

4630

第 問

第1 規制①について

1. 規制①は、高速乗車の場合に事業者の高速路線バスのみを運行する自由を侵害し違憲ではないか。 **なぜ?** **ここが論点**

2. まず、上記自由は 職業の遂行方法について 自由であるから、営業の自由にも属するものである。そして、営業の自由は保障されるべきが、職業選択の自由の憲法上の保障を受けることを事実上無意味にしてしまうから、営業の自由も職業選択の自由の一環として憲法22条1項により保障されるべきと解する。

3. 次に、規制①は生活路線バスを運行しない限り、原則として高速路線バスへの運行を認めないとするものであるから、上記自由に対する制約がある。

4. もっとも、規制①が公益の福祉に基づく制約として正当化されるため、職業選択の自由は、職業を通じて自己の人格の実現・発展に資するといふ自己実現の価値を有する。 **職業遂行の自由と認定したのでは?** しかし、経済的自由は、社会的相互関係が前提となるものであるから、制約の必要性が内在する自由である。

そして、本規制①は、原則として高速路線バスのみを運行を認めず、例外として生活路線バス事業に転業すれば、高速路線バスへの運行を行えるというものであり、規制態様は限度といえる。

さらに、規制①の目的は、地方の高齢者や高校生等の不可欠な移動手段を確保すること、生活路線バスを運行する場合バス事業者の収益を改善することであるが、~~事業者の利益を確保すること~~、前者を達成するためには、~~事業者の利益を確保すること~~、規制①の目的は

5300

第 問

前者であり、規制①の目的は ~~移動手段を確保すること~~ である。したがって規制①は、必要最低限のものであると認められる。 **厳格基準を採用する理由が不十分**

したがって、規制①の目的がやむに止まれぬものである限り、かつ、手段が必要最低限度を要するかつ必要最低限度である場合(限り)、規制①が公益の福祉に基く正当化されるべきと解する。

5. 以下、規制①の目的及び手段について検討する。

(1) まず、規制①の目的は、上述のように、高齢者及び高校生等の不可欠な移動手段を確保する点にある。そして、移動手段を確保すれば、生活を維持することが困難な状況から、目的はせむしやまぬものであるといえる。 **やむに止まれぬの意味を理解する必要**

(2) 次に、上述の目的を達成するため、規制①では、原則として生活路線バスを運行している事業者のみが高速路線バスへの運行を行えるという ~~規制手段~~ としている。確かに、このような規制で目的を達成し、高速乗車の場合に事業者が新たに生活路線バスに参入することを促すことで、上述の目的を達成するためには ~~必要~~ といえる。

~~また、事業者~~ もとも、高速乗車の場合バス事業者にとって、~~高速路線バス~~ 高速路線バスへの参入を促すためには、生活路線バスへの参入の促進や、営業所の設置・維持、運転手の再教育に多くの費用がかかる。また、生活路線バスへの新規参入は、既存の生活路線バスを運行する場合バス事業者の経営の安定を害しない場合にも認められる。また、既存の生活路線バスが運行している路線に限り、新規参入が認められることとする。したがって、高収益の ~~生活路線バス~~ への新規参入を促す生活路線バスへの参入により、不可欠な移動手段を確保する。

10700

1 規程が生じよう。

2 24に対して、他はバス事業者に転乗すれば生活路線バスを
3 運行する乗合バス事業者は高速路線バスの運行を委託するに
4 して、もともと委託に際しては、国土交通大臣の許可が必要である。
5 生活路線バスの慢性的赤字を抱える乗合バス事業者は、収益の上
6 りやない高速路線バスの運行をせよと他はバス事業者に委託す
7 ることも考えにくい。

8 すると、規制1012ト、高速事業の乗合に事業者は不適合
9 (1) 規程を委託することになり、目的達成のため必要な限度の手段
10 とは言えない。 関係性が不明

11 6 (1) だが、規制101は公共の福祉に基いてものと正當に主張でき、憲法
12 22条1項に反し連帯である。

13 第2 規制101について

14 1. 規制101は、国民が自家用車で自由に移動する自由を著しく侵害
15 してはならない。

16 2. まず、上記の移動の自由は、社会経済活動や表現行為等の積極
17 的自由に関与するため認められるものであるが、「移動」(憲法22条
18 1項)に含まれると解して、憲法移動の自由は憲法22条1項に保障
19 される。

20 3. 次に、規制101によつて、特定の時間帯における域外からの自家用車の
21 入札が原則として禁止されるから、上記自由に対する侵害が生ずる。

22 4. もともと、規制101が公共の福祉に基いて認められると主張されるから、
23 まず、上記のように移動の自由が精神的自由に関与する側面がある

10700

3

(第 問)

1 のであるから、いかにしても自覚実現の価値を有する。

2 次に、規制101は原則として域外からの自家用車の乗り入れを禁止
3 し、例外的に自家用車の乗り入れを許可するものであるが、規制101は
4 目的は、規制101

5 主に、経済的自由に関与する移動の自由を規制する目的は、住民は
6 活に激しい支障をきたす程度に達している交通渋滞を解消すること、住民
7 の安全や緊急車両の運行を確保して住民の健康を保護すること
8 がある。そのため、規制101の目的は消極目的であるが、必要最低限度の
9 規制101に過ぎない。 なぜ?

10 3. 2. 規制101の目的は、域外からの自家用車の乗り入れ、この手段は
11 必要不可欠かつ必要最低限度のものである場合(2)に、規制101が
12 公共の福祉に基いて認められると正當に主張される。 厳格基準を採用する理由にならない

13 5. 以下、規制101の目的及び手段について検討する。

14 (1) まず、規制101の目的は、~~域外~~ 交通渋滞域内、住民の生命、
15 身体に~~関~~の安全を確保するものであるが、域外に~~も~~認め
16 るべきである。 抽象的すぎる

17 (2) 次に、規制101は域外からの自家用車の乗り入れを制限するとい
18 う手段を用いている。24に対しては、ある観光地域の住民からは
19 渋滞の原因は観光バス等にもあるから、自家用車のみを規制してもあ
20 り意味がないという意見が出されている。しかし、渋滞の解消の
21 ためには、域内の自家用車の数も総数を減少させなければなら
22 ない。自家用車の規制をすることによって乗り入れる人たちのバスに
23 乗せようとしていなければ自家用車の総数を大きく減少させること

10700

4

(第 問)

