

I. 規制①について。

規制①は

1. ~~特定可能な地域交通システム~~の普及（~~法~~「~~法~~」~~（以下）~~）第4は、憲法22条1項（以下
法及各省略）の新営業の自由を侵害しないか。

2. 22条1項は職業選択の自由を保障している。
この自由を実質的に確保するためには、このように
職業を遂行するためという営業の自由を保障

される必要がある。→ ここに具体的に述べること

3. ~~法~~第4は規制①は高速路線バスの運行を
生活路線バスを運行する事業者に対して認め
めることとしている。この規制①は22条1項の営業
の自由を制約している。→ 規制の法に述べたこと

そこで、このように制約が正当化されるか。

4. (1) 営業の自由は経済的自由の（環境）
表現の自由とはその要保護性は低い。

また、~~新~~規制①の目的は、地方の高齢者
や高校生への移動手段を確保すること
にある。高齢者や高校生の生活の基盤を
維持するという重要な目的である。

(2) かつ、その制約は新規参入を一律に
制限するものではない、重大である。

(4) 以上から、目的が正当な手段が合理的
関係が連を有することが必要である。

※使用した全ての解答用紙に枚数・受験者記入票番号等を記入すること（番号のないものは採点しません）

5. 目的について。規制①の目的は、上述の通りである。~~これは、この目的の背後には、地方~~
地域の生活路線バスが高齢者や高齢者として不可欠の移動手段であること、そして高齢者の免許返納を促進する点にふまえて、上述の目的は正当であるといえる。

6. ~~（1）~~ 手段について。1. 規制①は、合理的関連性を有するおそれ、手段の適合性や比例原則の観点から判断する。

(2) 規制①は、上述の目的を達成するため、生活路線バスを運行する乗合バス事業者

~~種別改正~~ 収益改善と生活路線バスへの新規参入を促すことをねらっている。~~これは~~

~~論点~~ これは上述の目的を達成するため、必要かつ適切な手段であるといえる。

(3) では、比例原則はどうか。

ア、規制①は、~~高速バス~~ 専業の乗合バス事業者を認めている。~~これは~~ 高速専業バス

~~3)の検討後に~~ 事業者にとって死活問題があり、また、

~~合理的問題~~ 新たに生活路線バス事業に参入することは事実上難しい。~~（父）~~ また、これは事実上

~~（父）~~ 新規参入を不可能にするものであり、~~（父）~~ 業の自由をあまりに制限している

※使用した全ての解答用紙に枚数・受験者記入票番号等を記入すること(番号のないものは採点しません)

高等司法研究科
 (令和2年度秋冬学期期末試験解答用紙)

科目名	受験者記入票番号
民法	

の点、比例原則に反しないか。

~~この点~~ **このように侵入は外したくないか?**

イ. 既に、既存の生活路線バスを運行する乗客バス事業者の経路を暫くおきに新入する地域があると考えられる。

**ナンバーズ
ルールが
合符か**

ロ. この点、特許可能な地域交通システム(以下「法」といふ。)は、貸切バス事業者が高速路線バスの運行を受託することとしている。

ハ. しかし、乗客バスと貸切バスは、1個の契約で乗客バスを運送しなくてはならない点で業態が大きく異なる。

ニ. 従って、前上記の通り受託を受けるからといって、事実上それを実現することは難しく、既存の高速事業者の乗客バス事業者の営業の自由を一部おさめたい点で、比例原則に反する。

**比例原則の
検討は
どう
なるか**

ヘ. 他、利益がある生活路線バスに参入することは、従来の高速事業者のバス事業者にも可能である。そして、仮にそれが可能ならば、従来通り高速事業者を統制することが可能になる。

コ. 以上から、規制①の「既存の生活路線バスを運行する乗客バス事業者の経路の安定を要する」という部分に限り、合憲である。

※使用した全ての解答用紙に枚数・受験者記入票番号等を記入すること(番号のないものは採点しません)

3 / 7 ページ

Ⅰ. 規制 ② について。

1. 規制 ② は、22条2項の「移動」の自由を制約しているか。

2. 22条2項の「移動」は、居住地等を変更することだけでなく、日常的に移動することの自由をも保障している。

3. 規制 ② は、特定の地域からの自家用車の乗り入れを禁じているので、22条2項の移動の自由を制約している。

4. (1) 移動の自由は身体拘束をいらないという要素を自由である。

(2) も、この規制 ② は、場所・時間をも特定している。また、乗用車という手段を限定している。加えて、法第5の2によると、過料は5,000円と低い。

(3) 以上から、目的が正当で手段が合理的関連を有する限り、規制 ② は正当化される。

5. 目的について。規制 ② は、都市部や観光地

での交通規制を内容としている。その背景には、

人口増加により、自家用車とバイクの移動が

特に困難になること、新くのもたえる、

緊急車両の通行を妨げるという事案

が存在している。交通の混雑を解消していれば住民の生命・身体が危険にさらされることから、目的は正当であるといえる。

6-1) 各段について、合理的関連性を有するかどうかは、適合性と比例原則の観点から判じする。

(2). 規制②は、観光地と住宅密集地を対象に、最大でも数平方メートルを想定している。

また、時間帯は週末と休日の午前9時から午後5時、通勤・通学の時間を想定している。

また、規制の対象は乗用車に於ける場合だけを対象にしておき、~~歩行者~~歩行に於ける場合は規制の対象外である。以上から、規制②は対象範囲を定めるだけ限定していると言え、比例原則に

反しているとは言えない。

(3) 規制③は、域外に居住する人の運転する自家用車に乗せようする場合や、観光バスに於ける~~観光客~~⁽⁴⁾規制の対象となる。このことから、適合性が無いのでは

ない。

インボリング
ヘルパー
がカリブの
です。

(14) ① について。確かに、区域の住民の乗用車
を利用する域外の人が増えることで、
これまで乗用車を走らせていたものの、
域内の住民が乗用車を ~~利用する~~ 走らせ
ることになり、乗用車の数が減少し、
により思われる。

しかし、域内の乗用車の数は域外の乗用
車の数より多くない。よって、たとえ上記の
ことが起ころうと、乗用車の合計数は規制
前よりも減少するはずである。

また、たとえ域内の人が域外の人を
乗用車に乗せる人がそれほど多くないという
ことも考えにくい。

したがって、① があるとしてもその適合性はある。

(15) ② について。確かに、観光バスは乗用車より
大きく、またその数も少なくないことから、観光バス
を規制の対象としていことは目的との関係に
適合性を欠くように思われる。

しかし、観光バスの運転手は乗用車の運転
手とは異なり、運転を職業としている者が
就いていることが多く、運転技術は相当
高いことが考えられる。よって、観光バス ~~は~~

~~観光バス~~ に対象外とすることにも合理的

※使用した全ての解答用紙に枚数・受験者記入票番号等を記入すること(番号のないものは採点しません)

6 / 7 ページ

性はある。

域内

また、乗用新車の台数が圧倒的に多いこと、~~また~~
に~~また~~、~~位置~~観光客にとって不便な場所であり、
ことは不利な点である。

規定に
おとす

以上から、②があるとしてお適合性の判断
である。

7. 以上から、規制②は憲法22条1項各款制約
ありものの、正当化されるため、合憲である。

以上

残り1分40秒

感想

時間内にも~~非常~~に気づけた。

8枚が足りなくて、6枚かけば十分 ~~えつかわりです!!~~

という観点で立論した。

また、合リやま、文事をいかけ、

とにかく事実をひろうりにした。

0 規制①②のバランスはgoodでした。

9 40分以内に整理されているか、~~1分以内~~に整理されているか。

複数回読まれたりして意識した。

4. 観光(遠慮密直基準)にあてはまったのかどうかが、

明確に示れている。

※使用した全ての解答用紙に枚数・受験者記入票番号等を記入すること(番号のないものは採点しません)

1 / 7 ページ