

ク2 憲法

第1 規制①について.

1. 規制①は乗合バス事業者のうち生活路線バスを運行しない事業者に対して高速~~バス~~路線バスの運行を認めるものである。そのため、高速路線バス事業者の職業選択の自由(憲法22条1項(以下「憲法22条1項」))を侵害するとして、違憲となすのか。

2. 保護範囲←気になる書かた

①「職業選択の自由のいう「職業」とは、人々社会生活において生計を維持するために継続に行う活動といい、「選択」とは、職業の開始、継続、廃止のこと。」

本件では、事実的に高速路線バス事業のみを行っており、乗客に生活路線バスの運行を求めない。また、「選択」についての規制はない。そのため、狭義の職業選択に対する規制にはあたらない。← ちて悩む

しかし、職業はそれらを行えることから、~~「継続」「廃止」~~「継続」「継続」や「廃止」を保護される。そのため、憲法22条1項の保障には職業を遂行する自由も含まれると解される。

本件では、高速路線バス事業に~~対して~~生活路線バス事業と比較しなければ、乗合バス事業自体が行えない。つまり、高速路線バス事業の遂行が規制されているといえる。したがって、高速路線バス事業のみを行うことも職業の自由として憲法22条1項に保障されている。

(2) 本件では、バス事業は許可制である。さらに、^{生活}生活路線バス事業を

い乗合バス事業者の事業は認められていないため、規制の
もと、乗合バス事業が不可処分となることになる。そうすると許可を
得るために、乗合バス事業者は生活路線バス事業を行うことが
実質的に強制されることになる。このような規制は、厳しい規制と
いえる。

次に、さらに規制の二は、高速~~バス~~路線バス事業のみを行う
ことは認められていないが、貸切バス事業を行って、高速路線
バス事業を委託すれば、高速路線バス事業を行える。このま
で、貸切バス事業者は、別添国交通大臣の許可を受けなければ
は、高速路線バス事業は行えないが、貸切バス事業の許可と乗合
バス事業の許可の内容には大きな差はない^{でこの差を埋めた}ため、貸切バス事業の許
可を得ていれば、高速路線バス事業の委託の許可を得ること
は可能といえる。したがって、二つの許可制は大きな制約となる
とはいえず反論し得る。

しかし、そもそも乗合バス事業者のうち生活路線バス事業者ばかり
なのは、生活路線バス事業では収益が上がらないためである。つまり、生
活路線バス事業のみを行っている乗合バス事業者は限られるとい
え、ほとんどの事業者は高速路線バス事業も併用している
といえる、そうすると、高速路線バス事業を委託できる可能
性は少ない。

(3) さらに、生活路線バス事業を行うにしても、既存の生活路
線バスに運行していない路線にしか参入できないとされている。ほ
んどの地域では既に生活路線バスが運行されているから、参入

したがって職業選択
自由ではないか

な路線は限りに少ないといえる。

したがって、生活路線に入車を行うようにしても、新規参入は
せず、高速路線に入車のみを行うように乗合バス事業者は廃業する
可能性が高い。このことは、実質的に旅客の職業選択の自由
の制限を受けることになる。→ 前二つの請求が
おかしなところ

3. 審査基準

(1) 上述の通り、高速路線に入車の存続について規制を受けるこ
とになるため、憲法22条1項の直接保護という職業選択の自
由について、直接的な規制をかけることは認められる。

そのため、重要な権利について、強い規制がかかることになる
といえる。

(2) 一方で、乗合バス事業者のうち、生活路線に入車は、高齢者や
高校生の移動手段として使われており、日常生活を保護する目
的があるから、消極目的の事業といえ、公益性が高い。そのため、
この目的を尊重し、判断基準を設定されるべきである。↑ 整合するが？

(3) さらに、適合性の判断は、規制目的が重要な手段が目
的達成のために実質的関連性がある場合に限り合憲と
いえるとする。

4. 本件について

(1) 目的

本件の規制目的は、住民生活に直接した移動手段を保護
することである。これにより、車を持たない高齢者や高校生の生活を
守ることであるから、規制目的は重要といえる。

(2) 手段

この目的達成のため手段は、高速路線への乗合バス乗車を認めないことである。

しかし、高速路線にバス乗車を生活路線に参入させると、高齢者や商売に参入しにくくなるため、関係が深いといえる。しかし、既に生活路線に参入している路線には参入させないこと、地域住民の乗客に参入しにくくなるわけはない。 どうして？

また、生活路線に事業を参入しにくく、時間差により、高速路線に参入しにくく住民の乗客に参入しにくく、実質的に住民の移動手段を確保することになる。したがって、規制制限により規制が可能といえる。

また、規制手段は、目的達成のために実質的に関係しているといえる。

5. 以上のとおり、規制①は憲法22条1項に反し、違憲である。

案2. 規制②について

1. 規制②は、特定の渋滞区域について、域外からの自家用車の参入を原則として禁止していることである。これは、移動について、一定の制約を受けるから、憲法22条1項の「移動の自由」の侵害にあたり、違憲となることと考えられる。

2. 保護範囲

1). 先述、憲法22条1項が直接保護する「移動の自由」は、国内を自由に移動できることにより、保護されるものである。そのため、移動の自由も移動の自由の一部として、憲法の直接的な保護を受け

るといえる。

本件では、D. 観行地に対するものと、イ. 住宅密集地に対するものがあるため、これを合わせて検討する。

(2) まず、D) について、観行地への制限は、週末や休日の午前9時から午後5時であり、ほぼ一日制限である。観行地は域外から来る者は、通常、週末や休日に来るといえるから、この規制は長時間、広域で規制されているといえ、強い規制といえる。

次に、イ) については、通勤・通学の時間帯のみであり、時間や場所についての制限は、かなり限定されているといえる。したがって、規制の程度は大きい。

3. 審査基準

4) D) については、移動の自由についての強い規制がなされている。観行地には行政の裁量が高いといえるため、目的が重要で、その手段が目的との間で実質関連性を有している場合に限り、合憲になると解する。

イ) については、移動の自由が制限されているが、その規制態様は強くない。また、住宅密集地の渋滞を解消すること、住民の生活を保障することにつながるため、行政の判断を尊重するといえる。そのため、目的が合理的で、その手段が目的との間で合理的関連性を有していれば、合憲になると解する。

(2) 本件では、D) について、観行地の渋滞緩和において、歴史的な街並みが保存されている地区の歩行の安全や緊急車の交通の便宜を図ることから、目的は重要である。

ただし、骨子には書かない

基準は同じで、

もとも、観行地の渋滞の原因は、観光バス等にもあるから、自
家用者のみを規制しても、渋滞は緩和される。しかし、手段
が目的との間に実質的関連性はなく、観行地についての規制は違
憲である。

次に、イ)について、住宅密集地への渋滞緩和により、住民の
歩行の安全や緊急車に通る便宜が図られるため、公益にかかるとい
う。目的は合理的といえる。

また、住宅密集地では、通勤・通学の時間には、自家用者での
移動が大半を占めるといえるため、自家用者での移動を制限す
ることで渋滞を緩和できるといえる。したがって、目的との間に合理的
関連性があるといえる。

4. よて、規制②については、観行地についての部分は違憲と
なるが、住宅密集地についての部分は合憲といえる。

以上。