

第1. 規制①について

1. 規制①は、高速路線バス事業を専業とすることを認めない点で、職業選択の自由を侵害し、憲法(以下、略)22条1項に反し、違憲でないか。

2.(1) まず、高速路線バス事業を営む自由は、職業選択の自由と12. 同項により保障される。

(2)ア. さらに、規制①は、高速路線バス事業を営むには、生活路線バス事業を営むことを条件としており、(法律案骨子第3)、上記自由を制約している。

イ. この点、高速路線バス事業自体を営むこと自体を制約しているのではなく、その方法を制約しているに過ぎない。貸切バス事業者として委託を受ける方法であれば、生活路線バス事業を営む必要はないから、職業活動の自由に対する制約に過ぎないとの反論がありうる。

ウ. しかし、生活路線バス事業を営むには、そのための車両の購入、営業所の設置や維持、運転手の再教育に多くの費用がかかることが予想される。また、生活路線バスの運行には、既存の生活路線バスが運行していない路線において、新規路線(法律案骨子第4)を設ける必要があるが、全国の生活路線バスで路線の減少や廃止が続いていることからすると、かかる路線で収益を上げることは難しい。さらに、貸切バス事業を営むにしても、委託を受けらるかはその相手次第とならざるを得ない。よって、上記反論は妥当でない。  ③

(3)ア. 2では、かかる反制約は正当化されるか。

1. 職業は、その性質上、社会的相互関連性が大きく、職業の自由は、いわゆる精神的自由と比較して公権力による規制の要請が強い。一方で、職業の多様性に応じて規制が求められる理由や目的も様々であり、その態様も多種多様である。そのため、基本的には立法府の判断を尊重すべきである。しかし、

注釈の一覧 :再チャレ 第一回 サンプル答案 その 2.pdf

ページ :1

番号 : 1 作成者 : s-matsuura-mobile タイトル : ノート注釈 日付 : 2023/08/06 18:43:19
充分合格水準にあると思います。

番号 : 2 作成者 : s-matsuura-mobile タイトル : ノート注釈 日付 : 2023/08/06 18:36:33
(1) のみで、本問が狭義の職業選択の自由に対する制約事案である、という論証が終了ということであれば、(2) のイウ部分の検討を踏まえても、) 簡潔すぎるように思います。

番号 : 3 作成者 : s-matsuura-mobile タイトル : ノート注釈 日付 : 2023/08/06 18:30:00
このウの箇所は、イの反論に対する再反論にはなっていないと思います。問題の所在は、狭義の職業選択の自由」における「職業」の範囲をどの程度広く見るか、ということではないでしょうか。
つまり、「バス事業者」という広くくりであれば、貸切バス事業ができる以上は職業活動の自由に対する制約に過ぎない、ということになります。他方、「高速路線バス事業」という狭くくりであれば、事実上高速路線バス事業ができない以上は、狭義の職業選択の自由に対する制約、と立論することになるでしょう。

合理的裁量の範囲には広狭がある。そこで、規制の目的や態様について考慮あり。(薬事法判決参照)。

まう。本件では、~~主たる目的~~規制の主たる目的は、「地域における住民の移動手段を確保すること」(法律案骨子第1)にあるとされている。また、高齢者に移動手段を提供することで、高齢者が自家用車を運転する機会を減らし、運転ミスによる人身事故を減らす又は免許返納を促進するという副次的な目的もあるといえる。主たる目的については、直接的には、人の生命・身体に関与するものではないが、自由経済活動における弊害の除去を目指す点で、消極目的であると解することはできる。

エ。また、規制のほ、上述のように、狭義の職業選択の自由を制約するものである。しかし、自由は分業社会において社会の存続と発展に寄与し、各人の人格的価値と(職業的)結びつくものであるから、重要な自由であるといえる。また、高速路線バス事業を営むためには、多額の費用をかけて生活路線バス事業を併せて営^{ばい}み、かつその運行は、既に生活路線バスで運行^しする乗合バス事業者、経営の安定を害さないう。既存の生活路線バスが運行していない路線においてなさなければならないことが必要である。しかし、生活路線バス事業、大半が赤字で、路線の減便や廃止が頻っていることからすれば、現在運行していない路線は、収益を見込めないことが予想される。^{よて}規制のほ、重要な自由に対する重大な制約であるといえることができる。

オ。以上より、規制の合理性は、①規制の目的が重要であるか否か、及び②目的と~~手段~~手段との間に実質的関連性が認められるか否かを判断する。

第
問

番号:1 作成者:s-matsuura-mobile タイトル:ノート注釈 日付:2023/08/06 18:33:00

目的⇒狭義の職業選択の自由に対する制約、という順に検討してもらっていますが、薬事法判例に忠実に行くなら、①狭義の職業選択の自由に対する制約かどうか、②目的が消極的目的規制であるかどうか、の順に検討することになるでしょう。

番号:2 作成者:s-matsuura-mobile タイトル:ノート注釈 日付:2023/08/06 18:37:27

狭義の職業選択の自由に対する制約、消極目的規制、まで言及したのであれば、薬事法判例の基準をそのまま採用すればよいのではないのでしょうか。

第 問

3(1) 本件では、規制①の目的は上述のように、「地域における住民の移動手段を確保することにある。自ら免許を取得~~する~~法的に~~は~~自家用車を運転することが不可能な高校生や、身体能力の衰え等により運転することが困難な高齢者は、生活路線バスに依存せざるを得ない。これが路線の廃止や減便がなされると、彼らにとって不可欠な移動手段が奪われることになり、日常生活に極めて大きな支障が生じる。また、高齢者が免許を返納せずに自家用車を運転を続けることで、運転ミスによる人身事故の増加も懸念される。よって、かかる目的は、重要である。(4)

(2) さて、この手段としては、高速路線バス事業を営むためには、併せて生活路線バス事業を営む必要があるというものである。かかる手段の如きは、比較的収益性の高い高速路線バス事業と、比較的収益性の低い生活路線バス事業の双方を営ませることが、後者の赤字分を前者の収益で補填できるようにし、生活路線バス^線を継続させることにあると思われる。この点については、最低限の関連性は認めらる可能性もある。しかし、これに加えて、~~収益~~生活路線バス事業は、収益~~の見込~~を見込めない可能性が高い。既存の生活路線バスが運行していない路線において営まなければならないから、この事業を長く続けることは難しく、いずれ路線が廃止されること予想される。そもそも、事業は利益を追求するために行われるものであり、「地域の移動手段に責任を付与」ことを、一事業者に求めるべきではない。むしろ、公益性が高いが、収益を上げるのは難しいという分野においては、国や自治体などが補助金を出すなどして負担すべきであり、事業者は、他事業からの補填を行わせることを前提とした仕組を採用することは、自由経済への不当な介入である。よって、目的と手段との

間には、実質的関連性は認められない(⑥)。

4. $U=P^1, 2$. 規制②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、自家用^車者の、特定の区域における移動の自由を認めない~~を認めない~~、を侵害し、22条1項に反し、違憲でないか。

2 (1) P まず、~~自家用~~、居住・移動の自由は、経済的自由だけでなく、精神的自由とも深く関わる性質を有していることから、「移動」(同項)には、一時的な移動も含まれると考える。

1. よって、自家用車^車で、特定の区域を移動することをも「移動」に含め、上記自由は移動の自由として22条1項により保障される。

(2) さて、規制②は、特定の渋滞区域について、特定の時間帯における域外からの自家用車の~~乗り入れ~~を原則として禁止することから、上記自由を制約^{通行}している。(法律案骨子第5)

(3) P では、かかる制約は正当化されるか。

1. 居住・移動の自由に対する制約については、制約される自由の性質と制約の態様を考慮し、合憲性の判断基準を定める。

2. 本件では、大都市の一部区域や一部の観光地における渋滞を問題視して規制を図ろうとしているのであるから、制約される自由は、精神的自由に関わるというよりも経済的自由に関連する性質を有していると考えられる。また、制約の態様としても、特定の時間帯において、特定区域の住民以外の者が乗車する自家用車の通行を禁止することに過ぎない。また、これに違反した際

3. の罰則も、5000円以下の過料にとどまる。

（第 問）

エ よう、規制②の合憲性は、③ 規制の目的が正当であるか、及び、

④ 目的と手段との間に合理的関連性が認められるか否か、を判断する。

3(1) 本件では、規制②の目的は、規制①と同じく、「地域における住民の移動手段を確保すること」にある。一部地域における交通渋滞は、地域住民の移動の妨げになるだけでなく、道幅が狭いところでは、住民の歩行や緊急車両の通行が困難になるなど、住民生活に著しい支障を来し、安全・安心な生活が脅かされている。人の生命・身体に関する事情であるから、かかる目的は正当である(1)。（よからば、）

(2) さて、この手段としては、域外からの自家用車の乗り入れを特段の事情がない限り禁止すること、交通量を減らすというものである。この点、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あまり意味がないという反論が考えられる。しかし、仮にそうだとしても、自家用車にも原因があることには変わりないから、合理的関連性の判断に当たっては、かかる反論は妥当でない。また、観光バスと違い、自家用車を個別に把握することはほぼ不可能であるから、一律に禁止することもやむを得ない。仮に禁止に違反しても、5000円以下という少額の過料に処せらるにすぎない。

よって、目的と手段との間には、合理的関連性が認められる(2)。

規制の対象としては、最大でも広さ数平方メートル、時間帯は、観光地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・通学の時間帯が想定されており、限定的であるといえる。

4. 以上から、規制②は、22条1項に反せず、合憲である。

以上