

第1問

第1 規制①

1. 規制①は、法案第3の1及び第4において、高速^{であ}専業~~した~~乗合バス事業者(以下「高速専業者」という。)の、高速路線バス事業を専業で選択する自由を侵害し、憲法(以下、法名略。)22条1項に反しないか。

201ア 22条1項は職業選択の自由を保障する。かかる自由は、狭義には職業の開始・継続・廃止の自由を意味する。また、職業は、生計維持のための継続的活動であり、分業社会におい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し、個性を金うすべき場として人格的価値とも不可分の関連性を有する。かかる職業の意義・性質から、職業活動の内容・態様といった職業遂行の自由(営業の自由)も22条1項により保障される(華事法判決)。

イ、本件において、バス事業を選択する自由は職業選択の自由として22条1項で保障され、また、バス事業者が、乗合バス事業や貸切バス事業、高速路線バス事業や生活路線バス事業等のいかなる事業形態でバス事業を展開するかについての自由も、職業活動の内容・態様をなすものであるから、22条1項により保障される。

202ア、そして、規制①は高速路線バスを専業で営むことを認めておらず、職業活動の内容・態様にとまらず、職業選択の自由そのものを制約していると考える。

イ(2)、この点につき、高速バス専業者は、生活路線バスに新規参入すれば高速バスの運行を継続することができるため、規制①は職業遂行の自由を制約するにすぎないとの反論が考えられる。しかし、生活路線バス用の車両の購入や、営業所の設置・維持、運転手の再

事業 問題の所在を捉え違えている

（第 問）

教育に多くの費用がかかること、また、既存の生活路線バスを運行する集合バス事業者の経営を脅かすことなく参入することができないこととする。と、高速専業事業者は事実上廃業を余儀なくされるのに等しい。転に、実質的には狭義の職業選択の自由を制約すると考える。

ウ、また、生活路線バスに参入しなくても貸切バス事業に転業すれば、生活路線バスを運行する集合バス事業者から高速路線バスの運行を受託することは可能なので、職業選択の自由自体は制約されていないとの反論が考えられる。しかし、貸切バス事業はその都度の契約限りで行われ、集合バス事業とは全く性質を異にする上に、生活路線バス事業者からの受託によることになれば、当該事業者の依頼に経営が依存することになり、著しく不安定となる。よって、高速バス事業と貸切バス事業における高速路線バス事業の運行受託事業を同一視することはできず、職業選択の自由への制約はなお認められると考える。

ウ、以上より、規制①は職業選択の自由そのものを制約しているといえる。
3(1) 職業活動には、種々の目的から立法府の合理的な裁量判断による種々の規制が加えられるため、規制措置の憲法適合性については、これを一律に論じることができないが、立法裁量には事の性質上、必ずと広狭がある。事の性質については、規制の強度、規制の目的等を踏まえて判断する。

（2）本件では、2で述べた通り、狭義の職業選択の自由への制約が問題となっており、また、当人の資格・能力と無関係な客観的条件による制約が問題となっている。よって、規制①は、職業選択の自由を制約する

事実を引用する

る強力な制約といえる。

(3) 規制④の目的としては、(a)生活路線バスを運行する事業者の収益改善、(b)地域の公共交通の維持、(c)高齢者の運転ミスからの高齢者自身及び第三者の身体・生命の保護が考えられる。もともと、(a)は(b)の手段にすぎず、独立した目的とはいえない。また、「持続可能な地域交通システム法(仮称)の骨子」では、「地域における住民の移動手段を確保することを目的」として掲げている(同1条)のに対し、高齢者の運転ミスからの高齢者自身及び第三者の身体・生命の保護という目的を読みとれるような規定は存在しない。これらの規定からすると、(b)が主たる目的で、(c)は副次的・補足的目的にとどまると解される。

(4) 規制④の主たる目的である(b)は、積極目的である。積極目的のような、社会・経済政策の是非について裁判所が判断することは困難であったため、¹³原則として、~~立法府の判断を尊重すべきである。~~もともと、積極目的であっても、強力な制約については、審査基準を極端に緩和すべきではなく、立法事実を踏まえた相応に厳格な審査基準が妥当する。本件では、(2)で述べた通り、制約の程度、態様は強力といえるため、規制④の主たる目的が積極目的であっても、目的が重要で、目的と手段との間に実質的関連性があることを被告側が立証した場合にのみ合憲となる、実質的関連性の基準が相当である。 論旨明快で良い

4(1) 目的(b)については、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失われると、日常生活に極めて大きな支障をもたらす得るため、重要といえる。目的(c)についても、生命・身体という高次の利益保護という目的であることから、重要といえる。

（第 問）

12) Xは、規制①により、高速専業の集合バス事業者を認めないこと、生活
路線バスを運行する事業者の収益を改善し、もって生活路線バスの
路線廃止や減便を防止し、さらに増便を保つことができると想定して
いる。確かに、高速専業だった事業者を市場から追い出すことにより、
今まで高速専業だった事業者の収益分が、生活路線バスを運行する
事業者の収益増加につながり、これによって生活路線バスの路線の廃
止や減便を防止できる可能性があるから、一応の関連性は認められ
る。しかし、^{時的な}生活路線バスを運行する事業者の収益が改善されたと
しても、生活路線バスの赤字の原因が、地方の深刻な人口減少に
ある以上、根本的な解決にはつながらない。また、民間の事業者で
ある生活路線バス事業者が、そのような赤字路線を採算を度外視
して増便したり運行を継続したりする保証はない。むしろ、収益の見
込める高速路線バスに注力し、その結果、生活路線バスの便数
がかえって減少する可能性も否定できない。そうすると、Xの想定は、確
実な根拠に基づく合理的な判断とはいえない。
自分で考えており、良い印象

イ、また、今まで高速専業だった集合バス事業者も、生活路線バスに参
入すれば、高速路線バスの運行を継続できるから、高速専業バス事
業者の生活路線バスへの新規参入を促す効果があるとの反論が考え
られる。しかし、規制①は、生活路線バス事業者の収益改善のために
既存業者の経営の安定を害する参入を禁止する等、生活路線
バスへの新規参入を厳しく制限しており、高速専業バス事業者の
生活路線バスへの新規参入はほとんど見込めない。

ウ、したがって、Xの想定している目的と手段との関連性は観念的な

（第 問）

ものであり、確実な根拠に基づく合理的な判断とはいえない。よって、規制①は、目的と手段との間に実質的関連性を欠く。

(3) 以上より、規制①は22条1項に反し、違憲である。

第2 規制②

1. 規制②は、法案第5の1(2)において、特定区域における域外からの自家用車の乗り入れを禁止しているが、これは特定区域の住民以外の者の自家用車による移動の自由を侵害し、22条1項に反しないか。端的で良い

2(1) 22条1項は居住・移動の自由を保障するところ、移動の自由は居住・移動を行うための不可欠の前提であるから、同項により保障されると解すべきである。この点につき、外国への一時旅行の事案ではあるが、国内における移動の自由が22条1項の居住・移動の自由の保障に含まれると判断したと解し得る判例がある（八尾計事件判決）。

(2) 規制②は、対象区域に対して域外からの自家用車の乗り入れを禁止することにより、特定区域の住民以外の者の自家用車による移動の自由を制約する。

3(1) 移動の自由は、経済的自由の側面のみならず、人身の自由ともつながりを持ち、さらに他の人々との意見や情報の交流なども通じて人格の形成に役立つという精神的自由の側面をも持つ。本件では、規制②によって、単なる通過や乗り入れのほか、講演会や集会への参加を目的とした自家用車の乗り入れをも一律に禁止する点で、重要な権利に対する制約といえる。

(2) もっとも、バスや徒歩で移動することは規制②によっても制約されておらず、自由であるため、移動の自由自体が制約されているわけではな

い。また、自家用車での移動も範囲と時間帯が限定されているにすぎず、規制の程度が強いとはいえない。

(3) 以上より、移動の自由は、精神的自由としての性質をも有する点で、権利の重要性は認められるものの、規制の態様は必ずしも強度とはいえないことから、目的が重要かつそのための手段が実質的関連性を有している場合に限り合憲となる。実質的関連性の基準が相当である。

411ア、規制③の目的は、まず渋滞を解消して住民の円滑な移動を確保することにあるところ、住民の日常生活を充実させるためには円滑な移動が不可欠であるから、重要であるといえる。

イ、また、特に狭隘通路の交通量が增加することで歩行者の接触の危険が増加したり、緊急車両の走行が妨げられたりするおそれがあるため、これを防止する必要があるが、かかる目的は、特に人の生命・身体・安全の保護を目的とするものであり、重要であるといえる。

(2)ア、規制②の手段は、特定区域について、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ものであり、これによって域外からの自家用車の乗り入れを防ぎ、特定区域内の交通量が減少することが期待できる。そして、特定区域内の交通量の減少によって、地域住民の車・バスによる通行や、狭隘通路での歩行による通行、緊急車両の通行がしやすくなるため、住民の安全で円滑な移動を確保するという目的に資する。よって、目的と手段との間に関連性が認められる。

（第 問）

1 イ、これに対しては、観光地ではバスも多く、これを規制しない限り
2 意味がないため、かかる手段は関連性がないとの反論が考え
3 られる。しかし、特定区域内の自家用車が減少すれば、区域内の
4 車両の絶対数が減少し、渋滞緩和に資することは間違いない
5 ので、目的と手段との間の実質的関連性は否定されない。

6 (3) 以上より、規制②は合憲である。制限的でない規制手段の検討が必要

以上