

1 人目

第 1 設問 1

1 A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシー運行について許可制を定める本件条例 2 条と、許可基準を定める同 4 条各号は、同地域内でタクシー運行を行う自由を侵害するものであり、憲法 22 条 1 項に反し、違憲である。以下、詳述する。

2 憲法上の権利の保障並びに制約

憲法 22 条 1 項は、職業選択の自由を保障している。職業は、生計維持のための継続的な活動であると共に、分業社会における社会的機能の分担たる活動であり、また、各人の個性発揮の場として人格的価値と不可分の関連性を有する活動である。このような職業の性格に照らすと、職業は、その開始・継続・廃止の自由のみならず、その内容、態様においても原則として自由であることが要請される。よって、同項は、狭義における職業選択の自由のみならず、職業活動の自由の保障をも包含していると解するべきである。

上記の職業の性格に照らすと、タクシー運行事業が職業といえるのは明らかであり、A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシー運行をする自由は、憲法 22 条 1 項で保障される。

3 本件条例の憲法適合性判定基準

(1) もっとも、職業は、本質的に社会的な経済的活動であり、社会的相互関連性が大きいから、職業の自由は、精神的自由と比較して、公権力による規制の要請が強い。憲法 22 条 1 項が「公共の福祉に基づく限り」と定めたのもその趣旨である。しかし、職業は多種多様であるため、その規制の目的も、国民の生命、健康、財産の保護という消極目的から、社会経済政策上の積極目的まで千差万別であり、その態様もそれぞれの事情に応じて各種各様の形をとるから、職業の自由に対する規制の同項適合性を一律に論ずることはできない。

また、職業の自由に対する規制は、精神的自由に対する規制と異なり、立法政策上の裁量が働くことは否定できないが、その裁量の範囲には事の性質上、広狭がある。この裁量の範囲は、具体的な規制の目的、対象、方法等の性質と内容に照らして、これを決するべきである。

(2) 本条例は、A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシー運行をしようとする事業者に対する許可制および、その許可基準を定め、この基準を満たさない事業者には、同地域におけるタクシー運行事業の開始を認めないものである。このような許可制は、職業活動の自由を超えて、狭義の職業選択の自由そのものに制約を課すものであり、職業の自由に対する強力な制限であるといえる。よって、この合憲性を肯定するためには、規制目的が重要であり、かつ、規制目的と規制手段との間に実質的関連性が認められる場合に限って合憲となると解するべきである。なお、実質的関連性の判断の際には、より制限的でない他に選ぶる規制手段がないか否かを綿密に検討しなければならない。そして、許可制自体のみならず、個々の許可条件についてもこの要件を用いて憲法適合性を判断するべきである。

4 本件条例の違憲性

(1) 規制目的について

本条例の目的は、タクシーによる輸送の安全の確保、自然保護地域の豊かな自然の保護、観光客のより一層の安全・安心に配慮して観光振興を図ること、という複合的なものである(第 1 条)。

コメントの追加 [法t1]: 問題提起ができるようになりました、OK です

コメントの追加 [法t2]: 具体的に書けるようになりました、OK です

コメントの追加 [法t3]: 本件に即して、C 社にとってはどのような規制か、を書けると良かったです。

コメントの追加 [法t4]: OK
より具体的には、①～という目的、②～という目的、等と書いて、それぞれに言及すると読みやすい答案になります。

まず、タクシーによる輸送の安全の確保という目的はについて、この目的は、自然保護地域内の道路が狭く、片方が崖で曲がりくねっており、交通事故が多発したという立法事実に基づくものであって、交通事故による危険から人の生命、身体を保護する目的ともいえる。しかし、交通事故のほとんどは、この道路に不慣れな自家用車と観光バスによるものであったため、これらの同地域内の通行は、A 県公安委員会によって既に禁止されている。よって、同地域内で、交通事故によって、人の生命、身体に対する危険が及ぶおそれは抽象的なものにすぎないといえる。したがって、タクシーによる輸送の安全の確保という目的は重要とはいえない。

次に、自然保護地域の豊かな自然の保護という目的は、日本有数の自然という利益の保護を目的とするものであるが、このような利益は憲法上直接に保障されているものではない。よって、この目的は、憲法上直接保障されている狭義の職業選択の自由を制限するに足りるほどに重要とはいえない。

最後に、観光客のより一層の安全・安心に配慮して観光振興を図ることという目的について、上述したように、同地域内の交通事故発生の主な原因である、同地域の道路に不慣れな自家用車と観光バスの通行は、既に禁止されている。よって、観光客の安全は保護されているといえるし、主観的な安心も安全に付随して保護されているといえる。また、B 市の B 駅には新たに首都圏に直結する特急列車の乗り入れが決まり、観光客の増加が見込まれるから、観光振興を図るには、むしろ同地域のタクシー事業者の新規参入を促進するべきである。よって、同目的は、同地域でタクシー事業を制限する目的として不適切であり、狭義の職業活動の自由を制限するに足りるほど重要な目的とはいえない。

(2) 規制手段について

ア 許可制自体について

仮に上記規制目的がいずれも重要だったとしても、本条例第 2 条の定める許可制は、規制目的との関係で実質的関連性を有しているとはいえない。なぜなら、観光振興を目的の一つとするのであれば、許可制によって運行を一律に禁止せずに、運行自体は自由に行わせたほうが、観光客の増加による収入の増加が見込めるからである。また、交通事故を発生させた事業者や、自然を害する行為を行った事業者または観光客に対しては、事後的に行政的対応をとれば足りる。

イ 許可基準について

仮に許可制自体が合憲であったとしても、以下のとおり、上記目的と許可基準の間に実質的関連性はない。

(ア) 4 条 1 項について

4 条 1 項は、柱書において、車両が電気自動車であることを許可条件とし、さらに、各号において、運転席、助手席、後部座席にエアバックを搭載すること、及び、車両に AED を搭載することを許可条件として定めている。

電気自動車という許可条件は、車の排気ガスによる原生林の損傷という立法事実に基づく自然保護の目的によるものであると考えられる。しかし、原生林を保護するためには、排気量の少ないハイブリッド車で足りるし、電気自動車はハイブリッド車よりも高価であるた

め、事業者に対する負担が大きく、C社のような低賃金を売りにする事業者は、事業の撤退せざるをえなくなり、職業の自由に対する制約も大きい。よって、この車種要件は過剰規制であり、規制目的との間に実質的関連性はない。

また、エアバックとAEDの要件も過剰規制であり、規制目的との間に実質的関連性はない。というのも、これらの要件は、輸送の安全の確保という目的に基づくものであると考えられるが、上述したように、同地域内での交通事故による、人の生命、身体に対する危険は抽象的なものであるから、一般車と同様の安全設備で足り、後部座席のエアバックやAEDの搭載を求めることは過剰規制であり、規制目的と実質的関連性を有しない。

(イ) 4条2項について

4条2項は、許可条件として、事業者がB市内に5年以上継続して営業所を有することを定めている。この許可基準は、5年という期間を設けていることから、同1条の定める目的ではなく、むしろ既存事業社保護及び新規参入規制を目的とするものであると推認でき、本条例1条の定める規制目的との間には実質的関連性がない。

(ウ) 4条3項について

4条3項は、タクシー運転者について、各号の許可条件を全て満たすことを許可条件として定めている。

まず、イは、道路の状況及び自然環境に熟知し、B市の実施する試験に合格することを要求している。これは、輸送の安全という目的に基づくものだと考えられるが、そもそも、タクシー運転手は運転の専門家であり、このような要件を課さなくても目的は十分に達成する事ができる。よって、この基準は過剰であり、目的との間に実質的関連性がない。

次に、ロは、B市の営業所において10年以上継続して運転又は経営の経験があることを要求している。これも、輸送の安全という目的に基づくものだと考えられる。しかし、タクシー運転手は運転の専門家であるから、10年という要件は過剰であり、目的との間に実質的関連性はない。

次に、ハは、10年間、交通事故及び道路の交通に関する法令違反をしたことがないことを要求している。これも、輸送の安全という目的に基づくものだと考えられる。しかし、タクシー運転手は運転の専門家であるから、10年より短い期間でも上記目的を達成できるはずである。よって、この要件は過剰であり、目的との間に実質的関連性はない。

5 結論

以上より、本条例2条並びに4条各号は、A県B市の自然保護地域におけるタクシー運行をする自由を侵害するものであり、憲法22条1項に違反し違憲無効である。

第2 設問2

1 憲法上の権利に対する制約について

被告側からは、本件規制による許可が認められなくても、同地域外でタクシー事業をすることはできるから、狭義の職業選択の自由を制約するものではないとの反論が考えられる。

確かに、本条例による許可を得なくても、同地域を除くA県及び他の地域ではタクシー事業を展開することができる。しかし、職業は、個性発揮の場という職業の性格や、居住、収益等の観点から、属地性が強いものといえるし、また、同地域がA県で最大の観光都市であ

コメントの追加 [法15]: GOOD

り、最大の利益を見込めることから、新規参入業者にとっては、許可が認められなければタクシー事業自体を開始すること自体が困難となる。よって、本条例は、狭義の職業選択の自由を制約するものであると考える。

2 本件条例の憲法適合性判定基準について

被告側からは、規制の目的が複合的な場合は、その合憲性の判断を立法裁量に委ねるべきであり、その裁量が著しく不合理であることの明白である場合に限り、本条例を違憲にすべきとの反論が考えられる。

しかし、目的が複合的だとしても、規制態様や規制対象に着目して合憲性判定基準を定立することが可能であり、このようにして定立された、より具他的な判断枠組みに照らして合憲性を判定すべきだと考える。

3 本件条例の違憲性

(1) 規制目的について

被告側からは、本件条例1号の目的はいずれも重要な目的であるとの反論が考えられる。
ア タクシー輸送の安全の確保という目的について、確かにタクシーの輸送の安全の確保は、運転手や乗客の生命、身体の安全に直結するものであり重要な目的であるとも思える。しかし、保護法益が重要であっても、それに対する危険の程度が小さければ、それを保護する重要性は低下するから、目的の重要性は保護法益の重要性のみならず、保護法益に対する危険の程度も考慮して判断されるべきである。そうだとすれば、確かに、運転手や乗客の生命、身体の安全に直結するものであり重要であるが、同地域での交通事故の発生原因である、道に不慣れな自家用車と観光バスは、同地域の通行を既に禁止されているし、タクシー運転手は運転の専門家であって交通事故を引き起こす危険性は低いから、上記目的は重要ではないといえる。

イ 自然保護目的について、自然の保護が憲法上直接に保障されていないとしても、同地域の自然はそれ自体がA県やB市の観光資源であり、観光に関わる事業社の収益の発生原因となっている。また、車の排気ガスが原生林の損傷の原因である以上、タクシー事業になんらかの規制をすることもやむを得ない。よって、この同地域の自然保護という目的は、重要である。

ウ 観光振興目的については、原告の述べる通り、B市のB駅には新たに首都圏に直結する特急列車の乗り入れが決まり、観光客の増加が見込まれるから、観光振興を図るには、むしろ同地域のタクシー事業者の新規参入を促進するべきである。よって、同目的は、同地域でタクシー事業を制限する目的として不適切であり、狭義の職業活動の自由を制限するに足りるほど重要な目的とはいえない。

(2) 規制手段について

被告側からは、許可制という規制手段は規制目的との間に実質的関連性があるとの反論が考えられる。

ア 許可制自体について

環境破壊や交通事故による人の生命・身体に対する損害は、一度侵害されると回復が困難である。よって、事前規制によって侵害の発生を防止する事は、規制目的との間に実質的関連性がある。

イ 許可基準について

被告側からは、上記規制目的と許可基準の間に実質的関連性があるという反論が想定される。

しかし、設問1の4の(2)での原告の主張の通り、上記規制目的と許可基準の間に実質的関連性がないと考える。

4 結論

以上より、本件条例4条各号は、A県B市の自然保護地域におけるタクシー運行をする自由を侵害するものであり、憲法22条1項に違反し違憲無効である。

以上

第3回 再チャレ 2014 憲法

設問1

1 法の立て付け

本条例は B 市自然保護地域におけるタクシー運行についての①車種②営業所及び運転者に関する要件を持って許可制としている。これが C 社が新たに B 市の自然保護地域で事業を行うことが難しくなっており、職業選択の自由を制限するとして憲法 22 条 1 項に反して違憲となると主張する。

2 保障範囲

憲法 22 条 1 項は職業選択の自由を保障しており、職業の開始、継続、廃止といった狭義の職業選択の自由のみならず、職業の内容、態様といった営業の自由も保障している。憲法が職業選択の自由を保障したのは職業が自己の生計の維持、社会的分業機能を有し、個人の人格的価値とも不可分であるからである。

本件の C 社が B 市の自然保護地域において新規参入することは狭義の職業選択の自由として憲法 22 条 1 項によって保障されていると言える。

3 制約の正当性

(1) もっとも職業は社会的な経済的活動であり、社会的相互関連性が大きいことから「公共の福祉」による必要かつ合理的な制約を受けることがある。

本件条例に基づく許可制が公共の福祉に基づく必要かつ合理的な規制であると言える場合には憲法 22 条 1 項に反するものではないと言える。

職業はその種類、内容、性質等が多種多様であり、また規制が必要とされる目的も社会経済の円満な発展を目的とする積極的なものから、国民の生命や財産を守ることを目的とする消極的なものまで千差万別である。よって職業の自由を制限する規制が公共の福祉に基づく必要かつ合理的なものであるかどうかは具体的な規制措置について規制の目的、必要性、内容、これによって制限される自由の性質、内容、程度を比較衡量して決する。本件のような経済的自由権は精神的自由権と異なり、政策的観点から立法裁量があると言える。よって規制目的が公共の福祉に合致する以上は内容の必要性、合理性は立法府の合理的裁量の範囲で尊重される。

(2) これまでの判例では、学説上規制の目的によって判断枠組を使い分けており、積極目的規制では明白の原則（小売市場判決）、消極目的規制では厳格な合理性の基準（葉事法判決）がそれぞれ用いられていると説明するが、規制目的が財政目的であったり、時代によって変わったりする例もあることから、目的が必ずしも二分できるわけではない。そうすると規制目的で判断枠組みが決まるわけでもない。

よって判断枠組みを決めるにあたっては具体的な規制の目的や内容を踏まえて考慮する。

4 判断枠組み

本件条例の目的は B 市の自然保護地域におけるタクシーによる輸送の安全性の確保、自然保護地域の自然の保護、観光客の安全に配慮し観光振興を図ることである。これは消

極的目的及び環境保護目的と様々な目的があると言える。また、条例による許可条件として本件条例第4条1項に掲げる電気自動車であること、2項では5年以上B市内に営業所を有していること、3項では自然保護区域について熟知していることや10年以上継続してB市内でタクシー運転手として雇用される又は事業を営営すること、10年以内に無事故で法令に違反していないことを挙げている。中でも第4条2項、3項に規定される要件は自分自身では変えることのできない時間的経過を求めている、職業の自由に対する強力な制約である。

そこで薬事法判決を参照し、①目的が重要であり、②手段については本条例による許可制に比べてより制約的でない規制によっても十分に達成することができない場合でなければ違憲であるとする。

5 あてはめ

本件条例の目的は上述のとおりである。B市はA県最大の観光都市であり、年間500万人を超える観光客が訪れている。そして観光客が増え交通量が増加したために車の排気ガスによって原生林の損傷や、観光客の行為で湖が汚れ、透明度が低下するといった環境問題が発生した過去がある。また自然保護地域内の道路のほとんどは道幅が狭く、片方が崖で曲がりくねっており、人身事故や車同士の接触事故などの交通事故が多く発生していた。そしてその原因は道路に不慣れなために起こっているものである。これらを回避するという上記環境保護目的、消極的目的は重要であると言える。(①十足)

次に手段についてみると、上述のとおり第4条2項、3項は時間的要件を課しているため、新規参入が難しくなっている。この背景には、人身事故や交通事故は自然保護地域の道路の特殊な構造に不慣れな者によって引き起こされていることがある。そのため、この特殊な道に慣れている者のみに許可を与えることによって事故を減らすことができ、目的との間には関連性があるように思える。もっともこれらの事故は自然保護地域内の道に不慣れな自家用車と観光バスによるものが多く、タクシー同士の事故ではない。第4条3項口では自然保護地域の道路の状況及び自然環境について熟知し、B市の実施する試験に合格することを条件としており、この試験には筆記だけでなく実技も課することによって不慣れのゆえに起こる事故は減少させることができると考えられる。また、自然を守るために第4条1項各号で定める電気自動車を使用することを定めており、電気自動車が高額なため自然保護地域内での事業が難しくなっている。C社が参入することでもかなりの観光振興に寄与することを考えると電気自動車が高額のゆえに参入させないことよりも、B市が補助金等で補助することや期間を決めてD自動車会社からレンタルするシステムなど別の方法で環境保護を達成する方が得られる利益が大きいと考えられる。よってより制限的でない他の方法で上述の目的は達成できる。

6 結論

以上から本件条例は憲法22条1項に反するものとして違憲である。

コメントの追加 [法t1]: 目的が複数あることの指摘はOKです、それぞれの対応関係を示して、①の目的は～、②の目的は～、等と論述すると良いです。

コメントの追加 [法t2]: 改行をする等して、読みやすいようにしましょう。

コメントの追加 [法t3]: 目的できることもできませんか？

設問2

1 被告の反論

本地条例による規制はタクシーの運転自体は禁止されないことから狭義の職業選択の自由についての強力な規制ではなく営業の自由に関するものであるから、立法府の裁量に委ね緩やかに判断すべきであると反論する。

2 私見

(1) 上述の通り、憲法 22 条 1 項は営業の自由も同様に保障していると言える。

(2) 本条例は自然保護地域内での運行について許可制を設けており、タクシー事業そのものについての禁止ではない。

したがって本条例により狭義の職業選択の自由が直接制限されたとは言えず、営業の自由に対する制約しか認められない。

(3) 経済的自由は社会相互関連性があるため、立法機関によって専門的に調節を行う音が適切であると言えるため、経済的自由に対する制約については立法裁量に委ねられる。

そのため規制を行う必要性があり、その規制を行う手段が合理的でなければ違憲であるとする。

(4) 本件条例 4 条 1 号柱書によればタクシーは電気自動車でなければならないとされている。この規定の目的は自然保護地域内の環境保護のためである。そのため本件条例によって排気ガスを発生させない電気自動車を利用させることによって自然保護区域の環境保護を図ることは合理性があると言える。

また本件条例 4 条 1 号はエアバックの設置と A E D の搭載によって利用者の安全を図ろうとしている。これに関しては利用者の安全を守るため目的も手段も合理的であると言える。

さらに本件条例 4 条 3 号イ、ハは安全確保のために試験で合格したタクシー運転手であることと、10 年間無事故のタクシー運転手に限ることが規定されている。この自然保護地域内では地形に慣れていない者による事故が多発していたことからこのような規定を設けていることは合理的であると言える。

よって上記の規定は憲法 22 条 1 項に反するものではない。

(5) しかし本件条例 4 条 2 号、3 号ロは営業所を B 市内であることに限定し、また B 市内においてタクシー運転の経験が 10 年以上ある者であることを要件としている。この規制の目的は自然保護地域内の安全の確保である。自然保護区域内の安全を確保する目的であるのに地形の違う B 市内での経験を求めても自然保護地域内では不慣れなため事故を起こすリスクも考えられ、そうであれば資源保護区域内での実技試験を課したり、自然保護区域内での運転の経験を条件にする方が安全の確保のために適切であると言え、目的と手段の間に合理的関連性が認められない。

したがって本件条例 4 条 2 号、3 号ロは憲法 22 条 1 項に反する法律である。

コメントの追加 [法t4]: 被告の反論をもう少し記載すること。手段の部分の反論等。

コメントの追加 [法t5]: ○○内で運転することは禁止されていない、と具体的にかくこと。

コメントの追加 [法t6]: ここで運行をしたい、と言っているのではないですか？

第3回 再チャレ 2014 憲法

(6)C は電気自動車を購入していないから本条例4条2号、3号ロの要件を除いたとしても4条1号を満たさないからA県のCに対する運転許可申請に対する不許可処分は適法である。

以上

0823 勉強会 憲法

【設問 1】

第 1 本件条例 2 条、4 条が職業選択の自由（22 条 1 項）に違反していると主張する。

1 本件条例 2 条・4 条によって、C 社は自然保護地域での運行の新規参入が制限 s あれている。

2 憲法 22 条 1 項は職業選択の自由を保障している。本条にいう職業選択の自由とは、職業の開始・継続・廃止の自由（狭義の職業選択の自由）及び職業遂行の自由を意味する。憲法 22 条 1 項が職業選択の自由を保障したのは、職業が、自己の生計を維持する手段であるとともに、かかる自由が保障されることが社会的分業による利益を社会が享受するために必要であるからであり、さらに、職業は個人の人格的価値とも不可分だからである。

そして、このような観点に鑑みて、タクシー事業は職業であり、したがって、タクシー事業の開始・継続・廃止及びその遂行について、憲法 22 条 1 項による保障を受ける。よって、より多くの観光客の獲得を期待できる B 市の自然保護地域でのタクシー事業に新規参入することは憲法 22 条 1 項の保障を受ける。

3 もっとも、職業は、本質的に社会的な経済活動であり、その性質上、社会的相互関連性が大きいものであるから、公共の福祉に基づく必要かつ合理的な制約を受けることがある。憲法 22 条 1 項が「公共の福祉に反しない限り」、職業選択の自由を保障するとしているのも、そのためである。したがって、本件条例の許可制が、公共の福祉に基づく必要かつ合理的な規制であるといえる場合には、憲法 22 条 1 項に反するものではない。

4 職業は、その種類、性質、内容、社会的意義及びその影響が多様であり、規制が必要とされる目的も社会経済の円満な発展等を目的とする積極的なものから、国民の生命や財産を守ることを目的とする消極的なものまで様々である。したがって、職業の自由を制約する規制が公共の福祉に基づく必要かつ合理的なものであるか否かは、これを一律に論ずることができず、具体的な規制措置について、規制の目的、必要性、内容、これによって制限される職業の自由の性質、内容及び制限の程度を検討し、これらを比較衡量したうえで決定されなければならない。

5 （1）積極目的を実現するためにどのような規制が必要かは基本的には立法府が判断するものであるから、積極目的規制の場合には明白の原則によって合憲性を審査する（小売市場事件）。消極目的からなされる強力な制限である許可制の場合は、職業の内容に対する規制では実現できない場合に限り合憲であると解されるから LRA の基準によって合憲性を審査する（薬事法事件）。

（2）本件条例は、タクシー輸送の安全確保及び、自然保護地域の自然保護が目的である。また、本件条例 4 条では許可の要件として、B 市内に営業所を有していることに関する年数の規定がある。よって、本件条例は消極目的からなされる強力な許可制であるといえる。

（3）本件において、車の排気ガス排出の抑止や交通事故の防止においては、B 市内で一定期間継続して営業所を保有することは、必要はない。例えば、B 市外に一定期間継続して営業所を有するタクシー事業者が D 自動車会社以外の電気自動車を用いて自然保護地域で運行することでも、車の排気ガス排出の抑止と安全な運転は確保することができるからである。

6 よって、本件条例 2 条、4 条が職業選択の自由（22 条 1 項）に違反している

コメントの追加 [法11]: 結論は？ゆえに、～という自由に対する制約の違憲性が問題になる等書くこと。

コメントの追加 [法12]: このように規制目的によって拘子定規にあてはめることは、あまり高い評価が付きません
今回の問題には複数の目的があることに気づくことができればよかったです

【設問2】

第1 被告の反論について

1 本件条例はタクシー事業者の健全な発達も目的としていることから、積極目的であるといえ、違憲となるのは、条例制定機関であるB市の裁量が著しく不合理な場合に限られるとの反論が考えられる。

2 本件においては、B市の自然保護地域以外であればタクシー運行が可能であることからいっても、B市の裁量が著しく不合理であるとはいえないと反論する。

第2 自身の見解について

1 本件においては積極目的と消極目的の要素があるとはいえ、主な目的は消極目的である。そのため、上記設問1と同様な理由から本件条例は憲法22条1項に違反する。

また、仮に積極目的であったとしても、車種要件がD自動車会社のみが製造している電気自動車に制限することは、既にD自動車会社から電気自動車を購入しているB市内営業所のタクシー会社に便宜を図るためであると捉えざるを得ない。営業所に関する年数要件についても市内タクシー会社と市外タクシー会社とで扱いが異なる理由も見つからず、B市の裁量は著しく不合理であるといえる。

2 よって、本件条例2条、4条が職業選択の自由（22条1項）に違反している

司法試験 平成 26 年 憲法

第 1 設問 1

1 C 社の主張

C 社は、A 県 B 市の自然保護地域でタクシー事業を行おうとし、本条例に基づき許可の申請をしたところ、本条例の要件を満たさないとして不許可となっており、C 社は A 県 B 市の自然保護地域でタクシー事業を行うことができない。

そこで、要件を定めた本条例 4 条は憲法 22 条 1 項に反し無効であって、不許可処分は取り消されるべきであると主張する。

2 保障範囲

22 条 1 項は、職業選択の自由を保障している。職業選択の自由とは、自己の従事する職業を決定する自由を意味する。もっとも、自ら選択した職業を遂行できなければ意味がないため、**同条は、職業遂行の自由、つまり、営業の自由をも保障している。**

職業とは、生計を維持するための継続的活動を意味するところ、C 社はタクシー事業を生計維持のための事業として継続的に活動しているので、C 社のタクシー事業はこれに該当し、22 条 1 項で保障される。

3 権利制約

C 社は、A 県でタクシー事業を行うこと自体は制限されていないものの、不許可処分により自然保護地域（以下、「当該地域」）における運行が許可されず、当該地域でのタクシー営業ができなくなっている。

ゆえに、本条例の許可要件を定めた 4 条は C 社の**営業の自由を制約**している。

4 違憲審査基準

22 条 1 項は、公共の福祉に反しない限りという留保を付けているから、確かに営業の自由といえども、一定の制約を受ける。

しかし、職業は、分業社会において、これを通じて社会の存続と発展に寄与する社会的機能分担の活動たる性質を有するものである。ゆえに、営業の自由は精神的自由に準ずるほどの重要な権利である。

そして、**規制態様**について、本条例は、許可制をとっており、本条例 4 条の要件をすべて満たさない限り当該地域での営業が一切できなくなっている。許可制は、単なる職業活動の内容及び態様に対する規制を超えて、職業選択の自由そのものに制約を課すもので、職業の自由に対する強力な制限といえる。**本件では C 社は当該地域で営業をするために A 県に対する申請をしているのであって、職業選択の自由に準ずる強力な制約であるといえる。**

よって本条例 4 条が違憲かどうかは、目的が重要で、手段が目的との関係で必要最低限度であるかで判断する。

5 検討

まず、本条例が許可制を採用し、本条例 4 条の要件を定めた目的は、**当該地域における輸送の安全確保、自然環境保護および観光振興**にあるとされている（本条例 1 条）。

しかし、これらの目的は、**名目的に定められているだけに過ぎず、本条例は、C 社の新規**

書式を変更: 蛍光ペン

コメントの追加 [法t1]: 上記で職業遂行の自由、つまり、営業の自由と定義されています（上記黄色マーカー）。職業遂行の自由を制約しているとの主張と理解しましたが、下記黄色マーカーと不整合ではないですか。
仕事ができない＝職業開始の自由に対する制約では？

コメントの追加 [法t2]: 許可制以外に、どのような要件が課されているのかも指摘できると良いです。

書式を変更: 蛍光ペン

コメントの追加 [法t3]: そもそもこの目的を達成するための手段として、タクシー事業者を規制することが必要といえそうですか？

コメントの追加 [法t4]: なぜそういえるのでしょうか。今回は目的が複合的であることが特徴でした

参入の動きに対し収入減を懸念した B 市のタクシー事業者の団体による C 社参入阻止を訴える反対集会を開くなどの反対運動とともに A 県や B 市に適切な対応を求めた結果、制定されたものである。また、本条例の制定には、A 県に本社のある D 自動車会社だけが本条例 4 条の車種の要件を満たす電気自動車を製造販売していることも考慮されている。そして、B 市に営業所を構えるタクシー事業者のほとんどは、本条例制定より前に、既に D 社の自動車を購入している。

これらの事情からも、目的は、A 県 B 市のタクシー事業者の経営を保護し、A 県に本社のある D 社の優遇することにあるといえる。

そうすると、すでに、当該地域において、路線バスとタクシーを除く車両の通行が禁止され、B 市のタクシー事業者が多大な収入を得ていたこと、B 駅に首都圏に直結する特急列車の乗り入れが新たに決まり、観光客の増加が見込めていたことをかんがみると、B 市のタクシー事業者の保護の必要性は薄いから重要な目的があったと言えない。

D 社についても、経済的に利益優遇されるような特段の事情があるわけでもないから、重要な目的があったと言えない。

目的が重要といえても、規制の態様として許可制として、C 社の新規参入を排除するのではなく、B 市のタクシー事業者のみに対して、優遇措置を設けるなどもできたはずである。

以上から、本条例 4 条の要件は違憲であり、C 社への不許可処分は取り消されるべきである。

第 2 設問 2

1 違憲審査基準

被告からは、2 2 条 1 項が公共の福祉に反しない限りという留保をつけているのは、職業がその性質上、経済的な活動で社会的相互関連性が大きいものであるから、公権力による規制の要請が働くためであり、**緩やかな基準で審査すべき**であるという反論がなされると考えられる。

たしかに、経済的な活動に対しては公権力による規制の要請が働くが、精神的自由に比べて重要性が大きく低下するといえるわけではなく、このことを理由に緩やかな審査とすべきではない。

2 目的

被告としては、目的は本条例 1 条に定めているものであると反論がなされると考えられる。

確かに、1 条の目的のいうとおり、当該地域は、観光客増加の影響で、車の排気ガスによる原生林の損傷、湖の汚染の問題が深刻となり、自然環境の保護が必要となっている。

また、当該地域内の道路ほとんどは道幅が狭く、片方が崖で曲がりくねっており、人身事故や車同士の接触事故など交通事故が多く発生していたから、それを防止する必要性もあった。

これらの問題を解決して、A 県で最大の観光都市である B 市の観光振興を図る必要があ

コメントの追加 [法5]: 目的で切るのは OK です。ただ、目的が重要だとしても、規制手段はどうでしょうか？というところにも触れると◎

コメントの追加 [法6]: 職業遂行の自由に対する制約である、と反論できる

コメントの追加 [法7]: そこに争いはなく、評価に争いがあるのでは？

ったことから、1 条の目的に合致する。

ゆえに、被告の反論として、積極目的規制であるから、その性質上、政策的判断が不可欠であるから、緩やかに審査されるべきであると考えられる。

3 規制態様

被告としては、本条例 4 条の要件自体の内容の達成難易度を考慮して、規制態様の強弱を判断すべきと反論がなされると考えられる。

確かに、容易に達成できる要件であれば、実質的に規制があるとは言えないと考えられるため、要件を各々検討し、違憲かどうか判断すべきである。

(1) 1 号について

1 号は車種を電気自動車とし、エアバッグ、AED を搭載した自動車を要件とする。

D 社への利益誘導のためといえるならば、違憲である。しかし、同号が電気自動車(柱書)を要件とする理由は、排気ガスの排出を防ぎ、環境保護を図るためである。これは、積極目的のからなされる規制であり、当該規制措置が著しく不合理であることが明白な場合に違憲とする。電気自動車を購入すれば、B 駅の傍らのタクシー乗り場と自然保護地域にあるタクシー乗り場に、電気自動車のための充電施設を設けられていることから、容易に充電も可能であるから、著しく不合理な規制とは言えない。

一方で、エアバッグ、AED を搭載した(イ、ロ)電気自動車は D 社しか販売していないことから、強制的に D 社から購入せざるを得ない。このような規制は強力な規制であると言える。

ゆえに、目的が重要で、手段が目的との関係で必要最小限度のものである場合に限り合憲とする。

本件では、目的は人の安全であるとはいえ、本条例 4 条 3 号イには、運転手の試験合格要件を課しており、エアバッグはともかく、AED という機材が備わっていても、この安全性は担保があるといえる。

よって、手段が最小限度とは言えず、本条例 4 条 1 号は違憲である。

(2) 2 号、3 号について

2 号、3 号は、継続的に当該地域での運転経験を要求して、事故を防ごうとするものであり、消極目的規制である。

2 号、3 号は、長期間、B 市での営業を強いること(ロ)や、B 市外での無事故(ハ)を要求していることになることから、強力な規制であると言える。3 号イは交通事故を防ぐため必要最小限度の規制であり合憲である。

3 号ロ、ハは、3 号イで安全性を担保できることから、必要最小限度の規制と言えず、違憲である。

4 以上から、本条例 4 条要件のうち、1 号柱書、3 号イが合憲であるといえる。C 社は、要件を満たさないで、本件不許可処分は適法になされているといえる。

以上

コメントの追加 [法t8]: 条件ごとに検討できていることは OK

コメントの追加 [法t9]: ?

コメントの追加 [法t10]: 目的との関連性がない手段でも、規制の達成が容易であれば許されることになりませんか？

書式を変更: 蛍光ペン

コメントの追加 [法t11]: この違憲である、という文章はいらない

書式を変更: 蛍光ペン

書式を変更: 蛍光ペン

設問 1

1 C 社は、本条例 4 条によって B 市の自然保護地域においてタクシーの運行をすることができなくなっている。そこで、本条例は C 社の自然保護地域においてタクシーの運行をする自由(以下「本件自由」という)を侵害し、違憲ではないかある。

2 憲法 21 条 1 項(以下法名省略)は職業選択の自由を保障しているが、選択した職業を自由に遂行できないと、職業選択の自由を保障した意味がなくなる。したがって、21 条 1 項は営業の自由も保障していると解する。

そして、自然保護地域におけるタクシーの運行は、タクシー事業の一環であり、別の事業とはいえないので、本件自由は営業の自由として保障される。

3 営業所に関する年数要件及び運転者に関する要件をみたさなければ、許可が得られず、自然保護地域におけるタクシーの運行が行えないので、許可制は本件自由を侵害している。

4 もっとも、本件自由も無制約ではなく、公共の福祉(22 条 1 項)による制約を受ける。では、上記制約は正当化されるか。違憲審査基準が問題となる。

(1) この点、規制の目的は積極目的から消極目的まで多岐にわたり、規制される職業の種類や規制の程度は多種多様である。そこで、規制の目的、必要性、内容、制限される職業の自由の性質、内容および規制の程度を考慮して決すべきである。

(2) 営業の自由のような経済的自由は、金銭での回復も可能であり、社会相互関連性も大きく、公権力による規制の要請も強いので緩やかに審査すべきとも考えられる。

しかし、職業は自己の個性を全うすべき場であり、個人の人格的価値とも不可分の関連を有するので重要な権利といえる。また、本件での目的は、自然保護地域におけるタクシーの運行を規制し、A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシーによる輸送の安全を確保することと、自然保護地域の豊かな自然を保護するとともに観光客のより一層の安全・安心に配慮して観光振興を図ることであり、輸送の安全を確保するという消極目的に加えて、自然保護および観光促進を図るという積極目的の両方の側面がある。そのため、裁判所は立法府の政策的判断を尊重すべきであるとは一概には言えない。また、許可制は単に運行の方法を規制するだけでなく、運行そのものを妨げているので制約は強い。

(3) そこで、目的が重要で、手段が効果的かつ過度でない場合に、規制は正当化されると解する。

(4) この点、良好な環境を守るとは地域住民の健康や生命、経済活動を維持するうえで必要不可欠なため、自然保護地域におけるタクシーの運行を規制し、A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシーによる輸送の安全を確保し自然保護地域の豊かな自然を保護するとともに観光客のより一層の安全・安心に配慮して観光振興を図るという許可制の目的は重要である。

しかし、本条例第 4 条では、自然保護地域において運行するタクシーの車種は、次に掲げ

コメントの追加 [法t1]: 問題提起ちゃんとできるように
なっています。OK です。

コメントの追加 [法t2]: もう少し詳述する、～という理
由から、開業・廃業の自由も保障されている、等。

コメントの追加 [IH(3): 開始の自由について書く

コメントの追加 [法t4]: 問題の所在に気付くことができ
ており、GOOD

コメントの追加 [法t5]: そこで、に行く間の理由が欲し
い。ここをより深く判例も交えて論じることがで
きれば、他の人よりもぐんと点数がつくようになりま
す

コメントの追加 [IH(6): ・薬事法を使う
・薬事法の射程を及ぼせるべき
・目的は複合的だが、許可制
・自分の力では変えられない点で強力な規制

コメントの追加 [IH(7): 目的で切ることもできる

コメントの追加 [法t8]: 今回は目的、許可制、許可条件
に対するつつこみをするべきでした。いまのところ半
分ほどできている印象です

る要件の全てを満たす電気自動車でなければならないとし、その要件に「自動体外式除細動器（AED）を搭載していること。」と規定している。確かに AED を搭載していれば、人身事故や車同士の接触事故など交通事故が起こった際に、人命救助が容易になりタクシーによる輸送の安全を確保するのに効果的であるように思われる。しかし、AED は非常に高価なものであるため、一般の観光バスであっても同機器が搭載されていることは少ない。よってそれをタクシー業者に搭載させることは、タクシー業者に過度な負担を強いることになる。

（5）したがって、手段が過度であるといえ、規制は正当化されない。

5 よって本条例は違憲である。

設問 2

1 上記主張に対して被告は、C社はA県内でタクシー事業自体を行うことは可能であるのだから本条例は21条1項に違反しないこと、およびB市自然保護地域を保護するためには規制はやむを得ないことを反論すると考えられる。

コメントの追加 [法9]: 反論 OK

2 （1）前者については、C社は、A県から遠く離れた都市でタクシー事業を行っていたが、その後タクシーの利用客自体が大幅に減少し、業績が悪化したために新たな事業地として、一大観光地であるB市の自然保護地域に注目したのであるから、C社にとってはA県でタクシー事業を行うというだけでは業績の回復ができず、A県のB市でタクシー事業を行うことが非常に重要であるといえる。そしてB市でタクシー事業を行うためには、本条例に定める車種、営業所及び運転者に関する要件を満たさなければならず、特に4条3号ロの「B市に営業所を置く同一のタクシー事業者において10年以上継続して運転者として雇用され、又はB市内に営業所を置いて10年以上継続して個人タクシー事業を経営した経歴があること。」という要件は、実質的にはA県から遠く離れた都市でタクシー事業を行っていたC社を排除する規定であるといえる。

（2）よって、C社がA県内でタクシー事業自体を行うことは可能であるからといって本条例が21条1項に違反しないとはいえない。

3 （3）後者については、たしかにB市の自然保護地域は日本有数のものであり、B市は全国各地から年間500万人を超える観光客が訪れるA県で最大の観光都市であることからその保護の重要性は認められる。そうであるとしても、B市は、A県に本社のあるD自動車会社だけが車種に関する要件を満たす電気自動車を製造・販売していることを考慮し、本条例の制定に伴い、新たにB駅の傍らのタクシー乗り場と自然保護地域にあるタクシー乗り場に、電気自動車のための充電施設を設けている。そして、B市に営業所を構えるタクシー会社の多くは、本条例の要求する車種要件を満たす電気自動車を既にD自動車会社から購入している。これを見ると、B市が本条例を制定した目的は、自然環境地域の保護を名目としたB市のタクシー事業者の保護にあるように思われる。自然保護地域を保護するためだけであれば、車種に関する要件を満たす電気自動車を製造・販売しているのがA県に本社

のあるD自動車会社だけである必要はない。

(4) によって、 B 市自然保護地域を保護するために規制はやむを得ないとは言えない。

以上

平成 26 年司法試験過去問（憲法）

設問 1

1 C 社の主張

C 社としては、本条例 4 条の運航許可基準は、職業選択の自由を制約するものであり、憲法 22 条 1 項に違反して無効であると主張することが考えられる。

2 保障範囲

憲法 22 条 1 項は職業選択の自由を保障している。職業には、自己の生計維持や社会的分業といった意義がある。このような職業の自由は、職業の開始・継続・廃止の自由（狭義の職業選択の自由）のほか、選択した職業を遂行するための「営業の自由」が保障されなければ、十分に保障されない。したがって、憲法 22 条 1 項は、狭義の職業選択の自由だけでなく、営業の自由も保障している。

3 職業選択の自由への制約

本条例は、タクシーの運航許可の基準として、車種条件、営業所に関する年数条件及び運転者に関する要件を設けている。

C 社はこれらの条件を満たさなかったため、A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシー事業に参入することができなかった。本条例は、C 社が A 県 B 市の自然保護地域におけるタクシー事業に参入するという狭義の職業選択の自由を制約している。

4 判断枠組み

職業は、社会的相互関連性が大きいものであるから、公共の福祉による制約を受ける。そして、職業は、その種類、内容、性質、社会的意義及び内容に応じて多種多様であり、職業に対する規制も事情に応じてさまざまである。したがって、職業選択の自由に対する規制は、規制の目的、必要性、内容、これによって制限される職業の自由の性質、内容及び制限の程度を検討し、これらを比較考量して決定しなければならない。

本条例の目的は、本条例 1 条によると、観光客のより一層の安全・安心に配慮して観光振興を図ることとある。そして、規制の内容を見ると、車種要件、営業所要件、運転者要件がある。車種要件は、自然環境を保護するための規制である。また、営業所要件及び運転者要件は、自然保護地域の道路に精通した地元のドライバーが安全にタクシーを運行するようにするための規制である。条例制定の契機となったのは、自然保護地域内の交通事故と原生林の損傷である。規制の内容及び経緯からして、本条例の目的は、観光客の安全の確保及び自然環境の保護という消極目的であり、観光振興は副次的な目的である。

本条例の規制の態様を見ると、自然保護地域においてタクシーを運行するためには、A 県知事の許可が必要である。これは狭義の職業選択に対する強度の制約である。

一般に許可制は、狭義の職業選択の自由そのものに制約を課すもので、職業選択の自由に対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であることを要する。そして、規制の目的が消極目的である場合には、専門技術的判断の必要性が低く立法裁量が大きくないため、許可

コメントの追加 [法1]: 制約の態様に言及すること

制に比べて職業の自由に対するより緩やかな制限である職業活動の態様による規制によっては目的を十分に達成することができないと認められることが必要である。

5 許可制及び許可条件の合憲性

本条例の目的は、上記のとおり、観光客の安全の確保及び自然環境の保護である。よって、本条例は消極目的規制である。そしてこの目的は、重要な公共の利益のためであると言える。

まず、許可制を採ることが必要かつ合理的な措置といえるかを検討する。

自然保護地域では、自然保護地域内の道路の運転に不慣れな自家用車と観光バスによる交通事故が発生していた。タクシーによる交通事故が多く発生していたという立法事実はない。よって、C社としては、道路の安全の確保のため、タクシー事業者を免許制とすることは必要かつ合理的な措置であるとは言えないため、許可制自体が違憲であると主張する。

次に、許可条件の合憲性について検討する。

車種条件のうち電気自動車を課する条件は排気ガスによる原生林の損傷を防ぐために設けられた規制である。原生林の損傷が問題となって以降、自家用車での乗り入れは禁止されており、交通量は減少している。ハイブリッド車は、排気ガスを全く出さないわけではないが排気ガスがガソリン車より少なく、電気自動車よりは安価で事業者への負担が少ない。よって、電気自動車のみに許可条件を限定しなくとも、電気自動車及びハイブリッド車を許可条件とすることで目的を達成することができる。よって、4条1号柱書は、他のよりゆるやかな制限の規制により目的を達成することができるため、違憲である。

営業所要件は、5年以上継続して市内に営業所を有していることを許可条件とするものである。新規にB市内に営業所を開設した事業者であっても、十分な技量を持つタクシー運転手を雇用すれば安全な観光客の輸送は可能である。よって、営業所要件（4条2号）は他のよりゆるやかな制限の規制により目的を達成することができるため、違憲である。

運転者要件は、自然区域に関するB市の試験に合格すること、10年以上B市でのタクシードライバーとしての経験があること（ロ）、及び過去10年に交通違反がないこと（ハ）を要件としている。このうち、ロについてはB市以外から参入しようとするタクシー事業者にとっては、事実上既にB社で雇用されているタクシー運転手又は個人タクシーを営んでいるタクシー運転手を雇用しなければ、参入することができず、狭義の職業選択の自由への制約が大きい。このような制約の強い規制を採らなくとも、B市以外で十分なタクシードライバーとしての経験があるタクシー運転手を運行に従事させれば、安全の確保という目的は達成可能である。また、ロについても、一度タクシー運転手が事故を起こせば10年間は自然保護地域内のタクシー営業に従事させることができなくなることから、こちらも狭義の職業選択の自由への制約が大きい。他方で、ロ及びハは自然保護地域内の運転に不慣れなタクシードライバーが交通事故を起こすことを防止するため規制であるところ、この目的は講習の実施等の他のより制限的でない方法でも達成可能である。よって、4条3号ロ及びハは違憲である。

よって、C社としては、仮に許可制が合憲であるとしても、許可条件のうち4条1号柱書、2号及び3号ロ・ハが違憲であると主張する。

コメントの追加 [法t2]: 今回は目的が複合的であることが論点でした

コメントの追加 [法t3]: タクシー同士の交通事故がないとは記載がありません、車同士にタクシーも含まれるかもしれません。そのため、立法事実はない、と記載することは△

1 B市の反論

B市としては、本条例の目的は、観光振興という積極目的であると主張する。条例1条の目的には、「観光振興を図ることを目的とする」と規定しているし、許可条件も安全を確保して観光客に安心して自然保護地域を訪れてもらい、自然保護地域についての知見を有するタクシー運転手が観光客に対応できるようにするために設定しているからである。

積極目的の場合、憲法は国の責務として積極的な社会経済政策の実施を予定していることから、立法府の裁量が広く認められる。よって、本条例の合憲性は、立法府がその裁量権を逸脱し、当該法的規制措置が著しく不合理であることの明白である場合（明白性の原則）に限って、違憲と判断すべきである。

許可制は、観光客が安心して自然保護地域を訪れることができるよう、必要な車両・実績・人材を有したタクシー事業者にタクシー事業を認めるための規制である。この措置が著しく不合理であることが明確であるとは言えず、許可制は合憲である。

許可条件について見ると、車種条件のうち電気自動車を課する条件は排気ガスによる原生林の損傷を防ぐために設けられた規制である。営業所要件は、自然保護地域でのタクシー営業に関して知見を有することを許可の条件とすることで、安全にタクシーを運行し、観光客に自然保護地域の自然環境等について適切に情報提供できるようにするための規制である。また、運転者要件は、自然保護地域の道路の状況及び自然環境についての知見を有し、自然保護区域内で安全にタクシーを運転できる技量を持った運転手のみが自然保護地域内で運航できるようにするための規制である。これらの条件は、観光客のより一層の安心・安全に配慮して観光振興を図るという目的を達成するために、著しく不合理であることが明白であるとは言えない。したがって、許可条件は合憲である。

よって、B市としては、許可制の採用は合憲であり、C社が違憲と主張する許可条件も合憲であると主張する。

コメントの追加 [法4]: というより、目的は複数あることを前提に両者の立場から論じるべきでした

2 私見

本条例の目的は、観光客の安全の確保及び自然環境の保護であると解する。なぜなら、規制の内容は、直接的には観光客の安全及び自然環境の保護に資する規制だからである。まず、車種条件のうち電気自動車を課する条件は原生林の損傷を防ぐためのものである。エアバッグ・AEDの要件は、万一の交通事故の際に観光客の生命を守るための規制である。また、営業所要件及び運転者要件も、自然保護地域の道路状況に熟知したタクシー運転手がタクシーを運行するようにするための規制である。許可条件の中には、直接的に観光振興に資することとなるような規制はないから、本条例の目的は消極目的である。

したがって、本条例が合憲といえるためには、それが重要な公共の利益のために必要かつ合理的な措置であることを要し、緩やかな制限である職業活動の態様による規制によっては目的を十分に達成することができないと認められることが必要である。

まず、許可制自体については、確かに自然保護地域内でタクシーによる交通事故が多く発生しているわけでないが、安全性確保のため全国的に採用されており、必要かつ合理的な措置といえる。したがって、許可制自体は合憲である。

次に、許可条件について検討する。これについては、C社の主張のとおり、他のよりゆるやかな制限

の規制により目的を達成することができるため、許可条件のうち4条1号柱書、2号及び3号ロ・ハは違憲である。

以上