

模範の如く

この本問の

第1 規則①について

1. 規則①は高速路線バスの運行のみの事業を許さないものだから
憲法22条1項の職業選択の自由^{具体的権利として}に反するか否かが問題となる。

職業選択の自由には、自分が従事する職業を決定する自由ならびにその
決定した職業を遂行する自由が含まれる。

2. 職業選択の自由は、「公共の福祉に反しない限り」ともあるように、^(他の)
精神的自由と比べてより強度の規制が許される。特に社会的・経済的な
弱者を保護する目的の場合、立法府の政策的判断によるべきだから、
その裁量に委ねられるべきである。ただし、自分が従事する職業を決定する
自由(狭義の職業選択の自由)に課される制約は職業の自由^に
に対する強かな制限となる。そのため、立法府の広い裁量が認められると
しても、重要な公共の利益のために必要かつ合理的な措置となつては
ならない。具体的には、その規制の目的・内容や必要性、失われる
職業の自由の中身や程度なども比較考量して判断される。

3. (1) まず、規則①の内容と目的について検討する。規則①は、
現在高速路線バスのみ運行する事業者の営業維持・継続を許さ
ない。また、そのような事業者が事業を継続するためには生活路線
バスへの新規参入が必要なもの、既存の生活路線バスを運行
する事業者の経営を^{妨害}しないよう、既存の事業者がいない区域
でしか参入できない。それは、誰もバスを走らせていない、つまりは
利益が見込めないような区域にしか参入できないことを意味する。
このことから、現在高速路線バスのみ運行する事業者にとっては、
事業をやめるか、同じバス業とはいえ車両や人員が大きく変わる

第1問

問題の2つは、
本問で問題となる
権利が具体的権利
領域、この場合は
職業選択の自由
と、職業選択の自由
の範囲を
はばくする
必要がある

第

問

生活路線バスへの参入（しかも利益がほぼ見込まれない）がの二枚を強いられることになる。これは実質的に、職業の職業選択の自由に対する規制に等しい。〔要するに、従事する事業について、やむを得ないか自分で選んでいない事業もやらざるをえない状況で、自由に決定できない。〕このように規制①を定める目的は、地方の高齢者や高校生の移動手段の確保のため生活路線バスを運行する事業者の収益も改善することにある。これは、社会的弱者である高齢者や高校生、経済的弱者である生活路線バス運行事業者を保護する積極目的であるといえる。

(2) 次に、規制①の必要性和失われる自由について検討する。(1)の目的に照らして、実際に生活路線バスが安価で便利な交通手段であることもふまれば、必要性は認められる。生活路線バス事業が慢性的に赤字であることも考えれば尚更である。対して、規制①により失われる職業の自由は、(1)で述べた通り、現在高速バス路線バスのみを運行する事業者の、職業の職業選択の自由である。

各事業者がもはや高速路線バス事業から撤退することもやむを得ないほどの強力な制限があり、規制によって失われる自由の程度は極めて大きい。

(以下、「行目」にある。以後挿入)〔なお、高齢者の運転ミスによる人身事故を防ぐことも目的と考えられるが、これはあくまで副次的なものである。主目的はやはり、移動手段確保と収益改善である。〕

何のマジの行目が?

お入りの際のリール

確認をお願いします。

ここが根拠で。
前負の規制は。
根拠を為す規制は、
いかにしてはいるか？ せめて補償がつかないから。

第

問

4. 以上より、規制①は積極目的であるゆえ、原則として立法府の広い裁量のもと政策的に判断されるべきである。他方、職業の決定の自由を制限するから、重要な公共の利益のために必要かつ合理的といはなければ違憲となる。3-(2)の通り、規制①は公共交通手段の確保という重要な利益のために必要性は認められる。しかし、3-(2)で同様に述べた失われる利益と併せて検討すれば、合理性は認められない。規制①が実施されれば高速路線バスのみ運行する事業者が撤退かノウハウの通じず利益も見込めがたい生活路線バスへの新規参入も送ばねばならず、その経済的不利益は尽大すぎる。これにより運行される高速路線の数のバスの数が減れば、結局公共交通手段が不足し、公共の利益も損なわれてしまう。反論として得られる利益が公共全体に及ぶのに対し損なわれる利益が現在高速路線バスのみを運行する事業者という限られた範囲にしか及ばないということも考えられる。しかし、既述の通り不利益が大きすぎるし、とうてい認められない。

5. よって、規制①は合理的な措置といえないから、憲法22条1項に照らして違憲である。

第 問

第2 規制②について

1. 規制②はある区域・時間帯にて国民の自家用車での移動を許さないものだから、憲法22条1項の移動の自由に対する侵害が問題となる。

同利。
具体的に考えれば良いという

2. 移動の自由は第1の職業選択の自由と同様、公共の福祉による制約が明文に定められている。このことから、やはり強度の規制が課されるという意見もありうる。しかし、移動の自由

移動の自由の
ポイントの2つ
はここ!

は、様々な場所に向いて知覚・情報を得て、自らの意見を形成していくことにつながる。それは、自己表現に不可欠であり、移動の

自由は特に重視される表現の自由を含む精神的自由をも支えているといえる。このことから、移動の自由には強度の規制が

課されてもよいとするのは妥当でない。表現内容中立規制と

同じように考えられるから、[移動の自由の制約は]規制の目的が

正当であり、~~毎~~なおかつその目的と規制手段の間に合理性がなければ違憲となる。

3. (1) まず、規制②の目的を検討する。規制②は特定の時間帯・区域について、特定の時間帯のみ域外からの自家用車の乗り入れを原則として禁止する。これは、地域住民の移動の妨げや、生活への支障となる交通渋滞を排除し、住民の安全・安心な生活を守ることが目的であり、正当といえる。

(2) 次に、規制②の目的と規制手段の間の合理性を検討

する。(1)の目的に照らして、観光地域や大都市区にて週末・

休日の日中は住民以外の自家用車の乗り入れを禁止するのは

よく考えよう
-29-

（第
問
）

論点を
使いたい!

手段として妥当か。自家用車での乗り入れが禁止された場合、
その区域に行くにはバスを始めとする公共交通機関を使うこと
なる。規制①は違憲であるから、この方法によってバスの運行が
確保されることはない。そのため、公共交通機関が必要にあつては
運行しているのか定かでない。さらに、病人が発生した自家用車が
と、併せてその区域に入る必要性が生じた場合などに、
どうやってその車の目的を判断するのかも不明である。また、
集会に参加するための乗り入れを認めないようなことがあれば、
集会の自由をも侵害しかねない。そして、規制②は、自家用車
のみを規制の対象として、観光バス等を挙げている。ない。
むしろ、バスより車の方が通常数は多く、渋滞の原因にも
なりやすい。しかし、特定区域においては観光バスの数は通常
より多いと考えられ、自家用車のみを規制しても実効性があり
認められない。これらのことより、規制②は、(1)の目的を實現
するにあたって、生じる問題への対策が不明かつ域外の権利
を侵害するもので、また(1)の目的を本当に實現できるからとも
定かでない。よって、(1)の目的と規制②の手段の間には
合理性が認められない。
4. 以上より、規制②は手段としての合理性を欠くから、憲法22条
1項に照らして違憲である。

(第 問)

規
の 権利① にもよる。このように権利の組合せに
にくか、にびや。小見出しのタイトルを付ける
たにびやとふいと思ひます。

着目するポイントや各々の良か、にびや。
基本的知識や権利の学習は進んでい
るに感じました！

0 権利② の 構成は 分かりやうか、にびや。
0 自身の規範にあしはりてい意識を
随所に見られ良か、にびや。

0 憲法の署名も他の科目と同様、二段
論法で書くことにしようか。規範(憲法
署名基準)は、当該権利の性質(特に
重要性)と、当該規範の性質(特に、重大性、
目的)から得るべきが多く、か、署名や印を
このように下し、