

令和 2 年司法試験憲法

第一 規制①について

(1) 憲法 22 条 1 項における「職業選択の自由」には、職業の選択、すなわち職業の開始・選択・廃止において自由であるばかりでなく、選択した職業の遂行自体、すなわちその職業活動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。したがって、憲法 22 条 1 項にいう職業選択の自由には、狭義における職業選択の自由だけでなく、職業活動の自由の保障をも包含する。

規制①の内容が、高速路線バス事業の運営者の職業継続の自由、およびこれから高速路線バス事業の参入を考えている者の職業開始の自由を制限し、憲法 22 条 1 項に反するのではないか。

規制①は、生活路線バスを運行する乗り合いバス事業者のみが、国土交通大臣の許可を受けたうえで運行できるものとし、そして生活路線バスの運行許可を、既存業者の経営安定を害さない場合に限り、既存の生活路線バスが運営していないろせんにおいて許可するものとして、上記自由を制約している。

(2) もっとも、同条 1 項によれば、公共の福祉に基づく最小限の制限については許容される。

職業選択の自由は、現に高速路線バス事業を営んでいる者にとってだけでなく、これから高速路線バス事業に参入しようとする者にとっても、生活に関わる重要な権利である。そして規制①は、高速路線バス運行の要件を厳格にして、新規の事業者の参入を困難にさせるだけでなく、要件を満たさない限り再度参入できないとする点で現に高速路線バスを運行している業者にとっても強度な制約である。

他方、規制①の目的は、生活路線バスを確保することで公共交通の拡充・維持にあるから、社会経済政策目的を有する積極的なものであり、裁判所の審査能力が必ずしも高くない。

(3) そこで、中間的な基準、すなわち①重要な目的達成のために②実質的関連性がある③十分合理的手段か否かで審査する。

(a) 本件制約①の目的は、前述のとおりである。地方の大幅な人口減少に伴い生活路線バスの減便や廃止が相次ぎ、これによって地域の生活路線バスに依存す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多大な支障が来たされる。そこで高齢者が自家用車を使わざるを得ないという事態が生じて、結果として高齢者の運転ミスによる人身事故の発生が続いている。したがって。上記目的は、地域社会の住民の生活ひいては身体生命にもかかわる以上、重要であるといえる。

(b) 次に、規制①の手段について検討する。

確かに、高速路線バスを運行するには生活路線バスに参入する必要がある、この規制は生活路線バスへの新規参入の動機にはなりうる。

しかし、生活路線バスの廃止・減少の原因は地方の人口減少である。そもそもそのような地域に生活路線バスの参入をしようとする者は少なく、仮にそのような状況で参入すれば、既存の業者の経営にとっては競争関係にあり、参入の要件を満たすのは困難である。高速路線バスを運営していた者が貸し切りバス事業に転じて、その後生活路線バス事業者から受託すれば高速路線バスを運行できるが、前記事情から、生活路線バス事業者が新たに高速路線バスの委託事業に参入する経営体力があるとは考えにくい。

したがって、規制①によって、生活路線バスの増加は見込めず、上記目的達成につながらないから、実質的関連性がないと考えられる。

よって、規制①は最小限の手段とは言えない。

第2 規制②について

(1) 特定区域外に居住する住民が、特定区域に自家用車で入る自由は、憲法 22 条 1 項にいう「移転」の自由に含まれる。規制②は、特定区域外に居住する住民が、特定区域に自家用車で入る自由を制約し 22 条 1 項に反し違憲ではないか。

(2) そこで規制②は「公共の福祉」に基づく最小限の制約か否かを検討する。移転の自由、伝統的には自由な取引の前提として経済的事由件とされているが、思想意見の交換に資するため、民主政の過程で是正困難な精神的自由権の側面も有する。

他方、規制②は、通行を禁止するものの、時間帯が限定されるため、それほど強い態様までとはいえない。ただ、その目的は、交通渋滞による通行障害の除去を目的とするものであり、消極目的規制といえ、裁判所による審査が比較的容易である。

(4) そこで、緩やかな基準すなわち①目的が正当であり、②手段との間に合理的関連性があり、③手段自体も合理的であれば最小限と解する。

(a) 本件規制②の目的は前述の通りである。これは、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及ぼしているため、住民の安心安全な生活を保護するため正当といえる。

(b) この手段によって、特定区域に定められた時間帯の自家用車が減少する、ひいては交通の渋滞を防止し、住民の歩行や緊急車両の通行がスムーズになると予想される。確かに渋滞の原因は観光バス等にもある。しかし、少人数しか乗れない自家用車を制限したほうが、同じ観光客数に対して制限できる車の絶対数は大きいといえる。

よって、自家用車のみを規制することは、上記目的と合理的関連性を有すると評価できる。

(c) また、規制のかかる時間帯について、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、住宅密集地では通勤通学の時間帯が想定されている。また、規制からは特定区域の住民また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は除かれる。したがって、目的との関連で一応合理的な手段といえる。

以上により、規制②は最小限の手段といえ、合憲である。