
ものである。人口減少が続く地方では、生活路線
バス事業の大半が赤字である。一方で高速路線バス
は安定した収益を生むから補助金を受け、経営
を維持している場合が少なくなる。そうすると赤字の拡大
や補助金が減少すれば、経営は困難になる。こ
で、事業者の収益の改善を図ることで路線の廃止や割

第

問

1 便などを防ぐことができ、それが移動手段確保につながる。
2 公共交通機関の利便性が向上
3 すれば、自家用車が唯一の移動手段ではなくなる。
4 近年の高齢者による運転による人身事故の報道なども
5 ふまえて、免許返納もすすみ、事故の予防にもつながる。
6 たしかに、高速路線バスのみを運行する事業者に不利
7 害は生じるが、貸切バス事業に転業すれば委託を
8 受けて実施できるからその程度は小さい。

9 よって、手段との合理的関連性が認められるから
10 規制①は憲法22条1項に反しない。憲法である。
11 第2. 規制②の憲法適合性。15/40 違憲に22条1項

12 1. 規制②は、自家用車の乗り入れを禁止するものであ
13 るから、人々の移動の自由を侵害せしめて憲法22条
14 1項に反し違憲ではないか。

15 2. ここで、憲法22条1項は「居住、移動の自由」と規定
16 しており、人々がどこに住むのかを決めることをいい、一
17 時的な移動はこれに含まれないという見解が考えられ
18

19 し、「居住、移動の自由」は経済的自由としての側面 (25)
20 面だけでなく、精神的自由としての側面も含ま
21 れる。 自家用車で一時的に移動することでも精神的
22 的自由の側面を有するから、憲法22条1項により
保障される。

23 3. 規制②は、特定の区域について、特定の時間帯

第

問

1 土或外の自家用車の乗り入れを禁止すること。前に自
2 由を制約している。

3 4. 審査基準の設定は、権利の重要性と規制態様を
4 みる。移動の自由は、経済的自由としての側面だけ
5 ではなく、精神的側面としての側面もある。観光により
6 新たな文化や伝統にふれ、現地で人との交流などを通
7 じて、自己の人格を形成・発展させることができるから、
8 再び重要な権利である。

9 したがって、規制態様は、特定の区域内の特定の時
10 間という限定的なものである。また、あくまで乗用車
11 による移動という手段の一つを禁止しただけにすぎ
12 ない。しかし、その区域内でその時間内であれば、区域
13 の住民^{以外}すべてが対象になり、観光以外の者の乗り入れ
14 まで禁止される。また、場所によっては他の交通機関
15 が限定的だったりするため、他の手段が存在した事実上、
16 存在しない場合もある。そこで、規制態様は、上記
17 とまではいえない。

18 よって、中間の審査基準を用いて、規制目的が
19 重要で、手段との間で実質的関連性がある場合
20 場合には合憲となる。
21

22 ら、規制目的は、住民の安全で円滑な移動の確保で
23 ある。観光客の増加によって、渋滞が発生し、それが周
り住民にも影響する。また、渋滞は救急車や、

（第 問）

1 消防車などの緊急車両の通行にも影響を及ぼす。緊急時
2 は、少しでも早く行動することで生存~~性~~可能性も異なるから。
3 円滑な移動は、住民の安全にもつながる重要な権利である。
4 ために、渋滞の原因は^車通勤バスにもあるから、自家用車
5 のみを規制~~する~~してもあまり意味がないとも思える。し
6 かし、自家用車での旅行は一般的であり、通勤バスの
7 交通量を比べてみると、自家用車の方が多いと見られ
8 るから、自家用車のみを対象^ととしたとしても一定の効果か
9 み込まれる。また、通勤地は歴史的な街並み
10 を残す地域などもある。また、住宅密集地など
11 にもあるから、道路の幅が難しい地域も
12 ある。こうすると、物理的に通勤者の人数を減ら
13 すことでしか~~渋滞の~~住民の円滑な移動を
14 確保する手段はないといえる。

15 よって、手段は目的と実質的関連性を有するから、
16 規制②は憲法 22条1項に反せず合憲である。
17
18
19
20
21
22
23

1 第1 規制①

28/60

2 1 規制①は高速専門の乗合バス事業者の高速バスのみを運
3 行する自由を侵害し、憲法（以下、略）22条1項に反し違
4 憲ではないか。

①1

5 2 22条1項は職業選択の自由を保障する。職業は自己の
6 生計を継続的に維持し、自己の個性を全うするので人格的価
7 値と不可分の関連性を有する。

②2

③2

8 22条1項は職業選択の自由のみならず、職業遂行の自由
9 をも保障する。なぜなら選択を保障しても職業を遂行しなけ
10 れば、選択を保障したことが無意味になるからである。

11 高速専門のバス事業者は、高速を運行するに際して様々な
12 ノウハウを駆使して運行するのが通常である。例えば高速を
13 運行するのは長時間に及ぶので運転手の疲労をためない等で
14 ある。加えて高速専門事業者は、高速専門とすることで、高
15 い収益をあげている。すると、これは高速専門事業者の個性
16 を全うする職業といえ、職業遂行の自由つまり、営業の自由
17 にあたり、22条1項の保障をうける。

18 3 規制①により高速専門事業者は、生活路線バスの運行を
19 始めないと、高速路線バス事業を行えないので、営業の自由
20 は制約されている。

21 4 (1) 営業の自由は個人の人格的価値と不可分に関連する
22 重要な権利であるが、社会的相互関連性を有するので、精神
23 的自由に比べて制約に服しやすい。つまり立法府の合理的裁

④

2/4

1 量判断による必要かつ合理的な規制を受けることが予定され
2 ている。

3 (2) 高速専業事業者は生活路線バス事業を開始するに際し
4 て、生活路線バス用の車両の購入や、営業所の設置、維持、
5 運転手の再教育に多くの費用を掛ける必要に迫られる。する
6 とこれを、ねん出できない事業者にとっては、実質的には職
7 業選択の自由に対する制約といえるほど強い規制である。

8 これは、金銭的に解決できるので、主観的条件とも思える。
9 しかし、必要な経費が多額になるため、実質的には、本人の
10 努力では如何ともしがたい客観的条件である。

11 また貸切バス事業に転業すれば、生活路線バスを運行する
12 バス事業者から高速路線バスの運行を受託することはできる。
13 しかし、受託するにはそれなりの費用を要することが通常で
14 あるから、高速バス専業者の金銭的負担が大きく、これをも
15 って規制①の規制態様が弱まることはない。

16 規制①の目的は、深刻な人口減少が続く地方の住民の移動
17 手段を確保することで、移動手段の減少に伴う高齢者の運転
18 ミスによる人身事故の発生防止にある。地方における移動手
19 段が確保できれば、高齢者が自ら運転する機会が減少して人
20 身事故の発生も防止しやすくなるので、規制①の主たる目的
21 は地方の住民の移動手段を確保することである。かかる目的
22 は住民の移動手段を確保するために、国が私人の経済活動に
23 介入するという性質を有するため、積極目的に近い目的であ

1 る。

2 4 以上から重要な権利が強い規制を受けているので、判断
3 基準は厳格に行う。具体的には、立法目的が重要で、目的達
4 成手段として、より緩やかな手段によっては、目的を達成で
5 きないといえる場合にかぎり、規制①は22条1項に反し違憲
6 となる。

7 (1) 規制①の主目的は上記のとおり、地方の住民の移動手
8 段を確保することである。地方の深刻な人口減少により生活
9 路線バス事業の大半が赤字となり路線の廃止や減便が続く状
10 況の中で、高齢者や高校生等にとって不可欠な移動手段とな
11 る生活路線バス事業が維持できないと、当該地方で生活する
12 ことが困難になり、住民に大きな不利益が生じる。
13 したがって、目的は重要である。

14 (2) 手段についてみると、上記のとおり、高速專業事業者
15 が高速事業を継続等するには、既存の生活路線バスがないと
16 ころに新規参入しなければならない。換言すると新規参入す
17 る地域は他の事業者が参入することを望まない低収益しか見
18 込まれない地域である。他の取りうる代替手段として、高速
19 バス專業者にも高収益の見込まれる路線への新規参入を認め
20 る手段が考えられる。かかる手段によって生活路線バスの赤
21 字による廃業や減便を防止して地方の移動手段を確保すると
22 いう目的は達成できるといえる。

23 また本件においては、生活路線バス事業者の慢性的赤字を

1 解消するために、既に自治体から補助金の投入がなされてい
2 る。路線バス事業のような公共性の高い交通機関に補助金を
3 投入してその経営を助けることは、必要悪というべきである。
4 ? そうすると、高速バス専門の事業者に対して、住民の生活移
5 動手段を確保する必要性に応じて、追加で補助金を交付する
6 手段も考える。

7 規制①は高速専門業者に生活路線バスの運行が不足してい
8 る地域において、生活路線バスの運行を求めるものである。
9 そして上記のように、これは高速専門バス事業者の多大な金
10 銭的負担となる。このような負担を高速専門バス事業者にの
11 み課すのは公平の観点から妥当ではない。そこで、タクシー
12 業者に対して、生活路線バスの運行が不足している地域にお
13 けるタクシー運行业務を義務付けるという代替手段が考えら
14 れる。その際には、タクシー料金はバスの料金に比べて通常
15 高額であるので、2 割引き等のサービスも義務付けるべきで
16 ある。

※ → タクシーのサービスは??

17 以上から、手段として代替性を有する手段が想定できるの
18 で、規制①は22条1項に反し、違憲である。

19 第2 規制②

30/40

20 1 規制②は特定地域への自家用自動車での通行する自由を
21 侵害し22条1項に反しないか。

①1

22 居住、移転の自由(22条1項)は人の自由な移動を保障
23 する趣旨であるから、一時的な移転の自由をも含むと解する。

②3

1 そして自家用車での移動は一時的な移転の手段となるため、② 0
2 自家用車で移動する自由は、一時的な移転の自由として 2 2 ④ 3
3 条 1 項で保障される。
4 2 移転の自由は、職業選択の自由の前提として発生したも
5 のであるから、原則として経済的自由に属する。
6 もつとも、自家用車で自らの望む場所へ移動する自由は、
7 観光地に移動することを楽しんだり、寺等の文化財を鑑賞す
8 ることで知的好奇心を満足させ自己の人格を発展させるとい
9 う精神的自由の側面をも有する。⑤ 5
10 そこで、移転の自由が精神的自由の性質をも備えているこ
11 とに照らし、合憲性判断は厳格に審査することが原則である。
12 もつとも、規制②は、対象となる地域や時間帯を限定し、⑧ 3
13 区域内の居住者が同乗する自動車を除外している上、公共交
14 通機関での移動を禁止していないため、地域内での移動が一⑦ 3
15 切不可能とはならない。すると規制②は制限の程度が緩やか
16 といえるので、立法裁量をできる限り尊重する。具体的には、
17 当該規制が著しく不合理であることが明白といえない限り、⑩ 4
18 合憲となる。 *規制②は 40 歳未満を区別し*
19 3 (1) 規制②の目的は観光地や住宅密集地での交通渋滞が、
20 地域住民の移動の妨げとなるほか、住民の生活に著しい支障 ⑪
21 を来すほどになり、住民の安心安全な生活を脅かしていると 8/10
22 の弊害を除去することにある。するとこれは、住民の日常生
23 活の維持に不可欠であり、上記移転の自由を制約するのに値

1 する正当な利益である。したがって、規制②の目的は著しく
2 不合理であることが明白といえず、目的は合憲である。

3 (2) 手段についてみる。 *なぜ規制?? 観光客一斉に*

4 確かに、ある観光地の住民から渋滞の原因は観光バス等に
5 もあるから、自家用車のみを規制しても無意味との声がある。

6 しかし、観光バスと自家用車の交通量を比べた場合、自家
7 用車の方が交通量が多いことが通常であり、これは自家用車
8 の通行も渋滞の原因となることをうかがわせる。したがって、
9 自家用車のみを規制することが目的達成の手段として何らの
10 効果もないとはいえない。また観光バスの通行までも規制す
11 ると、当該観光地を訪れた者の移動の自由を過度に制約する
12 ことになり不当である。

13 規制②は目的達成のために、観光地では週末や休日の午前
14 9時から午後5時くらいまでの間、住宅密集地では通勤、通
15 学の時間に限定して自家用車による乗り入れを規制する。さ
16 らに、当該地域の住民が乗車しているときは域外に者が運転
17 する自家用車であっても規制の対象から除外される。すると
18 これは地域の居住者が生活上で支障のないように十分に配慮
19 しているといえる。

20 したがって、規制②により制約される移動の利益の要保護
21 性は、規制により得られる利益よりも、大きいとはいえない。

22 ここで、地域単位で規制するのではなく、特に交通渋滞の
23 起こりうる特定の道路への侵入を制限すれば目的達成できる

1 ので、規制②は手段として相当性を欠くとの考えもある。
2 しかし、特定の道路への侵入を禁止すると、迂回を試みる
3 自動車スクールゾーンのある細い路地を運行して、その結
4 果、渋滞や交通事故を発生され、逆に交通渋滞による弊害を
5 助長するおそれも否定できず、上記考えは取り得ない。
6 以上から、規制②は目的、手段ともに著しく不合理といえ
7 ず、規制②は合憲である。

8

以上

第1問

第1 規制①について

28/60

1. 規制①は、高速専業だった乗合バスの事業者が高速バス事業を継続する自由を侵害するものとい、憲法(以下、法を省略)22条1項に反し違憲ではないか。

2. 22条1項は、「職業選択の自由」を保障する。職業選択の自由が保障されていても、これを継続する自由が保障されないという意味をなすために、選択した職業を継続する自由も保障される。

高速バス路線のやりと運行するという高速専業の事業者が、高速路線バス事業を継続する自由も、職業選択の自由として22条1項で保障される。

3. 規制②は、高速路線バスへの運行は、生活路線バスを運行する乗合バス事業者は、許可を要するものとするとある。この規制により、これまで高速バスのやりと運行してきた事業者は、生活路線バスへ参入して運行しなければ、高速バスの運行ができなくなる。よって、高速専業の事業者が高速路線バス事業を継続する自由を制約する。

4. 職業選択の自由は、その性質上社会相互関連性が強く、精神的自由と比べて政策的理由による制約を強く受けることと規定されている。職業規制が憲法22条1項に反するかどうかは、規制の目的を政策目的による積極目的規制と、弊害の防止を目的とする消極目的にわけ、前者についてはやや厳格に、後者については厳格に審査するとの規制目的二ヶ論もある。しかし、規制目的を積極、消極どちらかに分けることは困難な場合や、複合的な目的による場合があるため、このような基準の決定は妥当ではない。

そこで、職業規制が22条1項に反するかどうかは、規制の目的だけでなく、規制の態様、程度を考慮して、当該規制に対する立憲府の裁量などの程度尊重すべきものであるかを明らかにして判断されるべきであると解する。

① 1

② 2

③ 2

⑤ 1

④ 4

203
1212
5423

第 1 問

(1) 規制①の目的は、地域における住民の移動手段の確保にある^(35頁2条1項)たし、規制①により、生活路線バスを増やすことにより、移動手段の乏しきによる住民の日常生活への支障という弊害の除去や、免許返納を促し高齢者等の自家用車の運転ミスによる人身事故を防ぐことのできる。これは目的の達成による効果である。地域における住民の移動手段の確保は、政府が積極的に介入して行われる積極目的によるものである。このような目的は、当該地域の実情に則した専門的技術的的判断を必要とするため、立派府の裁量と尊重すべき要請が強い。

一方、^{規制①は}高速バスの運行に生活路線バスの運行を要件としており、新規参入^(35頁2条2項)は「^{規制①は}一、対象路線があること、二、その路線が、許可制バスとされている。一般に許可制は、単なる職業活動の内容、態様に対する規制を超えて、職業における職業昇進の自由に制約を課すもので、強かな制約である。また、生活路線バスに新規に参入する場合、既存の生活路線バスを運行する乗合バス事業者の経営の安定を害さないこと」^(35頁2条2項)とされている。このように要件は、^(35頁2条2項)許可と参入^(国土交通大臣)の参入による影響を客観的に判断するものであり、参入者自らの意思や能力によって左右できない、客観的制限である。

さらに、このような規制は、高速事業のバス事業者は、形態の異なる事業への参入を義務付けるものであり、資金面や規模においては、高速バス事業自体と断絶せしめる可能性のある結果をもたらすものであり、強い制約といえる。^{22条1項の参入が!!}

これらを考慮すれば、立派府の裁量は狭くなるというべきであり、①目的が重要であり②手段が目的との間で実質的関連性を有することが必要というべきである。

(2) 規制①の目的は、地域における住民の移動手段の確保にある。生活路線バスの路線廃止や減便が続く中、これは地域の生活路線バスに依存する高齢者や^(35頁2条2項)高校生等にとって不可欠な移動手段であり、日常生活に極めて大きな支障をもたらす。

(12) 2
(13) 0
(14) 0
(15) 0
(16) 5
(17) 4
(18) 0
(19) 5

（第 1 問）

ものである。住民の日常生活に不可欠なものであるから、目的が重要であるといえる。

手段について、高速事業者と専門の集合バス事業者を認めないこと、生活路線バスを運行する集合バス事業者の収益を改善し、路線廃止や減便が起らないようにし、さらには増便を促すことと想定されている。また、さらに、生活路線バスの運行のみにしては事業者と比べて、高速バスの運行をしている事業者の方が収益があるといえる。しかし、それは生活路線バスの事業者の収益を改善したというわけではない。生活路線バス事業の大半が赤字であり、地方ではそれが顕著なのは、地方の深刻な人口減少が原因になっていると考えられるから、高速バス事業者が生活路線バス参入によって、増便を促すこととあるとも考えにくい。

また、規制①は高速事業者と専門の集合バス事業に参入することを求めることで、高速バスの運行継続のため、高速事業者が生活路線バスへの新規参入を促すこととできると考えられているが、参入には、車両の購入、営業所の設置、経路、運転手の再教育に多額の費用がかかる点で、そのような効果があるとは考えにくい。また、貸切バス事業に転業し、生活路線バスを運行する集合バス事業者から高速路線バスの運行を受託することはできずから、自ら高速バスを運行することを求めると、この点とすると、事業者もいると考えられる。そうすると、収益がある十分な費用を集合バス事業者が高速バスの運行を受託することになるため、生活路線バスの収益改善及び新規参入の促進につながらない。

よって、規制①は、目的と手段との実質的関連性が認められない。

5. 4上より、規制①は、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、法第35条1項で、特定区域における当該区域の住民以外の者の自家用車の通行を禁止しているが、区域外の住民の自家用車での移動の自由を制約し

第1問

22条1項に反して憲法としないか。

2. 22条1項は、人の居住、移動の自由と保障している。これは、人の自由な移動を保障する趣旨のものといえるため、長期的な生活の本拠として暮らす目的の居住移動のけならず、一時的な移動の自由も広く保障していると解される。よって、また、人が歩いて移動する場合のけならず、自動車等の乗り物を利用して移動する自由も、これに含まれると解される。よって、人が自家用車で移動する自由も、22条1項で保障される。

3. 規制②は、法第5条1項で、特定区域における域外からの自家用車の通行を禁止すること、区域外の住居の自家用車で移動する自由と制約している。

4. 居住、移動の自由は、人が自由に移動して職業を営む経済的自由として発現してきたものであるが、その他にも、移動して様々な人と出会い、物事を経験して自己の人格を形成・発現に資するという精神的自由の側面や、人身的自由の側面がある。このような複合的な性質から、その制約が許されるかどうかは、純粋な経済的自由よりも厳格に審査すべきと考えることもできる。

しかし、規制②は、自家用車での移動という特定の移動手段を制限しているにすぎず、バスやタクシー、歩いて区域を通行することは可能であるから、移動の自由自体が制約されているわけではない。また、禁止の範囲と時間が限定されているから、規制の程度は強度とはいえない。法第5条2項で、違反者には通行が課されるもの、刑罰ではなく、行政上の秩序維持のための金銭的負担にすぎないため、この点でも制約が大変とはいえない。

よって、目的が重要で、必要なものであり、規制の手段が目的と合理的関連性を有する場合には、22条1項に反しないと解する。

5. 規制②の目的は、交通渋滞による通行障害の除去にある。渋滞によって

(第 1 問)

1 住民の自家用車やバスによる移動が著しく困難になる事例が報告されている。
2 また、歴史的な街並みや保存されている地区や住宅密集地では、道幅
3 の狭幅もできず、緊急車両の通行も困難になっており、住宅の生活上の
4 不利益及び身体・生命の危険が間接的に認められる。このように事例が
5 実際にある以上、規制の目的の必要性が肯定される。

6 渋滞の原因は、観光バス等にもあり、自家用車のみを規制しても、あまり
7 意味がないとして、合理的関連性が否定される疑問視されている。また、
8 観光バスよりも自家用車のほうが交通量が多いため、通常と考えられ、自家
9 用車の通行を規制することで渋滞を緩和することができるという。したがって、
10 目的と手段の間に合理的関連性が認められる。

11 ら、以上より、規制②は、22条1項に反せず、合憲である。

所定の解答用紙を使って下さい。又は採点のせん

122

公務員
民事科目 第1問

29/100

23-2104485-09



第1 規制① 21/60

1. 規制①は、高速路線バスを運行する事業者がその事業を継続する自由を侵害し、憲法22条1項1次1号に違反しているか。

2. 「職業選択の自由(憲法22条1項)」には、選択に職業を継続する自由も含む。なぜならば、形式的に選択のみを保障するのでは足りず、開始・継続・廃業の自由があるに於いて實質的に職業選択の自由を保障するからである。

3. したがって、高速路線バス事業を継続する自由も職業選択の自由に含まれ、憲法22条1項1号に保障される。

3. 規制①は、法の附子第3の1において、生活路線バスを運行する事業者のみが高速路線バス事業の主体となることとされている。

したがって、高速路線バスを運行する事業者は、生活路線バスを運行する事業者へと転業したうえで、国土交通大臣の許可を受けなければ、自己が事業主体として高速路線バス事業を継続できなくなる。また、貸切バス事業者に転業したうえで、高速路線バス事業の委託を受けなければ、高速路線バス事業を継続できない。

したがって、高速路線バスを運行する事業者がその事業を継続する自由は制約されている。

4. 7は、上記制約は正當に認められるから。

職業規制の違憲審査基準の厳格度は、規制の

第1問

①
②
③
④
⑤
⑥



同的と規制の態様を考慮して、当該規制に際す政府の裁量の広狭を明らかにすることによって決する。

規制①の目的は、地域における住民の移動手段の確保である。これは国家が国民の日常生活円滑化のため所定を整える社会政策目的であるが、地域の特質は注目して時勢に適切に判断を要するもの、立法府の裁量は広い。

一方で、~~事業は事~~は事は大に新規に規制①の態様と

しては、生活路線バス事業者の転業を要するとして、国土交通大臣の許可を要する。通常、許可は職業選択の自由を制限するものとして強大な制約とされる。しかし、規制①は法の骨子部分において、他の事業者の経営の安定を客観的に確保する目的で国土交通大臣が一時的に許可を要するに過ぎない。既存の事業者は路線に限定して許可を受けることができ、規制①は職業選択に対する強大な制約があるといえ、その分立法府の裁量を狭めるべきである。

したがって、規制①は、交通の便が重要であるから、後者が目的との間に実質的関係性を有する場合には違憲とならずに解する。

5. 地域における住民の移動手段の確保、という規制①の目的は、生活路線バスが中核路線の廃止や削減を行うことで、地域内の路線バスに依存する高齢者や高齢者などによって不特定多数の移動手段となる。日常生活に不可欠な移動手段である。

(第1問)

④ 2/4
⑫ 1/2
⑬ 1/5
⑮ 0
⑩ 5
⑪ 0
⑧ 3/5



(第2問)

をたらしこむとの立法趣意に基づき、職業選択の自由を制約する目的を以て重要である。

まず、生活路線バス事業の大半は赤字である。バス事業者は赤字を補填する重要な要素として高速路線バスの収益を預けている。つまり、高速路線バスのみで運行する事業者は、既存の生活路線バス事業者の重要な収益源を限られたパイから奪い合う対象となり、生活路線バス事業者の経営の不安定化を増長させ、結果として地域住民の移動手段を確保しづらくさせる。一方、高速路線バスのみで運行する事業者を排除し生活路線バス事業者と分けずには高速路線バスを運行できなくすること、既存の生活路線バスを運行を保持すること、地域住民の移動手段を確保できる。したがって手段適定性がある。 (19) 3/5

しかしながら、高速路線バスのみで運行する事業者を完全に排除せしめ、高速道路における運行可能区分を生活路線バス事業者と分けず、生活路線バス事業者の負担を反けて高速路線バスを運行し得ること、規制の手段と目的の程度に目的を達成できる。

よって、手段必要性がなく、目的と手段の間に実質的関連性は認められない。

6. 以上より、規制①は憲法22条1項に反し違憲である。

第2 規制②

1. 規制②は、自家用車での移動の自由を侵害し、



民法22条1項に反し違反ではないか。

論証open

2. 移動の自由(民法22条1項)は、経済的自由であり、自由な移動は自己実現に資するため、精神的自由という側面もある。

自家用車で移動する自由は、自家用車を移動の手段として障害なく使用できる自由という側面と、自己物の自由な使用による自由な移動は自己実現に資する。

したがって、自家用車で移動する自由は移動の自由を含む。民法22条1項により保障される。

3. 規制②は、法の第5条の1において、特定区域における自家用車の通行を禁止している。

したがって、自家用車で移動する自由が制約されている。

4. これは、上記規制②を考慮した場合である。

制約される自家用車で移動する自由は、都市部や観光地への移動を含む。都市部において勤務・通学・ショッピング等を行うことで都市部の豊かな環境を享受することや、観光地において観光資源を享受することは、自己実現に資する。そして、自家用車はそれらに比べ長距離移動を可能にする点で、上記へのアクセスを容易にする。したがって、自家用車で移動する自由は精神的側面を含み、重要である。

(か)、制約の態様としては、最大でも後述の通り数平方メートルを対象としているが、長距離移動を前提とする車には数平方メートルは広くなり、限定的である。

①
②
④
⑤
⑥

第
3
問



また、制約の時間無常も、顔失れているともや何々では午前
から午後5時頃、住宅密集地では通勤・通学の時間帯に限定
されているにやらず、制約は正しい。

よって、規制②は、目的が重要で、かつ、手段が目的
の間に実質的関係運や主があると考えられると合意とすると
なり得る

規制②の目的は、交通渋滞による通行障害の除去
である。これは、大都市の一部区域や一部の密集地に於ける
交通渋滞が、地域住民の日常生活やバスなどの公共交通の
妨げとなるほか、住民の歩行や緊急車両の通行を困難に
する等、住民生活に著しい支障を及ぼす程度に及んだという
交通事実に基づくもので、これを解消する上では目的は重要である

自動車での移動は、特定地域の交通渋滞を
速減させるものである。しかし、特定地域の通行を禁止する
ことで、住民以外は通行できず、渋滞解消に資する。よって、手段
と目的との間に実質的関係があるにやらず、手段が目的の間に実質的関係

にやらず、よって、規制②は憲法2条1項に反する
合意である

以上

(8) 3

(10) 0

(11)

2/10

(第2問)